

### 3. B/C等の算出

平成 26 年度調査では、県外来訪者及び県民の需要予測について、最新の統計データ及び平成 26 年度調査で実施したアンケートから得られたデータを用いて、OD表\*の更新やモデルを再構築することとし、県外来訪者の交通手段選択モデルの再構築を中心に取組んだ。ただし、需要予測に用いる交通手段選択モデルに現況再現性の向上等、更なる改善の余地が残されたことから、平成 27 年度調査において精査を行い、需要予測値、B/C等を算出することとする。

\*：ODとは、Origin（出発地） Destination（目的地）を表し、OD表とは、発地と着地の組み合わせ毎に、発地と着地の間を移動する交通量（トリップ）を表した表を指す。

### 3. 1 過年度調査の概要

#### 3. 1. 1 平成 22 年度調査の概要

平成 22 年度調査では、主に需要予測モデルの構築を行った。需要予測の前提となる仮定のモデルルートを設定するとともに、鉄道系と路面系の特性の違いを反映した需要予測モデルを構築して、将来需要を予測した。

#### 3. 1. 2 平成 23 年度調査の概要

平成 23 年度調査では、平成 22 年度のモデルルートを基本に、5 つのルートと鉄道またはトラムトレイン（支線の一部は L R T）の 2 つのシステムの組み合わせによるモデルケースを設定し、将来需要、事業採算性、B/C の算出を行った。B/C は、鉄道では最大で 0.40、トラムトレインでは最大で 0.55 と試算された。

#### 3. 1. 3 平成 24 年度調査の概要

平成 24 年度調査では、部分単線化、小型システムの採用、施設の簡素化、沖縄自動車道の活用、構造変更・基地跡地活用を検討した結果、B/C は平成 23 年度調査と比較して、鉄道では最大で 0.05、トラムトレインでは最大で 0.06 上昇した。

#### 3. 1. 4 平成 25 年度調査の概要

平成 25 年度調査では、様々なコスト削減方策をケース 1（うるま・パイプライン）を中心に検討した結果、B/C は平成 24 年度調査と比較して、鉄道では最大で 0.14、トラムトレインでは最大で 0.24 上昇した。

##### （1）鉄道

単線区間の拡大（糸満市役所～旭橋、宜野湾市役所北～名護）や全線単線化、駅の見直しを採用したケースは、コストは削減されるものの、サービスが低下し輸送需要が減少するため、部分単線化を採用した平成 24 年度調査のケース 1（うるま・パイプライン）と比較して、B/C は -0.08 から +0.04 の幅で増減し、大きな変化は見られなかった。そこで、本ケースで最新技術の採用（SENS 工法）、部分単線化、小型システム（スマート・リニアメトロ）や名護付近の構造変更の方策の組み合わせについて試算を行った結果、平成 24 年度調査と比較して、B/C は 0.14 上昇し、0.58 と試算された。

