

5 需要喚起方策等の調査検討

これまでの調査では鉄軌道導入可能性を検討する上で、B/Cの改善を図ることを目的に、需要喚起方策の検討を行っており、過年度調査では、県外来訪者や県民を対象にハード・ソフトも含めた需要喚起方策を多面的に整理・検討してきたところである。

今年度は、交通需要マネジメント（TDM(Transportation Demand Management)）のうち、県外来訪者、県民を対象とした自動車の効率的利用や、公共交通への利用転換などの交通行動の変更を促すことで、発生交通量の抑制や交通量の平準化など、交通需要の調整を図った事例について調査を行う。

5.1 で過年度調査の概要をまとめ、5.2、5.3 でそれぞれ観光と通勤・通学の状況及びこれらの移動を対象としたTDM施策を整理した。5.4 では収集した事例を踏まえ、鉄軌道の需要喚起方策を検討する。

交通需要マネジメント（TDM(Transportation Demand Management)）
 自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法

【施策の分類】

① 経路の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通情報や駐車場情報などの提供により、混雑する道路や交差点から空いている経路への変更を促し、交通量を分散
② 手段の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前の整備、バスレーンの設置、P&R 駐車場の設置などにより、公共交通への転換を促し、自動車交通量を減少
③自動車の効率的利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 相乗りやカーシェアリング、共同集配など効率的な自動車利用により、自動車交通量を減少
④時間の変更	<ul style="list-style-type: none"> ・ フレックスタイムなどにより、ピーク時間に集中していた交通量を平準化
⑤発生源の調整	<ul style="list-style-type: none"> ・ 職住近接、在宅勤務、ロードプライシング等、交通負荷の少ない土地利用や勤務形態などにより、自動車での移動量を減少

公共交通への転換を促す
 施策を中心に調査

図 交通需要マネジメント（TDM）の分類

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＋県外来訪者）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＋県外来訪者)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県外来訪者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、実施例の一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に課題を示した。

* 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約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。

その結果、名護駅及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、駅周辺の土地及び駐車場整備費用の確保、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

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徴等を整理した。

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需要喚起方策、既存交通事業者の取組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（県外来訪者）
- 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組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組が重要である。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については、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 MaaS^{*1}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、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^{*2}）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、県外来訪者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。

*1：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

せて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（A I 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。

* 2：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*¹における利用者の安全・安心確保の視点を踏まえ、ソーシャルディスタンス*²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。

* 1：「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、それまでの常態に代わって新しい常態が定着すること。

* 2：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。

5.1.11 令和4年度調査の検討結果

令和4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、レンタカーを含めた車離れの状況、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。

5.1.12 令和5年度調査の検討結果

令和5年度調査では、沖縄本島北部が世界自然遺産に登録されたこと及び大型テーマパークが開業予定であることを踏まえた、他の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例調査や新型コロナウイルス感染症の5類移行以後の社会情勢における県外来訪者の公共交通の需要への影響に関する調査検討を行った。

これらの調査結果を踏まえ、鉄軌道とフィーダー交通も含めた公共交通体系のモデルケース等の事例調査を実施し、観光及び交通ネットワークのあり方の検討を行った。

5.2 観光等を対象とした二次交通の交通需要マネジメントの事例調査

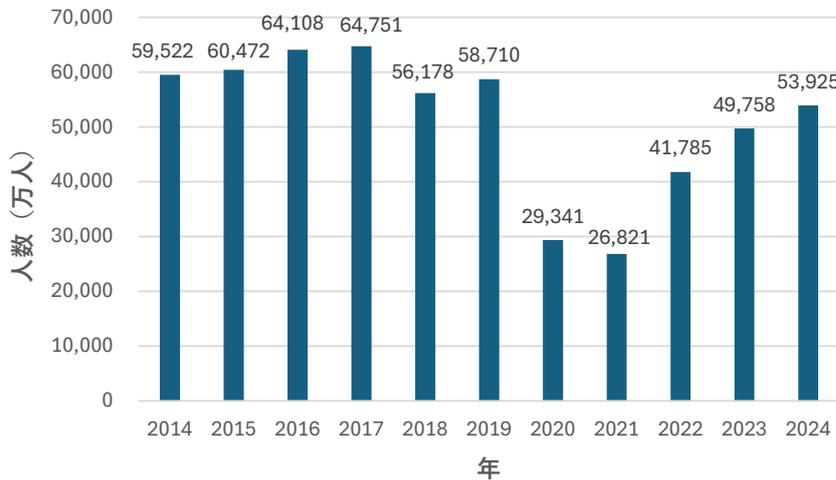
国内・沖縄県の観光客の動向を踏まえ、観光客をターゲットとした交通需要マネジメントの事例調査を行う。

5.2.1 全国の観光の動向

沖縄県における観光の動向整理に先立ち、全国の観光の動向について整理を行う。

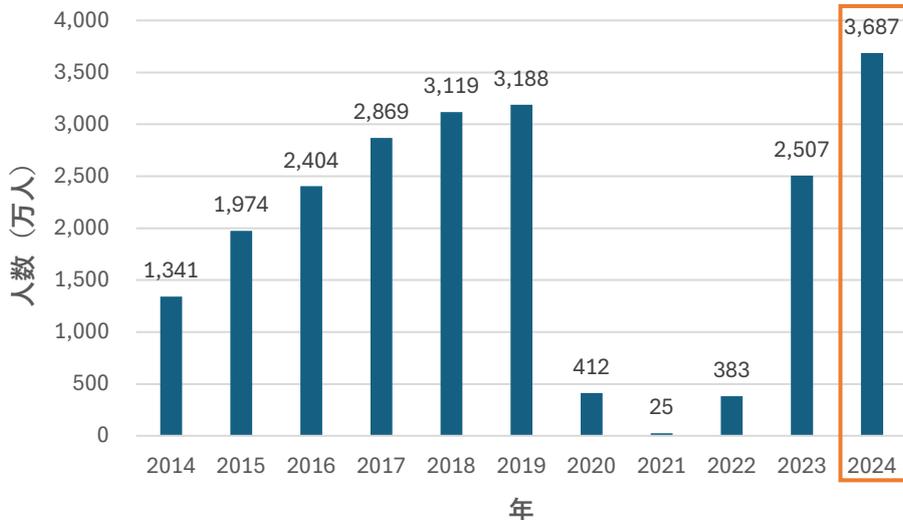
(1) 観光客数の推移

観光客数の推移を見ると、2020年初頭から新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により落ち込んでいた国内観光が2022年以降、回復に転じている。2023年時点では、訪日外国人は、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準の8割前後にとどまっていたが、2024年（推計値）では、訪日外国人は新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準を上回るなど、急速な回復傾向がみられる。



出典：旅行・観光消費動向調査（観光庁）を基に作成（※2024年10-12月は速報値）

図 日本人国内観光客の推移



出典：訪日外客統計（日本政府観光局）を基に作成

図 訪日外国人の推移

(2) オーバーツーリズムの状況

1) オーバーツーリズムの問題

日本人・外国人の国内観光客が共に回復傾向にある一方、近年、オーバーツーリズムの問題が発生し、観光客が集中する一部の地域や時間帯では、過度な混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念が生じている。例えば、私有地への立ち入り、駅周辺及び車両内部の混雑、交通機関の円滑な運行への支障などがみられている。

<p>北海道美瑛町</p> 	<p><マナー違反> ○美しい風景の写真を撮るために農地（私有地）への立ち入りが多数発生。</p> <p><混雑> ○観光客の車両が集中することで交通渋滞が発生。また、生活道路や農道への違法駐車により、生活交通が妨げられている。</p>
<p>神奈川県鎌倉市</p> 	<p><混雑> ○鎌倉駅周辺等で多客期において観光客による混雑が発生。</p> <p><マナー違反> ○人気アニメの影響で有名な踏切周辺において、写真撮影のため多くの観光客が公道に滞留。 ○観光客によるごみの投棄等も問題となっている。</p>
<p>京都府京都市</p> 	<p><混雑> ○主要観光地へ向かうバスが増便されているものの、これを上回る乗客によりバスターミナルや車内が混雑。また、大型手荷物の持ち込みにより、円滑な運行に支障。</p> <p><マナー違反> ○芸舞妓を無断で写真撮影したり、車道まで広がったの歩行、私有地への無断立ち入り等の事例も発生。²</p>

出典：第21回観光立国推進閣僚会議 資料（国土交通省）

図 オーバーツーリズムの問題例

2) オーバーツーリズムの対策

観光立国推進閣僚会議におけるオーバーツーリズムの対策について見ると、TDMに関連する対策として、需要の適切な管理を目的とした入域や交通の管理・規制、異なる需要に適応した運賃・料金の柔軟な設定が、需要の分散・平準化を目的とした混雑状況の可視化等の対策が示されている。

資料2 オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ (案) 令和5年10月 日 観光立国推進閣僚会議決定

○ 国内外の観光需要は急激に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻しているが、都市部を中心とした一部地域への偏在傾向も見られ、観光客が集中する一部の地域や時期等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対応が必要。

○ 地方部への誘客をより一層強化し、全国津々浦々あまねく観光客を呼び込んでいく。

○ 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、持続可能な観光地づくりを実現するためには、地域自身があるべき姿を描いて、地域の実情に応じた具体策を講ずることが有効であり、国としてこうした取組に対し総合的な支援を行う。

1-1. 受入環境の整備・増強 観光客が集中する地域における過度な混雑防止・アクセスの改善

観光客が集中する路線バスから鉄道への分散・乗り換えを促進・支援（京都等）
「手から観光」の実証導入（京都で今秋実施）、各地で導入を支援
チャーターバスや運送車（バス）の導入を支援（全道域→20地域以上）
Maasや配車アプリ等の導入、サービス拡充に対する支援（関西エリア等）
空港業務人材の確保やマートン導入等による生産性向上への支援（成田・羽田・関西・中部等）

観光客の誘致
長距離バス（重荷・連動バス導入等の車両巨大化（広島等）や、鉄道駅改良への支援（大阪・井ノ口駅等）
道路・歩道整備、観光地での無国籍化加速化（低コスト工法・民営委託）やカーシェア専用場所
国立公園を中心とした入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
ICTを活用した「スマートみどり」の導入支援（大阪・道徳館ほか各地）
宿泊業の採用活動支援、機械化・DX推進支援、外国人材の活用促進
本年度中を目途に「Visit Japan Web」を活用した訪日客への長期滞在保険加入促進を確約

観光客の誘致
旅行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等）
道路・歩道整備、観光地での無国籍化加速化（低コスト工法・民営委託）やカーシェア専用場所
国立公園を中心とした入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
ICTを活用した「スマートみどり」の導入支援（大阪・道徳館ほか各地）
宿泊業の採用活動支援、機械化・DX推進支援、外国人材の活用促進
本年度中を目途に「Visit Japan Web」を活用した訪日客への長期滞在保険加入促進を確約

1-2. 需要の適切な管理 実情に応じた入域管理や異なる需要に対応した運賃設定の促進等

入域や交通の管理・規制
エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（沖縄・西表島等）
富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
観光施設・駐車場予約システムやパーク＆ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地）
地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有
観光客の誘致
旅行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等）
道路・歩道整備、観光地での無国籍化加速化（低コスト工法・民営委託）やカーシェア専用場所
国立公園を中心とした入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
ICTを活用した「スマートみどり」の導入支援（大阪・道徳館ほか各地）
宿泊業の採用活動支援、機械化・DX推進支援、外国人材の活用促進
本年度中を目途に「Visit Japan Web」を活用した訪日客への長期滞在保険加入促進を確約

観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅-清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和
混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進

1-3. 需要の分散・平準化 空いている時間帯・時期、場所への誘導・分散化

観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町、鎌倉市等）
混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等）
文化財や美術館・博物館等を早朝・夜間に体験する特別プログラムの実施（東京国立博物館等）
休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し（全国）

1-4. マナー違反行為の防止・抑制 観光客のマナー向上を促す取組の推進等

観光客のマナー向上を促す取組の推進等
今年度中を目途に統一プログラムを策定、世界的な旅行ガイド本の掲載等を通じ周知
今年度中を目途に、各都府県で旅行行動表示の導入を促す取組を推進
看板・デジタルサイン等の設置支援、多言語での情報提供（京都府、美瑛町等）
マナー違反の防止
私有地や文化財等への防犯カメラ等の設置支援
観光客のこみ割増しにつながる行動変容の促進等に係るモデル事業を今年度より開始
今年度中を目途に、条例（罰則等）を制定し、各都府県で導入を促す取組を推進

2. 地方部への誘客の推進 地方部の観光地の魅力向上や受入環境整備を通じて、都市部を中心とした一部地域への偏在を是正、地方誘客を拡大

地方部の観光地の魅力向上
① モデル地域における高付加価値なインバウンド観光地づくりの実現
地域のコアバリューを磨き上げ、それを体感できるコンテンツや宿泊施設の充実等により滞在価値を向上させる。高付加価値な観光地づくりを促進
② 東北海道：和森等手つかずの大自然や希少動物のふれあいを実現するアドベンチャー造成等を支援
③ 松本・高山：中部山岳国立公園でのレイルツアー造成や松本・高山の歴史文化を活用した施設修繕を支援
④ 伊勢志摩：伊勢神宮を核とするお祭文化と国立公園を活用した特別な自然の提供や高付加価値な宿泊施設等を支援
⑤ せとちう：鳥獣の自然観察、海と陸の歴史文化や歴史や暮らしをかけたクルーズ観光の強化やアートとの融合等を支援
⑥ 鳥取・島根：古代出雲の精神性、大山等の山岳信仰を活用した特別な体験観光や文化財を活用した施設修繕等を支援
⑦ 沖縄・奄美：やんばるや奄美等の自然歴史文化を核とした古跡遺跡体験など特別な体験造成や古集落の復興・整備等を支援

全国各地で特別な体験や期間限定の取組等を自然、文化、食、スポーツ等の様々な分野で創出し、全世界に発信
高山エリア：鳥獣の自然観察や特別な自然の提供
瀬戸内エリア：瀬戸内国際芸術祭の開催期間中しか組むことができないアート作品の復元を含む特別な取組を支援
など、様々な取組を支援

中部山岳国立公園、やんばる国立公園など4国立公園における魅力向上とブランド化
宿泊施設の誘致や自然体験アクティビティの提供など、面的な魅力向上を実施するため、今年度、基本構想を構想

3. 地域住民と協働して観光促進 自治体・DMOや事業者が地域住民に積極的に働きかける取組を促進

観光の意義や効果に係る地域住民等向け説明資料の作成、活用を促進
今年度中を目途に、地域における計画策定や具体的な取組実施の参考となる事例や留意事項等をまとめた地域向けガイドを作成

1-2. 需要の適切な管理 実情に応じた入域管理や異なる需要に対応した運賃設定の促進等

＜入域や交通の管理・規制＞

- エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（沖縄・西表島等）
- 富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
- 観光施設・駐車場予約システムやパーク＆ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地）
- 地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有

＜異なる需要に対応した運賃・料金の柔軟な設定（規制緩和等）＞

- 観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅-清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和
- 混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進

1-3. 需要の分散・平準化 空いている時間帯・時期、場所への誘導・分散化

- 観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町、鎌倉市等）
- 混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等）
- 文化財や美術館・博物館等を早朝・夜間に体験する特別プログラムの実施（東京国立博物館等）
- 休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し（全国）

図 オーバーツーリズムの未然防止対策

入域料や入域制限の導入

- 環境保全活動費等への活用のため、訪問者に対して、任意の入域料を徴収。
- 一日あたりの入域者数の上限を定める計画を策定。

混雑の可視化による分散

- エリア別・時間帯別の混雑状況を可視化することで、時間・場所の分散化を促す取組を実施。
- 朝観光・夜観光の推進等による時間・時期の分散化を促す取組を実施。

入域料を支払う様子

混雑状況の可視化

出典：第1回オーバーツーリズムの未然防止・抑制に関する関係省庁対策会議 資料（観光庁）

図 入域の制限や混雑可視化による分散の取組

観光庁では、このような課題の発生を未然に防止・抑制するため、受け入れ環境の整備・増強、マナー違反行為の防止・抑制、需要の適切な管理・分散・平準化、及び地域住民と協働した観光振興などを補助する取組を行っている。

オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業

国内外の観光需要は急速に回復し、多くの観光地が賑わいを取り戻している一方で、観光客が集中する一部の地域や時間帯によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況です。観光庁ではこうした課題に適切に対処し、観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立し、持続可能な観光地域づくりを実現するため、「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」を令和5年度補正予算事業として実施いたします。





五強対象
と主な
取組の一例



受け入れ環境の
整備・増強



マナー違反
行為の
防止・抑制



需要の
適切な管理



需要の
分散・平準化



地域住民と
協働した
観光振興

先駆モデル地域型	一般型
<p>補助対象 地方公共団体</p> <p>補助額 補助率 2/3 補助上限: 8,000万円 <small>(補助対象経費上限: 1.2億円)</small></p> <p>採択予定件数 20地域程度</p> <p>実施要件等</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域の関係者による協議の場を設置（住民の参加や意見交換・目的の実現を含む） ●協議の場において、現に発生しているまたは想定される課題に対する地域の実情に応じた対策の計画を策定。策定した計画に基づき取組を実施 ●協議の場の運営経費、計画策定 ●事前調査経費、取組（実証・本格実施）経費を支援 	<p>補助対象 地方公共団体DMO・民間事業者等</p> <p>補助額 補助率 1/2 補助上限: 5,000万円 <small>(補助対象経費上限: 1億円)</small></p> <p>実施要件等</p> <ul style="list-style-type: none"> ●現に発生しているまたは想定される課題に対する地域の実情に応じた取組を実施 ●事前調査経費、取組（実証・本格実施）経費を支援

出典：観光庁 HP「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業」

(https://www.mlit.go.jp/kankochi/seisaku_seido/kihonkeikaku/jizoku_kankochi/jizokukano_taisei/overtourism/jigyo.html (2025年1月時点))

