

3 需要予測モデルの精緻化

本章では、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルに関して、最新の開発プロジェクト情報を関係機関等より収集して開発フレームに反映させるとともに、今後の需要予測モデルの精緻化に向けた検討を行う。

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（L R T・B R T）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 26 年度調査の概要

(1) 県外来訪者の需要予測

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、O D 表*¹の更新及び交通手段選択モデルの再構築に取り組んだ。

* 1：O D とは、O r i g i n（出発地）D e s t i n a t i o n（目的地）を表し、O D 表とは、発地と着地の組合せ毎に、発地と着地の間を移動する交通量（トリップ）を表した表のこと。

1) アンケート調査等に基づく県外来訪者の O D 表の更新

平成 22 年度調査では、令和 12 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）を基にして県外来訪者の O D 表*²を設定していたが、平成 26 年度調査では、最新の情報（沖縄県観光振興基本計画（第 5 次）（沖縄県、平成 24 年 5 月策定））に基づく将来旅客数*³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、O D 表を設定した。

* 2：平成 22 年度調査において、令和 12 年度の県外来訪者数を 856 万人と設定。

* 3：平成 24 年沖縄県観光振興基本計画（第 5 次）における、令和 3 年度入域観光客数目標値 1,000 万人を適用。

2) 他交通機関から鉄軌道への転換を評価

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への転換のみを評価していたが、平成 26 年度調査で再構築した交通手段選択モデルは、モノレール、路線バス、タクシーといった他交通機関から鉄軌道への転換を評価できるモデルとした。

3) 3つの区分で交通手段選択モデルを構築

アンケート調査により、利用意向が異なることが把握された外国人来訪者と観光目的の日本人県外来訪者、業務目的の日本人県外来訪者の 3つの区分により、それぞれ交通手段選択モデルを構築した。

4) 日本で有効な自動車運転免許の有無を考慮

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した。

5) 海が 10 分見えることを考慮

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した。

(2) 県民の需要予測

平成 26 年度調査では、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。

3.1.3 平成 27 年度調査の概要

(1) 県民の需要予測の見直し

平成 27 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、平成 26 年度調査で実施した「県民へのアンケート調査」の結果等を踏まえ、交通手段選択モデルを再構築した。

1) 鉄道系・路面系のモデルの統合

過年度調査では、鉄道系と路面系の 2 つに分けてモデルを作成していたが、平成 27 年度調査ではこれら 2 つのモデルを統合することとした。

2) 説明変数への自動車費用の追加

過年度調査で構築した需要予測モデルにおいて、自動車の説明変数は「所要時間」のみとなっていたが、平成 27 年度調査では、「自動車費用（燃料費・高速道路料金）」を説明変数に加え、手段選択の際に自動車の費用を考慮できるモデルを構築した。

(2) 県外来訪者の需要予測の精査

平成 27 年度調査では、モデルの精度向上に向けて、サンプルやモデル構造の精査を実施した。また、最新の将来開発プロジェクトの反映等を行った。

1) レンタカーの利用特性の考慮

県外来訪者の主たる交通手段であるレンタカー利用は、レンタルした段階で、それ以降のトリップにおいて他の交通手段を選択する可能性が極めて低いと考えられるため、まず、沖縄県（本島）での全行程において、レンタカーの利用の有無を予測し、次に、レンタカーを利用しないトリップチェーン*に対して、個別トリップごとにレンタカー以外の交通手段選択を行うものとして、モデルの精査を行った。

*：例えば、自宅→勤務先→取引先→友人宅→自宅といった 1 日の交通行動の全体のこと。

2) タクシーの説明変数として「滞在期間中総トリップ数」を考慮

平成 26 年度調査で再構築した県外来訪者の交通手段選択モデルでは、タクシーの説明変数として、総時間と総費用を設定していたが、タクシーには、乗降の負担が比較的小さく、総トリップ

数が多い場合には、相対的にタクシー利用が選択されやすくなるという特性があるため、タクシーの説明変数として「滞在期間中総トリップ数*」を追加した。

*：県外来訪者における沖縄県（本島）滞在期間中の総トリップのこと。

3.1.4 平成 28 年度調査の概要

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

平成 28 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、道路交通サービスの精査として、鉄軌道の整備に伴う特定時間帯での道路交通への影響を適正に捉えることを目的に、朝ピーク時におけるOD交通量と交通容量を設定し、特定時間帯での道路混雑を適切に評価できるように自動車交通量配分システム（時間帯別交通量配分システム）を検討した。

また、平成 27 年度調査で再構築した交通手段選択モデルを補足する推計手法として、徒歩・二輪から鉄軌道への転換を考慮できる推計手法や鉄軌道の端末交通手段（鉄軌道駅から出発地や目的地間の交通手段）としてモノレール利用を考慮できる推計手法について検討した。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精査

平成 28 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、外国人観光客にツアー等を提供している旅行会社を対象にヒアリング調査を実施し、外国人観光客の行動特性やツアー等における鉄軌道の活用可能性を把握し、次年度以降のモデル更新に向けた方向性を整理した。