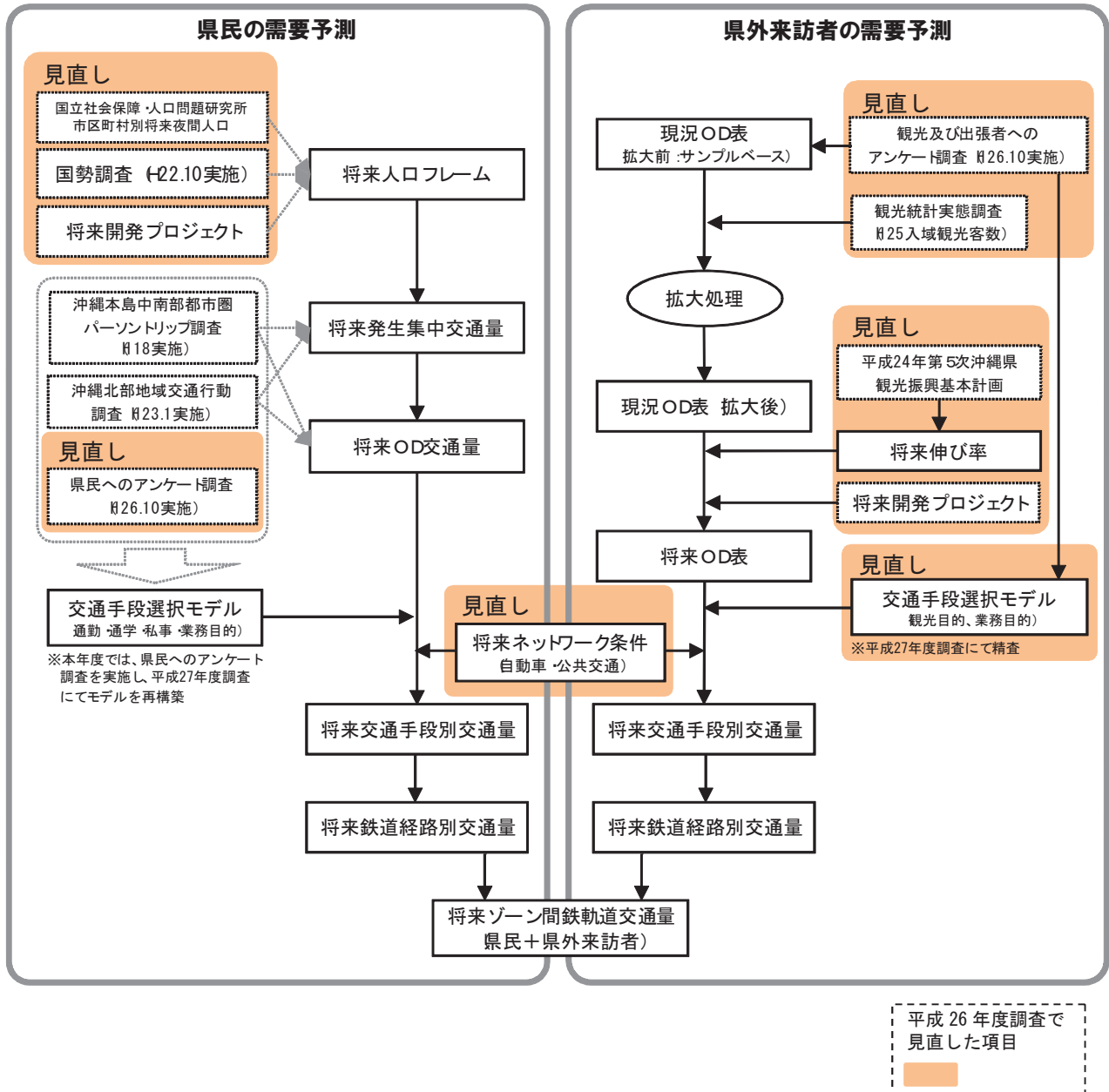
##### （2）トラムトレイン

地下構造から地平構造への変更を図ることが可能な国道 58 号を活用し、さらに単線区間の拡大（糸満市役所～奥武山公園、宜野湾市役所北～名護）を図ったケースは、部分単線化を採用した平成 24 年度調査のケース 1（うるま・パイプライン）と比較して、B/C は 0.24 上昇し、検討した方策の中で最も良い 0.83 と試算された。当該ケースが高い B/C を示しているのは、概算事業費の規模が相当程度圧縮されたこと等による。

### 3. 2 需要予測モデル等の再構築

平成 26 年度調査で実施する需要予測モデル等の再構築の全体イメージについて、以下の図に示す。

過年度調査では、県民の需要予測モデルと県外来訪者の需要予測モデルを構築し、それぞれのモデルで鉄軌道の交通需要予測を実施している。平成 25 年度調査で検討を進めるに当たり、予測モデル構築当時には想定されていなかった、他の交通機関からの転換や外国人来訪者の動向等の課題が顕在化したため、平成 26 年度では新たな視点を加えて需要予測モデル等を再構築した。



資料：「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導入可能性検討に向けた基礎調査報告書」(平成 23 年 6 月、内閣府政策統括官 (沖縄政策担当))、p. 23 の「需要予測の全体フロー」に加筆・修正

図 需要予測モデル等の再構築の全体イメージ

### 3. 2. 1 県外来訪者の需要予測

県外来訪者（観光、業務等）の需要予測モデル等の再構築の主旨は大きく以下の3つである。

- (1) OD表の更新
- (2) モノレール及び路線バス等の交通機関から鉄軌道への転換を考慮
- (3) 需要予測における観光特有の事象の反映

上記を行うため、県外来訪者（外国人、日本人）に対してアンケート調査を実施して、交通行動の実態および新たな公共交通システムの利用意向についての基礎データを取得し、県外来訪者の動向分析を行う。さらに、アンケート結果を踏まえ、県外来訪者の交通手段選択モデルの再構築を行う。

#### ○ OD表の更新

平成24年第5次沖縄県観光振興基本計画では、県外からの旅客数の目標値が1,000万人（平成33年度達成目標）とされていることから、これを基にした将来旅客数を設定する。また、過年度調査では考慮していなかった将来開発プロジェクトについても、OD表の更新の際に考慮する。

#### ○ モノレール及び路線バス等の交通機関から鉄軌道への転換を考慮

過年度調査で構築された交通手段選択モデルでは、鉄軌道利用者はレンタカーからの転換のみを対象としており、鉄軌道整備時に他の交通機関からの転換は考慮されていなかった。鉄軌道が整備された場合、モノレールや路線バス等の既存公共交通への影響が想定されるため、交通手段選択モデルの再構築の際にレンタカー以外の交通機関から鉄軌道への転換も考慮できるようにする。

#### ○ 需要予測における観光特有の事象の反映

平成26年度調査では、観光客の周遊行動、外国人来訪者の動向、旅行形態（団体、パック、個人）等の実態をアンケート調査にて把握した。この結果を踏まえ、需要予測結果の精緻化を目指し、最新データに基づき、これらの観光特有の事象を反映した需要予測モデル等を構築する。

## (1) 県外来訪者アンケートの実施

県外来訪者のOD表の更新及び交通手段選択モデルの再構築を行うため、県外来訪者（外国人及び日本人）に対し、交通行動の実態及び鉄軌道等が導入された場合の利用意向を調査し、県外来訪者の需要予測モデル等の再構築の際の基礎データを取得する。