図 オーバーツーリズムの未然防止・抑制を補助する取組

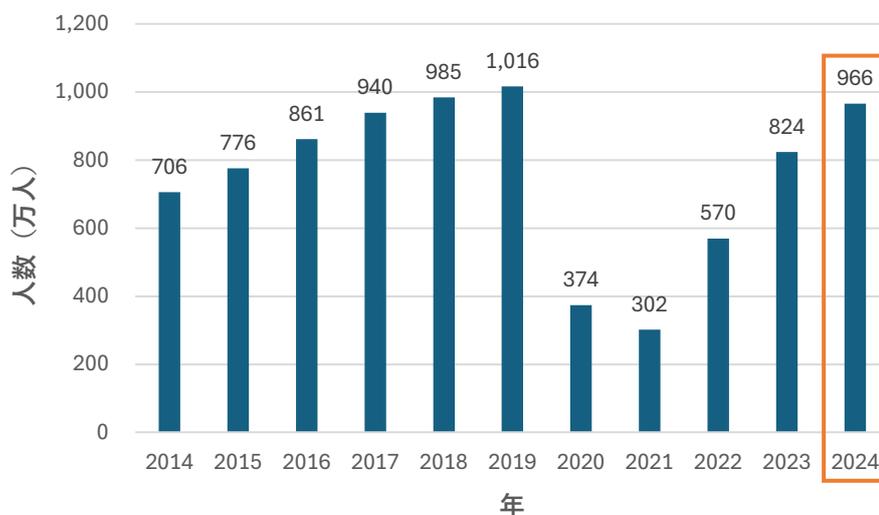
5.2.2 沖縄県の観光の動向

沖縄県の観光の動向を把握するため、入域観光客数の推移、那覇空港の旅客動向、沖縄本島内での移動実態について整理する。

(1) 沖縄県の入域観光客数

1) 沖縄県の入域観光客数(年間)の推移

沖縄県の入域観光客数は新型コロナウイルス感染症の拡大前の2019年にピークを迎え、1,000万人を超えていた。新型コロナウイルス感染症の拡大により、一時ピークの約3割に減少したが、2024年には新型コロナウイルス感染症の拡大前のピークに近い数値まで回復している。



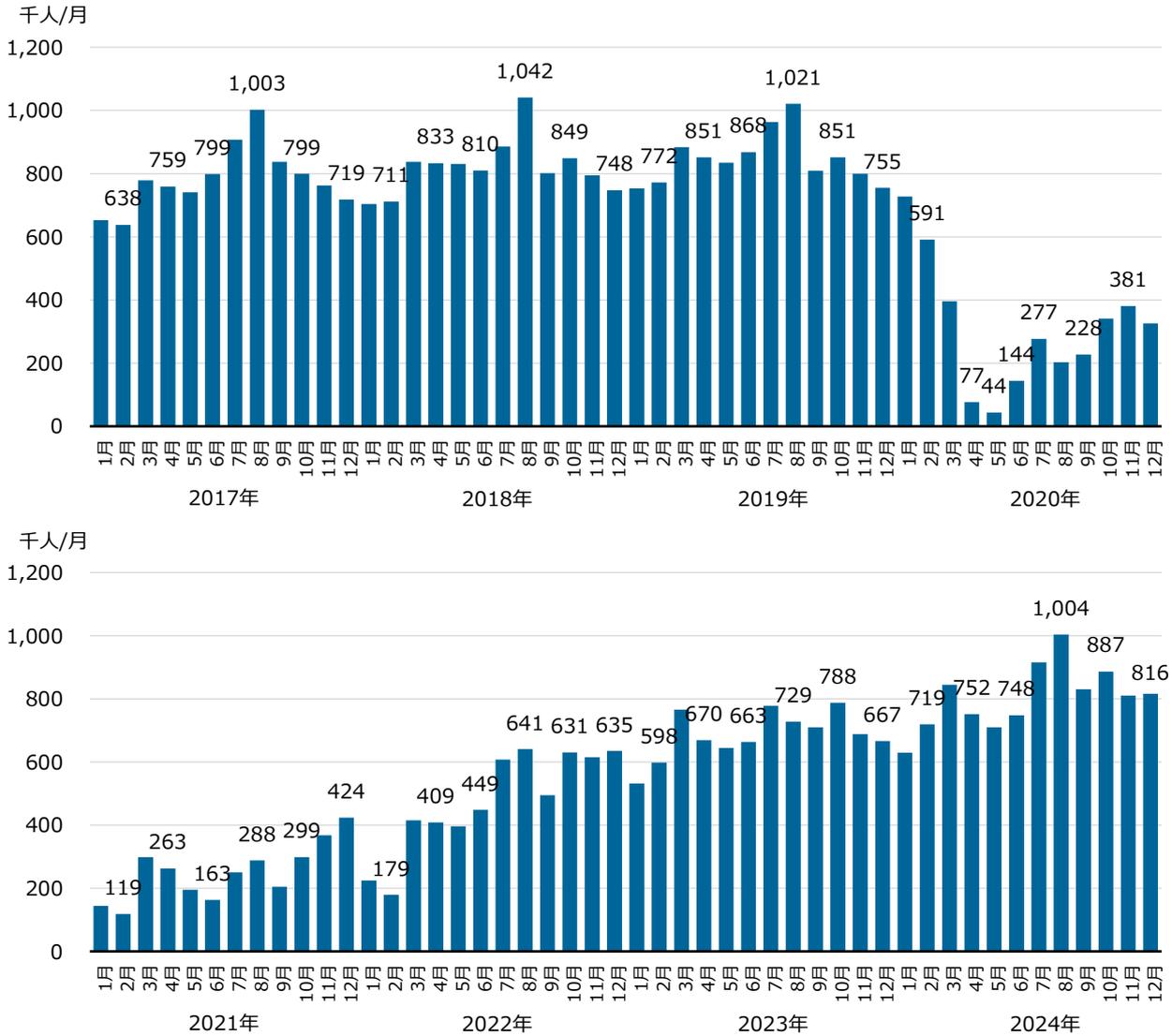
速報値では過去3番目の実績、過去最多の2020年に対し95.1%の水準まで回復

出典：入域観光客概況（沖縄県）を基に作成（※2024年12月は速報値）

図 沖縄県の入域観光客数の推移（年間・日本人+訪日外国人）

2) 沖縄県の入域観光客数(月別)の推移

月別の入域観光客数の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症の拡大前の年間のピークとなる8月では、2017年、2018年、2019年には1,000千人を超えていた。その後、新型コロナウイルス感染症の拡大により大幅に観光客の落ち込みがあったが、徐々に回復傾向を示しており、2024年8月には1,000千人を超え、新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準に戻っている。

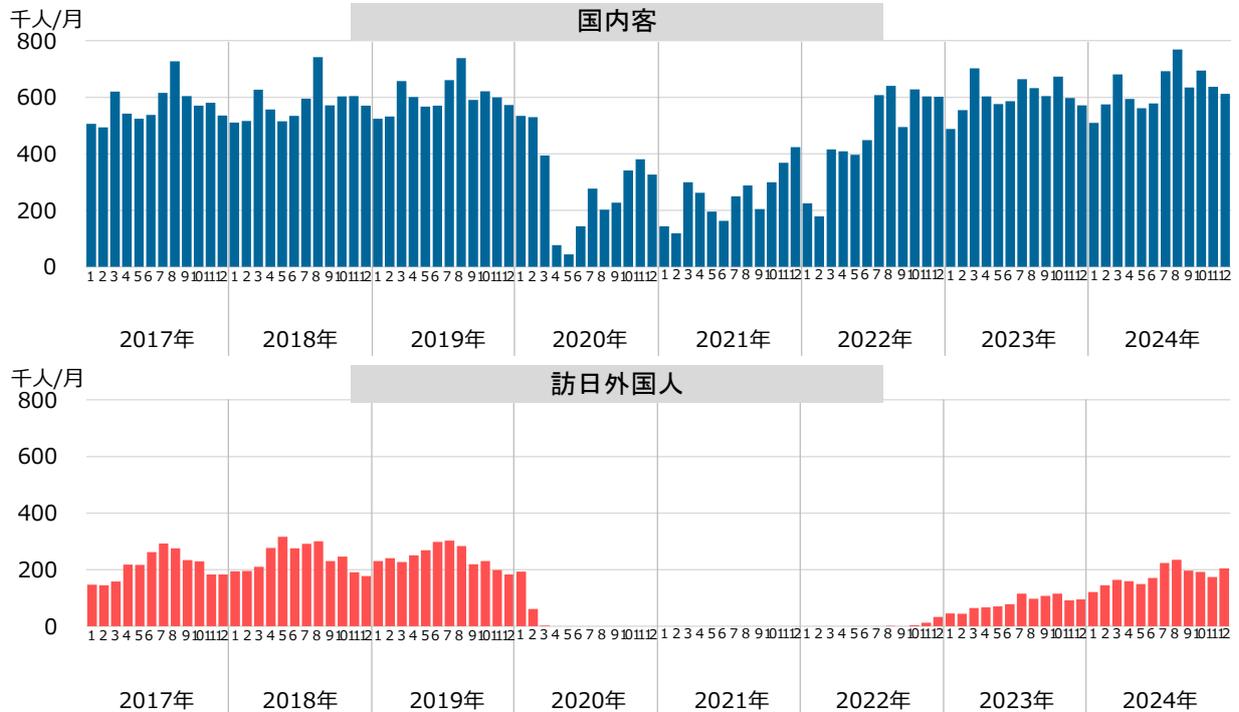


出典：入域観光客概況（沖縄県）を基に作成

図 沖縄県の入域観光客数の推移（月別・国内客+訪日外国人）

3) 沖縄県の入域観光客数(月別・国内客/訪日外国人)の推移

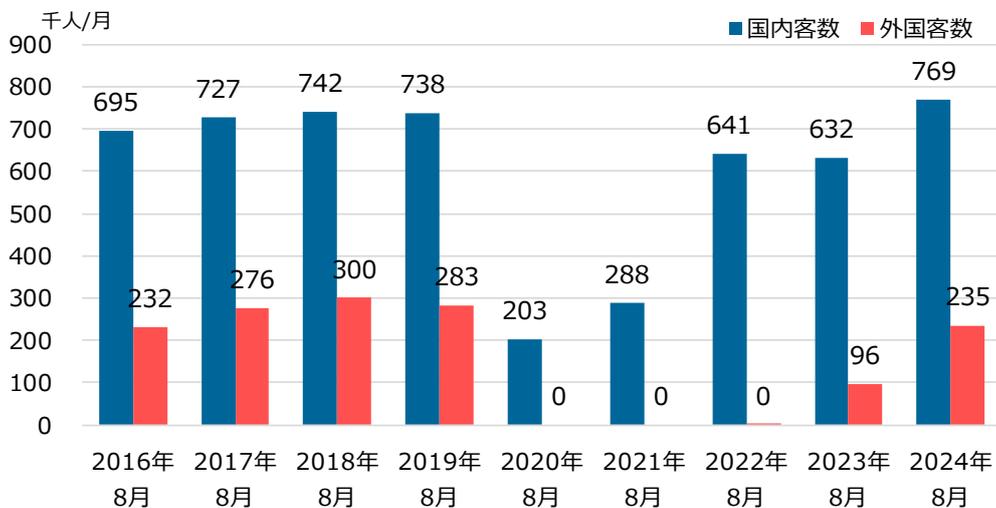
沖縄県の入域観光客数について国内客、訪日外国人別に推移を確認すると、国内客は 2024 年には新型コロナウイルス感染症の拡大以前と同等まで回復している。訪日外国人は、2022 年秋以降、段階的な回復が見られる。



出典：入域観光客概況（沖縄県）を基に作成

図 沖縄県の入域観光客数の推移（月別）

ピーク時（8月）の沖縄県の入域観光客数の推移を見ると、国内客は 2024 年 8 月には 769 千人となっており、新型コロナウイルス感染症の発生以前の 2018 年、2019 年を超えている。一方、訪日外国人の月別推移を見ると 2024 年 8 月で 235 千人と 2018 年、2019 年の 8 割程度の回復状況となっている。



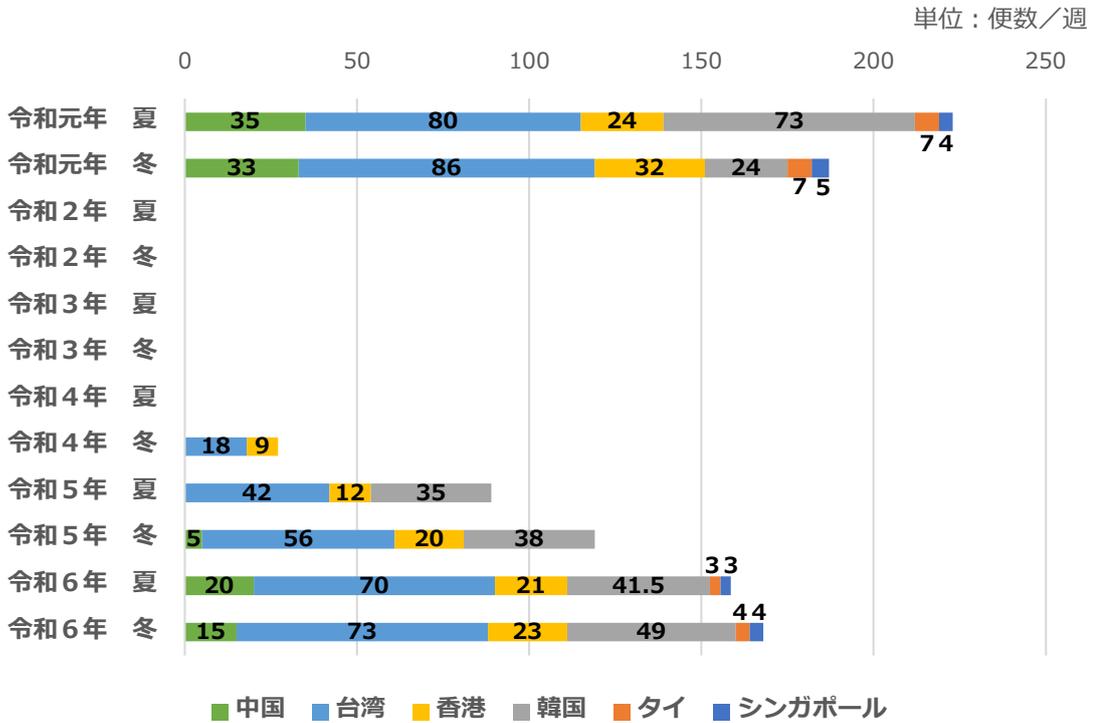
出典：入域観光客概況（沖縄県）を基に作成

図 8月（ピーク時）の沖縄県の入域観光客数の推移

(2) 那覇空港の旅客等の動向

1) 那覇空港国際線就航便数の推移

那覇空港の国際線の方面別の就航便数の推移を見ると、令和4年冬以降に回復傾向が見られ、令和6年は令和元年の約8割（令和元年の年間410便に対し、令和6年は年間326.5便）まで就航便数が回復している。方面別に見ると、台湾は回復しているが、中国は半分程度の便数に留まっている。

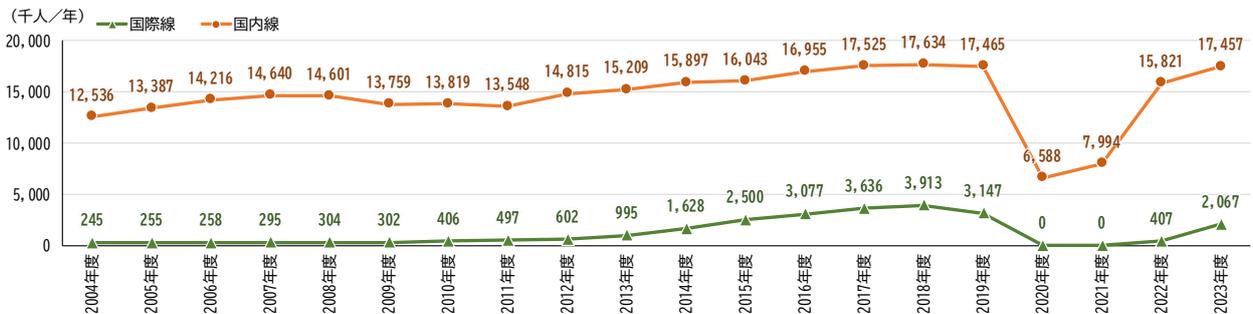


出典：航空輸送の現状（国土交通省）を基に作成

図 那覇空港国際線就航便数の推移

2) 那覇空港旅客数・発着回数の推移

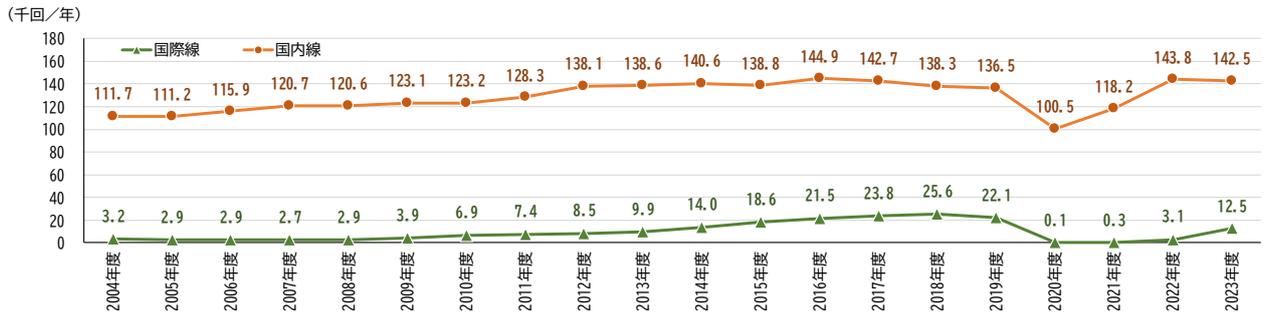
那覇空港の航空旅客数の推移を見ると、国際線は2023年が2,067千人と新型コロナウイルス感染症の拡大前の状況には至っていないが、国内線では2023年には17,457千人と、新型コロナウイルス感染症の拡大前の17,465千人（2019年）と同水準まで回復している。



出典：空港管理状況調査（国土交通省）を基に作成

図 那覇空港の航空旅客の推移

那覇空港の発着回数を見ると、第2滑走路整備後の滑走路処理容量240千回に対して、2023年度には155千回と容量の65%となっている。



出典：空港管理状況調査（国土交通省）を基に作成（着陸回数×2にて作成）

図 那覇空港の発着回数の推移

3) 那覇空港のターミナル周辺再編事業

那覇空港は沖縄本島と国内各地や離島、外国とを結ぶ玄関口となっており、特に観光シーズンでは他空港に比べてもピーク時の混雑が見られるなど、長年混雑の課題が指摘されてきた。

