

3) 空港接続線の構造変更

空港接続線は、県庁前から西消防通りの道路空間を地下構造とし、那覇港を海底トンネルで横断して那覇空港に至るルートを設定していた。そのため、コスト削減の観点から可能な限り高架構造に変更可能なルートの検討を行った。なお、検討の前提条件を次頁に示す。

空港接続線の構造変更により、鉄道の場合、平成 25 年度調査の空港接続ルート①では、地下・山岳トンネル構造の割合が約 5 割まで減少し、平成 25 年度調査の空港接続ルート②では、全区間を高架構造とした。トラムトレインの場合、平成 25 年度調査の空港接続ルート③では、全区間を高架・盛土構造に変更した。また、本線のルートは、ケース 1 からケース 7 に変更することにより、地下区間が減少し、地上区間が増加した。

その結果、空港接続線のみ概算事業費は、鉄道の場合、約 33% のコスト削減となった。

空港接続線を国道 331 号及び国道 332 号を経由するルートにする場合（空港接続線について、上記いずれかのルートに変更した場合）は、米軍施設である那覇港湾施設用地の一部共用が必要となる。（平成 25 年 4 月「沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画（仮訳）」において、那覇港湾施設について「返還条件が満たされ、返還のための必要な手続の完了後、2028 年度（日本国の平成 40 会計年度）又はその後返還可能」とされている。）

表 糸満市役所～名護＋空港接続線の概算事業費の比較

| 導入システム | ケース | 接続する本線のルート | 空港接続線のルート | 空港接続線の主な導入空間 | 概算事業費 ^{注)} | | 備考 |
|---------|-------|----------------------------|---------------------------|----------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|
| | | | | | []内は空港接続線のみ | 空港接続線 のみの縮減額 (縮減率) | |
| 鉄道 | ケース 5 | ケース 1 (うるま・パイプライン) | 空港接続ルート① | 国道 331 号 国道 332 号 | 8,100 億円 (< 400 億円) | ▲200 億円 (▲33%) | 平成 25 年度調査 |
| 鉄道 | ケース 5 | ケース 1 (うるま・パイプライン) | 平成 23 年度及び 平成 24 年度ルート | 西消防署通り | 8,300 億円 (< 600 億円) | — | 平成 23 年度調査に 最新技術の採用 |
| | | | | | [9,100 億円] (< 600 億円) | — | (平成 23 年度調査) |
| 鉄道 | ケース 7 | ケース 7 (うるま・ 国道 58 号) | 空港接続ルート② | 国道 331 号 国道 332 号 | 7,300 億円 (< 300 億円) | — | 平成 25 年度調査 |
| トラムトレイン | ケース 7 | ケース 7 (うるま・ 国道 58 号) | 空港接続ルート③ | 国道 331 号 国道 332 号 | 4,300 億円 (< 100 億円) | — | 平成 25 年度調査 |

注 1) 平成 25 年度調査の概算事業費は、最新技術の採用によるコスト削減を考慮した金額である。

注 2) 概算事業費のうち、下段に [] で示している数値は平成 23 年度調査の結果であり、上段の数値は平成 23 年度調査の結果に最新技術を採用したものである。

注 3) 概算事業費のうち、(<) で示している数値は空港接続線のみ結果を示す。

表 空港接続線検討の前提条件

| 項目 | 平成25年度調査 | | | |
|-----------|--|---|---|--|
| | 平成23年度及び平成24年度調査の検討ルート | 空港接続ルート① | 空港接続ルート② | 空港接続ルート③ |
| 区間 | 県庁前～那覇空港(延長:約3.7km) | 旭橋～那覇空港(延長:約3.7km) | 旭橋～那覇空港(延長:約3.6km) | 旭橋～那覇空港(延長:約3.7km) |
| ルート | <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度及び平成24年度調査のケース1(うるま・パイプライン)の県庁前から分岐し、那覇空港に至るルート | <ul style="list-style-type: none"> 平成23年度及び平成24年度調査の鉄道ケース1(うるま・パイプライン)の旭橋から分岐し、那覇空港に至るルート | <ul style="list-style-type: none"> 平成24年度調査の鉄道ケース7(うるま・国道58号)の旭橋から分岐し、那覇空港に至るルート | <ul style="list-style-type: none"> 平成25年度調査のトラムトレインケース7(うるま・国道58号)の旭橋から分岐し、那覇空港に至るルート |
| 導入空間 | <ul style="list-style-type: none"> 県庁前から那覇港までは、西消防署通りの地下、また那覇港は、海底下を導入空間とする | <ul style="list-style-type: none"> 主に国道331号の地下を通り、国道332号の北側を導入空間とする(一部、那覇港湾施設内を利用) | <ul style="list-style-type: none"> 主に国道58号、那覇港湾施設内、国道332号の北側を導入空間とする | <ul style="list-style-type: none"> 主に国道58号、国道331号、国道332号の道路敷及び那覇港湾施設内を導入空間とする |
| 構造形式 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道:全線地下構造 トラムトレイン:地平構造、地下構造 | <ul style="list-style-type: none"> 地下構造、地平構造、高架構造 | <ul style="list-style-type: none"> 全線高架構造 | <ul style="list-style-type: none"> 地平構造、高架構造 |
| 駅位置 | <ul style="list-style-type: none"> [県庁前～那覇空港間の駅位置] 鉄道の場合は、なし。 トラムトレインの場合、県庁前～那覇港までに「泉崎」、「那覇西」を設置。 鉄道及びトラムトレインともに、那覇空港の旅客ターミナル下に「那覇空港」を設置 | <ul style="list-style-type: none"> [旭橋～那覇空港間の駅位置] 奥武山公園の北側に「奥武山公園北」を設置 ゆいレール那覇空港駅の北側に「那覇空港」を設置 | <ul style="list-style-type: none"> 同左 | <ul style="list-style-type: none"> 同左 |
| 導入システム | 鉄道、トラムトレイン | 鉄道 | 鉄道 | トラムトレイン |
| 単線・複線別 | 複線 | 複線 | 複線 | 複線 |
| ピーク時の運行本数 | <ul style="list-style-type: none"> [鉄道] 快速、各駅停車:各3本/時間 [トラムトレイン] 各駅停車:6本/時 | <ul style="list-style-type: none"> 快速:3本/2時間 各駅停車:3本/2時間 | <ul style="list-style-type: none"> 快速:3本/2時間 各駅停車:3本/2時間 | <ul style="list-style-type: none"> 各駅停車:3本/時 |

