

研究テーマ「沖縄の大学生における鉄軌道計画の意識調査」

氏名：宮里知成、中山隼人、吉濱一弘、上原優花

所属学籍学部：法経学部法経学科

I.はじめに

沖縄県は自動車の依存度が高く、公共交通の利便性が失われているとわれ、鉄軌道を敷き、フィーダー交通を整備することにより、沖縄の渋滞問題が解決につながると言われている（沖縄タイムス 2017/12/18）。鉄軌道が敷設されることによるメリットとして挙げられているのが、名護～那覇まで 30 分～1 時間で移動が可能や、鉄軌道が敷設する際に、公共交通システムを再編する考えである。現在、使用者が減少し、渋滞により定時性が失われている路線バスの問題点改善にもつながる等といった点が挙げられる。（阿部等、2013）そして、沖縄県の鉄軌道計画の進行状況はいまだ構想段階であるため、今回は現在の移動状況や、鉄軌道の利用意思を将来利用する機会が多いであろう大学生を対象に意識調査を行った。

本論文の構成として、II 章は、研究の目的、III 章は研究方法で先行研究の内閣府の調査（平成 25 年 3 月）「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」と沖縄県鉄軌道技術検討委員会（平成 25 年 6 月）の「鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入の促進検討業務調査」を比較して分析結果をまとめる。

II.研究の目的

本研究は、沖縄県に鉄軌道を敷設するにあたって、将来利用するであろう若い世代の意識調査を行い、現状を把握し、今後の取り組みに何が必要なのかは理解することを目的とする。

III. 研究方法

調査をするにあたって、先行研究として内閣府（平成 25 年 3 月）の「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」と沖縄県鉄軌道技術検討委員会（平成 25 年 6 月）の「鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入の促進検討業務調査」を参考資料とした。その結果、4 つの点で内閣府の調査結果と沖縄県鉄軌道委員会の調査結果では大きな違いが見られた。

一つ目は採算性と設備制度で、内閣府は上下一体式（運行+路線等整備）を提案しており、その場合、年間 150 億の赤字になり、40 年後には累積赤字が 6000 億以上になるといわれている。一方、沖縄県鉄軌道技術検討委員会（平成 25 年 6 月）の場合は、今までにはない上下分離方式（運行のみ）を採用することにより、一年間で黒字転換できるとなっている。

二つ目の設備コストでは、内閣府が約 8500 億円に対して、沖縄県鉄軌道技術検討委員会は約 5600 億円と約 3000 億近くの違いがある。

三つ目の想定システムでは、内閣府は他県と同様に普通鉄道を検討しているが、沖縄県鉄軌道技術検討対策委員会は最高速度が 100 キロ以上あり、急曲線・急勾配にも対応可能な次世代型小型鉄道がふさわしいと考えている。

四つ目の一日の需要人数では、内閣府が約 9 万 6 千人に対し、沖縄県鉄軌道技術検討委員会では約 3 万 2 千人～4 万 3 千人となっていて、この差は設備コストや採算性の違いからくるものである。

まとめると沖縄県は鉄軌道計画を実施するにあたって運営以外の費用は国にお金を出してもらおう考えを示している一方、内閣府は自分たちの予算内運営していく考え方を示しており、大きな違いがみられた。

さらに二つの全年代の沖縄県民を対象にしたアンケートを比較した場合、内閣府の標本数は 4228 人（有効回答率 54.5%）、沖縄県の標本数は 2105 人であり、そのうちいずれもこれから鉄軌道ができた際に使用する機会が多いであろう若い世代の票数が少なく、（300 票未満）若い世代の鉄軌道に対する意識を把握することは難しいことが見受けられる。

このことから本研究では、若い世代の意見を詳しく知るために大学生・専門生を対象にした沖縄県鉄軌道技術検討委員会のアンケートを援用し、同様のアンケートを行い、若い世代が鉄軌道に対してどのような考えを持っているかを調査した。

