

(3) 普天間飛行場付近の構造変更

普天間飛行場付近に鉄道で導入する場合については、コスト削減の観点から地平構造とする検討を行った。

普天間飛行場の駅部を含む約 1.5km 区間は、地域分断を回避するために高架構造とし、それ以外の区間を地平構造にするものとした。なお、鉄道ケース 8（読谷・国道 58 号）は、高架構造区間が約 1.6km であるため、地平構造には変更しないものとした。

その結果、鉄道ケース 2（うるま・国道 330 号）では、約 1 km を地平構造に変更することにより、約 40 億円のコスト削減が図られた。

なお、普天間飛行場付近の構造形式については、都市側と連携してまちづくりと整合を図る必要がある。



図 普天間飛行場付近の構造変更区間（鉄道の場合）

(4) 概算事業費の試算結果

前述した構造形式の変更に加え、これまで検討したモデルルートについて、現地の地形、土地利用状況等を踏まえてコスト縮減を考慮しつつ、より実現性の高い構造形式への見直しを行い、概算事業費を試算した。

ルート及び構造形式の主な変更箇所は、以下のとおりである。各ケースにおけるルート及び構造形式の変更箇所については、p. 2-27～p. 2-29 及び p. 2-32～p. 2-34 に示す。

【ルート及び構造形式の主な変更箇所】

- ・喜瀬付近～名護付近を国道 58 号の山側にルート変更して山岳トンネルから盛土構造に変更。
- ・石川付近～ムーンビーチ付近では短絡したルートに変更し、掘割構造から比較的安価な山岳トンネルに構造変更。
- ・恩納付近では、掘割構造から比較的安価な山岳トンネルに構造変更。
- ・ムーンビーチ付近～恩納谷茶付近では、用地買収を軽減するため、沖縄国際ゴルフ倶楽部及び喜瀬カントリークラブを通過するルートから国道 58 号の山側にルート変更。
- ・盛土構造は、地上区間における構造形式の中では安価であるが、地域が分断されることから土地利用状況に配慮し、交差道路が多い地域では高架構造に変更。

1) 鉄道

糸満市役所～名護間において、ルート及び構造形式の見直しを行ったケース 2（うるま・国道 330 号）、ケース 7（うるま・国道 58 号）の概算事業費は 6,600～7,600 億円と試算され、平成 25 年度調査と比較して約 4～6%程度のコスト縮減となった。

また、新規ルートのケース 8（読谷・国道 58 号）の概算事業費は 5,900 億円と試算された。

表 糸満市役所～名護間におけるルート及び構造形式の見直しによる概算事業費（鉄道）

概要	ケース	ルート	概算事業費		縮減額 (縮減率)
			平成 25 年度調査	平成 26 年度調査	
ルート等の見直し	ケース 2	うるま・国道 330 号	7,900 億円	7,600 億円	▲300 億円 (▲4%)
	ケース 7	うるま・国道 58 号	7,000 億円	6,600 億円	▲400 億円 (▲6%)
新規ルート	ケース 8	読谷・国道 58 号	—	5,900 億円	—

