

3. 2 需要予測等の結果

(1) 目的別発生集中量の予測結果 (小ゾーン別)

以下に、平成 42 年の目的別発生集中量の密度を小ゾーン別に示す。

県民は、各地域の人口密度に応じた量の発生集中がみられ、県外客は、有名な観光地での発生集中がみられる。

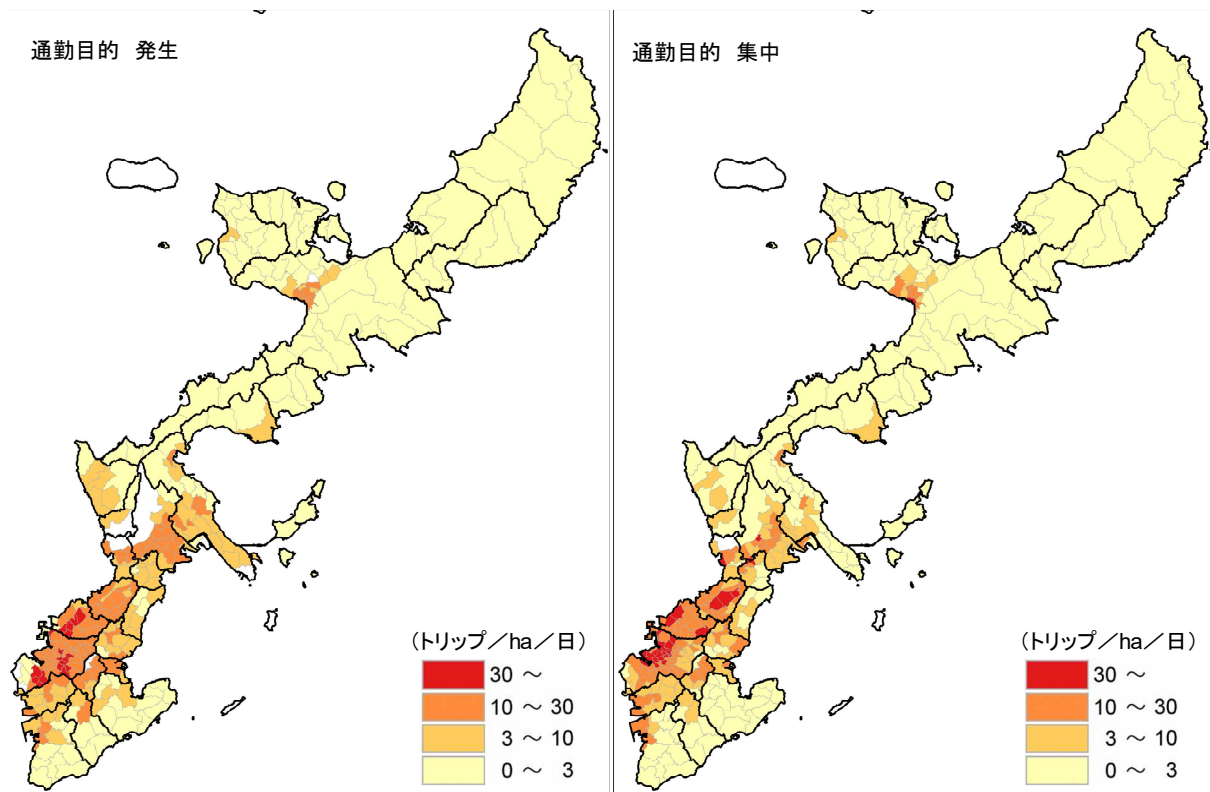


図 通勤目的の発生集中量密度 (平成 42 年)

