

8 令和6年度調査全体のまとめ

令和6年度の調査においては、過年度調査で得られた成果・課題等を踏まえつつ、支線を含めたモデルルートや概算事業費等について精査するとともに、制度面等に関して更に研究等を実施した。さらに、基礎データの更新による需要予測モデルの精緻化や、需要喚起方策・効果計測手法の更なる調査研究等を実施した。

第2章では、コスト縮減方策等の調査検討として、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、最近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5年度調査においてB/Cが最大となったHSST（磁気浮上方式リニアモーターカー）については、運行形態の見直しや那覇～名護ルートなどの検討を実施した。また、普通鉄道（架線方式電車）に比べて、トンネル断面小さくなる第三軌条方式普通鉄道について導入可能性の検討を行った。

さらに、令和4年度調査及び令和5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、最新の開発人口・将来人口推計値等を将来OD表に反映した。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6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）と利用意向との間の関係性などを確認した。

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6年度調査のB/Cが最大となるパターンは、HSST（磁気浮上方式）を採用し、糸満～名護ルートで検討した場合で0.69となり、令和5年度調査でB/Cが最大となった同パターンの0.75よりも0.06減少し、依然として1を下回る結果となっている。なお、同パターンにて那覇空港～名護での快速系統運行を検討した場合は0.70と試算された。また、那覇～名護ルートで区間短縮を図った場合のB/Cは0.83と試算された。

第5章では、県民、県外客を対象とする需要喚起方策等について、自動車の効率的利用や公共交通への利用転換、交通行動の変更を促して発生交通量の抑制や集中の平準化など、観光や日常の通勤における交通需要の調整を図った交通需要マネジメント（TDM）に関して、国内外における事例調査を行い、これらの調査結果を踏まえて沖縄鉄道にて実施した際の影響・効果を算出した。

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）モデルの構築による鉄軌道整備による土地利用の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、過年度調査を踏まえつつ整備主体、整備・保有主体と運行主体の役割分担、建設費用に係る国と地方自治体の負担、計画策定主体について調査を行った。

今後はこのような令和6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。