

沖縄における鉄軌道をはじめとする
新たな公共交通システムに係る県民意識等実態把握調査

アンケート調査結果

パンフレット



内閣府

はじめに

アンケートの目的

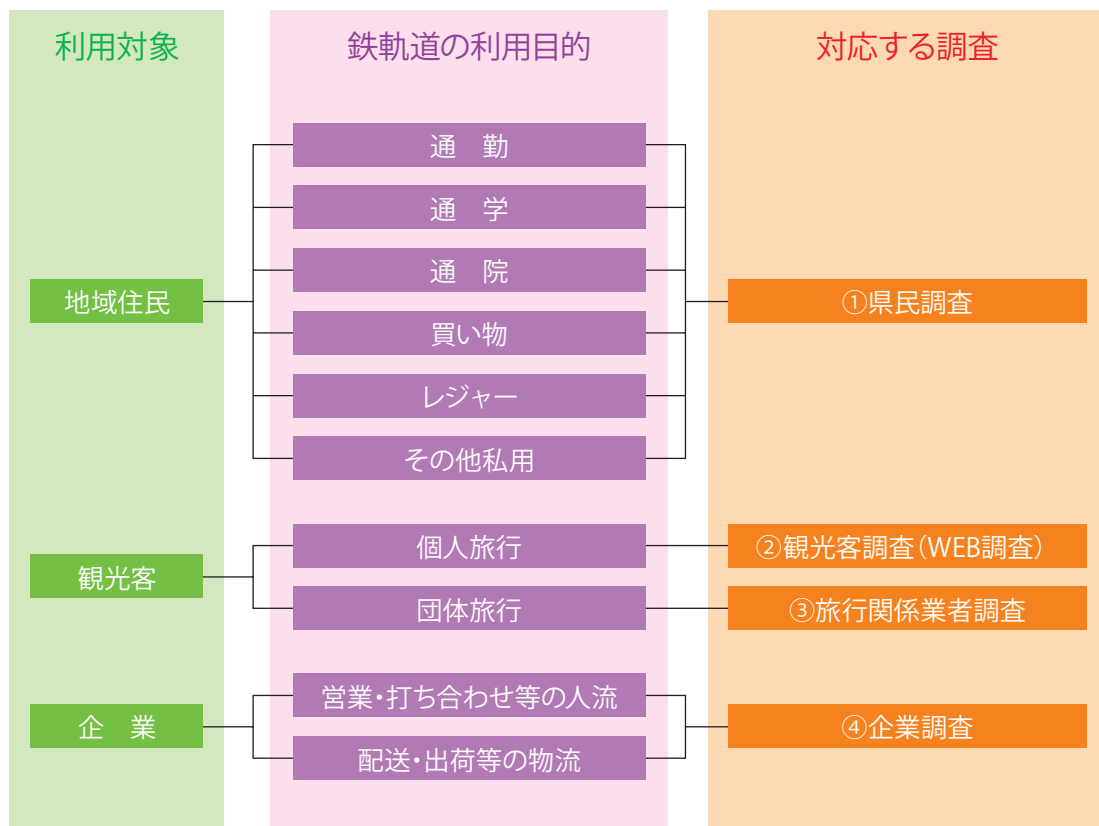
内閣府では、平成22年度より沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムの導入課題把握のための調査、検討を行ってきています。昨年度までの検討では、事業の採算性が低く、採算性の向上に向け、コスト縮減方策とともに、需要喚起方策の検討が課題となっています。

今年度実施した各種アンケート調査は、需要喚起方策をはじめとする鉄軌道の導入課題検討の基礎資料として活用するため、右に示した項目の把握を目的に実施いたしました。

- 現状の移動実態の把握
- 既存の公共交通の問題
- 鉄軌道の利用意向と利用条件
- 鉄軌道に期待される効果と連携方策
- 鉄軌道の利用促進策
- 鉄軌道に対する要望

実施したアンケート調査の概要

想定される鉄軌道の利用対象、利用目的を考慮し、様々な利用対象から鉄軌道の利用意向や、期待される効果、要望などを把握するため、「県民調査」、「観光客調査（WEB調査）」、「旅行関係業者調査」、「企業調査」の4つの調査を実施しました。



