

【参考資料7】需要予測値、損益収支の算出の際の前提条件

本資料は、需要予測値、損益収支の算出の際の前提条件を整理したものである。

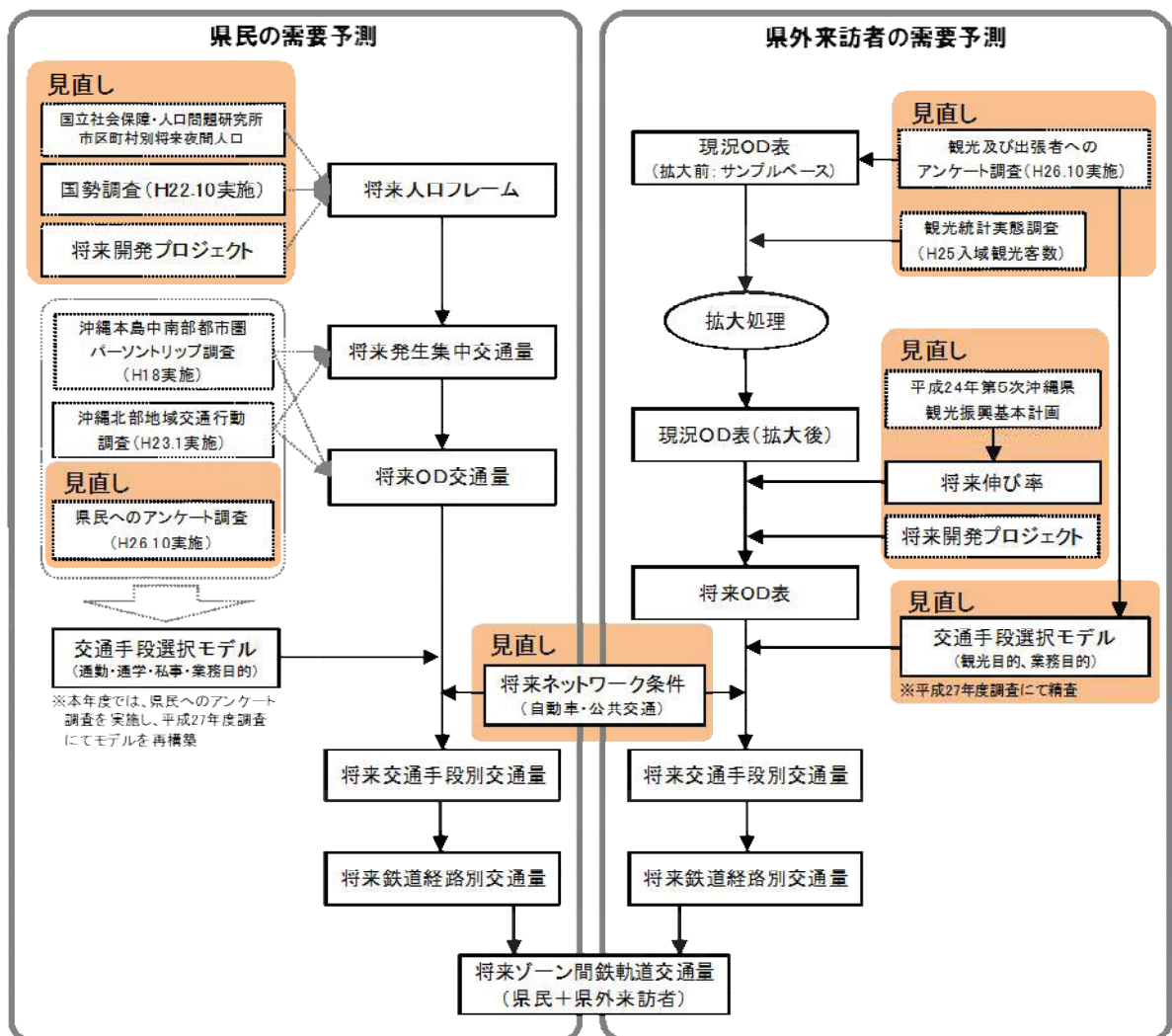
(1) 需要予測

1) 需要予測のフロー

鉄軌道等の需要予測は、沖縄本島居住者の日常交通流動を対象とした「県民の需要予測」と沖縄県外からの来訪者の交通流動を対象とした「県外来訪者の需要予測」の大きく2つに分けて行っている。

県民の需要予測では、平成18年に実施された「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」(以下、沖縄PT調査)や「平成22年国勢調査」などのデータ(以下のフロー図内の破線枠を参照)を活用しながら需要予測を行っている。

県外来訪者の需要予測では、平成26年度調査において実施した「観光及び出張者へのアンケート調査」などのデータ(以下のフロー図内の破線枠を参照)を活用しながら需要予測を行っている。



出典：「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 需要予測のフロー

2) 需要予測の前提条件の整理

過年度調査との比較の観点から予測対象年次は、平成 23 年度調査と同様に平成 42 年（2030 年）とした。以下に主な前提条件を示す。なお、人口データや既存交通の運賃や所要時間等については最新データを反映した。

表 需要予測の主な前提条件（平成 26 年度調査）

項目		設定内容
ゾーニング		沖縄 P T 調査のゾーニング（C ゾーン ^{注1)} ）をベースとするが、鉄軌道等のルート周辺エリアを細分化
人口フレーム（県民）		国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口（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））を基に設定
将来旅客数（県外来訪者）		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 万人を基に設定。
交通手段選択モデル		県民：過年度調査のモデルを採用（平成 27 年度調査で再構築） 県外来訪者：本調査で再構築したモデルを採用（平成 27 年度調査で精査）
鉄軌道系	ネットワーク	糸満市役所～名護に空港接続線を加えたルート（約 79km）を基本とする。
	運賃	モノレールと同等の運賃水準を想定（参考 7-3 表参照）
	運行間隔	10 分間隔を想定（モノレールと同等）。
	速度	運転曲線に基づき設定
バス	ネットワーク	現状を基本とするが、沖縄県が検討している公共交通ネットワークのイメージ ^{注2)} を参考に、本調査の鉄軌道の導入区間、現状のバスネットワーク等を鑑みながら設定。
	運賃	運賃改定後の運賃を採用（平成 26 年 4 月時点）
	運行間隔	現状と同等
	表定速度	時速 15km/h
モノレール	ネットワーク	延長予定区間（首里駅～てだこ浦西駅）の整備を前提
	運賃	運賃改定後の運賃を採用（平成 26 年 4 月時点）
	運行間隔	現状と同等（10 分間隔）
	表定速度	現状と同等（約 28km/h）
道路	ネットワーク	沖縄 P T 調査のフルネットワーク（小禄道路の開通、沖縄西海岸道路の開通等）の整備を前提（参考 7-4 図参照）

注 1) C ゾーンとは、沖縄 P T 調査におけるゾーンの種類（A～D）の一つであり、「本調査の拡大、解析、予測及び計画等のベースとなるゾーンであり、都市交通体系の計画課題への対応が可能なゾーン」とされている。

注 2) 「平成 22 年度 公共交通を中心とした基地跡地まちづくり基本計画検討調査」（沖縄県 平成 23 年 3 月）