### 1) 外国人来訪者アンケート調査

#### ① 調査実施日

平成 26 年 10 月 22～28 日（土曜日、日曜日を含む 7 日間）

#### ② 配布・回収方法及び調査対象

那覇空港国際線の保安検査区域（出国審査後の搭乗ゲート付近）にて、外国人来訪者を対象に聞き取り形式（グループに対しては、被験者全員に調査票を配布し、被験者自身が回答）で実施した。

○ 母集団：外国人来訪者:627 千人/年（平成 25 年度沖縄県入域観光客統計：沖縄県）

#### ③ 調査票の回収結果

外国人来訪者アンケートの回収票数は、1,383 票となった。

表 外国人来訪者アンケートの回収票数

国・地域	回収票数		有効回答数 <sup>注2)</sup>		平成 25 年度 沖縄県入込観光客 構成比
		構成比		構成比	
台湾	581	42%	311	34%	41%
中国	219	16%	168	19%	11%
韓国	188	14%	147	16%	16%
香港・マカオ	337	24%	236	26%	15%
その他 <sup>注1)</sup>	58	4%	43	5%	18%
外国人計	1,383	100%	905	100%	100%

注 1) その他は国籍不明を含む。

注 2) 有効回答数は、OD表推計の際に対象とした回答票数

#### ④ 調査票

本調査では、国籍別（中国語（簡体語）、韓国語、英語）に調査票を作成した。

## 2) 日本人県外来訪者アンケート調査

### ① 調査実施日

平成 26 年 10 月 15～16 日及び 11 月 2 日～4 日（日曜日を含む 5 日間）

### ② 配布・回収方法及び調査対象

那覇空港国内線の出発待ちロビー付近にて、日本人県外来訪者を対象に郵送回収形式（被験者に対して、調査員が調査票を手渡しで配布し、郵送で回収）で実施した。

○ 母集団：日本人県外来訪者：5,953 千人/年（平成 25 年度沖縄県入域観光客統計：沖縄県）

### ③ 調査票の回収結果

日本人県外来訪者アンケートの回収票数は、902 票となった。

### ④ 調査票

調査票（日本語版）については巻末参考資料 6 に示す。

### 3) アンケート調査結果

県外来訪者（外国人・日本人）の交通利用実態や鉄軌道等導入時の利用意向について、アンケート結果について以下に整理した。（各項目の集計結果の詳細については巻末参考資料6に示す。）

#### ① 移動目的

- ・外国人来訪者は、約9割が観光目的となっている。
- ・日本人県外来訪者は、観光目的が約6割、出張・業務、帰省・友人訪問がそれぞれ約2割となっている。

#### ② 日本で有効な自動車運転免許の有無別の交通手段

- ・外国人来訪者は、どの国籍においても、日本で有効な自動車運転免許を保有している場合、レンタカーを利用する傾向が高く、日本で有効な自動車運転免許を保有していない場合、団体バスを利用する傾向が高い等、日本で有効な自動車運転免許の有無で交通手段選択の傾向が異なっている。

#### ③ 日本人県外来訪者の目的別の交通手段

- ・観光目的の交通手段は、レンタカーの割合が最も高く、約6割となっている。また、モノレール、レンタカーの割合もそれぞれ約1割となっている。
- ・業務目的の交通手段は、レンタカーの割合が最も高く、約3割となっている。また、モノレール、タクシーの割合もそれぞれ約2割となっている。

#### ④ 鉄軌道等導入時の利用意向

- ・鉄軌道等が整備された場合の所要時間や料金等の条件で比較した場合、鉄軌道等の選択割合は所要時間が短い方がより高くなり、料金が安い方がより高くなる傾向となっている。この傾向はいずれの距離での比較においても同様となっている。
- ・また、海が10分見える時間がある場合は、海が10分見えない場合よりも鉄軌道等の選択割合が高くなる傾向となっている。
- ・外国人来訪者と日本人県外来訪者で比較した場合、同じ距離帯の移動において、鉄軌道等の所要時間、費用等が同じ条件であっても、外国人来訪者の方が鉄軌道等の選択割合が高くなる傾向となっている。

#### 4) アンケート結果の考察を踏まえた交通手段選択モデルの再構築の考え方

3) で示したアンケート結果の考察を踏まえ、県外来訪者の交通手段選択モデルの再構築に当たっての考え方を以下に整理する。

##### ① 外国人来訪者と日本人県外来訪者を区分

鉄軌道等導入時の利用意向は、同じ距離帯の移動において、鉄軌道等の所要時間、費用等が同じ条件であっても、外国人来訪者の方が鉄軌道等の選択割合が高くなっており、外国人来訪者の方が鉄軌道等に対するニーズが高い傾向となっている。

したがって、外国人来訪者と日本人県外来訪者とでは、同じ距離帯の移動でも交通手段選択の傾向は異なっているため、外国人来訪者と日本人県外来訪者を分けて交通手段選択モデルを構築する。

