

8 令和5年度調査全体のまとめ

令和5年度調査では、過年度調査で得られた成果・課題等を踏まえつつ、コスト縮減方策として最新技術車両（架線式蓄電池電車）の導入可能性等の検討や、沖縄本島北部地域の交通行動調査（北部ミニP T調査）等の基礎データの更新による需要予測モデルの精緻化、それらを踏まえたモデルルートや概算事業費等について精査を行うとともに、需要喚起方策や効果計測手法、制度面等に関して更なる調査検討を実施した。各章での検討は以下のとおりである。

第2章では、コスト縮減方策等の調査検討として、過年度調査の成果や現地視察を踏まえつつ、モデルルートや交通システム、駅位置等を精査するとともに、近年の物価変動等を踏まえた概算事業費の精査を実施した。特に、令和4年度調査においてB/Cが最大となったH S S T（磁気浮上方式）については、駅数削減及び那覇～名護ルートの検討も実施した。また、令和4年度調査にて検討した次世代型バス輸送システムについて、新たなモデルルートの検討や実用化に当たっての最新技術動向の整理、法令・制度の確立状況等の調査検討を行った。

第3章では、需要予測モデルの精緻化として、沖縄本島北部地域の交通行動調査（北部ミニP T調査）により得られた最新の北部地域住民の移動実態データや、新たな開発プロジェクト等を将来OD表に反映した。また、令和4年度調査で得られた課題を踏まえ、県民S Pプレ調査を実施して結果を分析・検証するとともに、次年度以降に向けた適切な県民S P調査案について検討した。

第4章では、第2章や第3章の検討結果を基に累積損益収支やB/C等を算定した。その結果、令和5年度調査でB/Cが最大となったパターンはH S S Tを採用した場合で0.75となり、令和4年度調査でB/Cが最大となった同パターンの0.74よりも0.01増加した。しかし、依然としてB/Cは1を下回る結果となっている。なお、那覇～名護ルート（H S S T）についても試算した結果、B/Cは0.82となった。

第5章では、需要喚起方策等の調査検討として、全国の世界自然遺産登録地域や大型テーマパークを活用した需要喚起方策の事例調査、新型コロナウイルス感染症の5類移行以後の社会情勢における観光客の公共交通需要への影響調査、鉄軌道とフィーダー交通も含めた公共交通体系のモデルケースの事例調査等を行い、これらの調査結果を踏まえて公共交通ネットワークのあり方を検討した。

第6章では、鉄軌道等導入効果等の調査検討として、沖縄県において鉄軌道等整備が必要とされる背景となる諸課題に関する調査検討、応用都市経済（CUE）モデルを用いた鉄軌道整備の土地利用誘導効果に関する調査検討、車両プローブデータ等を用いた時間帯別の道路混雑緩和効果の調査検討を実施した。

第7章では、鉄軌道等に関する制度等の調査検討として、令和4年度調査結果を受けて全国新幹線鉄道整備法（以下、全幹法）の特徴の一つである鉄道事業の主に新線整備における上下分離方式や貸付料（施設使用料）の事例調査、全幹法以外の都市鉄道を整備する際に活用可能な事業等を整理するとともに、沖縄鉄軌道へ適用した際の課題等について整理した。

今後はこのような令和5年度調査結果を踏まえつつ、コスト縮減方策等の調査検討や需要予測モデルの精緻化、それらを受けたモデルルートや概算事業費等の精査、更には需要喚起方策等の検討、新たな鉄軌道等導入効果計測手法や鉄軌道等に関する制度等について、引き続き調査検討を進めていく必要がある。