

2.利用需要喚起方策

既存統計等、国内外の先進事例、アンケート・ヒアリング調査をもとに、旅客（県民+観光客）、貨物、まちづくり、総合的な交通体系からの観点から需要喚起方策について整理・分類を行いました。

(1) 旅客（県民+観光客）

①適切な運賃割引、利用しやすい運行ダイヤ、快適な駅・車両設備といった鉄軌道本体の利便性向上策、②駅における駐輪・駐車場整備等の交通結節機能の強化といった端末交通手段の利便性向上策、③運賃面、ダイヤ面等の観点からの鉄軌道と端末交通のシームレス化に関する施策、④多様な媒体等による適切な情報提供の実施といった需要喚起方策に整理しました。

分類	項目	施策メニュー
鉄軌道本体の利便性向上	運賃割引	短距離割引
		複数人・大口利用割引
		条件付き回数利用割引
		フリー乗車券
		セット切符
		お帰り切符
		お試し切符
	利用しやすい運行ダイヤ	わかりやすいダイヤ
		運行本数の確保
		速達性の確保
		行動スタイルに合致した運行時間帯の設定
	快適な駅・車両設備	バリアフリー設備の充実(駅・車両)
		待合室の整備
端末交通手段の利便性向上	観光客向けサービスの展開	観光列車の運行
		トンネル区間内での演出
		手荷物連携の負担軽減
	自動車	パークアイランド駐車場整備
		キスアンドライド用スペースの整備
	バイク	駅レンタカーの配備
		バイク駐車場整備
	自転車	レンタバイクの配備
		自転車駐輪場整備
	バス・タクシー	レンタサイクルの配備
		自転車列車内持ち込み
		フィーダーバス・乗合タクシー
		定期観光バス(周遊バス)
鉄軌道と端末交通のシームレス化	徒歩対応	ホテル送迎バス
		タクシープール
		休憩施設等の整備
	運賃面でのシームレス化	ICカードの相互利用
		乗り継ぎ割引
		エリア内フリー乗車券
	ダイヤ面(時間)でのシームレス化	統一運賃制度(共通運賃制、ゾーン運賃制)
		鉄軌道ダイヤと連動したバスダイヤの設定
		パターンダイヤの適用
	交通結節点(移動)でのシームレス化	パターンダイヤの適用
		同一ホーム乗換(対面ホーム乗換)
		立体的・重層的な施設配置
適切な情報提供の実施	情報提供のシームレス化	公共交通パンフレットの作成
		インターネットによる情報提供
		インターネットによるリアルタイム運行情報の提供
		バス車内での情報提供
		交通結節点での情報提供(空港含む)
		鉄軌道車内での情報提供
		自動車移動中での情報提供(ダイナミックパークアンドライド)
	適切な情報提供の実施	バリアフリーな情報提供(観光客、外国人対応向け等)
		シームレスな情報提供
		リアルタイムな情報提供
		多様な媒体による情報提供

(2) 貨物輸送

沖縄本島の大きさは、南北約100kmであり、一般的にはトラック輸送が優位な距離帯ではありますが、北部方面からの農産物の輸送宅配便の拠点間輸送、旅行者の手荷物輸送等での活用可能性があります。貨物輸送の需要喚については、以下のような事例があります。

想定される輸送形態や必要な駅設備（例）

分 類	運用方法や必要な対策等	説 明
運行ダイヤ （需要や輸送品目により いずれかが想定される）	専用列車の運行	需要が比較的多い場合は貨物車両のみを連結した専用貨物列車の運行が想定される。
	旅客列車との併結	需要が多くない場合は、旅客列車との併結が想定される。ただし、搭載物の積み下ろし、車両の連結等に時間を要するため、停車時間を多く確保する必要があり、速達性が損なわれる。
車 両 （需要や輸送品目により いずれかが想定される）	貨物専用車両	一車両すべてを貨物（荷物）搭載用途としたもの。
	貨物／旅客合造車両	旅客車両の一部を貨物（荷物）スペースとしたもの。現在は運用廃止されているがJR西日本223系車両（O-CAT対応）やJR西日本特急はるかにおいて実績があった。
	旅客車両の貸切運用	通常の旅客車両を貸切運用したもの。ヤマト運輸が京福電鉄を利用して現在実施中である。
	旅客車両の一部をカーテン等で間仕切り	通常の旅客車両の一部区画をカーテン等で間仕切りしたもの。新聞輸送列車等で実績有り。
駅 （需要や輸送品目により適宜、 貨物輸送用の設備が必要）	トラックの搬出入路等	駅まで（から）トラック輸送する場合の、専用の搬出入路や待機スペース。
	荷さばきスペース	トラックから荷物を積み下ろしたり、積み込んだりするためのスペース。
	一時保管場所	列車やトラックに積み込むまでの一時保管スペース。
	受け渡しスペース	手荷物等を扱う場合の受け渡しスペース。
	専用ホームの設置	積み下ろしに時間を要する場合は専用ホーム。

