

複数ルート案の比較評価について
南北間の交流人口の増加

平成28年10月28日
沖縄県

もくじ

1. 評価について	1
2. 既存事例による整備前後の地域間移動の変化(評価方法1)	2
3. アンケート調査による 県民・観光客の意識・行動の変化の可能性(評価方法2)	8
4. 総括	14

1. 評価について

評価の視点	評価項目	評価指標	指標の算出方法及び定性的評価方法
県土の均衡ある発展	南北間の交流人口	・鉄軌道の有無による地域間移動の変化	・他事例等の整備前後における地域間移動の変化を踏まえ、交流人口の拡大の可能性を評価する。

●具体的な評価方法

- ・鉄軌道が整備されることで、沿線及びその周辺地域への速達性・定時性が向上し、通勤・通学圏域が広がることから、広域的な移動が行われる可能性がある。また、移動利便性の向上等により、これまで行けなかった商業地や観光地等への移動が便利になり、各地域間の移動が活発となることが期待される。
- ・以下の2つの方法で可能性の評価を行う。

○評価方法1: 既存事例による鉄軌道の整備前後の地域間移動の変化

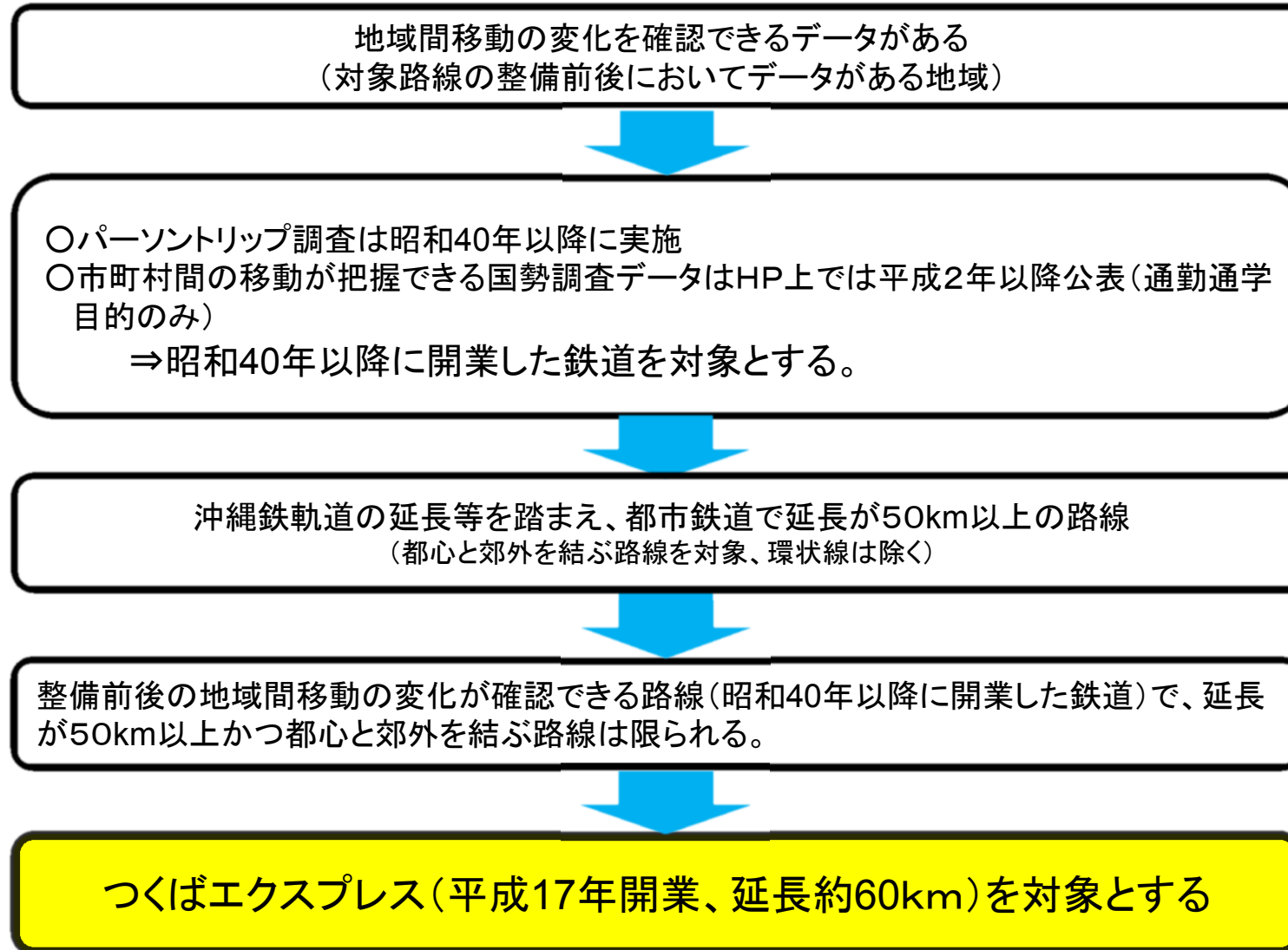
- ・既存の事例から、鉄道の整備前後の都心と郊外間、都心と沿線地域間の目的別の移動の変化を把握し、鉄軌道の整備効果を評価する。

