

5. 意識調査結果のとりまとめ

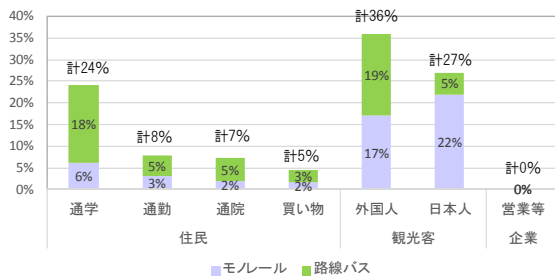
5-1 現状の移動実態の把握

(1) 現状の利用状況

観光客は公共交通を3~4割程度利用しているが、住民、企業は通学を除くと、利用率は1割未満と低い水準にとどまっている。

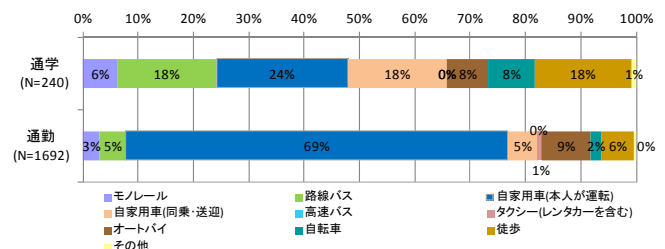
- 住民は、通学目的(15歳以上が対象)で24%の方が公共交通(モノレール・バス)を利用しているが、通勤目的では8%、通院目的では7%、買い物目的では5%とその他の移動目的では、利用率が低くなっている。
- 企業の営業・打ち合わせ等の移動において公共交通はほとんど利用されていない。
- なお、通学目的での移動手段としては、「自家用車(自分で運転)」が24%、「自家用車(同乗・送迎)」が18%と合わせて42%が自動車利用となっている。
- 一方、観光客は、公共交通の利用率が高く、特に、那覇市内では外国人の48%、日本人の31%が公共交通を利用している。ただし、その他の方面では公共交通の利用率は低下し、日本人の75%以上はレンタカーを利用している。

図 1-7.属性・目的別公共交通の利用状況



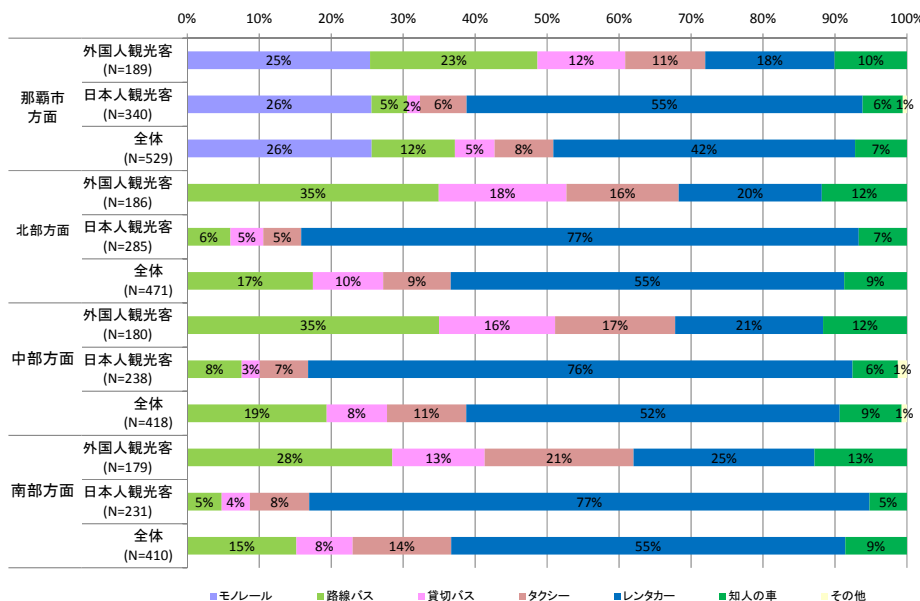
資料: 各種調査

図 1-8.通学・通勤目的での利用交通手段



資料: 県民調査

図 1-9.観光客の方面別交通手段



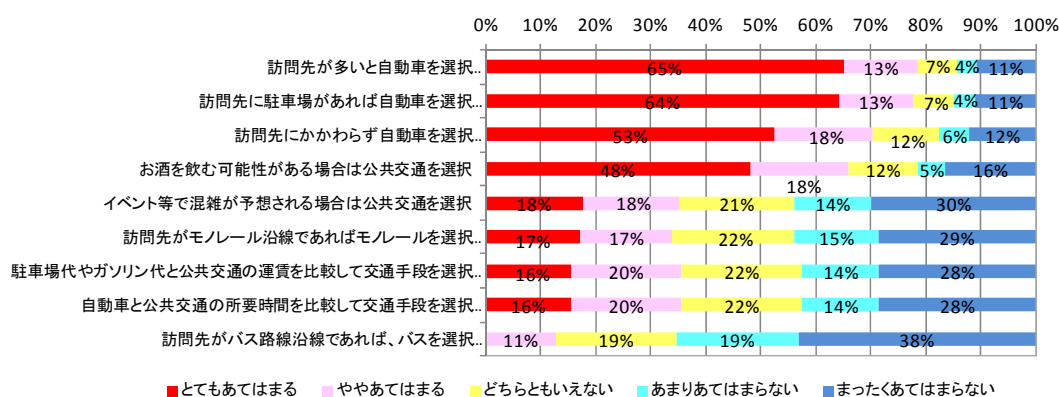
資料: 観光客調査

(2)交通手段の選択状況

多くの住民や企業は、移動の際、公共交通手段との比較選択をあまり行わずに、習慣的に自動車利用を選択している状況がうかがえる。

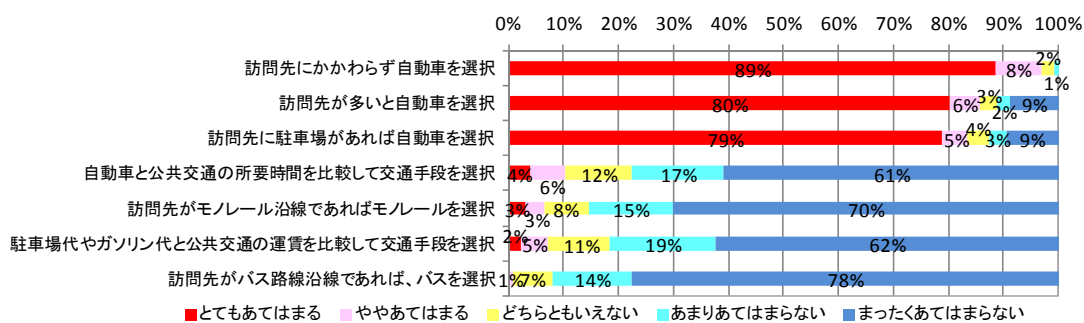
- 住民の53%、企業の89%は、「訪問先にかかわらず自動車を選択」という設問に対し、「とてもあてはまる」と回答、さらに、「訪問先が多いと自動車を選択」、「訪問先に駐車場があれば自動車を選択」については、住民の64~65%、企業の79~80%が「とてもあてはまる」と回答しており、公共交通よりも優先的に自動車を選択されている。
- 観光客は、外国人、日本人ともに「移動が楽」、「費用が安かった」、「移動時間が短かった」という理由でレンタカーを利用している方が多くなっている。

