

### 3. 3. 3 コスト縮減方策の組み合わせ検討

#### (1) 鉄道

平成 25 年度調査までに検討したコスト縮減方策のうち、B/C が最も高くなった組み合わせである、部分単線化（単線区間：糸満市役所～豊見城、うるま具志川～名護）及び小型システム（スマート・リニアメトロ）を採用した場合の事業性を検討する。

平成 26 年度調査では、ケース 2（うるま・国道 330 号）を中心に検討を行ったため、同ルートに空港接続線を加えたものについて、コスト縮減方策の組み合わせ検討を実施する。

コスト縮減方策（部分単線、小型システム（スマート・リニアメトロ））を採用した結果、概算事業費は約 6,400 億円となり、開業後 40 年間の累積損益収支は約 4,300 億円の赤字と試算された。B/C は平成 25 年度調査で B/C が最大となったケース（うるま・パイプライン）と比較して、0.02 上昇し、0.60 と試算された。

本検討では、検討ルートが沿線人口の多いパイプラインではなく国道 330 号であるため、県民を含めた総需要は減少したものの、県外来訪者の需要予測モデル等の見直しにより県外来訪者の需要が増加したこと及び空港接続線の追加により一人当たりの便益（時間短縮効果等）が高い空港接続線の利用者が増加したことで、B/C が上昇した。

表 鉄道でのコスト縮減方策の組み合わせ検討（B/C 最大ケース）

概要	検討区間	ルート		キロ程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算事業費 (億円)	需要予測値 (万人/日) (平成 42 年度)	累積損益収支 (億円) (40 年後)	B/C (50 年間)	備考
		経由地	那覇～普天間の導入空間							
・ルート等 の見直し を行う	糸満市役所 ～名護 +空港 接続線	うるま	国道 330 号	79.4	① 3～9 ② 快速：83 各駅：50 <sup>注7)</sup>	6,400 [400]	9.8	▲4,300	0.60	(平成 26 年度 調査)
平成 25 年度 調査 B/C 最大ケース (鉄道)	糸満市役所 ～名護	うるま	パイプ ライン	77.0	① 3～9 ② 快速：75 各駅：50 <sup>注7)</sup>	(6,000)	(10.2)	(▲3,900)	(0.58)	(平成 25 年度 調査)

注 1) 平成 26 年度調査は再構築した需要予測モデル等を用いて検討している。

注 2) 平成 25 年度調査までに検討したコスト縮減方策のうち、B/C が最も高くなった組み合わせである、部分単線化（単線区間：糸満市役所～豊見城、うるま具志川～名護）及び小型システム（スマート・リニアメトロ）を採用している。

注 3) [ ]内は、空港接続線のみ概算事業費である。

注 4) 本数、時間は、糸満市役所～名護間の値である。

注 5) キロ程、需要予測値、累積損益収支、B/C は、本線と空港接続線を合計した値である。

注 6) ( )内は、平成 25 年度調査の検討結果である。

注 7) 各駅停車の所要時間は、豊見城～うるま具志川間の値である。

注 8) 平成 26 年度調査の需要予測値、B/C は、平成 26 年度調査で構築した県外来訪者モデルの交通手段選択モデルに更なる改善の余地が残されたことから、平成 27 年度調査において精査を行い、再計算する予定である。