3.1.5 平成 29 年度調査の概要

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

平成 29 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、道路交通サービスの精査として、平成 28 年度調査に続いて、朝ピーク時におけるOD交通量と交通容量を設定し、特定時間帯での道路混雑を適切に評価できるように自動車交通量配分システム（時間帯別交通量配分システム）を検討した。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精査

平成 29 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、県外来訪者モデルの将来フレームを県の計画の最新版に更新した。さらに、従来考慮されていなかった、外国人来訪者のうち海路経由来訪者の行動を調査し、将来OD表に反映することで精度向上を図った。

また、鉄軌道の整備に伴い、特に観光客のODが大幅に変化することが想定されることから、交通サービスの変化が目的地選択に与える影響を考慮した需要予測手法の検討を行った。

3.1.6 平成 30 年度調査の概要

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

平成 30 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、平成 27 年度の国勢調査結果公表に伴い、沖縄本島の最新の人口動態を需要予測に反映させるために、人口フレームの更新を行った。また、土地利用交通モデルに関する最新の論文レビュー等を実施し、次年度以降のモデル更新に向けた方向性を整理した。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精査

平成 30 年度調査では、最新の将来開発プロジェクトを反映するとともに、目的地周遊モデル等に関する最新の論文レビューを実施し、次年度以降のモデル更新に向けた方向性を整理した。

3.1.7 令和元年度調査の概要

令和元年度調査では、各関係機関から将来開発プロジェクトに係るデータ一覧を収集し、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルの開発フレームの精度向上を図った。それにより再推計したOD表を用いて、需要予測値、B／C等を算出した。

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、友愛医療センター（豊見城市）を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、沖縄北部テーマパーク（今帰仁村・名護市）等を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。

また、今後の県外来訪者需要予測モデルの精緻化に向けて、交通ビッグデータを活用することにより、アンケート調査では十分に捉えることが困難な外国人観光客の周遊実態を詳細に把握した。

3.1.8 令和2年度調査の概要

令和2年度調査では、各関係機関のデータベースやWEB上の記事から開発プロジェクトに係る情報を収集し、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルの開発フレームの精度向上を図った。それにより再推計したOD表を用いて、需要予測値、B／C等を算出した。

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、業務系・学校系の4計画（業務目的、通学目的の将来需要に係る計画）を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。また、鉄軌道整備による土地利用変化（住宅立地・企業立地の変化）を予測するための応用都市経済（CUE）モデル*の構築を行った。

*：鉄軌道整備後の駅周辺地域のポテンシャル向上による土地利用変化（住宅立地・企業立地）を予測可能なモデル

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、ホテル系10計画を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。また、今後の県外来訪者需要予測モデルの精緻化に向けて、交通ビッグデータを活用することで、アンケート調査では十分に捉えることが困難な日本人来訪者の周遊実態を詳細に把握した。

3.1.9 令和3年度調査の概要

令和3年度調査では、各関係機関のデータベースやWEB上の記事から開発プロジェクトに係る情報を収集し、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルの開発フレームの精度向上を図った。それにより再推計したOD表を用いて、需要予測値、B/C等を算出した。

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、住宅・商業系2計画を新たに考慮するものとした。また、過年度調査で構築したCUEモデルをベースに、鉄軌道整備後の土地利用変化を精緻に捉えられるよう分析ゾーンの細分化を行った。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、観光需要に係る1計画及びホテル系35計画を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。

3.1.10 令和4年度調査の概要

令和4年度調査では、各関係機関のデータベースやWEB上の記事から開発プロジェクトに係る情報を収集し、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルの開発フレームの精度向上を図った。それにより再推計したOD表を用いて、需要予測値、B/C等を算出した。

また、需要予測モデルの更新に向けて、平成26年度に調査して以降、実施していない県民及び県外来訪者（国内在住者）に対する鉄軌道への利用意向調査（SP調査^{*1}）を行った。

しかし、本調査はコロナ禍という特殊な社会情勢下での実施であったため、調査に当たってはコロナ禍の影響を排除できるよう設問を工夫して調査を行った^{*2}ものの、想定した以上にコロナ禍の影響を受けた回答が見受けられた。また、非対面によるWEB調査であったことから、回答者によっては設問の意図を正確に理解せずに回答が行われた可能性があるため、得られたデータを用いて精度の高い需要予測モデルを構築することが困難となった。そのため、本利用意向調査に基づいた需要予測モデルの構築は実施しないこととした。

*1：仮定の状況下（鉄軌道が導入された場合）での選好表示（Stated Preference：SP）を観測するための調査。

*2：例えば、非対面（WEB方式）での調査実施や、コロナ前後の外出実態の把握などを行った。

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、住宅系・教育系3計画に関して、最新の事業計画情報を基に計画人口を更新した。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、宿泊系5計画を新たに考慮し、計画人口を更新した。

3.1.11 令和5年度調査の概要

令和5年度調査では、各関係機関のデータベースやWEB上の記事から開発プロジェクトに係る情報を収集し、県民需要予測モデル・県外来訪者需要予測モデルの開発フレームの精度向上を図った。また、沖縄本島北部地域の交通行動調査（北部ミニPT調査）により取得した北部地域住民の最新の移動実態データを将来OD表に反映した。これにより再推計したOD表を用いて、需要予測値、B/C等を算出した。加えて、次年度以降に向けた県民SP調査案について検討した。