○評価方法2: アンケート調査による県民・観光客の意識・行動の変化の可能性

- ・県民及び県外観光客へのアンケートから、鉄軌道導入による地域間移動の意識・行動の変化を把握し、鉄軌道の整備効果を評価する。

2. 既存事例による鉄軌道の整備前後における地域間移動の変化

2-1 路線の選定のフロー



【参考】昭和40年以降に開業した路線長が50km程度以上の路線

会社名	路線名	区間	キロ程	開業年	備考
JR西日本	山陽新幹線	新大阪－岡山	180.3	昭和47年	新幹線
JR東日本	武蔵野線	府中本町－新松戸	57.5	昭和48年	環状線
JR西日本	湖西線	近江塩津－山科	74.1	昭和49年	終点がPT調査対象外
JR西日本	山陽新幹線	岡山－博多	463.7	昭和50年	新幹線
JR北海道	石勝線	新夕張－新得	89.4	昭和56年	運行本数が少ない
JR東日本	東北新幹線	大宮－盛岡	505.0	昭和57年	新幹線
JR東日本	上越新幹線	大宮－新潟	303.6	昭和57年	新幹線
鹿島臨海鉄道	大洗鹿島線	水戸－鹿島サッカースタジアム	53.0	昭和60年	運行本数が少ない
阿武隈急行	阿武隈急行線	丸森－槻木	17.4	昭和61年	運行本数が少ない
阿武隈急行	阿武隈急行線	福島－丸森	37.5	昭和63年	運行本数が少ない
智頭急行	智頭線	上郡－智頭	56.1	平成6年	運行本数が少ない
北越急行	ほくほく線	六日町－犀潟	59.5	平成9年	運行本数が少ない
JR東日本	北陸新幹線	高崎－長野	117.4	平成9年	新幹線
JR東日本	東北新幹線	盛岡－八戸	96.6	平成14年	新幹線
JR九州	九州新幹線	新八代－鹿児島中央	137.6	平成16年	新幹線
首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス	秋葉原－つくば	58.3	平成17年	－
JR東日本	東北新幹線	八戸－新青森	81.8	平成22年	新幹線
JR九州	九州新幹線	博多－新八代	151.3	平成23年	新幹線
JR東日本 & JR西日本	北陸新幹線	長野－金沢	228.1	平成27年	新幹線
JR北海道	北海道新幹線	新青森－新函館北斗	148.3	平成28年	新幹線

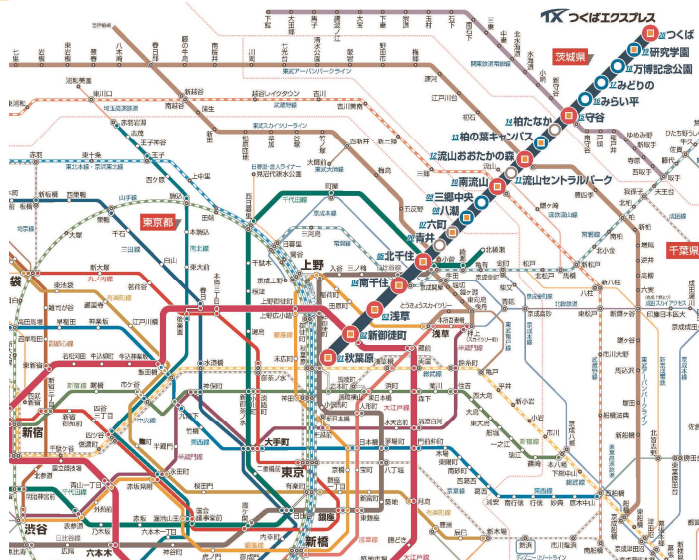
●評価対象路線の考え方

- ・昭和40年以降に開業した路線長が50km程度以上の路線を抽出。
 - ・新幹線、運行本数の少ない地方鉄道は対象外とする。
 - ・環状線は、交流人口の移動パターン等が異なる可能性があるため対象外とする。
- 延長が50km以上かつ都心と郊外を結ぶ「つくばエクスプレス」を対象とする。

2-2 つくばエクスプレス(TX)の事例による確認

2-2-1 TXの事業概要

路線(通称)	つくばエクスプレス(TX)
開業年月日	平成17年8月24日
区間	秋葉原～つくば
延長	58.3km うち地下区間16.3km
駅数	20駅
概要	つくば～秋葉原間を最高速度130km/h、最速45分で結ぶ路線。つくばエクスプレス沿線の自治体は東京の郊外地域としてベッドタウンとなっており、駅周辺の開発と相まって各市町村の人口は増加傾向にある。



首都圏新都市鉄道HP

つくば市と東京都心を直結するつくばエクスプレスの沿線となるつくば市域では、鉄道の整備と一体的にまちづくりを進め、既存の自然環境と都市が調和・融合した良好な居住環境を有する個性豊かな田園市街地の形成を目指している。UR都市機構では、研究学園葛城、つくばみどりの里、中根・金田台の3地区のまちづくりが進められている。



