

付録 I : アンケート調査結果

(鉄軌道導入による県民・観光客の行動変化の可能性の把握)

付 1 アンケート調査の概要

ステップ3の県民会議において、鉄軌道導入による県民等の意識の変化が起こる可能性についても評価を行うことが必要との意見があった。

このため、アンケート調査により、鉄軌道導入による県民・観光客の意識・行動の変化や、鉄軌道利用の条件を把握し、鉄軌道導入にあたって求められる取組の検討の基礎資料とする。

対象者	沖縄県民	観光客
調査目的	沖縄鉄軌道が整備された場合の県民の行動変化及び鉄軌道利用の条件、県民が望むライフスタイルについて、居住地、属性、移動目的、普段の利用交通機関等による差異を分析する。	沖縄鉄軌道が整備された場合の観光客の行動変化及び鉄軌道利用の条件、鉄軌道を利用しない理由について、属性による差異を分析する。また具体的な希望訪問観光地を確認する。
調査方法	インターネットアンケート調査	インターネットアンケート調査
調査時期	2016年8月2日配信	2016年8月1日(第1次)、8月3日(第2次)配信
サンプル	沖縄県に在住する人。回収サンプル数は2,105票。	第1次: 沖縄県以外の全国に在住する人。回収サンプル数は30,000票。 第2次: 第1次調査結果を基に、過去2年間に沖縄旅行の経験のある人。回収サンプル数は670票。
年齢補正	沖縄県人口の年齢別構成比(H27国勢調査)を用いて補正。	観光客の年齢別構成比(H26内閣府「県外来訪者アンケート調査」結果)を用いて補正。

質問項目

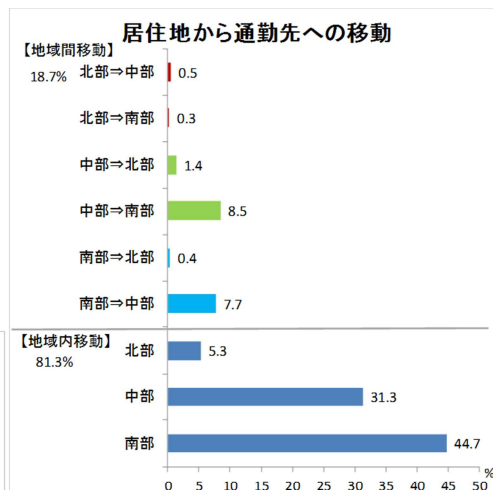
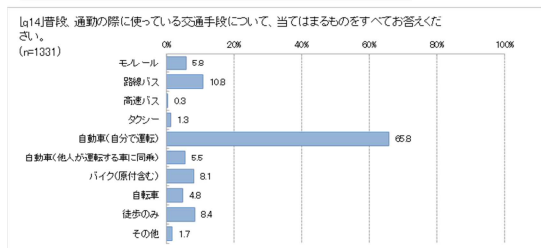
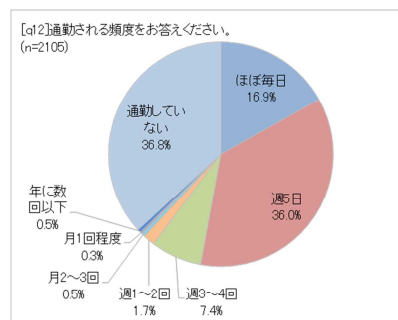
沖縄県民		観光客	
属性	性別、年齢、職業、居住地、住宅の所有状況、家族構成、現在地の居住年、運転免許有無、自家用車有無、モノレールの利用状況、過去の居住地、過去の鉄軌道利用頻度	属性	性別、年齢、職業、居住地、鉄軌道利用頻度
普段の利用交通	目的別の移動頻度、行先、利用交通機関 【目的】 ・通勤、通学 ・通院・その付き添い・子供の送迎 ・食料品・日用品の買物 ・非日常の買物: 食料品・日用品以外(洋服・家電製品等)の買物・休日のショッピング ・沖縄県内の観光・レジャー ・沖縄県内で離れて住んでいる家族・親せき・友人・知人等の訪問	直近の沖縄旅行	訪問観光地、宿泊先、主な行程、利用交通手段、同行者、困ったこと・不便だったこと(ツアーについて、宿泊施設について、移動について)
		今後の沖縄旅行	交通の状況が変わらない場合の行きたい観光地
鉄軌道利用の可能性	目的別の鉄軌道利用可能性、鉄軌道を利用して行く行先	鉄軌道が整備された場合の沖縄旅行	鉄軌道利用の可能性、重要と思う鉄軌道に関する条件、鉄軌道利用による観光行動の変化、鉄軌道が整備された場合に新たに行きたい観光地
鉄軌道の利用条件	重要と思う条件(「通勤・通学」の場合と「その他の私用」の場合)		
ライフスタイル変化	鉄軌道を利用したライフスタイル(3例提示)の希望度等	鉄軌道を利用しない理由	(鉄軌道を利用しないと回答した人に)鉄軌道を利用しない理由

付2 県民アンケート調査結果の概要

付2-1 県民の移動の現況について

(1) 通勤

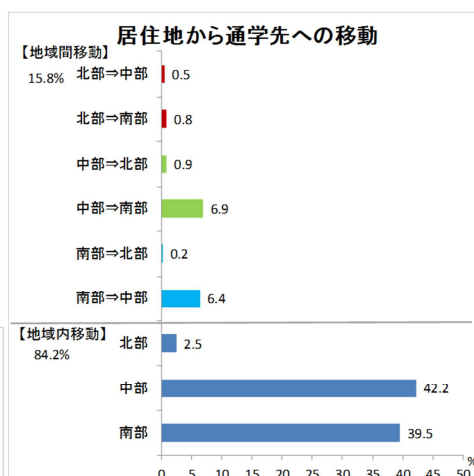
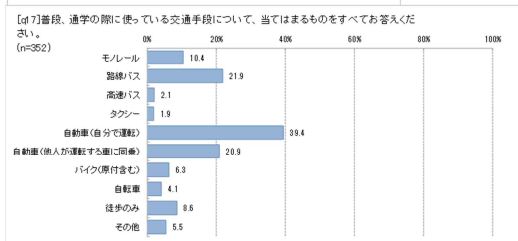
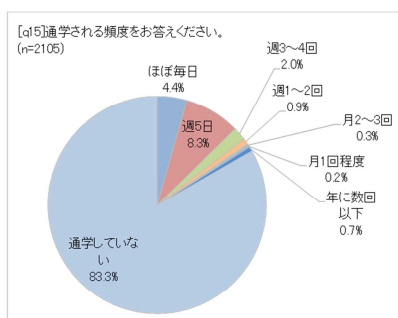
- ・「通勤」で移動している人は約63%であり、週5日以上通勤している人が約53%である。
- ・通勤している人の約66%は自動車（自分で運転）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(8.5%)、南部⇒中部(7.7%)が比較的多い。



全体の移動を100%とした場合の各移動先への移動割合を%で示している。

(2) 通学

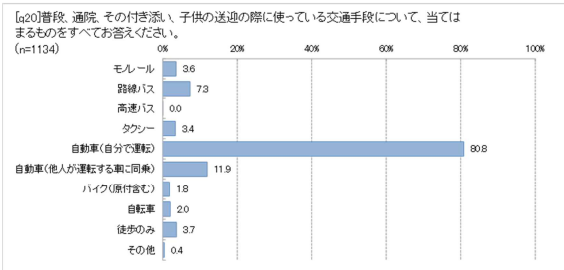
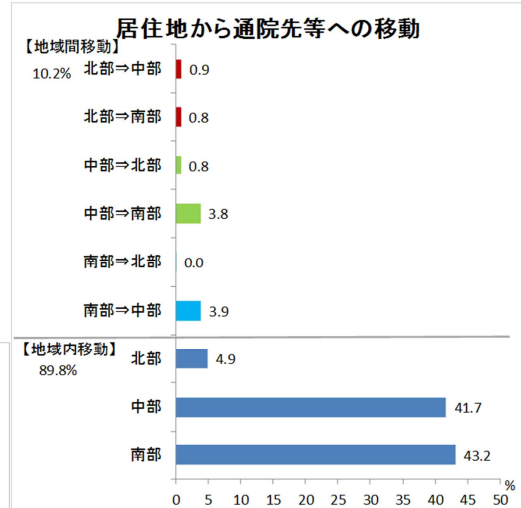
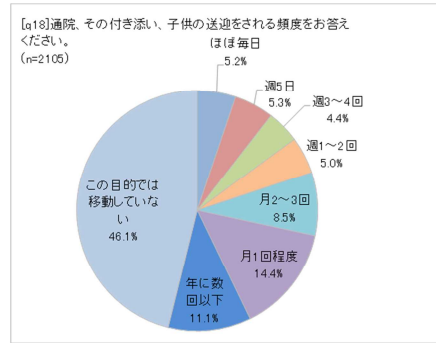
- ・「通学」で移動している人は約17%である。週5日以上通学している人が約13%である。
- ・通学している人の約39%は自動車（自分で運転）、約22%は路線バス、約21%は自動車（他人が運転する車に同乗）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(6.9%)、南部⇒中部(6.4%)が比較的多い