注) 概算事業費は平成 23 年度価格であり、最新デフレーター 3%、消費税 8%を含まない金額である。

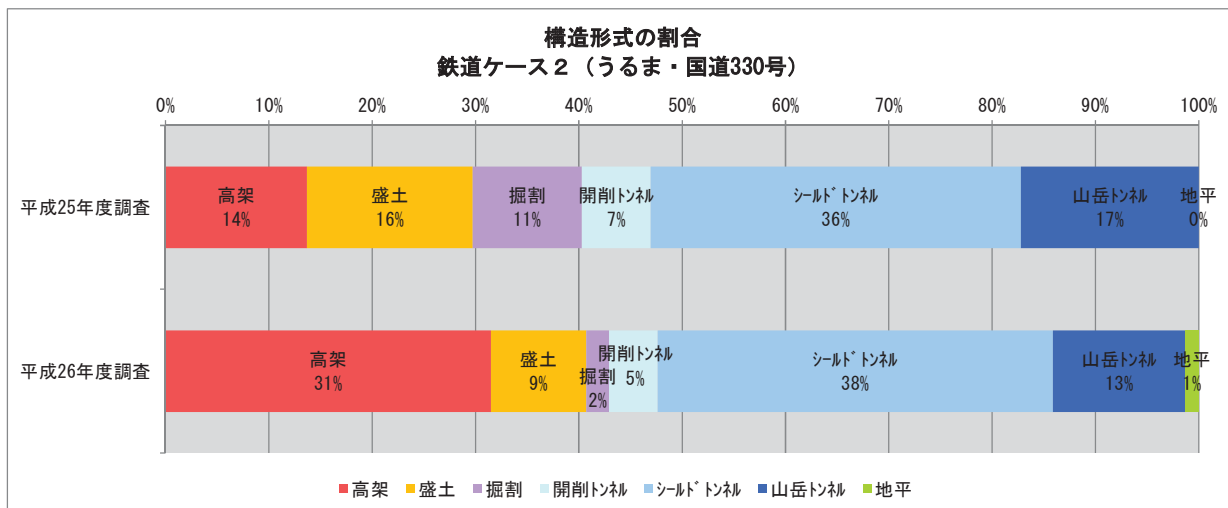


図 構造形式割合の比較 [鉄道ケース 2 (うるま・国道 330号)]

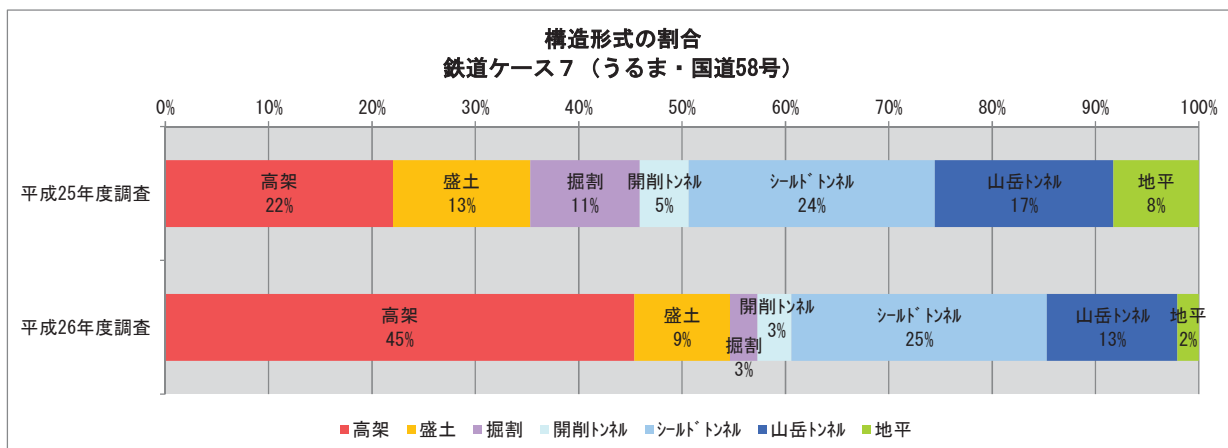


図 構造形式割合の比較 [鉄道ケース 7 (うるま・国道 58号)]