(1) 県民需要予測モデルの精緻化

令和5年度調査では、県民需要予測システムに反映可能な新たな将来開発プロジェクトは見られなかった。また、過年度調査で反映した将来開発プロジェクトにおいても、計画人口の変更がないことを確認した。

(2) 県外来訪者需要予測モデルの精緻化

過年度調査で整理した将来開発プロジェクトに加え、ホテル系3計画を新たに見込み、計画人口の見直しと開発フレームの更新を行った。

令和6年度調査では、最新の開発人口・将来人口推計値等を将来OD表に反映することにより、需要予測モデルの精緻化を図った。また、県民需要予測モデル更新を見据えて、県民SP調査を実施した。

過年度の検討課題を踏まえ、令和6年度調査では以下の実施方針に基づき精緻化を行った。

- 県民需要予測モデル更新を見据えた、鉄軌道等利用意向調査（県民ＳＰ調査）の実施（沖縄本島在住者を対象）
- 県外来訪者の最新移動実態の把握、及び県外来訪者需要予測モデル更新を見据えた、移動実態・鉄軌道等利用意向調査（県外来訪者ＳＰ調査）の実施方針の検討
- 最新の将来人口推計値、新たな開発プロジェクトの情報更新・新規追加等、及びそれを受けた将来ＯＤ表の更新（既存計画の情報更新／新規計画の情報追加／開発フレームの更新／最新統計の反映）



3.2.2 最新の開発プロジェクトの整理

県民の居住地や県外来訪者の訪問地に影響を与える可能性のある、住宅系・業務系・商業系・学校系・ホテル系の「将来開発プロジェクト」を整理した結果、今年度調査では、県民、及び県外来訪者需要予測システムに反映可能な新たな将来開発プロジェクトは確認されなかった。

なお、情報整理に当たっては、関係機関（沖縄県等）の保有情報・関連計画や新聞記事の公開情報等を基に、鉄軌道需要に影響を与え得る一定規模以上の将来開発プロジェクトを対象とした。

3.2.3 需要予測の前提条件の更新

需要予測の前提条件の詳細は別途4章に整理するが、ここでは令和5年度調査から令和6年度調査にかけて更新した部分（主に各交通手段の費用データ）を以下に示す。なお、鉄軌道の運賃はモノレールと同水準に設定しているため、令和5年度業務から令和6年度業務にかけて20円上昇している。

表 需要予測の前提条件の主な変更点

交通手段	令和5年度業務	令和6年度業務
バス	運賃： 令和元年10月時点の運賃を採用	運賃： 令和6年10月時点の運賃を採用 ※令和6年7月の運賃改定を反映 (初乗り20～30円値上がり)
モノレール	運賃： 令和元年10月時点の運賃を採用	運賃： 令和7年2月時点の運賃を採用 ※令和7年2月の運賃改定を反映 (初乗り20円値上がり)
自動車	高速道路料金： 業務年度時点の料金を採用 燃料費： 令和5年1月～12月平均	高速道路料金： 業務年度時点の料金を採用 燃料費： 令和6年1月～12月平均
タクシー	料金： 令和元年10月時点の運賃を採用	料金： 令和5年10月時点の運賃を採用 ※令和5年10月の運賃改定を反映 (初乗り40円値上がり)

3.2.4 将来人口推計値の更新

最新の将来人口推計値（日本の地域別将来推計人口（令和5年推計），国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口フレームの更新を行った。なお、沖縄本島の将来（2040年時点）人口について、令和5年推計と平成30年推計を比較した結果、本島全域では約1.5%減少、那覇市、浦添市、宜野湾市では約5.0%減少していることが確認された。

3.2.5 県民SP*(Stated Preferences)調査の実施

令和5年度調査では、県民SP調査画面（新画面）と、令和4年度調査で提示した県民SP調査画面（旧画面）の回答を比較した結果、回答者の負担やSP設問への回答の安定性の面から、新画面の方が優勢であることを確認した。また、回答結果を踏まえ、一人当たりの適切な提示ケース数も検討した。

今年度調査では、令和5年度調査にて改善を図った調査画面を基に、県民SP調査を実施した。今年度の県民SP調査結果に加え、パーソントリップ調査結果（令和5年沖縄県実施）等を活用することで、次年度以降に県民需要予測モデルを更新することを予定している。以下、今年度実施した県民SP調査の概要を示す。

*：仮想の状況下（鉄軌道が導入された場合）での選好表示（Stated Preference：SP）を観測するための調査。

(1) 調査概要

今年度の県民SP調査の概要を以下に示す。

表 県民SP調査の概要

項目	内容
調査方法	・ ポスティングによる依頼状配布・WEBシステムでの回収
調査対象者	・ 沖縄本島居住者
調査実施日	・ 令和7年1月18日～2月28日
調査内容	・ 個人属性：性別・年齢・住所・免許保有有無・自動車保有有無 等 ・ 普段の移動実態：出発地・目的地・移動目的・交通手段 等 ・ 鉄道・モノレールの利用経験 ・ 鉄道利用意向調査（SP調査）※鉄軌道サービス水準に対する利用意向調査 ・ 鉄道利用意向調査時に重視した項目 等
配布世帯数	・ 約55,000世帯
有効回収数	・ 1,628票（SPサンプル数（全目的計）：6,500）