##### ② 目的区分

日本人県外来訪者は、観光目的の場合、どの距離帯の移動でもレンタカーを利用する傾向が高いが、業務目的では、モノレール、タクシーを利用する傾向が観光目的と比較して高い。

したがって、観光目的と業務目的で交通手段選択の傾向は異なっていることから、日本人観光目的、日本人業務目的で区分を分けてモデルを構築する。

なお、外国人来訪者は、9割以上が観光目的であることから、目的は区分しないこととする。

##### ③ 「日本で有効な自動車運転免許の保有」を考慮

外国人来訪者は日本で有効な自動車運転免許を保有している場合、レンタカーを利用する傾向が高く、日本で有効な自動車運転免許を保有していない場合、団体バスを利用する傾向が高い。なお、国籍により、交通手段選択の傾向が異なることが想定されたが、日本で有効な自動車運転免許の有無別で見た場合、どの国籍においても、概ね傾向は一致している。

日本人県外来訪者は約9割以上が自動車運転免許を保有しているが、その場合、レンタカーを利用する傾向が高い。他方、自動車運転免許を保有していない場合、10 km未満の距離帯ではモノレールを利用する傾向が高い。

したがって、日本で有効な自動車運転免許の有無により交通手段の選択傾向に違いが見られたため、説明変数として「日本で有効な自動車運転免許の保有」を採用して、免許保有の有無による交通手段の選択傾向の違いをモデルで表現する。

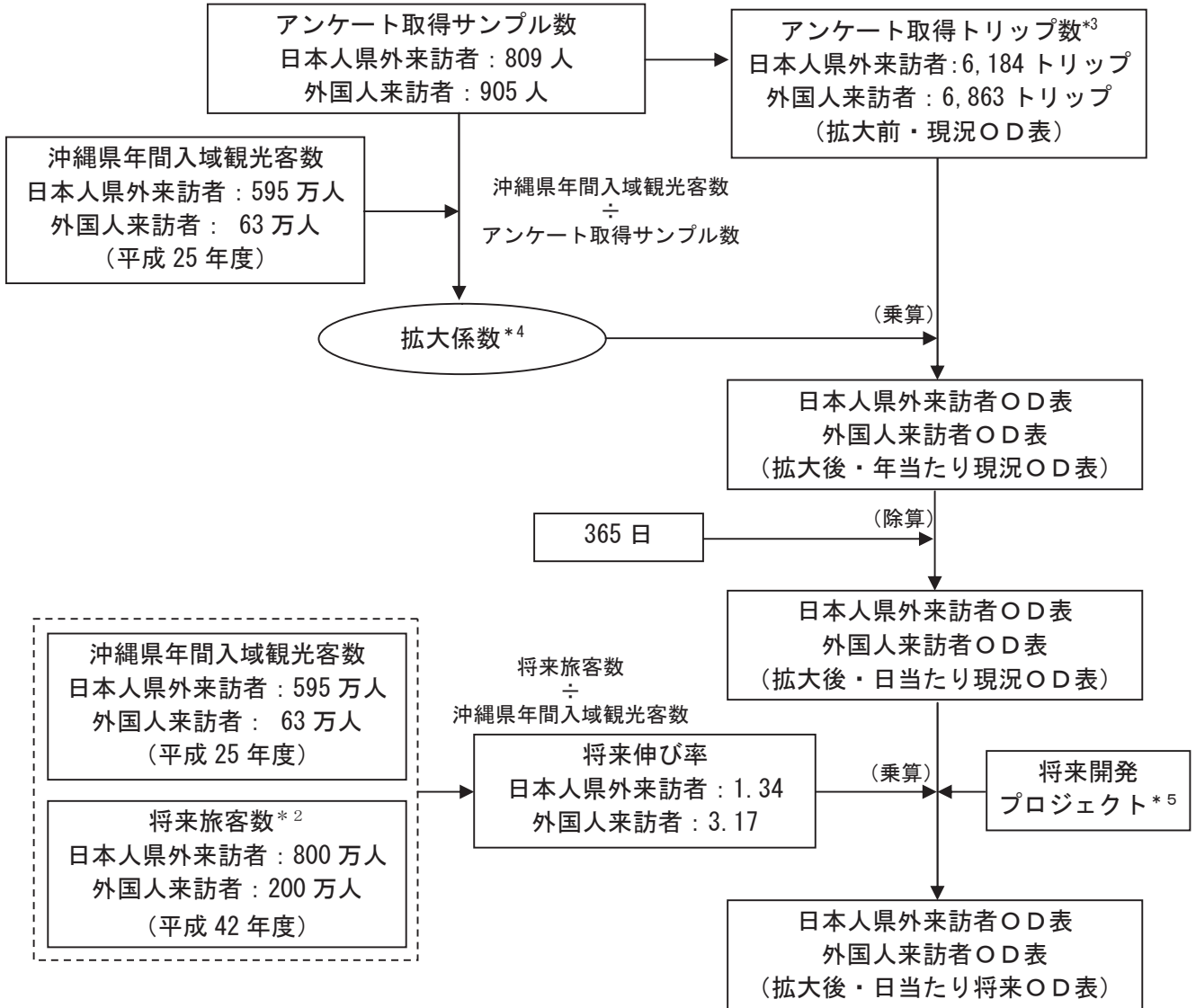
##### ④ 「海が10分見えること」を考慮

鉄軌道の車窓から海が10分見える時間がある場合は、海が10分見えない場合よりも鉄軌道等の選択割合が高くなる傾向となっており、海が10分見えるか否かで交通手段の選択傾向に違いが見られたため、説明変数として「海が10分見えること」を採用して、海が10分見えるか否かで交通手段の選択傾向の違いをモデルで表現する。