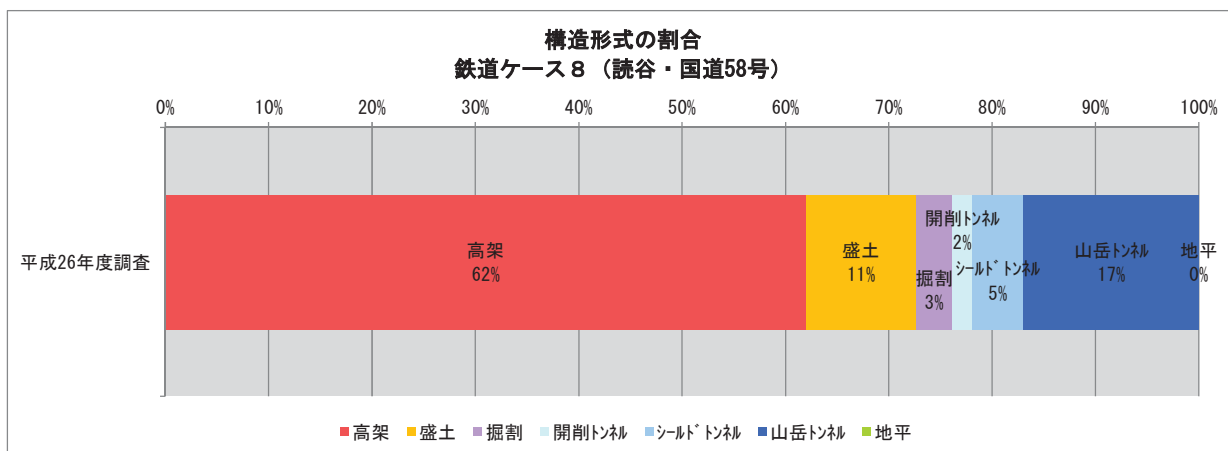


図 構造形式割合 [鉄道ケース 8 (読谷・国道 58号)]