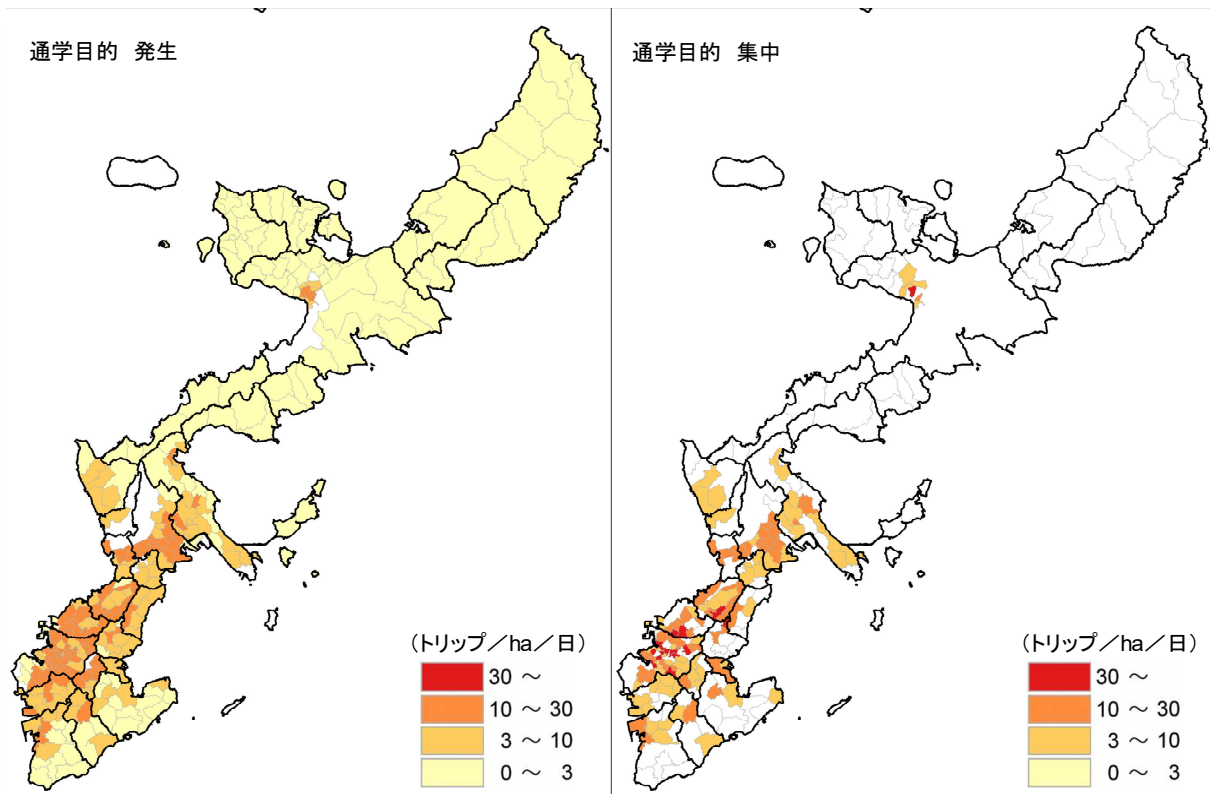


図 通学目的の発生集中量密度 (平成 42 年)