各調査の調査概要

| | 県民調査 | 観光客調査 | 旅行関係業者調査 | 企業調査 |
|-------|---|---|-----------------------------|---|
| 調査対象 | 鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題に向けた基礎調査において、仮に設定したモデル沿線住民 | 外国人 (台湾、香港、中国本土、韓国、アメリカ)、 県外の日本人 | 沖縄県内で営業している旅行会社 | 沖縄県内の事業所 |
| 調査方法 | 訪問配布、訪問回収によるアンケート | WEBアンケート | アンケート (一部事業所にはヒアリング) | アンケート (一部事業所にはヒアリング) |
| サンプル数 | 配布:5,400票 回収:2,265票 回収率:41.9% ※現在は、1781票で仮集計 | 外国人:526票 日本人:524票 ※うち、100票は 沖縄未来訪者 | 配布:40票 回収:18票 回収率:45% | 配布:350票 回収:145票 回収率:41.4% |
| 備考 | 路線バスの運行状況に応じて、「高利便地域」と「低利便地域」に分けて調査を実施 ※昼間に、1時間6本以上路線バスが運行されている道路沿線を「高利便地域」としています。 | | | 調査票を「荷主」、「運送会社」、「交通事業者」、「集客施設」、「一般企業」別に作成 |

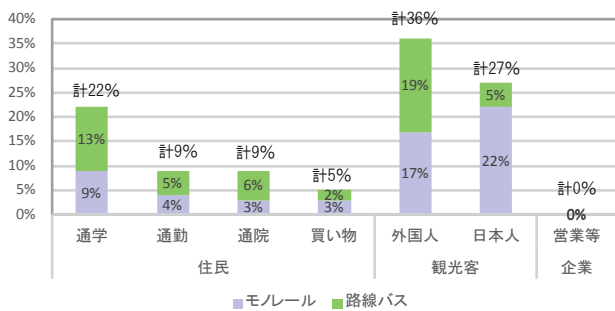
1.現状の移動実態の把握

1-1.公共交通の利用状況

観光客は公共交通を3～4割程度利用していますが、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ます。

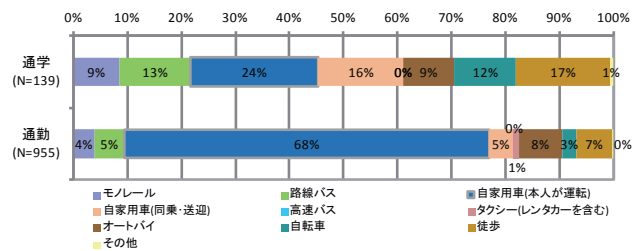
- 住民は、通学目的(15歳以上が対象)で22%の方が公共交通(モノレール・バス)を利用していますが、通勤目的、通院目的では9%、買い物目的では5%とその他の移動目的では、利用率が低くなっています。
- 企業の営業・打ち合わせ等の移動において公共交通はほとんど利用されていません。
- なお、通学目的での移動手段としては、「自家用車(自分で運転)」が24%、「自家用車(同乗・送迎)」が16%と合わせて40%が自動車利用となっています。
- 一方、観光客は、公共交通の利用率が高く、特に、那覇市内では外国人の48%、日本人の31%が公共交通を利用しています。ただし、その他の方面では公共交通の利用率は低下し、日本人の75%以上はレンタカーを利用しています。

