

那覇空港に接続した場合の影響等について

平成29年8月18日
沖縄県

目次

| | |
|-----------------------------------|---------|
| 1. 本資料の目的 | ----- 1 |
| 2. 需要予測結果 | ----- 2 |
| 3. 那覇ー空港間における概算事業費及び 事業採算性について | ----- 5 |
| 4. ゆいレールへの影響について | ----- 6 |
| 5. 鉄軌道を空港に接続した場合の 課題等について | ----- 7 |

1. 本資料の目的

- 鉄軌道を那覇空港に接続する場合、観光客等の利便性が向上し、鉄軌道の利用者数や採算性が向上することが期待される一方で、ゆいレールの利用者が鉄軌道へ転換することにより、ゆいレールの経営に影響を与えることが懸念される。
- 構想段階では、那覇空港への接続の有無等、鉄軌道の具体的な駅位置については検討は行わないが、計画段階以降の検討課題を把握する観点から、鉄軌道を那覇空港に接続した場合のゆいレール利用者数を推計し、その効果・課題等について整理するものとする。
- なお、利用者数の推計にあたっては、鉄軌道の7ルート案のうち、他公共交通への影響が他案に比べ大きいと想定される鉄軌道の利用者数が最も多いC派生案（330号経由）について行うものとする。

2. 需要予測結果

2-1 鉄軌道の利用者数

- 鉄軌道利用者は、空港に接続することにより、1日当たり5千人の増加が見込まれる。

| | | 空港接続しない場合 (那覇～名護整備) ① | 空港接続する場合 (空港～名護整備) ② | 空港接続による増加分 (②-①) |
|-------------------|----|-----------------------------|----------------------------|---------------------|
| 鉄軌道利用者数 (万人/日) | 県民 | 7.0 | 7.2 | +0.2 |
| | 県外 | 0.7 | 1.0 | +0.3 |
| | 計 | 7.7 | 8.2 | +0.5 |

2-2 ゆいレールの利用者数

- ゆいレール利用者数は、鉄軌道が空港に接続せずに那覇～名護間へ導入された場合は、鉄軌道との連携が図られ、鉄軌道無しの場合と比較して、利用者数が1日当たり3千人増加することが見込まれる。
- 一方、鉄軌道を空港と接続した場合、鉄軌道無しの場合と比較して、1日当たり1千人減少する。
- また、鉄軌道を空港に接続した場合、鉄軌道を空港接続しない場合と比較して、1日当たり4千人減少することが予測され、減少分の多くは観光客となっている。

| | | 空港接続しない場合 (那覇～名護整備) ① | 空港接続する場合 (空港～名護整備) ② | 空港接続 による増加分 (②-①) | 鉄軌道無しの場合 |
|-------------------------|----|-----------------------------|----------------------------|-------------------------|----------|
| ゆいレール利用者 数 (万人/日) | 県民 | 3.7 (-0.1) | 3.7 (-0.1) | ±0.0 | 3.8 |
| | 県外 | 1.7 (+0.4) | 1.3 (±0) | -0.4 | 1.3 |
| | 計 | 5.4 (+0.3) | 5.0 (-0.1) | -0.4 | 5.1 |

※ () は、鉄軌道無しの場合との差

2-3 機関別利用者数

- 鉄軌道利用者数は、空港に接続することにより、1日あたり5千人増加することが見込まれる。
- 公共交通への転換者数については、空港接続により鉄軌道の利便性が向上することにより、レンタカー等の自動車利用から鉄軌道への利用転換が図られるため、空港に接続しない場合に比べて1日あたり4千人増加することが見込まれる。
- 一方、ゆいレールについては、鉄軌道が空港に接続した場合は、鉄軌道と競合状態となるため、利用者数が1日当たり4千人減少することが見込まれている。なお、鉄軌道の駅がモノレールの利用者数の多いエリアに設置される場合は、さらに影響が大きくなるものと想定される。

| | | 空港接続しない場合 (那覇～名護整備) ① | 空港接続する場合 (空港～名護整備) ② | 空港接続 による増加分 (②-①) |
|----------------------|-------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 公共交通利用者数 (万人/日) | 合計 | 23.7 | 23.9 | +0.2 |
| | 鉄軌道 | 7.7 | 8.2 | +0.5 |
| | ゆいレール | 5.4 | 5.0 | -0.4 |
| | バス【代表交通手段】 | 9.0 | 9.0 | ±0 |
| | バス【駅アクセス手段】 | 1.6 | 1.7 | +0.1 |
| 公共交通への転換者数 (万人/日) | | 6.8 | 7.2 | +0.4 |