(2) アンケート調査等に基づく県外来訪者のOD表の更新

平成 22 年度調査では、平成 42 年の那覇空港将来利用者数の推計値（平成 21 年那覇空港構想施設計画検討協議会）を基に県外来訪者のOD表\*1を設定していたが、本調査では、最新の情報（平成 24 年第 5 次沖縄県観光振興基本計画）に基づく将来旅客数\*2及び平成 26 年度調査で実施したアンケートから得られたデータを考慮して、OD表を設定した。OD表作成手順について以下の図に示す。



- \* 1 : 平成 22 年度調査において、平成 42 年度の県外来訪者数を 856 万人と設定。
- \* 2 : 平成 24 年第 5 次沖縄県観光振興基本計画における、平成 33 年度観光入込客数目標値 1,000 万人を適用。ただし、本調査では平成 33 年度以降一定と仮定して平成 42 年度にも同値を設定。
- \* 3 : トリップとは、出発地から目的地へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、この移動を定量的に表現する際の単位のことである。
- \* 4 : 拡大係数とは、サンプル数（標本数）を全数（母集団）へ拡大する際に設定する係数である。本調査で実施したアンケート調査は年間のうちの数日の期間で実施したサンプル調査となることから、得られた結果（標本数）を旅客数全体（母集団）へ拡大する処理が必要となる。
- \* 5 : 将来開発プロジェクトには、既に事業化されているイオンモール沖縄ライカム、瀬長島ウミカジテラス、沖縄空手会館を想定している。OD表推計の際には、まず各将来開発プロジェクトによる将来来訪者数増加分を設定し、それを推計した将来OD表から先取りする。そして、先取りした交通量については既存の集客施設への分布パターンを想定して、それぞれの来訪者を各ODへ割り振る。

図 県外来訪者のOD表の作成手順

### (3) 県外来訪者の交通手段選択モデル構築

平成 26 年度調査で実施したアンケートから得られたデータを用い、需要予測に用いる交通手段選択モデルの再構築に取り組んだ。

#### 1) 県外来訪者の交通手段選択モデル構築の考え方

##### ① 予測対象の区分

###### i) 外国人来訪者と日本人県外来訪者を区分

アンケート結果によると、外国人来訪者と日本人県外来訪者とでは、同じ距離帯の移動でも交通手段選択の傾向が異なっているため、県外来訪者の交通手段選択モデルの予測対象は、母数を沖縄県入域観光客（出張・業務目的者も含む）として、外国人来訪者と日本人県外来訪者に区分した。

###### ii) 日本人県外来訪者は観光目的と業務目的に区分

アンケート結果によると、日本人県外来訪者は、移動目的ごとに交通手段選択の傾向に違いがあることから、過年度調査と同様、日本人県外来訪者は、①観光その他、②業務の2目的に区分した。

なお、外国人来訪者は、9割以上が観光目的であることから、目的は区分しない。

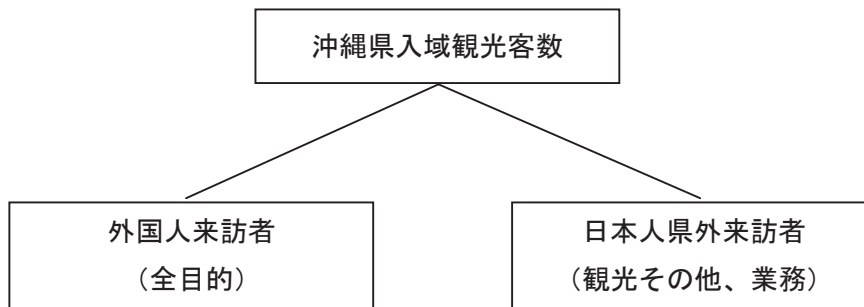


図 県外来訪者の交通手段選択モデルの予測対象の区分

##### ② モデル構造

モデル構造は、平成 26 年度調査で実施したアンケートから得られたデータを用いた RP/SP モデルを想定した。ここで、RP/SP モデルとは、RP 調査<sup>注1)</sup> から得た、実際の交通行動データ (RP データ) から作成する RP モデルと、SP 調査<sup>注2)</sup> から得た、想定された状況に対して回答者が選好した意識表明データ (SP データ) から作成する SP モデルを統合したモデルのことである。

モデル構築の手順としては、RP データおよび SP データからそれぞれ RP モデル、SP モデルを構築したうえで、2つのモデルを統合した RP/SP モデルを構築する。

