

5 需要喚起方策等の調査検討

沖縄県内では、県民及び県外来訪者ともに自動車（自家用車・レンタカー）の分担率が圧倒的に高いという現状がある。このため、本調査では、交通需要マネジメント（TDM:Transportation Demand Management）を重要な方策として位置づけ、自動車利用の抑制と、公共交通（鉄軌道及びフェリー交通）の利用促進を通じたモーダルシフトの実現によって鉄軌道の需要を増加させることを念頭に、本章では、需要喚起方策及び鉄軌道利用促進策（以下、需要喚起方策等）についての調査検討を行う。

5.1 過年度調査における課題

令和6年度調査では、観光に関する需要喚起方策等の事例を調査し、鉄軌道の需要喚起方策等として、「共通パス」「シャトルバス」「カーシェア連携」の適用可能性及び適用時の施策イメージ等について検討し、今後、これらの施策を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、実施スキームの検討等、施策を具体化するための調査の深度化が必要であると示唆された。

5.2 令和7年度調査の概要

令和7年度調査は、令和6年度調査で抽出した観光に関する需要喚起方策「共通パス」「シャトルバス」「カーシェア連携」の深度化を実施した。

5.3では令和6年度調査で整理した沖縄県の観光来訪者（県外来訪者※¹＋訪日外国人※²）の概観等について、最新時点（調査時点）に更新した。

5.4では「自動運転車両」「クレジットカード決済」の事例を調査し、本調査で深度化検討する施策に追加した。

5.5では、最新の観光需要動向をもとにケーススタディエリアを抽出しエリアごとに需要喚起方策等の実施可能性を分析した。その結果、相乗効果が期待される需要喚起方策の組み合わせと、想定されるステークホルダーの整理等を通して実施スキームを具体化した。

※1：県外来訪者とは、沖縄県を訪れた国内客を指す。

※2：訪日外国人とは、沖縄県を訪れた外国客を指す。

5.3 沖縄県の観光来訪者の最新動向の把握

5.3.1 沖縄県の観光来訪者の概観分析

沖縄県の観光来訪者の動向の概観について、令和6年度調査時のデータを最新時点（調査時点）に更新し、最新の動向を分析する。

また、令和6年度調査時では分析していなかったFF-Data（訪日外国人流動データ）も分析する。沖縄県の観光来訪者の概観分析に用いるデータは以下の表のとおりである。

表 沖縄県の観光来訪者の概観分析に用いるデータ

データ名	分析項目	令和6年度 調査時の年次	令和7年度 調査時の年次	出典
沖縄県入域観光客数	月別、国内外別観光来訪者数	令和6年 12月	令和7年 12月	沖縄県
那覇空港国際線 就航便	国別便数	令和6年 冬ダイヤ	令和7年 夏ダイヤ	国土交通省
航空旅客数動態調査	国内線国際線別、 航空旅客数、発着回数	令和5年度	令和6年度	国土交通省
観光統計実態調査	利用交通手段	令和5年度	令和6年度	沖縄県
運輸要覧・業務概要	レンタカー事業者数 及び車両数	令和5年度	令和6年度	沖縄県
沖縄観光に関する 県民意識調査	観光諸問題に関する対応 等	令和5年度	令和6年度	沖縄県
FF-Data（訪日外国 人流動データ）	国籍別、都道府県間単位 での流入・流出量 等	－	令和6年度	国土交通省

沖縄県の観光来訪者の概観（まとめ）については以下のとおりである。

- 令和7年の沖縄県の観光来訪者数は、約1,100万人と新型コロナウイルス感染症拡大前のピーク（令和元年、1,000万人超）を超え過去最大となっている。内訳を見ると、県外来訪者は拡大前よりも増加し、訪日外国人はほぼ同水準まで回復している。
- なお、令和6年のFF-Data（訪日外国人流動データ）で訪日外国人を国籍別に見ると、「台湾」の割合が約4割と最も大きく、次いで「韓国」の約3割となっている。平成30年、令和元年の新型コロナウイルス感染症の拡大前と比較すると「中国」の割合が減少しており、回復が遅れている。
- 令和6年の県外来訪者の移動手段は、全体の約7割がレンタカーを利用しており最多となっている。レンタカーの利用増加を背景に、令和6年のレンタカー事業者数は約2,200事業者、レンタカー車両台数は約57,000台と、前年比でそれぞれ1.2倍、1.1倍となっている。
- 令和6年の県民への意識調査では、県民の約5割が、観光来訪者が訪れることにより「混雑により、交通が不便になる」と回答しており、前年と比較して急増する等、オーバーツーリズムの影響が示唆される。これに対し、県民の約6割が「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」と回答しており、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。

上記より、沖縄県の観光来訪者は増加傾向にあり今後もこの傾向が続くことが期待される。一方、沖縄県の観光来訪者の多くを占める県外来訪者のレンタカー利用率が高いことから、沖縄県内の道路交通渋滞がさらに悪化することが懸念される。したがって、鉄軌道整備及び鉄軌道の需要喚起方策等の実施により、観光来訪者の移動利便性を向上させることで更なる観光需要の増加が期待できる一方、更なる道路交通渋滞を避けるため、レンタカー利用を鉄軌道利用に転換させることが課題である。

表 沖縄県の観光来訪者の概観(まとめ)

項目	分析年次の数値と前年との比較
1) 沖縄県の観光来訪者数 年間（暦年） －県外来訪者 －訪日外国人 －合計 ピーク時（8月） －県外来訪者 －訪日外国人 －合計	令和7年：792万人（前年より+38万人） 令和7年：284万人（前年より+70万人） 令和7年：1,076万人（前年より+109万人） 令和7年：784千人（前年より+15千人） 令和7年：291千人（前年より+56千人） 令和7年：1,075千人（前年より+71千人）
2) 那覇空港の旅客等の動向 －国際線就航便数（直行便） 旅客数 －国内線 －国際線 発着回数 －国内線 －国際線	令和6年度：326.5便／週（前年より+118.5便／週） 令和6年度：1,849万人（前年より+103万人） 令和6年度：322万人（前年より+115万人） 令和6年度：141.9千回（前年より－0.6千回） 令和6年度：19.4千回（前年より+6.9千回）
3) 県外来訪者の移動手段 －利用交通手段	令和6年：レンタカー 67.3%（前年より+2.5pt） モノレール 31.4%（前年より+1.2pt） 路線バス 20.9%（前年より+0.4pt）
4) レンタカー事業者及び車両数 －事業者数 －車両台数	令和6年：2,186事業者（前年より+311事業者） 令和6年：56,658台（前年より+5,588台）
5) 沖縄県民の観光来訪者に対する意識 －観光来訪者が訪れることによる影響 －観光諸問題に関する対応	令和6年：「混雑により、交通が不便になる」49.4% 令和6年：「公共交通の整備・利用促進が必要」61.2%
6) FF-Data（訪日外国人流動データ） －国籍別沖縄県流入交通量 －地域別沖縄県流入交通量 －那覇空港（入国）から県内への利用 交通手段	令和6年：台湾 41%、韓国 25%、香港 10%、中国 8% 令和6年：那覇空港 85%、関東圏 7%、関西圏 4% 令和6年：レンタカー40%、バス 22%、 ハイヤー・タクシー18%、その他の乗用車 2% 鉄道等その他 18%

5.3.2 県外来訪者の訪問先や移動手段等の把握

需要喚起効果の発現が期待できるエリアを抽出するため、県外来訪者の鉄軌道駅周辺エリアにおける訪問地（目的地）や交通利用実態等、県外来訪者の詳細な動向把握を行う。

具体的には、公表資料等の入手可能なデータから、令和6年度調査で想定している鉄軌道駅ごとに、駅周辺の地域特性を把握するとともに、市町村内の駅間での比較を行うことにより、各市町村内の鉄軌道駅ごとの特徴的な性質を分析する。

表 鉄軌道駅ごとの特徴分析に用いるデータ

分析項目	分析の観点	使用データ	データ年次
路線バスネットワーク （経路、本数等）	路線バスの移動利便性	事業者ホームページ 等	令和7年10月
施設分布（鉄軌道駅、 宿泊施設、観光施設 等）	県外来訪者の出発地、訪問 先	国土数値情報、ホーム ページ 等	令和7年10月
人口分布（夜間人口）	施策実施時の潜在需要	国勢調査 250m 地域メ ッシュ人口	令和2年度
人口分布（従業人口）	施策実施時の潜在需要	経済センサス 500m 地 域メッシュ人口	令和3年度
土地利用状況	観光施設等として将来的な 土地活用の可能性	土地利用細分メッシ ュデータ（100m メッ シュ）	令和3年度
開発計画	集客施設としての潜在需要	鉄軌道の需要予測で 設定する開発計画 （ヒアリング等）	令和7年度
道路状況（混雑度）	自動車の移動利便性	全国道路・街路交通 情勢調査	令和3年度
発生交通量（県外来訪 者）	県外来訪者の出発地と需要 規模	モバイルデータ（250m メッシュ）（※訪日外 国人は含まない。）	令和7年9月 18日～24日 （7日分）
集中交通量（県外来訪 者）	県外来訪者の目的地（訪問 先）と需要規模		
交通移動手段（県外来 訪者）	県外来訪者の利用交通手段 （分担率）		

(1) 鉄軌道駅ごとの特徴分析

1) 分析対象とする鉄軌道駅

分析対象とする鉄軌道駅は、令和6年度調査で検討された駅とする。

2) 鉄軌道駅ごとの特徴分析の実施方法

鉄軌道駅ごとの特徴分析は、本調査で検討する需要喚起方策及び鉄軌道利用促進策のケーススタディエリアを抽出する際の基礎データとすることを目的とする。

鉄軌道駅ごとの特徴は、以下の表に示す指標を鉄軌道駅の半径 500m 圏（徒歩アクセス圏を想定）及び半径 5 km 圏（バスアクセス圏を想定）で集計し、市町村ごとに、駅間で比較することで把握する。

表 駅ごとの特徴分析に使用する指標と分析の観点

分析指標	分析の観点
・バス停数 ・バス運行本数（平均値、最大値）	・鉄軌道駅整備時にフィーダー交通の利便性はあるか
・観光施設 ・大規模商業施設 ・宿泊施設	・鉄軌道駅整備時に連携できそうな集客施設はあるか
・夜間人口 ・従業人口 ・土地利用（田・畑・その他農地、荒地） ・開発人口	・将来的なまちづくりとの連携を見据え、鉄軌道駅の周辺地域に拠点性（人口集積、開発余剰）はあるか
・自動車交通量（24 時間・最大値） ・道路混雑度 ・県外来訪者の利用交通手段（徒歩以外）	・鉄軌道整備後に自動車利用から鉄軌道利用への転換が期待できるか
・県外来訪者の発生交通量 ・県外来訪者の集中交通量	・県外来訪者の出発地、目的地としての需要はあるか

3) 分析結果

分析の観点に基づき、市町村ごとで抽出された特徴のある駅を整理した。

5.4 で検討する実施可能性のある需要喚起方策等のケーススタディエリアの抽出はここで整理した特徴のある駅から検討する。

表 分析の観点に基づき、市町村ごとで抽出された特徴のある駅の一覧(ケーススタディエリアの候補駅)

分析の観点 市町村	鉄軌道駅整備時にフィーダ ー交通の利便性はあるか	鉄軌道駅整備時に連携でき そうな集客施設はあるか	将来的なまちづくりとの連携 を見据え、鉄軌道駅の周辺 地域に拠点性(人口集積、開 発余地)はあるか	鉄軌道整備後に自動車利用 から鉄軌道利用への転換が 期待できるか	県外来訪者の出発地、目的 地としての需要はあるか
那覇市	上之屋	上之屋 奥武山公園 旧海軍司令部壕西	新都心	旭橋	久茂地 奥武山公園
浦添市	屋富祖	内間 勢理客	内間 浦添市役所西	浦添市役所西	内間 勢理客
宜野湾市	大謝名	普天間飛行場 西普天間	真栄原 大謝名	真栄原 大謝名	大謝名 西普天間
北中城村・北谷町	ライカム	ライカム 北谷南	ライカム 北谷南	北谷南	北谷 北谷南
沖縄市	コザ十字路	沖縄山内 胡屋	沖縄山内 コザ十字路	沖縄山内 胡屋	胡屋 胡屋十字路
うるま市・恩納村	うるま具志川	石川 ムーンビーチ	うるま具志川 石川 ムーンビーチ	うるま具志川	石川 ムーンビーチ
名護市・今帰仁 村・本部町	名護	喜瀬 名桜大学	名桜大学	名護 名桜大学 ジャングリア沖縄	沖縄美ら海水族館 名桜大学
豊見城市・糸満市	名嘉地	名嘉地	名嘉地 豊見城	名嘉地	名嘉地 兼城

5.4 追加検討する観光来訪者向けの需要喚起方策等の検討

令和6年度調査で検討した需要喚起方策等以外で、鉄軌道の需要喚起が期待できる施策として、自動運転車両、クレジットカード決済に着目する。

本節では、自動運転車両、クレジットカード決済について、他地域における最新の事例を踏まえ、令和6年度調査と同様に、沖縄県における適用可能性及び施策イメージを検討する。