全体の移動を100%とした場合の各移動先への移動割合を%で示している。

(3) 通院・その他付き添い・子供の送迎

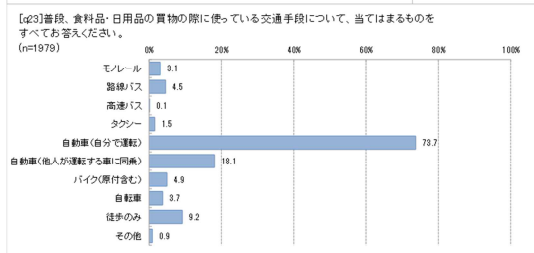
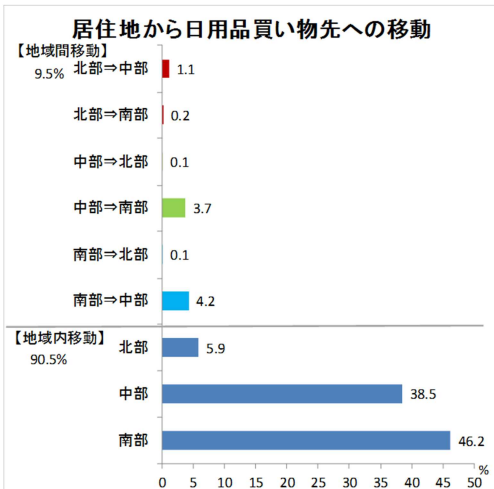
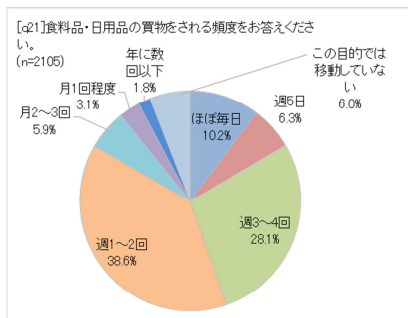
- ・「通院や送迎等」で移動している人は約54%である。約20%は週1回以上移動している。
- ・通院や送迎等で移動している人の約91%は自動車（自分で運転）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(3.8%)、南部⇒中部(3.9%)が比較的多い。



全体の移動を100%とした場合の各移動先への移動割合を%で示している。

(4) 日常の買物：食料品・日用品の買物

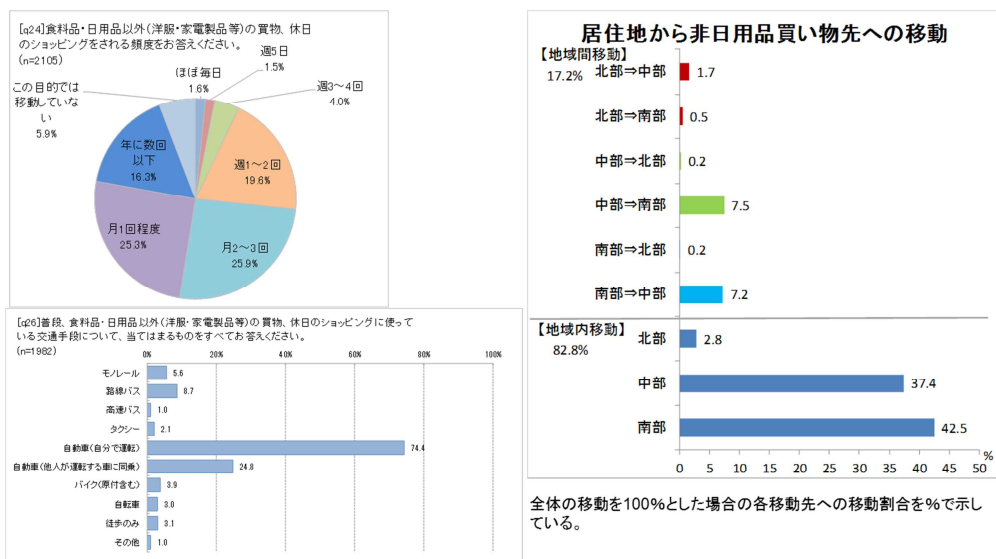
- ・「日常の買物」で移動している人は約94%であり、約83%は週1回以上移動している。
- ・日常の買物で移動している人の約74%は自動車（自分で運転）、約18%は自動車（他人が運転する車に同乗）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(3.7%)、南部⇒中部(4.2%)が比較的多い。



全体の移動を100%とした場合の各移動先への移動割合を%で示している。

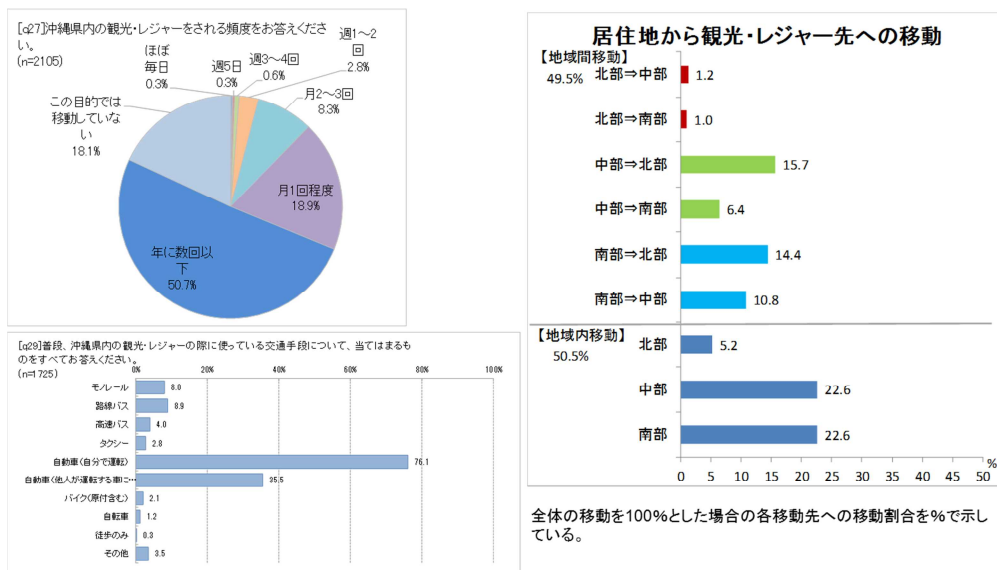
(5) 非日常の買物：食料品・日用品以外の買物

- ・「非日常の買物」で移動している人は約94%で、約27%が週1回以上移動している。
- ・非日常の買物で移動している人の約74%は自動車（自分で運転）、約25%自動車（他人が運転する車に同乗）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(7.5%)、南部⇒中部(7.2%)が比較的多い。



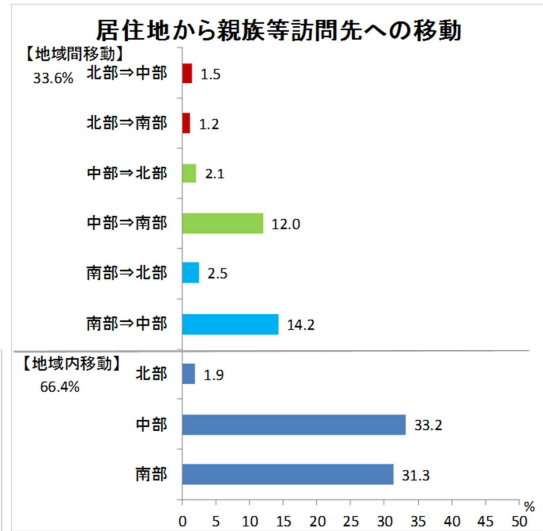
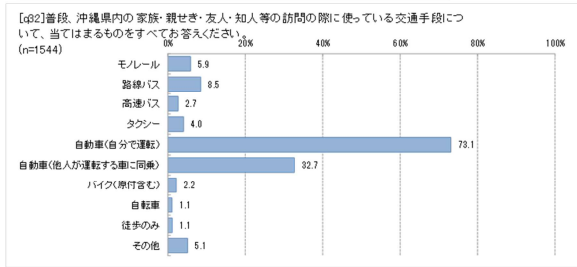
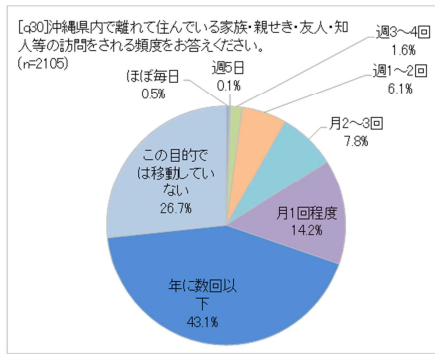
(6) 観光・レジャー

- ・「観光・レジャー」で移動している人は約82%である。約4%が週1回以上移動している。
- ・観光・レジャーで移動している人の約76%は自動車（自分で運転）、約36%は自動車（他人が運転する車に同乗）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、中部⇒北部(15.7%)、南部⇒北部(14.4%)等をはじめ地域間移動も比較的多い。