■ルート及び構造形式の変更箇所

【鉄道ケース2（うるま・国道330号）】

●平成25年度調査まで

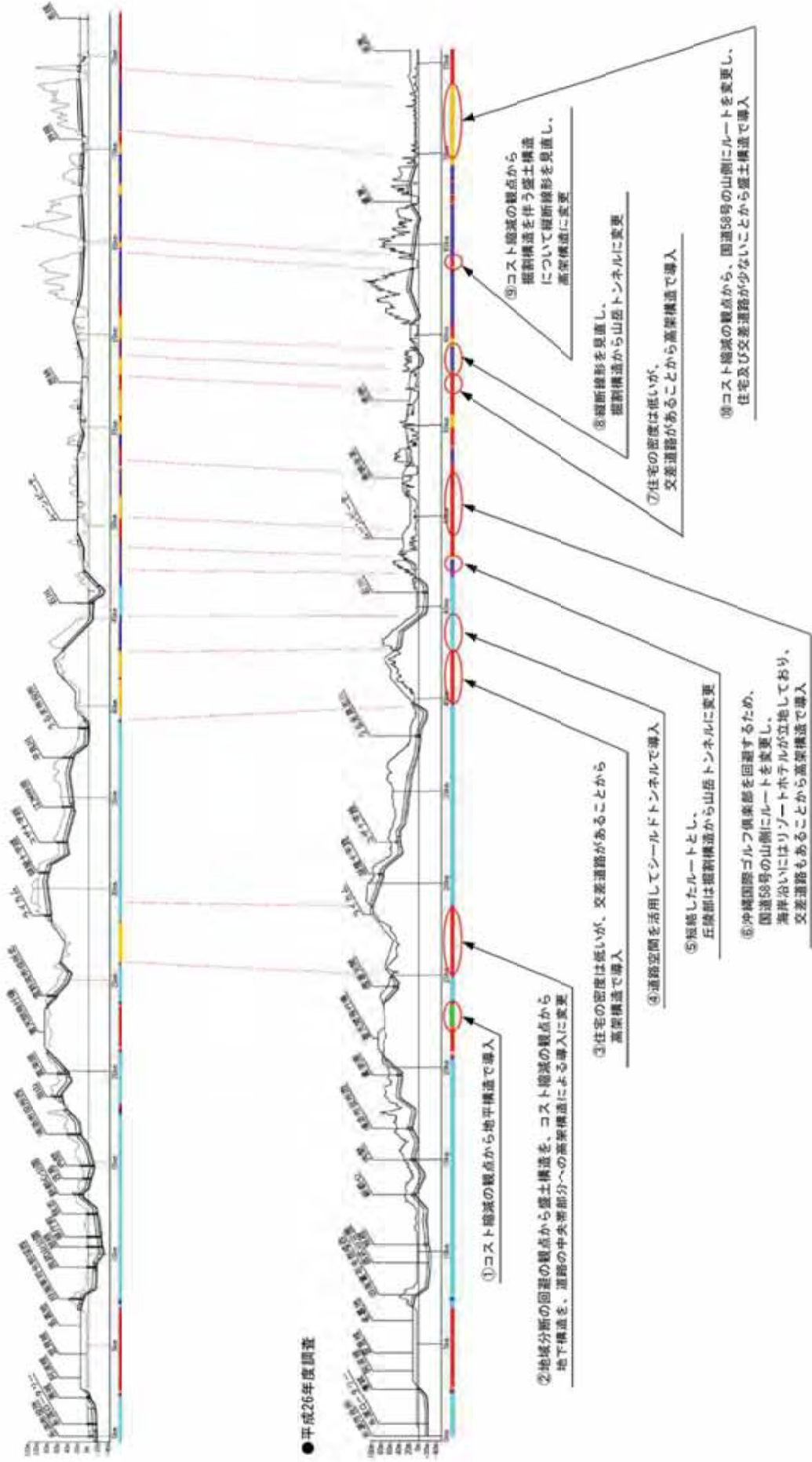