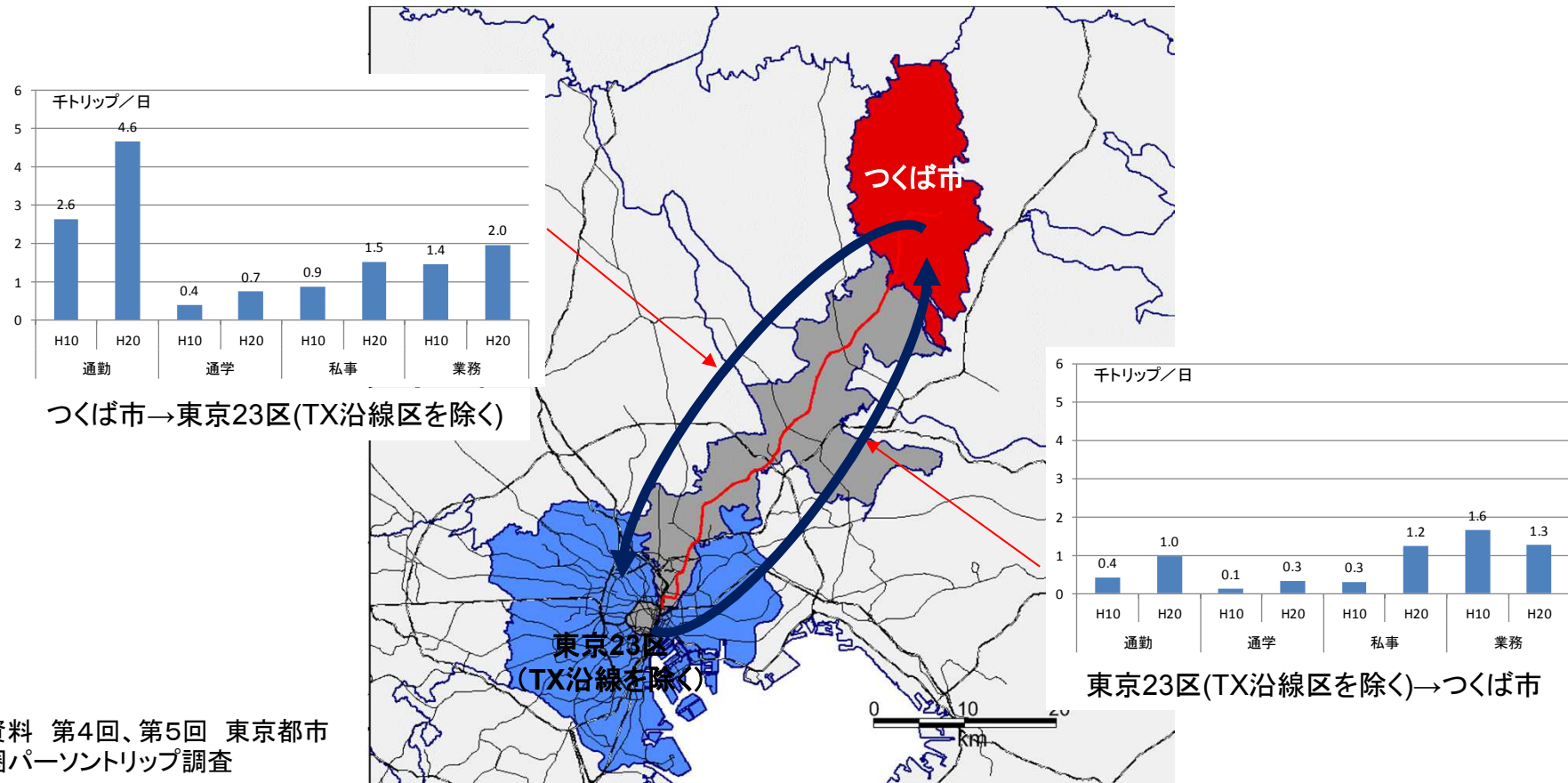
出典 UR都市機構

<http://www.ur-net.go.jp/ibaraki/work/tx.html>

2-2 つくばエクスプレス(TX)の事例による確認

2-2-2 TXの整備による地域間移動の変化(東京都心~つくば市)