(7) 家族・親戚・友人・知人等の訪問

- ・「親族訪問等」で移動している人は約73%である。約8%が週1回以上移動している。
- ・親族訪問等で移動している人の約73%は自動車（自分で運転）、約33%は自動車（他人が運転する車に同乗）を使って移動している。
- ・地域内移動が多いが、地域間移動では中部⇒南部(12.0%)、南部⇒中部(14.2%)が比較的多い。

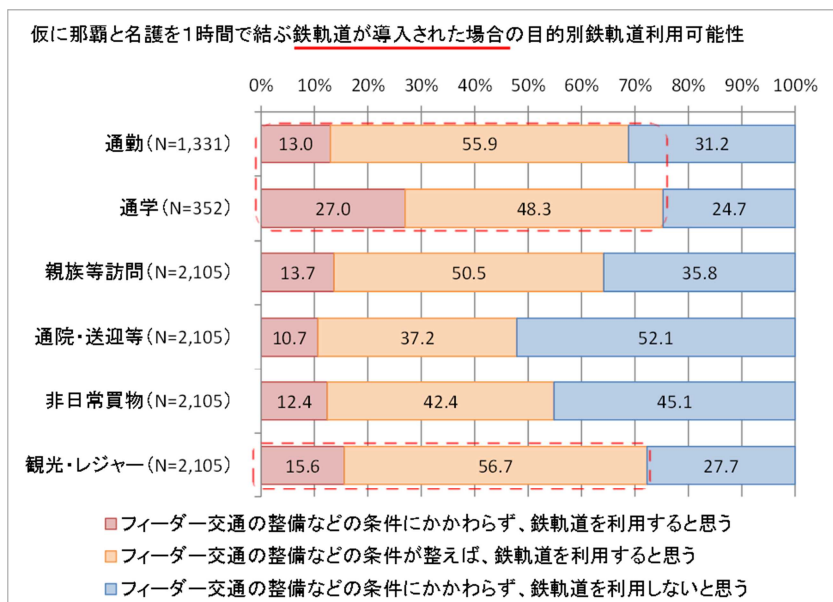


全体の移動を100%とした場合の各移動先への移動割合を%で示している。

付2-2 鉄軌道の利用意向について

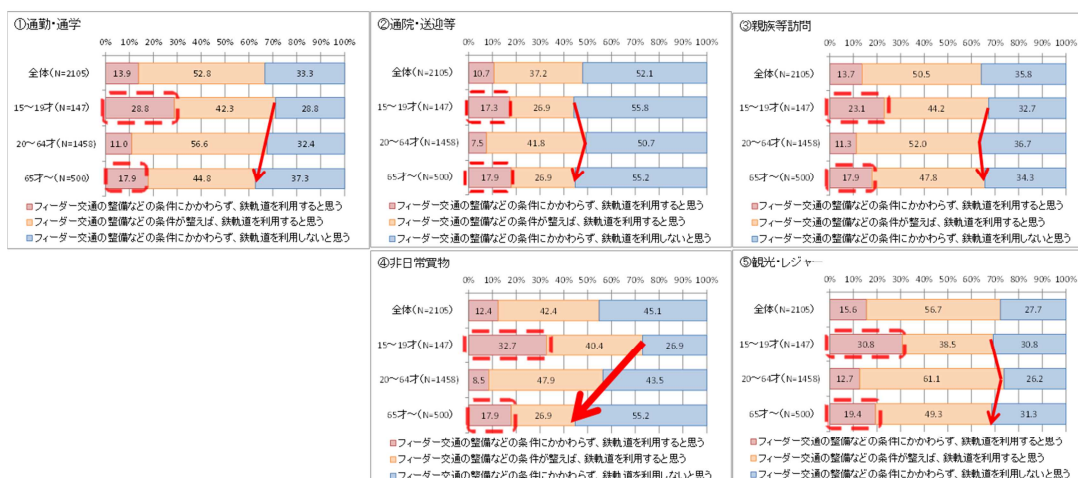
(1) 県民の鉄軌道利用意向

- ・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。



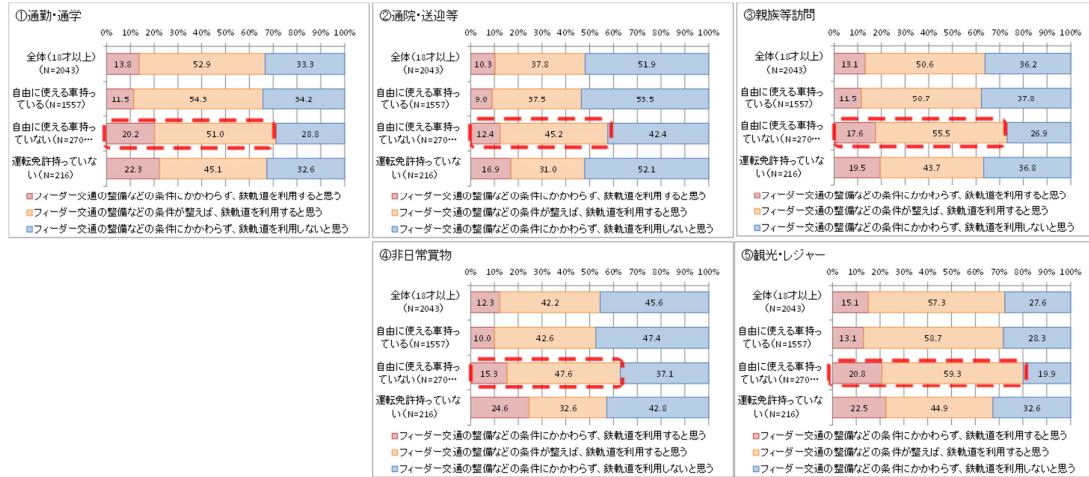
(2) 属性別の県民の利用意向（年代別傾向）

- ・15～19歳、65歳以上は、全目的で「条件にかかわらず利用する」意向が比較的高い。
- ・「①通勤・通学」、「②通院・送迎等」、「③親族等訪問」「⑤観光・レジャー」については、年齢による利用意向（条件付き含む）の大きな差はみられない。
- ・一方、「④非日常買物」においては15～19歳で利用意向が7割強と高く、65歳以上は5割弱と低い。年齢による差が大きい。
- ・なお、性別による傾向差はほとんどなかった。



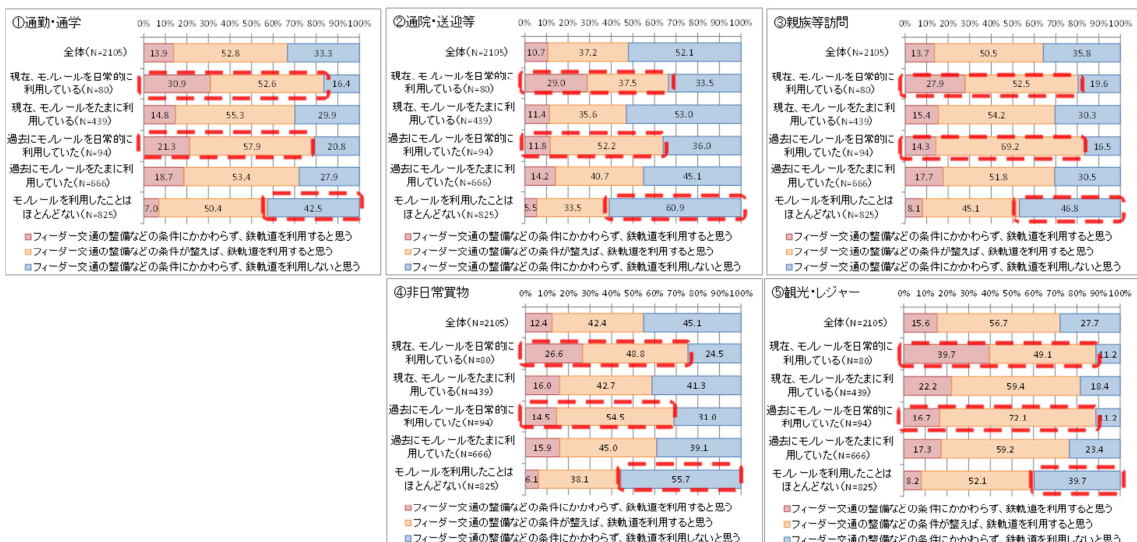
(3) 属性別の県民の利用意向（免許・車有無別傾向）

- ・鉄軌道の利用意向は、いずれの目的でも、（免許は持っているが）自由に使える車を持っていない人が比較的高い。
- ・特に、「⑤観光・レジャー」では約8割が利用意向を示している。