3. 那覇～空港間における概算事業費及び事業採算性について

- 那覇～空港間の導入空間としては、国道331号・332号が想定されるが、同区間は、中央帯が4m未満と、高架橋導入に必要な幅員が確保出来ないこと、また、沿道は自衛隊基地等となっており、拡幅のための用地確保は不確実性が高いことから、地下構造を想定。
- 那覇～空港間、延長4kmの整備に要する概算事業費は、500億円と試算される。
- 事業採算性は、上下分離方式の場合であれば、初年度から単年度黒字が見込まれる。

| | | 上下一体 | 上下分離 |
|---------------------------|-----------|------|------|
| 延長 (km) | | 4 | |
| 概算事業費 (億円) | | 500 | |
| 単年度収支 (億円/年) ※40年平均 | 収入 | 7 | 7 |
| | 支出 | 9 | 5 |
| | 減価償却費・法人税 | 3 | 0 |
| | 税引後損益 | -5 | 1 |
| 累積資金収支 黒字転換年 | 発散 | 1年 | |

4. ゆいレールへの影響について

- 鉄軌道が空港に接続せずに那覇～名護間へ導入された場合は、鉄軌道との連携が図られ、ゆいレールの収入は1年当たり2.6億円の増加が見込まれる。
- 鉄軌道を空港に接続した場合は、観光客が鉄軌道に利用転換することにより、鉄軌道整備無しの場合と比較して、1年当たり0.8億円の減少、空港接続しない場合に比べ、1年当たり3.4億円減少することが見込まれる。

| ※ () は、鉄軌道整備の無しの 場合との比較 | 空港接続しない場合 (那覇～名護整備) ① | 空港接続する場合 (空港～名護整備) ② | 空港接続 による増加分 (②－①) | 鉄軌道無しの 場合 |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------|
| ゆいレール利用者数 (万人/日) | 5.4 (+0.3) | 5.0 (-0.1) | -0.4 | 5.1 |
| ゆいレールの収入 (億円/年) | 34.3 (+2.6) | 30.9 (-0.8) | -3.4 | 31.7 |

5. 鉄軌道を空港に接続する場合の影響等について

- 鉄軌道を空港に接続した場合、那覇空港と中・北部が直結した観光ルートが確立され、外国人等含め観光客等の移動利便性向上が図られることにより、空港に接続しない場合に比べ、鉄軌道の利用者は1日当たり5千人の増加が見込まれ、本島各地域への誘客促進が図られるとともに、本県の玄関口である那覇空港と那覇都心部との移動のリダンダンシー(冗長性・補完性)の確保等、世界水準の観光リゾート地の形成等に資するものと考えられる。ただし、その整備には500億円程度要する。
- また、ゆいレールの利用者数及び収入については、鉄軌道を空港に接続しない場合(那覇一
名護整備)は、公共交通全体の利便性が向上することにより、鉄軌道無しの場合に比べ、1日当たり3千人の利用者増、1年当たり2.6億円の増収が見込まれる。しかし、鉄軌道を空港に接続した場合(空港～名護整備)には、鉄軌道との競合により、鉄軌道無しの場合に比べ、1日当たり1千人の利用者減、1年当たり0.8億円の減収が見込まれ、ゆいレールの経営への影響が懸念される。
- 鉄軌道を空港まで接続することについては、本県の観光振興や鉄軌道の利用者増、採算性向上に資するものの、ゆいレールとの一部並走に伴う二重投資に対する指摘、ゆいレールの経営への影響等、様々な課題があることから、計画段階においては、これら効果や課題を含め、駅位置等について検討を行っていくことが必要である。