令和5年度調査にて改善を図ったS P調査画面を基に、回答者の居住地別に想定される距離帯（短距離：7km程度・中距離：25km程度・長距離：70km程度の計3距離帯）それぞれに対して9ケースの条件を設定し、回答者に対して、3距離帯×9ケース＝計27ケースのうち、目的別にランダムに複数ケースを提示して、各ケースの条件の下での鉄軌道利用意向を聴取した。

以下にS P調査画面の例を示す。

【〇〇目的】での移動を想定してください。

【〇〇目的】で、沖縄本島内で【25km 程度】移動する場合を想定してください。

沖縄本島内に新たに鉄道が導入された場合、以下に提示する交通手段のうち、どの交通手段を選択しますか。

各交通手段の「総所要時間」や「総費用」を確認した上で、選択する交通手段を“ケース別に”1 つずつお選びください。

※“ケース別に”「総所要時間」や「総費用」が異なりますので、よくご確認の上回答してください。

なお、「自動車」は、運転免許・自由に使える車を持っている人は「自分で運転」、運転免許・自由に使える車を持っていない人は「家族や知人の送迎」を想定してください。

※参考として、下図に距離の距離帯のイメージを示しています。

回答欄	交通手段	線所要時間	線費用	出発地～目的地の移動のイメージ
[1] ○	自動車	55分 ※標準的な時間	770円 ※高速料金＋燃料費用	
[2] ○	高速バス	75分 ※標準的な時間 (乗車：45分) (待ち：10分) (徒歩：20分)	950円 ※乗車運賃	
[4] ○	鉄道	42分 (乗車：17分) (待ち：5分) (徒歩：20分)	680円 ※乗車運賃	

約70km

約25km

約7km

国頭村

大宜味村

東村

名護市

宜野座村

金武町

恩納村

本部町

今帰仁村

読谷村

うるま市

嘉手納町

北谷町

沖縄市

北中城村

宜野湾市

中城村

浦添市

西原町

与那原町

南風原町

那覇市

豊見城市

南城市

糸満市

八重瀬町

0 5 10 km

出典) 沖縄県タイル、磁土数値情報に基づいた

図 県民SP調査画面の一例

(3) 調査結果の概要

令和6年度調査で実施した県民SP調査結果の概要を以下に整理する。

1) 回答者の属性

- ・ 男性・女性ともに概ね同割合で、若年層～高齢層にかけて各年齢層からの回答が得られた。
- ・ 回答者の9割以上が運転免許を保有しており、地域別の偏りは見受けられない。
- ・ 回答者の約9割が自動車を保有（自分専用・家族共用）し、市街部は他地域と比較してやや低い傾向である。
- ・ 高齢層や市街部居住者は全体と比較してやや運転頻度が低い傾向である。