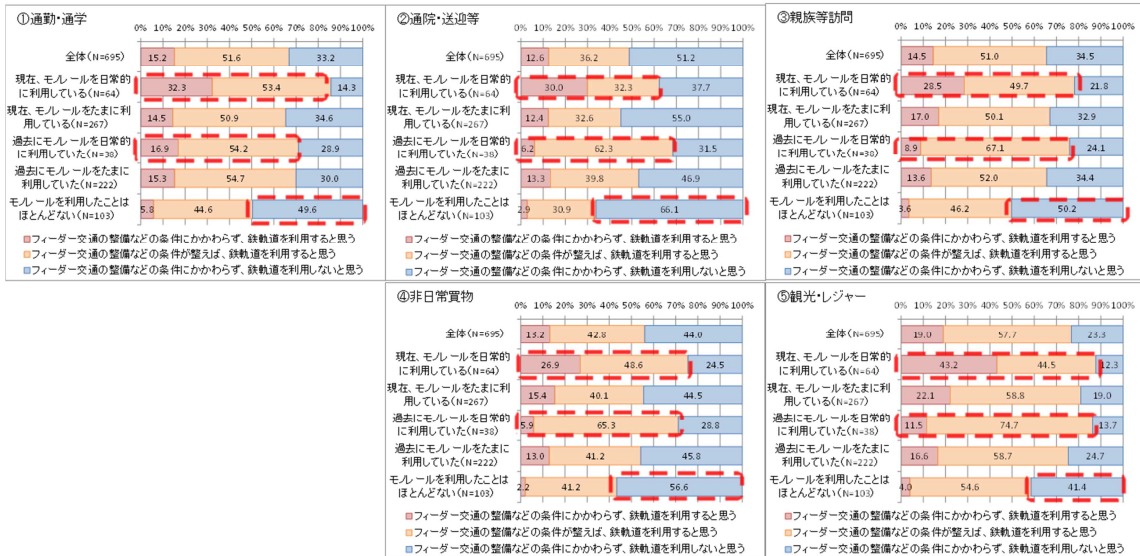
(4) 属性別の県民の利用意向（モノレール利用経験別傾向）

- ・鉄軌道の利用意向は、いずれの目的でも、モノレールを日常的に利用している（していた）人で比較的高い。
- ・モノレールの利用経験がほとんどない人は、利用意向が比較的低い。
- ・モノレールの利用経験によって鉄軌道導入による利用意向に差が見られる。



参考：那覇市における鉄軌道利用意向（モノレール利用経験別）

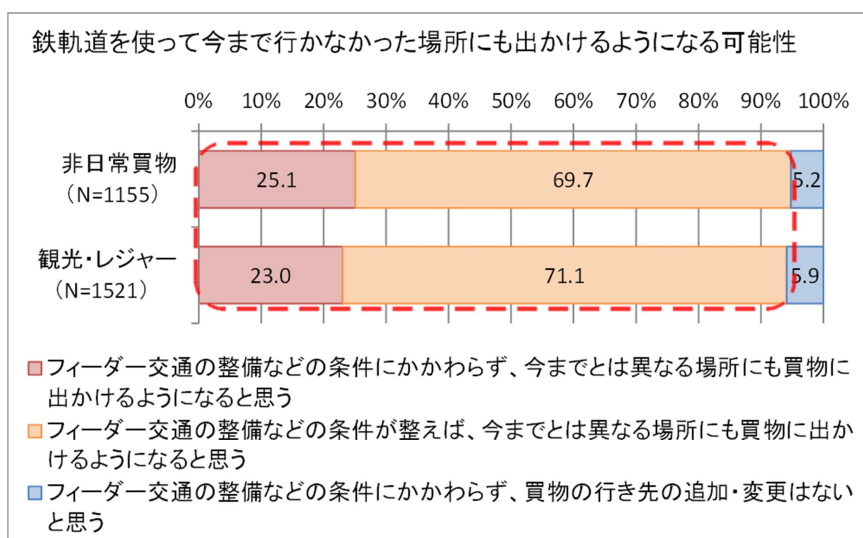
- ・ 沖縄都市モノレールが稼働している那覇市に限って、モノレール利用経験別の傾向を確認。
- ・ モノレールを日常的に利用している（していた）人で比較的高く、モノレールの利用経験のほとんどない人は、利用意向が低い。
- ・ いずれの目的でも、県全体と傾向に大きな違いは見られない。



付2-3 鉄軌道利用による行動圏拡大・行き先の変化について

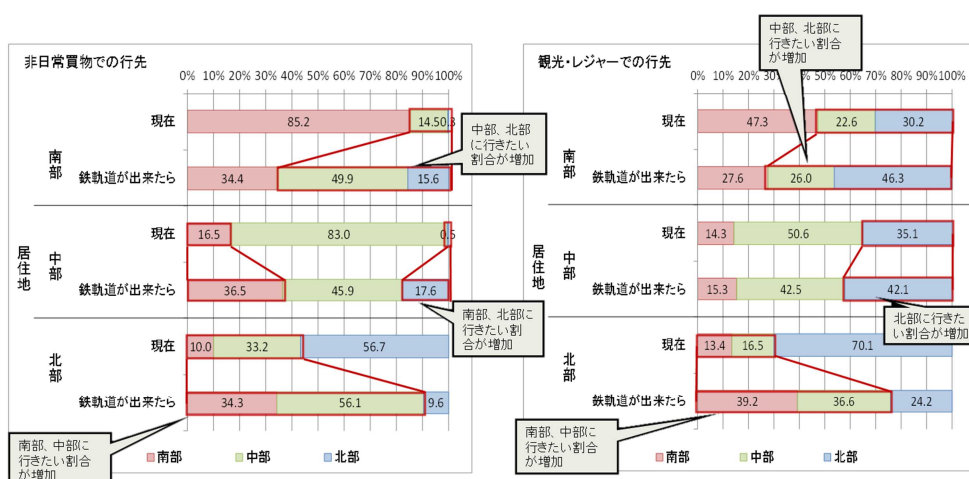
(1) 非日常買物、観光・レジャーにおける県民の行動範囲の拡大

- ・行動圏の拡大や行き先の変化については、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」について確認を行った。
- ・鉄道軌道が導入された場合、非日常買物、観光・レジャーにおいて利用意向を示す人のうち、9割以上の人々が条件が整えば鉄軌道を利用して今までとは異なる場所にも出かけるようになると回答。



(2) 非日常買物、観光・レジャーにおける県民の行き先の変化

- ・鉄軌道が導入された場合、非日常買物や観光・レジャーの行き先では、居住地域以外の場所にも行きたいとの意向が増加。



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
 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

付2-4 鉄軌道導入による県民のライフスタイル変化について

(1) 県民のライフスタイルの変化の可能性について

- ・県民アンケート調査では、鉄軌道ができた場合の新しいライフスタイルのイメージを3種類示し、そのような生活をしてみたいかどうかを聞いている。

仮に那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、今後以下に示すようなライフスタイルを希望しますか。それぞれ当てはまる回答を1つだけ選んでください。ただし、駅に近くなるほど、地価や家賃が高くなることを前提にお答えください。

① 駅近くに住む生活

Q50

「駅から自宅までの移動が楽にできる地域に住み、主な場所に鉄軌道と徒歩で移動できるような生活」をしてみたいですか。

- ①. できるだけ早くそのような生活してみたい
- ②. いずれはそのような生活してみたい
- ③. 特にそのような生活したいとは思わない

② 自然豊かな地域に住む生活

Q51

自然が豊かで駅への交通も便利な地域がある場合、「そのような地域に住み、県内各地には鉄軌道等で移動できるような生活」をしてみたいですか。

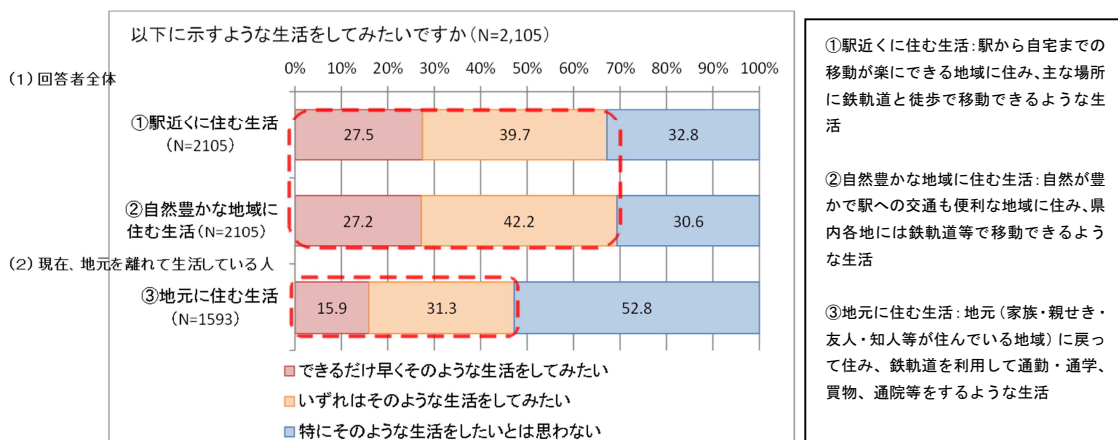
③ 地元に住む生活

Q52

現在、地元(家族・親せき・友人・知人等が住んでいる地域)から離れた地域に住んでおられる場合、「地元に戻って住み、鉄軌道を利用して通勤・通学、買物、通院等をするような生活」をしてみたいですか。