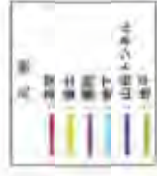
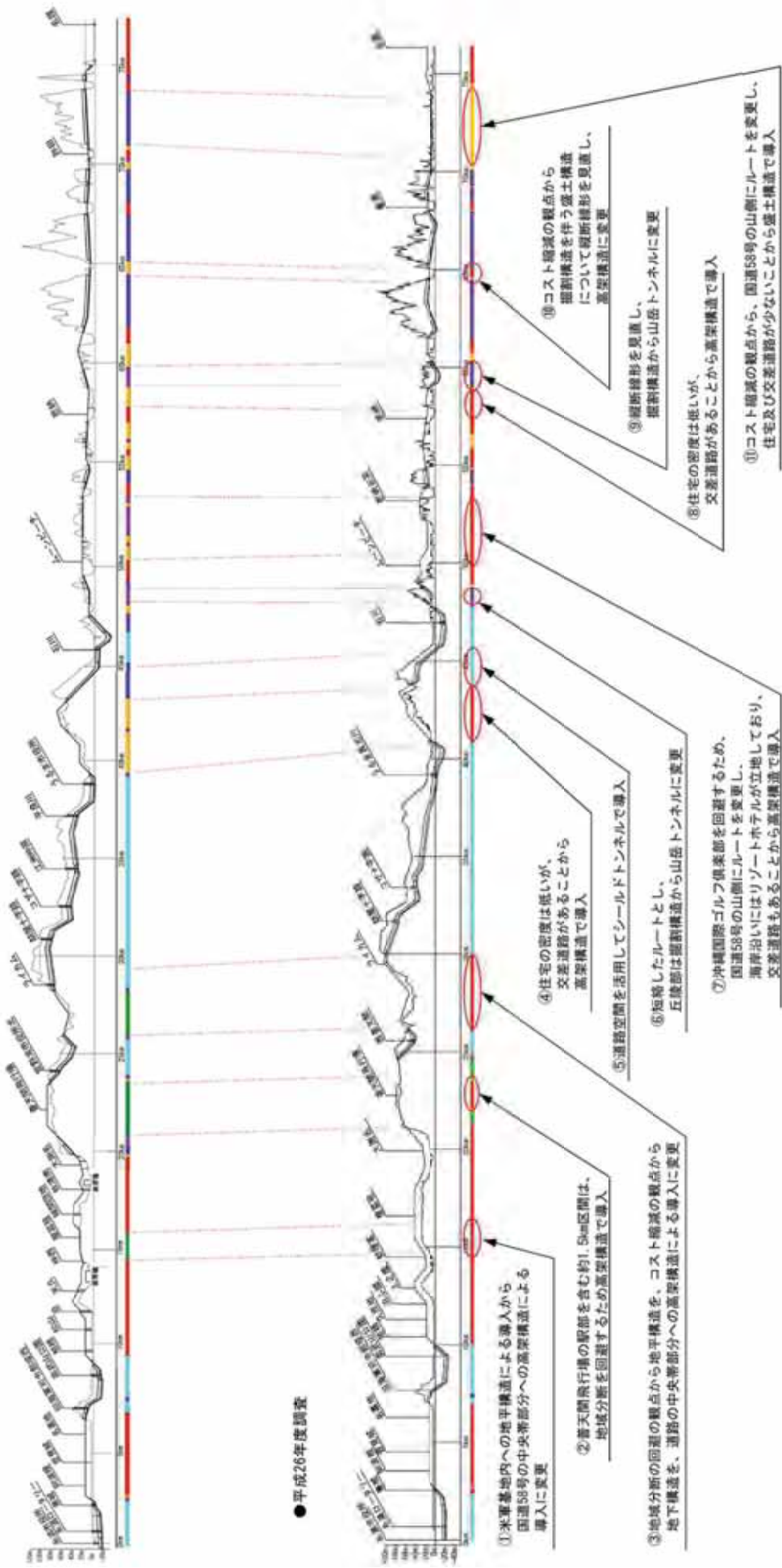