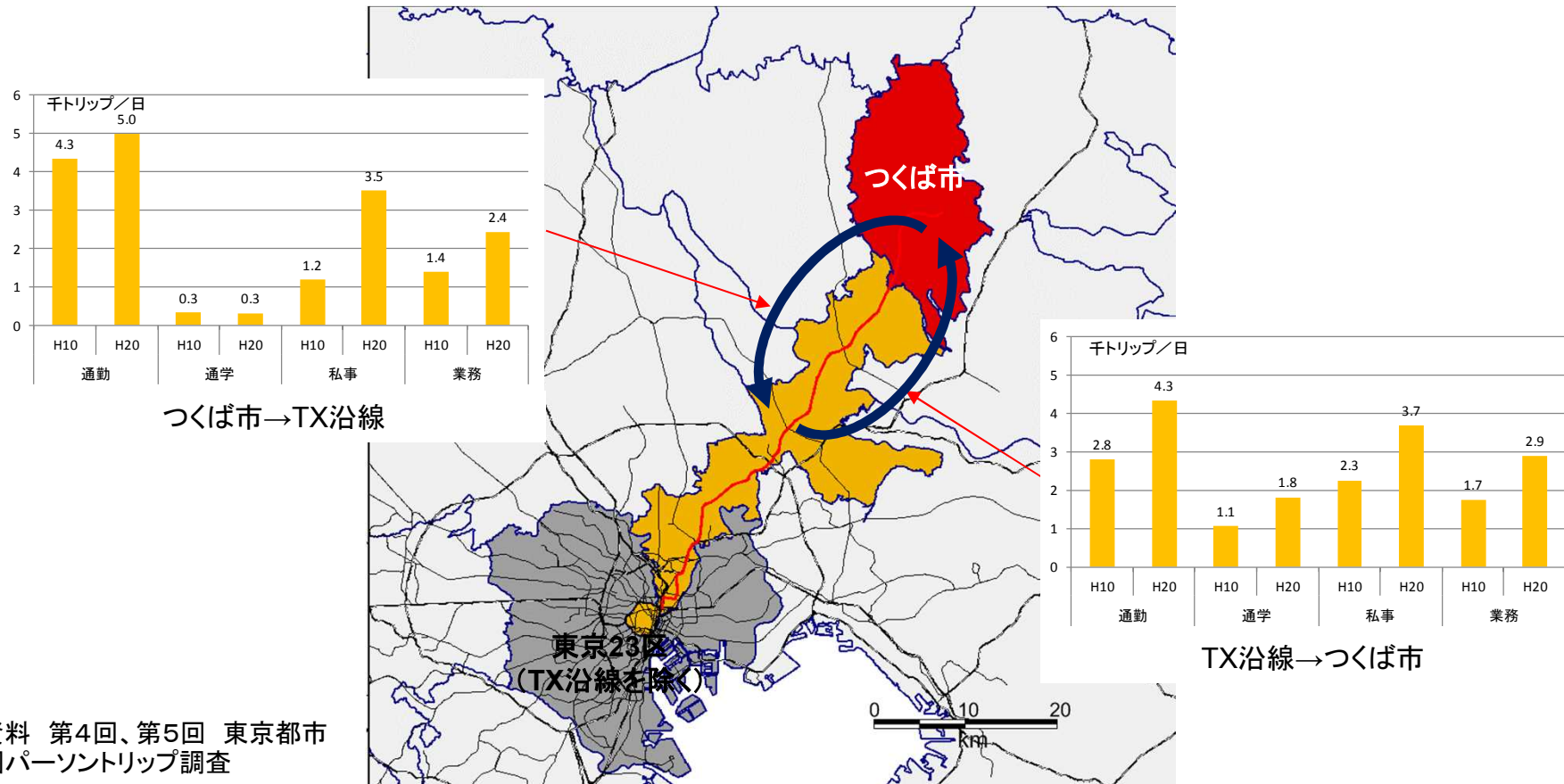
- TXの整備前後で、通勤・通学、私事等の人の移動(日あたりトリップ数)を確認。
- 路線の東京(都心)とつくば市(郊外)の地域間移動について、都心→郊外、郊外→都心の双方向でトリップ数の増加がみられる。
- 速達性、定時性の向上等により通勤・通学圏の拡大や買物、観光・レジャーの行き先変更が生じた可能性があり、TXの整備前後で地域間移動(都心と郊外での交流人口)の増加がみられる。



2-2 つくばエクスプレス(TX)の事例による確認

2-2-3 TXの整備による地域間移動の変化(TX沿線~つくば市)

- TX沿線とつくば市の地域間移動について、双方向でトリップ数の増加がみられる。
- 速達性、定時性の向上等により通勤・通学圏の拡大や買物、観光・レジャーの行き先変更が生じた可能性があり、TXの整備前後で地域間移動(TX沿線間での交流人口)の増加がみられる。



資料 第4回、第5回 東京都圏パーソントリップ調査

2-3 TXの整備による地域間移動の変化(まとめ)

- 路線の延長等が沖縄の路線に似たTXの事例において、整備前後で、
 - ①東京都心とつくば市間の通勤・通学、私事等の日あたりトリップ数の増加がみられる。
 - ②TX沿線とつくば市間の通勤・通学、私事等の日あたりトリップ数の増加がみられる。
- これらのことから、TXの整備により、地域間移動が増加していると考えられる。