注1：RPとは Revealed Preference (顕示選好) の略を表し、RP 調査とは、被験者の実際の交通行動について質問する調査のことを指す。本調査では、今回の滞在における個々の移動の目的地について、出発地から利用した交通手段について調査した。

注2：SPとは Stated Preference (表明選好) を表し、SP 調査とは、設問者が想定した仮想的な条件下での交通行動を被験者に質問する調査のことを指す。本調査では、既存交通 (レンタカーもしくはモノレール) と鉄軌道等のサービス水準を提示し、どちらの交通手段を選択するかを調査した。

## 2) RPモデルの構築

### ① 過年度モデルとの違い

過年度調査の交通手段選択モデルでは、レンタカーから鉄軌道等への転換のみを評価していたが、モノレールや路線バスといった他の交通機関から鉄軌道等への転換も想定されるため、本調査では、他の交通機関から鉄軌道等への転換を評価できるモデルを構築した。

また、アンケート結果によると、日本で有効な自動車運転免許の有無で交通手段の選択に違いが見られたため\*、日本で有効な自動車運転免許の保有を説明変数として採用した。

さらに、アンケート結果によると、外国人来訪者と日本人県外来訪者とは、同じ距離帯の移動でも交通手段選択の傾向が異なっているため、県外来訪者の交通手段選択モデルの予測対象は、母数を沖縄県入域観光客（出張・業務目的者も含む）として、外国人来訪者と日本人県外来訪者に区分した。

\*：外国人来訪者はどの国籍においても、日本で有効な自動車運転免許を保有している場合、レンタカーを利用する傾向が高く、保有していない場合、団体バスを利用する傾向が高い。

### ② 交通手段選択モデルの対象交通

代表交通手段は、レンタカー、タクシー、路線バス（高速バス含む）、モノレールを対象とした。

### ③ 交通手段選択モデル構築にあたっての想定

代表交通手段としての「団体バス」、「無料送迎バス」、「自動車（送迎）」、「徒歩」、「自転車、バイク（原付含む）」は将来、鉄軌道等が整備されても競合しないと想定されるため、将来の需要予測ゾーン間のこれら手段の分担率は、現況と同等と仮定し、交通手段選択モデルの対象交通から除外した。

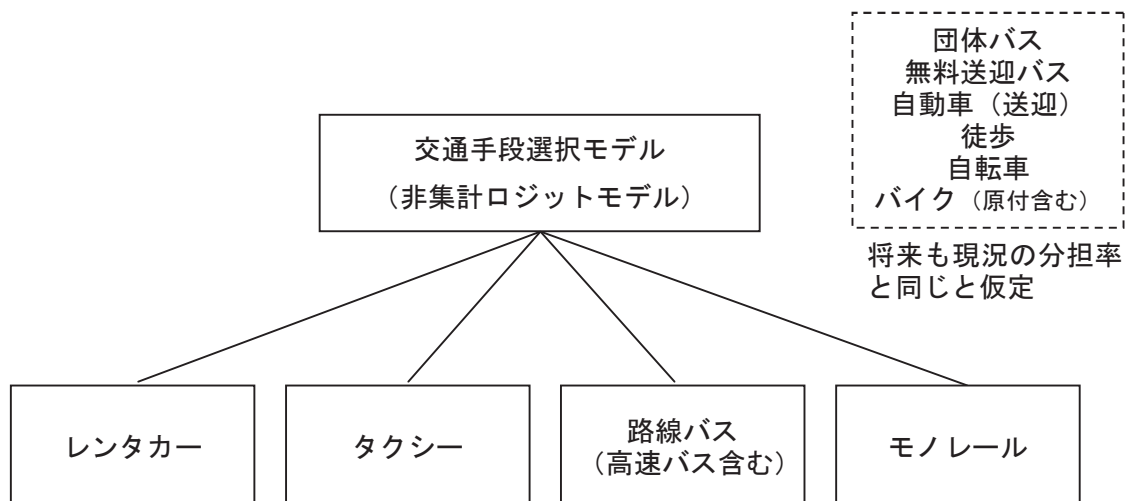


図 RPモデルの構造

#### ④ 説明変数の設定

交通手段選択モデルの説明変数を以下表に示す。

##### ○ 各代表交通手段の総費用、総時間を設定

各代表交通手段の総時間、総費用を説明変数として設定<sup>注)</sup>し、出発地から目的地への移動における交通サービス水準（Level of Service : LOS）が変化した場合の、各交通手段の利用割合の変化を評価可能とした。

注) 駅やバス停での乗車待ち時間、駅へのアクセス時間<sup>\*1</sup>及びイグレス時間<sup>\*2</sup>と、バスやモノレールの乗車時間とでは、時間に対する捉え方が異なることが想定される。モデルパラメータの推定において、これらを個別の説明変数とした場合も検討したが、有意な結果は得られなかったため、採用していない。