図 1-10.住民の交通手段の選択状況



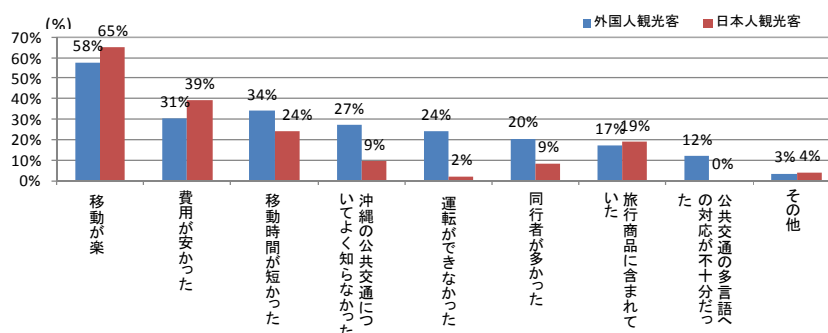
資料: 県民調査

図 1-11.企業(営業・打ち合わせ・会議・出張等の移動)の交通手段の選択状況



資料: 企業調査

図 1-12.レンタカー利用者の沖縄本島での交通手段の選択理由



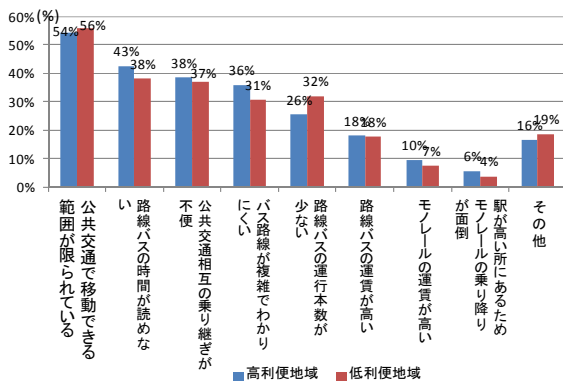
資料: 観光客調査

5-2 既存の公共交通の問題点

住民、観光客、企業ともに、公共交通利用の問題点として、公共交通での移動範囲をあげている。

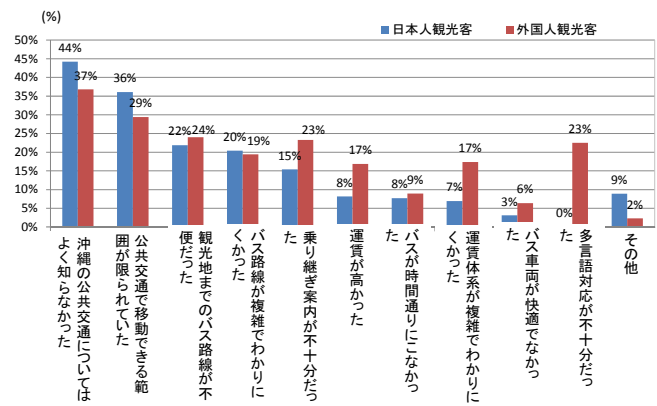
- 住民の方からは、「公共交通で移動できる範囲が限られている」、「路線バスの時間が読めない」といった指摘が多く、公共交通での移動範囲の狭さと移動時間の制約が大きな問題となっている。
- 高利便地域と低利便地域を比較すると、低利便地域は「路線バスの運行本数が少ない」といった公共交通のサービス水準に関する指摘が多いのに対し、高利便地域は「バス路線が複雑でわかりにくい」、「公共交通の乗り継ぎが不便」といった複雑な公共交通ネットワークに起因する指摘が多い傾向になっている。
- 観光客からも、「沖縄の公共交通についてはよく知らなかった」という意見に次いで、「公共交通で移動できる範囲が限られていた」という指摘が多くなっている。また、外国人観光客からは「多言語対応が不十分だった」という指摘が23%の方から寄せられている。
- 同様に、企業からも「公共交通で移動できる範囲が限られている」という指摘が64%と多く、その他では「路線バスの時間が読めない」という指摘が多くなっている。

図 1-13.公共交通利用の問題点(住民)



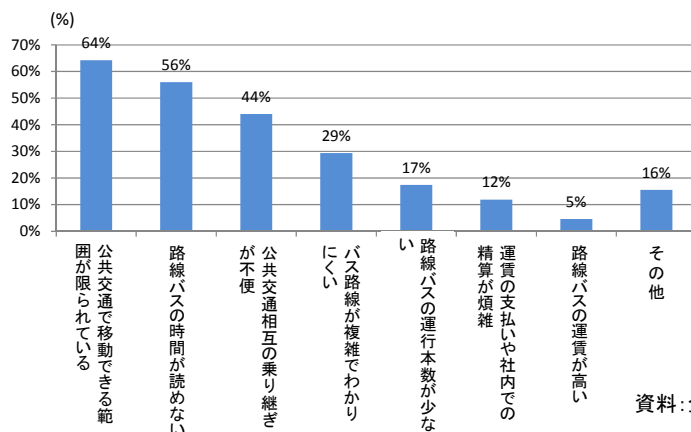
資料: 県民調査

図 1-14.公共交通利用の問題点(観光客)



資料: 観光客調査

図 1-15.公共交通利用の問題点(企業)



資料: 企業調査

5-3 鉄軌道の利用意向と利用条件

(1) 鉄軌道の利用意向(旅客)

住民、企業の過半数、観光客の6～9割が鉄軌道の利用意向を示している。

- 「現時点でわからない」と回答している方が沿線住民、企業ともに3割前後を占めている。
- 住民の利用意向は、通勤通学よりも、買い物・レジャーの方が高く、66%の方が「条件がよければ利用すると思う」と回答している。
- 観光客は、6～9割の方が「条件がよければ利用すると思う」と利用意向が高く、外国人と日本人ともに、沖縄への来訪ありと来訪なしでは、来訪ありの方が利用意向は高くなっている。
- 企業の営業などの移動においては55%が「条件がよければ利用すると思う」と回答している。
- なお、現在、通勤通学で公共交通を利用している方の76%が「条件がよければ利用すると思う」と回答している。

図 1-16.住民の鉄軌道の利用意向

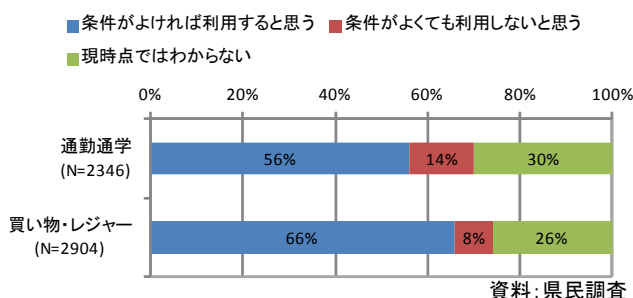


図 1-17.観光客の鉄軌道の利用可能性

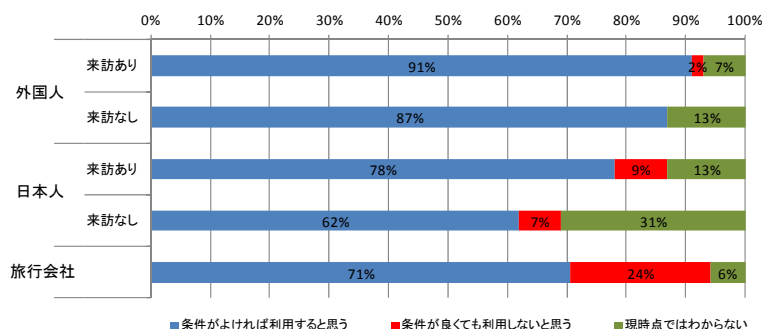


図 1-18.企業の鉄軌道の利用可能性

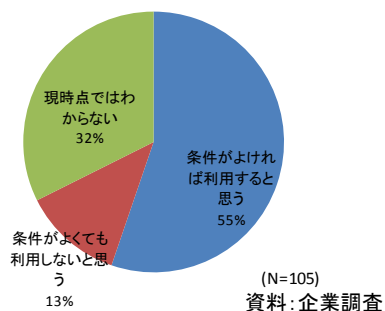
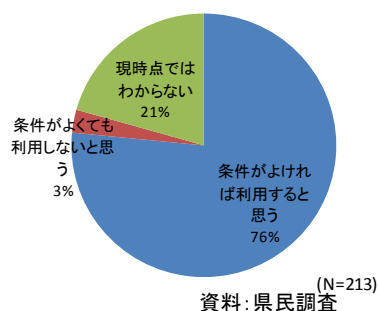