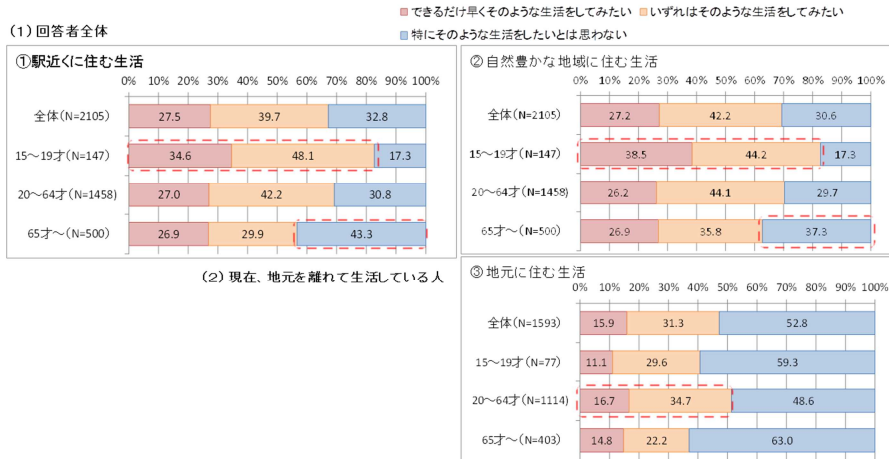
(2) 鉄軌道導入による県民の生活に関する意識・行動の変化

- ・県民の約7割の人が、「①駅近くに住む生活」や「②自然豊かな地域に住む生活」をしたいとの意向を示している。
- ・現在、地元から離れて生活している人のうち、約半数が「③地元に住む生活」をしたいとの意向を示している。



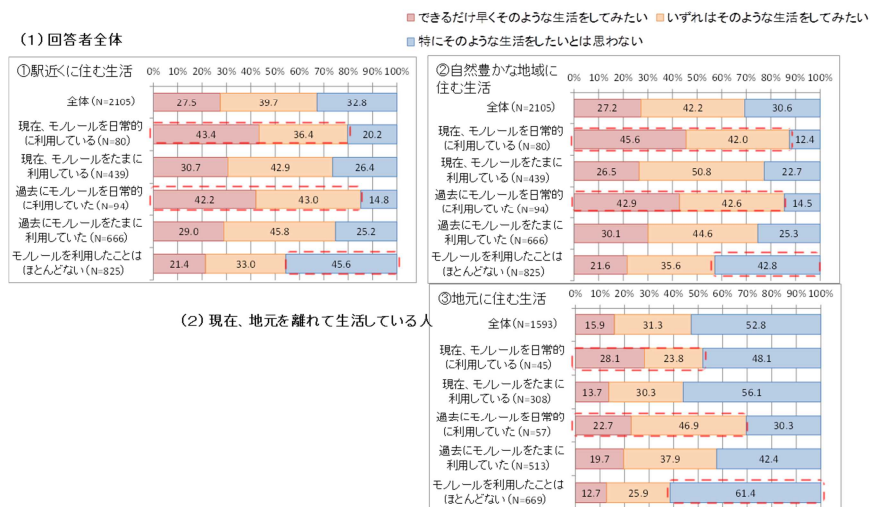
(3) 鉄軌道導入による県民の生活に関する意識・行動の変化の分析（年代別傾向）

- ・「①駅近くに住む生活」や「②自然豊かな地域に住む生活」について、15～19歳は希望率が8割強と高く、65歳以上は「特にそのような生活をしたいとは思わない」との意向が高い。
- ・現在、地元を離れて生活している人のうち「③地元に住む生活」をしたいとの意向は、20～64歳が50%以上を占め、比較的高い。
- ・年代によって鉄軌道導入によるライフスタイルの変化に対する考え方に差が見られる。



(4) 鉄軌道導入による県民の生活に関する意識・行動の変化の分析（モノレール利用経験別傾向）

- ・「①駅近くに住む生活」や「②自然豊かな地域に住む生活」について、モノレールを日常的に利用している（していた）人は希望率が8割強と比較的高い。一方、モノレール利用経験がほとんどない人は6割弱と比較的低い。
- ・「③地元に住む生活」についても、モノレールを日常的に利用している（していた）人の希望率は高く、モノレール利用経験がほとんどない人の希望率は低い。
- ・モノレールの利用経験によって鉄軌道導入によるライフスタイルの変化に対する考え方に差が見られる。

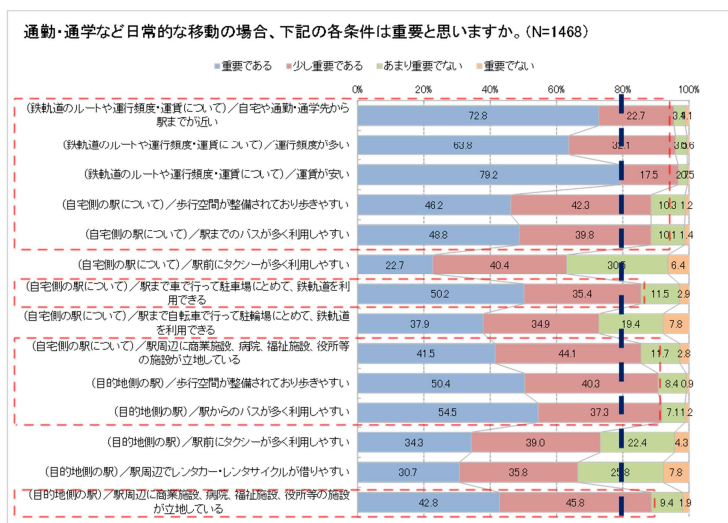


付2-5 鉄軌道利用において重要と思う条件について

(1) 目的毎の県民が重要と思う条件（通学・通勤）

・通勤・通学目的では、以下の条件を重要と思う意見が8割を超えており比較的高い。

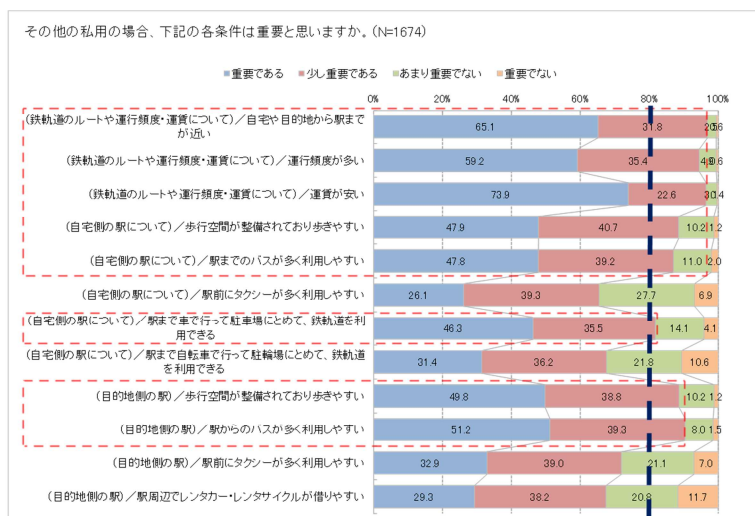
- (1) 自宅・目的地から駅までの近さ、
- (2) 鉄軌道の利用しやすさ（運行頻度の多さ、運賃の低廉さ等）、
- (3) 駅周辺の移動・利用しやすさ（自宅側・目的地側ともにバス、駐車場、歩行空間の充実等）
- (4) 駅周辺への商業施設等の立地（自宅側・目的地側ともに）



(2) 目的毎の県民が重要と思う条件（その他の私用）

・その他の私用目的（通院・送迎、日常・非日常の買物、観光・レジャー等）では、以下の条件を重要と思う意見が8割を超えており比較的高い。

- (1) 自宅・目的地から駅までの近さ、
- (2) 鉄軌道の利用しやすさ（運行頻度の多さ、運賃の低廉さ等）
- (3) 駅周辺の移動・利用しやすさ（自宅側・目的地側ともにバス、駐車場、歩行空間の充実等）



付2-6 県民アンケート結果の総括

【県民の鉄軌道の利用意向】

- ・鉄軌道の利用意向は、通勤・通学、観光レジャーにおいて約7割程度であり、非日常買物などその他の目的では5割程度となっている。
- ・モノレール利用経験のほとんどない人（全体の約4割）の利用意向は低く、利用経験のある人の利用意向が高い。そのため、鉄軌道利用経験が増えれば、利用意向も一定程度増える可能性があると考えられる。

【県民の鉄軌道利用による行動圏拡大・行き先の変化について】

- ・鉄軌道の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」のうち、非日常の買物では、現状において、北部、中部、南部それぞれの地域内移動が多く、地域間移動は比較的少ないが、鉄軌道が導入された場合、居住地以外の場所にも行きたいとの意向が示されていることから、中南部地域と北部地域間の移動が増加する可能性があると考えられる。
- ・また、観光・レジャーについては、現状においても地域間移動が多く見られる。鉄軌道が導入された場合、現状以上に居住地以外の場所にも行きたいとの意向が示されたことから、北部から中南部への移動など各地域間の移動がより活発になる可能性があると考えられる。