図 ルート及び構造形式の変更箇所【鉄道ケース2（うるま・国道330号）】

■ ルート及び構造形式の変更箇所

【鉄道ケース7（うるま・国道58号）】

● 平成25年度調査まで



● 平成26年度調査

図 ルート及び構造形式の変更箇所【鉄道ケース7（うるま・国道58号）】

■新規ルートのルート及び構造形式の概要

【鉄道ケース8（読谷・国道58号）】

凡 例	
—	高架
—	盛土
—	橋脚
—	地下
—	山岳トンネル
—	地盤

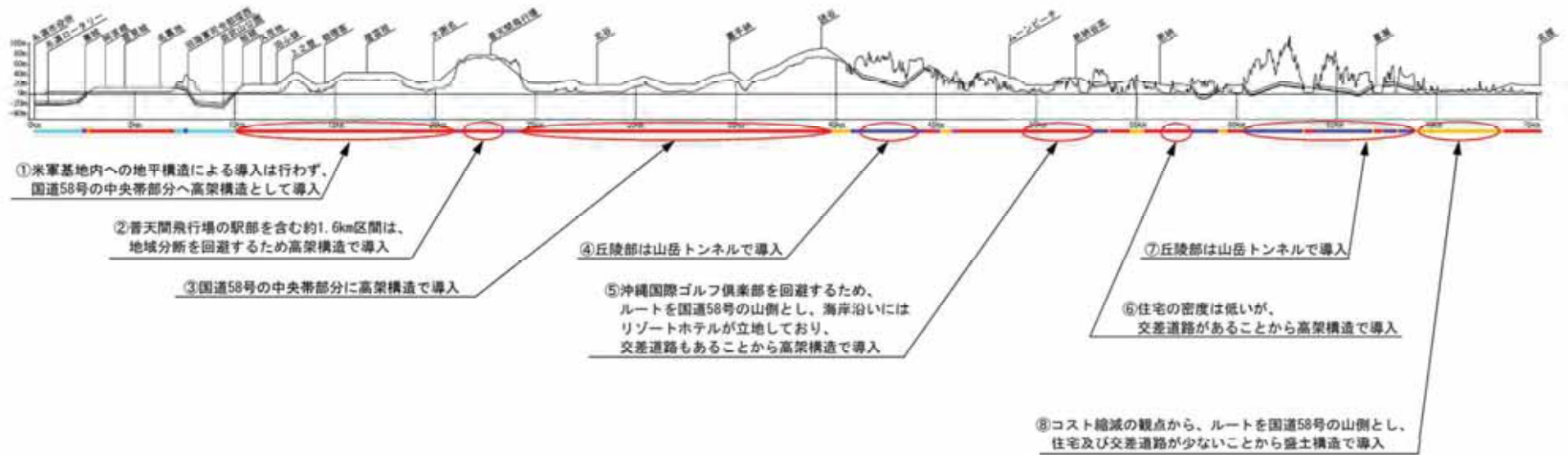


図 新規ルートのルート及び構造形式の概要 [鉄道ケース8（読谷・国道58号）]

2) トラムトレイン

糸満市役所～名護間において、ルート及び構造形式の見直しを行ったケース2（うるま・国道 330号）、ケース7（うるま・国道58号）の概算事業費は4,200～4,900億円と試算され、平成25年度調査と比較して約1～2%程度のコスト縮減となった。

また、新規ルートのケース8（読谷・国道58号）の概算事業費は3,600億円と試算された。

表 糸満市役所～名護間におけるルート及び構造形式の見直しによる概算事業費（トラムトレイン）

概要	ケース	ルート	概算事業費		縮減額 (縮減率)
			平成25年度調査	平成26年度調査	
ルート等の見直し	ケース2	うるま・国道330号	5,000億円	4,900億円	▲100億円 (▲2%)
	ケース7	うるま・国道58号	4,200億円 <<4,240億円>	4,200億円 <<4,180億円>	▲60億円 (▲1%)
新規ルート	ケース8	読谷・国道58号	—	3,600億円	—

注1) 概算事業費のうち、<>内の数値は、10億円単位を四捨五入する前の数値である。

注2) 概算事業費は平成23年度価格であり、最新データー3%、消費税8%を含まない金額である。

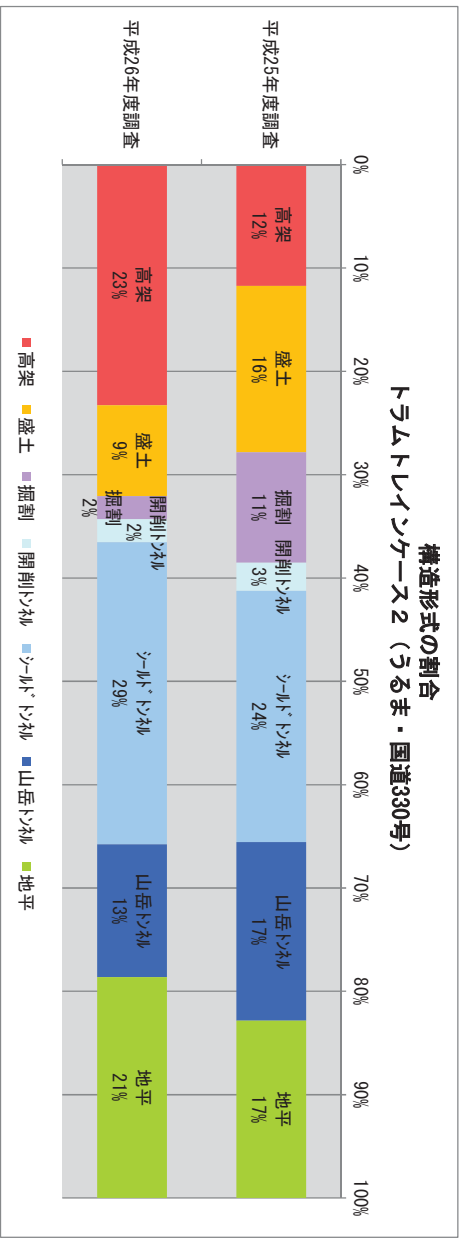


図 構造形式割合の比較 [トラムトレンケース2（うるま・国道330号）]