そのため、2020年3月に2014年より着工していた第2滑走路の供用が開始された。また、2024年10月時点において、観光客の増加に伴い深刻化している構内道路混雑に対応するための高架道路の延伸、将来見込まれている航空需要の増加に対してもエプロン（駐機場）の拡張が整備中であるなど、空港全体としての能力強化・利便性向上が図られている。

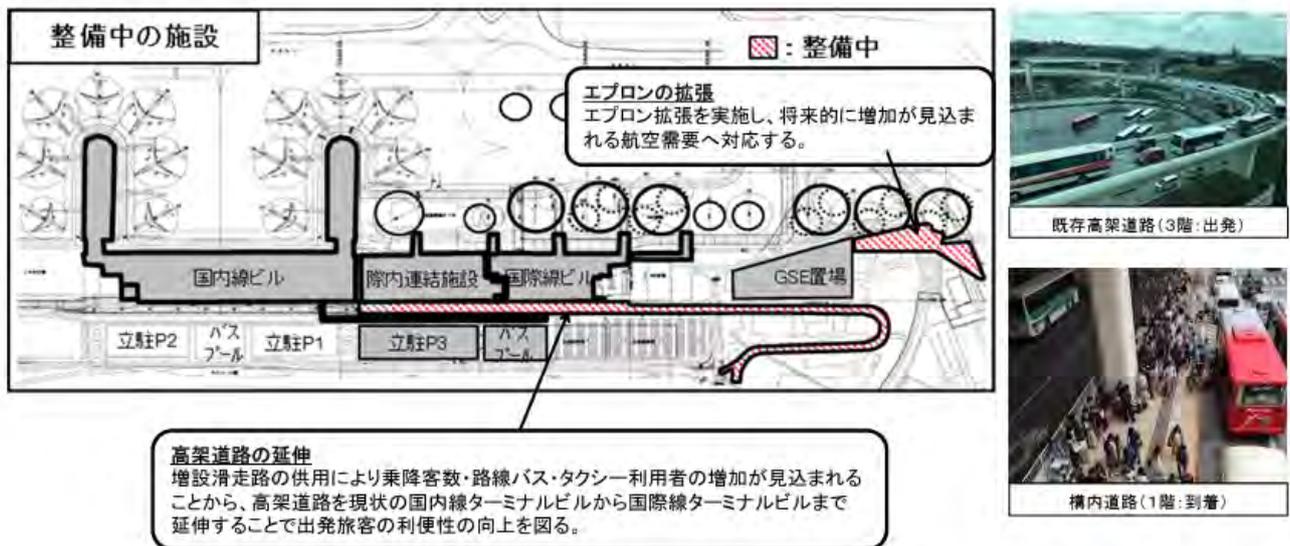
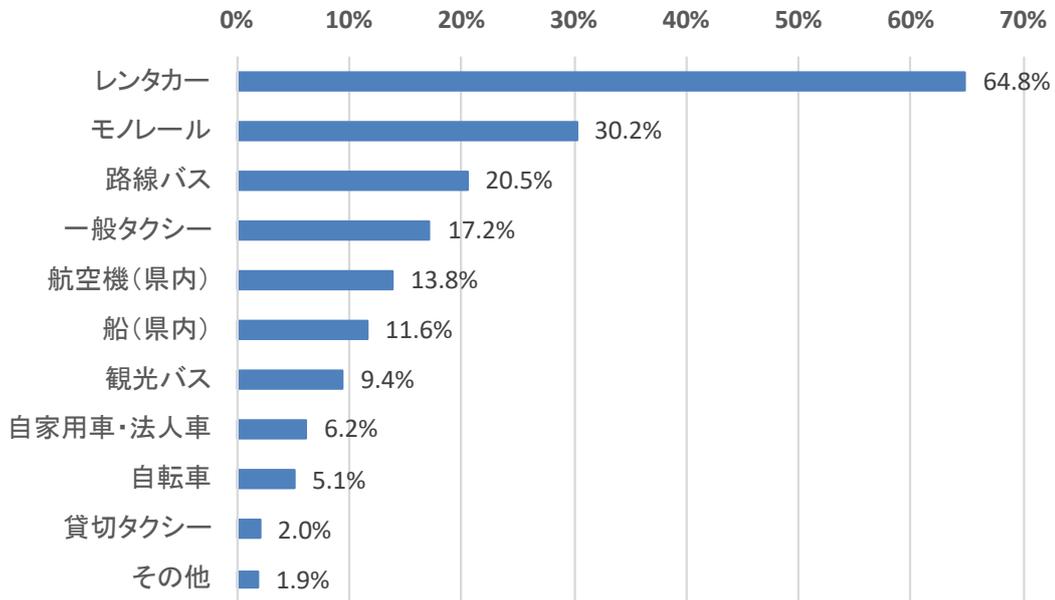


図 那覇空港のターミナル周辺再編事業（2024年10月時点）

出典： 沖縄の港湾・空港について（内閣府沖縄総合事務局）
<https://www.ogb.go.jp/kaiken/minato/R061022>（2025年3月）

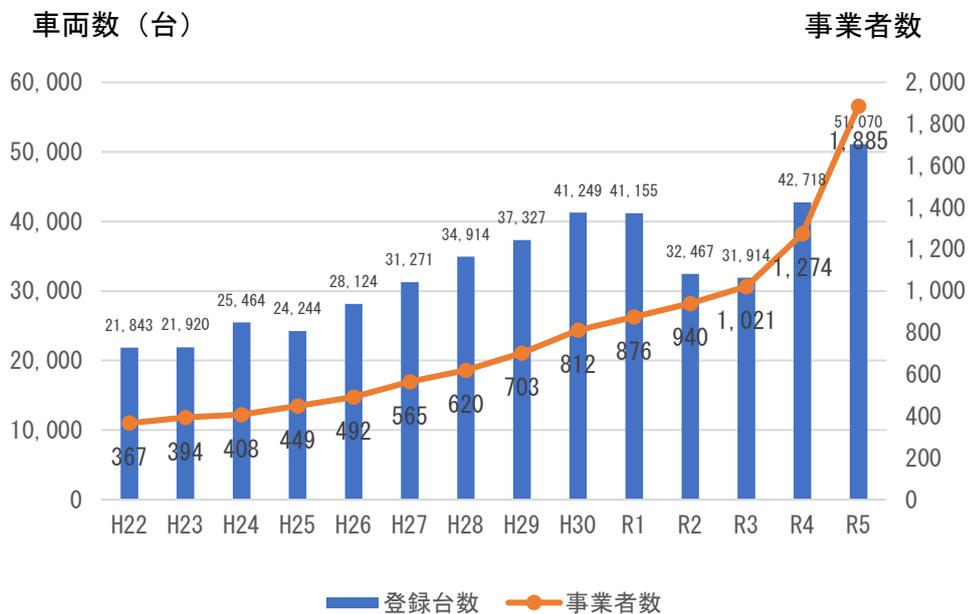
(3) 県外来訪者の移動手段

県外来訪者の交通手段としてはレンタカーの利用割合が最も高く 64.8%となっている。また、レンタカー事業者数及び車両数の推移を見ると、事業者数や車両台数も増加傾向にある。



出典：令和5年度観光統計実態調査報告書（沖縄県）を基に作成

図 県外来訪者の利用交通手段（2023年）



出典：運輸要覧・業務概況（内閣府沖縄総合事務局）を基に作成

図 レンタカー事業者数及び車両数の推移

(4) 沖縄県民の観光客に対する意識

沖縄県の沖縄観光に関する県民意識の調査及び分析委託業務報告書（令和6年3月）によると、沖縄県民の立場からの観光客が訪れることでの影響として、「地域産業が発展する」や「インフラ（道路、施設等）が整備される」等肯定的な意見が多い一方、「混雑により、交通が不便になる」が41.8%で2番目に高くなっている。



出典：令和5年度沖縄観光に関する県民意識の調査結果報告書（沖縄県）

図 観光客が訪れることによる影響

「観光諸問題」に関する対応として「交通渋滞を緩和するため、公共交通の整備や公共交通機関の利用を促進する」が62.7%と、公共交通整備の必要性に対する意識が高いことがわかる。



出典：令和5年度沖縄観光に関する県民意識の調査結果報告書（沖縄県）

図 「観光諸問題」に関する対応

5.2.3 沖縄県における交通需要マネジメント施策の事例

沖縄県では、入域観光客数の増加やオーバーツーリズムに対応するため、公共交通への転換を促すための交通需要マネジメント施策を実施しており、以下のような事例があげられる。

表 沖縄県における交通需要マネジメントの事例

番号	施策タイプ	施策名	施策の概要
1	共通チケット	沖縄路線バス周遊パス	<ul style="list-style-type: none"> 購入対象期間内に本島内対象の路線バス、モノレールが乗り放題となる周遊パス。 琉球バス交通、沖縄バス、那覇バス、東陽バス、沖縄都市モノレールの4社と沖縄JTBにより運用されている。
2	共通チケット	手荷物配送 & ゆいレール 当日乗り放題セット券	<ul style="list-style-type: none"> 那覇空港から宿泊先までの手荷物配送及びゆいレールの当日乗り放題券がセットとして沖縄 MaaS 限定で販売。 2020年から沖縄 MaaS 運営会が実証実験として実施していたものを、2023年より事業として継続している。
3	渋滞対策 シャトルバス	テーマパーク（ジャングリア）開園に向けた交通対策	<ul style="list-style-type: none"> 2025年に開園予定のテーマパーク（ジャングリア）開業後の渋滞対策として、沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化WGと、テーマパーク事業者が交通対策勉強会を行い、2024年12月に対策案を取りまとめ。

(1) 沖縄路線バス周遊バス

路線バス4社とゆいレールが協力し作った共通乗り放題の周遊バスであり、期間内であればゆいレールと対象の本島内路線バスが乗り放題となる。1日券と複数のバス会社と旅行会社が共同で企画乗車券を造成しており、複数のバス事業者間の調整を旅行会社が仲立ちすることで企画を促進した。

表 沖縄路線バス周遊バスの内容

沖縄路線バス周遊バス	
実施主体	琉球バス交通、沖縄バス、那覇バス、東陽バス、沖縄都市モノレール、沖縄JTB株式会社
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 購入対象期間内に本島内対象の路線バス、モノレールが乗り放題となる周遊パス。 パスは各社の窓口等で購入可能、また、「沖縄路線バス周遊バス」機能を組み込んだ電子アプリ「OTOPa（オトパ）」を提供。
実施範囲	・ 沖縄本島
施策対象	・ 観光を目的に、短期滞在で沖縄県を訪問する県外・国外在住者

参考： <https://okinawa-jtb.co.jp/oddp/oddp005/>（2025年3月）

(2) 手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券

那覇空港から宿泊先ホテルまでの手荷物配送及びゆいレールの当日乗り放題券がセットとして沖縄 MaaS 限定で販売されている。

この事業は、国土交通省の令和6年度共創・MaaS 実証プロジェクト（共創モデル実証運行事業）に採択され、2024年12月～2025年1月の2カ月間の実証実験であったが、2025年3月より再販開始されている。

表 手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券の内容

手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券	
実施主体	沖縄 MaaS 運営会
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沖縄 MaaS に利用登録し、利用日、手荷物の個数・配送先（宿泊先）の情報などを事前入力・事前決済し、那覇空港内の沖縄ヤマト運輸カウンターに荷物を預け、ゆいレールにも乗車できるというもの。 ・ それぞれ単体で購入の場合、合計 1,800 円のところ、セット券を購入すると 1,300 円でサービスが利用できる。（※2025年3月の再開時の金額） ・ 13 時までに預かった荷物は当日配送される。配送・ゆいレールのチケットはともに未使用の場合は払い戻しも可能。
実施範囲	・ 沖縄本島
施策対象	・ 観光を目的に、短期滞在で沖縄県を訪問する県外来訪者（国内）

手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券実証の概要

販売期間： 2024年12月2日（月）～2025年1月31日（金）

（※2025年3月より再販開始）

販売金額： 1,000 円（税込）（※2025年3月現在 1,300 円、荷物追加毎に+800 円）

※通常販売価格 1,500 円（税込）（※2025年3月現在 1,800 円）

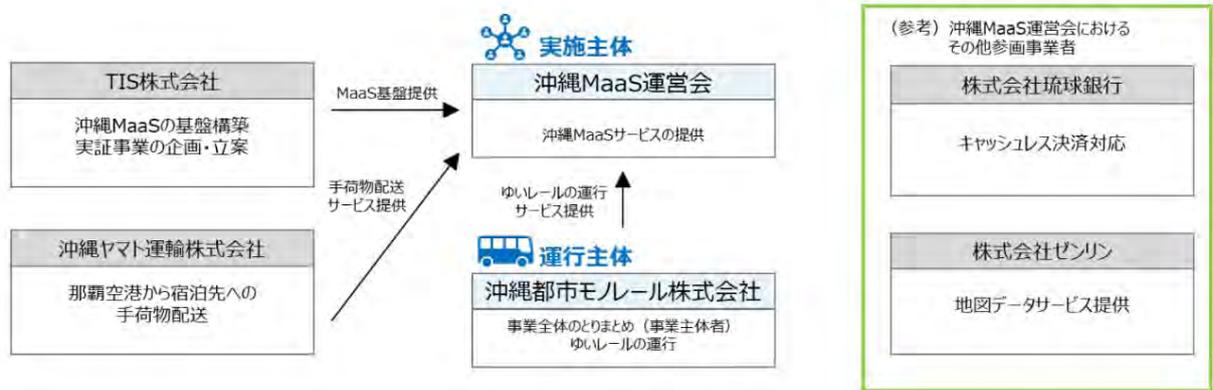
手荷物預かり場所： 那覇空港の沖縄ヤマトカウンター



出典：沖縄 MaaS ホームページ

図 手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券の概要

那覇市などでの慢性的な交通渋滞に対応するため、2020年から沖縄 MaaS 運営会が実証実験として実施していたものを、2023年より事業として継続している。観光客としては手ぶらで観光できるようになり、観光客の手荷物が削減されることによりゆいレールの輸送効率を高められ、ゆいレールや他の公共交通の利用者が増加することで混雑緩和に寄与することを狙う。沖縄 MaaS 運営会を実施主体とし、下図のような体制で行われている。



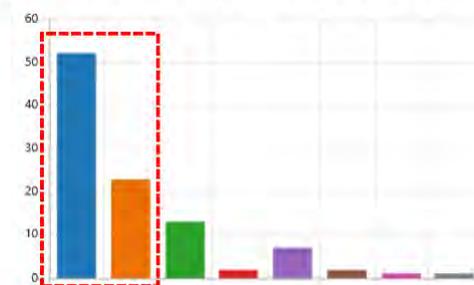
出典：TIS 株式会社資料

図 事業の全体像・共創としての仕組み

また、実証の効果などについて、事業者へのヒアリングを実施した。主な確認内容は以下のとおりである。

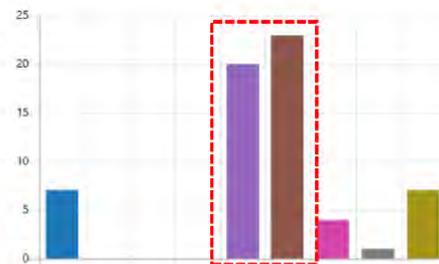
- ・ 実証実験の2カ月間で130人を超える利用があり、その大半が沖縄本島南部やゆいレールの沿線に宿泊している。
- ・ 実証期間中の利用者でアンケートに回答した方の95%は移動が「快適になった」「やや快適になった」と答えており、4割の方はモノレールの利用に加えてバスも利用したと答えている。
- ・ 多くの方は沖縄MaaSのサイトやSNSから取組について知ったと回答しており、旅行前に調べていたと考えられる。
- ・ サービスの利用や拡大を希望する声があったため、2025年度中には復路へのサービス拡大などを検討する予定である。

Q:沖縄県でご利用された交通手段を、以下の中からお選びください。（複数回答可）



モノレールに加えバスを利用された方も多い状況から、**手ぶらで移動しやすくなったと推察される**

Q:「手荷物らくちん便」をどのように知りましたか？以下の中からお選びください（複数回答可）



沖縄MaaSサイト、インターネット広告・SNSとの回答が多い

出典：TIS 株式会社資料

図 ヒアリング確認内容の一部（実証参加者のアンケートへの回答）

(3) テーマパーク(ジャングリア)開園に向けた交通対策

沖縄県北部地域にテーマパーク（ジャングリア）が2025年に開園予定であるが、沖縄地方渋滞対策推進協議会北部地域交通円滑化WG（事務局：沖縄総合事務局北部国道事務所）は、テーマパーク事業者も加えた関係者間で開園に向けた交通対策勉強会を行い、2024年12月に、道路管理者等の対策案を取りまとめ、公表している。

周辺道路の渋滞対策に加え、バス・フェリーの利用促進、名護市への総合交通ターミナル整備に向けた調査推進が対策としてあげられている。

テーマパーク（ジャングリア）開園に伴う渋滞対策

(開業対策1) バス・フェリーの利用促進

- ・総合交通ターミナル整備に向けた調査推進

テーマパーク事業者及び関係機関（国・県・名護市・今帰仁村・県警）の交通対策

- ・那覇空港・那覇市内からの乗合高速バスの運行
- ・近隣大型ホテルからのシャトルバスの運行（恩納村以北の北部）
- ・周辺市町村からのオンデマンド交通など小型モビリティの導入の検討
- ・本島内主要都市からのシャトルバスの運行
- ・那覇港から名護漁港・本部港への高速船・フェリーの利用促進
- ・外部臨時駐車場からのパーク&ライドの実施
- ・総合交通ターミナル整備に向けた調査推進 【国・名護市】

(開業対策2) 駐車場の分散配置とスマート化対応

- ・テーマパーク駐車場の満空情報等の情報提供（道の駅「許田」他）

(開業対策3) 車両アクセスルートの分散設定

- ・案内標識の整備
- ・道路情報誌によるアクセスルート情報の提供
- ・観光シーズンにおける所要時間のリアルタイム情報の提供

(開業対策4) 周辺道路・交差点の改良促進

- ・伊差川 IC 交差点改良 右折車線の追加・延伸、左折車線の延伸等（R6.3 完了）
- ・白銀橋（西）交差点 信号機移設（R6.3 完了）、右折帯の延長、おゆづりエリアの設置
- ・県道 84 号線テーマパーク入口交差点（仮称）右折帯設置、信号機設置の検討
- ・アクセス道路（市道、村道）の区画線（中央線）の整備
- ・各アクセス道路の樹木等の剪定・除草