5.4.1 自動運転車両(路線バス、タクシー)

(1) 施策の概要(目的)

路線バスやタクシーの運行が少なく、道路渋滞も少ないような交通需要が少ない地域において、自動車を運転できない観光来訪者の鉄軌道駅から観光施設や宿泊施設へのレンタカー以外のフィーダー交通として導入する。これにより、徒歩時間や乗継時間を短縮することで、レンタカーから鉄軌道へ利用の転換を促す。

(2) 導入事例

自動運転車両（路線バス、タクシー）の参考となる知見として、以下の地域における導入事例（実証実験含む）を整理した。

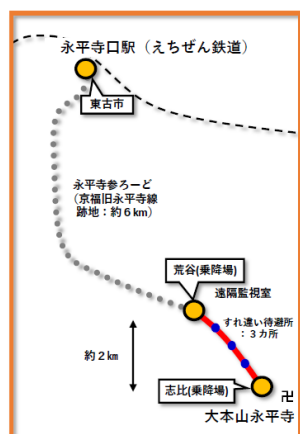
表 自動運転車両(路線バス、タクシー)の導入事例

番号	地域	運行主体	施策の概要
1	福井県 永平寺町	・まちづくり株式会社 ZEN コネクト	・廃線跡地を活用し、国内初のレベル4運行（遠隔監視のみ）を専用道で実現し、えちぜん鉄道へのフィーダー交通を確保。
2	青森県 十和田市	・WILLER ・BOLDLY	・運転手不足への対応策として、バイパス開通後の奥入瀬溪流におけるマイカー規制区間で自動運転バスを導入（実証実験）
3	山梨県 富士吉田市	・富士急行 ・BOLDLY	・富士山のオーバーツーリズム対策や観光渋滞対策のため、市内循環や富士山の麓を結ぶルートで自動運転EVバスを導入（実証実験）
4	静岡県 下田市	・伊豆東海タクシー ・東急	・駅からのラストマイルエリアで実施するAIオンデマンド交通（タクシー）において、自動運転システムを導入（実証実験）

1) 福井県永平寺町における自動運転車両の導入

福井県永平寺町では、廃線跡地を活用し、国内初のレベル4運行（遠隔監視のみ）を専用道で実現し、えちぜん鉄道へのフィーダー交通を確保している。

福井県永平寺町における自動運転車両の導入			
地域	福井県永平寺町	運行主体	まちづくり株式会社 ZEN コネクト
施策内容	国内初となるレベル4自動運転（特定条件下における遠隔監視のみの無人運行）を、旧京福電鉄永平寺線の廃線跡地を活用した専用道「永平寺参ろ一ど」の一部区間（約2km）で実現している。 少子高齢化によるドライバー不足と公共交通の維持コスト増大への対応に加え、将来的な移動サービスの確保が課題であった。また、えちぜん鉄道永平寺口駅と大本山永平寺を結ぶフィーダー交通（接続交通）の確保も課題であった。		
施策対象	地域の住民（特に高齢者）、大本山永平寺への訪問者（観光来訪者・参拝客）		
実施時期	令和5年5月～		



永平寺町自動運転「ZEN drive」運行形態

(2023年5月21日～)

◆ 土日・祝日の運行（自動運転レベル4）

- 運行区間 荒谷～志比間（約2Km）：永平寺参ろ一どの一部（東古市～荒谷間は運行しません）
- 運行時間 10時～15時（12時を除く20分毎）
- 利用料金（片道） 大人：100円、中学生以下：50円（自家用有償旅客運送）
- 運行形態 遠隔監視者1名が、最大3台の車両を運行

- ✓ 自家用有償運行主体：永平寺町
- ✓ まちづくり株式会社ZENコネクト（三セク）：自主事業



遠隔監視型のレベル4自動運転移動サービスとして運行

※特定自動運行主任者と現場措置業務実施者の2名体制で運行



ZENコネクトの遠隔監視者による運行



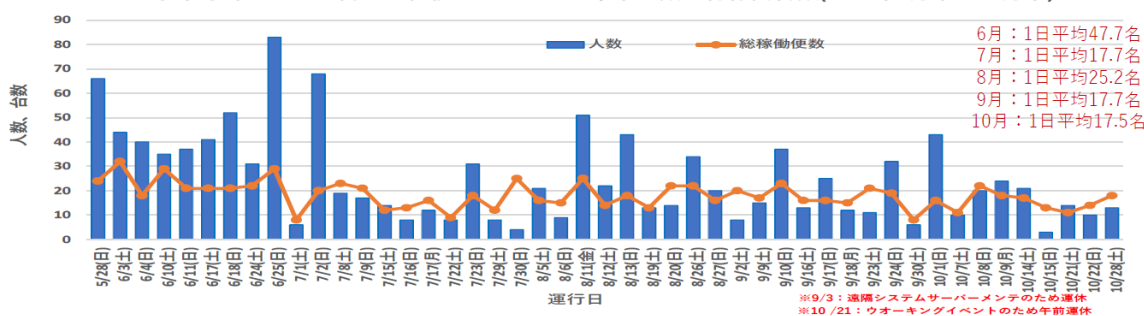
待避所での2台のすれ違い(管制制御)

料金箱による料金収受
(コスト効果等の検討により選択)

■ 運行状況 (10月28日までの集計)

- ◆ 5月28日～10月28日：47日間(土日、祝日：メンテやイベントでの運休1.5日有り)、総稼働便数：850便
(乗客有時のみ時刻表運行(入れ替え空便含む)：延べ1,700km走行、1168名乗車(子供等含む、平均24.8名/日、8割以上は観光客)、視察は100件以上。

永平寺町レベル4自動運転移動サービスの乗車人数と総稼働台数(2023年5月末～10月末)



出典：国立研究開発法人産業技術総合研究所ホームページ

(https://www.road-to-the-l4.go.jp/activity/theme01/pdf/20240228_theme01.pdf)

図 福井県永平寺町における自動運転車両の施策概要

2) 青森県十和田市(奥入瀬溪流)における自動運転車両の導入

青森県十和田市では、運転手不足への対応策として、奥入瀬バイパス開通後の奥入瀬溪流におけるマイカー規制区間で自動運転バスの導入に向けた実証実験を実施した。

青森県十和田市(奥入瀬溪流)における自動運転車両の導入			
地域	青森県十和田市	運行主体	WILLER(株)、BOLDLY(株)
施策内容	地域交通や観光輸送を担う運転手(ドライバー)の不足が将来的に見込まれるため、自動運転技術を活用した持続可能な移動手段を確立することを目的として、奥入瀬バイパス開通後の奥入瀬溪流におけるマイカー規制区間で自動運転バスの導入に向けた実証実験を実施。 紅葉シーズンや長期休暇期間中に交通渋滞が発生すること、また溪流内でのスポット混雑が発生することへの対応も課題となっていた。		
施策対象	奥入瀬溪流の訪問者(観光来訪者)		
実施時期	令和6年10月		

自動運転で巡る、奥入瀬の新たな魅力

3種類の自動運転モビリティが奥入瀬溪流内を運行します。一部ルートはエコツアーガイドが見どころをご案内します

無料
事前予約制

運行日時
2024年10月21日(月)～27日(日)
※車両タイプによって、運行日が異なります。詳しくは、以下をご確認ください。

青森県内では初となる、自動運転の実証実験が行われます。一部ルートはエコツアーガイドが見どころをご案内します。ゆっくりと走る新しいモビリティとともに、奥入瀬溪流の自然を是非お楽しみください。

①石ヶ戸ルート (約2.8km)

運行日：10月21日(月)～27日(日)
車両タイプ：MiCa
車両寸法：全長420cm/全幅185cm/全高250cm
最高速度：19km/時
車両定員：8名、実証時5名

📍付近の見どころ

- 下馬門の滝
- 馬門の滝
- 馬門の滝(水と岩の対峙)
- 千巻の滝

②雲井ルート (約0.7km)

運行日：10月25日(金)～27日(日)
車両タイプ：iino type-S1300
車両寸法：全長295cm/全幅130cm/全高105cm
最高速度：5km/時
車両定員：8名

📍付近の見どころ

- 雲井の滝
- 雲井の滝
- 雲井の滝
- マムシクサ

③子ノ口ルート (約4.0km)

運行日：10月23日(水)～27日(日)
車両タイプ：GSM8
車両寸法：全長512cm/全幅168cm/全高234cm
最高速度：19km/時
車両定員：10名、実証時4名

📍付近の見どころ

- 子ノ口の滝
- 白糸の滝
- 五郎の滝
- 子ノ口

出典：青森県ホームページ

(https://www.pref.aomori.lg.jp/release/files/2024/76787.pdf)

図 青森県十和田市(奥入瀬溪流)における自動運転車両(概要)

3) 山梨県富士吉田市(富士山周辺)における自動運転車両の導入

山梨県富士吉田市では、富士山のオーバーツーリズム対策や観光渋滞対策のため、市内循環や富士山の麓を結ぶルートで自動運転 EV バスを導入（実証実験）している。

山梨県富士吉田市（富士山周辺）における自動運転車両の導入			
地域	山梨県富士吉田市	運行主体	富士急行(株)、BOLDLY(株)
施策内容	「富士みち循環ルート」は、商店街や公共施設、観光施設を巡り、地域のアクセス向上を目指している。 「富士スバルラインルート」は、観光客のニーズが大きいエリアで自動運転 EV バスを導入することで、富士山のオーバーツーリズムと環境問題の解決に寄与することを目的としている。 道路沿いには、路車協調システム、信号協調システムを導入しているほか、モビリティ予約プラットフォーム「SEKITORI」を活用し、利用者にとって利便性の高いサービスを提供している。		
施策対象	富士山周辺の訪問者（観光来訪者）		
実施時期	令和5年9月～		

【富士吉田市 自動運転 EV バス実証実験第2弾】
2025 年度の自動運転レベル4 実現に向け
運行ルートを拡張し実施
 ～持続可能なまちづくり・富士山のオーバーツーリズム対策と脱炭素化へ～
 ①富士スバルラインルート：2024年11月10日（日）開始
 ②富士みち循環ルート：2025年1月末開始予定



※車両イメージ

■「富士みち循環ルート」概要



出典：富士急行株式会社ホームページ

(https://www.fujikyuu.co.jp/data/news_pdf/pdf_file1_1046.pdf)

図 山梨県富士吉田市(富士山周辺)における自動運転車両(概要)

4) 静岡県下田市における自動運転車両の導入

静岡県下田市では、駅からのラストマイルエリアで実施する AI オンデマンド交通（タクシー）において、自動運転システムを導入（実証実験）している。

静岡県下田市における自動運転車両の導入			
地域	静岡県下田市	運行主体	伊豆東海タクシー(株)、東急(株)
施策内容	自動運転レベル2相当の車両を用いた実証実験を、下田駅周辺から爪木崎方面等で実施。利用者からの予約に応じて最適なルート・ダイヤを組み、運行する仕組みを導入している。 利用者の都合に合わせて柔軟に運行することで、利用者が少ない時間帯の無駄な運行を減らし、運転手不足による路線の維持困難な状況下での効率的なサービス提供と、マイカーからの転換を促すことを目的としている。		
施策対象	観光来訪者、地域住民		
実施時期	令和元年12月～令和2年3月		

AIオンデマンド交通・自動運転の実証実験を行います

市は、静岡県、交通事業者と連携して地域課題の解決や利便性の向上に向けた新たな交通システムの検討を行うため、AIオンデマンド交通（スマートフォン等で呼び出す小型バス）及び自動運転の実証実験を行います。この実証実験を通じ、今後の交通システムのあり方、可能性を検討するため、多くの方のご利用をお待ちしております。また、速度の遅い自動運転車両が走行し、皆さまにご迷惑をおかけしますが、ご理解ご協力をお願いします。

自動運転車両運行ルート
AIオンデマンド交通停留所
停留所足元にステッカーが貼ってあります

実証実験概要

AIオンデマンド交通		自動運転	
実施期間	12月1日(日)～3月10日(火)	実施期間	12月9日(月)～19日(木)
運行区域	下田地区、東本郷、西本郷	運行ルート	①②③④⑤往復
予約可能時間	9時～17時	運行時間	①下田駅 ②下田メデイカルセンター ③下田駅 ④下田メデイカルセンター ⑤下田駅
利用料金(1日乗り放題)	400円	利用料金	無料
小人(小学生以下)	200円		
※小学生未満は無料			

AIオンデマンド交通 利用方法

- 「Izuko」で検索、または QRコードを読み込む
- 「オンデマンド交通」を選択
- デジタルチケットを購入
※クレジットカード決済のみ
- 名前などを入力して予約
- 指定した乗降場所に車が迎えに来ます

自動運転 利用方法

- QRコードを読み込む
- ニックネームとメールアドレスを入力
- 届いたメールのURLにアクセス
- 乗車希望日・バス停・乗車時間を選択し、予約完了

出典：広報しもだ令和元年12月号4-5頁、静岡県下田市

図 静岡県下田市における自動運転車両(概要)