さらに、将来沖縄県に鉄軌道を敷設するにあたり、駅周辺にどのような施設が必要か調査するために鉄軌道が発達している大阪府でアンケートや鉄軌道の視察を行った。

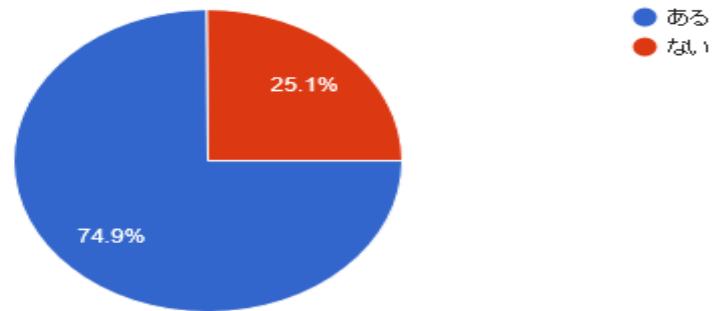
IV. アンケート内容、地域、期間

アンケート方法は若い世代の意見を把握するために、大学生・専門生を対象にし、SNS で拡散し、他にも実際に沖縄大学・沖縄国際大学・琉球大学・沖縄女子短期大学で QR コードを読み取ってもらい、2017/11/20～2017/12/10 にかけてアンケートを実践した。残念ながら、標本数は 209 人しか取れなかったが、同世代の人たちの移動手段や鉄軌道に対する考えが分かった。