(中長期対策) 名護東道路延伸などの整備促進

- ・名護東道路延伸（本部方面）

5.2.4 全国における交通需要マネジメント施策の事例

オーバーツーリズム対策として、公共交通と連携した交通需要マネジメント施策を実施している地方公共団体の事例等について整理した。

表 国内における事例の概要

番号	政策タイプ	地域	実施主体	施策の概要
1	共通パス	鎌倉市	鎌倉市、鉄道事業者、バス事業者	「鎌倉フリー環境手形」 ・鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした5つのバス路線と電車の指定区間が1日自由に乗り降りできるお得なフリーきっぷ「鎌倉フリー環境手形」を販売。
2	パーク&ライド	鎌倉市	鎌倉市、鉄道事業者	「パーク&ライド」 ・観光スポットが集中している鎌倉地域における交通渋滞の緩和を目的として、駐車場料金・電車の1日乗車券・協賛の特典などを含む「パーク&ライド」チケットを販売。
3	優先入場・入場制限	鎌倉市	鎌倉市	「江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験」 ・江ノ電沿線（鎌倉駅～腰越駅）に在住・在勤・在学する人の日常生活に影響が生じる状況を考慮し、鎌倉駅構外の乗車待ち列に並ばずに1駅構内へ優先入場できる取組の実証実験を実施。
4	誘導・行動変容	鎌倉市	鎌倉市	「広告キャンペーン『一步先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』」 ・地域の交通環境を改善し、旅行者により良い観光体験を提供することを目的に、首都圏の駅構内及び電車内での広告やWEB媒体などで公共交通機関の利用を意識してもらう取組を実施。
5	誘導・行動変容	鎌倉市、藤沢市	国土交通省	「鎌倉市・藤沢市エリアにおける旅行者の意識と行動変容への取組に関する実証事業」 ・鎌倉駅から観光名所への徒歩での移動ルートを配布し、交通機関を使わず、歩行での周遊を促す実証実験を実施。
6	パーク&ライド	ニセコ町	倶知安観光協会	ひらふエリア就業者向け「パーク&バスライド」 ・深刻化している駐車場不足などの課題に対し、従業員対象のパーク&バスライド実証実験を実施。従業員向けにフリンジ駐車場を無料開放し、無料のシャトルバスを運行。
7	カーシェア連携	全国各地	鉄道会社、レンタカー事業者	「レール&カーシェア」 ・タイムズ、オリックス、トヨタシェア、などを公共交通とセットで利用することで割引等が得られる取組を実施。



図 各事例の地域の位置図

(1) 鎌倉におけるオーバーツーリズム対策

鎌倉市では、主要観光地である鎌倉駅周辺エリア、江ノ電長谷駅周辺、江ノ電鎌倉高校前駅踏切周辺などでの観光客の対策が課題であり、公共交通に関する下記のような対策が実施された。

鎌倉市におけるオーバーツーリズム対策			
地域	神奈川県 鎌倉市	都市・事業者	鎌倉市・国土交通省関東運輸局
施策内容	<p>「鎌倉フリー環境手形」</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉地域内の観光スポットを広くカバーした5つのバス路線と電車の指定区間が1日自由に乗り降りできるお得なフリーきっぷ「鎌倉フリー環境手形」の販売。 鎌倉地域内の移動の利便性を向上させ、出発地からの公共交通利用を促し、鎌倉地域の自動車交通量を削減することで、交通環境の改善を図る目的で販売。 <p>「パーク&ライド」</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光スポットが集中している鎌倉地域における交通渋滞の緩和を目的として、駐車場料金・電車の1日乗車券・協賛の特典などを含む「パーク&ライド」チケットの販売。 <p>「江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験」</p> <ul style="list-style-type: none"> ゴールデンウィーク期間中、江ノ電沿線（鎌倉駅～腰越駅）に在住・在勤・在学する人の日常生活に影響が生じる状況を考慮し、江ノ電鎌倉駅構外の乗車待ち列に並ばずに駅構内へ優先入場できる取組の社会実験。 <p>「広告キャンペーン『一步先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』」</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域の交通環境を改善し、旅行者により良い観光体験を提供することを目的に、首都圏の駅構内及び電車内での広告やWEB媒体などを併用し、鎌倉旅行を検討している方々に公共交通機関の利用を意識してもらう取組。 観光庁の「オーバーツーリズムの未然防止・抑制による持続可能な観光推進事業補助金」を活用して実施。 <p>「鎌倉市・藤沢市エリアにおける旅行者の意識と行動変容への取組に関する実証事業」</p> <ul style="list-style-type: none"> 鎌倉駅から観光名所への徒歩での移動ルートを配布し、交通機関を使わず、歩行での周遊を促す実証実験。 		
施策対象	鎌倉への来訪者及び住民		
実施時期	<p>「鎌倉フリー環境手形」</p> <ul style="list-style-type: none"> 三が日を除く通年 <p>「パーク&ライド」</p> <ul style="list-style-type: none"> 七里ガ浜及び江の島パーク&レールライドは7、8月を除く毎日、由比ヶ浜パーク&ライドは三が日及び7、8月を除く毎日、大船パーク&ライドは毎日 <p>「江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験」</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年 5月3日～5日（いずれも祝日）12時から16時 <p>「広告キャンペーン『一步先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』」</p> <ul style="list-style-type: none"> それぞれ令和6年10月から11月にかけて（次頁の表に整理） <p>「鎌倉市・藤沢市エリアにおける旅行者の意識と行動変容への取組に関する実証事業」</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年 5月3日～4日（いずれも祝日） 		



図 鎌倉フリー環境手形



図 広告キャンペーン『一步先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』

表「広告キャンペーン『一步先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』」
広告媒体及び広告展開先

広告媒体	広告展開先	期間
駅デジタルサイネージ	JR 東京駅、横浜駅及び吉祥寺駅	令和6年10月7日から11月3日 及び11月4日から12月1日
	JR 品川駅	令和6年10月21日から10月27日 及び11月11日から11月17日
	上記以外のJRの首都圏約100駅	令和6年10月2日から10月15日 及び11月6日から11月18日
車内デジタルサイネージ	JR 埼京線	令和6年10月21日から10月27日 及び11月11日から11月17日
車内中吊り広告	JR 横須賀線・総武線快速線	令和6年10月21日から11月3日 及び11月11日から11月24日
駅ポスター	JRの首都圏約110駅	令和6年10月8日から10月14日 及び11月12日から11月18日
WEB広告	Google、Yahoo! JAPAN 及び LINE	令和6年10月1日から11月30日

出典：鎌倉フリー環境手形、パーク&ライド、江ノ電鎌倉駅西口改札における沿線住民等優先入場の社会実験、～一步先行く鎌倉旅 今日、電車です正解でした♪～鎌倉地域の渋滞緩和を目的とした公共交通の利用促進に向けた広告を展開します（鎌倉市）
鎌倉市・藤沢市エリアにおける旅行者の意識と行動変容への取組に関する実証事業（国土交通省）

(2) ニセコ地域におけるオーバーツーリズム対策

ニセコでは、深刻化している観光施設の従業員の駐車場不足に対し、下記の対策を行った。

ニセコ地域におけるオーバーツーリズム対策			
地域	北海道 ニセコ地域	都市・事業者	倶知安観光協会
施策内容	<p>ひらふエリア就業者向け「パーク&バスライド」</p> <ul style="list-style-type: none"> 深刻化しているレンタカーや自家用車の利用増加による交通渋滞や駐車場不足に対し、交通量削減や渋滞解消を目指し、環境負荷軽減と公共交通の利用促進に取り組むため、従業員対象のパークアンドバスライド実証実験を実施。従業員向けにフリンジ駐車場*1を無料開放し無料のシャトルバスを運行。 利用時間：6:00～22:30（駐車場）、バスは6:30～7:45、15分おき 利用料金：無料 駐車台数：50台程度 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> ニセコ周辺の従業員 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 2024年12月14日（土）～2025年2月11日（火） 		
実施した効果 （倶知安観光協会へのヒアリングより）	<ul style="list-style-type: none"> 事前に、実施に関するアンケートを地域の事業者に対して取り、各事業者にのみ本実証実験について通知したが、12月14日～1月の初めまでで総計15名の利用者数となった。 課題としては、ドライバー確保の問題がある。バス運転手を募って行っているため、通常の勤務時間となると、それぞれ本業の仕事があり、駐車場付近から運行するパーク&バスライド専用のバスは早朝（6:30～8:00）から往路通勤用に運行した。（帰りはパーク&バスライド駐車場に最寄りの停留所を利用し、無料循環シャトルバスで帰宅するよう案内） 便数は十分かと思われるが、実証実験の実施が確定する前に各事業者としても駐車場を確保するなど対策を取っていたため、想定程利用者がいなかった。 ただし、駐車場が足りないという現状はいまだ続いているため、パーク&バスライドについては利用者目線で利便性を上げることが重要と考えている 		

*1：路外駐車場を都心部の外周に計画的に配置し、都心部への車の乗り入れを抑制するもの。（一般社団法人交通工学研究会「交通工学用語集『フリンジパーキング』」より）

ひらふエリアでお仕事されている皆さまへ
To everyone working in the Hirafu area

これから予想される交通量増加の改善に、新しい通勤方法を試してみませんか？
As we anticipate an increase in traffic volume, would you like to consider trying a new commuting method?

駐車場・シャトルバス：無料 Parking & Shuttle Bus: Free

パークアンドバスライド
Park and Bus Ride
実証実験のご案内
Information on the Demonstration Experiment

実施期間
2024年12月14日（土）～2025年2月11日（火）

「パークアンドバスライド」ってなに？ What Is Park And Bus Ride System?

自宅から駐車場まで → バスに乗り継ぎ → 勤務先へ
From home to a designated parking area → transfer to public transportation → In the workplace

「パークアンドバスライド」は、自宅から駐車場まで車を利用し、駐車場の公共交通機関に乗り換え通勤する方法です。ひらふエリアで、これにより交通渋滞の緩和や駐車不足の解消、さらに公共交通機関の利用促進が期待され、通勤時の環境にもつながります。
"Park and Ride" refers to a commuting system where individuals drive from their homes to a designated parking area and then transfer to public transportation to reach their workplace. Its expected impact includes reduced traffic congestion, alleviated parking shortages, promoted use of public transport, and contribution to lowering the environmental impact.

パークアンドバスライド 実施のご案内
Park and Bus Ride Information on the Demonstration Experiment
実施期間：2024年12月14日（土）～2025年2月11日（火）
Demonstration Period: Saturday 14th Dec. ~ Tuesday 11th Feb.

駐車場のご利用について About using the parking lot

- 路線：F044-0087 倶知安町ニセコひらふ東線3丁目2
Line: ひらふエリアで就業している従業員の専用
For employees working in Hirafu area
- 利用時間：6:00～22:30
- 利用料金：無料
- 駐車台数：50台程度

バスのご利用について About using the bus

- 利用料金：無料でご利用いただけます。
The bus fare is available for free.

経路 Route

06:30～08:00
パークアンドバスライド駐車場 → ひらふ第3駐車場
Park and Bus Ride Parking → Hirafu 3rd Parking lot #3

出発時間	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45
1パークアンドバスライド駐車場 Park and Bus Ride Parking	6:30	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45
2ミッドタウンニセコ Midtown Niseko	6:33	6:48	7:03	7:18	7:33	7:48
3伊達 伊達 Izumiyō	6:35	6:50	7:05	7:20	7:35	7:50
4ローソン LAWSON	6:38	6:53	7:08	7:23	7:38	7:53
5ヒラフゴンドラ乗り場 Hirafu Gondola Station	6:40	6:55	7:10	7:25	7:40	7:55
6ひらふウェルカムセンター Hirafu Welcome Center	6:42	6:57	7:12	7:27	7:42	7:57
7ひらふ第3駐車場 Hirafu Parking lot #3	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00

08:00～20:00 after 8 am **HIRAFU EAST LINE** セブンイレブン

17:00～22:00 after 5 pm **KUTCHAN NIGHT GO BUS** ニセコ

図 ひらふエリア パークアンドバスライド実証実験の案内



図 ひらふエリアパークアンドバスライド フリンジ駐車場



図 パークアンドバスライド無料循環バス

出典：ニセコツーリズム ひらふエリアプロジェクト：パークアンドバスライド

※写真は倶知安観光協会より提供

<https://nisekotourism.com/ja/news/park-and-ride-project-hirafu/>

(3) レール&カーシェア**1) カーシェア事業者と鉄道会社の連携(タイムズカー×各鉄道会社)**

タイムズカー（旧タイムズカーシェア）は鉄道会社と連携し、平成 25 年 4 月から「レール&カーシェア」サービスを開始した。カーシェアは長時間利用だと通常のレンタカーよりも割高だが、数時間程度の利用だと安価に利用できる。この点をプッシュし、鉄道移動+短距離カーシェアという移動を組み合わせたのが、「レール&カーシェア」サービスである。鉄道の利用履歴がある交通系 IC カードをカーシェア車内のカーナビに読み込ませることで、利用の優待等が受けられる。

表 タイムズカーと鉄道会社のレール&カーシェアのサービス内容

1	icsca レール&カーシェア	「icsca」での仙台市内の地下鉄利用日当日にカーシェアを利用すると、カーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
2	Suica レール&カーシェア	登録した「Suica」をタイムズカー会員カードとして利用可能。さらに「Suica」での JR 線利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
3	東武レール&カーシェア	「PASMO」での東武線利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
4	京急レール&カーシェア	「PASMO」での京急線利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
5	小田急レール&カーシェア	「PASMO」での小田急線利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
6	タイムズカー×JR 西日本グループ 山陽新幹線レール&カーシェア	山陽新幹線利用日当日にカーシェアを利用すると JR 西日本グループのポイントがもらえる。
7	タイムズカー×JR 西日本グループ レール&カーシェア	登録した「ICOCA」をタイムズカー会員カードとしてご利用可能。さらに「ICOCA」で JR 線利用日当日にカーシェアを利用すると、JR 西日本グループのポイントや、カーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
8	南海レール&カーシェア	「PiTaPa」又は「ICOCA」での南海電車利用日当日にカーシェアを利用すると、カーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
9	近鉄レール&カーシェア	「PiTaPa」又は「ICOCA」での近鉄線利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
10	EX-IC レール&カーシェア	登録した EX 予約専用 IC カード (EX-IC カード、プラス EX カード) をタイムズカー会員カードとして利用可能。さらに、同カードでの東海道・山陽新幹線の利用当日や翌日であれば、15 分カーシェア e チケットが受けられる。
11	はやかけんレール&カーシェア	登録した「はやかけん」をタイムズカー会員カードとして利用可能。さらに「はやかけん」での地下鉄利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。
12	nimoca レール&カーシェア	登録した「nimoca」をタイムズカー会員カードとして利用可能。さらに「nimoca」での西鉄電車利用日当日にカーシェアを利用するとカーシェアの料金優待(割引 220 円)が受けられる。

出典：タイムズカーウェブサイトを基に作成

2) カーシェア事業者と鉄道会社の連携(オリックス、トヨタシェア)

タイムズカーの成功を受け、オリックスやトヨタシェアといったカーシェアサービスでも鉄道会社と連携した展開を開始した。オリックスは阪神・近鉄といった関西圏から、トヨタシェアは福井鉄道・伊豆急行といった地方部で展開し、主に観光でのカーシェア利用拡大を図っている。

阪神電車と連携したオリックスカーシェアは初回入会特典としてカード発行手数料(1,000円)・月額手数料2か月分(2,000円×2か月)を無料とした、阪神阪急グループ発行の「STACIA PiTaPa カード」で利用可能なSポイント1,000ポイントを進呈するサービスを開始3か月間限定で実施した。

令和5年11月に開始した伊豆急行との鉄道&カーシェアでは、本格始動記念キャンペーンとして令和6年3月末までの期間限定利用料金を10%割引としていた。

表 主なレール&カーシェア(令和5年11月時点)

鉄道事業者	カーシェア事業者	開始日
JR西日本	タイムズカー	平成25年4月1日
福岡市地下鉄	タイムズカー	平成27年12月1日
仙台市営地下鉄	タイムズカー	平成27年12月15日
西鉄	タイムズカー	平成28年3月5日
阪神電車	オリックス	平成28年5月1日
JR東海	タイムズカー	平成30年2月
小田急電鉄	タイムズカー	平成30年4月10日
京急	タイムズカー	平成30年12月3日
近鉄	オリックス	平成31年3月21日
JR四国	タイムズカー	平成31年4月25日
JR東日本	タイムズカー	令和元年12月
東武鉄道	タイムズカー	令和3年7月20日
福井鉄道	トヨタシェア(福井ダイハツ)	令和5年7月1日
伊豆急行	トヨタシェア(ダイハツ沼津)	令和5年11月9日
南海電鉄	タイムズカー	(時期不明)

出典：各社ウェブサイト情報等を基に作成
昨年度報告書を時点修正(2025年3月)