(3) 期待される効果(沖縄県での導入における示唆)

- ・ 永平寺町や十和田市や富士吉田市のように、地方部で慢性的なドライバー不足となっている地域や路線バスやタクシーの運行が少ない地域でも導入することが可能である。
- ・ 下田市のように、AI オンデマンド運行を導入することで、鉄軌道の到着時間に合わせて運行可能であり、運行経路を固定ルートではなく利用者のニーズに合わせる事が可能であることから、乗継時間や乗車時間の短縮が期待できる。

(4) 想定される課題

自動運転車両導入に向けては地元地域との合意形成が課題となる。そのためには、以下のような項目について調整することが必要と考えられる。

- ・ 既存の交通事業者との連携（役割分担等、競合しないための調整）
- ・ 自動運転車両に適した導入空間（運行ルート）の確保
- ・ 地域の実情に応じた自動運転の機能レベルの選定
- ・ 自動運転車両システムのサービス事業者（システム構築、運営等）の選定
- ・ 利用者に対する社会的受容性（不安感、不信感）の解消
- ・ ピーク時の観光需要に対応できる輸送力の確保

5.4.2 クレジットカード決済**(1) 施策の概要(目的)**

鉄軌道駅での改札や駅乗降時に接続するフィーダー交通の運賃支払いに、クレジットカード決済を導入する。これにより、現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれ、乗継利便性を向上させることで、レンタカーから鉄軌道の利用への転換を促す。

(2) 導入事例

クレジットカード決済の参考となる知見として、以下の地域における導入事例を整理した。

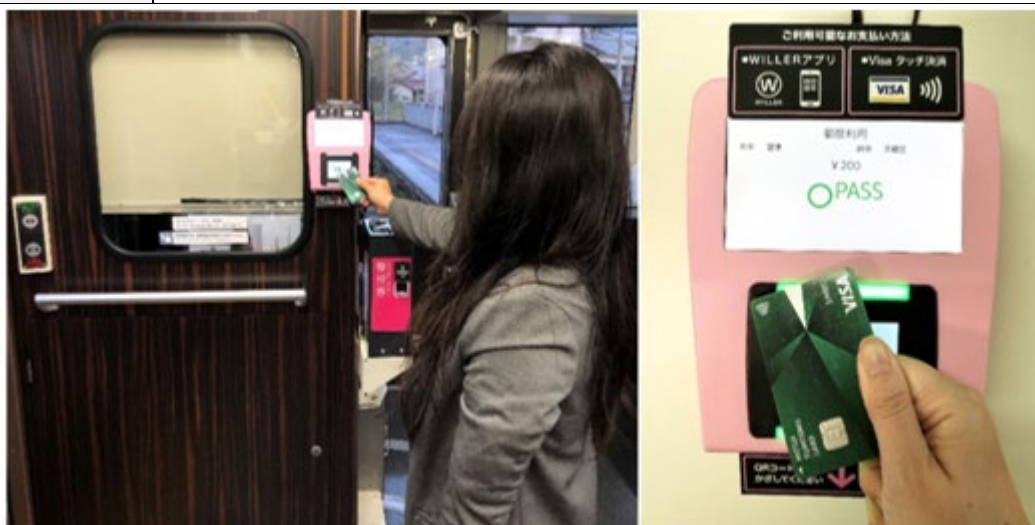
表 クレジットカード決済の導入事例

番号	地域	事業者	施策の概要
1	京都丹後鉄道 (京都府、兵庫県)	・ WILLER	・ クレジットカード決済を国内初の鉄道で導入したほか、高速バスや MaaS の予約・決済もクレジットカード決済を導入
2	南海電鉄 (大阪府、和歌山県)	・ 南海電気 電鉄	・ 鉄道及びバス、フェリーの複数のモードでクレジットカード決済を導入
3	熊本電鉄 (熊本県熊本市)	・ 熊本電気 鉄道	・ 自社の路線バスにおける決済において、全国交通系 IC カードを廃止し、クレジットカード決済を導入
4	沖縄都市モノレール (沖縄県)	・ 沖縄都市 モノレール	・ 沖縄都市モノレールの全駅でタッチ決済対応のカード（クレジット、デビット、プリペイド）や、同カードが設定されたスマートフォン等による鉄道乗車サービスを導入

1) 京都丹後鉄道におけるクレジットカード決済の導入

京都丹後鉄道（京都府、兵庫県）では、クレジットカード決済を国内初の鉄道で導入したほか、高速バスやMaaSの予約・決済もクレジットカード決済を導入している。

京都丹後鉄道におけるクレジットカード決済の導入			
地域	京都府、兵庫県	運行主体	WILLER(株)
施策内容	国内の鉄道で初めて、クレジットカード（Visa）のタッチ決済による運賃支払いを導入。乗車時と降車時に、タッチ決済対応のカードやスマートフォンを専用端末にかざすだけで運賃決済が完了する。 クレジットカード（Visa）のタッチ決済は、日本だけでなく多くの国で広く普及しており、券売機で切符を購入する手続きの煩雑さがなく、日常的に利用している決済手段がそのまま利用可能なため、利便性が飛躍的に向上する。		
施策対象	鉄道利用者		
実施時期	令和2年11月～		



■利用方法

乗車時と降車時に、駅（※¹）や列車内（※²）に設置された読取端末のVisaタッチリーダーにVisaのタッチ決済対応カード（クレジットカード・デビット・プリペイド）をかざすだけで、運賃の決済が完了します。

利用履歴は、Webサイト（URL：<https://q-move.info/>、運営：QUADRAC株式会社）から確認可能です。

※¹ 有人駅（福知山、大江、宮津、西舞鶴、丹後由良、栗田、天橋立、与謝野、京丹後大宮、峰山、網野、夕日ヶ木津温泉、小湊、久美浜、豊岡の計15駅）で利用する場合。

※² 無人駅（上記以外）で利用する場合。（「丹後の海」を除く）



▲乗車時

▲降車時

出典：WILLER 株式会社ホームページ・プレスリリース（https://www.willer.co.jp/news/press/2020/1125_4269）

図 京都丹後鉄道におけるクレジットカード決済（概要）

2) 南海電鉄におけるクレジットカード決済の導入

南海電鉄（大阪府、和歌山県）では、南海電鉄、南海りんかんバス、南海フェリーによる複数のモードでクレジットカード決済を導入している。

南海電鉄におけるクレジットカード決済の導入			
地域	大阪府、和歌山県	運行主体	南海電気電鉄(株)
施策内容	クレジットカード（Visa）のタッチ決済対応の改札での運賃支払いシステムを運用し、運賃割引キャンペーン等のサービスも実施。 タッチ決済の取組みをグループ会社へも展開し、南海りんかんバス、南海フェリーでの鉄道との乗継、南海電鉄と相互乗り入れを行う泉北高速鉄道との鉄道事業者間の乗継運賃を実現している。 南海電鉄のタッチ決済利用者数は、令和6年9月と12月を比較すると約2倍に急増している。		
施策対象	鉄道、バス、フェリー利用者		
実施時期	令和元年4月～		



2022年12月6日
 南海電気鉄道株式会社
 泉北高速鉄道株式会社
 南海りんかんバス株式会社
 南海フェリー株式会社
 三井住友カード株式会社
 QUADRAC 株式会社
 ビザ・ワールドワイド・ジャパン株式会社

～泉北高速鉄道にて日本初の一体型自動改札機を導入するなど、受け入れ態勢を強化～
「Visaのタッチ決済による交通利用」「QRコードを用いたデジタルきっぷの発売」に関して、
南海グループは2022年12月12日(月)以降も継続し、インバウンド旅客を含む
多くのお客さまに便利にご利用いただける環境を整備していきます



出典：南海電鉄株式会社ホームページ・プレスリリース
<https://www.nankai.co.jp/library/company/news/pdf/221206.pdf>

図 南海電鉄におけるクレジットカード決済(概要)

3) 熊本電鉄等におけるクレジットカード決済の導入

熊本電鉄（熊本県熊本市）及び他路線バス4社では、自社のバス及び電鉄電車における決済において、全国交通系ICカードを廃止し、クレジットカード決済を導入している。

熊本電鉄等におけるクレジットカード決済の導入			
地域	熊本県熊本市	運行主体	熊本電気鉄道他路線バス4社
施策内容	訪日外国人において、交通系ICカードは購入やチャージの手続きの煩雑さがあるため所持していない場合が多い。そのため、普段使用しているクレジットカードで乗車可能とすることで利便性向上を図っている。 なお、熊本市電（路面電車）について、当初は高額な機器更新費用を理由として廃止する方針を表明したが、更新費用の減額見込みと利用者からの継続要望が多かったことから、全国交通系ICカードの利用を継続する方針に転換した（令和7年12月時点）。		
施策対象	鉄道、バス利用者		
実施時期	令和7年2月		



各公共交通機関の運賃の支払い方法について

熊本県内のバスと電鉄電車では、決済機器の入替に伴い、令和7年2月24日から新たにクレジットカード等のタッチ決済が利用可能となりました。各公共交通機関の決済手段は、下記のとおりです。

	バス・電鉄電車	熊本市電(路面電車)
対象会社及び路線	- 九州産交バス 全線(一部高速バス路線除く) - 産交バス 全線(コミュニティバス含む、一部高速バス路線除く) - 熊本電鉄(電車) 全線 - 熊本電鉄(バス) 全線 - 熊本バス 全線 - 熊本都市バス 全線	熊本市電全線
利用可能な決済手段	- クレジットカード等のタッチ決済 - くまモンのICカード(共通定期券・おでかけICを含む) - 現金 全国交通系ICカード(※1)は、令和6年11月16日以降、ご利用できません	- 全国交通系ICカード(※1) - クレジットカード等のタッチ決済 - QRコード決済(※2)(ユーザースキャン方式・ストアスキャン方式の2種類) - くまモンのICカード(共通定期券・おでかけICを含む) - 現金 - その他、各種モバイル乗車券、下交通券、九州満喫きっぷ

出典：熊本市ホームページ-各公共交通機関の運賃の支払い方法について (<https://www.city.kumamoto.jp/kiji0038887/index.html>)

図 熊本電鉄等におけるクレジットカード決済(概要)

(参考) 利用者の状況(R5年度)

支払種別	路線バス		電鉄電車		合計	
	構成比	利用者	構成比	利用者	構成比	利用者
全国IC	24%	537万人	18%	28万人	24%	565万人
くまモンIC	51%	1,136万人	57%	90万人	51%	1,226万人
現金その他	25%	563万人	25%	40万人	25%	603万人
合計	100%	2,236万人	100%	158万人	100%	2,394万人

(参考) 更新費用比較

	くまモン+全国交通系IC	くまモン+クレジット等のタッチ決済
費用(百万円)	1,210	674

図 利用者の状況と更新費用の比較

4) 沖縄都市モノレールにおけるタッチ決済乗車サービスの導入

沖縄都市モノレール（沖縄県）では、タッチ決済対応のカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）による乗車サービスを導入している。

沖縄都市モノレールにおけるタッチ決済乗車サービスの導入			
地域	沖縄県	運行主体	沖縄都市モノレール(株)
施策内容	タッチ決済対応のカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）や、同カードが設定されたスマートフォン等による乗車サービスを開始。 タッチ決済を活用した新割引サービスとして、事前手続き不要で、1日の利用額が800円を超える場合、800円を超えた利用額を割引するサービスを開始。		
施策対象	鉄道利用者		
実施時期	令和7年3月～		



出典：沖縄都市モノレール株式会社ホームページ

(<https://www.yui-rail.co.jp/ticketinfo-ticket/ticketinfo/tap/>)

図 沖縄都市モノレールにおけるタッチ決済乗車サービス(概要)

(3) 期待される効果(沖縄県での導入における示唆)

- ・ 京都丹後鉄道、南海電鉄、沖縄都市モノレールのように、観光来訪者（特に訪日外国人）において、移動手段の決済が全て普段から使用しているクレジットカードに統一されることで、現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれ、鉄軌道の乗継利便性向上が期待できる。
- ・ 熊本電鉄のように、事業者においては、全国交通系 IC カードよりもクレジットカード決済を導入する方がランニングコスト（機器更新費用）を削減できる可能性がある。

(4) 想定される課題

クレジットカード決済は既存の公共交通事業者においても導入が進められていることから、公共交通事業者既にクレジットカード決済システムのサービスを提供している事業者との調整（連携）が課題となる。以下のような項目について調整することが必要と考えられる。

- ・ クレジットカード決済システムのサービス事業者（システム構築、運営等）の選定
- ・ クレジットカード決済システムの導入コストや決済手数料等の負担
- ・ 既存交通事業者とのシステム統合や運用体制

5.4.3 沖縄県における適用可能性及び施策イメージの検討

上記の追加施策（自動運転車両、クレジットカード決済）の事例を踏まえ、令和6年度調査と同様に、沖縄県における適用可能性及び施策イメージを検討した。

(1) 自動運転車両(路線バス、タクシー)