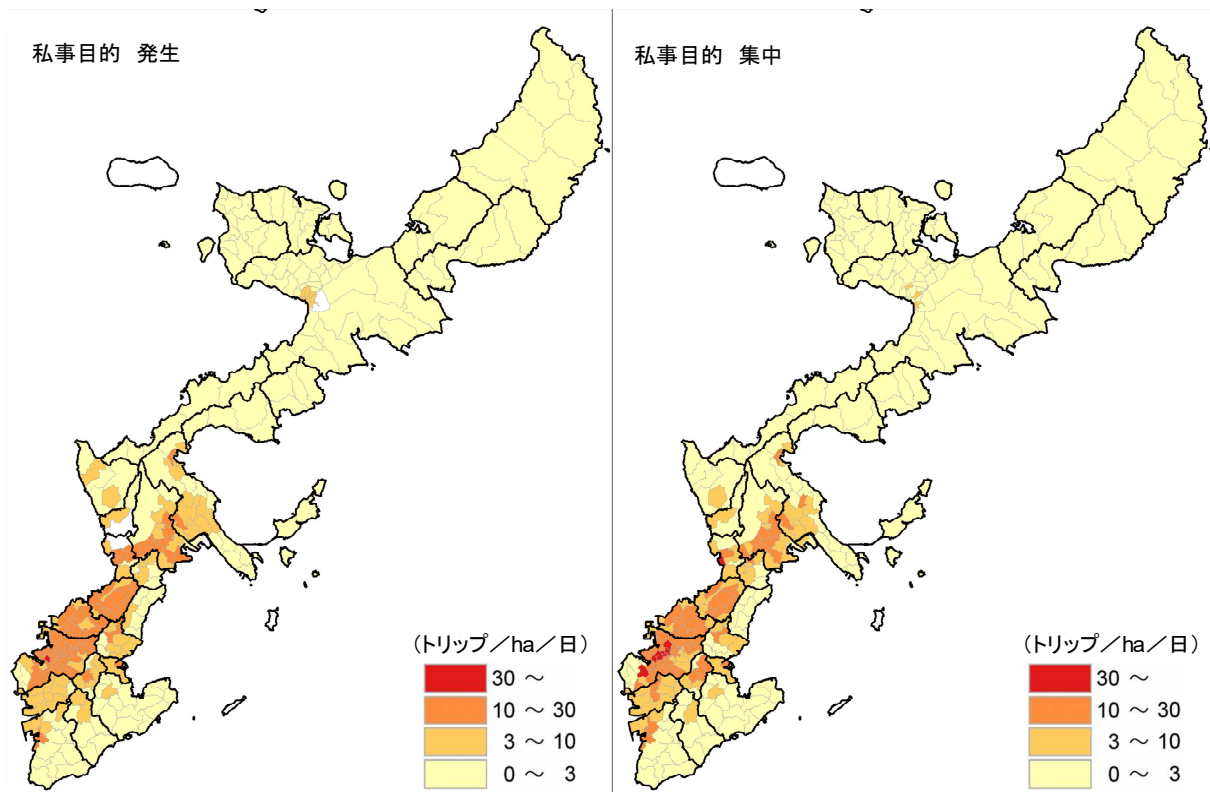


図 私事目的の発生集中量密度 (平成 42 年)

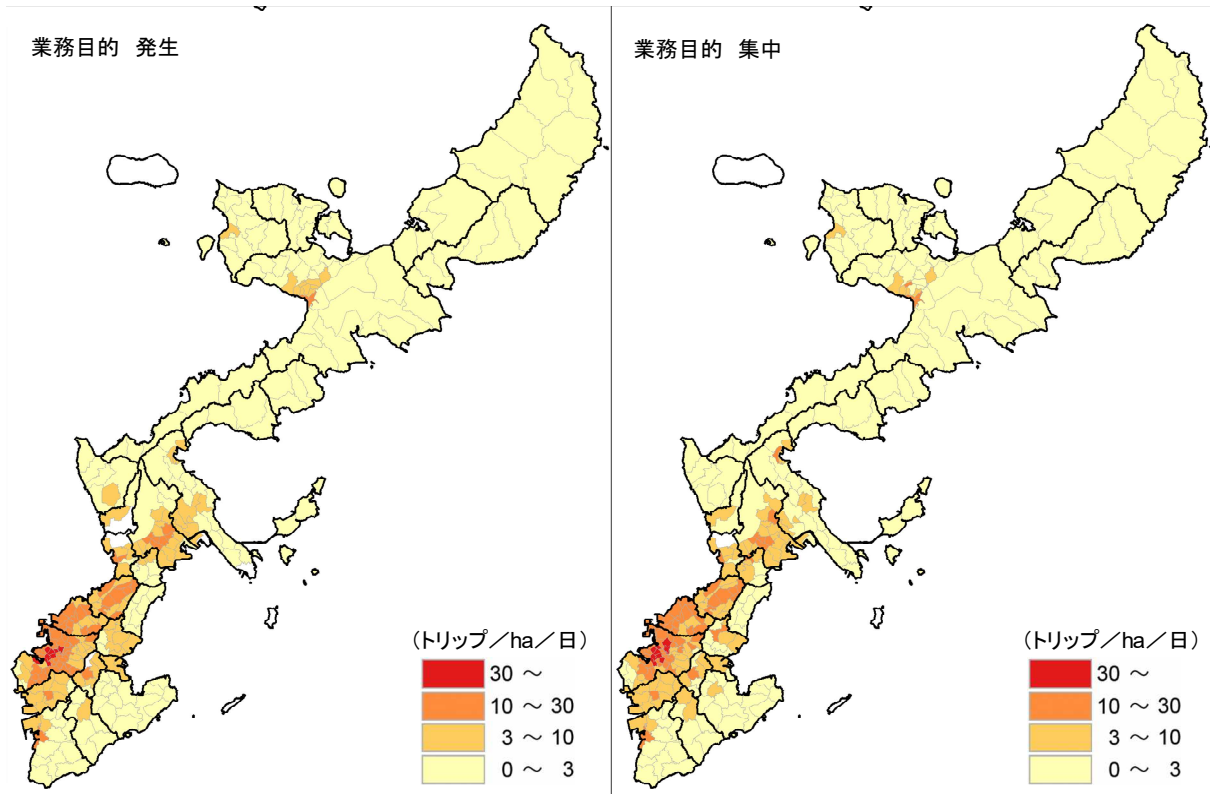


図 業務目的の発生集中量密度 (平成 42 年)