属性・目的別の公共交通の利用状況



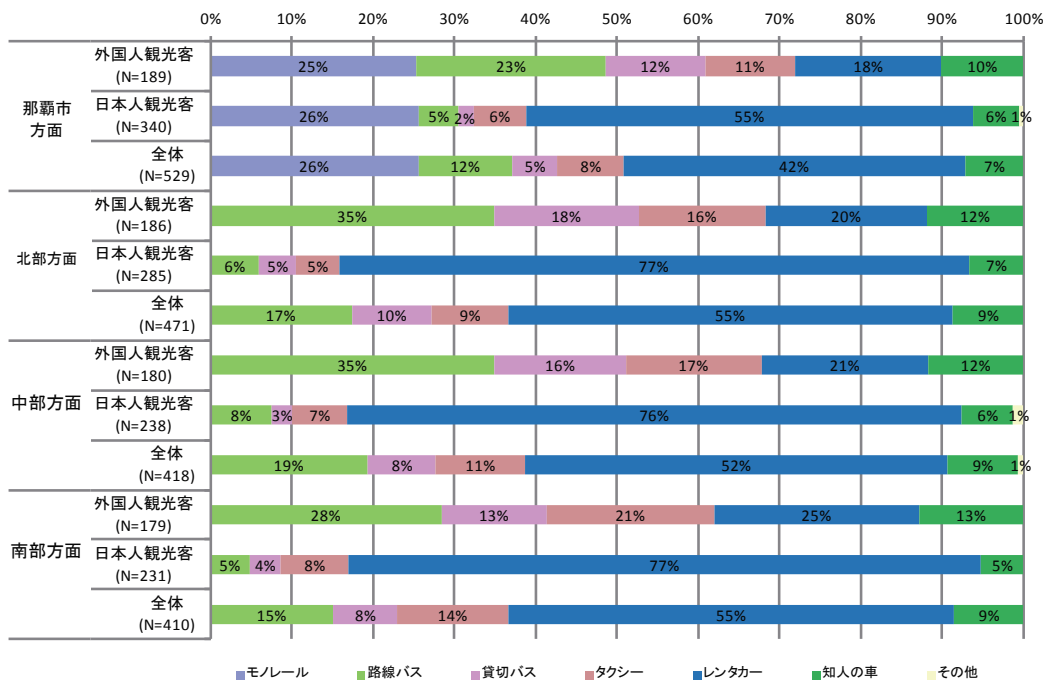
資料：各種調査

通学・通勤目的での利用交通手段



資料：県民調査

観光客の方面別交通手段



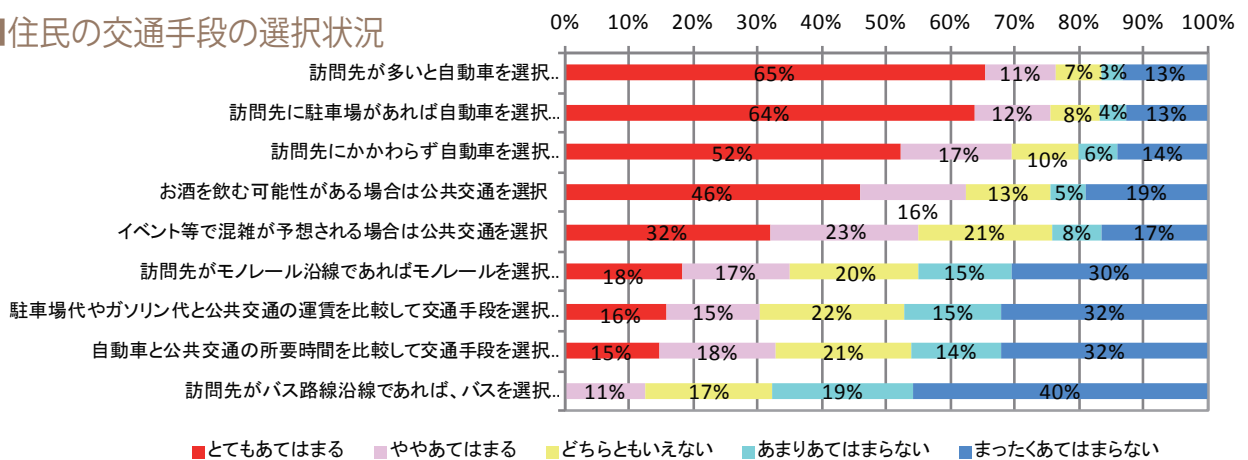
資料：観光客調査

1-2.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ます。

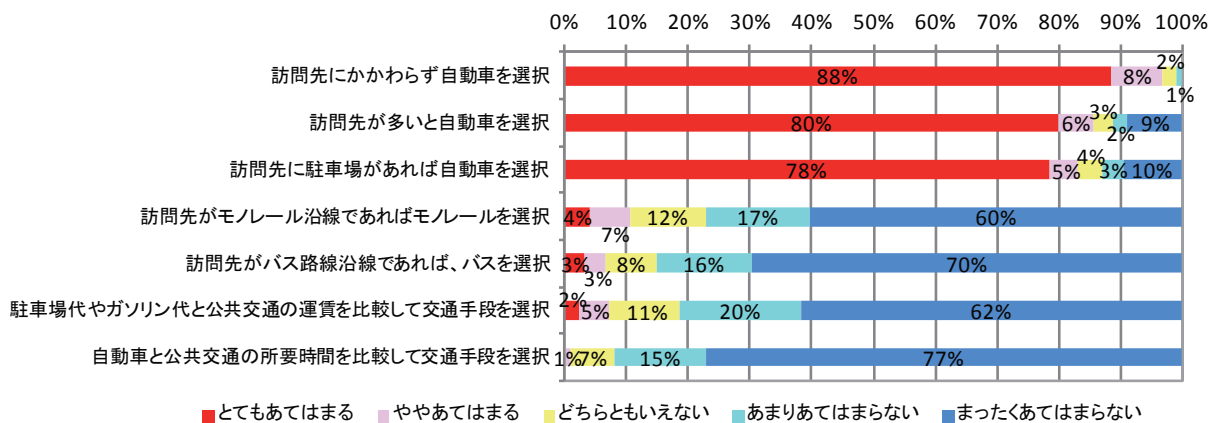
- 住民の52%、企業の88%は、「訪問先にかかわらず自動車を選択」という設問に対し、「とてもあてはまる」と回答、さらに、「訪問先が多いと自動車を選択」、「訪問先に駐車場があれば自動車を選択」については、住民の64～65%、企業の78～80%が「とてもあてはまる」と回答しており、公共交通よりも優先的に自動車を選択されています。
- 観光客は、外国人、日本人ともに「移動が楽」、「費用が安かった」、「移動時間が短かった」という理由でレンタカーを利用している方が多くなっています。

■住民の交通手段の選択状況



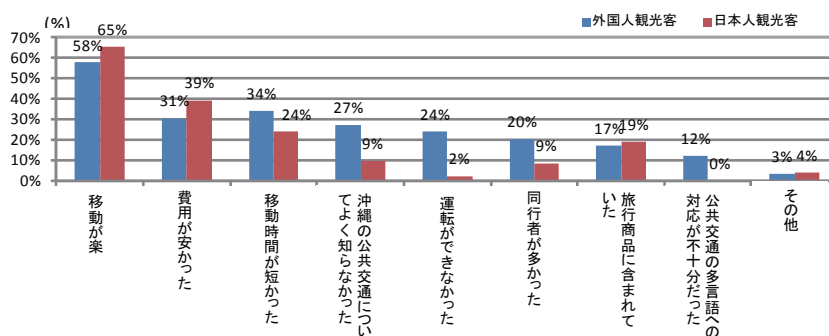
資料：県民調査

■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

■レンタカー利用者の沖縄本島での交通手段の選択理由