路線バスの運行が少なく、道路渋滞も少ない北部地域においては、自動車を運転できない観光来訪者のために、鉄軌道駅からレンタカー以外のフィーダー交通の確保が課題になると考えられる。また、観光地を周遊するためには、鉄軌道駅から目的地（観光施設、宿泊施設）までの路線バスの運行ルートが無いことや、鉄軌道駅と路線バスの乗り継ぎ不便による所要時間（乗継時間）の増大が課題になると考えられる。

そのため、鉄軌道駅からのフィーダー交通として、利用者のニーズに合わせて運行ルートや出発時間等を柔軟に設定できる自動運転車両（路線バス、タクシー）の導入は、鉄軌道の需要喚起方策等として有効であると考えられる。

表 沖縄県における自動運転車両(路線バス、タクシー)の施策イメージ

目的	交通需要が少ない地域において、自動車を運転できない観光来訪者の鉄軌道駅から観光施設や宿泊施設へのレンタカー以外のフィーダー交通として導入。
施策内容	鉄軌道駅周辺において、路線バスとタクシーに自動運転車両を導入。 AI オンデマンド運行とすることで、鉄軌道の到着時間や観光施設の営業時間のタイミングに合わせる等、観光来訪者のニーズに応じた柔軟な運行ルートや出発時間を設定。
対象地域	北部の駅と観光施設の間
課題	既存交通事業者との競合及びシステム管理事業者の選定 法制度及び社会的受容性（不安感、不信感）の解消 自動運転車両に適した導入空間の確保 ピーク時の観光需要に対応できる輸送力の確保

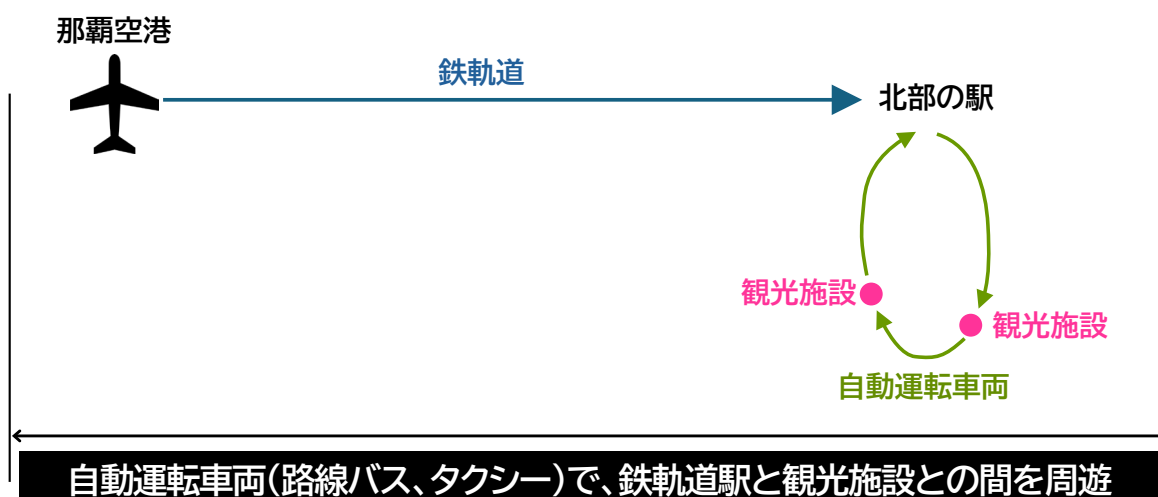


図 自動運転車両(路線バス、タクシー)による観光周遊のイメージ

(2) クレジットカード決済

観光地を周遊するためには、鉄軌道及びフィーダー交通の運賃支払いの煩雑さが課題になると考えられる。

そのため、鉄軌道とフィーダー交通の決済を全て普段から使用しているクレジットカードに統一できるクレジットカード決済の導入は、鉄軌道の需要喚起方策等として有効であると考えられる。特に、訪日外国人にとっては IC カードの購入が不要となるため、公共交通の利便性が向上し、レンタカーから鉄軌道の利用への転換が期待できる。

表 沖縄県におけるクレジットカード決済の施策イメージ

目的	鉄軌道やフィーダー交通の運賃支払いにかかる所要時間（乗換時間）を短縮するため、クレジットカード決済を導入。
施策内容	鉄軌道駅での改札や、駅乗降時に接続するフィーダー交通の運賃支払いに、クレジットカードでのタッチ決済システムを導入する。
対象地域	沖縄本島全域
課題	既存交通事業者との調整及び導入コストや決済手数料等の負担 クレジットカード事業者の選定

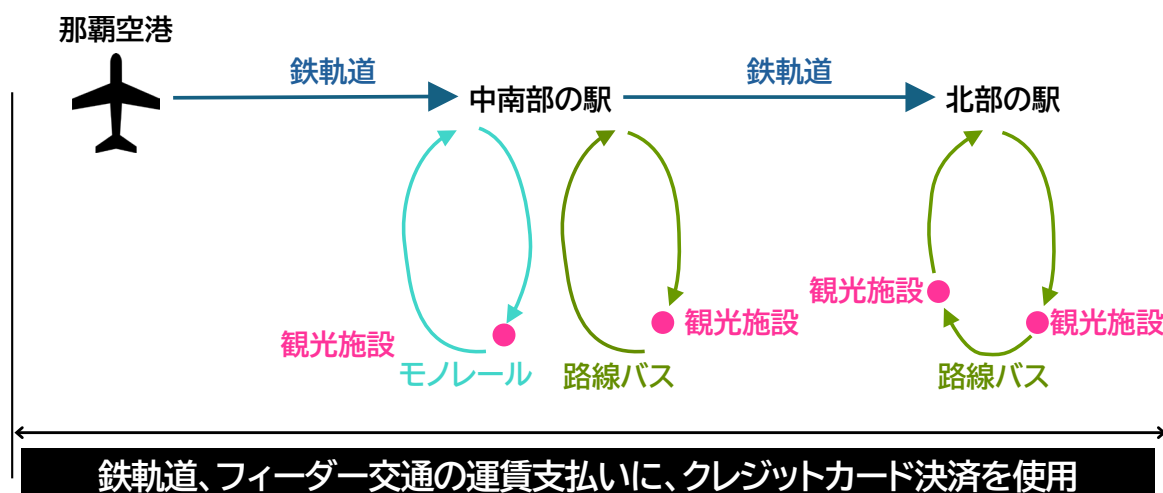


図 クレジットカード決済による観光周遊のイメージ

(3) まとめ

令和6年度調査で検討した施策（共通バス、カーシェア連携、シャトルバス運行）を含め、以下の表に今年度調査で検討対象とする需要喚起方策等を整理した。また、導入エリアのイメージについても整理した。

表 検討対象とする需要喚起方策等

	共通バス	シャトルバス	カーシェア連携	自動運転車両	クレジットカード決済
目的	・鉄軌道からバス等のフィーダー交通へ乗り換える際に、複数回料金を支払うことへの抵抗感や料金負担を低減させる	・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る	・鉄軌道駅近傍にカーシェア駐車場を設置し、空港から鉄軌道で移動した後、カーシェア利用を促す	・交通需要の少ないエリアにおいて、鉄軌道駅からのフィーダー交通として導入	・鉄軌道やフィーダー交通の現金による運賃支払い手続きの煩雑さを省き、乗継利便性を向上させる
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バスを発行 ・沖縄路線バス、沖縄都市モノレールでは既に導入済	・駅から観光施設を直接シャトルバスで結ぶ ・ジャングリア沖縄では既に導入済（ジャングリアエクスプレス）	・北部の鉄軌道駅における駅前広場や近傍にカーシェア駐車場を設置 ・鉄軌道とのセット割引等のインセンティブを導入 ・名護等では、一部のカーシェア事業者が既に事業を実施	・交通需要の少ないエリアにおいて、路線バスとタクシーに自動運転車両を導入。 ・AI オンデマンド運行とすることで、鉄軌道の到着時間や観光施設の営業時間のタイミングに合わせる等、観光来訪者のニーズに応じた柔軟な運行ルートや運行時間を設定	・鉄軌道駅での改札や、駅乗降時に接続するフィーダー交通の運賃支払いに、クレジットカードでのタッチ決済システムを導入 ※沖縄都市モノレールでは既に導入済（タッチ決済乗車サービス）
地域対象	・沖縄本島全域	・鉄軌道駅と主要な観光施設間	・北部の駅	・北部の駅と観光施設の間	・沖縄本島全域
実施に向けての課題	・鉄軌道、モノレール、バスの複数事業者による、販売方法、売り上げの分担等について事業者間の調整	・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 ・バス停設置スペースの確保	・カーシェア事業者の誘致 ・カーシェア駐車場の確保	・既存交通事業者との競合及びシステム管理事業者の選定 ・法制度及び社会的受容性（不安感、不信感）の解消 ・自動運転車両に適した導入空間の確保 ・ピーク時の観光需要に対応できる輸送力の確保	・既存交通事業者との調整及び導入コストや決済手数料等の負担 ・クレジットカード事業者の選定
導入エリアのイメージ	・鉄軌道と路線バスを利用して、複数の観光地を周遊する観光が想定されるエリア	・一定程度観光需要が多い観光施設があるエリア	・自動車交通量がそれほど多くないエリア ・路線バスの運行がないまたは本数が少ないエリア	・観光施設や宿泊施設が複数分布しているエリア ・自動車交通量がそれほど多くないエリア ・路線バスの運行がないまたは本数が少ないエリア	・鉄軌道駅と接続するフィーダー交通が運行するエリア

5.5 沖縄県における需要喚起方策等の実施可能性の検討

検討施策（共通バス、シャトルバス、カーシェア連携、自動運転車両、クレジットカード決済）について、以下の（1）～（4）を実施し、沖縄県における需要喚起方策等としての実施可能性を検討する。

（1）需要喚起が期待できるケーススタディエリアの抽出

- ・観光来訪者の多い観光施設を抽出し、観光地と鉄軌道駅の位置関係を踏まえ、需要喚起が期待できるケーススタディエリアを抽出する。

（2）各エリアにおける需要喚起方策等の実施可能性の検討

- ・各エリアで路線バスのサービス水準や道路の混雑状況等の現状を踏まえて、相乗効果が期待される需要喚起方策等の組み合わせを検討し、施策実施により期待される効果と施策実施の可能性を検討する。

（3）各エリアで想定される実施スキームの検討

- ・他地域の事例を参考に、交通事業者、施設管理者やサービス提供事業者等のステークホルダーを整理し、各々が果たす役割を検討する。
- ・資金調達に向けて、各エリアで実施する需要喚起方策等において適用可能な既存制度を整理する。

（4）需要喚起方策等の実施に向けた課題の整理及び今後の検討の方向性の検討

- ・需要喚起方策等の実施に向けた課題及び今後の検討の方向性について検討する。

5.5.1 需要喚起が期待できるケーススタディエリアの抽出

（1）ケーススタディエリアの抽出方法

ケーススタディエリアは、観光来訪者の多い観光施設を抽出し、観光地と鉄軌道駅の位置関係を踏まえて抽出する。また各エリアで検討する需要喚起方策等についても設定する。

1) 観光来訪者の多い観光施設

観光来訪者の多い観光施設については、主要観光施設 500m 圏に含まれる県外来訪者のモバイルデータによる 250mメッシュ単位での集中量を集計し、100 トリップ／週以上の集中量の多い主要観光地を抽出する。なお、参考情報として、令和元年、令和3年の来訪者数も確認する。

各主要観光施設 500m 圏に含まれる県外来訪者の集中量（100 トリップ／週以上）及び5 km 圏内に含まれる鉄軌道駅は以下の表のとおりである。

表 主要観光施設500m 圏に含まれる県外来訪者の集中量及び5km 圏内に含まれる鉄軌道駅

施設名	市町村	モバイル集中量(トリップ/週) ^{注1)}	令和元年来訪者数(人) ^{注2)}	令和3年来訪者数(人) ^{注2)}	5km 圏内に含まれる駅 (※太字は 5.3 で整理した分析の観点に基づき抽出された駅)
久茂地・松山	那覇市	1,901	13,471	4,659	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 勢理客, 屋富祖, 名嘉地
国際通り	那覇市	1,769	30,052	12,748	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖, 名嘉地
デパートりうぼう	那覇市	1,521	2,349	778	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 勢理客, 名嘉地
壺屋やちむん通り	那覇市	971	1,110	436	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖, 名嘉地
DFS(免税店)	那覇市	659	3,261	1,031	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
北谷アメリカンビレッジ・デポアイランド	北谷町	617	10,455	5,607	普天間飛行場, 西普天間, <u>ライカム</u> , <u>北谷南</u> , <u>北谷</u> , 沖縄山内, 胡屋
栄町	那覇市	534	1,469	453	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
サンエー那覇メインプレイス	那覇市	499	1,502	529	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
県立博物館・美術館	那覇市	498	665	226	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
海洋博公園(沖縄美ら海水族館・熱帯ドリームセンター)	本部町	472	14,311	4,424	本部, <u>沖縄美ら海水族館</u>
アウトレットモールあしびなー	豊見城市	270	1,392	341	奥武山公園, 旧海軍司令部壕西, <u>名嘉地</u> , <u>豊見城</u> , 阿波根, <u>兼城</u> , 糸満ロータリー, 糸満市役所
道の駅 豊崎	豊見城市	262	377	196	旧海軍司令部壕西, <u>名嘉地</u> , <u>豊見城</u> , 阿波根, <u>兼城</u> , 糸満ロータリー, 糸満市役所
イオン那覇店	那覇市	226	1,091	363	那覇空港, <u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>旧海軍司令部壕西</u> , 名嘉地, 豊見城
イーアス沖縄豊崎	豊見城市	199	39	962	旧海軍司令部壕西, <u>名嘉地</u> , <u>豊見城</u> , 阿波根, <u>兼城</u> , 糸満ロータリー, 糸満市役所
イオンモール沖縄ライカム	北中城村	179	2,160	608	西普天間, <u>ライカム</u> , <u>北谷南</u> , <u>北谷</u> , 沖縄山内, 胡屋, 胡屋十字路, コザ十字路
首里城公園	那覇市	174	6,003	1,343	<u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
玉陵	那覇市	173	657	120	<u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , 泊ふ頭, <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , 内間, 浦添市役所西, 勢理客, 屋富祖
おんなの駅 なかゆくい市場	恩納村	168	2,258	812	<u>石川</u> , <u>ムーンビーチ</u> , 恩納谷茶

