

## 1. 調査概要

### 1. 1 調査目的

平成 22 年度及び平成 23 年度に内閣府で実施した「鉄軌道等導入可能性検討基礎調査」では、新たな公共交通システムの導入に関し、仮定のモデルルートを設定し、需要予測するとともに、損益収支や費用便益比（以下、B/C）等の検討を実施したところ、累積赤字が多額になることやB/Cが1を大幅に下回ること等、様々な課題があることが明らかとなった。このため、鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムの導入課題について調査、検討するため、平成 24 年度より「鉄軌道等導入課題検討基礎調査」を実施している。

平成 24 年度調査及び平成 25 年度調査では、主にイニシャルコスト\*<sup>1</sup>を中心にコスト縮減方策として「部分単線化」、「沖縄自動車道の活用」、「シールドトンネルにおける最新技術の採用」、「単線区間の拡大」、「駅数の見直し」、「小型システムとしてスマート・リニアメトロの採用」、「地下区間から地上区間への構造変更」等を検討するとともに、需要喚起方策の検討や鉄軌道導入効果の計測方法の検討を行った。

平成 26 年度調査では、平成 25 年度調査までに検討した各モデルルートのルート及び構造形式の見直しに加え、ランニングコスト\*<sup>2</sup>等のコスト縮減方策の可能性検討を行うとともに、県民及び県外来訪者（日本人・外国人）を対象としてアンケート調査を実施し、県外来訪者の交通手段選択モデル\*<sup>3</sup>の再構築を中心に取組んだ。また、鉄軌道の整備による他交通機関への影響や需要喚起方策として鉄軌道とバス路線の結節のあり方（路線バスのフィーダー化\*<sup>4</sup>）を検討した。さらに、鉄軌道導入効果の計測として「定時性向上効果」、「快適性向上効果」、「存在効果\*<sup>5</sup>（オプション効果、代位効果）」について、支払い意思額を推計し、効果を計測した。鉄軌道に関する基本的な制度についても、基礎的な検討を行った。

\* 1 : イニシャルコストとは、建物や設備を施工・設置するためにかかる初期投資金額のこと。

\* 2 : ランニングコストとは、建物や設備を施工・設置した後、それらを使用していくために必要となる人件費、動力費及び修繕費等の経費のこと。

\* 3 : 交通手段選択モデルとは、ある地点間の移動について、利用可能な複数の交通手段の所要時間や費用等を考慮して、各交通手段の利用割合を算出するモデルのこと。

\* 4 : 従来の路線バスを幹線である鉄軌道への支線として運行するバスにすること。

\* 5 : 存在効果とは、鉄道が存在することによる安心感、満足感のこと。

## 1. 2 調査内容

調査内容は以下のフローの通りである。

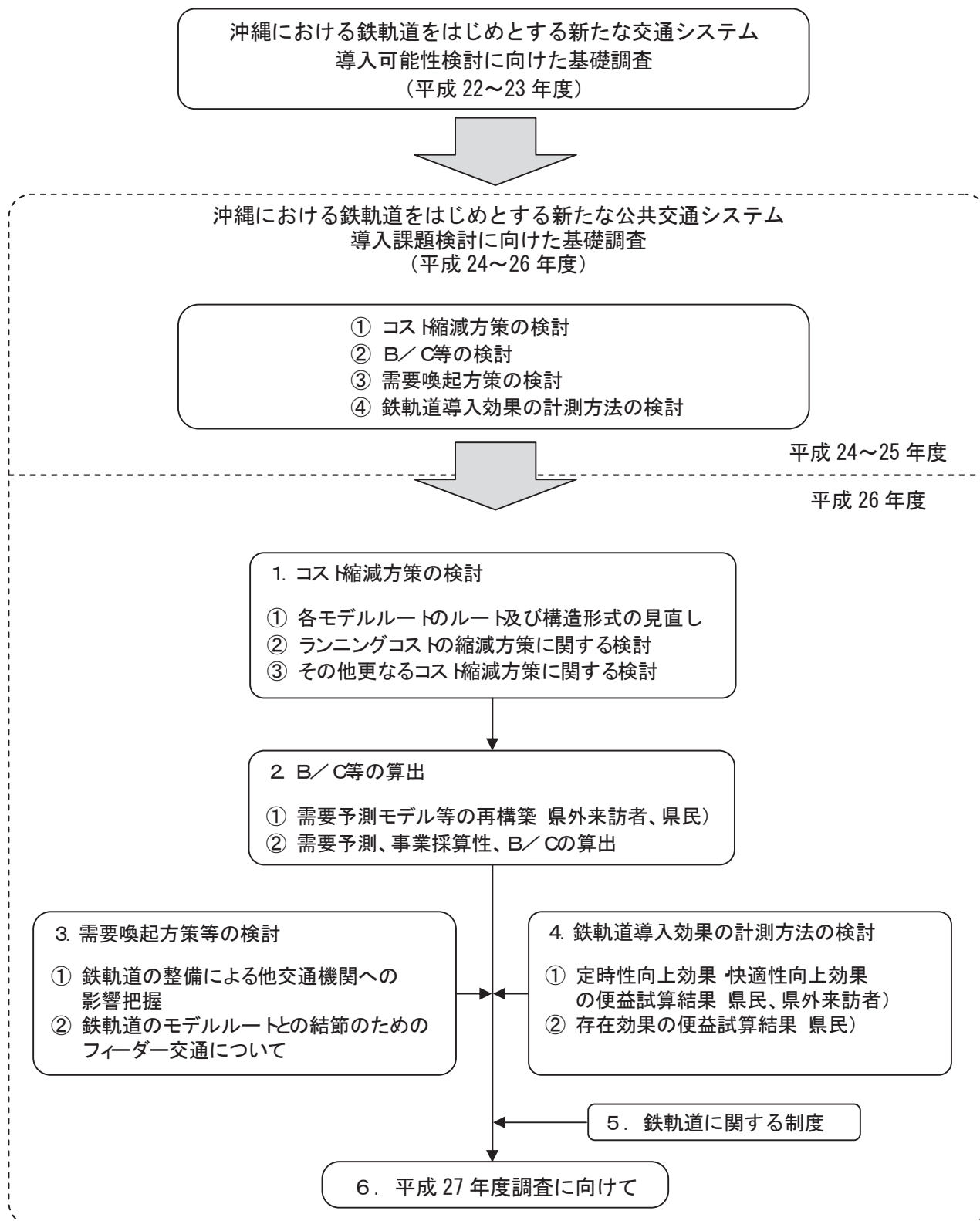


図 調査フロー