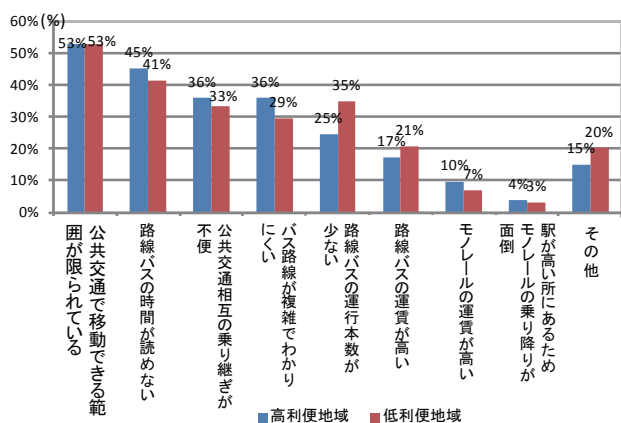
資料：観光客調査

2.既存の公共交通の問題

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おります。

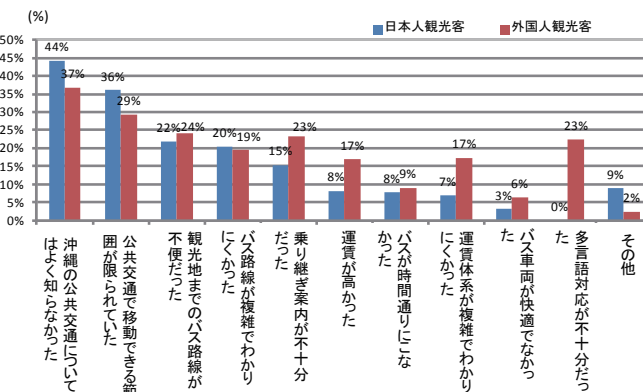
- 住民の方からは、「公共交通で移動できる範囲が限られている」、「路線バスの時間が読めない」といった指摘が多く、公共交通での移動範囲の狭さと移動時間の制約が大きな問題となっています。
- 高利便地域と低利便地域を比較すると、低利便地域は「路線バス運行本数が少ない」、「路線バスの運賃が高い」といった公共交通のサービス水準に関する指摘が多いのに対し、高利便地域は「バス路線が複雑でわかりにくい」、「公共交通の乗り継ぎが不便」といった複雑な公共交通ネットワークに起因する指摘が多い傾向になっています。
- 観光客からも、「沖縄の公共交通についてはよく知らなかった」という意見に次いで、「公共交通で移動できる範囲が限られていた」という指摘が多くなっています。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ます。
- 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65%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ます。