図 1-19.通勤通学での公共交通利用者の鉄軌道利用意向



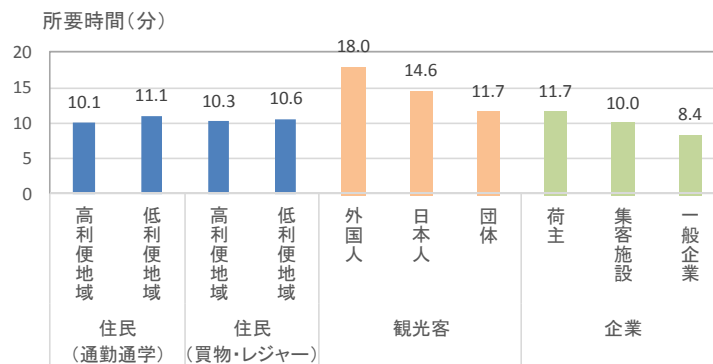
(2)鉄軌道の利用条件(旅客)

1)全体的な傾向

鉄軌道利用の条件は、駅までの徒歩での所要時間が10～15分、運行間隔が15～20分に1本であり、住民、企業よりも観光客の方が利用のための条件は緩やかな傾向になっている。

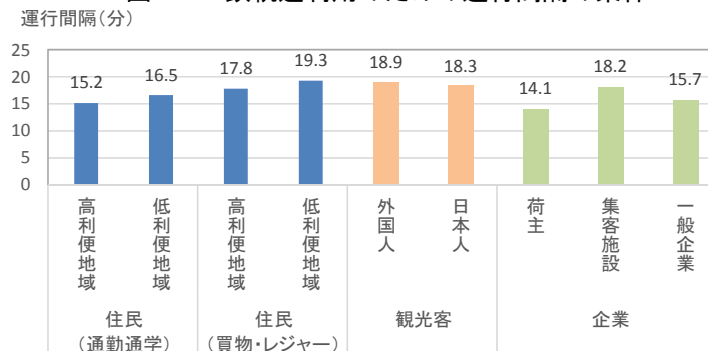
- 鉄軌道利用のための最寄り駅までの徒歩での所要時間は、住民は移動目的、高利便地域、低利便地域にかかわらず平均10分前後、企業も平均8～12分と10分前後となっているのに対し、観光客は団体客が12分と短いものの、外国人が18分、日本人が15分と住民、企業よりも利用のための条件が緩やかになっている。
- 運行間隔の条件は、住民の通勤通学目的が平均15～17分に1本、買い物・レジャー目的が平均17～19分に1本と住民の通勤通学の方が、高頻度での運行が条件として求められている。
- 観光客は平均18～19分間隔での運行、企業は業種でバラツキがあるが平均14～18分間隔での運行が条件となっている。
- 自動車が30分かかる区間における鉄軌道利用のための乗車時間の条件は、平均21～28分とバラツキがあり、住民、一般企業は平均21～22分と条件が厳しくなっている。
- 10km区間における運賃の条件は、住民や企業が300円前後、観光客が330～480円となっている。
- 駅では、「自動車の駐車場」、「バス停」、「送迎用のスペース」の整備などが鉄軌道利用のための条件としてあげられている。