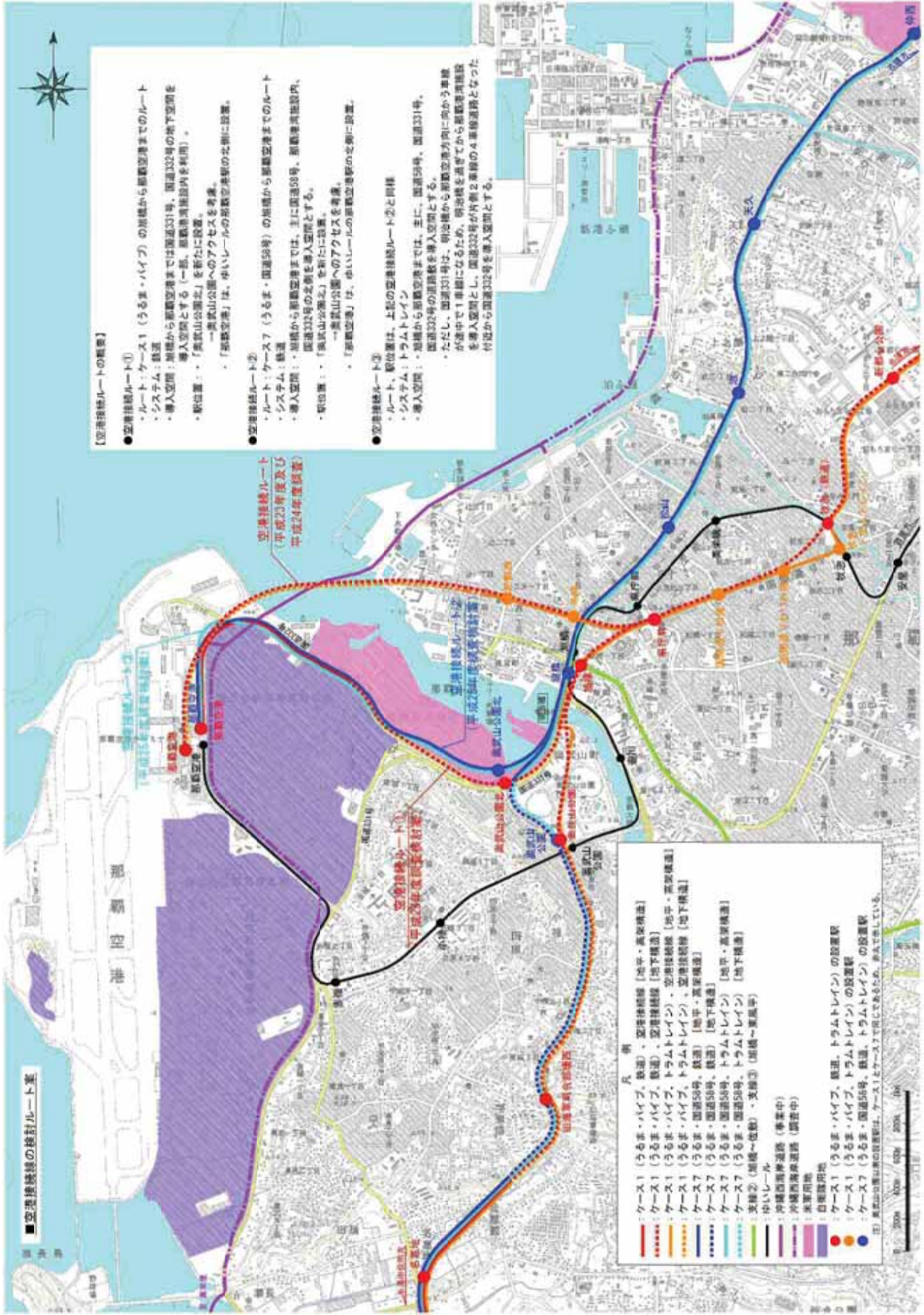


図 空港接続線の検討ルート図