公共交通利用の問題点（住民）



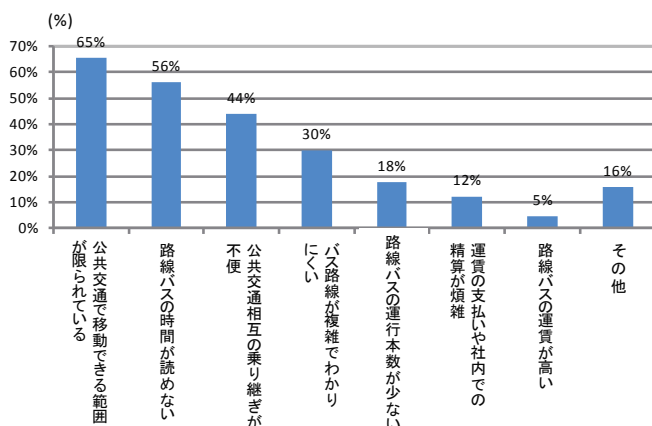
資料：県民調査

公共交通利用の問題点（観光客）



資料：観光客調査

公共交通利用の問題点（企業）



資料：企業調査

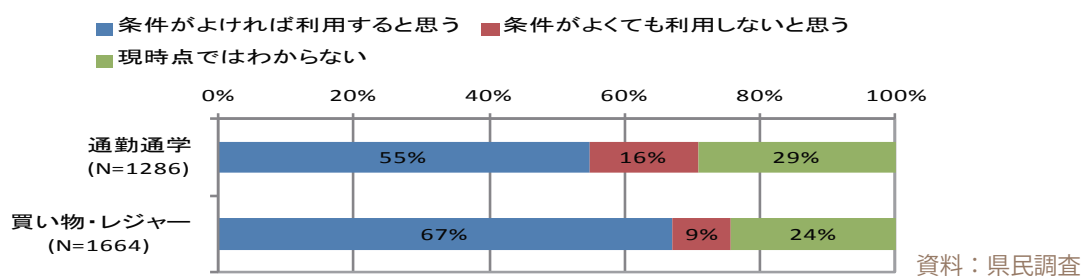
3.鉄軌道の利用意向と利用条件

3-1.鉄軌道の利用意向(旅客)

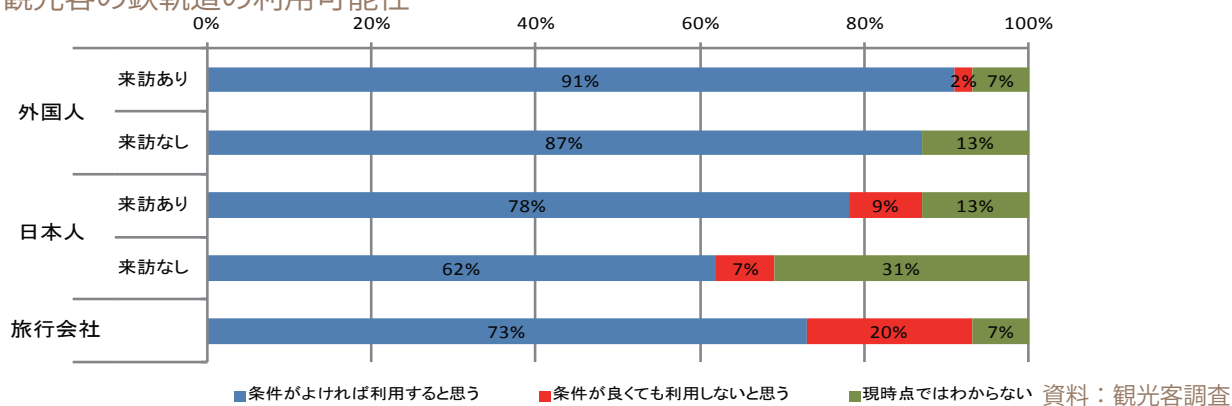
住民、企業の過半数、観光客の6割～9割が鉄軌道の利用意向を示しています。

- 「現時点ではわからない」と回答している方が、沿線住民、企業ともに3割前後を占めています。
- 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、67%の方が「条件がよければ利用すると思う」と回答しています。
- 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、来訪ありの方の利用意向は高くなっています。
- 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」と回答しています。
- なお、現在、通勤通学で公共交通を利用している方の80%が「条件がよければ利用すると思う」と回答しています。