図 1-20.鉄軌道利用のため最寄り駅までの徒歩での所要時間の条件



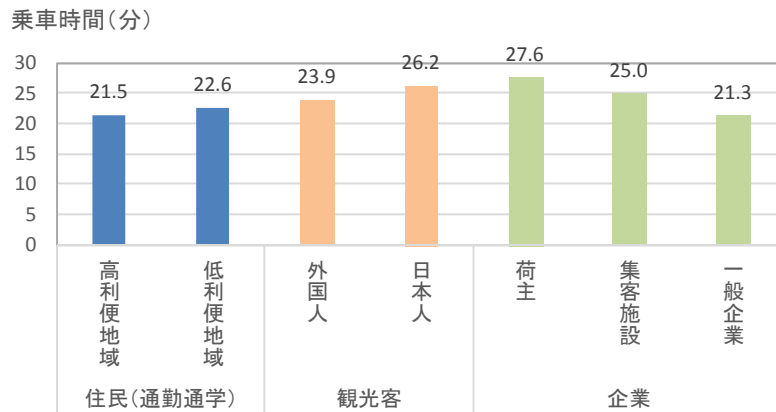
資料:各種調査

図 1-21.鉄軌道利用のための運行間隔の条件



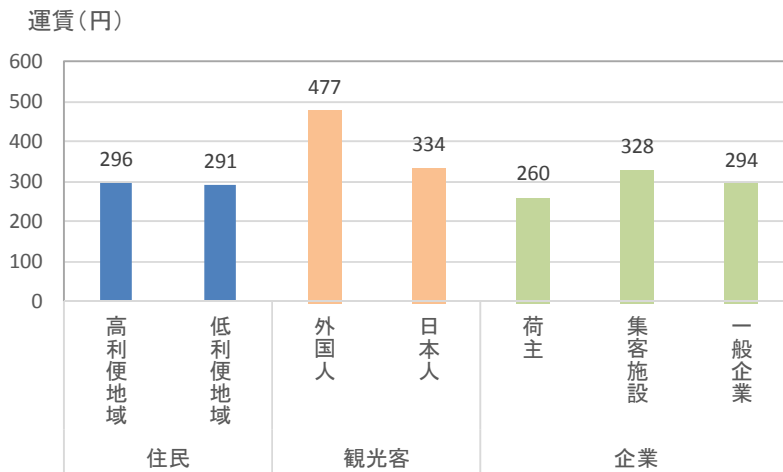
資料:各種調査

図 1-22.自動車で30分かかる区間における鉄軌道利用のための乗車時間の条件



資料:各種調査

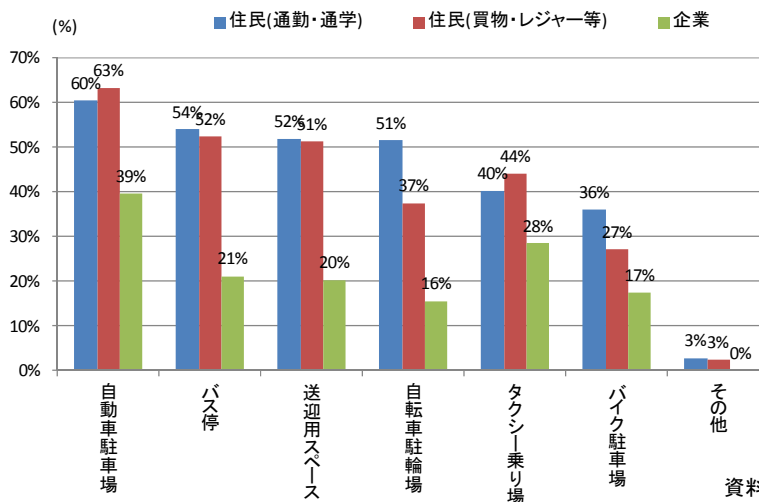
図 1-23.10km区間における鉄軌道利用のための運賃の条件



参考
10km区間の運賃
路線バス:360円
ゆいレール:320円

資料:各種調査

図 1-24.鉄軌道利用のために駅に必要な乗り継ぎ施設



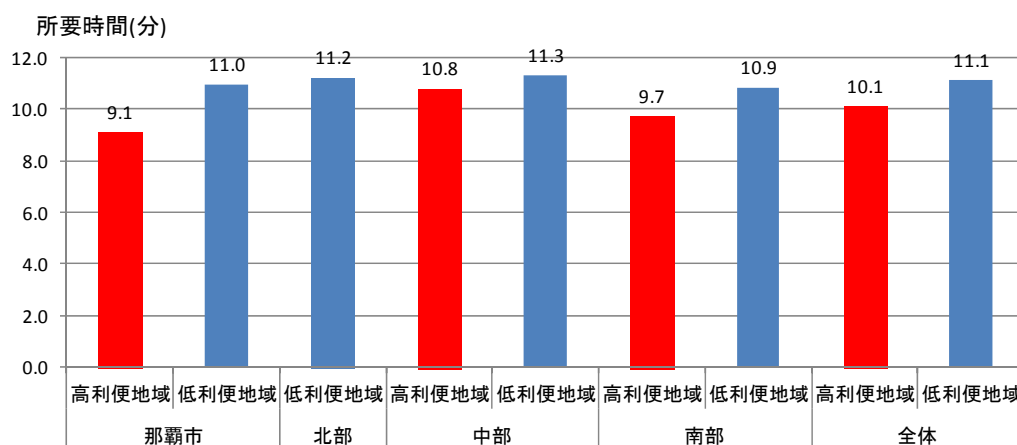
資料:各種調査

2) 旅客の利用条件の分析

現在の公共交通の利便性の高い地域ほど、駅までの所要時間や、運行間隔に対する利用条件は厳しくなっている。

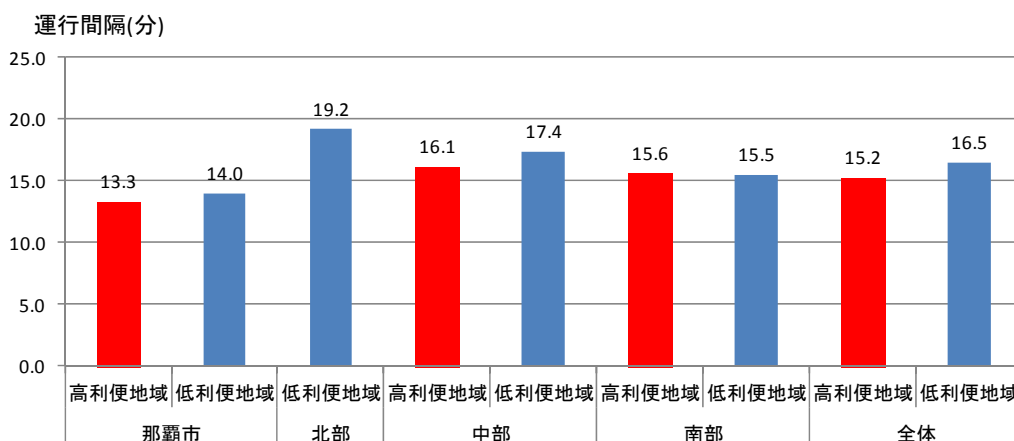
- 住民の駅までの所要時間の条件を見てみると、地域別では公共交通の利便性が最も高い那覇地域の所要時間が短く、また、那覇地域、中部地域、南部地域においては、高利便地域の方が短くなっており、公共交通のサービス水準が高い地域においては、鉄軌道に対しても高いサービス水準が求められている傾向にある。
- 同様に、運行間隔についても同じような傾向が出ており、北部地域の低利便地域の19.2分に対し、那覇地域の高利便地域では、13.3分と約6分も短い間隔での運行が求められる。

図 1-25. 居住地域別の鉄軌道利用のための最寄り駅までの所要時間の条件



資料: 県民調査

図 1-26. 居住地別の鉄軌道利用のための運行間隔の条件



資料: 県民調査

(3) 団体旅行での鉄軌道の利用可能性と利用条件

団体旅行では、中長距離の移動において利用可能性が高く、利用にあたっては団体割引運賃や、駅での乗り継ぎ施設の整備が求められている。

- 団体旅行では「那覇・空港～沖縄～名護などの中長距離の移動」、「渋滞時の空港までの移動」での利用可能性が高いと回答している旅行会社が多くなっている。
- 団体旅行で求められるサービスとして「団体割引運賃」、「駅での貸切バスとの乗り継ぎ施設」へのニーズが高くなっている。

図 1-27. 団体旅行における鉄軌道の利用可能性

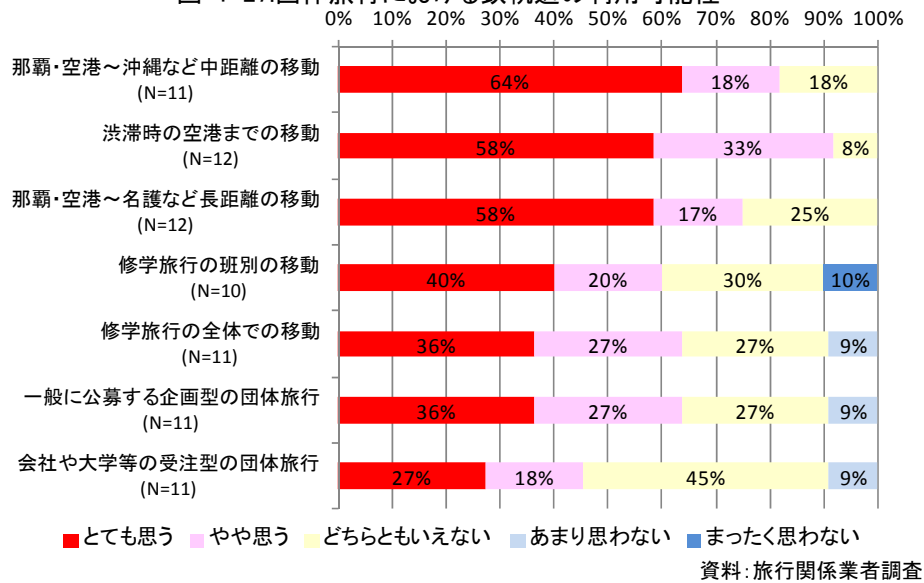
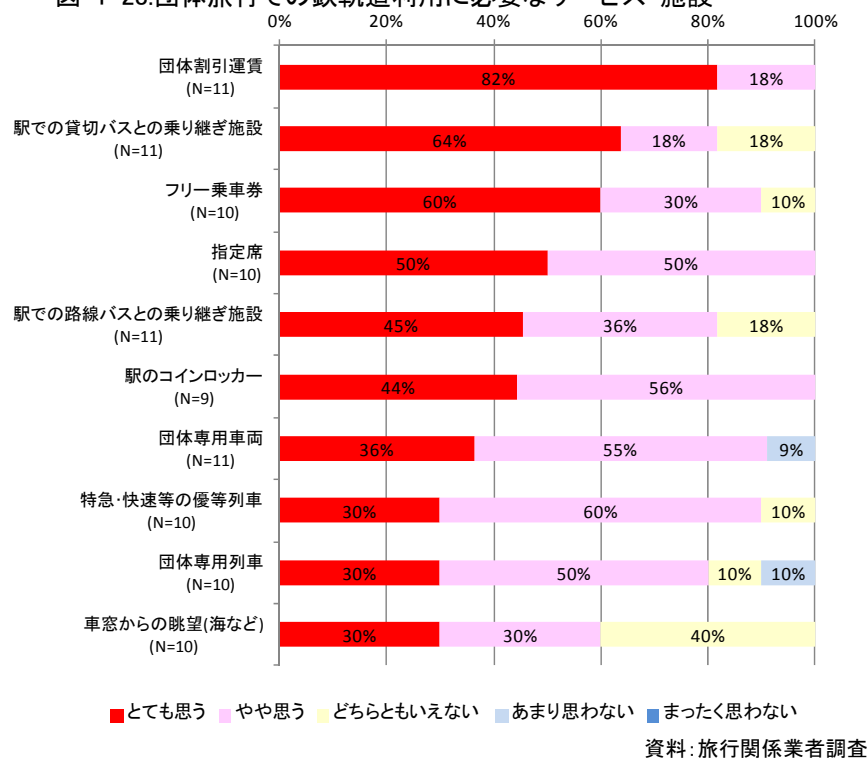