【事例のまとめ】

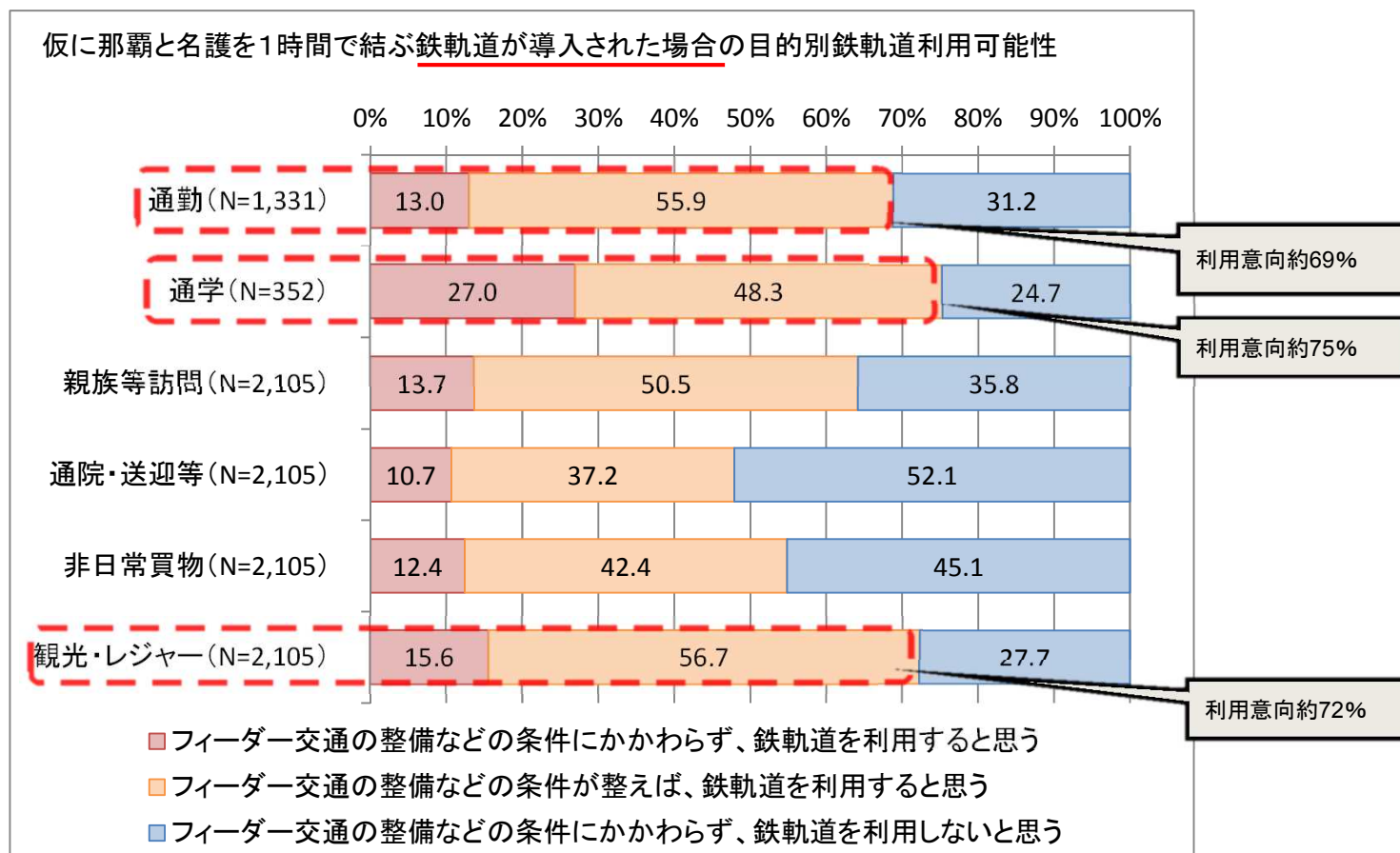
TXの整備により、都市と郊外、沿線地域において、通勤・通学、私事等の人の移動(日あたりトリップ数)の増加が確認された。

3. アンケート調査による県民・観光客の意識・行動の変化の可能性

3-1 鉄軌道導入による県民の意識・行動の変化について

3-1-1 県民の鉄軌道の利用意向について

- 那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が整備された場合、鉄軌道の利用可能性について目的別(通勤・通学、買物等)で確認。
- 鉄軌道が導入された場合、条件が整えば、県民の約7割が通勤・通学に鉄軌道を利用する意向。
- また、観光・レジャーにおいても県民の約7割が利用意向を示している。

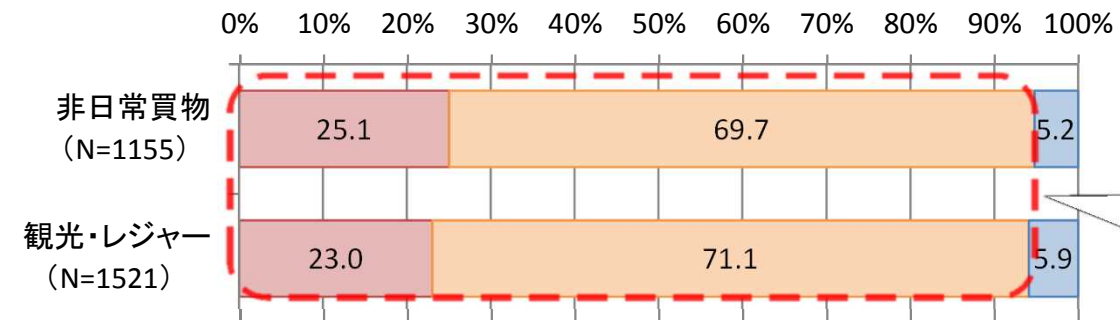


3-1 鉄軌道導入による県民の意識・行動の変化について

3-1-2 県民の観光・レジャー等における行き先変化の可能性①

- 鉄軌道導入により行き先が大きく変化することが想定される「非日常の買物」「観光・レジャー」、について、行き先変化の可能性を確認した。
- 鉄軌道が導入された場合、非日常の買物、観光・レジャーにおいて利用意向を示す人のうち、9割以上の人条件が整えば鉄軌道を利用して今まで行かなかった場所にも出かけると回答。