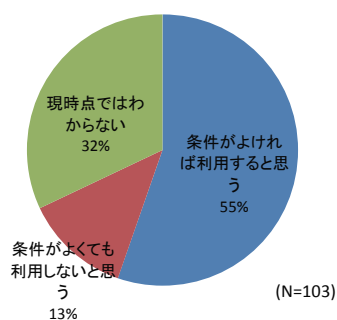
■住民の鉄軌道の利用意向



■観光客の鉄軌道の利用可能性

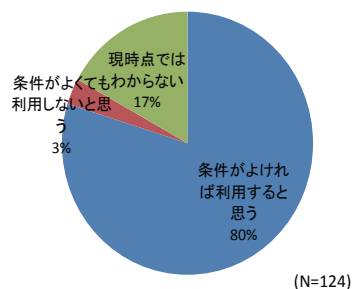


■企業の鉄軌道の利用可能性



資料：企業調査

■通勤通学での公共交通利用者の鉄軌道利用意向



資料：県民調査

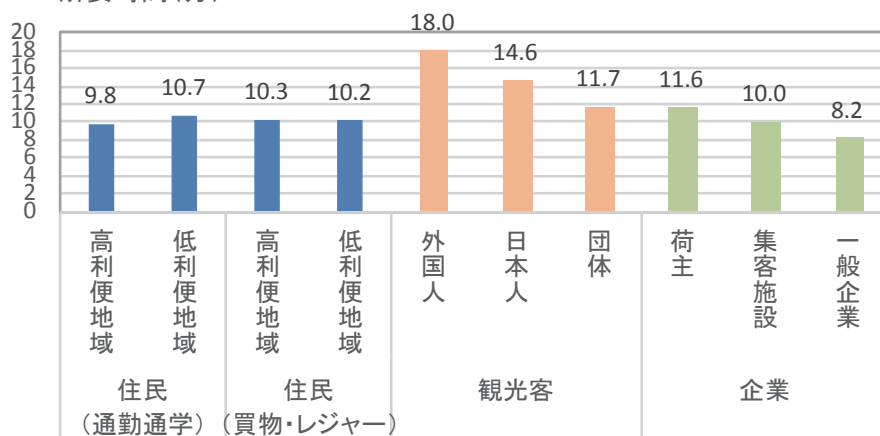
3-2.鉄軌道の利用条件(旅客)

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ます。

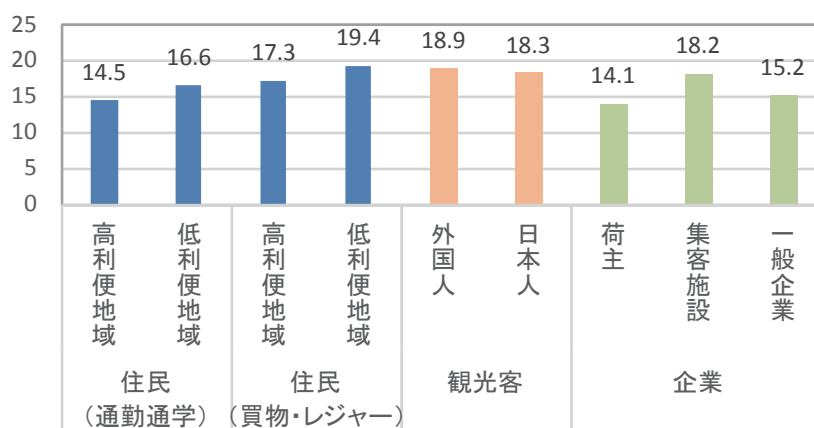
- 鉄軌道利用のための最寄り駅までの徒歩での所要時間は、住民は移動目的、高利便地域、低利便地域にかかわらず平均10分前後、企業も平均8～12分と10分前後となっているのに対し、観光客は団体客が12分と短いものの、外国人が18分、日本人が15分と住民、企業よりも利用のための条件が緩やかになっています。
- 運行間隔の条件は、住民の通勤通学目的が平均15～17分に1本、買い物・レジャー目的が平均17～19分に1本と通勤通学目的の方が、高頻度での運行が条件として求められています。
- 観光客は平均18～19分間隔での運行、企業は業種でバラツキがありますが平均14～18分間隔での運行が条件となっています。
- 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は、平均20～35分とバラツキがあり、住民、一般企業は平均20～22分と条件が厳しくなっています。
- 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円となっています。
- 駅では、「自動車用の駐車場」、「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多くあげられています。