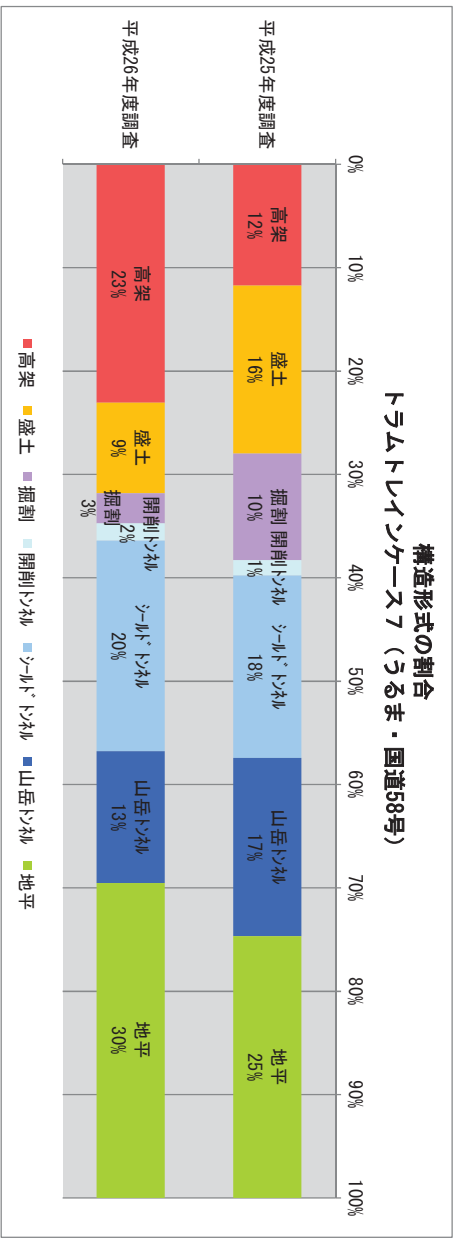


図 構造形式割合の比較 [トラムトレンケース7（うるま・国道58号）]

