

8 令和4年度調査全体のまとめ

令和4年度調査では、令和4年の沖縄振興特別措置法の改正及びこれに伴い沖縄振興基本方針や沖縄振興計画等が新たに定められたことを踏まえ、開業時期や前提となるデータ等を最新のものに更新し、その需要予測等に伴うB/Cや累積損益等の精査を行うなど、以下のとおり検討を実施した。

第2章では、コスト縮減方策等の調査検討として、最近の建設工事費デフレーター等を踏まえた概算事業費の精査、更なるコスト縮減方策としてシールドマシンの転用や規格化された鉄道車両について事例調査を行った。また、近年のバスの自動運転や隊列走行などの技術開発の進展を踏まえ、バス輸送の先進的事例の整理等をもとに、最新技術等を活用した次世代型バス輸送システムの実現可能性について検討を行った。

第3章では、需要予測モデルの精緻化として、開業年度の見直しや開発プロジェクト、需要予測に必要な各種サービスデータの更新、今後の需要予測モデルの更新に向け沖縄県民・県外来訪者への鉄軌道導入時の利用意向の把握を行った。

上記を踏まえた第4章のB/C等の算出では、過年度調査のモデルルートに対し概算事業費や開発フレームの精査等を行った結果、鉄軌道系に関しては、HSST（磁気浮上方式）を採用した場合にB/Cが0.74となり、令和3年度調査の値よりも改善がみられた。また、沖縄振興計画等を踏まえ、那覇・名護間のルートについても試算を行った結果、B/Cは0.80となった。

いずれの検討パターンにおいても依然として1を下回る結果となっており課題が残されているため、引き続き、モデルルートや整備区間、駅位置等について複数案検討を行っていくことが重要である。

第5章では、効果的な需要喚起方策に関して、沖縄北部テーマパークによる需要増の可能性や、直近の観光客の車離れ、レンタカー不足等の実態を把握した。これらの動向を踏まえると、鉄軌道の整備のみならずフィーダー交通の整備も含めた公共交通体系の構築が重要となる。

第6章の鉄軌道導入効果等に関しては、鉄軌道導入が必要な背景の整理及び導入により期待される効果の検討、土地利用交通モデルの構築の検討、時間帯別の道路混雑緩和効果の検討により、便益計測の可能性が見出されたものの、便益計測上は精度の面で課題があることが分かり、引き続き検討が必要である。

第7章の鉄軌道に関する制度研究に関しては、令和4年の沖縄振興特別措置法の改正時に衆議院及び参議院で附された附帯決議に基づき、全国新幹線鉄道整備法を参考とした特例制度の調査検討の他、近年の鉄軌道の新線整備等の事例調査等の制度調査を行った。

今後はこのような令和4年度調査結果を踏まえつつ、沖縄県とも情報交換を行いながら、引き続きモデルルートや概算事業費の精査、需要予測モデルの精緻化、需要喚起方策の検討、新たな鉄軌道導入効果計測手法や鉄軌道に関する制度の調査検討等を行う必要がある。