IV-I. 上記のアンケート結果

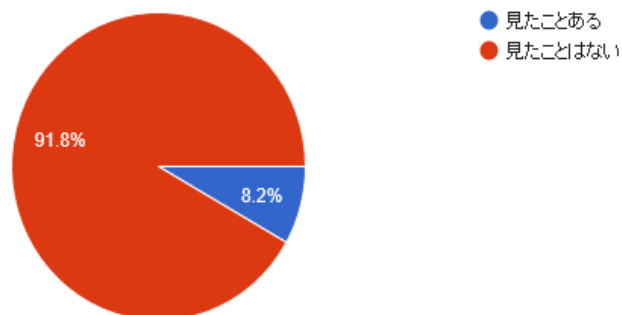
自由に使える車はありますか

207 件の回答



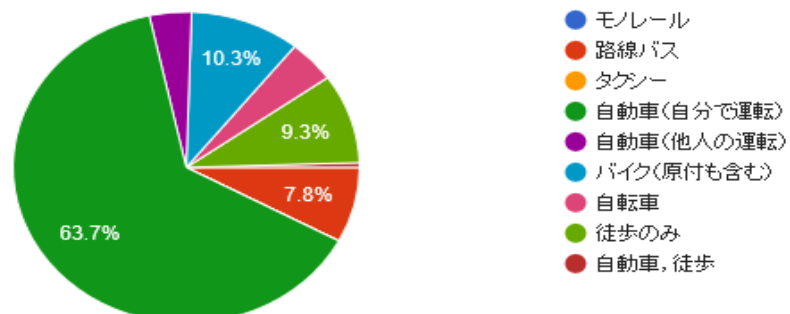
「沖縄鉄軌道計画案づくり」の専用ホームページを閲覧したことはありますか。

207 件の回答

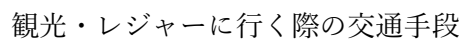


通学の際に使っている交通手段であてはまるものを選択してください。

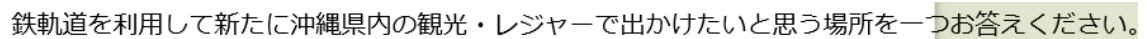
204 件の回答



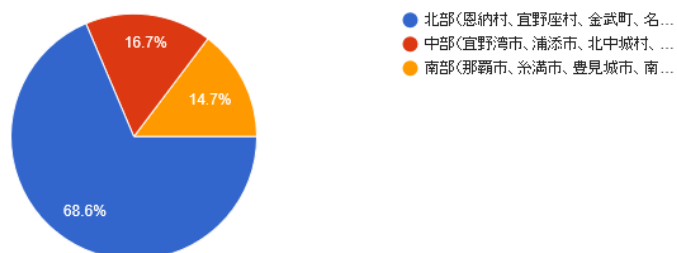
206 件の回答



205 件の回答

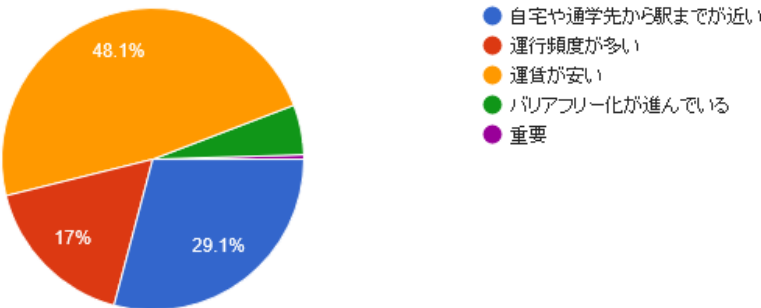


204 件の回答



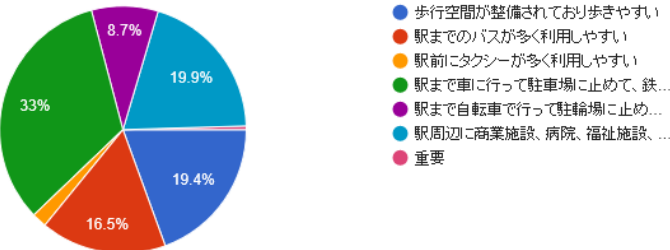
鉄軌道を利用する際に、以下の条件からより重要だと思う項目を選んでください。

206 件の回答



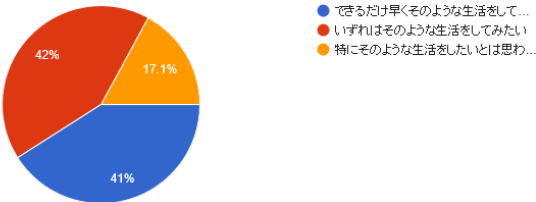
鉄軌道を利用する際に、自宅側の駅に求める条件として、より重要だと思う項目を選んでください。

206 件の回答



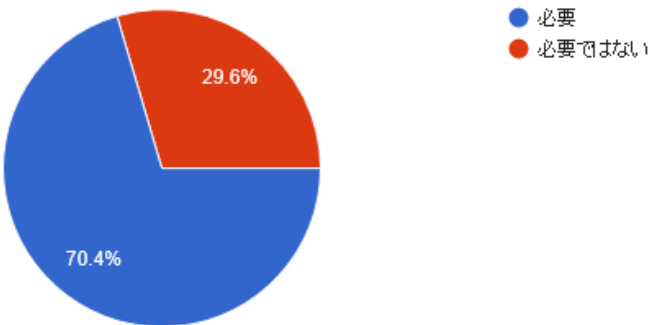
「駅から自宅までの移動が楽にできる地域に住み、主な場所に鉄軌道と徒歩で移動できるような生活」をしてみたいですか。

205 件の回答



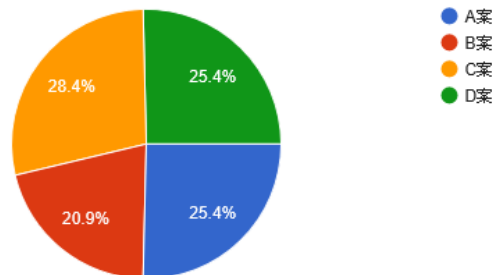
鉄軌道をつくる際、多額の税金が使われますがそれでも必要だと思いますか。

203 件の回答



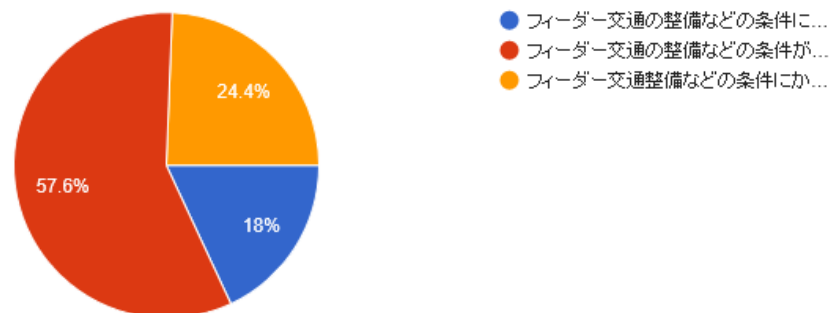
現在、沖縄県では以下のルートが検討されていますが、どのルートが最適だと思いますか。

201 件の回答



仮に那覇と名護を一時間で結ぶ鉄軌道が導入された場合、通学で利用しますか。

205 件の回答



IV-II. 上記のアンケート考察

アンケートの結果から分かったことは以下の3つである。一つ目は、若い世代でも車社会は浸透していることである。自動車運転免許保有率や自由に移動できる車の保有率、移動手段からこのことが読み取れる。特に自動車運転免許の保有率（20歳～25歳）は全国が77%（都道府県別統計とランキングで見る県民性 2010年 <http://todo-ran.com>）に対し、今回のアンケートでは87%と車社会が浸透していることがうかがえる。二つ目は、大学生・専門生の鉄軌道の利用したい人の割合が高かったことである。鉄軌道で移動できる生活をいずれやりたい人と、できるだけ早くやりたい人を合わせると83%いることや、鉄軌道は多額の税金が使用されても必要と答えた人が70.4%いることから、鉄軌道が敷設された際、高い利用率が伺える。しかし、フィーダー交通の整備が整えば利用すると答えた人が57.6%いることから高い利用率を実現するためには、フィーダー交通の整備が必要なが分かった。