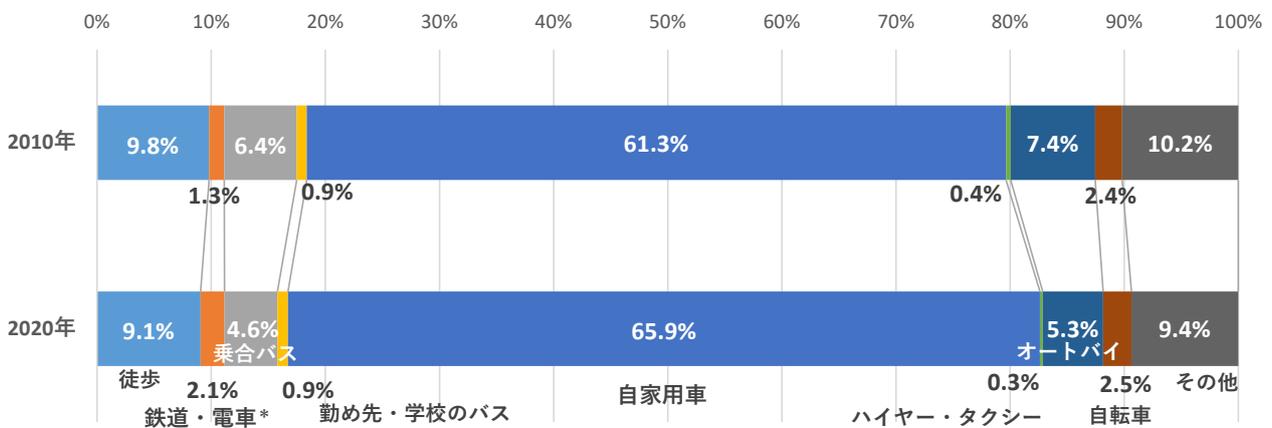
5.3 通勤等日常の移動を対象とした交通需要マネジメントの事例調査

5.3.1 沖縄県民の移動実態

(1) 沖縄本島における通勤・通学時の移動交通手段

国勢調査結果から通勤・通学時の移動手段に着目し、沖縄本島内自治体における交通手段分担率の変化を確認すると、自家用車が2010年の61.3%から2020年の65.9%に増加している。鉄道・電車は、沖縄都市モノレールは、2019年に首里駅からだこ浦西駅まで延長したこともあり、1.3%から2.1%に増加している。一方、乗合バスは6.4%から4.6%に減少している。

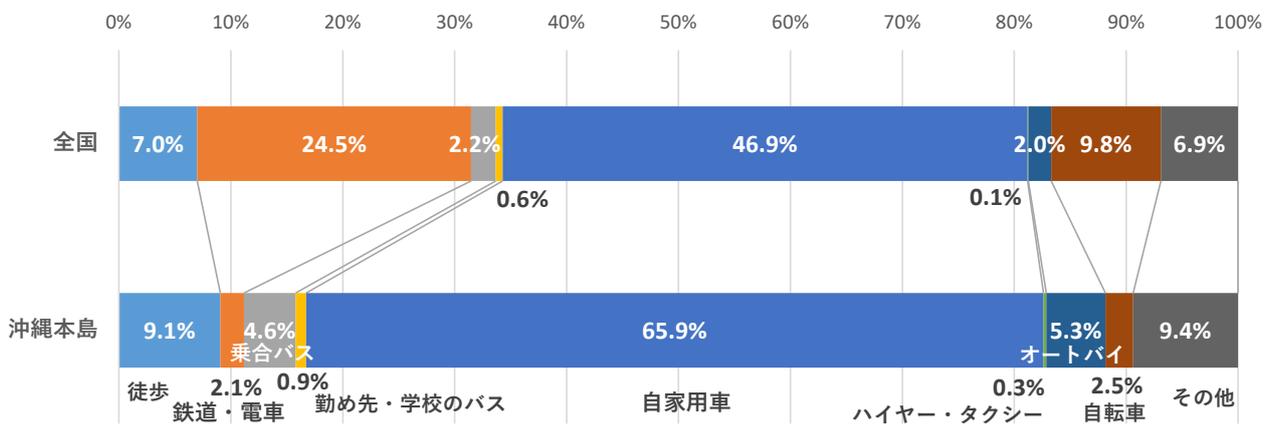
また、全国と沖縄本島市町村を対象とした交通手段分担率を比較すると、沖縄本島は、モノレールしか存在しないため、鉄道・電車利用の割合が小さく、バスも含めた公共交通の利用割合が低く、自動車依存の傾向がみられる。



出典：国勢調査データを基に作成

*：沖縄本島では「沖縄都市モノレール」のみが該当

図 沖縄本島の通勤・通学時の交通手段分担率



出典：国勢調査データを基に作成

*：沖縄本島では、「沖縄都市モノレール」のみが該当

図 全国と沖縄本島の通勤・通学時の交通手段分担率（2020年）

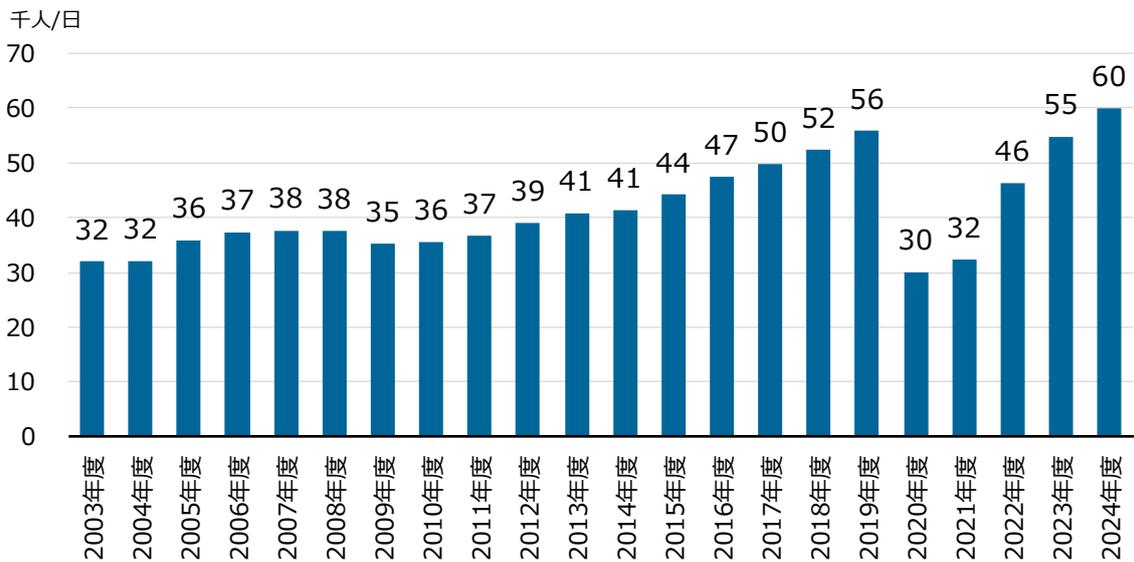
(2) 公共交通の利用状況

沖縄本島の沖縄都市モノレール、路線バス、タクシーの利用実績について整理する。

1) 沖縄都市モノレール

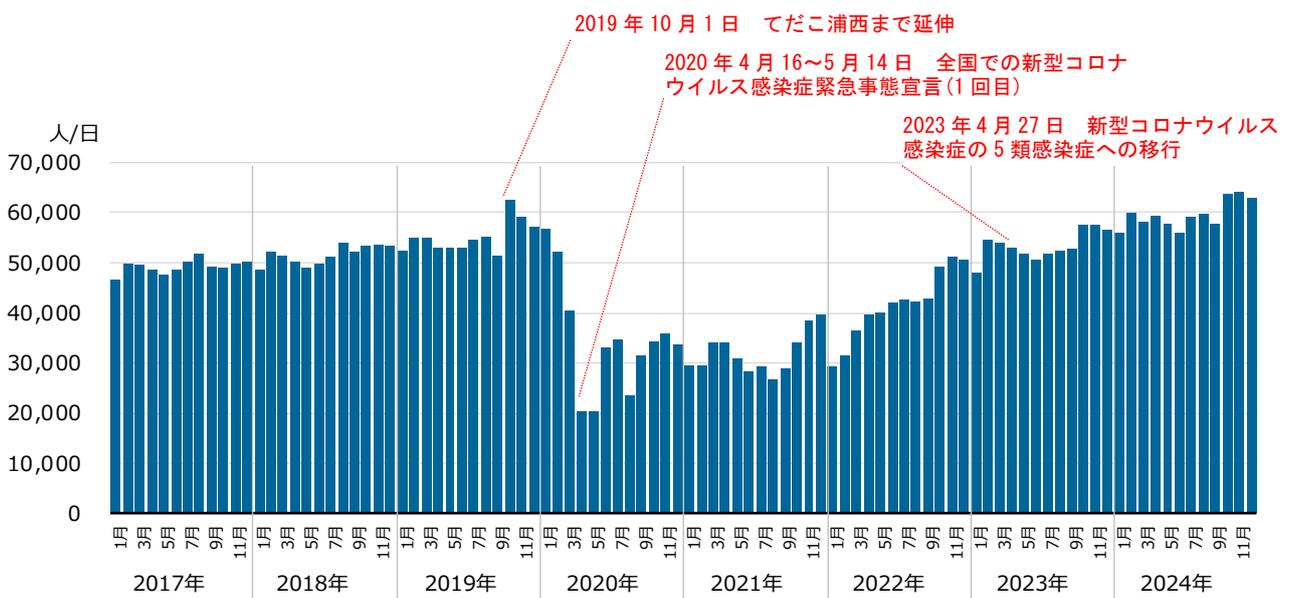
モノレール利用者（1日平均）数の推移を見ると、2003年の開業以降、2019年まで継続的に利用者数は増加してきており、てだこ浦西駅まで延長した2019年には56千人となっていた。

その後、新型コロナウイルス感染症の拡大により、翌2020年には約6割まで減少したが、2022年から急速に利用者数は回復し、2024年には1日あたり60千人と、2019年を超え過去最大の利用者数となっている。現在、利用者数の増加に対応するため3両編成車両の導入を進めており、2024年末で3両編成を4両編成運行している。



出典：沖縄都市モノレール乗客数 統計（沖縄県）を基に作成

図 沖縄都市モノレール乗客数（1日平均）の推移

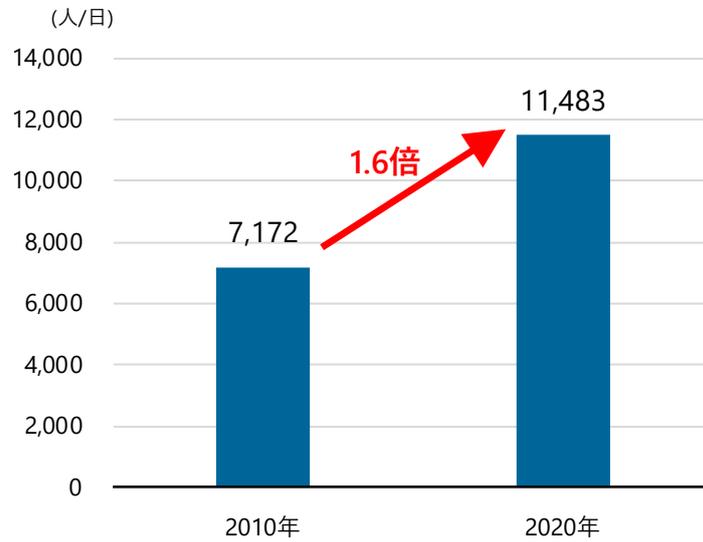


出典：沖縄都市モノレール乗客数 統計（沖縄県）を基に作成

図 沖縄都市モノレール乗客数（1日平均・月別）の推移

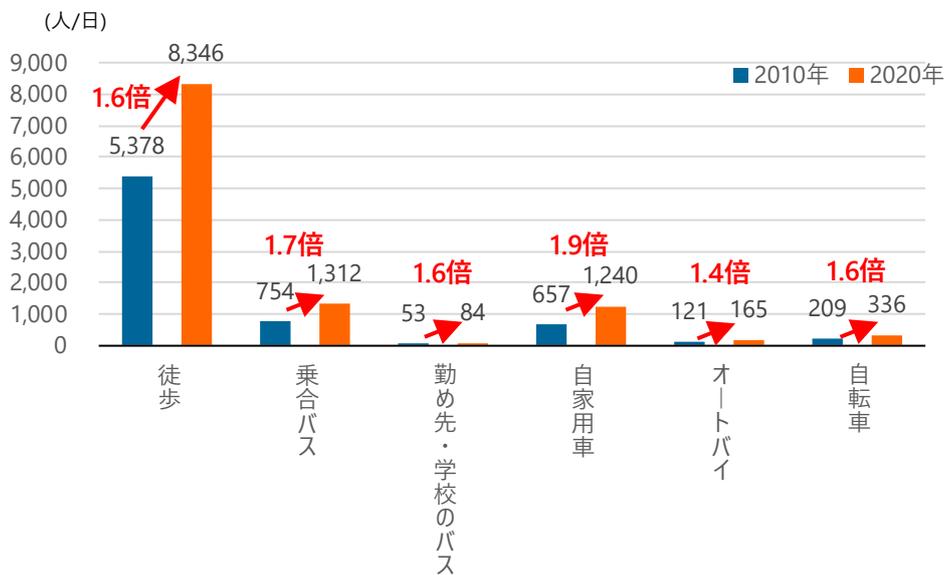
沖縄本島の通勤・通学時の沖縄都市モノレール利用者の端末交通手段別利用者数の変化を見ると2019年にてだこ浦西駅まで延長したことから、モノレール利用者数は1.6倍増加している。

また、端末交通手段別の増加率を見ると、全体が1.6倍の伸びに対し、自家用車の利用者は1.9倍の増加となっており、「てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場」整備等により、自家用車とモノレールを組み合わせた移動の増加がうかがえる。



出典：国勢調査データを基に作成

図 通勤・通学における沖縄都市モノレール利用者数の推移

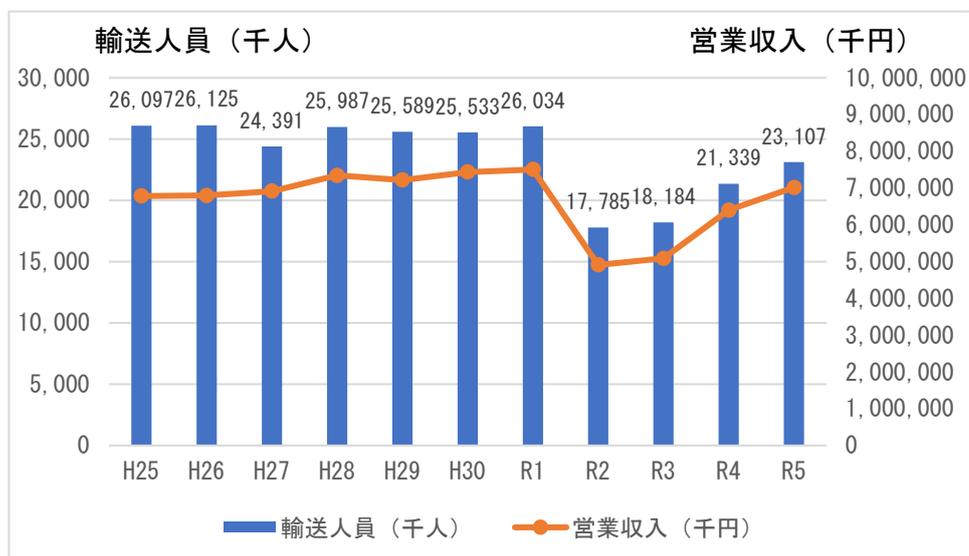


出典：国勢調査データを基に作成

図 沖縄本島の通勤・通学時の沖縄都市モノレール利用者の端末交通手段別利用者数

2) 路線バス

沖縄本島における一般乗合旅客自動車（路線バス）の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前はほぼ横ばいで推移していたものの、新型コロナウイルス感染症の拡大により大きく落ち込みを見せていた。それ以降年々回復傾向にあり、令和5年の実績は令和元年の輸送人員に対して約9割となっている。

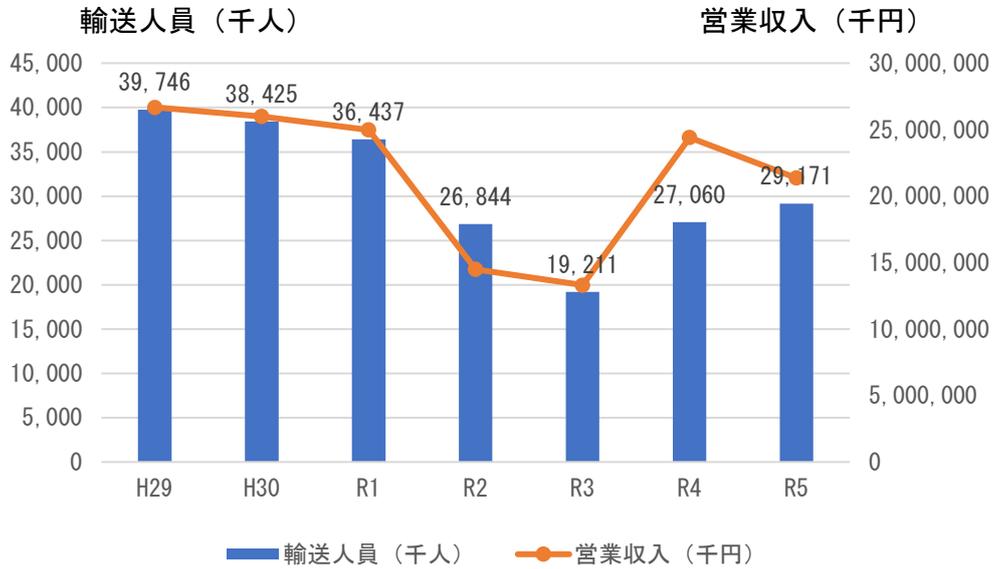


出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

図 一般乗合旅客自動車（路線バス）の輸送人員と営業収入の推移（沖縄本島）

3) タクシー

沖縄本島におけるタクシーの輸送実績を見ると、平成29年から令和3年にかけて輸送人員、営業収入は半減となっていた。令和5年には回復傾向にあるものの令和元年の輸送人員に対し、8割の実績にとどまっている。



出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

図 タクシー（法人+個人）の輸送人員と営業収入の推移（沖縄本島）

5.3.2 沖縄県における交通需要マネジメント施策の事例

沖縄県の交通需要マネジメントの事例として、沖縄県のTDM施策推進アクションプログラムの内容と、沖縄都市モノレールにて導入されているパーク&ライドについて整理する。

(1) 沖縄県のTDM施策推進アクションプログラム

沖縄県では、「シームレス（切れ目のない）」に移動できる陸上交通体系を整備し、公共交通の利用を促進する交通環境の実現を図るための取組や、交通需要マネジメント施策の実施などの取組を進めるため「TDM施策推進アクションプログラム(令和4年12月改定)」などが策定されている。沖縄県の「TDM施策推進アクションプログラム」は、「沖縄県総合交通体系基本計画」に掲げた施策に係る実施計画として位置付けられており、県民、民間企業、行政機関が連携・協力し、一人ひとりが主体的・自発的に施策に取り組むための道筋を示すことを目指し、重点エリアの選定と同エリア内でのTDM施策を推進している。