鉄軌道を使って今まで行かなかった場所にも出かけるようになる可能性



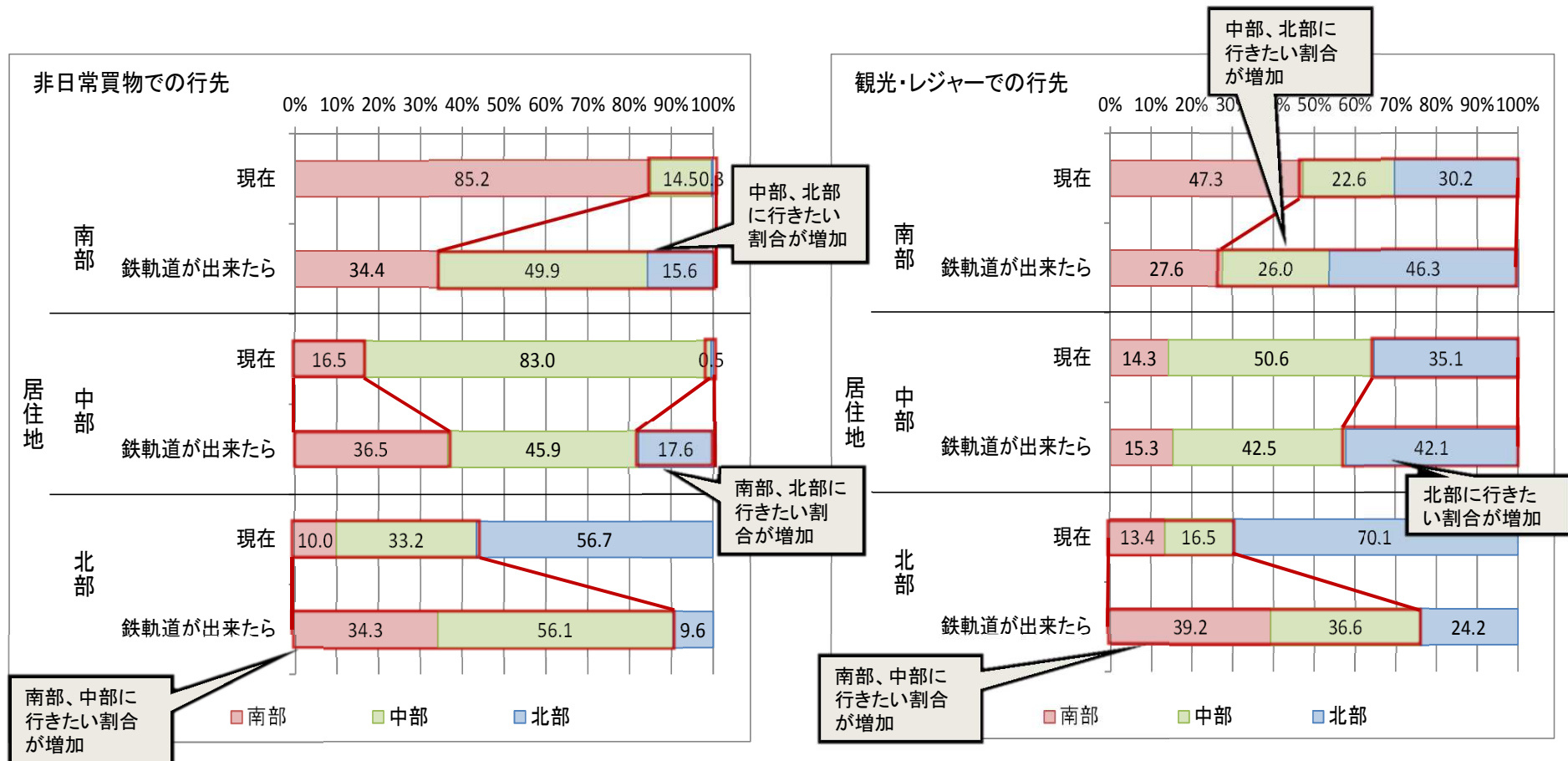
- フィーダー交通の整備などの条件にかかわらず、今までとは異なる場所にも買物に出かけるようになると思う
- フィーダー交通の整備などの条件が整えば、今までとは異なる場所にも買物に出かけるようになると思う
- フィーダー交通の整備などの条件にかかわらず、買物の行き先の追加・変更はないと思う

非日常の買物、観光・レジャーにおいて、条件が整えば、鉄軌道を利用し、今まで行かなかった場所にも出かける可能性が高く、より遠くの地域へ出かけることも期待できる

3-1 鉄軌道導入による県民の意識・行動の変化について

3-1-2 県民の観光・レジャー等における行き先変化の可能性②

- 鉄軌道が導入された場合、「非日常の買物」や「観光・レジャー」の行き先について、居住地（北部・中部・南部）ごとに確認。
- 他地域にも行きたいとする意向の割合が、北部・中部・南部どの地域でも増加している。