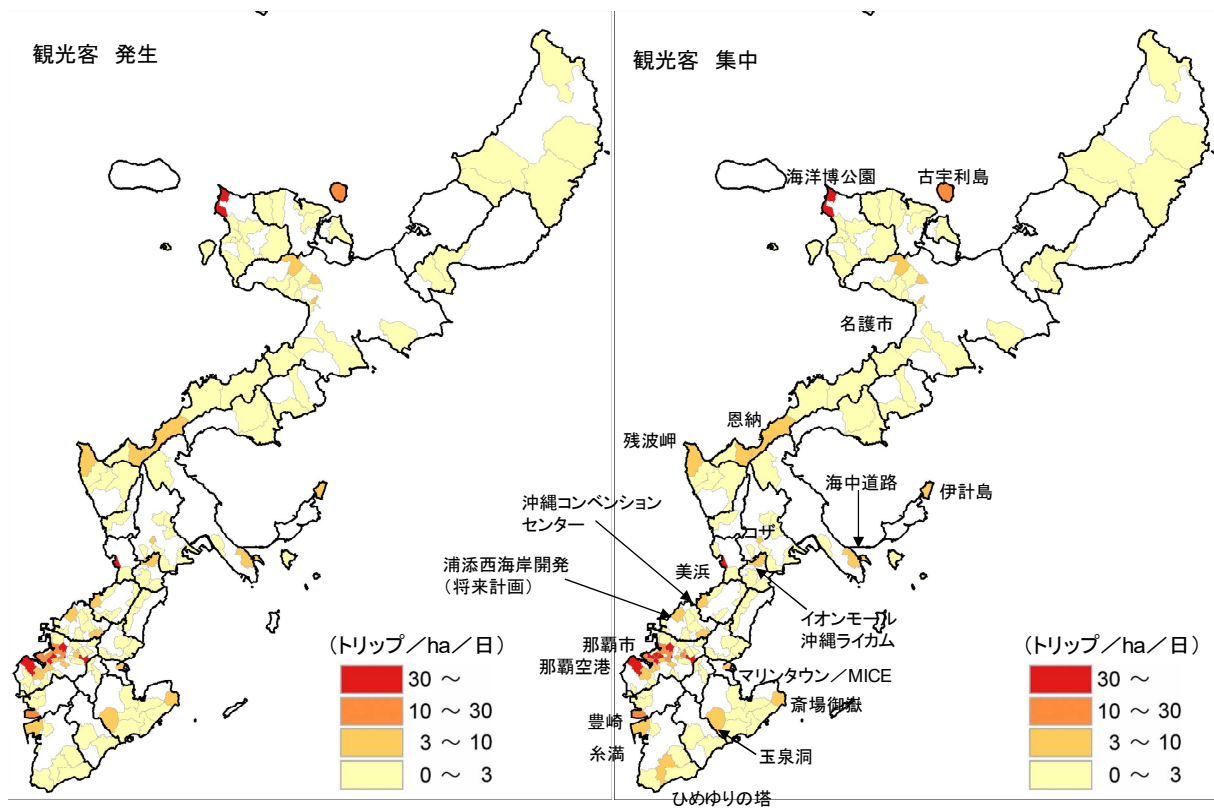


図 県外旅客の発生集中量密度 (平成 42 年)

(2) 需要予測結果

①検討対象ルート毎の需要予測結果

検討対象ルート毎の需要予測結果を以下に示す。

ゆいレール全体の利用者数については、既存公共交通ネットワークの一部に延伸等によりモノレールを導入することで、鉄軌道が国道 58 号の場合 2.0～8.9 千人／日程度、国道 330 号の場合 2.0～9.0 千人／日程度の増加が見込まれる。

輸送密度（平均通過人員）に着目すると、いずれの検討対象ルートもゆいレールの空港～てだこ間の輸送密度を下回っている。

なお、将来の観光客数については鉄軌道の構想段階の検討と同様、1,000 万人を設定しているところであるが、最近の観光客の急激な増加等によりモノレール利用者数も大幅に増加しており、また観光客についても平成 30 年度末時点で概ね 1,000 万人に達する状況となっている。

このため、今後の更なる詳細な検討を進める際には、観光客やモノレール利用者の増加等最新の動向等も踏まえ検討を行う必要がある。

表 検討対象ルート毎の予測結果

	現計画区間	検討対象ルート				
	空港 ～てだこ	A 豊見城 ～糸満	C 首里駅 接続	C 南風原 ～与那原	D 西原	E 中城
モノレール利用者の 増加数	54.3 <54.3>	+8.9 <+9.0>	+5.9 <+5.5>	+7.9 <+7.6>	+2.9 <+2.9>	+2.0 <+2.0>
輸送密度	13.5 <13.3>	4.7 <4.8>	6.3 <5.8>	3.9 <3.9>	1.9 <1.9>	1.9 <1.9>

注：※表中のカッコなしは鉄軌道国道 58 号ケース、< >は、鉄軌道国道 330 号ケースを示す。

（本検討は、鉄軌道を含めた平成 42（2030）年の交通ネットワークを前提として需要を予測しており、鉄軌道の構想段階における計画では、那覇～宜野湾間については、国道 58 号を経由する場合と国道 330 号を経由する場合の 2 つを想定しているところ）鉄軌道は、那覇～宜野湾を国道 58 号ケースと国道 330 号ケースについて検討している。