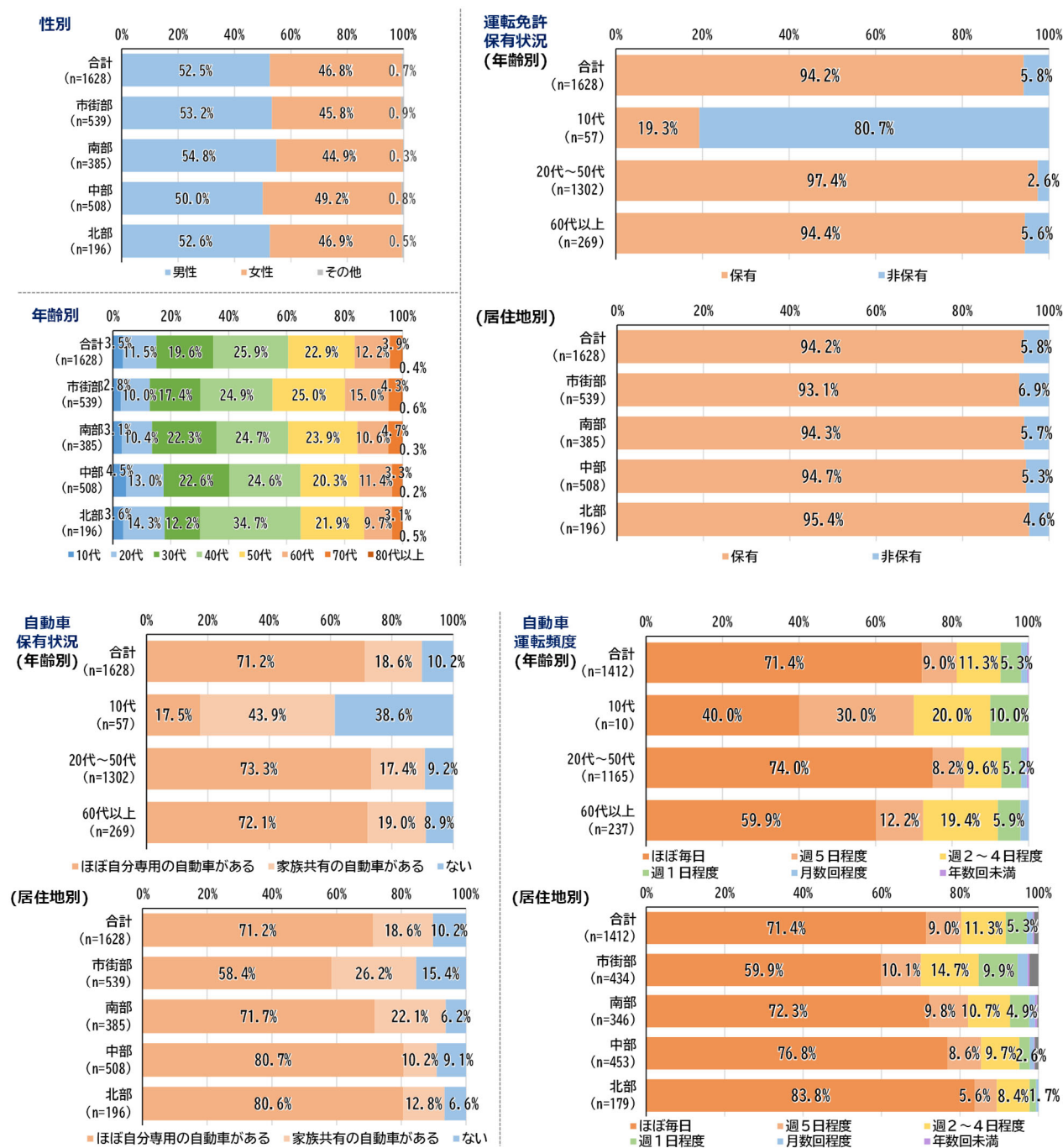


図 県民SP調査結果（回答者の属性）

2) 鉄軌道導入後の利用意向

- ・ 全体では「主に公共交通を利用する」と回答した人は約2割、「状況に応じて公共交通と自動車を使い分ける」と回答した人は約7割である。
- ・ 年齢別では10代、免許・自動車の保有有無別では非保有者の利用意向が相対的に高い傾向である。

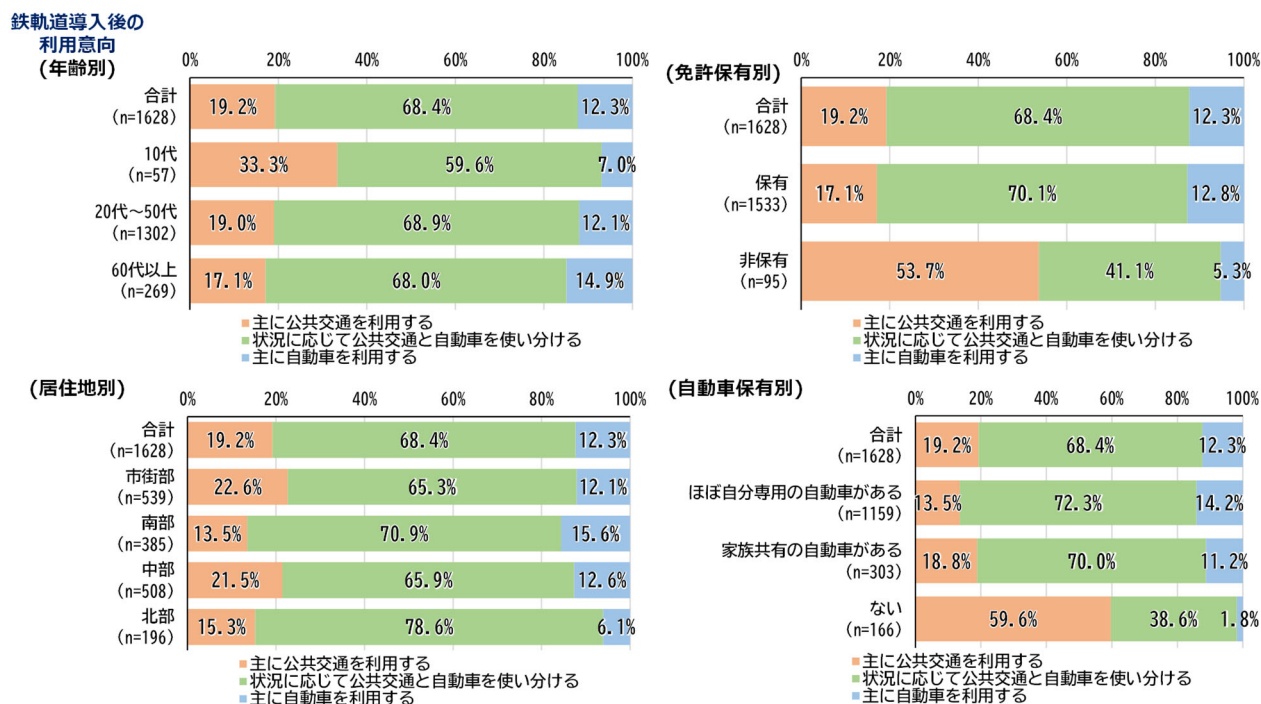


図 県民SP調査結果（鉄軌道導入後の利用意向）

3) 鉄軌道サービス水準と利用意向の関係性(通勤目的の例)