(3) まちづくり

駅を中心としたまちづくりの展開は、鉄軌道の需要喚起方策において重要な要素です。鉄軌道整備とまちづくりの一体的な展開や、商業施設、オフィス等を駅舎と一体的に設けるなど駅の多機能化を図るなど、以下のような事例があります。

駅周辺のまちづくりに関わる施策メニュー例

施策メニュー	説 明
新市街地の整備	新たな地域の核となる市街地を整備するもの。
区画整理事業の実施 (主に郊外部)	土地の区画形状を整序し、道路、公園等の公共施設を整備することで、駅周辺の宅地の利用増進を図るもの。 (参考事例：つくばエクスプレス沿線等)
市街地再開発事業の実施 (主に都心部)	駅周辺の既存市街地等において、再開発ビルの建築や公共施設の整備を行うことにより、駅周辺の高度利用を図るもの。 (参考事例：仙台市宮地下鉄東西線沿線等)
都市計画規制の見直し	都市計画規制(市街化区域、用途地域や容積率等)を鉄道駅を中心としたまちづくりに対応した形に見直すもの。
大規模集客施設や公共施設、学校、オフィス等の誘致・移転	大規模集客施設や公共施設、学校、オフィス等の誘致・移転することにより、鉄軌道の需要を創出するもの。(参考事例：東急日吉駅への慶應義塾大学キャンパス誘致等)
駅へのアクセス道路の整備	後背地もふくめた駅周辺地域から駅までのアクセス性を向上させるため必要に応じてアクセス道路を整備するもの。
駅周辺居住の場合の補助	駅周辺地域に住宅等を建築する場合には補助金を交付し、駅周辺への住宅立地を促すもの。 (参考事例：富山市公共交通沿線住宅取得支援事業等)

(4) 総合的な交通体系

自動車から公共交通利用に転換するためには、鉄軌道の導入をはじめとした公共交通サービスの向上とあわせて、自動車利用を適切にコントロールしていくことも、1つの方法として考えられます。自動車利用抑制策としては以下のような事例があります。

自動車利用抑制策に関する施策メニュー例

強制力／効果	施策メニュー	説 明
〈大〉	ロードプライシング等の流入規制	都心部など一定エリアへの流入車両に対して課金することにより、流入車両をコントロールするもの。ナンバープレートの番号により流入車両をコントロールする場合もある。
	都心部駐車場施策	都心部の駐車場料金を値上げすることにより、流入車両をコントロールするもの。自動車利用者は、都心外縁部等のパークアンドライドにより都心部に向かうなどする。
	モビリティ・マネジメント(MM)	自動車利用者とのコミュニケーション(自動車・公共交通等の情報提供、アドバイス、フィードバック等)を通じて、公共交通利用への動機付け(キッカケづくり)を行うもの。
〈小〉	ノーマイカーデー	特定日を定めて、自動車を利用しないように呼びかけるもの。

3.導入効果の計測方法

鉄軌道整備によっては様々な効果が期待できることから、B/Cのうち、便益・効果（B）をより詳細に把握すべく、さらに定量的に把握できうる項目（「移動の定時性・快適性向上効果」・「存在効果」等）について実際に定量的に測定できるか、その測定方法や、また、「土地利用誘導効果」について検討を行いました。

（1）定時性・快適性の向上

鉄軌道導入による利用者の定時性・快適性の向上効果は、全体便益を一定程度押し上げる効果が確認されたものの、計測方法によって便益の大きさに差異があり、今後は、計測手法の正確性等について詳細な分析を行う必要があります。

（2）存在効果

鉄軌道導入による存在効果については、計測により全体便益を一定程度押し上げる効果が確認されたため、本格的な調査により詳細な計測を行う必要があります。

（3）土地利用誘導効果

都市構造の再編などの土地利用誘導効果を計測するため、予測モデルを構築し、本島内の世帯数の変動がないことを前提に試算した結果、平成23年度のケース1Rで、鉄軌道沿線世帯の増加が見込まれ、鉄軌道沿線の土地利用誘導効果が確認されました。今後はモデルの拡張可能性を検討し、効果の計測方法の確立に向けて検討を行う必要があります。