■鉄軌道利用のための最寄り駅までの徒歩での所要時間の条件
所要時間(分)



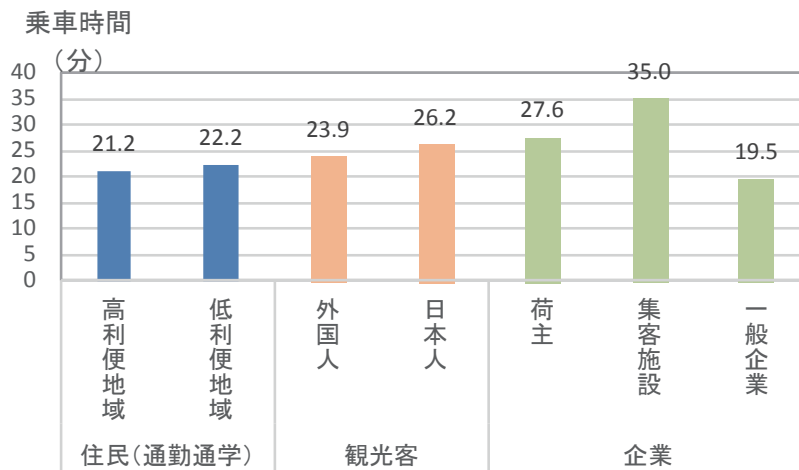
資料：各種調査

■鉄軌道利用のための運行間隔の条件
運行間隔(分)



