

沖縄鉄軌道費用便益分析検証委員会
議事概要

1. 日時：日時：令和2年8月11日(火) 14:30～16:30

2. 場所：沖縄県庁11階 第1・2会議室

3. 出席者

(1) 委員

森地委員長 (東京大学及び東京工業大学名誉教授、
政策研究大学院大学 名誉教授・客員教授)

上間副委員長 (琉球大学 名誉教授)

屋井鉄雄委員 (東京工業大学副学長 環境・社会理工学院 教授)

兵藤哲朗委員 (東京海洋大学 海洋工学部 教授)

藤井聡委員 (京都大学大学院 工学研究科 教授)

金子雄一郎委員 (日本大学 理工学部 教授)

(2) 事務局

沖縄県企画部画振興統括監 宮城嗣吉

沖縄県企画部交通政策課長 金城康司

沖縄県企画部交通政策課公共交通推進室長 寺本美幸

4. 議事概要

- (1) 設置要綱の設置目的等に基づき、需要予測や便益算出に用いた前提条件や手法、便益等の試算結果について、専門的見地から検証が行われた。
 - (2) 事務局から、前提条件や算定手法、試算結果について説明を行うとともに、需要予測の前提条件として平成30年度までの実績に基づき設定した将来入域観光客数については、具体的な検討を行う計画段階時において、新型コロナウイルス感染症による影響からの経済や観光の回復状況を踏まえつつ、検討を行っていくことに留意する必要がある旨説明を行った。
 - (3) これら事務局からの説明に対し、委員による内容の確認・検証が行われた後、「前提条件として設定した観光客数については、新型コロナによる影響からの回復状況等に今後留意していく必要はあるものの、令和元年度の検討時において、科学的、論理的に確からしいと考えられる前提条件や手法等をもとに検討されたものである」との評価がなされた。
- (3) 検証委員会における意見は以下のとおり

①費用便益分析等について

●委員

- ・それぞれの自治体において、鉄軌道を前提として具体的にまちづくりについて検討している事例はあるのか。
- ・モノレールの乗客が増えた要因は、おもろまちの大規模開発を除くと空港需要が大きく、他の駅周辺の人口はあまり増えていない。モノレール駅は既成市街地にあるため開発余地が無かったものとするが、鉄軌道の郊外部では駅周辺の人口が増えることが期待できる。沖縄は出生率が高いという特徴もあるため、住宅の需要との関係な

ど、今後の検討にあたっては、留意していくことも必要。

- ⇒ ・鉄軌道については、まだ、具体的な検討を行う段階ではないことから、市町村において、鉄軌道をふまえたまちづくり計画は検討されていない。
- ・計画段階では、駅位置等の検討とあわせて駅周辺の開発のあり方等について、市町村と協働で幅広く検討を進めていくこととしている。

●委員

- ・費用を検証の対象としないのは何故か。また、費用便益比は事業を行う上で重要な指標と考えるが、その結果を一定の仮定に基づく試算結果としての扱いとするのは何故か。
- ⇒ ・費用について、現段階で把握可能な情報をもとに試算したところであるが、次の計画段階では、地盤等現地調査等を行った上で、検討の深掘りを行っていくことになることから、費用に変動が生じる可能性がある。このため、R1 検討で試算した費用の妥当性等について本委員会において評価することは困難であることから、検証の対象外としたところ。
- ・また、費用便益比についても、今後計画段階において、費用に係る詳細検討とあわせて、便益についても、現在加味していない駅周辺の開発計画や、観光客の回復状況等、あらためてその時点の状況を踏まえ計測していくことから、本検討では、現在想定しうる条件をもとに試算した結果として取り扱うこととしたところ。

●委員

- ・フィーダー交通の在り方によって、鉄軌道の需要も影響するのではないか。今後のフィーダー交通のあり方について検討する必要があるのではないか。
- ⇒ ・フィーダー交通は、需要に大きく影響すると考えているが、現段階では具体的計画がないことから、過大評価とならないよう現況ネットワークを前提に需要予測を行ったところ。
- ・なお、現在、将来の公共交通ネットワーク構築を見据えた公共交通の充実に向けて、市町村との協働による取り組みを始めたところであり、計画段階では当該結果についても検討に反映させていく考え。

●委員

- ・資料の中で時間評価値がいろいろあるが、どの時間評価値で評価するかは重要な視点である。道路の時間評価値については、沖縄の時間評価値も考慮した試算値を参考値として示されているが、参考値という位置づけではなくてもいいかもしれない。また鉄道利用者の所得接近法による時間評価値については、通学と私事は選好接近法の時間評価値を採用しているが、過去の研究では、私事の時間評価値は比較的高いという結果もみられている。
- ⇒ ・道路混雑緩和の時間評価値については、地域独自の要素を加味してもよいとされているが、今回設定した県民の所得ベースの時間評価値は道路局の時間評価値の算定の考え方（考慮すべき費用等）に基づいて算定したのではなく、鉄軌道利用者便益の算出に用いた値を、適用したものであることから、今回は参考値としたところである。
- ・また、時間評価値については、過大評価とならないよう設定したところである。

●委員

- ・貨物の評価を行ったこと、また、ピークとオフピークを考慮したことはよい取り組みである。
 - ・ピーク時の交通量の算出にあたっては、時間帯別の配分ではなく、日配分の結果を時間帯別に分けて実施している。これは精度の高い時間帯別のOD作成が技術的に難しかったため、近似解として採用したものであり、その説明を追記する必要がある。
- ⇒ ・ご意見を踏まえて、「資料4 (p11)」について追加修正を行った。

②新型コロナウイルスによる影響について

●委員

- ・コロナの影響について、今後の観光需要は長期のトレンドから設定しているので一定の合理性があることは納得できるが、観光需要が戻らなかった場合はどの程度、便益に影響するのかを確認したい。
- ⇒ ・コロナの影響ではないが、観光客数1400万人と1200万人のケースの便益の差が約11億円/年という試算結果になっており、費用便益比では0.05程度になるものと考えられる。

●委員

- ・新型コロナウイルスによる観光への影響は短期的なもので、過去のサブプライムローン危機を発端とした金融危機等による影響を受けた際にも2年程度で回復している。長期的には回復していくと考えられるため、新型コロナウイルスの影響は開業後ずっと続くものではなく、最初の頃だけである。
 - ・逆に鉄道事業では、開業直後が最も経営状況がきびしいため、開業直後にお客が少ないことによる影響は大きいということもできる。
 - ・また、沖縄モノレールの利用者数は空港需要に概ね比例しており、空港需要の影響は大きいという見方もできる。
- ⇒ ・観光の回復状況を注視するとともに、具体的な計画を行う計画段階以降においては、開業直後の需要確保に向けた方策についても検討を行っていく。

●委員

- ・新型コロナウイルスによる影響で、鉄軌道の需要となる通勤客については、テレワークに伴う発生量の減少や、交通機関の分担にも変化が生じると考えられることから、今後、県民のライフスタイルの変化に注視していく必要がある。
- ⇒ ・テレワークが進めば、需要にも影響があると認識している。本県では、民間調査において、リモートワークを実施している企業は1割にとどまっており、4割は実施したが取りやめたとの結果となっているとのこと。接客業等対面によるサービス提供が必要となる業種が多いことが要因と考えられるが、ご意見を踏まえ、リモートワークや機関分担の変化等、県民の生活スタイルの変化には注視していきたい。