そこで、本研究では鉄軌道が敷設された際、こういった施設が必要なのかを調査するために鉄軌道が発達している大阪府に鉄軌道の視察、鉄軌道利用者にアンケートを行った。

V. 大阪府で取った鉄軌道利用者に対してのアンケート内容、方法、場所、期間

沖縄の大学生対象に行ったアンケートで、フィーダー交通や駅周辺を整備することで鉄軌道を利用する人が多数いることが分かったので、沖縄県に鉄軌道を普及される際、どのような施設が必要なのかを確かめるために、鉄軌道が発達している大阪府にも出向き、鉄軌道の視察と鉄軌道が発達している大阪府の人 10 代～80 代 100 人に天王寺駅周辺でアンケートを行った。

V-I.大阪でのアンケート結果

Q1. 今現在ある駅周辺の施設で便利だなと感じる施設は何ですか？

1 位 ショッピングモールなどの大型商業施設 32 票

2 位 カフェ 15 票

3 位 コンビニエンスストア 11 票

Q2. こういうのができてほしいと思う施設は何ですか？

1 位 アミューズメント施設 12 票

2 位 子どもたちが遊べる公園 10 票

3 位 トイレ 7 票

V-II. 大阪府で行った鉄軌道利用者に対してのアンケートの考察

上記のアンケート結果から、公共交通の整備以外にも駅周辺の地域を活性化させるために大型商業施設やアミューズメント施設が必要であることと、家族連れでも利用しやすいように、公園を作る等の環境づくりが必要なことが分かった。他にも少数意見としてあったのが、沖縄の生活習慣病の改善につながる自転車・傘のレンタルサービスや、地域活性化のためにチェーン店だけでなく、個人経営のお店を駅周辺に展開するなど沖縄県のさらなる経済の発展に生かせそうな意見も見られた。

VI. まとめ

本研究では、大学生・専門生対象にアンケートを絞ったことにより、以下の点が分かった。一つ目が、若い世代でも車社会は浸透していること、二つ目が若い世代の人は、鉄軌道を利用したい人の割合が高いこと、三つ目がさらなる鉄軌道の利用者のしたい人の割合を増やすためにはフィーダー交通の整備や駅周辺の整備が必要なことがアンケートから伺えた。

VII. 今後の展望

今後の展望として、沖縄県は渋滞問題を解消するためにも鉄軌道の敷設は必要なことではあるが、その後の運営をうまく行うためにも県民をしっかりと取り入れ、現段階ではまだ甘い採算性をしっかりと検討することや、車社会を改善し、鉄軌道利用者を増やすためにも有効的な啓蒙活動が必要とされる。

VIII. 参考文献

- ① 阿部 等 (2013)「沖縄にふさわしい鉄道を含む新たな公共交通システム」
<http://www.lrt.co.jp/1309sima/4%83%89%83C%83g%83%8C%81%5B%83%8B%92%F1%88%C4.pdf>
- ② 沖縄県鉄軌道技術検討委員会（平成 25 年 6 月）「鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入の促進検討業務調査」
<http://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/kotsu/kokyokotsu/purounai.html>
- ③ 沖縄タイムス 2017 年 12 月 18 日 <http://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/21845>
- ④ 都道府県別統計とランキングで見る県民性 2010 年 <http://todo-ran.com>
- ⑤ 内閣府（平成 25 年 3 月）「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」
<http://www8.cao.go.jp/okinawa/6/68.html>

IX. 指導教員コメント

本研究の目的は、沖縄県の大学生を対象とし鉄軌道計画の意識調査を行なうことであった。まず先行研究として内閣府による調査「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」と沖縄県鉄軌道技術検討委員会（平成 25 年 6 月）の「鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入の促進検討業務調査」を比較し、分析を行った。

また大学生を対象にアンケートを行い、209 名からの回答を得た中で、さらに考察を行うために大阪へ行きフィーダー交通を利用している市民からのヒヤリングも行った。

その結果、今後の沖縄のためになる研究の素地ができたと考える。まだ 1 年生の研究班であるが、その情熱と行動力は目を見張るものがあった。今後の展望として新たに見つかった課題などを整理し、さらなる研究を深めてほしいと考えている。