\*1：アクセス時間：出発地から駅やバス停までの所要時間

\*2：イグレス時間：駅やバス停から目的地までの所要時間

##### ○ 日本で有効な自動車運転免許の保有を設定

アンケート結果によると、日本で有効な自動車運転免許の有無で交通手段の選択に違いが見られたため、日本で有効な自動車運転免許の保有を説明変数として設定した。

表 RPモデルの説明変数

交通手段 説明変数	レンタカー	タクシー	路線バス	モノレール
総時間 (分)	・乗車時間	・乗車時間	・バス乗車時間 ・バス停乗車待ち時間 ・バス停アクセス時間 ・バス停イグレス時間	・列車乗車時間 ・駅乗車待ち時間 ・駅アクセス時間 <sup>*1</sup> ・駅イグレス時間 <sup>*1</sup>
総費用 (円)	・レンタカー利 用料金 ・走行コスト ・有料道路料金	・タクシー料金 ・有料道路料金	・バス乗車運賃	・列車乗車運賃
日本で有効な 自動車運転 免許の保有	・日本で有効な自 動車運転免許の 有無			
定数項 <sup>*2</sup>	・定数項 (= 0)	・定数項	・定数項	・定数項

\*1：駅アクセス時間、駅イグレス時間には、バスとモノレール、新たな公共交通システムの乗り継ぎ時間を含む。

\*2：定数項はレンタカーを基準 (=0) として設定。

### 3) SPモデルの構築

#### ① 過年度モデルとの違い

RPモデルと同様に、本調査では、他の交通機関から鉄軌道等への転換を評価できるモデルを構築した。

また、県外来訪者アンケートの結果より、鉄軌道の車窓から海が10分見えるか否かで交通手段の選択に違いが見られたため、「海が10分見えること」を説明変数として採用した。

#### ② 交通手段選択モデルの対象交通

代表交通手段は、レンタカー、モノレール、鉄軌道等を対象とした。<sup>注)</sup>

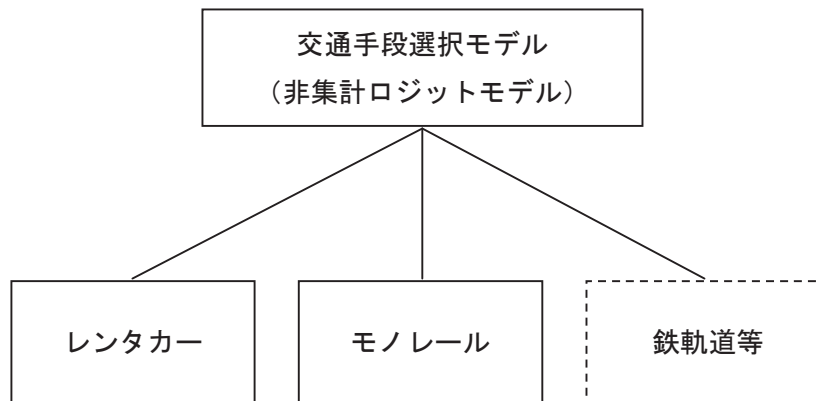


図 SPモデルの構造

注) 本調査で構築するSPモデルは、非集計ロジットモデルを採用する。非集計ロジットモデルとは、各交通機関の効用差を表現するモデルであり、本調査のSPモデルは鉄軌道等とレンタカー及びモノレールの効用差を表現するモデルである。

本調査のSPモデルにおいて、レンタカー、モノレール以外の交通機関を対象としていないのは、RP調査から構築したRPモデルにおいて、既存の各交通機関の効用差が表現できているため、RP/SPモデルを構築する際には、レンタカー、モノレール以外の交通機関と鉄軌道等の効用差は、RPモデルを用いて表現が可能であるからである。

### ③ 説明変数の設定

交通手段選択モデルの説明変数を以下表に示す。

#### ○ 各代表交通手段の総費用、総時間を設定

R Pモデルと同様、各代表交通手段の総時間、総費用を説明変数として設定した。

#### ○ 日本で有効な自動車運転免許の保有を設定

R Pモデルと同様、日本で有効な自動車運転免許の保有を説明変数として設定した。

#### ○ 海が 10 分見えることを設定

アンケート結果によると、鉄軌道の車窓から海が 10 分見えるか否かで交通手段の選択に違いが見られたため、海が 10 分見えることを説明変数として設定\*した。

\*：地上を運行する時間を説明変数としたモデルも検討したが、モデルパラメータの推定において有意な結果が得られなかった。

表 SPモデルの説明変数

交通手段 説明変数	レンタカー	モノレール	鉄軌道等
総時間 (分)	・ 総時間	・ 総時間* <sup>1</sup>	・ 総時間* <sup>1</sup>
総費用 (円)	・ 総費用	・ 総費用	・ 総費用
日本で有効な 自動車運転 免許の保有	・ 日本で有効な自動車 運転免許の有無		
海が 10 分 見えること			・ 海が 10 分見えるか 否
定数項* <sup>2</sup>	・ 定数項 (=0)	・ 定数項	・ 定数項