第5章 需要喚起方策等の調査検討

5.5 沖縄県における需要喚起方策等の実施可能性の検討

施設名	市町村	モバイル集中量(トリップ/週) ^{注1)}	令和元年来訪者数(人) ^{注2)}	令和3年来訪者数(人) ^{注2)}	5km 圏内に含まれる駅 (※太字は 5.3 で整理した分析の観点に基づき抽出された駅)
みどり街	名護市	163	1,018	463	<u>名護</u> , <u>名桜大学</u>
金城町の石畳道	那覇市	159	170	73	<u>旭橋</u> , <u>新都心</u> , <u>久茂地</u> , <u>泊ふ頭</u> , <u>上之屋</u> , <u>奥武山公園</u> , <u>内間</u> , <u>浦添市役所西</u> , <u>勢理客</u> , <u>屋富祖</u>
ハナサキマルシェ	本部町	122	1,623	662	本部, <u>沖縄美ら海水族館</u>
沖縄コンベンションセンター	宜野湾市	121	978	225	内間,浦添市役所西,屋富祖, <u>真栄原</u> , <u>大謝名</u> , <u>普天間飛行場</u> , <u>西普天間</u> ,北谷南,北谷
瀬長島ウミカジテラス	豊見城市	106	3,542	1,516	那覇空港,奥武山公園,旧海軍司令部壕西, <u>名嘉地</u> , <u>豊見城</u> ,阿波根, <u>兼城</u>
備瀬のフクギ並木	本部町	101	1,221	464	<u>沖縄美ら海水族館</u>

注1) モバイルデータ(令和7年9月18日～24日(7日分))による集中量が100トリップ/週以上のみの観光施設を抽出

注2) 令和元年及び令和3年の来訪者数は、沖縄観光快適 Navi「おきめぐり」運営事務局-人流データによる観光客の動態(<https://okimeguri.com/statistical/statistical-detail/7>)を参照

2) ケーススタディエリアの抽出

ケーススタディエリアについては、上記で抽出した観光来訪者の多い観光施設の5km圏内に含まれる鉄軌道駅を抽出し、観光地と鉄軌道駅の位置関係やその周辺の路線バスネットワークや道路ネットワーク及び5.3で抽出された特徴のある駅を踏まえ、以下の表のとおり、都心部と郊外部で合わせて5つのケーススタディエリアを設定した。

なお、鉄軌道駅及びモノレール駅に近接し、徒歩でアクセス可能と想定される観光施設（（北谷アメリカンビレッジ（北谷町）、沖縄コンベンションセンター（宜野湾市）、栄町（安里駅）、イオン那覇店（小禄駅）、イオンモール沖縄ライカム（北中城村）、首里城公園・玉陵・金城町の石畳（首里駅）））はケーススタディエリアの設定対象外とした。

表 ケーススタディエリアの抽出結果

地域	No.	対象施設名	所在地	検討対象駅	抽出エリア名
都心部	1	・久茂地・松山 ・国際通り ・デパートりうぼう ・壺屋やちむん通り	・那覇市	・旭橋 ・久茂地	・旭橋・久茂地周辺エリア
	2	・サンエー那覇メインプレイス ・県立博物館・美術館 ・DFS(免税店)	・那覇市	・新都心	・新都心周辺エリア
	3	・アウトレットモールあしびなー ・道の駅豊崎 ・イーアス沖縄豊崎 ・瀬長島ウミカジテラス	・豊見城市	・名嘉地 ・豊見城	・豊見城周辺エリア
郊外部	4	・おんなの駅なかゆくい市場	・恩納村	・ムーンビーチ	・恩納周辺エリア
	5	・海洋博公園(沖縄美ら海水族館・熱帯ドリームセンター) ・備瀬のフクギ並木 ・ハナサキマルシェ ・みどり街	・名護市 ・本部町	・名護 ・沖縄美ら海水族館	・名護・本部周辺エリア

5.5.2 各エリアにおける需要喚起方策等の実施可能性の検討

抽出したケーススタディエリアについて、以下の1)～4)を実施し、各エリアにおける需要喚起方策等の実施可能性を検討する。

1) エリアの現状

検討施策の設定にあたって背景となる、観光地と鉄軌道駅の位置関係やその周辺の路線バスネットワークや道路ネットワーク等の現状を整理する。

2) 検討施策の設定

各エリアの現状を踏まえ、5つの検討施策（共通パス、シャトルバス、カーシェア連携、自動運転車両、クレジットカード決済）のいずれか単独ではなく、相乗効果が期待される施策の組み合わせを設定する。

なお、クレジットカード決済はエリアに関係なく導入可能と考えられるため、すべてのケーススタディエリアで他の施策とのセットで検討することにした。

3) 期待される主な施策実施効果

施策を組み合わせることで実施することにより、主にどのような効果が期待できるかを整理する。

4) 施策実施の可能性

施策実施にあたっては、既存インフラを有効活用することで早期の施策実施の可能性が高まることから、施策実施するために有効活用が期待できる既存インフラの現状を整理する。

なお、本整理における既存インフラとは、ハード整備だけでなくソフト施策も対象とする。

(1) 旭橋・久茂地周辺エリア（対象駅：旭橋駅、久茂地駅）

1) エリアの現状

- ・ 旭橋・久茂地周辺エリアには沖縄県内で観光来訪者が最も多い「久茂地・松山」、「国際通り」等、複数の観光施設が広範囲に分布している。
- ・ アクセス交通機関としては、既存のモノレール、路線バスが利用可能であり、既存の公共交通が充実している。
- ・ 那覇市の中心市街地であることから道路混雑度が高く、交通渋滞により自動車（レンタカー、タクシー）での移動利便性が他地域と比較すると低い。

2) 検討施策の設定

エリアの現状を踏まえ、検討施策には、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共通バスを検討する。また運賃支払い方法としてクレジットカード決済を検討する。

3) 期待される施策実施効果

- ・ 共通バスにより、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となるため、複数の交通機関を利用する際の初乗り運賃の重複分が削減される。また交通機関の乗り継ぎ時の運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性が向上する。
- ・ 観光来訪者の自前のクレジットカードによるタッチ決済により、販売機等による共通バスの購入や現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性がさらに向上する。
- ・ 運賃割引や運賃の支払い手続き解消といった相乗効果により、「久茂地・松山」、「国際通り」等、複数の観光施設への回遊性が向上する。

4) 施策実施の可能性

- ・ 共通バスである「沖縄路線バス周遊バス」が沖縄県内の路線バス及びモノレールにおいて既に実用化されており、鉄軌道との統合が実現できれば、早期の施策実施が可能となる。
- ・ クレジットカード決済についても、沖縄県内の路線バス、モノレールで既に実用化されており、鉄軌道においても、クレジットカード決済の実施可能性は高いと考えられる。

(2) 新都心周辺エリア（対象駅：新都心駅）

1) エリアの現状

- ・新都心周辺エリアには、主要観光地である「DFS（免税店）」、「サンエー那覇メインプレイス」、「県立博物館・美術館」といった複数の観光施設が連坦（近接）して分布している。
- ・一部の観光施設（県立博物館・美術館）から鉄軌道駅予定地までは徒歩圏（500m 圏を想定）外となっており、徒歩でアクセスするには距離が遠い。
- ・那覇市の中心市街地であることから道路混雑度が高く、交通渋滞により自動車（レンタカー、タクシー）での移動利便性が他地域と比較すると低い。

2) 施策の設定

エリアの現状を踏まえ、検討施策には、鉄軌道駅と観光施設を直接結ぶシャトルバスを検討する。また運賃支払い方法としてクレジットカード決済を検討する。

3) 期待される施策実施効果

- ・シャトルバスにより、「新都心駅」と「DFS（免税店）」、「サンエー那覇メインプレイス」、「県立博物館・美術館」を直接結ぶことで、鉄軌道駅と近接する観光施設へのアクセス利便性が向上する。その際に、鉄軌道の発着時間に合わせたダイヤ調整をすることで乗継利便性が向上する。
- ・観光来訪者の自前のクレジットカードによるタッチ決済により、現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性がさらに向上する。

4) 施策実施の可能性

- ・シャトルバスの運行には、運行を委託する交通事業者が必要になるが、同エリアは既存の路線バス事業者が複数運行しており、その中から運行委託を依頼することが可能と考えられる。
- ・クレジットカード決済についても、沖縄県内の路線バスで既に実用化されており、鉄軌道においても、クレジットカード決済の実施可能性は高いと考えられる。

(3) 豊見城周辺エリア（対象駅：名嘉地駅、豊見城駅）

1) エリアの現状

- ・豊見城周辺エリアには、主要観光地である「アウトレットモールあしびなー」「道の駅豊崎」「イーアス沖縄豊崎」「瀬長島ウミカジテラス」等、複数の観光施設が広範囲で分布している。
- ・主要な観光施設から鉄軌道駅予定地までは徒歩圏（500m 圏を想定）外となっており、徒歩でアクセスするには距離が遠い。
- ・エリア内の既存の路線バスネットワークは充実しているが、主要観光施設周辺の路線バスの運行本数は、時間当たり 1～2 本とやや少なく、バス停も少ない。

- ・那覇市から糸満市へ至る幹線道路は道路混雑度が高く、交通渋滞により自動車（レンタカー、タクシー）での移動利便性が他地域と比較すると低い。

2) 施策の設定

エリアの現状を踏まえ、検討施策には、鉄軌道駅と観光施設を直接結ぶシャトルバスを検討する。またエリア内の既存の路線バスとの連携を図るため共通パスを検討する。さらに、運賃支払い方法としてクレジットカード決済を検討する。

3) 期待される施策実施効果

- ・シャトルバスにより、「名嘉地駅～瀬長島ウミカジテラス」及び「豊見城駅～アウトレットモールあしびなー～道の駅豊崎～イーアス沖縄豊崎」を直接結ぶことで、鉄軌道駅と近接する観光施設へのアクセス利便性が向上する。その際に、鉄軌道の発着時間に合わせたダイヤ調整をすることで乗継利便性が向上する。
- ・共通パスにより、鉄軌道、路線バス、シャトルバスのすべてを定額で乗ることが可能となるため、複数の交通機関を利用する際の初乗り運賃の重複分が削減される。また交通機関の乗り継ぎ時の運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性が向上する。
- ・観光来訪者の自前のクレジットカードによるタッチ決済により、販売機等による共通パスの購入や現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性がさらに向上する。
- ・シャトルバス運行、運賃割引や運賃の支払い手続き解消といった相乗効果により、「アウトレットモールあしびなー」「道の駅豊崎」「イーアス沖縄豊崎」「瀬長島ウミカジテラス」等、複数の観光施設への回遊性が向上する。

4) 施策実施の可能性

- ・シャトルバスの運行には、運行を委託する交通事業者が必要になるが、同エリアは既存の路線バス事業者が複数運行しており、その中から運行委託を依頼することが可能と考えられる。
- ・共通パスである「沖縄路線バス周遊パス」が沖縄県内の路線バス及びモノレールにおいて既に実用化されており、鉄軌道とも統合が実現できれば、早期の施策実施が可能となる。
- ・クレジットカード決済についても、沖縄県内の路線バス、モノレールで既に実用化されており、鉄軌道においても、クレジットカード決済の実施可能性は高いと考えられる。

(4) 恩納周辺エリア（対象駅：ムーンビーチ駅）

1) エリアの現状

- ・恩納周辺エリア是那覇空港からの距離が遠い北部地域にあり、主要観光地である「おんなの駅なかゆくい市場」やリゾートホテルといった、複数の宿泊施設が連坦（近接）して分布している。
- ・主要な観光施設から鉄軌道駅予定地までは徒歩圏（500m 圏を想定）外となっており、徒歩でアクセスするには距離が遠い。