TDM施策の一環として、下表のような取組が進められている。

表 沖縄県のTDMの取組

取組名	詳細
IC乗車システム (OKICA) の導入	IC乗車券システムを導入し、バスの乗降・モノレールの改札通過を円滑にすることで、運行の定時速達性の向上が図られた。
公共交通の運行情報の提供	平成25年度から、バスの運行時刻、接近状況、乗換え検索等の情報を発信する「バスロケーションシステム」等が導入された。
バスレーンの導入	定時速達性に優れた基幹バスを導入するため、那覇市久茂地から沖縄市コザまでの基幹区間においてバスレーンの導入を行う。
バス車両のグレードアップ	主に、基幹区間を走行するバスに対し、ノンステップバス、電光表示器等を導入している。
バス停のグレードアップ	雨天時のバス待ちや、バス路線図、時刻表などの見やすさ向上を目的として、バス停のグレードアップを図っている。
循環バス、コミュニティバス等	路線バス等が通れない狭い道路にある公共交通空白地域を、小型のコミュニティバスや、デマンドタクシー等の運行により、移動手段の確保を図る。
キャンパス交通システム	琉球大学や沖縄国際大学への利便性の高い交通手段の提供により、大学生・教職員等の自家用車による通学・通勤の抑制を図る。
パーク&ライドの利用促進	パーク&ライドは、市街地への交通の流入を抑制するため、郊外に設けられた駐車場に自家用車を駐車し、そこからモノレールやバスレーンなど定時性の高い公共交通を活用して通勤・通学を行うこと。
シェアサイクル利用促進	シェアサイクルとは、複数人で自転車を共有し利用するシステムである。一般的に、電動自転車で15分80円程度から借りることができるため、利用頻度の低い方は、自転車を買うより経済的になる。
時差通勤の利用促進	時差通勤とは始業・就業時間を変更することで、通勤に伴う諸問題の解決を目的としている。バスやモノレール車内の混雑によるストレス低減や、通勤時間が重なることによる渋滞の発生などの解決手段として有効。
沖縄自動車道の利用促進	沖縄県においては、一般道の渋滞軽減を図るため、ハンゴ道路の「中央の柱」となる沖縄自動車道の利用促進を、通行料金の割引やETCの普及に向けたPR実施を通じて図っている。
カーシェアリングの利用促進	カーシェアリングとは、複数人で自動車を共有し利用するシステムである。一般的に、燃料代・保険代込みで15分220円程度から借りることができるため、自家用車の利用頻度が低い場合は、買うより経済的になる。
モビリティ・マネジメント (MM)	モビリティ・マネジメント (MM) 施策として、「通学バスなび」による情報提供、特定の高校向けにカスタムされた高校生向け情報提供ツールの作成等の施策を実施している。
多様な啓発活動	わったーバス党を通して、バス利用に関する啓発活動を進め、自ら普段の交通について考えるきっかけを与えることで、自らの意思で公共交通への利用を促す施策を展開した。
生活道路安全対策	住宅地の生活道路や通学路において、ハンブ (凸部) 設置やラバーボールを使って道路を狭くすることで、車のスピードを抑えて、通過交通を減らす。

出典：沖縄県内におけるTDM施策の取組み紹介 (沖縄県) を基に作成

公共交通関係の施策
 それ以外

(2) 沖縄県におけるパーク&ライドの整備事例

1) てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場

沖縄県は、てだこ浦西駅の北側に5階建て、992台のてだこ浦西駅パークアンドライド駐車場を整備し、モノレールと自動車のスムーズな乗り継ぎを可能とする等の結節機能を充実させ、自動車から公共交通機関への転換を促進し、交通混雑の緩和及び環境への負荷の低減を図ることとしている。整備後の利用は年々増加傾向にあり、2025年3月時点では定期利用車両数が上限に達しており、新規での利用にはキャンセル待ちの登録が必要な状況となっている。



(現地視察時撮影)

図 現地の状況

表 てだこ浦西のパークアンドライド料金

(契約利用)

	利用内容 (条件)	利用料金		
		1カ月	3カ月	6カ月
全日定期駐車券	月～日	5,000円	14,250円	27,000円
平日・土曜日 定期駐車券	月～土 (日・祝日を除く)	4,200円	11,970円	22,680円
平日定期駐車券	月～金 (土・日・祝日を除く)	3,500円	9,980円	18,900円

(一般利用)

	基本料金 1時間	追加料金 1時間につき	最大料金
開場時間利用 (営業時間内) 5:00～25:00	100円	100円	400円
閉場時間利用※入出庫不可 1:00～5:00	260円	—	260円
宿泊料金 ※最大	1泊2日 1,060円	2泊3日 1,720円	

出典：沖縄県 HP 「てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場のご利用について」を基に作成
(<https://uranishi-park.oki-daiken.co.jp/> (2025年3月))

2) 安里十字路高架下平面駐車場

安里駅周辺のパーク&ライド駐車場であり、年中無休で24時間利用可能、乗用車とオートバイで料金がそれぞれ月額5,500円と1,650円となっている。利用条件として、駐車場が自宅・勤務地から1km以上離れていること、及び安里駅を含む定期券を購入することが必要である。

3) 赤嶺駅交通広場内オートバイ専用駐車場

赤嶺駅にある公共交通機関(モノレール、バス等)への乗り継ぎを目的とした利用者のための原付・自動二輪車専用駐車場であり、利用時間は1回の駐車につき24時間以内、利用料は当面の間無料とされている。

5.3.3 全国における交通需要マネジメント施策の事例

全国における交通需要マネジメントの事例として、交通需要マネジメントを通じて、通勤・通学等の日常の移動の対策をしている西武バス、熊本市等の取組を整理する。

表 国内における事例の概要

番号	地域	実施主体	施策の概要
1	東京都、埼玉県	西武バス	西武バス「学トクIC定期券」 ・西武バスでは、学生向けに年間 41,000 円（月額 3,500 円弱）で全区間が乗り放題となる定期券を発行。
2	熊本県全域	共同経営推進室*	熊本県内「渋滞なくそう！半額パス」実証実験 ・バス事業者 5 社、熊本県、熊本市で共同経営推進室を立ち上げ、渋滞対策の実証実験として、熊本県全域のバスと路面電車等が半額となる半額パスを 2,500 円で販売。
3	長崎市	長崎市	長崎市「バス・路面電車運賃無料デー」 ・バス事業者の利用促進策として、長崎市では運賃無料デーを実施。開催日に前年度平均の 1.7～1.8 倍の利用が見られた。
4	熊本市	熊本市	熊本市「バス・電車無料の日」 ・熊本市では「バス・電車無料の日」を開催。通常の 1.5～1.8 倍の利用の利用が見られ、公共交通利用の習慣がない人に対する利用の契機づくりとしても、一定の効果があったと考えられる。

*：熊本県内の九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バスの 5 社が連携して運営

(1) 西武バス「学トク IC 定期券・小学生定期券」

西武バスでは、学生向けに年間 41,000 円（月 3,500 円弱）で全区間が乗り放題となる定期券を発行している。

西武バス「学トク IC 定期券・小学生定期券」			
地域	西武バス沿線	実施主体	西武バス
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 一部路線を除き、西武バスのほぼ全線に置いて利用できる記名式の学生向け IC 定期券。 窓口およびモバイルPASMOのサイトを通じスマートフォンから購入可能。 払い戻しも可能となっている。 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> 西武バス全線におけるいずれかを利用する学生 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 通年（1カ月毎、学期毎、年度毎） 		

学トク IC 定期券の概要

1. 学トク IC 定期券の特徴

- 学トク IC 定期券の利用により、いつでも西武バス全区間乗り放題になる。

2. 学トク IC 定期券の種類

- 学トク IC 定期券、小学生定期券

3. 学トク IC 定期券の運賃

販売期間	年度定期券 4/1～3/31	1学期定期券 4/1～8/31	2学期定期券 9/1～12/31	3学期定期券 1/1～3/31
学生（中学生以上）	41,000 円	16,500 円	15,500 円	11,000 円
小学生	20,500 円	8,250 円	7,750 円	5,500 円

出典：西武バス HP「学トク IC 定期券」をもとに作成

(<https://www.seibubus.co.jp/rosen/teiki/gakutoku/> (2025年3月))

図 西武バス「学トク IC 定期券・小学生定期券」の概要

(2) 熊本県内「渋滞なくそう！半額パス」実証実験

九州産交バス・産交バス・熊本電気鉄道・熊本バス・熊本都市バス5社、熊本県、熊本市からなる共同経営推進室では渋滞対策の実証実験として、バスと路面電車等が半額となる半額パスを2,500円で販売している。

熊本県内「渋滞なくそう！半額パス」実証実験			
地域	熊本県全域	実施主体	共同経営推進室
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 共同経営推進室より、公共交通の利用促進・自動車抑制による渋滞解消を目的とした利便性向上策の実証実験として販売されていた期間限定のパス。 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> 熊本県内全域の路線バス(一部コミュニティバス路線も含む)、電鉄電車、熊本市電に乗る、事前に半額パスを購入した人 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年10月1日～令和7年2月28日(9/21より事前販売) 平日9時以降の降車時、土曜・日曜・祝日の終日 ※ただし、年末年始(12月28日～1月5日)は平日であっても終日適用 		



図 熊本県内「渋滞なくそう！半額パス」実証実験のお知らせ



【実証実験用のくまモンICカード】

【会員バス】

出典: 「渋滞なくそう！半額パス」の利用期間終了後の取扱いについて (熊本市)

図 熊本県内「渋滞なくそう！半額パス」

(3) 長崎市「バス・路面電車運賃無料デー」実施

長崎市では「バス・路面電車運賃無料デー」を実施し、開催日に前年度平均の1.7~1.8倍の利用があった。

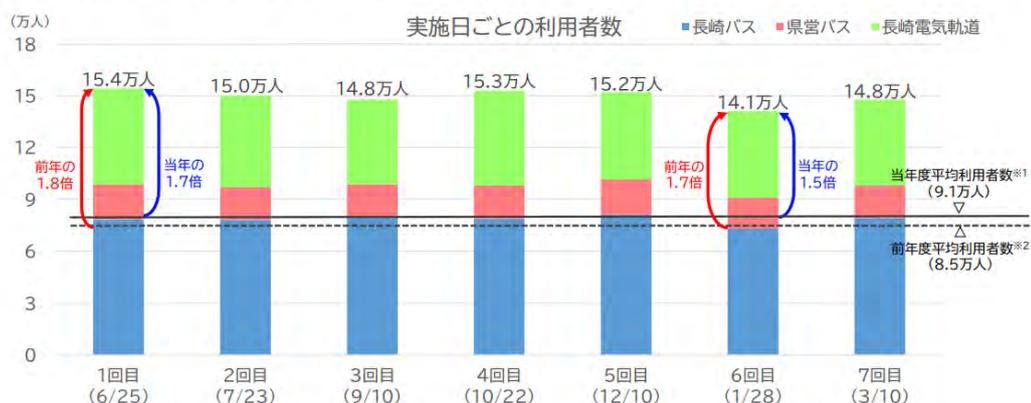
長崎市「バス・路面電車運賃無料デー」実施			
地域	長崎市	実施主体	長崎市
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 長崎市内などを運行する路線バスや路面電車などで計7日間（いずれも日曜日）実施。 物価高騰による市民の負担軽減を図りながら、公共交通の新たな需要を掘り起こすことを目的に、無料デーを実施する公共交通事業者に対して長崎市から補助金を交付し実施。 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> 該当日に長崎市域を通る路線バス・路面電車に乗った方 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 令和5年 6月25日 		
実施した効果	<ul style="list-style-type: none"> 1日の延べ利用者数が同年度の日曜日平均の最大1.7倍に上った。 前年度に比べて利用者は1.7~1.8倍に増え、副次効果として、商業施設や観光施設、まちなか等の賑わいづくりや交通量の抑制に寄与。 アンケートでは、日頃公共交通を利用しない約2割の人の内、約6割の人から『今後公共交通を使うようにしたい』との回答、無料デーに参加した3割の方がこれまでより公共交通の利用が増えたと回答。 		



出典：バス・路面電車運賃無料デー結果分析（長崎市）

図 長崎市「バス・路面電車運賃無料デー」実施時のお知らせ

全実施日の利用者数を前年度平均や当年度平均と比較



※1 令和5年度の日曜日(無料デー除く)の日あたり平均利用人数
 ※2 令和4年度の日曜日の日あたり平均利用人数

出典：各交通事業者提供資料

○前年度の平均に比べ、最大で1.8倍・最小でも1.7倍の利用
 ○当年度の平均に比べ、最大で1.7倍・最小でも1.5倍の利用

出典：バス・路面電車運賃無料デー結果分析（長崎市）

図 長崎市「バス・路面電車運賃無料デー」実施時の利用者数

公共交通の利用者増加 バス・電車無料の日の利用者数および比較日からの増加割合は回数を重ねるごとに増加。(第4回は第2回と同程度)



図 熊本市「バス・電車無料の日」実施時の利用者数

経済波及効果・CO₂等削減 利用者の増加に伴い経済波及効果・CO₂削減量も増加！ 事業費に対する経済効果は5.5倍～8倍程度。



図 熊本市「バス・電車無料の日」実施時の経済波及効果・CO₂等削減効果

▼中心市街地(桜町,下通,上通) 来訪者数

バス・電車無料の日当日の1日来訪者数(0~24時)は約11.3万人



図 熊本市「バス・電車無料の日」実施時の中心市街地来訪者数の推移



図 熊本市「バス・電車無料の日」実施前後のバス利用者数の推移

注：実施前後の利用者数の推移は事業効果の他に新型コロナウイルスによる影響も考えられ、経過観察中
出典：バス・電車無料の日／バス・電車100円ウィーク（熊本市）

5.3.4 海外における交通需要マネジメント施策の事例

海外における交通需要マネジメント施策の事例について以下の事例を整理した。

表 海外における事例の概要

番号	政策名	国・都市	施策の概要
1	モビリティ負担金	フランス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2019年より導入された制度。 ・ 雇用主は、従業員が通勤に継続可能な交通手段を利用する場合、その交通費を負担することが可能となる。 ・ 交通費を負担金する場合、従業員の社会保険料を免除される。
2	環境チケット (KlimaTicket)	オーストリア	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2021年10月より導入された年間パス。 ・ 購入すると全国範囲内で無制限に公共交通の利用が可能となるチケット。 ・ 2024年までに自家用車を16%削減することを目標としている。
3	MaaS	スペイン・バルセロナ大都市圏	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2017年より導入された、環境証明書のない車を廃車する場合、3年間無料の交通フリーパスをもらえる制度。 ・ 所有する自動車を廃車し、T-Verdaカードの有効期間中に次の自動車を購入しないことを誓約した成人が対象。
4	事業所駐車場の課金制度	イギリス・ノッティンガム市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2012年より導入された事業所駐車場課金制度。市内で10台以上の駐車スペースを持つ雇用者に対する駐車課金を徴収、駐車課金収入は公共交通プロジェクト（例：トラムラインの拡張）の一部資金として使用される。
5	中小企業向けモビリティ・マネジメント	オーストリア・グラーツ市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2012年より導入された施策。地元の中小企業向けの移動アドバイスと計画の策定（情報ハンドブック、無料相談、個別サポートなど）、市政府が5つの最優秀移動計画に対して金銭的報酬を提供し、企業はこれらの報酬を使用して移動計画を実施する。
6	市民向けモビリティ・マネジメント	ドイツ・ミュンヘン市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2006年より導入された施策。住民のための移動アドバイスと計画（公共交通、歩行、自転車に関する情報を含むパッケージを提供）、1週間の無料フリー乗車券を提供、電話によるフォローアップ評価、移動体験の報告。
7	パーク&ライド	オーストラリア・ニューサウスウェールズ州	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2018年より、自家用車を所有する通勤者の公共交通機関利用を促進するため、一部の公共交通ハブ近くに通勤者用駐車場を設置している。これらの駐車場が周辺で働く人々ではなく、公共交通機関への乗り換え利用者に限定されるよう、無料で駐車場を利用できる政策が導入されている。



図 各事例の国・都市の位置図

(1) 公共交通の通勤費負担の推奨(フランス・エコロジー・持続可能開発・エネルギー省)

フランスでは、継続可能なモビリティパッケージ (Forfait Mobilités Durables, FMD) 政策において、従業員が継続可能な交通手段を利用して通勤する場合、雇用主は交通費を負担することが推奨されることとなった。

この制度では、雇用主が交通費を負担すると、インセンティブとして、社会保険料が免除されることとなる(公共交通機関の費用の場合、従業員1人当たり年間 800 ユーロまで免除される)。

表 フランスにおける公共交通の通勤負担金の推奨

モビリティパッケージ (Forfait Mobilités Durables, FMD) 政策			
国	フランス	都市・事業者	エコロジー・持続可能開発・エネルギー省
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続可能な交通手段の利用を促進を目的に、2019年12月24日より、フランス移動志向法で規定された「継続可能な移動」一時金制度が、公務員に導入された。 ・ 2022年1月1日以降、民間法に基づいて採用された職員にも適用されている。 		
実施範囲	・ フランス全国		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤時に継続可能な交通手段(公共交通機関等)を利用する民間部門の従業員や公務員(交通費用が発生する場合)。 ・ 雇用主は、従業員が公共交通機関の定期券やレンタサイクルを利用する場合、2等運賃で自宅から勤務先までの最短経路に基づく費用の50%を支払う。 		
実施時期	・ 2020年～		
実施した効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ アンケート調査によると、調査対象となった民間雇用者の1/3が継続可能なモビリティパッケージ (Forfait Mobilités Durables, FMD) を知っている。そのうち29%が導入済み、36%が導入予定であり、制度への関心の高さがうかがえる。 ・ FMDを導入している企業のうち、64%が2021年またはそれ以前に導入し、17%が2023年に導入している。まだ導入に踏み切っていない企業の期限は明確で、72%が2024年末までに導入を計画している。 ・ 調査対象の意思決定者は平均して、FMDが導入された場合、従業員の半数がFMDを受け取ると回答している。導入以来、ほとんどの企業で受給者数はおおむね安定しており、39%の企業では増加させている。 		

出典：サステナブル・モビリティ・パッケージ(FMD)説明資料(フランス共和国 公共活動・公務員・簡素化省)を基に作成

(<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/faq-forfait-mobilites-durables-fmd> (2024年11月))