\*1：モノレール、鉄軌道等の総時間には、駅アクセス時間、駅イグレス時間を含む。

\*2：定数項はレンタカーを基準 (=0) として設定。

### 3. 2. 2 県民の需要予測

県民の需要予測の見直しは、以下の2点について取り組みを進めた。

#### ① OD表の更新

#### ② 交通手段選択モデルの再構築

なお、交通手段選択モデルの再構築については、アンケート調査を実施して基礎データを収集し、モデルのパラメータ推定等については平成27年度調査で実施する。

#### (1) 最新データ等による県民のOD表の更新

平成22年度調査では、平成17年国勢調査を基にして県民のOD表を設定していたが、本調査では、最新の情報（平成22年国勢調査）に基づく人口データ等を考慮して、OD表を設定した。また、将来の開発プロジェクトについても、最新の情報を収集し、過年度調査の開発計画人口を更新した。

##### 1) 将来人口フレームの更新

県民の需要予測は、交通需要の源泉である人口の将来値を需要予測のゾーンごとに設定する必要がある（人口フレームの設定）。過年度調査の将来推計人口（夜間人口）は、国立社会保障・人口問題研究所が公表している平成17年国勢調査を起点として推計した値（将来の男女年齢階層別の市町村別人口（平成20年12月推計））を設定していた。

その後、最新年次である平成22年国勢調査を起点とした将来推計人口（将来の男女年齢階層別の市町村別人口（平成24年3月推計））が公表されたため、本調査では同人口データを設定した。

##### 2) 将来開発プロジェクトの更新

将来人口フレームの設定の際には、交通流動に影響を及ぼす可能性がある居住施設や業務施設等の将来開発プロジェクトについて反映させる必要がある。過年度調査では、主に「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査（沖縄県 平成18年）」（以下、沖縄PT調査）で記載されている将来開発プロジェクトを反映させていたが、本調査におけるOD表の更新に合わせ、過年度調査の将来開発プロジェクトの進捗状況や「中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想（沖縄県 平成25年1月）」等、最新の動向を反映させた。

## (2) 県民アンケート調査の実施

交通手段選択モデルの再構築を行うため、沖縄本島居住者に対し、現在の交通利用実態や鉄軌道等導入時の利用意向についてアンケート調査を実施した。引き続きアンケートの結果を踏まえた交通手段選択モデルの再構築を進める。

### ① 調査実施日

平成 26 年 10 月 22～28 日（土日含む 7 日間）

### ② 配布・回収方法及び調査対象

訪問配布・訪問回収形式で実施した。なお、回答者属性の偏りを抑制するため、複数人世帯については、4 票まで調査票を配布し、世帯内人員の回収を行った。

調査対象は、本調査で設定した鉄軌道等のルート周辺に居住者している世帯から調査員が現地で無作為に抽出した。

○ 母集団：沖縄本島居住者 1,266 千人（平成 22 年国勢調査）

### ③ 調査票の回収結果

県民アンケートの回収票数は、1,518 票となった。

### ④ 調査票

調査票については巻末参考資料 6 に示す。



(参考) 表 平成26年度調査で再構築した県外来訪者の需要予測モデル等の変更点

	変更点	変更前 (平成 25 年度)	変更後 (平成 26 年度)
OD 表	将来旅客数	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 23 年観光入域客数 (586 万人)</li> <li>那覇空港将来利用者数に基づく伸び率を設定 (現況から平成 42 年までの伸び率を 1.7 倍として設定)</li> <li>* 将来値は 856 万人と推計</li> <li>平成 22 年度調査アンケートに基づく OD 表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 25 年観光入域客数 (658 万人)</li> <li>平成 24 年第 5 次沖縄県観光振興基本計画の目標値 1,000 万人 (平成 33 年度達成目標)</li> <li>平成 26 年度調査アンケートに基づく OD 表</li> </ul>
	将来開発プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>考慮していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の情報に基づく開発計画人口例) イオンモール沖縄ライカム 瀬長島ウミカジテラス 沖縄空手会館</li> </ul>
交通機関分担モデル	他の交通機関からの転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>レンタカーのみから鉄軌道等への転換を考慮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレール、バス、タクシー、レンタカーから鉄軌道等への転換を考慮</li> </ul>
	目的区分	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人の区分なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人と日本人を区分</li> </ul>
	海が 10 分見えること	<ul style="list-style-type: none"> <li>考慮していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>説明変数として考慮</li> </ul>
	日本で有効な自動車運転免許の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>考慮していない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>説明変数として考慮</li> </ul>

(参考) 表 平成26年度調査で再構築した県民の需要予測モデル等の変更点

	変更点	変更前 (平成 25 年度)	変更後 (平成 26 年度)
OD 表	将来人口フレーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成 17 年国勢調査に基づく人口 (参考)</li> <li>夜間人口 : 131 万人 (平成 42 年推計値 沖縄本島のみ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の情報 (平成 22 年国勢調査) に基づく人口 (参考)</li> <li>夜間人口 : 129 万人 (平成 42 年推計値 沖縄本島のみ)</li> </ul>
	将来開発プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> <li>過年度調査で考慮した開発計画人口例) 沖縄 P T 調査で考慮されている開発プロジェクト等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新の情報に基づく開発計画人口例) 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想 (沖縄県 平成 25 年 1 月) で考慮されている開発プロジェクト等</li> </ul>