- ・駅周辺の人口集積や交通需要が少なく、エリア内の既存の路線バスの運行本数が時間当たり1～2本とやや少なく、バス停も少ない。

2) 施策の設定

エリアの現状を踏まえ、検討施策には、鉄軌道駅と観光施設を直接結ぶシャトルバスを検討する。その際に、交通需要が少ない地域での新規路線設定（運転手確保含む）が難しいと考えられるため、使用する車両には AI オンデマンド運行による自動運転車両を検討し、運賃支払い方法としてクレジットカード決済を検討する。

また同エリアが那覇空港から遠い北部地域に所在するため、カーシェア連携を検討する。

3) 期待される施策実施効果

- ・シャトルバスにより、「ムーンビーチ駅」と「おんなの駅なかゆくい市場」や複数のリゾートホテルを直接結ぶことで、鉄軌道駅と観光施設や宿泊施設へのアクセス交通手段を確保できる。
- ・AI オンデマンド運行による自動運転車両により、運行ルート、発着時間、運行本数を観光来訪者のニーズに合わせて柔軟に設定できるようになるため、ルート短縮による所要時間短縮や乗継利便性が向上する。
- ・観光来訪者の自前のクレジットカードによるタッチ決済により、現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性がさらに向上する。
- ・カーシェア連携により、主に那覇空港周辺と想定されるレンタカー発着地が「恩納周辺エリア」にシフトし、中南部地域でのレンタカー利用が減少する。
- ・シャトルバスと自動運転車両の相乗効果により、交通需要が少ない北部地域で観光来訪者のレンタカー以外のフィーダー交通が確保できる。

4) 施策実施の可能性

- ・シャトルバスは、運行を委託する交通事業者が必要になるが、交通需要が少ない地域での新規路線設定（運転手確保含む）が難しいと考えられる。ただし、ジャングリア沖縄ではシャトルバス「ジャングリアエクスプレス」が運行しており、実施に向けて、沖縄県内の先行事例として活用することが考えられる。
- ・AI オンデマンド運行による自動運転車両の事例には静岡県下田市があるが、沖縄県内ではまだ実証実験の事例がない。ただし、AI オンデマンド運行については沖縄県恩納村で AI オンデマンドタクシーサービス「恩納村内オンデマンド交通」の実証実施が行われており、AI オンデマンド運行による自動運転車両の実施に向けて、連携していくことが考えられる。
- ・クレジットカード決済は、沖縄県内の路線バス、モノレールで既に実用化されており、鉄軌道においても、クレジットカード決済の実施可能性は高いと考えられる。
- ・カーシェア連携は、福井県内で鉄道と連携した「カーシェアステーション」を展開するトヨタシェアをはじめとして、恩納村内に既に複数のカーシェア事業者が存在しており、これらの事業者と連携することが考えられる。なお、リゾートホテルの駐車場の一部がカーシェア駐車場として提供されており、カーシェア駐車場の確保の観点からも実施可能性は高いと考えられる。

(5) 名護・本部周辺エリア（対象駅：名護駅、沖縄美ら海水族館駅）

1) エリアの現状

- ・名護・本部周辺エリアは那覇空港からの距離が遠い北部地域にあり、「海洋博公園（沖縄美ら海水族館・熱帯ドリームセンター）」「備瀬のフクギ並木」「ハナサキマルシェ」「みどり街」のほか、複数の観光施設が広範囲に分布している。
- ・一部の観光施設（沖縄美ら海水族館等）を除き、主要な観光施設から鉄軌道駅予定地までは徒歩圏（500m 圏を想定）外となっており、徒歩でアクセスするには距離が遠い。
- ・駅周辺の人口集積や交通需要が少なく、エリア内の既存の路線バスの運行本数が時間当たり1～2本とやや少なく、バス停も少ない。

2) 施策の設定

エリアの現状を踏まえ、検討施策には、交通需要が少ない地域での路線バスの新規路線設定（運転手確保含む）が難しいと考えられるため、AI オンデマンド運行による自動運転車両を検討し、運賃支払い方法としてクレジットカード決済を検討する。

また同エリアが那覇空港から遠い北部地域に所在するため、カーシェア連携を検討する。

3) 期待される施策実施効果

- ・AI オンデマンド運行による自動運転車両により、運行ルート、発着時間、運行本数を観光来訪者のニーズに合わせて柔軟に設定できるようになるため、ルート短縮による所要時間短縮や乗継利便性が向上し、複数の観光施設への回遊性が向上する。
- ・観光来訪者の自前のクレジットカードによるタッチ決済により、現金による運賃支払い手続きの煩雑さが省かれるため、乗継利便性がさらに向上する。
- ・カーシェア連携により、主に那覇空港周辺と想定されるレンタカー発着地が「名護・本部周辺エリア」にシフトし、中南部地域でのレンタカー利用が減少する。
- ・AI オンデマンド運行による自動運転車両とカーシェア連携の相乗効果により、交通需要が少ない北部地域でのレンタカー以外のフィーダー交通が確保できる。

4) 施策実施の可能性

- ・AI オンデマンド運行による自動運転車両の事例には静岡県下田市があるが、沖縄県内ではまだ実証実験の事例がない。ただし、AI オンデマンド運行については沖縄県恩納村でAI オンデマンドタクシーサービス「恩納村内オンデマンド交通」の実証実施が行われており、AI オンデマンド運行による自動運転車両の実施に向けて、先行事例として参考することができる。また本部町では観光来訪者向け無料周遊バスの社会実験を実施しており、鉄軌道からのフィーダー交通の確保の観点から連携することが考えられる。
- ・クレジットカード決済は、沖縄県内の路線バス、モノレールで既に実用化されており、鉄軌道においても、クレジットカード決済の実施可能性は高いと考えられる。
- ・カーシェア連携は、福井県内で鉄道と連携した「カーシェアステーション」を展開するトヨタシェアをはじめとして、名護市内に既に複数のカーシェア事業者が存在しており、これらの事業者と連携することが考えられる。

5.5.3 各エリアで想定される実施スキームの検討

検討施策ごとに、他地域の事例を踏まえ、ステークホルダー等の実施スキームを整理する。

(1) 各施策で想定されるステークホルダーの整理

各施策で想定されるステークホルダーを他地域の事例をもとに整理する。

事例の抽出にあたっては、同じ沖縄県内の事例である方が他県での事例よりも実施の可能性が高いと考えられるため、県内事例を優先して抽出した。

カーシェア連携、自動運転車両、クレジットカード決済における各事業者については、新たに整備される鉄軌道事業者と既存の交通事業者の連携を図る必要があるため、システム管理、システム運用だけでなくシステムベンダー（構築）としての役割も含まれる。

各施策で想定されるステークホルダーの検討結果を以下の表に示す。

表 各施策で想定されるステークホルダー

施策	参考事例	事例における 主なステークホルダー	各エリアで想定される ステークホルダー（一般化）
共通バス	沖縄路線バス 周遊バス (沖縄県)	・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 ・沖縄県及び各市町村	・鉄軌道事業者 ・バス事業者 ・モノレール事業者 ・旅行会社 ・行政(国、地方自治体)
シャトル バス	ジャングリア エクスプレス (沖縄県)	・ジャングリア沖縄 ・ジャングリアオフィシャルホテルズ ・琉球バス交通 ・東京バス株式会社 ・沖縄県及び各市町村	・鉄軌道事業者 ・観光、宿泊施設管理者 ・シャトルバス事業者 ・行政(国、地方自治体)
カーシェア 連携	カーシェア ステーション (福井県)	・福井鉄道 ・福井ダイハツ販売 ・トヨタシェア ・福井県及び各市町村	・鉄軌道事業者 ・カーシェア事業者 ・行政(国、地方自治体)
自動運転 車両	下田地区におけ る自動運転車両 (静岡県)	・伊豆東海タクシー ・東急 ・JR 東日本 ・ソリトンシステムズ ・静岡県及び各市町村	・鉄軌道事業者 ・タクシー事業者 ・自動運転車両(フリート)事業 者 ・行政(国、地方自治体)
クレジット カード決済	タッチ決済乗車 サービス (沖縄県)	・沖縄都市モノレール ・QUADRAC ・三井住友カード ・ジェーシービー ・ビザ・ワールドワイドジャパン ・日本信号 ・琉球銀行 ・沖縄県及び各市町村	・鉄軌道事業者 ・クレジットカード決済事業者 ・銀行 ・行政(国、地方自治体)

(注) ステークホルダーにおける企業名は「株式会社」の表記を省略している。

(参考)表 ステークホルダーの整理にあたって参考とした事例の施策概要

施策	施策名（事例）	施策概要
共通バス	沖縄路線バス 周遊バス (沖縄県)	・沖縄路線バス4社、沖縄都市モノレールが実施主体 ・購入対象期間内(1日もしくは3日)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バス。 ・電子アプリ「OTOPa」による電子化(QRコードによる読み取り)も実施している。 (参考 URL) https://www.okinawapass.com/jp/
カーシェア 連携	カーシェア ステーション (福井県)	・福井鉄道、トヨタシェアが実施主体 ・令和7年より福井鉄道・福武線の4駅にて駐車場内に「カーシェアステーション」をオープン。 ・鉄道とセットで利用することで、福武線区内を1回 100 円で乗車できる割引きっぷや、シェアカーの割引料金等が得られる。 (参考 URL) https://fukutetsu.jp/newsDetail.php?num=590
シャトル バス	ジャングリア エクスプレス (沖縄県)	・ジャングリア沖縄が実施主体 ・令和7年よりジャングリア沖縄の渋滞対策として、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。(事前予約制) ・那覇空港:片道大人運賃 2,500 円 所要時間約1時間 40 分 名護市役所前: 片道大人運賃 1,000 円 所要時間約 30 分 ※調査時点 (参考 URL) https://junglia.jp/access?section=access-to-junglia&tab=other
自動運転 車両	下田地区における自 動運転車両 (静岡県)	・静岡県下田市が実施主体となって実証実験 ・自動運転レベル2相当の車両を用いて、予約に応じて最適なルート・ダイヤを組み、運行する仕組みを導入(社会実験)。 ・利用者の都合に合わせて柔軟に運行することで、利用者が少ない時間帯の無駄な運行を減らす。 (参考 URL) https://www.chisou.go.jp/tiiki/kinmirai/pdf/1904_shizuokaken_torimatome.pdf
クレジット カード決済	タッチ決済乗車サー ビス (沖縄県)	・沖縄都市モノレールが実施主体 ・タッチ決済対応のカード(クレジット、デビット、プリペイド)や、同カードが設定されたスマートフォン等による乗車サービスを開始。 ・クレジットカード決済は一部の路線バス(沖縄バス、那覇バス、琉球バス交通)でも実用化されている。 (参考 URL) https://www.yui-rail.co.jp/ticketinfo-ticket/ticketinfo/tap/

(2) 各施策のステークホルダーが果たす役割

他地域の事例を参考に、各施策のステークホルダーが果たす役割を検討する。

カーシェア連携、自動運転車両、クレジットカード決済における各サービス事業者については、新たに整備される鉄軌道事業者と既存の交通事業者での連携を図る必要があるため、システム管理者だけでなくシステムベンダーとしての役割も想定した。

銀行については、クレジットカード決済や資金調達等に関係する役割を担うことが想定されるほか、沖縄県の事例（沖縄都市モノレール、沖縄路線バス）を参考に、検討協議会の意見交換の場における関係者間調整を図る推進者としての役割も想定した。

各施策でステークホルダーが果たす役割の検討結果を以下の表に示す。

表 各施策のステークホルダーが果たす主な役割

ステークホルダー	対象施策	主な役割
鉄軌道事業者	・全施策	・各施策の実施 ・フィーダー交通(路線バス、タクシー、モノレール、シャトルバス、カーシェア)との連携にかかる調整
路線バス事業者	・共通バス ・自動運転車両 (※完全自動運転以外 の場合) ・クレジットカード決済	・路線バスの運行 ・各施策の具体的内容(サービス形態、連携方法等)の 検討 ・自動運転車両の導入にかかる調整(運行委託、行政と の役割分担等) ・各施策の販売促進(広報、プロモーション) ・各施策のチケット販売(対面、WEB)
タクシー事業者	・自動運転車両 (※完全自動運転以外 の場合)	・タクシーの運行 ・自動運転車両の導入にかかる調整(運行委託、行政と の役割分担等)
モノレール事業者	・共通バス ・クレジットカード決済	・モノレールの運行 ・各施策の具体的内容(サービス形態、連携方法等)の 検討 ・各施策の販売促進(広報、プロモーション) ・各施策のチケット販売(対面、WEB)
旅行会社	・共通バス	・共通バスの販売促進(広報、プロモーション) ・共通バスのチケット販売(対面、WEB)
シャトルバス事業者	・シャトルバス	・シャトルバスの運行 ・シャトルバス販売促進(広報、プロモーション)
観光・宿泊施設管理者	・シャトルバス ・カーシェア連携	・各施策の販売促進(広報、プロモーション) ・シャトルバスの乗降場の設置に係る調整 ・カーシェア用の駐車場の設置に係る調整
カーシェア事業者	・カーシェア連携	・カーシェアサービスの提供 ・カーシェア連携の導入にかかる調整(運行委託、行政 との役割分担等)