- ・ 費用が安く、所要時間が短いほど、鉄道の選択割合が高くなる傾向が確認された。
- ・ 本S P調査結果（非集計データ）を活用しS Pモデルを構築しパラメータ推定を行った結果、所要時間・費用のパラメータが有意に推定（モデルの適合度も高く推定）され、所要時間や費用と交通手段選択意向に一定の関係性が確認された。

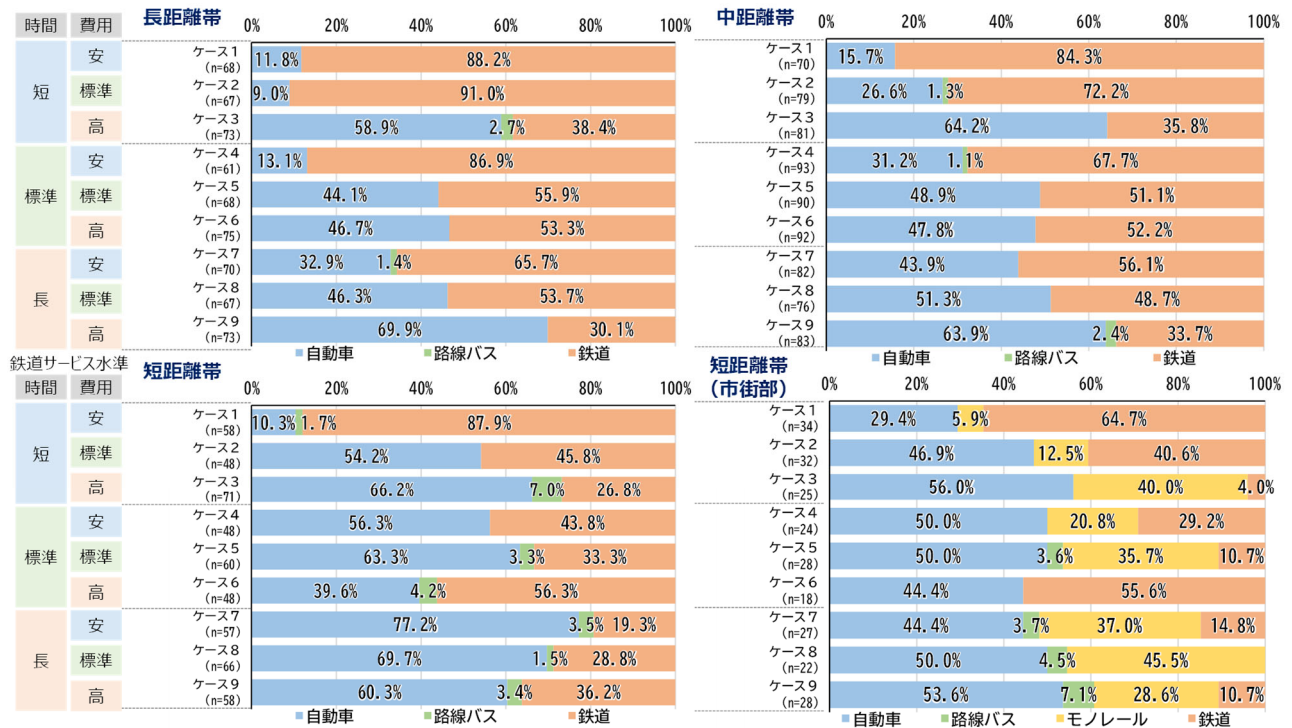


図 県民S P調査結果（通勤目的に関する回答結果の例）

4) 交通手段選択時に重視したこと

- ・ 全体として、総所要時間が短いことや総費用が安いことの割合が高い傾向である。
- ・ 鉄軌道導入への関心が高い人ほど、「総所要時間が短いこと」や「総費用が安いこと」の理由から交通手段を選択している傾向にあり、鉄軌道導入への関心が低い人ほど「普段よく利用している交通手段であること」の理由から交通手段を選択する傾向にある。