【鉄軌道導入による県民のライフスタイルの変化について】

- ・鉄軌道が導入された場合、県民の約7割の人が「駅近くに住む生活」や「自然豊かな地域に住む生活」をしたいとの意向を示し、現在、地元から離れて生活している県民の約半数が「地元に戻って住む生活」をしたいとの意向を示している。
- ・鉄軌道の導入は、居住地の選択に一定程度影響を与える可能性があると考えられる。

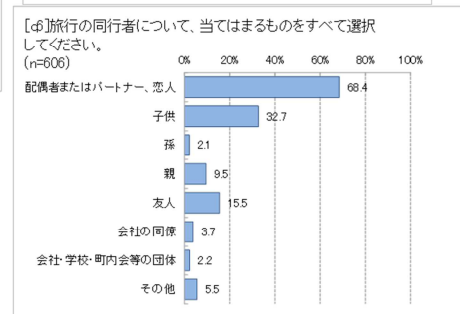
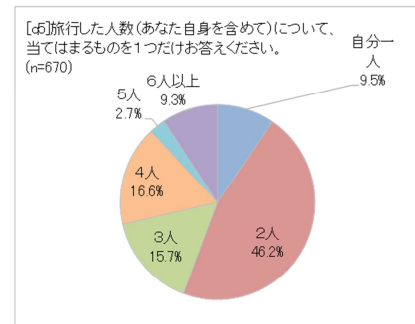
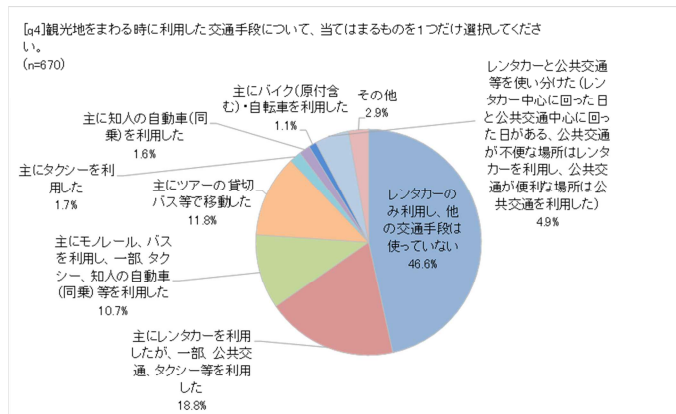
【鉄軌道利用において県民が重要と思う条件】

- ・通勤・通学、その他私用目的（通院・送迎、買物、観光レジャー等）のどちらも、以下の条件を重要と思う意見が8割を超えている。
 - (1) 自宅・目的地から駅までの近さ、
 - (2) 鉄軌道の利用しやすさ（運行頻度の多さ、運賃の低廉さ等）
 - (3) 駅周辺の移動・利用しやすさ（自宅側・目的地側ともにバス、駐車場、歩行空間の充実等）

付 3 観光客アンケート調査結果の概要

付 3-1 観光客の移動の現況について（直近の沖縄観光）

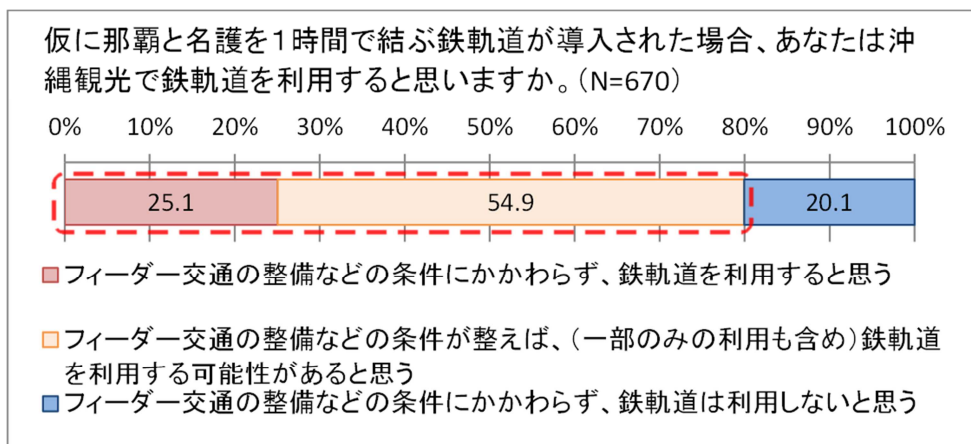
- ・直近の沖縄観光では、レンタカーのみ利用が約 47%、主にレンタカー利用が約 19%と、観光客の約 2/3 がレンタカー利用を中心に移動している。
- ・旅行人数は、過半数が 1～2 人での旅行となっている。