図 1-28. 団体旅行での鉄軌道利用に必要なサービス・施設



(4)貨物輸送での鉄軌道等の利用可能性と利用条件

貨物輸送で鉄軌道を利用するには、那覇港までのアクセスが確保されていることが重要な条件となる。

- 現状の貨物輸送の移動経路は、往路・復路ともに運送会社が決定しているところが多くなっている。
- 鉄軌道の貨物での利用可能性は、「現時点ではわからない」が最も高く、次いで「利用する可能性はない」が多くなっている。
- 鉄軌道の貨物での利用可能性の条件としては、荷主、運送会社ともに「南部～北部間の長距離の配送であれば、利用する可能性はある」が最も高く、その他では「那覇港までの配送のできるのであれば、利用する可能性はある」が多くなっている。
- 観光客の手荷物等の輸送については「空港又は宿泊先まで運んでくれるのであれば利用する可能性はある」との回答が最も多く、50%の旅行会社が利用する可能性を示している。

図 1-29.運送業務における移動経路の決定状況

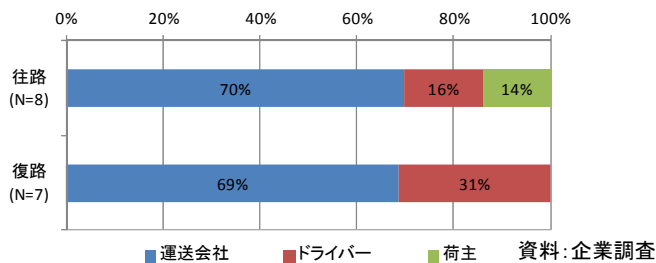


図 1-30.鉄軌道の貨物での利用可能性

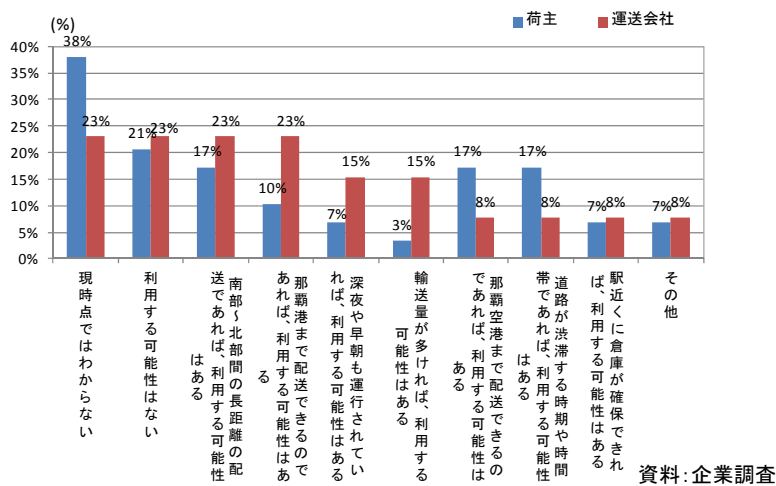
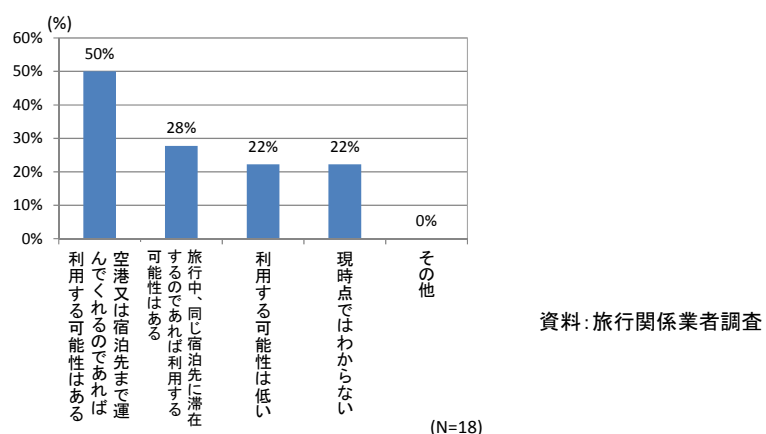


図 1-31.鉄軌道での観光客の手荷物輸送の可能性

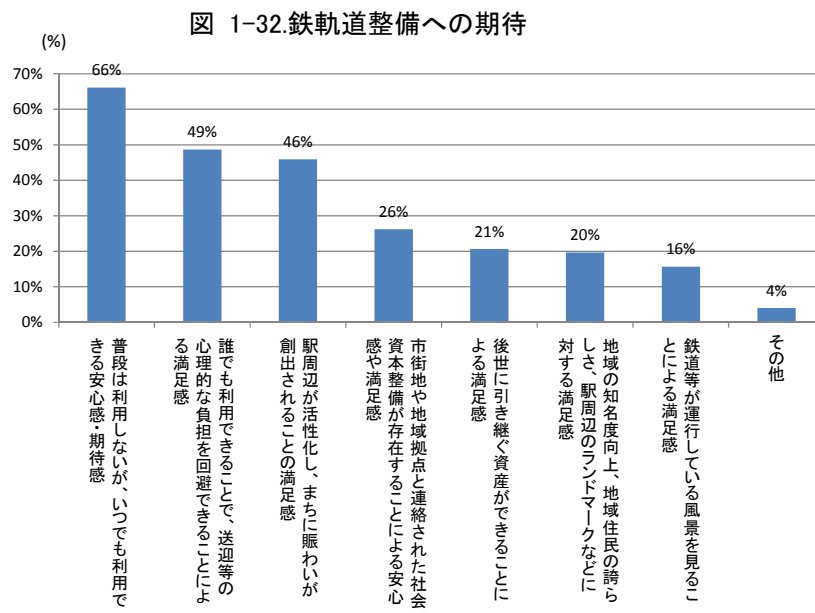


5-4 鉄軌道の効果と連携方策

(1) 住民の日常生活

鉄軌道があることによる安心感、送迎等の心理的負担が回避できる満足感、行動範囲の拡大、高齢者の移動支援等が効果として期待される。

- 住民の鉄軌道に対する効果として「普段は利用しないが、いつでも利用できる安心感・期待感」、「駅周辺が活性化し、まちに賑わいが創出されることの満足感」などに対する期待が大きくなっている。
- 自由回答では「北部や南部に気軽に行き来できる」など行動範囲が広がるといった意見や「高齢化すると車で移動できなくなる」といった交通弱者の移動支援などの意見があげられている。