南部: 那覇市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町
 中部: 宜野湾市、浦添市、北中城村、中城村、西原町、嘉手納町、読谷村、北谷町、沖縄市、うるま市
 北部: 恩納村、宜野座村、金武町、名護市、今帰仁村、本部町、国頭村、大宜味村、東村

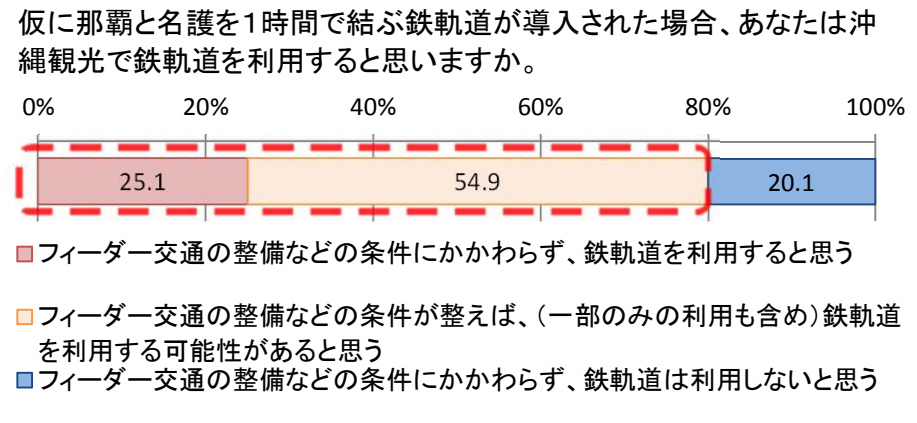
注: 各回答者の移動頻度も考慮した「行先別移動回数」の構成比を示す

3-2 鉄軌道導入による観光客の意識・行動の変化について

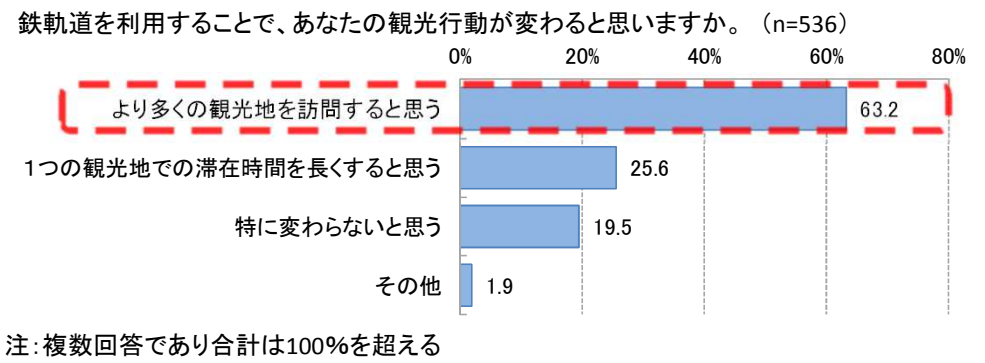
3-2-1 観光客の鉄軌道の利用意向について

- 過去2年間に沖縄旅行の経験のある観光客を対象に、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が整備された場合、鉄軌道の利用可能性について確認。
- 条件が整えば、観光客の約8割が利用する意向を示している。
- 利用意向のある観光客のうち約6割が、鉄軌道を利用することで、より多くの観光地を訪問したいと回答している。

・条件が整えば、沖縄観光経験者(670サンプル)の約8割が、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、鉄軌道を利用すると思うと回答。



