

8 令和7年度調査全体のまとめ

令和7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、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調査を実施した。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を実施した。

第2章では、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を精査した。特に、令和6年度調査においてB/Cが最大となったH S S Tについては、北部支線を含めたルートを検討した。抜本的なコスト縮減方策として、高架橋から地平構造や掘割構造への変更、ルート及び駅位置の見直しを検討した。その結果、概算事業費は約28～145億円の縮減となった。一方で、物価上昇の影響が大きく、概算事業費は令和6年度調査と比較して、普通鉄道では約180億円上昇し、H S S Tでは約30～160億円上昇した。

第3章では、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査及び令和6年度調査において実施した県民S P調査結果をもとに、県民需要予測モデルを更新した。さらに、最新の開発人口等をふまえて、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、ケース④（H S S T、糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市＋空港接続線）では令和6年度調査から約2.6%減の約10.2万人/日と試算された。また、令和8年度以降の県外来訪者需要予測モデル更新を見据えて、県外来訪者S P調査を設計し、プレ調査を実施した。

第4章では、概算事業費の精査及び需要予測モデルの更新結果と、過年度調査で成果のあったコスト縮減方策等を組み合わせ、さらに道路混雑緩和便益の算定方法を見直してB/Cを試算した。普通鉄道、高速A G T、H S S Tの比較では、令和6年度調査と同様にH S S Tが最も高くなった。H S S Tの糸満一名護ルートの中では、ケース④（糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市＋空港接続線）及びケース⑤（糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市＋空港接続線＋北部支線）のB/Cが0.77と最も高い結果となった。需要の減少による収入減や、物価上昇による概算事業費の増加等の低下要因があった一方で、道路混雑緩和便益の算定方法の見直しにより、B/Cは令和6年度調査と比較して0.02～0.07上昇した。また、累積損益収支については、令和6年度調査と比較して2,300～3,600億円程度悪化した。

第5章では、令和6年度調査で抽出された需要喚起方策等の深度化を目的として、都心部・郊外部で5つのケーススタディエリアを抽出した上で、各エリアで相乗効果が見込まれる需要喚起方策等の組み合わせと実施スキームを検討した。結果として、「共通パス×クレジットカード決済」による乗換利便性の向上や、「自動運転車両×カーシェア連携」によるフィーダー交通の確保等、相乗効果が見込まれる組み合わせを検討した。また、ステークホルダーの役割分担等を含めた実施スキームを検討した。

第6章では、「沖縄の諸課題に対する鉄軌道等整備に伴う効果の定量的な評価手法の検討」及び「時間帯別の道路混雑緩和効果の調査検討」を実施した。前者においては、鉄軌道整備による誘発需要（移動回数・移動先の変化）等を評価した。私事目的における誘発需要を考慮した結果、鉄軌道の需要変化はケース④（H S S T、糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市＋空港接続線）において、1.2千人/日の増加と算出された。後者においては、令和6年度調査で考慮していなかった残存交通を考慮したうえで、鉄軌道整備に伴う時間短縮による道路混雑緩和便益を計測した。結果として、

第4章で行った、終日の自動車交通量配分により算定される便益からの改善は確認できなかった。今後の道路混雑緩和便益の算定は、終日の自動車交通量配分により行うことが考えられる。

第7章では、鉄運機構法等の詳細調査を行った。現行法制度のもとでは鉄運機構が沖縄鉄軌道の建設・保有主体となることは困難と考えられるが、業務受託等による関与や資金面での支援の可能性はある。また、鉄道事業とまちづくりが一体となった整備制度についての基礎的な調査を行った。大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（宅鉄法）、都市計画法に基づく受益者負担金制度、社会資本整備総合交付金の概要を調査し、沖縄鉄軌道への適用可能性を検討した。

今後はこのような調査結果を踏まえつつ、モデルルートや整備区間、駅位置・駅数等の最適化に向けた更なる検討や、抜本的なコスト削減方策の更なる検討を引き続き行っていく必要がある。さらには、県外来訪者SP調査の実施、需要予測モデルの更なる精緻化、現在実用化されていない新技術等の導入可能性についての調査等を含めた需要喚起方策の深度化、誘発需要等の評価可能性の検討、宅鉄法や受益者負担金制度の適用事例についての詳細な調査など、引き続き調査検討を進めていく必要がある。