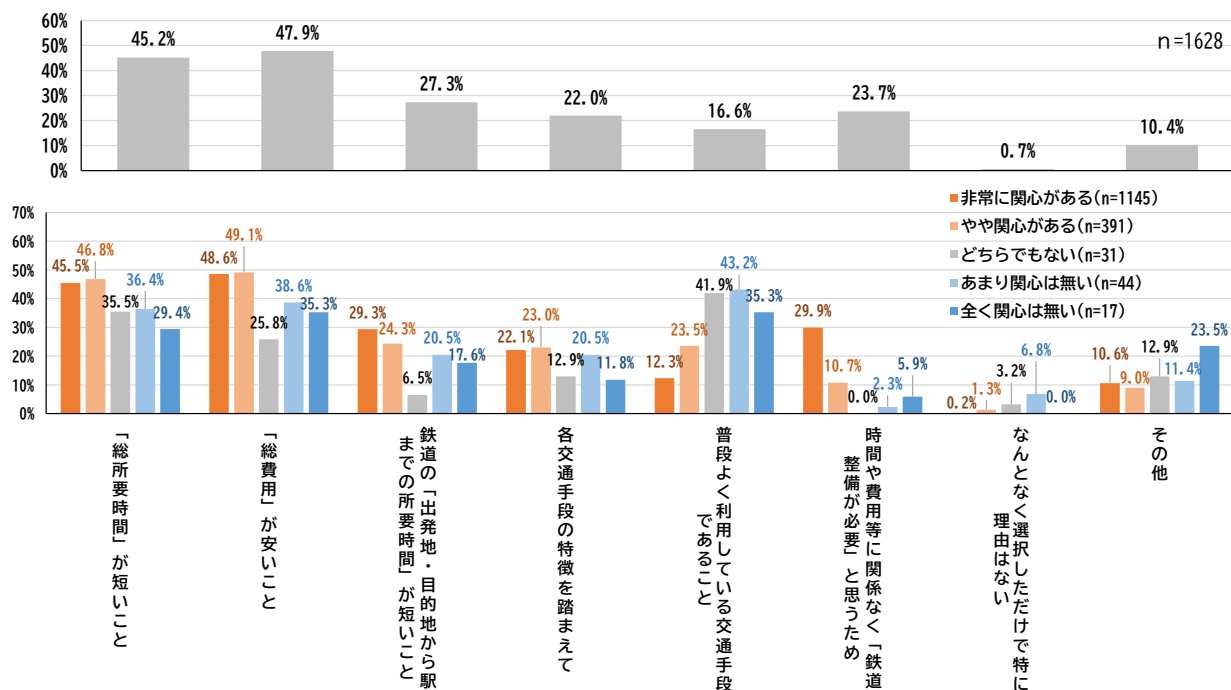


図 県民S P調査結果（交通手段選択時）に重視したこと

(4) まとめ

県民S P調査の実施により、鉄軌道導入を想定した場合の全体的な利用意向に加え、鉄軌道サービス水準に基づく鉄軌道利用意向を聴取した。調査結果より、鉄軌道のサービス水準（所要時間・費用等）と利用意向との間の関係性を確認した。次年度以降に予定している県民需要予測モデルの更新（パラメータの再推計等）においては、県民の鉄軌道利用意向として本調査の結果を反映することを想定している。

3.2.6 需要予測結果の概要

需要予測モデルの精度向上を図った結果、令和6年度調査における交通システム別及びルート別の需要予測結果は下表のとおりとなった。県民と県外来訪者を合わせた鉄軌道の総需要量は、将来人口推計値（将来人口フレーム）や需要予測の前提条件（鉄軌道運賃等）等を更新したことにより、基本パターン（普通鉄道×ケース2）で令和5年度調査から約6.0%減の約9.2万人/日と試算された。

表 令和6年度調査の検討パターン

検討 番号	交通 システム	条件設定	ケース（検討ルート）			単線・ 複線	駅数	需要 予測値 （万人/日） （令和 22 年度）
			ケース名	中南部 導入 空間	検討区間			
検討① R2-01	普通鉄道	基本パターン	ケース 2	国道 330 号	糸満市役所～名護 ＋空港接続線	全線 複線	26 駅	9. 2 （-0. 6）
検討② R2-01+①		北部支線考慮			糸満市役所 ～沖縄美ら海水族館 ＋空港接続線	支線① 部分 単線	30 駅	10. 3 （-0. 6）
検討③ R2-01 単		コスト縮減方策 等の組合せ			糸満市役所～名護 ＋空港接続線	部分 単線	26 駅	10. 8 （－）
検討④ A7-02	高速 A G T	コスト縮減方策 等の組合せ	ケース 7	国道 58 号	糸満市役所～名護 ＋空港接続線		28 駅	10. 3 （-0. 7）
検討⑤ H7-02	H S S T	コスト縮減方策 等の組合せ					28 駅	10. 4 （-0. 8）
検討⑥ H7-02 削		駅数削減					22 駅	9. 4 （-0. 6）
検討⑦ H7-02 空直		運行形態見直し （那覇空港～ 名護直通運転）					28 駅	10. 5 （－）
検討⑧ H12-02		那覇・名護 ルート					ケース 12	那覇（旭橋）～名護 ＋空港接続線
検討⑨ H13-02	ケース 13		那覇（旭橋）～名護	19 駅	8. 2 （－）			
検討⑩ H14-02	ケース 14		那覇（旭橋）～名護 （北谷経由） ＋空港接続線	21 駅	7. 9 （－）			
検討⑪ H15-02	ケース 15		那覇（旭橋）～名護 （北谷経由）	20 駅	7. 7 （－）			
検討⑫ R2-05	第三軌条 方式 普通鉄道	コスト縮減方策 等の組合せ	ケース 2	国道 330 号	糸満市役所～名護 ＋空港接続線			26 駅