付 3-2 鉄軌道の利用意向について

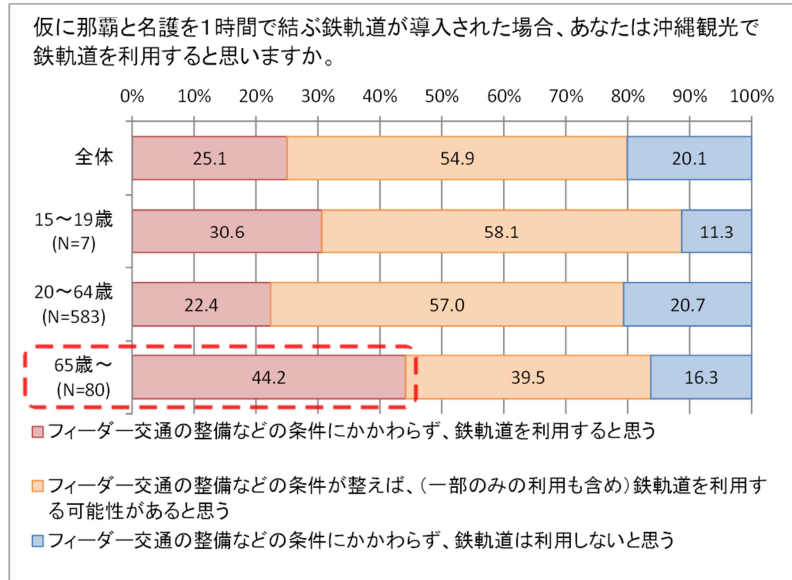
(1) 観光客の鉄軌道利用意向

- ・鉄軌道が導入された場合に、条件が整えば、観光客の約 8 割が鉄軌道を利用する意向を示している。



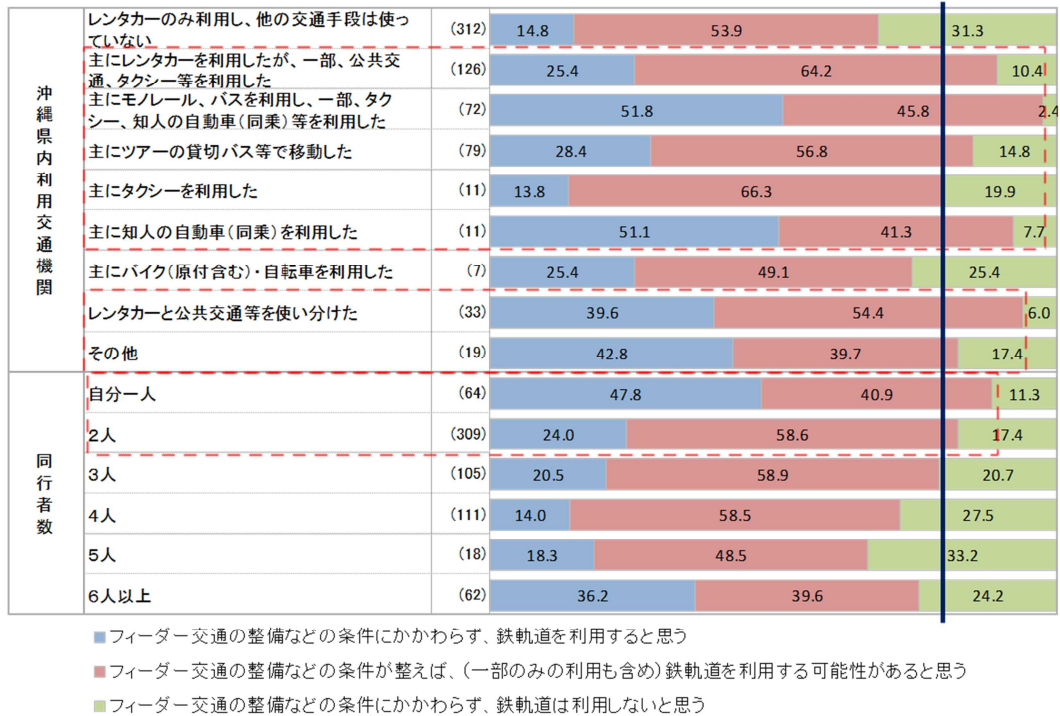
(2) 属性別の観光客の鉄軌道利用意向（年代別傾向）

- ・65歳以上の人の44%は、鉄軌道が導入された場合に、条件にかかわらず鉄軌道を利用する意向を示している。



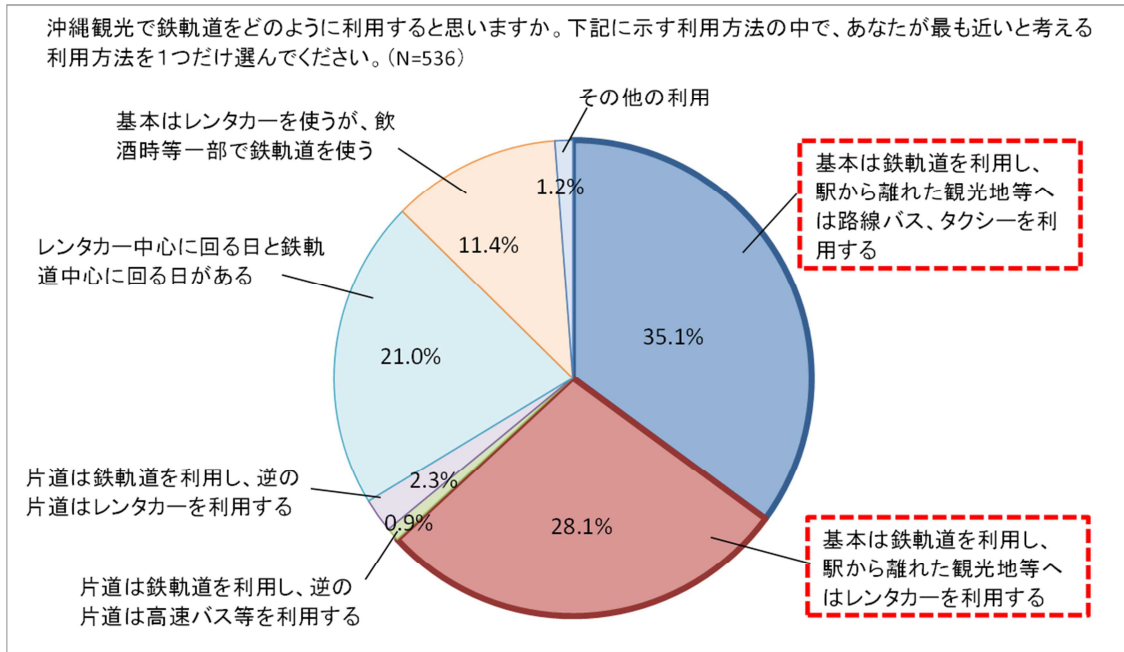
(3) 属性別の観光客の鉄軌道利用意向（利用交通機関、同行者数）

- ・直近の沖縄観光で公共交通を利用した人や他人の自動車に同乗した人等（レンタカーのみ利用した人以外）の鉄軌道利用意向は8割を超え、比較的高い。
- ・同行者数別にみると、1人、2人の旅行は、鉄軌道利用意向が高い。



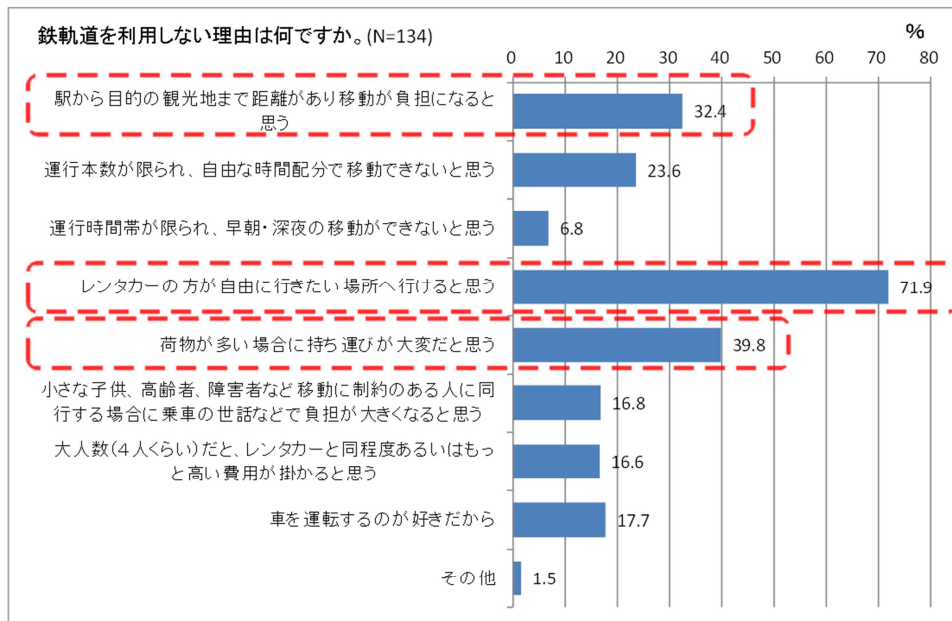
(4) 観光客の鉄軌道の利用の仕方

- ・鉄軌道の利用意向のある人のうち約63%は、「沖縄観光で、基本は鉄軌道を利用する」という回答であり、主要交通手段にしたいと考えている。



(5) 観光客の鉄軌道を利用しない理由

- ・鉄軌道を利用しないと回答した観光客は、理由として、「レンタカーの方が自由に行きたい場所に行ける」が約7割と多く、次いで「荷物が多い場合に負担」、「駅から観光地までの移動が負担」が多い。

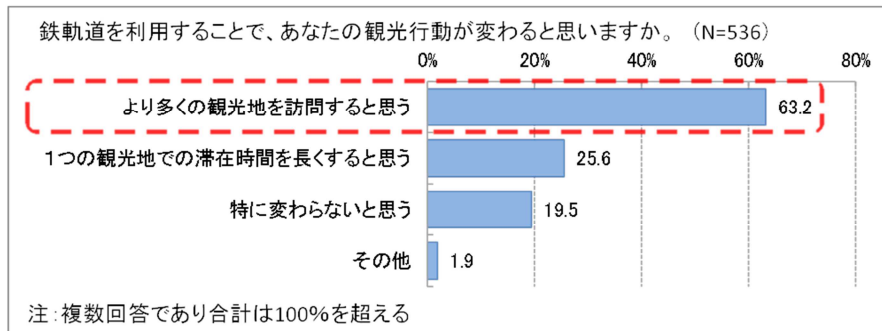


注: 複数回答であるため、合計は100%を超える。

付3-3 鉄軌道利用による行動圏拡大・行き先の変化について

(1) 鉄軌道の利用による観光客の行動圏拡大

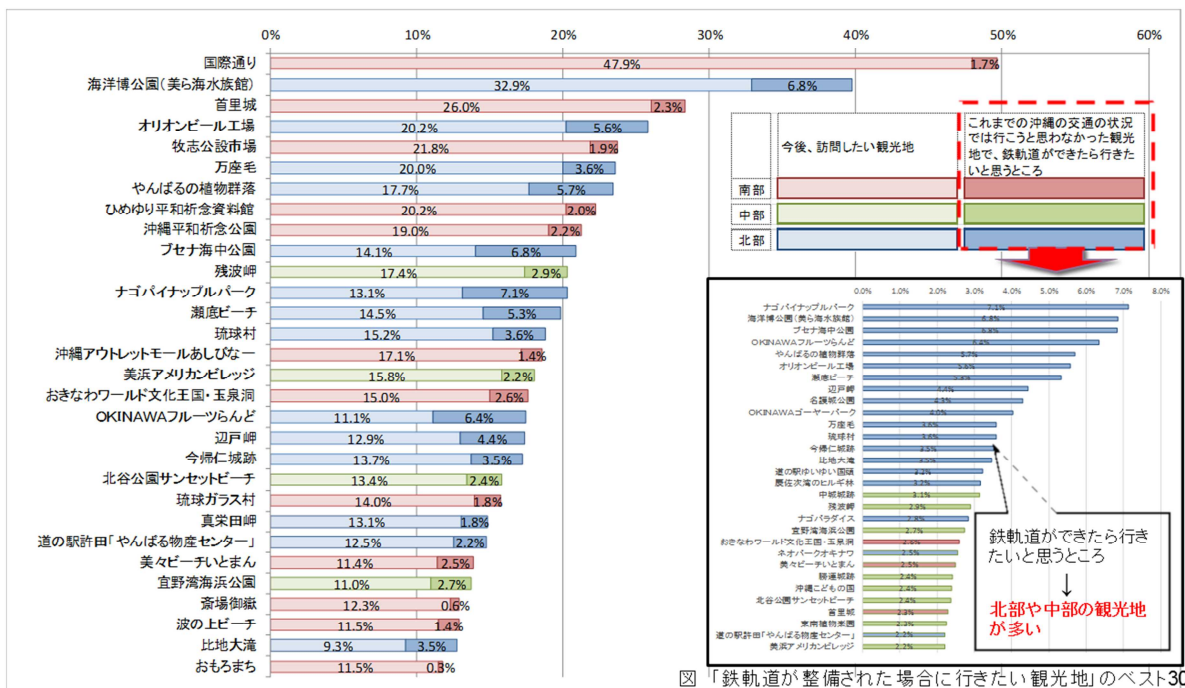
- ・鉄軌道が導入された場合に、鉄軌道を利用する意向のある人の約6割以上はより多くの観光地を訪問すると思うと回答。