ステークホルダー	対象施策	主な役割
自動運転車両(フリート)事業者	・自動運転車両	・自動運転車両の運行管理、メンテナンス、システム構築等 ・自動運転車両の導入にかかる調整(運行委託、行政との役割分担等)
クレジットカード決済事業者	・クレジットカード決済	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と運用管理・メンテナンスの実施 ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・共通パスのオンライン購入システムの構築 ・各交通事業者との調整(鉄軌道と既存システムの統合、タッチ決済を活用した企画の実施等)
銀行	・全施策	・検討協議会における調整(事務局) ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政(国、地方自治体)	・全施策	・需要喚起にかかる各種支援(情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等) ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整

(3) 各施策で適用が考えられる主な補助制度

適用が考えられる補助制度について、各エリアで複数の観光施策を組み合わせる実施（パッケージ化）する観点から、

- ・日本版 MaaS 推進・支援事業（観光促進型）
- ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金
- ・インバウンド受入環境整備高度化事業

の適用を想定する。

各施策で適用が想定される補助制度の概要と対象施策との関係について以下の表に示す。

表 各施策で適用が考えられる補助制度の概要と対象施策の関係

補助制度名	実施機関	各施策で関係する補助内容	補助率	適用が想定される施策
日本版 MaaS 推進・支援事業（観光促進型） ^{注1）}	国土交通省	・システム開発に要する経費 ・端末整備に要する経費 ・実証運行費	・補助率：2/3	・共通パス ・クレジットカード決済
交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金 ^{注2）}	国土交通省（事務局：交通 DX・GX 事務局）	・各種システム ・決済機器の導入 ・新たな取組の実証運行に要する経費	・補助率：1/3～2/3	・共通パス ・自動運転車両 ・クレジットカード決済
インバウンド受入環境整備高度化事業 ^{注3）}	観光庁	・多様な移動手段の整備 ・先進的決済環境の整備	・補助率：1/2 等	・共通パス ・シャトルバス ・カーシェア連携 ・クレジットカード決済

注1：日本版 MaaS 推進・支援事業（観光促進型）の概要は以下の WEB サイトをもとに記載

- ・ https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000247.html
- ・ <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001863887.pdf>

注2：交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金の概要は以下の WEB サイトをもとに記載

- ・ <https://www.kotsu-dxgx-hojo.go.jp/menu#dx-gx>
- ・ <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001977148.docx>

注3：インバウンド受入環境整備高度化事業の概要は以下の WEB サイトをもとに記載

- ・ https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/ukeire/kankochi/shien/kodoka.html
- ・ <https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001909639.pdf>

(4) 各エリアで想定される実施スキームの検討

- (1) 各施策で想定されるステークホルダーの整理
- (2) 各施策のステークホルダーが果たす役割
- (3) 各施策で適用が考えられる主な補助制度

を踏まえ、各エリアで想定される実施スキームを検討した。

本調査で検討した複数の需要喚起方策を組み合わせるには、多様な関係者が参画する検討協議会の設置が望ましい。そのため、全てのエリアのステークホルダーに銀行（事務局）及び行政（国、地方自治体）を想定した。

補助制度については、各エリアで複数の需要喚起方策を組み合わせるため、すべてのエリアにおいて(3)で整理した3つの補助制度の適用を想定した。

1) 旭橋・久茂地周辺エリア（実施方策：共通バス、クレジットカード決済）

旭橋・久茂地周辺エリア（実施方策：共通バス、クレジットカード決済）で想定される実施スキームを以下の表に示す。なお、ステークホルダーの例についても、以下の参考事例をもとに整理した。

参考事例：共通バス→沖縄路線バス周遊バス（沖縄県）

：クレジットカード決済→タッチ決済サービス（沖縄県）

なお、ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。（以下、他のエリアも同様）

表 旭橋・久茂地周辺エリアで想定される実施スキーム

ステークホルダー	例（注）	主な役割
交通事業者 ・鉄軌道 ・路線バス ・モノレール	【実施主体】 ・（鉄軌道事業者） ・沖縄路線バス4社 ・沖縄都市モノレール	・鉄軌道、路線バス、モノレールの運行 ・共通バスの具体的内容の検討（価格設定、販売方法、決済方法、利益の清算等） ・共通バスの販売促進（広報、プロモーション） ・共通バスのチケット販売（対面、WEB） ・クレジットカード事業者との調整（タッチ決済対応設備の整備、タッチ決済を活用した企画の実施等）
クレジットカード決済事業者	・QUADRAC ・三井住友カード 等	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と管理、メンテナンス ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・共通バスのオンライン購入システムの構築 ・交通事業者との調整（既存システムとの統合等）
旅行会社	・沖縄 JTB 等	・共通バスの販売促進（広報、プロモーション） ・共通バスのチケット販売（対面、WEB）
銀行	・琉球銀行 等	・検討協議会における調整（事務局） ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政（国、地方自治体）	・国及び沖縄県 ・那覇市	・需要喚起にかかる各種支援（情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等） ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整
【適用が考えられる主な補助制度】 ・日本版 MaaS 推進・支援事業（観光促進型）【補助率 2/3】 ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金【補助率 1/3～2/3】 ・インバウンド受入環境整備高度化事業【補助率 1/2 等】		

（注）ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。

2) 新都心周辺エリア（実施方策：シャトルバス、クレジットカード決済）

新都心周辺エリア（実施方策：シャトルバス、クレジットカード決済）で想定される実施スキームを以下の表に示す。ステークホルダーの例は、以下の参考事例をもとに整理した。

参考事例：シャトルバス→ジャングリア沖縄（沖縄県）

：クレジットカード決済→タッチ決済サービス（沖縄県）

表 新都心周辺エリアで想定される実施スキーム

ステークホルダー	例 ^(注)	主な役割
交通事業者 ・鉄軌道 ・シャトルバス	【実施主体】 ・(鉄軌道事業者) ・沖縄路線バス4社	・鉄軌道、シャトルバスの運行 ・シャトルバスの具体的内容の検討(価格設定、販売方法、決済方法、利益の清算、運行ルート、運行サービス等) ・シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・シャトルバスのチケット販売(対面、WEB) ・クレジットカード事業者との調整(タッチ決済対応設備の整備、タッチ決済を活用した企画の実施等)
観光施設管理者	・サンエー ・那覇市 等	・シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・シャトルバスのチケット販売(対面、WEB) ・シャトルバスの乗降場の設置に係る調整
クレジットカード決済事業者	・QUADRAC ・三井住友カード 等	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と管理、メンテナンス ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・シャトルバスのチケットのオンライン購入システムの構築 ・交通事業者との調整(既存システムとの統合等)
銀行	・琉球銀行 等	・検討協議会における調整(事務局) ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政(国、地方自治体)	・国及び沖縄県 ・那覇市	・需要喚起にかかる各種支援(情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等) ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整
【適用が考えられる主な補助制度】 ・日本版 MaaS 推進・支援事業(観光促進型)【補助率 2/3】 ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金【補助率 1/3～2/3】 ・インバウンド受入環境整備高度化事業【補助率 1/2 等】		

(注) ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。

3) 豊見城周辺エリア（実施方策：共通バス、シャトルバス、クレジットカード決済）

豊見城周辺エリア（実施方策：共通バス、シャトルバス、クレジットカード決済）で想定される実施スキームを以下の表に示す。ステークホルダーの例は、以下の参考事例をもとに整理した。

参考事例：共通バス→沖縄路線バス周遊バス（沖縄県）

：シャトルバス→ジャングリアエクスプレス（沖縄県）

：クレジットカード決済→タッチ決済サービス（沖縄県）

表 豊見城周辺エリアで想定される実施スキーム

ステークホルダー	例 ^(注)	主な役割
交通事業者 ・鉄軌道 ・路線バス ・シャトルバス事業者	【実施主体】 ・(鉄軌道事業者) ・沖縄路線バス4社	・鉄軌道、路線バス、シャトルバスの運行 ・共通バス、シャトルバスの具体的内容の検討(価格設定、販売方法、決済方法、利益の清算、運行ルート、運行サービス等) ・共通バス、シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・共通バス、シャトルバスのチケット販売(対面、WEB) ・クレジットカード事業者との調整(タッチ決済対応設備の整備、タッチ決済を活用した企画の実施等)
観光施設管理者	・大和ハウス RM ・リゾート琉球 等	・共通バス、シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・共通バス、シャトルバスのチケット販売(対面、WEB) ・シャトルバスの乗降場の設置に係る調整
クレジットカード決済事業者	・QUADRAC ・三井住友カード 等	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と管理、メンテナンス ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・共通バス、シャトルバスのチケットのオンライン購入システムの構築 ・交通事業者との調整(既存システムとの統合等)
旅行会社	・沖縄 JTB 等	・共通バス、シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・共通バス、シャトルバスのチケット販売(対面、WEB)
銀行	・琉球銀行 等	・検討協議会における調整(事務局) ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政(国、地方自治体)	・国及び沖縄県 ・豊見城市	・需要喚起にかかる各種支援(情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等) ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整
【適用が考えられる主な補助制度】 ・日本版 MaaS 推進・支援事業(観光促進型)【補助率 2/3】 ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金【補助率 1/3～2/3】 ・インバウンド受入環境整備高度化事業【補助率 1/2 等】		

(注) ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。

4) 恩納周辺エリア（実施方策：シャトルバス、自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）

恩納周辺エリア（実施方策：シャトルバス、自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）で想定される実施スキームを以下の表に示す。ステークホルダーの例は、以下の参考事例をもとに整理した。

参考事例：シャトルバス→ジャングリアエクスプレス（沖縄県）

：自動運転車両→下田地区における自動運転車両（社会実験）（静岡県）

：カーシェア連携→カーシェアステーション（福井県）

：クレジットカード決済→タッチ決済サービス（沖縄県）

表 恩納周辺エリアで想定される実施スキーム

ステークホルダー	例 ^(注)	主な役割
交通事業者 ・鉄軌道 ・シャトルバス (※完全自動運転以外の場合)	【実施主体】 ・(鉄軌道事業者) ・沖縄路線バス4社	・鉄軌道、シャトルバスの運行 ・シャトルバスの具体的内容の検討(価格設定、販売方法、決済方法、利益の清算、運行ルート、運行サービス等) ・シャトルバスの販売促進(広報、プロモーション) ・シャトルバスのチケット販売(対面、WEB) ・クレジットカード事業者との調整(タッチ決済対応設備の整備、タッチ決済を活用した企画の実施等)
観光、宿泊施設 管理者	・ONNA ・ホテルムーンビーチ 等	・各施策の販売促進(広報、プロモーション) ・シャトルバスの乗降場の設置に係る調整 ・カーシェア用の駐車場の設置に係る調整
自動運転車両(フリート)事業者	・ソリトンシステムズ 等	・自動運転車両の導入にかかる調整(運行委託、行政との役割分担等)
カーシェア事業者	・トヨタ(トヨタシェア) 等	・カーシェアサービスの提供 ・カーシェア連携の導入にかかる調整(運行委託、行政との役割分担等)
クレジットカード決済事業者	・QUADRAC ・三井住友カード 等	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と管理、メンテナンス ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・シャトルバスのチケット、カーシェアのオンライン購入・予約システムの構築 ・交通事業者との調整(既存システムとの統合等)
銀行	・琉球銀行 等	・検討協議会における調整(事務局) ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政(国、地方自治体)	・国及び沖縄県 ・恩納村	・需要喚起にかかる各種支援(情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等) ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整
【適用が考えられる主な補助制度】 ・日本版 MaaS 推進・支援事業(観光促進型)【補助率 2/3】 ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金【補助率 1/3～2/3】 ・インバウンド受入環境整備高度化事業【補助率 1/2 等】		

(注) ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。

5) 名護・本部周辺エリア（実施方策：自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）

名護・本部周辺エリア（実施方策：自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）で想定される実施スキームを以下の表に示す。ステークホルダーの例は、以下の参考事例をもとに整理した。