資料: 県民調査

【行動範囲の拡大】

- 北部、南部へ気軽に行き来できる。
- 観光旅行者、県民にとっても、遠距離にある山や海も利用できる。

【交通弱者の移動支援】

- 高齢化すると車での移動ができなくなる。
- レンタカーが利用できない観光客の為になる。

【環境保全・健康増進】

- 車を利用しないことによる排出ガスの削減、地球温暖化ストップへの効果。
- 自動車(レンタカー、バイク)を減らすことにより、安心・安全でクリーンな街づくりと徒歩や自転車による健康づくりを促進する期待感。

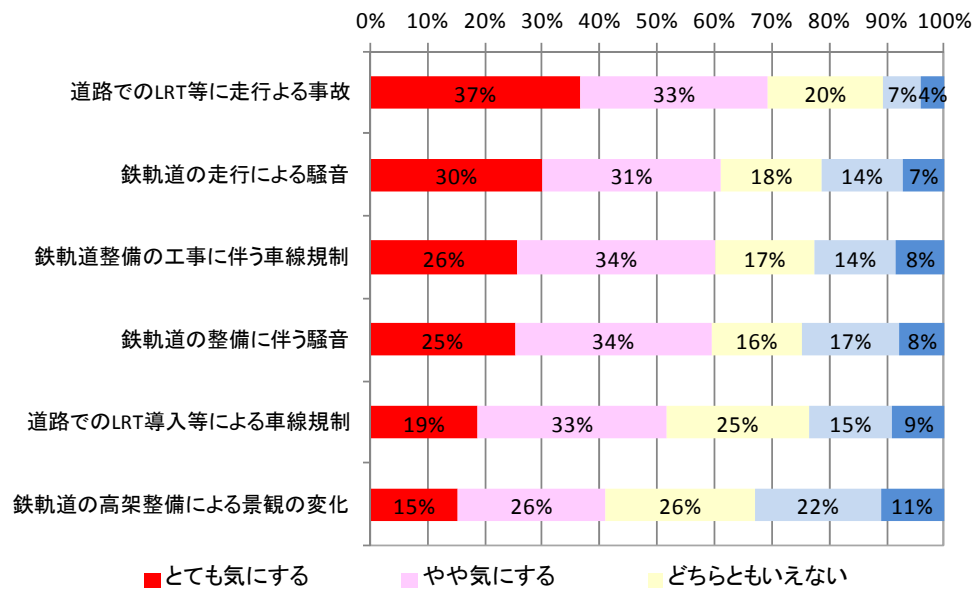
【その他】

- 飲酒運転が減る。
- 北部地域の過疎化を抑えられる期待感。

鉄軌道の整備・導入にあたっては、道路での LRT 等の走行による事故などを気にかける方が多くなっている。

- 鉄軌道導入による効果が期待される一方で、鉄軌道の整備・導入にあたり、「道路での LRT 等の走行による事故」に対して 37%の住民が「とても気にする」、33%の方が「やや気にする」とあわせて 70%の方が気にすると回答している。
- その他では「鉄軌道の走行による騒音」、「鉄軌道整備の工事に伴う車線規制」、「鉄軌道整備に伴う騒音」、「道路での LRT 導入等による車線規制」に対して、半数以上の方が「とても気にする」、「やや気にする」と回答している。

図 1-33.鉄軌道の整備・導入にあたって気になる点



資料：県民調査

(2)観光

観光面では、駅があることで集合のしやすさ、移動のしやすさ、外国人観光客の増加などが効果として期待されている。

- 観光においては「駅があることで集合しやすくなる」、「移動が楽になる」、「オプションツアーを組みやすくなる」などが期待されるメリットとして多くあげられている。
- 鉄軌道を活用した旅行商品開発の可能性として、航空機・宿泊・鉄軌道利用がセットになったパッケージ商品については、90%の旅行会社が可能性はあると回答している。

図 1-34.個人旅行及び団体旅行で鉄軌道を利用するメリット

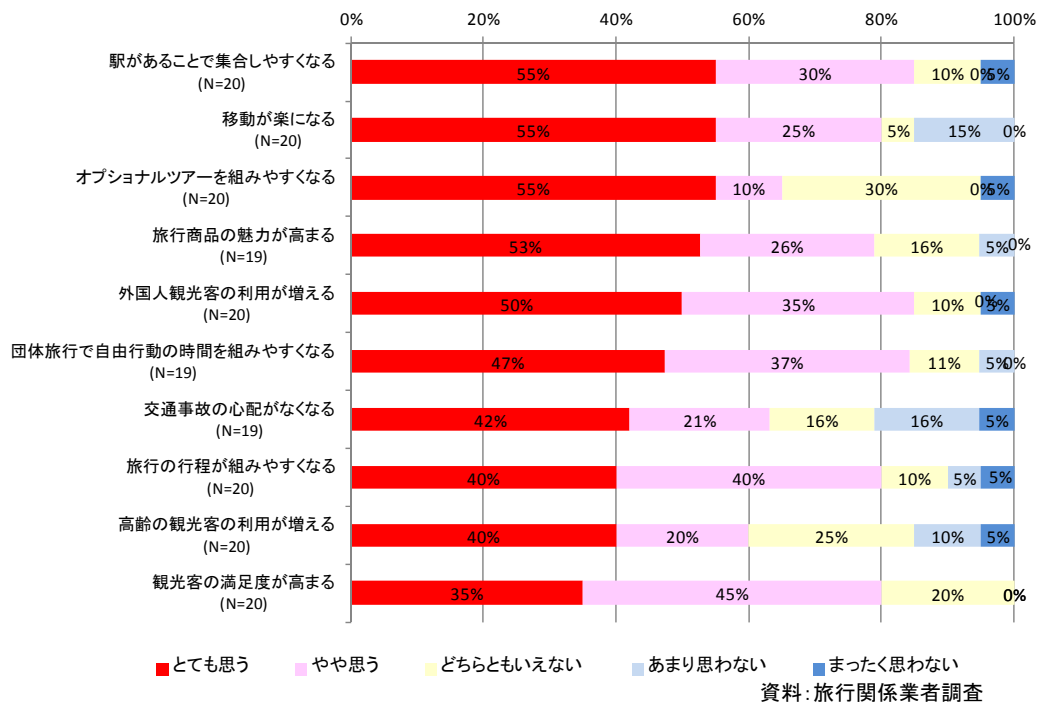
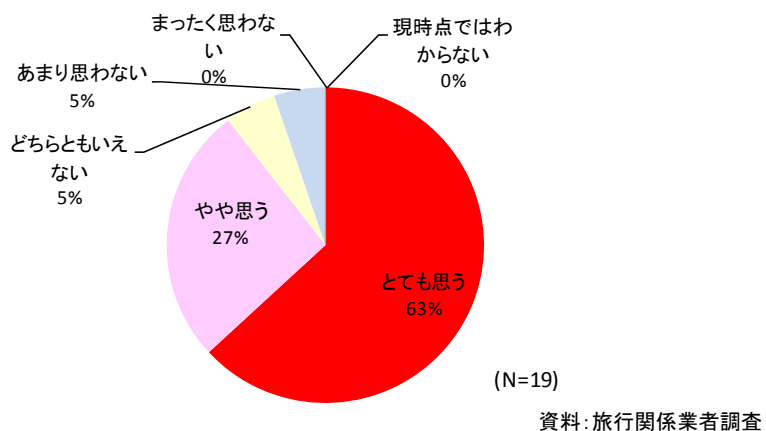