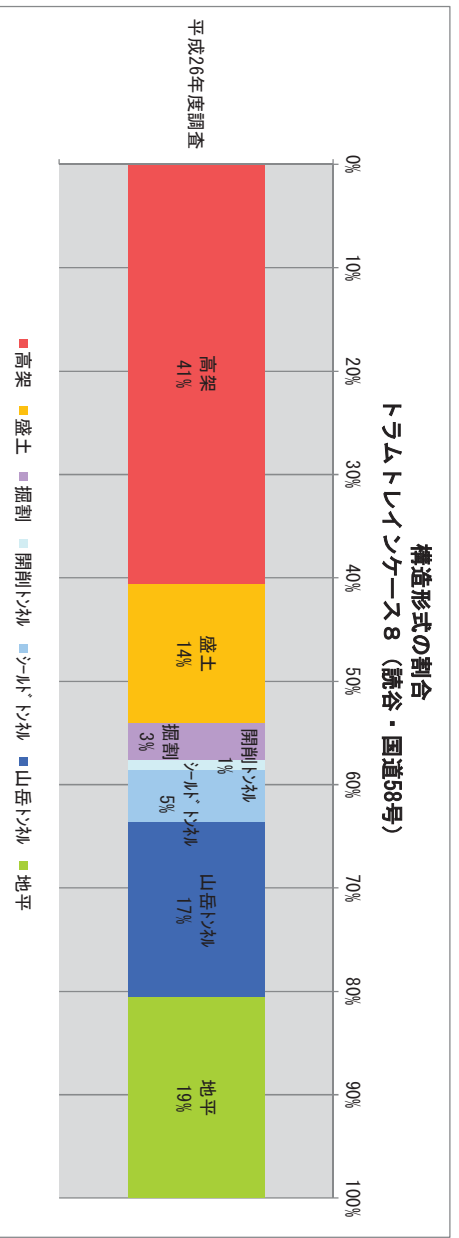


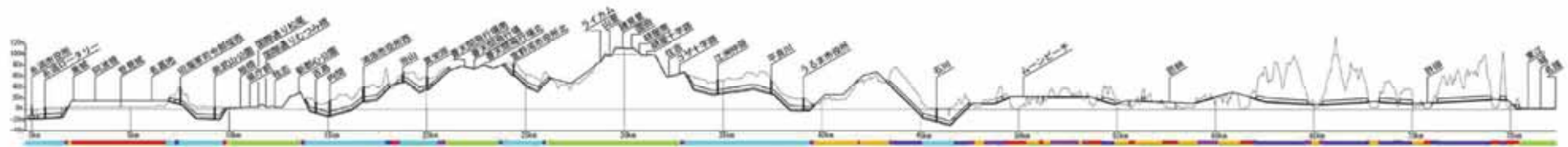
図 構造形式割合 [トラムトレンケース8（読谷・国道58号）]

■ルート及び構造形式の変更箇所

【トラムトレインケース2（うるま・国道330号）】

凡 例	
■	高架
■	盛土
■	掘削
■	地下
■	山岳トンネル
■	地す

●平成25年度調査まで



●平成26年度調査



①住宅の密度は低いが、交差道路があることから高架構造で導入

②道路下の空間を活用してシールドトンネルで導入

③短絡したルートとし、丘陵部は掘削構造から山岳トンネルに変更

④沖縄国際ゴルフ倶楽部を回避するため、国道58号の山側にルートを変更し、海岸沿いにはリゾートホテルが立地しており、交差道路もあることから高架構造で導入

⑦コスト削減の観点から掘削構造を伴う盛土構造について縦断線形を見直し、高架構造に変更

⑥縦断線形を見直し、掘削構造から山岳トンネルに変更

⑤住宅の密度は低いが、交差道路があることから高架構造で導入

⑧コスト削減の観点から、国道58号の山側にルートを変更し、住宅及び交差道路が少ないことから盛土構造で導入

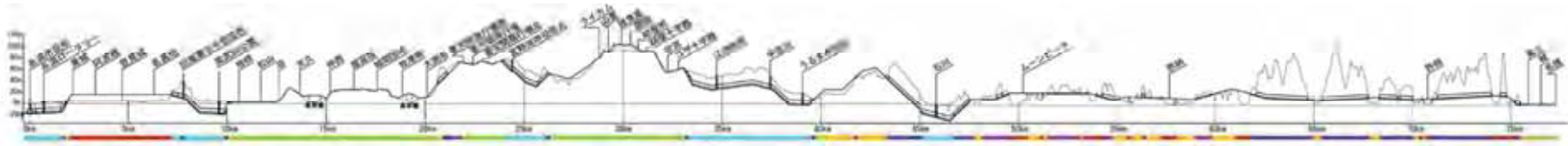
図 ルート及び構造形式の変更箇所【トラムトレインケース2（うるま・国道330号）】

■ルート及び構造形式の変更箇所

【トラムトレインケース7（うるま・国道58号）】



●平成25年度調査まで



●平成26年度調査



①住宅の密度は低い、交差道路があることから高架構造で導入

②道路下の空間を活用してシールドトンネルで導入

③短絡したルートとし、丘陵部は掘削構造から山岳トンネルに変更

④沖縄国際ゴルフ倶楽部を回避するため、国道58号の山側にルートを変更し、海岸沿いにはリゾートホテルが立地しており、交差道路もあることから高架構造で導入

⑦コスト削減の観点から掘削構造を伴う盛土構造について縦断線形を見直し、高架構造に変更

⑥縦断線形を見直し、掘削構造から山岳トンネルに変更

⑤住宅の密度は低い、交差道路があることから高架構造で導入

⑧コスト削減の観点から、国道58号の山側にルートを変更し、住宅及び交差道路が少ないことから盛土構造で導入

図 ルート及び構造形式の変更箇所【トラムトレインケース7（うるま・国道58号）】