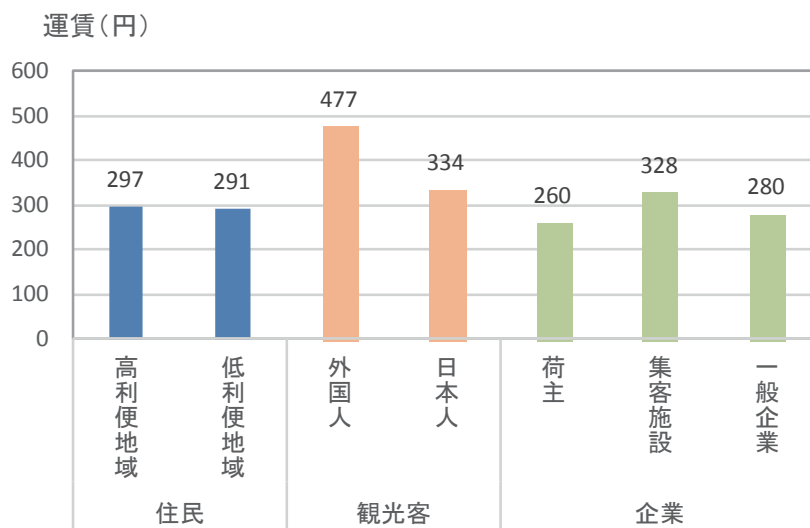
資料：各種調査

■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

■10km 区間における鉄軌道利用のための運賃の条件

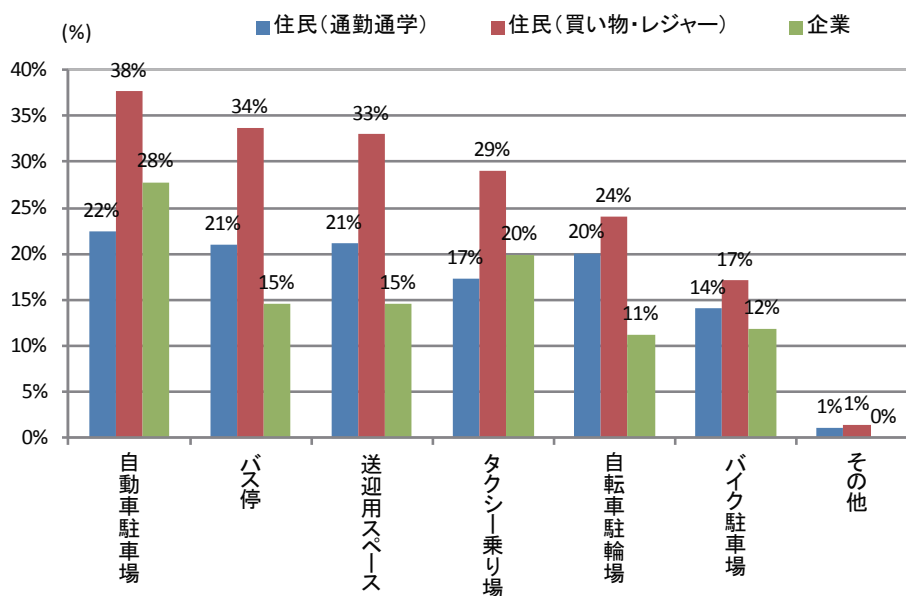


参考

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

■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

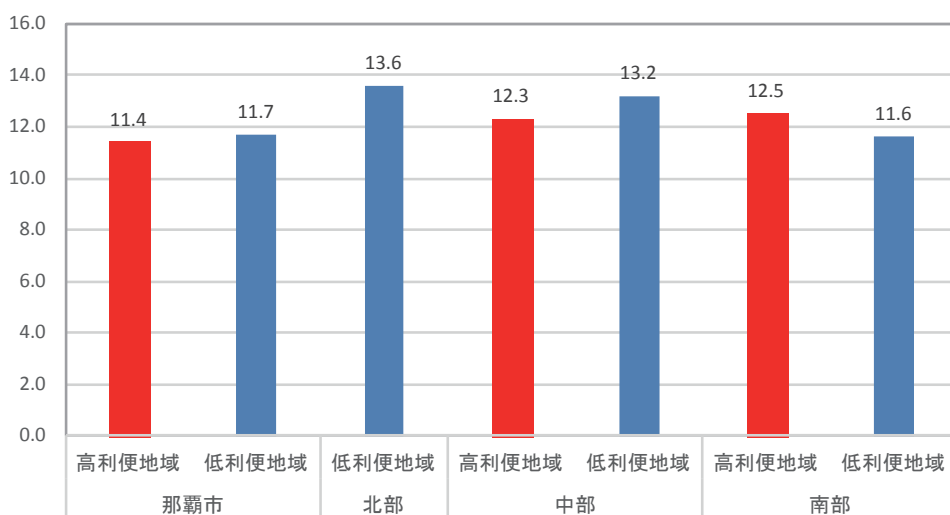
②旅客の利用条件の分析

現在の公共交通の利便性が高い地域ほど、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ります。

- 住民の駅までの所要時間の条件をしてみると、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ります。
- 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21.9分に対し、那覇地域の高利便地域では14.0分と約8分も短い間隔での運行が求められています。

■居住地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

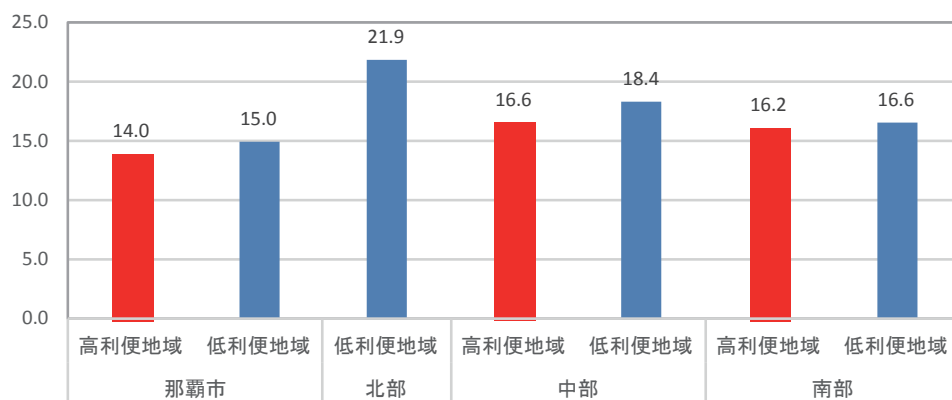
所要時間(分)



資料：県民調査

■居住地別の鉄軌道利用のための運行間隔の条件

運行間隔(分)



資料：県民調査