(2) 環境チケット(KlimaTicket)の導入(オーストリア連邦政府と地域政府、輸送機関及び運営者)

オーストリアでは2021年10月に環境チケット(KlimaTicket)が導入され、全国の公共交通機関をほぼ無制限*1に利用できる年間チケットを提供し始めている。この施策により、2040年までに自家用車の利用を16%削減し、公共交通機関利用促進を目指している。

表 オーストリアにおける「環境チケット」の概要

環境チケット(KlimaTicket)の導入			
国	オーストリア	都市・事業者	連邦政府と地域政府、輸送機関及び運営者
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進を目的に、連邦政府と地域政府、輸送機関及び運営者の間で合意が成立し、2022年1月からすべての州(Länder)で環境チケット(KlimaTicket)が導入された。 このチケットの利用者は国内の公共交通を自由に乗りこなすことができる。 		
実施範囲	<ul style="list-style-type: none"> 全国 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> 環境チケット(KlimaTicket)の購入者。 雇用主が従業員に対してKlimaTicket Öの定期券を補助する場合、その定期券の購入費用全体は非課税となる。 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 2021年10月26日～ 		
実施前の状況	<ul style="list-style-type: none"> 2019年のオーストリアの輸送関連温室効果ガス(GHG)排出量は、総CO₂排出量の39.8%を占めており、OECD地域の平均(24%)を大きく上回っていた。 道路輸送が最大の排出源であり、登録車両数は過去数十年で増加し続けていた。 		
効果等	<ul style="list-style-type: none"> KlimaTicketは導入から最初の2ヶ月で13万人以上(全国の人口は約908万人)が購入、2022年6月末までに約17万枚のチケットが購入された。 調査によると、加入者の約3分の2が公共交通機関の利用頻度を増やし、85%がすでに自動車の利用を公共交通機関に変更している。 		

出典：経済協力開発機構(OECD)の公開資料及びKlimaTicketのホームページを基に作成

表 「KlimaTicket」(気候チケット)と料金

チケットのタイプ	Classic	Youth / Senior / Special
KlimaTicket Ö	€ 1,095 (約 17.7 万円) ※2	€ 821 (約 13.3 万円)
KlimaTicket Ö Family*3	€ 1,205 (約 19.5 万円)	€ 931 (約 15.0 万円)

出典：KlimaTicketHP「KlimaTicketの概要」を基に作成

(<https://www.klimaticket.at/en/home/#costs> (2024年11月))

*1：観光用の特別運行列車、例えばヴァルトフィアテル鉄道、ヴァッハウ鉄道、シュネーバー鉄道、シャーフベルク鉄道などには使用できない。

*2：2024年11月のレート：

<https://www.xe.com/ja/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=EUR&To=JPY>

*3：ファミリー向けのチケットで6歳から15歳までの子供を最大4人まで同伴可能。

(3) T-verda カード(スペイン・バルセロナ大都市圏)

スペインのバルセロナ大都市圏は、バルセロナ大都市圏に居住し、古い自動車を廃車した住民に対して、3年間、大都市圏内の公共交通を無料で利用可能となる T-verda カードを提供している。

対象となる自動車はスペインのDGT環境ラベルのない車（Euro 3以前のディーゼル車、Euro 3以前のガソリン車、Euro 2以前のオートバイ/スクーター）となっている。申請者は、自分でフリー乗車券を登録するか、同じ世帯に住んでいる配偶者や18歳未満の子供に譲渡することができる。

表 バルセロナ大都市圏における T-verda カードの概要

T-verda カード			
国	スペイン	都市・事業者	バルセロナ大都市圏 (Àrea Metropolitana de Barcelona, AMB)
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> Metropolitan Urban Mobility Plan 2019-2024において、都市の住みやすさと低排出ゾーン (LEZs) の交通政策が定められており、それに合わせて、T-verda カードが導入された。 T-verda カードは、条件を満たす自動車を廃棄登録すると提供され、このカードにより、3年間、バルセロナ大都市圏内の公共交通を無料で利用することができる。 		
実施範囲	バルセロナ都市圏		
施策対象	古い自動車を廃車した住民		
実施時期	2017年～		
効果等	<ul style="list-style-type: none"> 2022年のアンケート調査により、下記の結果が示されている。 2017年から2021年までに13,872台が廃車になった。 LEZの導入に合わせ、ほとんどの申請(22%)が2020年に行われた。申請者の71.4%がLEZ地域に居住している。 利用者の56%が公共交通機関の利用頻度が増加している。車を毎日運転する頻度は33.2%から3.2%に減少した。 T-verda が失効した者の76.4%が、引き続き公共交通機関を利用すると回答した。 		

出典：バルセロナ大都市圏公表資料及びバルセロナ大都市交通のホームページを基に作成

(https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2022/12/3F-Nuria-Perez-Sanz-Marc-Iglesias.pdf?_gl=1*1ioroqm*_ga*MzM2MDE3OTc1LjE2NzAxNzQ4MTI.*_up*MQ.. (2024年11月))

(4) 事業所駐車場課金制度(イギリス・ノッティンガム市)

イギリスのノッティンガム市では、事業所駐車場課金制度(Workplace Parking Levy, WPL)を導入している。この制度は、事業所に対して、提供する駐車場の規模に応じて課金をする制度である。

WPLから集められたすべての資金は、ノッティンガムの地域交通の改善に投資することが規定された。WPLは、既存の路面電車システムの延長(NETフェーズ2)、ノッティンガム鉄道駅の再開発、バスネットワークなどを支援するために資金を提供している。

表 ノッティンガムの事業所駐車場課金の概要

事業所駐車場課金制度			
国	イギリス	都市・事業者	ノッティンガム市
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通網への投資方法を変革し、将来に適応できるように、ノッティンガム市議会は、ヨーロッパで初めての事業所駐車場税制度を導入した。 ノッティンガムの地域交通の改善に向けた資金確保のため、駐車場を提供する事業所に規模に応じた課金をしている。2024年では、駐車スペース1台につき550ポンド/年となっている。 		
実施範囲	ノッティンガム市内		
施策対象	ノッティンガム市内にある、11台以上の事業所駐車場を提供する事業所		
実施時期	2012年～		
実施前の状況	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の原因で年間1億6,000万ポンドの経済損失が発生しており、渋滞は2021年までに15%増加し、その後も増加し続けると予測されていた。 交通事故や大気汚染、公共交通機関のインフラの老朽化などが問題となっていた。 		
実施した効果	<ul style="list-style-type: none"> この制度により、10年間で約9,000万ポンドが調達され、そのすべてが市内の持続可能な交通に再投資された。 交通が改善された結果、雇用の創出、インフラの発展、投資の増加につながった。 地元企業、交通業者、ノッティンガム市議会、中央政府、ヨーロッパから、10億ポンド以上の資金を確保することができた。 		

出典：事業所駐車場税10年インパクトレポート雇用主ハンドブック(ノッティンガム市議会)を基に作成

(<https://www.transportnottingham.com/wp-content/uploads/2024/03/WPL-report.pdf> (2024年11月))

(5) 企業向けのモビリティ・マネジメント(オーストリア・グラーツ市)

オーストリアのグラーツ市では、2012 年から、中小企業による様々なモビリティ・マネジメントの実施を奨励するため、特別な財政支援モデルを導入している。

また、「企業向けのモビリティ・マネジメント」と呼ばれるコンペティションを開催し、参加企業の継続可能な移動手段の促進や駐車場の管理などの活動実施に対し、ベスト5の提案に対して賞金を授与した。

表 企業向けのモビリティ・マネジメントの概要

企業に向けたモビリティ・マネジメント			
国	オーストリア	都市・事業者	グラーツ市
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ グラーツ市が中小企業向けに「企業のためのモビリティ管理」コンペティションを開催し、最優秀提案に対して金銭的な賞を授与。(1等賞：10,000ユーロ) ・ コンペティション前に企業向けのトレーニングを実施し、ハンドブックや評価の方法について相談、サポートなどを提供。最後は政策の効果を評価し、市に報告する。 ・ 対策のカタログ：①公共交通②サイクリング③駐車場管理④情報提供⑤促進策 		
施策対象	・ グラーツ市内の中小企業		
実施時期	・ 2012年～		
実施前の状況	・ グラーツ市においては自動車利用が多く、温室効果ガス排出量削減が課題となっていた。		
効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2012年と2014年に2回のコンペティションが開催され、5社ずつ選定された。 ・ 2012年には113の措置が実施され、自動車利用が14%減少した。 ・ 2014年には140の措置が実施され、自動車利用が12%減少した。 		
施策の具体事例	<ul style="list-style-type: none"> ・ Franz Hammer 配管会社は、従業員に対してフレキシブルな労働時間の導入や、公共交通機関を利用した通勤に関する情報提供、通勤費の全額補償などを行っていた。 ・ これらの施策の結果、コンテスト終了時には、全従業員の公共交通機関利用による出勤割合が29%から50%に増加した。 		

出典：Interreg Europe プロジェクトの公表資料を基に作成

(https://www.graz.at/cms/beitrag/10330854/7760376/Wettbewerb_Betriebliches_Mobilitaetsmanagement.html)

(2024年11月)

(6) 市民に向けたモビリティマネジメント施策「Munich - Gscheid Mobil」(ドイツ・ミュンヘン市)

ドイツのミュンヘン市では、2006年から「Munich - Gscheid Mobil」プログラムを実施している。このプログラムにおいては、環境に優しい交通手段の利用の促進、及び自動車交通とCO₂排出量の削減を目指し、子供や若者、転入者などに向け、情報ハンドブックの提供、無料相談、個別サポートなどを実施している。

表 市民向けのモビリティマネジメント施策「Munich - Gscheid Mobil」の概要

市民向けのモビリティマネジメント施策「Munich - Gscheid Mobil」			
国	ドイツ	都市・事業者	ミュンヘン市
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子供や若者、転入者などに向けて、モビリティマネジメント施策を実施している。 ・ 転入者にはミュンヘンの移動手段や交通、レジャー活動、文化に関する情報が配布される。さらに、自転車マップ、公共交通の時刻表、チケットなどの追加情報は、郵便またはインターネットを通じて提供している。 		
実施範囲	・ ミュンヘン市		
施策対象	・ 子供や若者、新市民、高齢者など		
実施時期	・ 2006年～		
実施前の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車交通によるCO₂排出量が問題視されていた。 ・ 環境に優しい交通手段の普及や公共交通利用の促進が必要とされた。 ・ 新しい住宅開発における駐車場の削減と、それに伴う交通手段の見直しが課題であった。 		
効果等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新市民向けの個別マーケティングアプローチの調査では、情報フォルダーと電話相談を受けたグループの方が公共交通機関の利用率が7.6%高かった ・ 2014年、EPOMM（欧州モビリティマネジメントプラットフォーム）から「最優秀国際政策・実践転送賞」を受賞。 		

出典：ミュンヘン市 モビリティ・マネジメント・プログラム

「ミュンヘン - Gscheid Mobil」概要を基に作成

(https://urbact.eu/sites/default/files/220_Munich_GPsummary.pdf (2024年11月))

([https://www.umweltbildung-](https://www.umweltbildung-bayern.de/fileadmin/Dateien_LVs/Bayern/Dokumentationen/dokumentation_abgefahren_mobilitaet_2013/Praesentation_von_Bianca_Kaczor_Gscheid_mobil.pdf)

[bayern.de/fileadmin/Dateien_LVs/Bayern/Dokumentationen/dokumentation_abgefahren_mobilitaet_2013/Praesentation_von_Bianca_Kaczor_Gscheid_mobil.pdf](https://www.umweltbildung-bayern.de/fileadmin/Dateien_LVs/Bayern/Dokumentationen/dokumentation_abgefahren_mobilitaet_2013/Praesentation_von_Bianca_Kaczor_Gscheid_mobil.pdf) (2024年11月))

(7) 自家用車を所有する通勤者に公共交通機関の利用を促進する政策(オーストラリア)

オーストラリアのニューサウスウェールズ州では、自家用車を所有する通勤者の公共交通機関利用を促進するため、一部の公共交通の結節点近くに通勤者用駐車場を設置している。

これらの駐車場の利用者が公共交通機関への乗り換え利用者に限定されるよう、公共交通の利用者は公共交通カード (Opal カード) を使用し、無料で駐車場を利用できる取組が導入されている。

表 自家用車を所有する通勤者に公共交通機関の利用を促進する政策の概要

自家用車を所有する通勤者に公共交通機関の利用を促進する政策			
国	オーストラリア	都市・事業者	ニューサウスウェールズ州 (NSW)、NSW 州交通局 (Transport for NSW)
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車を所有する通勤者を対象に、公共交通を利用する条件で、一部の駅周辺の指定された通勤専用駐車場に無料で駐車できる施策。 ナンバープレート認識技術と Opal カードを連携させることで、1 日以内に最大 18 時間以内で出庫すれば無料になる。駐車場の空き情報、公共交通の乗換情報も提供している。 公共交通を利用しない場合、料金は 30 ドル (平日) や 10 ドル (土日祝) 		
実施範囲	<ul style="list-style-type: none"> NSW 州内の 34 か所の通勤者用駐車場で実施されており、今後さらに多くの場所で導入予定 (2024 年 12 月時点) 		
施策対象	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車と公共交通機関を組み合わせて利用する通勤者 		
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> 2018 年 1 月～ 		
実施前の状況	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺にパーク & ライド駐車場が設置されたが、いくつかの地域では、利用者の約半数が公共交通機関を利用していないことが判明した。例えば、駐車場に車を停めた後、その地域内で働くケースが見られる。 		
効果等	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場利用者の 90%以上が公共交通機関を利用しており、乗客は駐車して公共交通機関を利用する際の時間と手間を節約できるため、評判も良い。 		

出典：ニューサウスウェールズ州交通局のホームページ

(<https://www.comprac.nsw.gov.au/sites/default/files/2022-04/parkandride.pdf> (2024 年 11 月))

(<https://transportnsw.info/trip#/trip>

<https://transportnsw.info/travel-info/ways-to-get-around/drive/parking/transport-parkride-car-parks> (2024 年 11 月))

5.4 交通需要マネジメントを活用した鉄軌道の需要喚起策の検討

5.4.1 自家用車から鉄軌道への転換を促す交通需要マネジメント策の整理

5.2、5.3での事例調査の結果を踏まえ、自家用車から鉄軌道へ転換を促す交通需要マネジメント策として鉄軌道に適用が考えられる事例を以下に整理する。

観光関連の事例においては鉄道・バスの共通チケット、パーク&ライド、カーシェアとの連携、渋滞対策シャトルバス、誘導・行動変容に関する事例が確認されている。

表 自家用車から鉄軌道へ転換を促す交通需要マネジメント策の事例（観光）

施策タイプ	施策名	施策概要	地域
共通バス	沖縄路線バス周遊バス	・購入対象期間内に本島内対象の路線バス、モノレールが乗り放題となる周遊パス。 ・琉球バス交通、沖縄バス、那覇バス、東陽バス、沖縄都市モノレールの4社と沖縄JTBにより運用されている。	沖縄県
	手荷物配送 & ゆいレール当日乗り放題セット券	・那覇空港から宿泊先までの手荷物配送及びゆいレールの当日乗り放題券がセットとして沖縄MaaS限定で販売。	沖縄県
	鎌倉フリー環境手形	・鎌倉地域内の5つのバス路線と電車の指定区間が1日自由に乗り降りできるお得なフリーきっぷ「鎌倉フリー環境手形」の販売。	鎌倉市
パーク&ライド	鎌倉地域におけるパーク&ライド	・鎌倉地域において駐車場料金・電車の1日乗車券・協賛の特典などを含む「パーク&ライド」チケットを販売。	鎌倉市
カーシェア連携	レール&カーシェア	・タイムズ、オリックス、トヨタシェア、などを公共交通とセットで利用することで割引等が得られる取組。	全国
シャトルバス運行	テーマパーク（ジヤングリア）開園に向けた交通対策	・2025年に開園予定のテーマパーク（ジヤングリア）開業後の渋滞対策として、近隣大型ホテルや本島内主要都市からのシャトルバスを運行。	沖縄県
誘導・行動変容	広告キャンペーン『一歩先行く鎌倉旅、今日は電車で正解でした♪』	・地域の交通環境を改善し、旅行者により良い観光体験を提供することを目的に、首都圏の駅構内及び電車内での広告やWEB媒体などで公共交通機関の利用を意識してもらうPRを実施。	鎌倉市

表 自家用車から鉄軌道へ転換を促す交通需要マネジメント策の事例（日常）

施策タイプ	施策名	施策概要	地域
共通パス	KlimaTicket (気候チケット)	・自家用車利用の削減を目的として、全国の公共交通を無制限に利用可能な公共交通パス。 ・雇用主が従業員に対して KlimaTicket の定期券を補助する場合、購入費用は非課税となる。	オーストリア
	T-Verda カード	・環境証明書がない自家用車を廃車し、3年間自家用車を購入しないことを制約すると、3年間公共交通を無料で利用可能な T-Verda カードを提供。	スペイン・バルセロナ大都市圏
パーク＆ライド	通勤者専用 パーク＆ライド	・公共交通結節点に通勤者用駐車場を設置し、公共交通機関への乗り換え利用者は無料で駐車場を利用可能に。	オーストラリア・ニューサウスウェールズ州
	ひらふエリア 就業者向け 「パーク＆バスライド」	・従業員対象のパーク＆バスライド実証実験を実施。 ・従業員向けにフリンジ駐車場を無料開放し、無料のシャトルバスを運行。	ニセコ
通学に関する公共交通利用支援	西武バス「学トク IC 定期券」	・学生のバス利用を促進するため、定額で全区間が乗り放題となる定期券を発行。	東京都、埼玉県
	キャンパス交通システム	・琉球大学や沖縄国際大学の大学生・教職員等の自家用車による通学・通勤の抑制を図るため、キャンパスバス等の利便性の高い交通手段を提供。	沖縄県
通勤に関する公共交通利用支援	モビリティ負担金	・公共交通による通勤費を雇用主が負担する場合、従業員の社会保険料の一部を免除。	フランス
	中小企業向け MM 施策	・地元の中小企業向けの通勤等の利用交通手段に対するアドバイスと、計画の策定補助を実施。 ・優秀な計画を策定した 5 事業者に対し賞金を提供。（事業者は賞金を計画の実現に使用）	オーストリア・グラーツ市
事業所駐車場への課金制度	事業所駐車場に対する課金制度	・市内で 10 台以上の駐車スペースを持つ事業所に対して駐車場の台数に従い課金する制度。 ・この制度による収入はトラムラインの拡張等の公共交通プロジェクトの資金として使用。	イギリス・ノッティンガム市
誘導・行動変容	「渋滞なくそう！半額パス」 実証実験	・渋滞対策の実証実験として、熊本県全域のバスと路面電車等が実証実験期間内に半額となる半額パスを 2,500 円で販売。	熊本県全域
	バス・路面電車 運賃無料デー	・バスの利用促進策として運賃無料デーを実施。 ・開催日に前年度平均の 1.7~1.8 倍の利用が見られた。	長崎市
	バス・電車無料の日	・バス利用が無料となる「バス・電車無料の日」を開催。 ・当日は通常の 1.5~1.8 倍の利用が見られた。	熊本市