図 1-35.航空機・宿泊・鉄軌道利用のパッケージ旅行商品の開発可能性

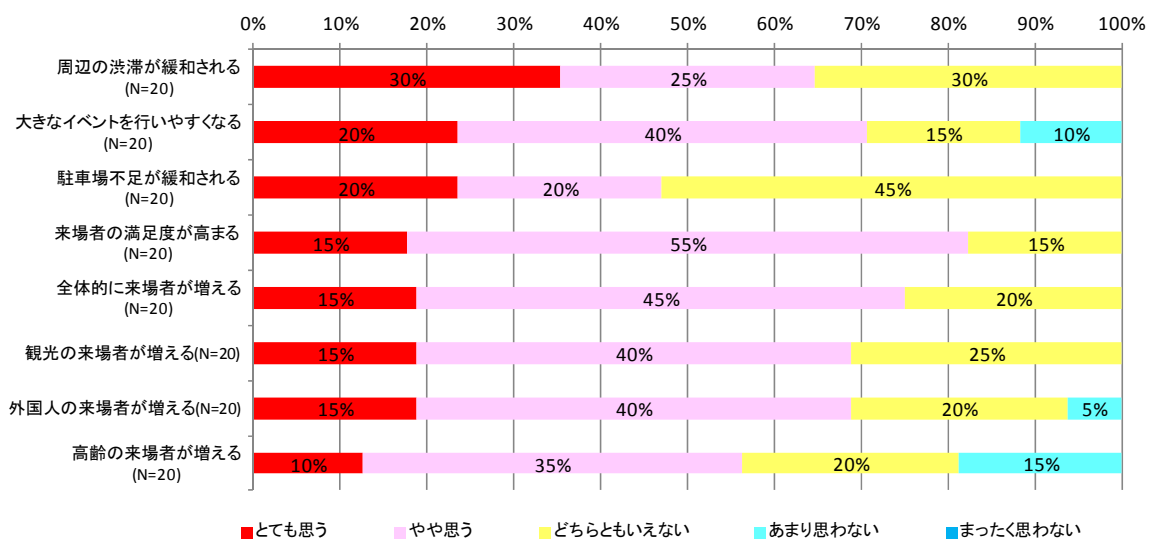


(3) 企業活動

集客施設においては、周辺の渋滞緩和、イベントの行いやすさの向上、運送業においては、定時性の向上などが効果として期待されている。

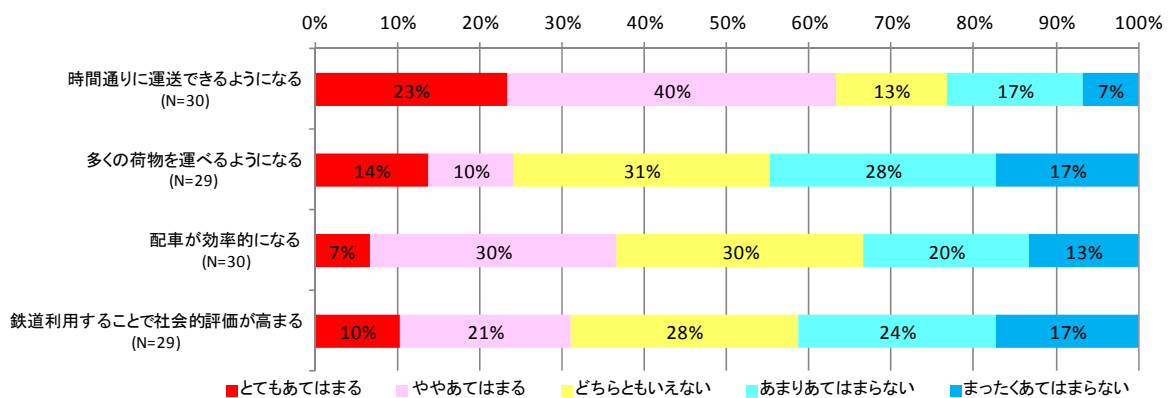
- 集客施設においては、「周辺の渋滞が緩和される」、「来場者の満足度が高まる」、「全体的に来場者が増える」などが期待されるメリットとして多く指摘されている。
- 貨物輸送については「時間通りに運送できるようになる」といった意見が6割を超えているが、その他のメリットを指摘する意見は少ない。

図 1-36. 鉄軌道が整備された場合の集客施設におけるメリット



資料: 企業調査

図 1-37. 鉄軌道が整備された場合の運送業におけるメリット



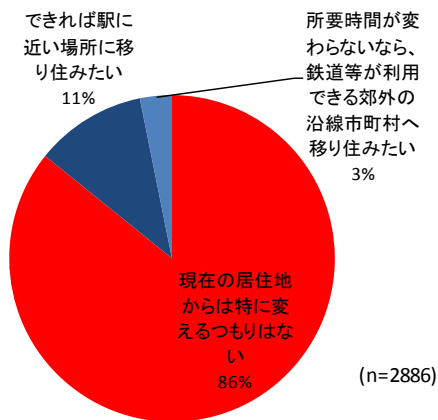
資料: 企業調査

(4)地域

鉄軌道沿線への移転意向は低いですが、定時性・利便性の向上により高齢者や観光客の移動が活発になり、地域経済の活性化が期待されている。

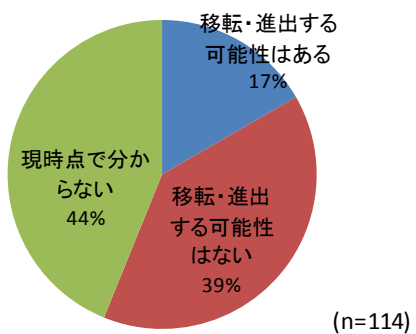
- 鉄軌道沿線への移転・進出の意向は、住居、事務所、工場・倉庫、店舗ともに低く、「移転する可能性はない」、「現時点でわからない」という回答が多くなっている。
- 企業などから寄せられた自由回答では、混雑緩和、地域活性化、定時性の向上、商圈の拡大等の効果が期待されている。

図 1-38.住民の鉄軌道沿線への転居意向



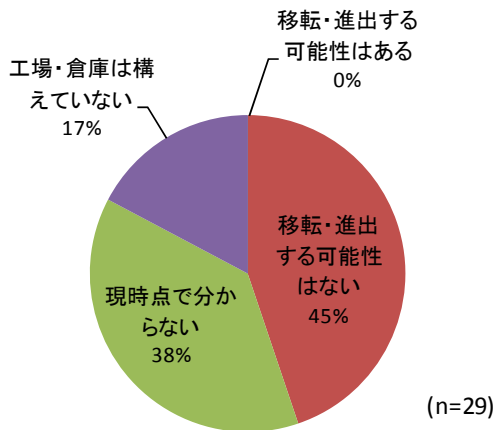
資料:県民調査

図 1-39.事務所の鉄軌道沿線への移転・進出意向



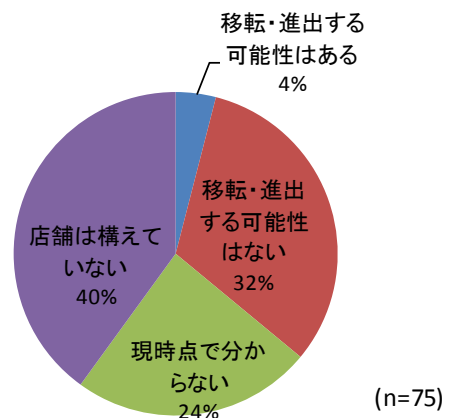
資料:企業調査

図 1-40.工場・倉庫の鉄軌道沿線への移転・進出意向



資料:企業調査

図 1-41.店舗の鉄軌道沿線への移転・進出意向



資料:企業調査

- 車の混雑解消、北部の人口・観光客増・活性化。南北間を気軽に行き来できるようになり各地域が活性化されるのではないか。(荷主)
- 定時性、利便性の向上。(運送会社)
- 駅待機場が整備されれば、鉄道利用客のタクシー利用も増えるかなと少しは期待する。(交通事業者)
- 高齢者の移動が活発になり、経済効果が望める!(集客施設)
- 本島全域がひとつの商圈になる。(一般企業)
- 渋滞が減少し、飲酒運転も減少されると思う。(一般企業)

