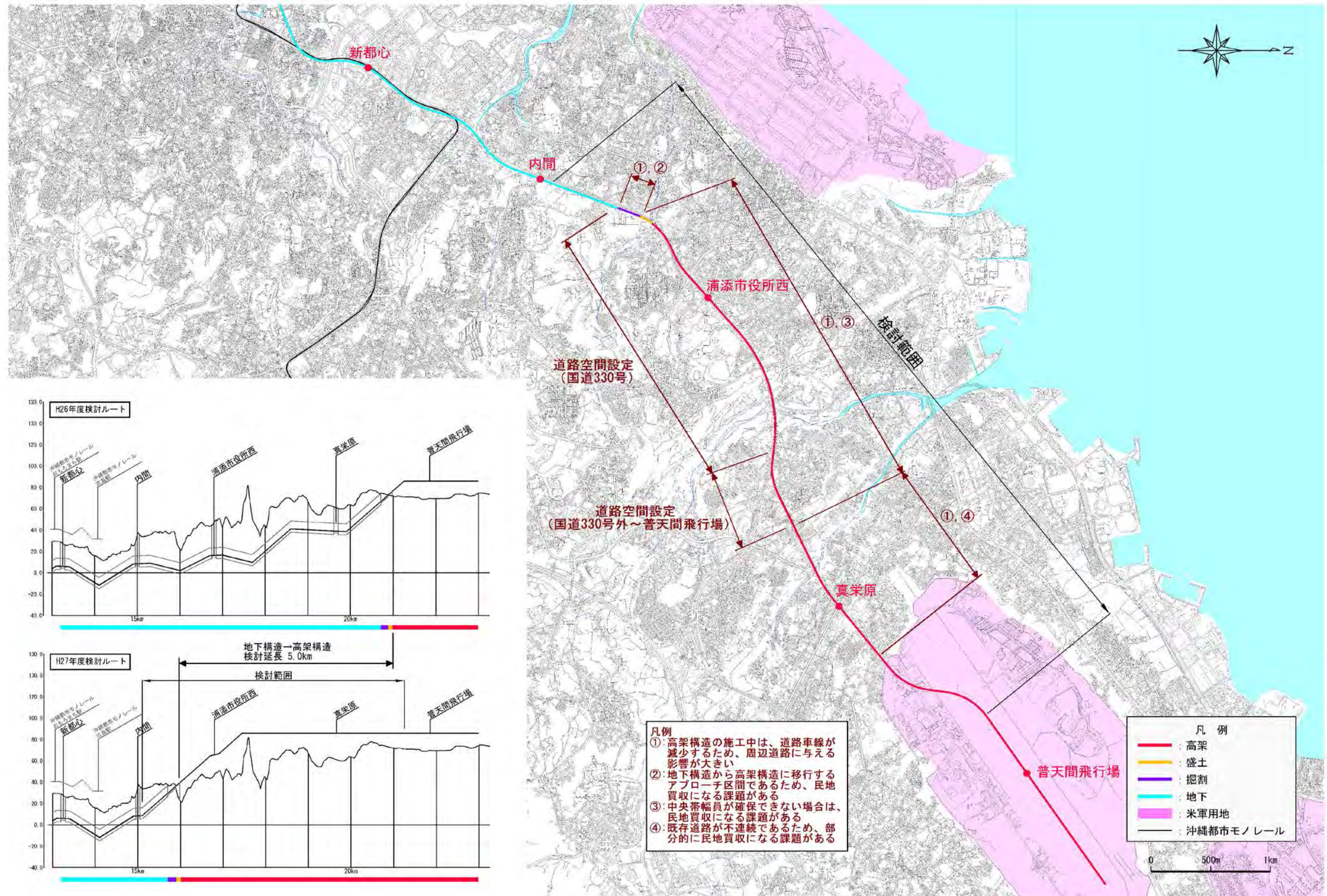


国土地理院地図を用いた検討ルート図を示す。



- 凡例
- ①: 高架構造の施工中は、道路車線が減少するため、周辺道路に与える影響が大きい
 - ②: 地下構造から高架構造に移行するアプローチ区間であるため、民地買収になる課題がある
 - ③: 中央帯幅員が確保できない場合は、民地買収になる課題がある
 - ④: 既存道路が不連続であるため、部分的に民地買収になる課題がある

- 凡例
- : 高架
 - : 盛土
 - : 掘削
 - : 地下
 - : 米軍用地
 - : 沖縄都市モノレール

図 検討ルート図

4) 検討結果

沖縄都市モノレールの導入区間外の浦添市役所～普天間飛行場間について、高価な地下構造から安価な高架構造に変更したことで、平成26年度調査の鉄道ケース2（うるま・国道330号）と比較して約3%程度のコスト縮減となった。なお、鉄道とトラムトレインの縮減額の相違は、各構造形式の工事単価が鉄道よりもトラムトレインの方が安価であることによる。

表 鉄道の概算事業費

概要	ケース	ルート	概算事業費		増減額 (増減率)
			平成26年度調査	平成27年度調査	
導入空間の見直し	ケース2	うるま・国道330号	7,600億円	7,400億円	▲200億円 (▲3%)

注1) 概算事業費は、最新デフレーターと消費税を含まない金額である。

注2) 平成26年度調査は最新技術（SENS工法）、ルート等の見直しの採用によるコスト縮減を考慮した金額であり、平成27年度調査は、平成26年度調査に加えてモデルルートの導入空間の見直し検討を考慮した金額である。

表 トラムトレインの概算事業費

概要	ケース	ルート	概算事業費		増減額 (増減率)
			平成26年度調査	平成27年度調査	
導入空間の見直し	ケース2	うるま・国道330号	4,900億円	4,700億円	▲200億円 (▲4%)

注1) 概算事業費は、最新デフレーターと消費税を含まない金額である。

注2) 平成26年度調査は最新技術（SENS工法）、ルート等の見直しの採用によるコスト縮減を考慮した金額であり、平成27年度調査は、平成26年度調査に加えてモデルルートの導入空間の見直し検討を考慮した金額である。