表 自家用車から鉄軌道へ転換を促す交通需要マネジメント策の事例（日常）

施策タイプ	施策名	施策概要	地域
誘導・行動 変容	「わったーバス党」を通じた啓発活動	・公共交通利用促進のためのホームページ「わったーバス党」を立ち上げ、バス利用に関する様々な啓発活動を実施。	沖縄県
	市民に向けモビリティ・マネジメント施策	・市民に対して、移動時の交通手段に対するアドバイスや情報提供を実施。 ・あわせて、1週間の無料フリー乗車券を提供、電話によるフォローアップ調査等を実施。	ドイツ・ミュンヘン市

5.4.2 鉄軌道における需要喚起方策の検討

これまで整理した事例を踏まえ、観光、通勤・通学等の日常の移動について、需要喚起方策を検討した。

(1) 観光に関する需要喚起方策

観光に関する需要喚起方策の事例として確認された共通パス、パーク&ライド、カーシェア連携、シャトルバス運行、誘導・行動変容について、鉄軌道の需要喚起方策としての適用可能性、適用時の施策イメージ等について検討した。

1) 共通パス

観光地を周遊するためには、鉄軌道とフィーダー交通を乗り継ぐ必要があるため、乗り継ぎの抵抗を低減する共通パスは、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 共通パスの施策概要

目的	・鉄軌道からバス等のフィーダー交通への乗り換え時に複数回料金を払うことへの抵抗感、料金負担を低減させることで、レンタカーから鉄軌道への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道、路線バス、モノレールのすべてを定額で乗ることが可能な観光用の周遊パスを発行
対象地域	・沖縄本島全域
課題	・鉄軌道、モノレール、バスの複数事業者による共通パスとなるため、販売方法、売り上げの分担等についての事業者間の調整が必要となる。

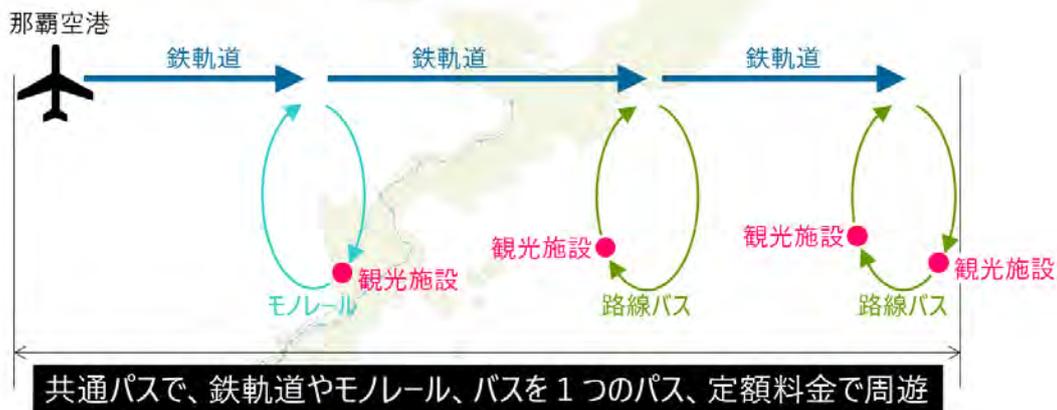


図 共通パスによる観光周遊のイメージ

2) パーク&ライド

観光を想定した場合、沖縄本島では航空機または船舶での来訪となるため、観光向けとしてのパーク&ライドは鉄軌道の需要喚起方策としては想定されないと考えられる。

3) カーシェア連携

現在、中南部においては渋滞が深刻な問題であり、中北部まで鉄軌道を利用することで中南部の渋滞を回避することが可能なカーシェアと鉄軌道との連携は、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 カーシェア連携の施策概要

目的	・中北部の鉄軌道駅の駅前広場や駅近傍にカーシェアポートを設置することで、那覇空港からレンタカーを借りている利用者が、鉄軌道で中北部まで移動した後でカーシェアを利用することへの転換を図り、鉄軌道利用への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道の中北部の駅前広場や駅近傍にカーシェアポートを設置 ・加えて、鉄軌道とのセット割引等のインセンティブを導入
対象地域	・中北部の駅
課題	・カーシェア事業者の誘致

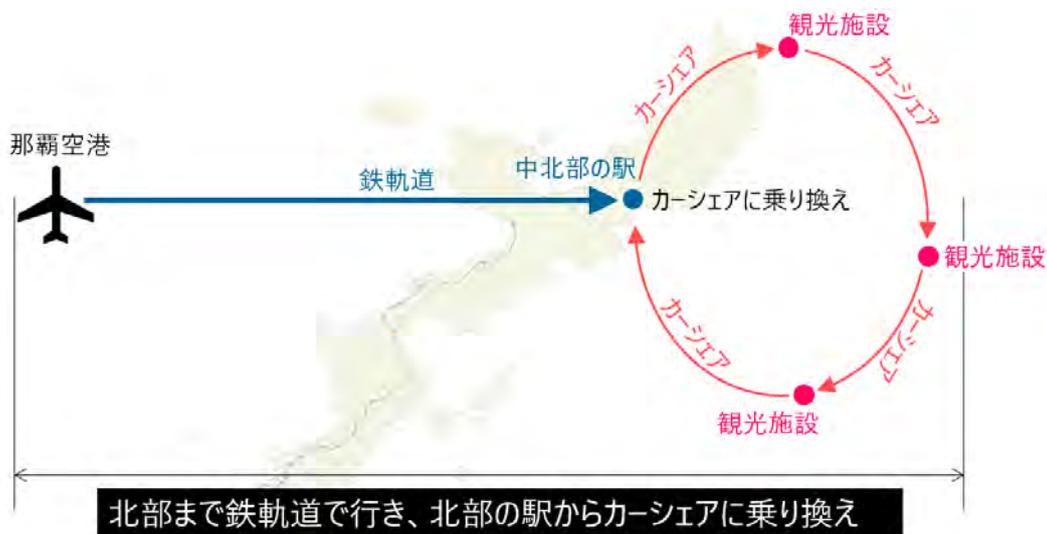


図 カーシェアによる観光周遊のイメージ

4) シャトルバス運行

鉄軌道を利用した観光では、駅から観光施設まで移動時に、路線バスの適切な路線や便がない、移動では時間がかかることが課題となると考えられる。そのため、駅から観光施設を直接シャトルバスで結ぶことで、観光施設への速達性や利便性を向上させるシャトルバスの運行は、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 シャトルバスの施策概要

目的	・鉄軌道を降りてから、バスによる観光地までの移動の速達性を高め、レンタカーから鉄軌道利用への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道の中北部の駅前広場や駅近傍にカーシェアポートを設置。加えて、鉄軌道とのセット割引等のインセンティブを導入
対象地域	・駅と主要な観光施設間
課題	・シャトルバスの運行事業者の確保 ・シャトルバスの採算性の確保



図 シャトルバスによる観光周遊のイメージ

5) 誘導・行動変容

共通バス、カーシェア連携やシャトルバス等の施策について、旅行の前に適切に情報提供し、鉄軌道での旅行の魅力を伝えることで、レンタカーから鉄軌道に転換すると考えられる。そのため、旅行の前の誘導・行動変容を促すための情報提供、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 誘導・行動変容の施策概要

目的	・観光客に対し、旅行の前に鉄軌道を活用した観光周遊やをPRすることで、レンタカーから鉄軌道の利用への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道を活用した周遊の方法や魅力をウェブやポスター等でPR。
対象地域	・全国（ウェブ等メディアを活用）
課題	・情報発信主体の確保 ・継続的な情報発信

(2) 通勤・通学等の日常の移動に関する需要喚起方策

通勤・通学等の日常の移動に関する需要喚起方策の事例として確認された共通チケット、パーク&ライド、カーシェア連携、シャトルバス運行、誘導・行動変容について、鉄軌道の需要喚起方策としての適用可能性、適用時の施策イメージ等について検討する。

1) 共通バス

通勤・通学、買い物等で鉄軌道を利用する場合、自宅や施設の位置によって、鉄軌道とフィーダー交通等を乗り継ぐ必要があると考えられる。そのため、乗り継ぎの抵抗を低減する共通バスは、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 共通バスの施策概要

目的	・鉄軌道からバス等のフィーダー交通への乗り換え時に複数回料金を払うことへの抵抗感、料金負担を低減させることで、通勤・通学時等の日常交通において、自家用車から鉄軌道への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道、路線バス、モノレールの共通の共通バスを発行。
対象地域	・沖縄本島全域
課題	・鉄軌道、モノレール、バスの複数事業者による定期券となるため、販売方法、売上げの分担等についての事業者間の調整が必要となる。



図 共通バスでの通勤・通学等のイメージ

2) パーク&ライド

通勤・通学、買い物等で鉄軌道を利用する場合、自宅から鉄軌道の駅へのアクセス時に自家用車を利用することで、アクセス圏域が拡大する。また、てだこ浦西駅において多く利用されていることから、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 パーク&ライドの施策概要

目的	・鉄軌道からバス等のフィーダー交通への乗り換え時に複数回料金を払うことへの抵抗感、料金負担を低減させることで、通勤・通学時等の日常交通において、自家用車から鉄軌道への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道、路線バス、モノレールの共通パスを発行。
対象地域	・鉄軌道の駅
課題	・鉄軌道、モノレール、バスの複数事業者による定期券となるため、販売方法、売り上げの分担等についての事業者間の調整が必要となる。



図 パーク&ライドを用いた通勤・通学等のイメージ

3) 通学に関する公共交通利用支援

現在、沖縄本島では通学時に自家用車での送迎や大学生の自家用車通学による渋滞の発生が課題の一つとなっている。そのため、鉄軌道の駅から大学までの通学用のバスの運行や鉄軌道とバスを連携させた通学用の定期券の発行など、家族による送迎や自動車での通学を公共交通に転換させる、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 通学に関する公共交通利用支援の施策概要

目的	・通学時の鉄道とバスの利便性、通学用の定期券の費用負担を低減させることで、自家用車から鉄軌道への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道の駅と主要な学校間の通学用のバスを運行。 ・鉄軌道、路線バス、モノレールの共通となった通学用の定期券を発行。
対象地域	・沖縄本島全域
課題	・鉄軌道、モノレール、バスの複数事業者による定期券となるため、販売方法、売り上げの分担等についての事業者間の調整が必要となる。

4) 通勤に関する公共交通利用支援

現在、沖縄本島における通勤している事業者の6割強は自動車通勤している。事業所等に対する公共交通での通勤への転換の支援は、鉄軌道への転換策として考えられ、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 4) 通勤に関する公共交通利用支援の施策概要

目的	・事業所に従業員への公共交通での通勤への転換を進めてもらうことで、自家用車による通勤から鉄軌道での通勤への転換を促す。
施策内容	・事業者向けの公共交通通勤のアドバイス、エコ通勤推進の施策への補助。 ・優秀な計画を推進している事業者への金銭的なインセンティブの付与。
対象地域	・鉄軌道沿線地域
課題	・全国でエコ通勤等の取り組みが行われているが、大きな効果が得られた事例は確認されておらず、効果ある具体施策の検討が課題。

5) 事業所駐車場への課金制度

事業所に対し、金銭的なインセンティブを伴い自家用車から公共交通への通勤への転換を促進する駐車場への課金制度は、鉄軌道の需要喚起方策として有効であると考えられる。

ただし、イギリスでの事例はあるが、国内において同様の制度はないため、この制度を適用できるような制度の構築が課題である。

表 通勤用駐車場への課金制度の施策概要

目的	・事業所の駐車場への課金を従業員への公共交通での通勤への転換を進めてもらうことで、自家用車による通勤から鉄軌道での通勤への転換を促す。
施策内容	・鉄軌道沿線の事業者が設置する駐車場に対し、設置している台数に沿って課金をする制度を制定。 ・この制度による収入は鉄軌道の維持管理等に活用。
対象地域	・中南部の鉄軌道沿線地域
課題	・事業所に課金をするための制度の構築 ・県民、事業者の理解醸成。

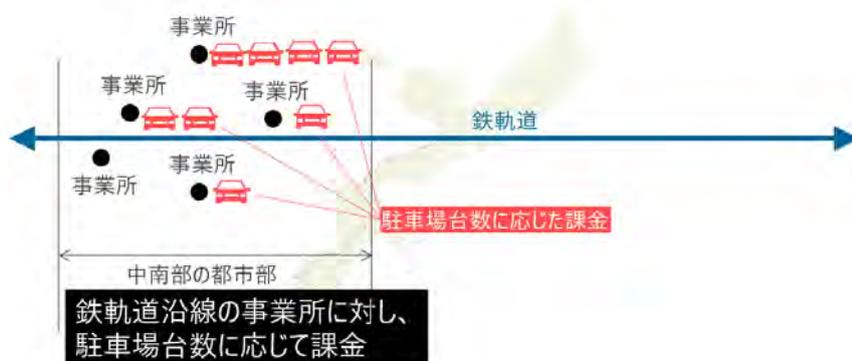


図 通勤用駐車場への課金制度のイメージ

6) 誘導・行動変容

公共交通利用への誘導・行動変容のための施策として、沖縄県を含む全国複数の都市で、公共交通無料デーやウェブ等を通じた啓発活動が実施されており、他の施策と連携した上で、このような誘導や行動変容のための啓発活動も、鉄軌道においても、需要喚起方策として有効であると考えられる。

表 誘導・行動変容への課金制度の施策概要

目的	・啓発活動やキャンペーン等により、県民の意識変化、行動変容を促し、通勤・通学等の交通手段を自家用車から鉄軌道へ転換するように図る。
施策内容	・鉄軌道、バス、モノレールの無料デーの実施。 ・ウェブサイト等を活用した啓発活動の実施。
対象地域	・鉄軌道沿線
課題	・ウェブサイト等による啓発活動実施主体の確保。 ・無料デー実施時の公共交通事業者への保証財源の確保。

5.4.3 効果・影響分析

県民を対象とした鉄軌道の需要喚起方策のうち、運賃に対する通勤・通学料金施策を対象に県民の需要予測モデルを用い、施策実施時の利用者数の影響を試算した。

通勤割引は、現行より運賃に対して 30%引き、通学は 50%引きとしたパターンと全線定額の割引運賃の2パターンを設定した。試算の結果、通勤で5千人/日(6%)、通学で8千~9千人/日増(9~10%)の需要喚起効果が確認された。

表 効果・影響分析の設定（通勤・通学料金施策）

対象者	ネットワークの設定 等	参考事例
通勤対象	金額を 30%割引	琉球バス交通、那覇バス通勤定期割引
通学対象	金額を 50%割引	琉球バス交通、那覇バス通学定期割引
	金額を 50%割引+全線定額	西武バス「学トク」

割引金額の設定の考え方

通勤対象： 琉球バス交通、那覇バスの通勤定期券の割引金額は 30%となっており、これを参考とし、30%に設定している。

通学対象： 琉球バス交通、那覇バスの通勤定期券の割引金額は 50%となっている。また、西武バス「学トク」の割引金額では初乗り金額の約 50%の金額設定となっており、この金額を参考とし、50%に設定している。

琉球バス交通、那覇バス HP(<https://daiichibus.co.jp/scheduled-bus/service/>(2025年3月))、西武バス

表 効果・影響の分析結果（通勤・通学料金施策）

ケース名	割引なし (糸満-名護+空港線・HSST)	割引あり	差分
通勤 30%割引	88 千人/日	93 千人/日	+5 千人/日 (+6%)
通学 50%割引		96 千人/日	+8 千人/日 (+9%)
通学 50%割引価格 で全区間定額		97 千人/日	+9 千人/日 (+10%)

5.5 令和6年度調査のまとめ

令和6年度は、県外来訪者や県民を対象とする需要喚起方策を検討するために、観光や日常の通勤における交通需要の調整を図った交通需要マネジメント（TDM）に関して、国内外における事例調査を行った。

観光等を対象とした調査では、観光動向として、沖縄県の国内・海外からの県外来訪者数が、新型コロナウイルス感染症の拡大以前のピークの水準まで概ね回復している状況を整理した。全国的事例調査ではオーバーツーリズムへの対策として、バスやモノレールとの共通チケット、観光地におけるパーク&ライド等の公共交通転換方策事例について整理した。

また、日常の通勤・通学等の移動を対象とした調査では、てだこ浦西駅に整備されたパーク&ライド駐車場の利用率が高く、那覇市の渋滞等を避けるために自家用車からモノレールへの乗り換え利用が拡大している傾向が確認された。全国的事例調査では、ノーマイカーデーや学生向けの全区間定額の定期券の発行等の施策について整理した。あわせて海外事例も調査し、オーストリアで実施されている全公共交通の共通パスであるKlima Ticketやイギリスのノッティンガム市における事業所駐車場の課金などについて整理を行い、行政が積極的に関与している事例が確認された。

これらの事例調査を踏まえ、沖縄本島における県外来訪者、県民に対する鉄軌道の需要喚起方策として、パーク&ライド駐車場の設置やフィーダー交通と一体となった周遊パスの発行等の導入施策案を提示した。事業者の通勤用駐車場に対する課金等の施策についても整理したが、自動車利用の抑制につながる施策などは、国内で同様の事例はなく、制度構築や県民の理解醸成などのハードルがある。

今後は、施策導入の際に想定されるステークホルダーの整理を通して、実施主体となりうる団体やバス事業者等の協働が必要な団体の整理、実施スキームの検討など、施策を具体化するための調査の深度化が必要と考えられる。