参考事例：自動運転車両→下田地区における自動運転車両（社会実験）（静岡県）

：カーシェア連携→カーシェアステーション（福井県）

：クレジットカード決済→タッチ決済サービス（沖縄県）

表 名護・本部周辺エリアで想定される実施スキーム

ステークホルダー	例（注）	主な役割
交通事業者 ・鉄軌道 ・路線バス（※） ・タクシー（※） ※完全自動運転 以外の場合）	【実施主体】 ・（鉄軌道事業者） ・沖縄路線バス4社 ・タクシー事業者	・鉄軌道、路線バス、タクシーの運行 ・自動運転車両の導入にかかる調整（運行委託、行政との役割分担等） ・クレジットカード事業者との調整（タッチ決済対応設備の整備、タッチ決済を活用した企画の実施等）
観光施設管理者	・観光施設管理者	・自動運転車両用の停留所設置に係る調整 ・カーシェア用の駐車場の設置に係る調整
自動運転車両（フリート）事業者	・ソリトシステムズ等	・自動運転車両の導入にかかる調整（運行委託、行政との役割分担等）
カーシェア事業者	・トヨタ（トヨタシェア）等	・カーシェアサービスの提供 ・カーシェア連携の導入にかかる調整（運行委託、行政との役割分担等）
クレジットカード決済事業者	・QUADRAC ・三井住友カード 等	・クレジットカード決済及び認証に関するプラットフォーム構築と管理、メンテナンス ・キャッシュレス決済導入支援・認知プロモーション ・キャッシュレス決済用端末及びシステムの開発・提供 ・自動運転車両、カーシェアのオンライン予約システムの構築 ・交通事業者との調整（既存システムとの統合等）
銀行	・琉球銀行 等	・検討協議会における調整（事務局） ・クレジットカード決済にかかる各種業務
行政（国、地方自治体）	・国及び沖縄県 ・名護市 ・本部町	・需要喚起にかかる各種支援（情報提供、企画に対する助言、運行事業者との調整等） ・補助制度申請に関する助言や、国や庁内関係部署との調整 ・検討協議会における助言、調整
【適用が考えられる主な補助制度】 ・日本版 MaaS 推進・支援事業（観光促進型）【補助率 2/3】 ・交通 DX・GX による経営改善支援事業費補助金【補助率 1/3～2/3】 ・インバウンド受入環境整備高度化事業【補助率 1/2 等】		

（注）ここで整理した事業者は本調査で事例をもとに仮に設定した事業者であり、各事業者に実際の実施可能性を確認したものではなく、施策を実施することになった場合にも実施依頼を想定しているものではない。

5.5.4 需要喚起方策の実施に向けた課題及び今後の検討の方向性のとりまとめ

他地域の事例や各エリアにおける既存インフラの現状を踏まえ、各エリアにおける需要喚起方策の実施に向けた課題及び今後の検討の方向性をとりまとめる。

(1) 旭橋・久茂地周辺エリア（実施方策：共通バス、クレジットカード決済）

1) 通算運賃による割引制度の検討

共通バスは、路線バス、モノレールで既に「沖縄路線バス周遊パス」として実用化されている。早期の施策実施に向けては、この共通バスに鉄軌道を統合し、鉄軌道を含めた通算運賃による割引制度を検討することが必要と考えられる。

2) 既存事業者との決済システムの統合

クレジットカード決済は、路線バスやモノレールで既にクレジットカードによるタッチ決済システムが実用化されている。早期の施策実施に向けては、この決済システムに鉄軌道の決済システムを統合し、既存事業者と共通で利用できる決済システムを検討することが必要と考えられる。

(2) 新都心周辺エリア（実施方策：シャトルバス、クレジットカード決済）

1) 既存交通事業者と観光施設管理者との連携（バス停設置 等）

シャトルバス運行には、エリア内を運行する既存の路線バス事業者のノウハウを活用（ルート選定、運行委託等）することが必要と考えられる。また既存交通事業者や「DFS（免税店）」や「県立博物館・美術館」等の管理者と、駅前や施設内のバス停設置等について合意形成を図り、連携することが必要と考えられる。

2) 既存事業者との決済システムの統合

シャトルバスにおいても、共通バスと同様に、路線バスで既に導入されているクレジットカード決済システムを有効活用し、鉄軌道の決済システムと統合することが必要と考えられる。

(3) 豊見城周辺エリア（実施方策：共通バス、シャトルバス、クレジットカード決済）

1) 既存交通事業者と観光施設管理者との連携（バス停設置 等）

シャトルバス運行には、「アウトレットモールあしびなー」や「瀬長島ウミカジテラス」等点在する施設を効率的に結ぶため、既存の路線バス事業者のネットワークを活用すること（ルート選定、運行委託等）が必要と考えられる。また鉄軌道駅と主要観光施設では、既存交通事業者や観光施設管理者と、新たなバス停の設置等について合意形成を図り、連携することが必要と考えられる。

2) 通算運賃による割引制度の検討

共通バスは、路線バス、モノレールで既に「沖縄路線バス周遊バス」として実用化されている。早期の施策実施に向けては、この共通バスに鉄軌道を統合し、鉄軌道を含めた通算運賃を検討することが必要と考えられる。

特に、本エリアは「アウトレットモールあしびなー」や「瀬長島ウミカジテラス」等の観光施設が点在しているため、これらの施設の入場料割引も併せることで複数の観光施設の回遊性向上が期待できる。

3) 既存事業者との決済システムの統合

クレジットカード決済は、路線バスやモノレールで既にクレジットカードによるタッチ決済システムが実用化されている。早期の施策実施に向けては、この決済システムに鉄軌道の決済システムを統合し、既存事業者と共通で利用できる決済システムを検討することが必要と考えられる。

(4) 恩納周辺エリア（実施方策:シャトルバス、自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）

1) 観光・宿泊施設管理者との連携(バス停設置、カーシェア駐車場設置 等)

シャトルバス運行及びカーシェア連携を行うため、「おんなの駅なかゆくい市場」や各リゾートホテルの管理者と施設内のバス停設置やカーシェア駐車場設置等について合意形成を図り、連携することが必要と考えられる。

2) 自動運転車両導入に向けた合意形成(運行ルート、機能レベル等)

AI オンデマンド運行による自動運転車両導入には、同エリアで実施した実証実験「恩納村内オンデマンド交通」の知見を活用しつつ、段階的な実証実験を通じて、地域住民や観光・宿泊施設管理者と具体的なサービス形態（運行ルート、機能レベル 等）について合意形成を図ることが必要と考えられる。

3) カーシェア駐車場の確保

カーシェア連携は、福井県内で鉄道と連携した「カーシェアステーション」を展開するトヨタシェアをはじめとして、恩納村内に既に複数のカーシェア事業者が存在している。早期の施策実施に向けては、これらの事業者と連携し、観光施設管理者と鉄軌道駅周辺や主要観光施設でのカーシェア駐車場の確保について合意形成を図ることが必要と考えられる。

4) 既存事業者との決済システムの統合

クレジットカード決済は、路線バスやモノレールで既にクレジットカードによるタッチ決済システムが実用化されている。早期の施策実施に向けては、この決済システムに鉄軌道の決済システムを統合し、既存事業者と共通で利用できる決済システムを検討することが必要と考えられる。

(5) 名護・本部周辺エリア（実施方策：自動運転車両、カーシェア連携、クレジットカード決済）

1) 自動運転車両導入に向けた合意形成（運行ルート、機能レベル等）

AI オンデマンド運行による自動運転車両導入には、同エリアで実施した実証実験「観光周遊バス（本部町）」の知見を活用しつつ、段階的な実証実験を通じて、地域住民や観光施設管理者と具体的なサービス形態（運行ルート、機能レベル 等）について合意形成を図ることが必要と考えられる。

2) カーシェア駐車場の確保

カーシェア連携は、福井県内で鉄道と連携した「カーシェアステーション」を展開するトヨタシェアをはじめとして、名護市内に既に複数のカーシェア事業者が存在している。早期の施策実施に向けては、これらの事業者と連携し、観光施設管理者と鉄軌道駅周辺や主要観光施設でのカーシェア駐車場の確保について合意形成を図ることが必要と考えられる。また名護駅周辺には名護市民ふれあい広場、名護漁港、本部港といった公有地があるため、カーシェア駐車場スペースの貸与等の官民連携も検討することが必要と考えられる。

特に、本エリアは観光施設が名護市と本部町内の広範囲に分布しているため、鉄軌道駅周辺での乗り捨て利用（ワンウェイ利用）の導入も併せて検討することで、鉄軌道と連携した複数の観光施設の回遊性向上が期待できる。

3) 既存事業者との決済システムの統合

クレジットカード決済は、路線バスやモノレールで既にクレジットカードによるタッチ決済システムが実用化されている。早期の施策実施に向けては、この決済システムに鉄軌道の決済システムを統合し、既存事業者と共通で利用できる決済システムを検討することが必要と考えられる。

5.6 令和7年度調査のまとめ

令和7年度調査では、令和6年度調査で抽出された需要喚起方策等の深度化を目的として、都心部・郊外部のそれぞれで5つのケーススタディエリアを抽出し、その上で、各エリアで相乗効果が見込まれる需要喚起方策等の組み合わせと実施スキームを検討した。

本調査の成果として、各エリアで単一の施策にとどまらず、「共通パス×クレジットカード決済」による乗換利便性の向上や、「自動運転車両×カーシェア連携」によるフィーダー交通の確保等、相乗効果が見込まれる組み合わせと実施スキーム（ステークホルダーの役割分担等）を具体化した。（※検討結果は次頁表参照）

一方、検討対象とした需要喚起方策等は一部のエリアで既に実用化されていることが判明した。そのため、今後の課題と検討の方向性を以下のとおりに整理した。

① 鉄軌道と既存の交通事業者のシステム統合と連携運用

早期の施策実施に向けては、一部のエリアで実用化されているインフラを有効活用し、新たに整備される鉄軌道と既存の交通事業者間での技術面や事務面での統合（システム統合や、運用面の連携体制構築等）が必要と考えられる。

② 導入可能性のある需要喚起方策等の追加

鉄軌道の開業時期が数年先となることを踏まえると、現在検討している施策が陳腐化するリスクも考えられ、今後の検討では将来を見据え、現在実用化されていない新技術等の導入可能性についても調査することが考えられる。

③ 県民の需要喚起方策等の深度化

本調査では令和6年度調査で検討した観光来訪者向けの需要喚起方策等について深度化調査を実施したが、令和6年度調査で検討した県民の日常の通勤・通学等の移動を対象とした需要喚起方策等（パーク&ライド駐車場、周遊パスの発行等）についても同様に調査の深度化を図ることが考えられる。

表 各エリアで相乗効果が見込まれる需要喚起方策等の組み合わせと実施スキーム

	①旭橋・久茂地周辺エリア	②新都心周辺エリア	③豊見城周辺エリア	④恩納周辺エリア	⑤名護・本部周辺エリア
現状	- 複数の観光施設が広範囲に分布 - 既存公共交通(路線バス、モノレール)が充実	- 複数の観光施設が連坦(近接)して分布 - 駅から観光施設までの距離が遠い	- 複数の観光施設が広範囲に分布 - 駅から観光施設までの距離が遠い - 既存公共交通(路線バス)が充実	- 駅から観光施設までの距離が遠い - 複数の宿泊施設が連坦(近接)して分布 - 人口集積や交通需要が少ない - 空港からの距離が遠い(北部地域)	- 駅から遠い場所に複数の観光施設が広範囲で分布 - 人口集積や交通需要が少ない - 空港からの距離が遠い(北部地域)
実施施策	- 共通バス - クレジットカード決済	- シャトルバス - クレジットカード決済	- シャトルバス - 共通バス - クレジットカード決済	- シャトルバス - 自動運転車両 - カーシェア連携 - クレジットカード決済	- 自動運転車両 - カーシェア連携 - クレジットカード決済
主な期待効果	- 複数の観光施設への回遊性の向上 - 運賃割引や支払い手続き解消による乗継利便性の向上 等	- 近接する観光施設へのアクセス利便性の向上 - 支払い手続き解消による乗継利便性の向上 等	- 複数の観光施設への回遊性向上 - 運賃割引や支払い手続き解消による乗継利便性の向上 等	- 交通需要が少ない地域でのレンタカー以外のフィーダー交通の確保 - 駅から観光施設や宿泊施設へのアクセス交通手段の確保 - レンタカー発着地のシフトによる中南部地域でのレンタカー利用の減少 等	- 交通需要が少ない地域でのレンタカー以外のフィーダー交通の確保 - レンタカー発着地のシフトによる中南部地域でのレンタカー利用の減少 - 複数の観光施設への回遊性向上 等
ステークホルダー 想定される	- 鉄軌道、路線バス、モノレール事業者 - クレジットカード決済事業者 - 旅行会社 - 銀行	- 鉄軌道、シャトルバス事業者 - 観光施設管理者 - クレジットカード決済事業者 - 銀行	- 鉄軌道、シャトルバス事業者 - 観光施設管理者 - クレジットカード決済事業者 - 旅行会社 - 銀行	- 鉄軌道、シャトルバス事業者 - 観光、宿泊施設管理者 - 自動運転車両(フリード)事業者 - カーシェア事業者 - クレジットカード決済事業者 - 銀行	- 鉄軌道、路線バス、タクシー事業者 - 観光施設管理者 - 自動運転車両(フリード)事業者 - カーシェア事業者 - クレジットカード決済事業者 - 銀行
今後の検討課題	- 通算運賃による割引制度の検討 - 既存事業者との決済システムの統合 等	- 既存交通事業、観光施設管理者との連携(バス停設置 等) - 既存事業者との決済システムの統合 等	- 既存交通事業、観光施設管理者との連携(バス停設置 等) - 通算運賃による割引制度の検討 - 既存事業者との決済システムの統合 等	- 観光・宿泊施設管理者との連携(バス停設置、カーシェア駐車場 等) - 自動運転車両導入に向けた合意形成(運行ルート、機能レベル 等) - 既存事業者との決済システムの統合 等	- 自動運転車両導入に向けた合意形成(運行ルート、機能レベル 等) - カーシェア駐車場の確保 - 既存事業者との決済システムの統合 等