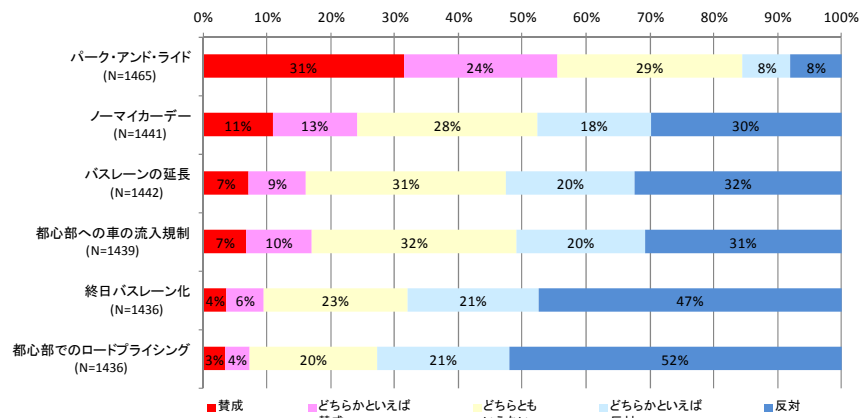
資料:企業調査

5-5 鉄軌道の利用促進策

鉄軌道の利用促進に向けて非常に需要となる「フィーダー交通」に関して、バス会社は駅から観光客を対象としたバス便の運行に高い関心を持っている。

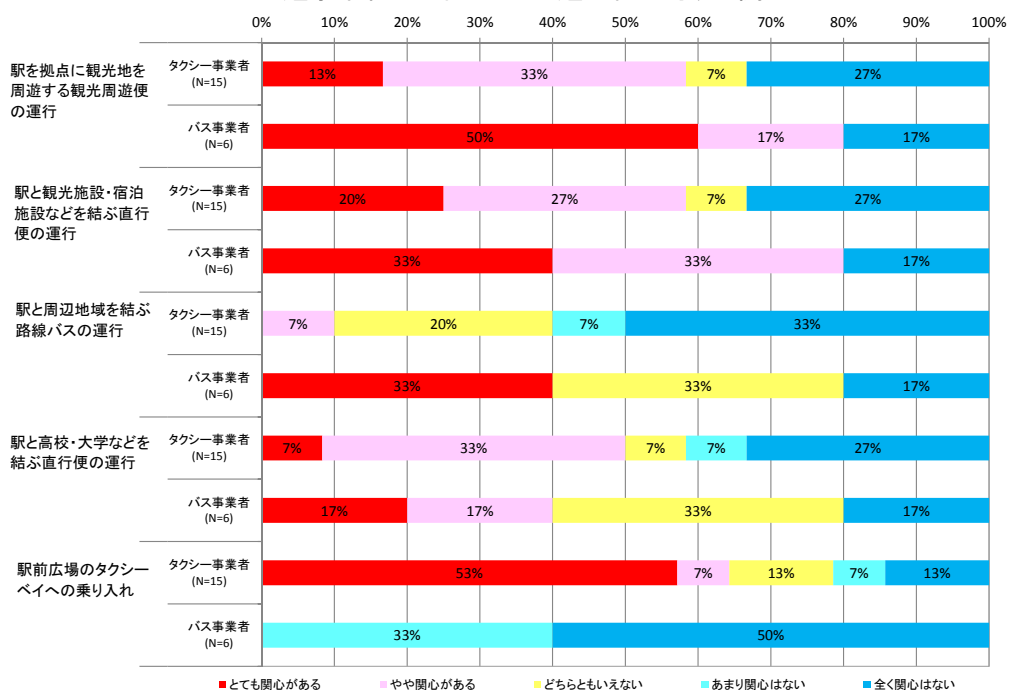
- 鉄軌道利用促進に向けた取り組みの一つとして、自動車利用の抑制策があげられるが、「パーク・アンド・ライド」や「ノーマイカーデー」のような取り組みには賛成する方が多くなっている。
- フィーダー交通に関して、バス会社は「駅を拠点に観光地を周遊する観光周遊便の運行」、「駅と観光施設・宿泊施設などを結ぶ直行便の運行」と観光客を対象としたバスの運行に関心が高く、その他では、「駅と周辺地域を結ぶ路線バスの運行」への関心が高くなっている。
- また、タクシー会社は「駅前広場のタクシーベイへの乗り入れ」の他では、「駅と観光施設・宿泊施設などを結ぶ直行便の運行」への関心が高くなっている。

図 1-42.住民の自動車利用抑制策に対する意向



資料: 県民調査

図 1-43.交通事業者のフィーダー交通運行に対する関心



資料: 企業調査

5-6 自由意見

【鉄軌道のルート・公共交通網に対する要望】

- 主要な公共施設やレジャー施設等と直接接続していないと利用者数はなかなか増加しないと思います。(県民)
- 鉄道を中心にバス・タクシー・モノレールの交通網を整備して欲しい。(県民)
- 観光スポットに駅を作って観光客を乗せてほしい。レンタカーが多くて迷惑してることが多い(県民)
- 那覇空港を接続線ではなく幹線骨格軸に入れないと、観光客の利便性が悪くなる。大きな荷物を持って乗り継ぎは不便である。(企業・交通事業者)
- 各駅にタクシー乗り場を設置して欲しい。(企業・交通事業者)
- 鉄道とバスの接続を良くする。ICカード乗車券等。(企業・一般企業)
- 鉄道を軸に他の公共交通機関との連携が必要。鉄道沿線のみメリットがある事にとどめず交通網を整備してほしい。(企業・一般企業)
- バスと連携し、駅から離れた場所への観光を便利にして欲しい。(観光・台湾)
- 地下より地上の路線を多く新設して外の景色を楽しめるようにする。(観光・韓国)
- 北部へのアクセスが悪いので、空港～名護～本部町の高速鉄道があるとよいと思う。(観光・日本)

【期待される効果・利用意向】

- 北部から空港まで行ける鉄道等があったら絶対利用します！(県民)
- 渋滞解消に期待。(県民)
- 観光客の動線が変わると思うので期待したいです。(旅行関係)
- 那覇港～北部まで鉄道(コンテナ)があれば利用すると思う。(企業・運送会社)
- 渋滞が緩和されると期待され、集配効率が改善に繋がる可能性がある。(企業・運送会社)

【早期整備】

- 実現できることを期待します。(県民、企業・荷主)

【その他】

- 費用対効果が疑問です。なぜ、整備された道路を掘り起こしてまで建設するのか。モノレールの延長でもよいのでは？(県民)
- 観光客重視ではロケーション、住民重視では利便性の2つの整合性を持って進めて行かないと鉄道の将来の運営は厳しいと思います。(旅行関係)
- 料金が安いほうがいい。(県民)
- 鉄道は、交通手段の1つで、交通の安全性と料金の安さが大切と思います(県民)
- 子供たちが線路内に進入できないように整備して欲しい(企業・荷主)
- 観光スポットの景観に悪影響を与えない。環境にやさしく。(観光・台湾)
- 案内表示は多言語やピクトグラムを活用して欲しい。(観光・香港)
- 赤字により税負担が将来心配。我々より子供たち。(県民)