・そのうち約6割が、鉄軌道を利用することでより多くの観光地を訪問すると思うと回答。

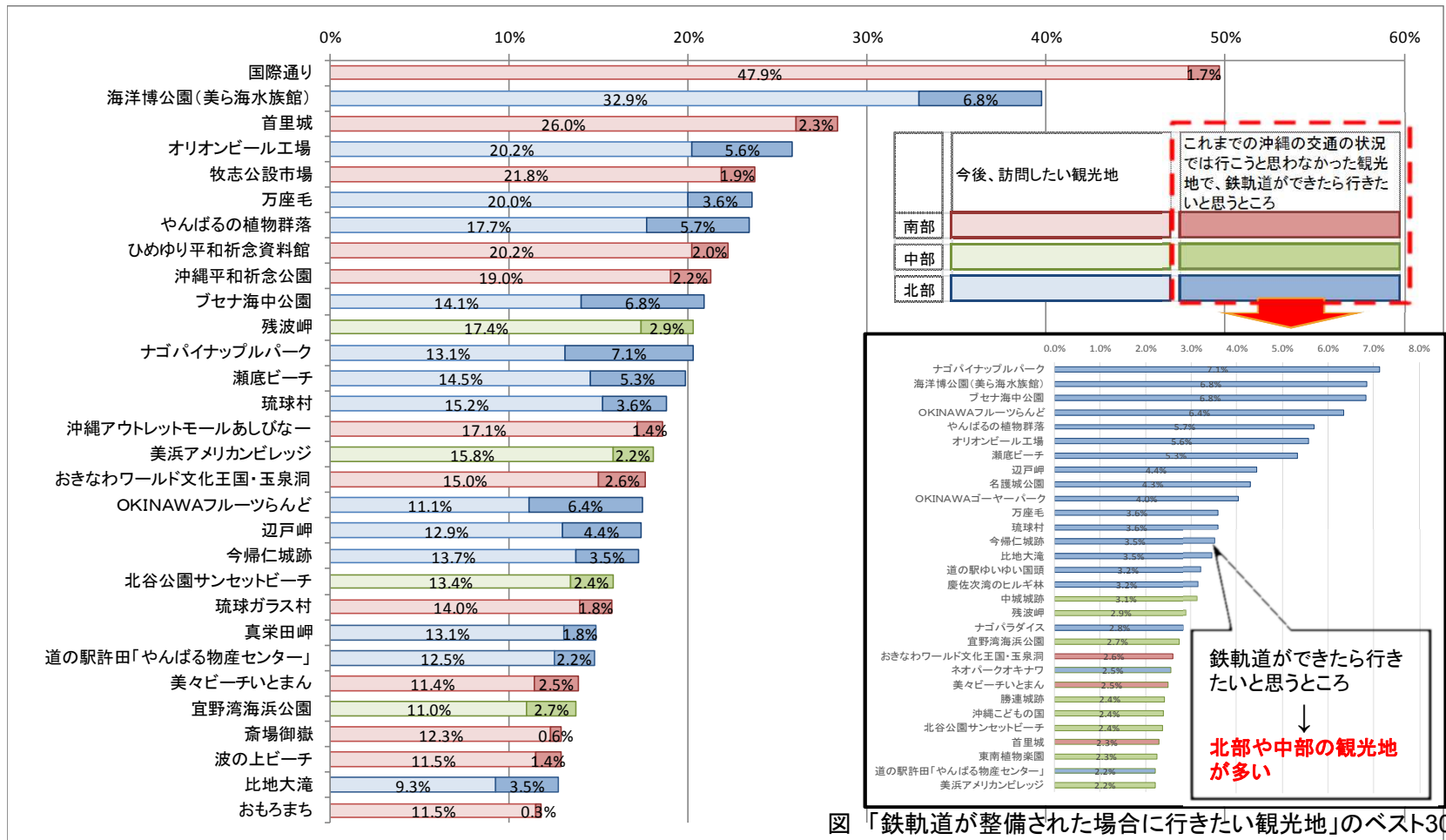


※ 具体的な観光地70か所(北部29、中部21、南部20)を選択肢として示し、「これまでの沖縄の交通の状況では行こうと思わなかった観光地で、仮に、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道ができれば、行きたいと思うところ」を回答いただいた。

3-2 鉄軌道導入による観光客の意識・行動の変化について

3-2-2 県民の観光・レジャー等における行き先変化の可能性

- 県外観光客に、これまでの沖縄の交通の状況では行こうと思わなかった観光地で、鉄軌道ができれば行きたいところについて確認。
- 鉄軌道が整備された場合、これまでの沖縄の交通の状況では行こうと思わなかった、北部地域や中部地域の観光地へも行くとの意向が示されていることから、周遊観光の拡大が期待される。



図「鉄軌道が整備された場合に行きたい観光地」のベスト30

図「今後訪問希望地」+「鉄軌道が整備された場合に行きたい観光地」のベスト30

3-3 アンケート調査による意識・行動の変化(まとめ)

【県民】

- 県民については、通勤・通学、観光・レジャーでは、条件が整えば、約7割が鉄軌道の利用意向を示している。
- 居住地(北部・中部・南部)ごとに確認すると、非日常買物、観光・レジャーで他地域にも行きたいとする意向の割合が、北部・中部・南部どの地域でも増加している。

【観光客】

- 観光客については、条件が整えば、約8割が鉄軌道の利用意向を示している。
- 鉄軌道が整備された場合に行きたい観光地としては、南部だけでなく、北部や中部の観光地が多く選ばれている。



【アンケート分析のまとめ】

那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、条件整備をあわせて行うことで、県民・観光客ともに、北部・中部・南部の地域間での移動が多くなる可能性が確認された。

4. 総括


鉄軌道の導入による地域間移動の変化の可能性について、他事例及び県民・観光客アンケートにより確認した。

【事例のまとめ】

- つくばエクスプレス(TX)について、新線整備前後での沿線住民のトリップ目的地の変化をみると、都心と郊外、沿線地域において、通勤・通学、私事等の人の移動(日あたりトリップ数)の増加が確認されたことから、TXの整備により、地域間移動が増加していると考えられる。

【アンケート分析のまとめ】

- アンケート結果から、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、フィーダー交通の充実など条件が整えば、県民については、非日常の買物や観光・レジャーで、居住地以外の地域へも行きたいという意向が増加することが確認された。また、観光客については、南部だけでなく、北部、中部の観光地などより多くの観光地へ行くと思うとの意向が確認された。



事例及びアンケート結果より、那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、条件整備をあわせて行うことで、県民・観光客の交通手段や行き先の選択肢が広がり、北部・中部・南部の地域間移動の機会が増加し、南北間の交流人口が増加する可能性が確認できた。

※なお、南北間の交流人口の増加については、各ルート案ごとに比較評価はせず、鉄軌道整備の効果として評価する。