注（ ）内の数値は令和5年度調査との比較。

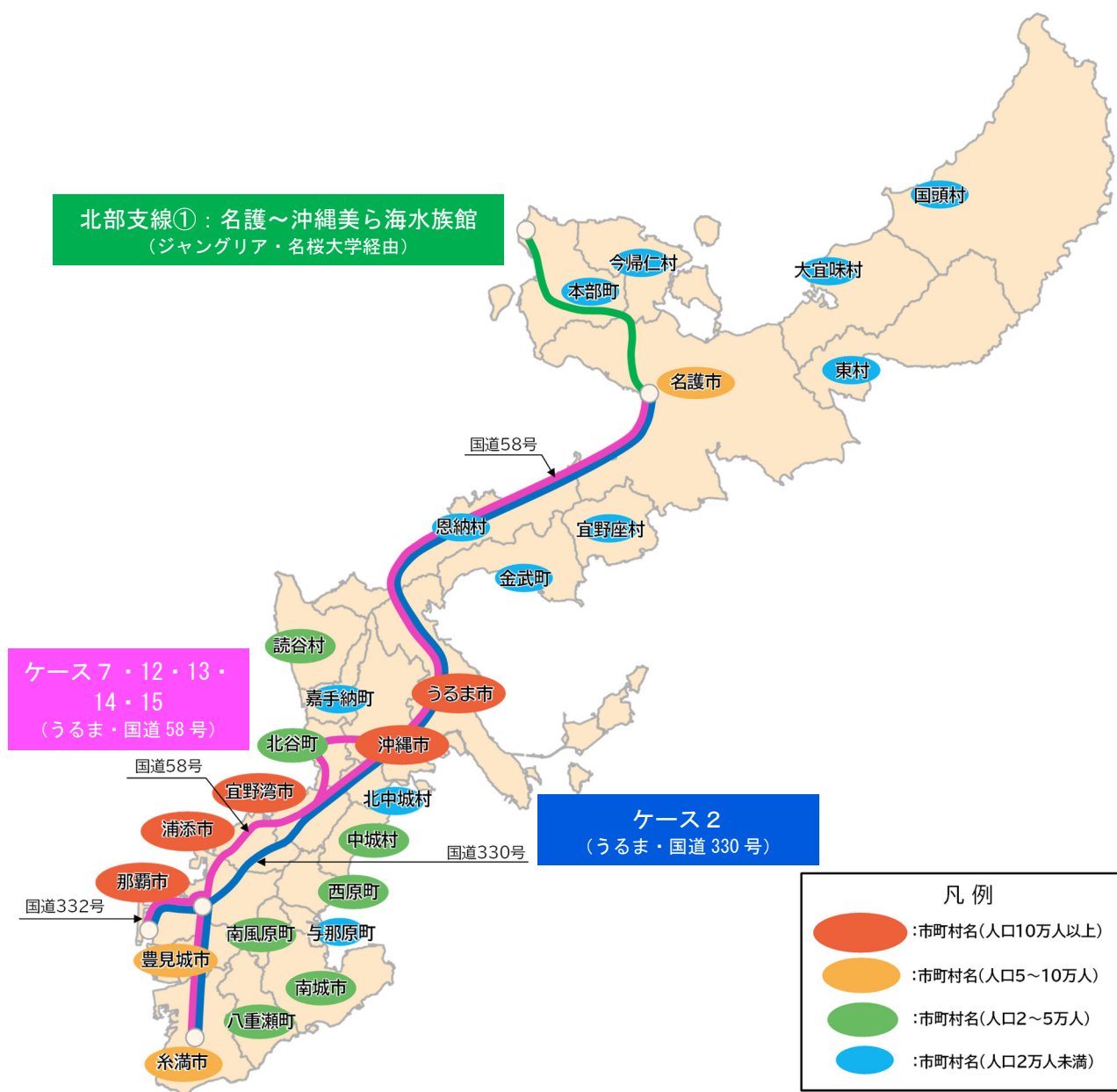


図 令和6年度調査のモデルルート概要

3.3 令和6年度調査のまとめ

令和6年度調査では、最新の開発人口・将来人口推計値等を将来OD表に反映することにより、需要予測モデルの精緻化を図った。県民と県外来訪者を合わせた鉄軌道の総需要量は、基本パターン（普通鉄道×ケース2）で見ると、令和5年度調査から約6.0%減の約9.2万人/日と試算された。

さらに、令和6年度調査では令和7年度以降の県民需要予測モデル更新を見据えて、県民SP調査を実施した。調査結果より、鉄軌道導入を想定した場合の利用意向や鉄軌道導入への関心度合い、鉄軌道のサービス水準（所要時間・費用等）と利用意向との関係性などを確認した。今後の県民需要予測モデルの再構築については、令和6年度に実施した県民SP調査結果及び第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査結果（令和5年沖縄県実施）等を活用して、SP^{*1}／RP^{*2}統合型の需要予測モデルを最新の状態に再構築することを想定している。

一方で、県外来訪者は北部テーマパークの開業（令和7年予定）やインバウンド観光の回復等により、今後も沖縄本島内での移動実態が変化することが想定される。したがって、県外来訪者需要予測モデルは、今後の状況を確認しつつ関連調査を実施した上で再構築することを想定している。

*1 SP：Stated Preference（仮定の条件下での選好）の略。

SP調査で取得する仮想条件を想定した上での選好（交通手段の選択意向等）のデータを活用する。

*2 RP：Revealed Preference（実際の状況における選好）の略。

パーソントリップ調査などで把握する実際の移動状況のデータを活用する。