(2) 鉄軌道利用による観光客の行き先の変化

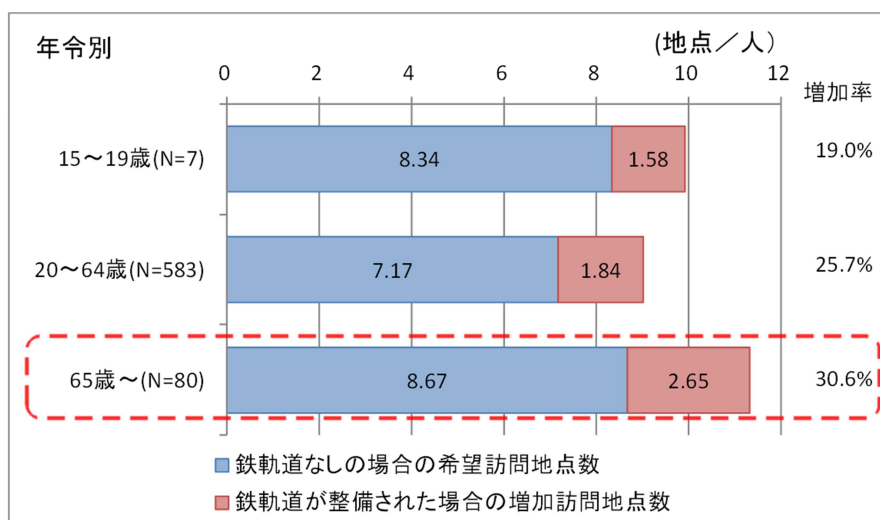
- ・鉄軌道が整備された場合、これまでの沖縄の交通の状況では行こうと思わなかった、北部地域や中部地域の観光地へも行くとの意向が示されている。

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 (N=670)



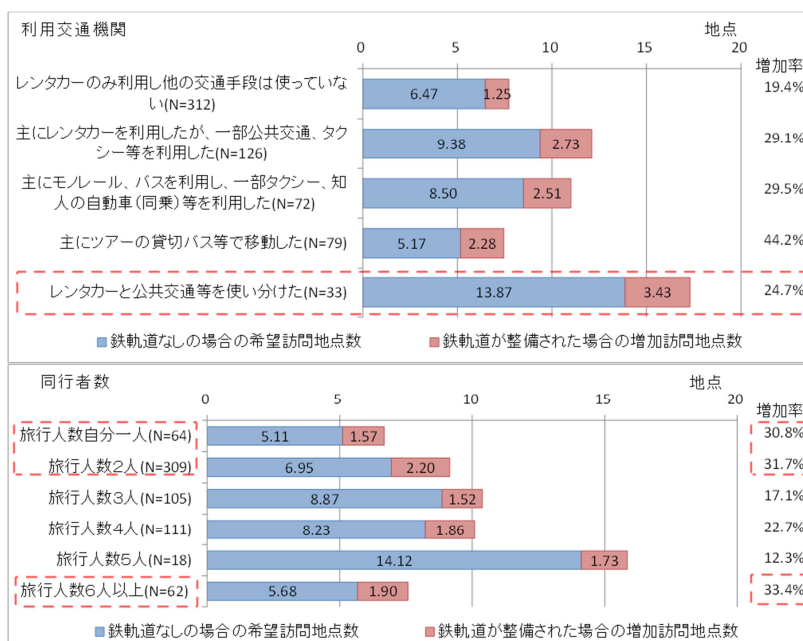
(3) 鉄軌道利用による観光客の行き先の変化の分析（年齢構成別）

- ・交通の状況が現状のまま変わらない場合（鉄軌道なしの場合）、行きたい観光地数（希望訪問地数）は15～19歳、65歳以上が8箇所程度と比較的多い。
- ・これまでの交通の状態では行こうと思わなかった場所で、鉄軌道が整備された場合行きたいところは、各年代増加するが、65歳以上が2.65箇所と、増加率も3割程度と高い。



(4) 鉄軌道利用による観光客の行き先の変化の分析（利用交通機関、同行者数）

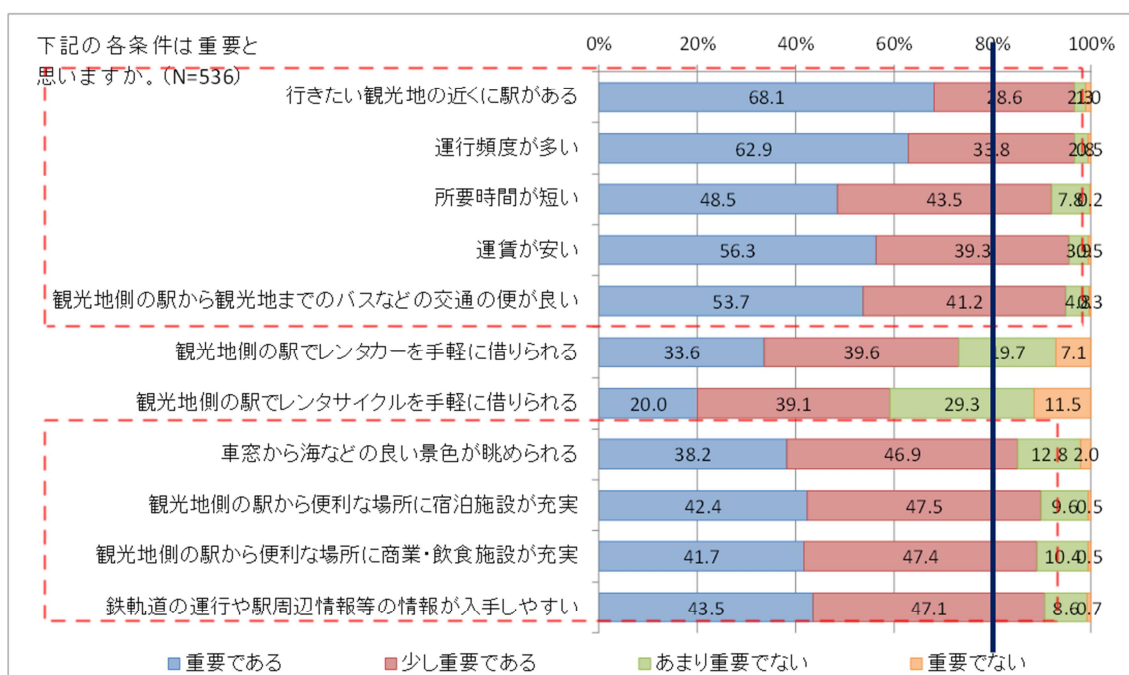
- ・直近の沖縄観光でレンタカーと公共交通を使い分けている人は、希望訪問地数が多く、かつ鉄軌道が整備された場合の訪問地の増加数も多い。
- ・1人、2人、6人以上の旅行ではこれまでの交通状況では訪問地数は少ないが、鉄軌道が整備された場合の訪問地数の増加率は高い。



付3-4 観光客が鉄軌道利用において重要と思う条件について

・鉄軌道利用意向のある観光客は、8割以上が以下の条件が重要であると示している。

- (1) 観光地と駅の近さ
- (2) 鉄軌道の利用しやすさ（運行頻度の多さ、所要時間の短さ、運賃の低廉さ）
- (3) 駅周辺の移動・利用しやすさ（駅と観光地間のバスの充実）
- (4) 駅周辺における宿泊施設、商業・飲食施設の充実、
- (5) 車窓から海が見える、
- (6) 鉄軌道の運行や駅周辺情報等の情報の入手しやすさ



付3-5 観光客アンケート結果の総括

【観光客の鉄軌道の利用意向】

- ・観光客の直近の沖縄観光では、約2/3がレンタカー利用を中心とする移動となっている。
- ・鉄軌道が導入された場合、約8割の観光客が利用したいとの意向を示し、そのうち約6割は主要交通手段を鉄軌道にし、駅から離れた場所には、路線バス、タクシー、レンタカーを利用すると回答。
- ・一方、鉄軌道を利用しないと回答した観光客のうち、約7割が「レンタカーの方が自由に行きたい場所に行ける」を理由とし、次いで3～4割が「荷物が多い場合に負担」、「駅から観光地までの移動が負担」を理由としていることから、駅から観光地までの移動利便性の向上が課題と考えられる。

【観光客の鉄軌道利用による行動圏拡大・行き先の変化について】

- ・鉄軌道が導入された場合に、鉄軌道を利用する意向のある人の6割以上の観光客が、より多くの観光地を訪問すると思うと回答しており、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。

【鉄軌道利用において観光客が重要と思う条件】

- ・鉄軌道利用意向のある観光客は、8割以上が以下の条件を重要であると示している。
 - (1) 観光地と駅の近さ
 - (2) 鉄軌道の利用しやすさ（運行頻度の多さ、所要時間の短さ、運賃の低廉さ）
 - (3) 駅周辺の移動・利用しやすさ（駅と観光地間のバスの充実）
 - (4) 駅周辺における宿泊施設、商業・飲食施設の充実のほか、
 - (5) 車窓から海が見える、
 - (6) 鉄軌道の運行や駅周辺情報等の情報の入手しやすさ