

## 2.2.2 検討精度の向上

### (1) 路線計画の検討方針

縮尺 1/10,000 の地形図で平面・縦断線形の検討、駅計画等を行うとともに、最新の工事単価を設定し、概算事業費の精査（算出）を行う。

検討ケースについては、過年度調査及び沖縄県の鉄軌道調査等の検討結果を踏まえ、鉄道及びトラムトレイン各 1 ケースを選定し、鉄道はケース 2（うるま・国道 330 号+空港接続線（西海岸ルート））、トラムトレインはケース 7（うるま・国道 58 号+空港接続線（西海岸ルート））とする。

### (2) 基本諸元(幾何構造基準等)

鉄道及びトラムトレインの基本諸元（幾何構造基準等）については、関連法令や基準・規程、施設仕様等を踏まえ、下表の通り設定した。

表 基本諸元（幾何構造基準等）

項目	鉄 道	トラムトレイン
列車種別	各駅停車・快速列車	各駅停車
単線・複線の別	全線複線	全線複線
運転最高速度	130km/h	【専用軌道】 100km/h 【併用軌道】 40km/h
最小曲線半径（本線）	【一般部】 160m 130km/h：1,000m 以上 100km/h： 500m 以上 【駅 部】 400m	【一般部】 30m 【停留場部】 直線
最急勾配（本線）	【一般部】 35% 【駅 部】 10%	【一般部】 40% (特殊な箇所では 67%) 【停留場部】 10%
分岐器番数	【本線】 12 番以上 【側線】 8 番以上	【本線】 6 番以上 【側線】 6 番以上
ホーム有効長	85m（4 両編成対応）	35m（連接車タイプ）

注 1) 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（国土交通省所管）の解釈基準（鉄道事業者が実施基準を定める場合の目安）では 160m とされている。

注 2) 軌道建設規程（路面電車等の建設に関する基準（国土交通省所管））では 11m とされているが、低床車の仕様では概ね 12~18m が最小回転半径とされている。

注 3) 鉄道に関する技術上の基準を定める省令（国土交通省所管）の解釈基準（鉄道事業者が実施基準を定める場合の目安）では列車の走行区域における最急勾配は 35%（リニアインダクションモーター推進方式による列車のみ運転する線路においては 60%）とされている。

注 4) 軌道建設規程（路面電車等の建設に関する基準（国土交通省所管））に定められた値と同じ。

### (3) 駅配線計画

駅配線計画に当たっては、輸送サービスレベルの低下を極力抑えた配線とすることが望ましい。このため、快速列車への影響を最小限に抑えるため、駅への進入速度が高速で対応できる駅配線を設定するものとする。

#### ・ 終端駅

終端駅は発着番線が交互に変わるため、利便性を考慮して『島式 1 面 2 線』とする。また、駅後端部には、列車の留置機能も兼ねた引き上げ線を設けるものとする。

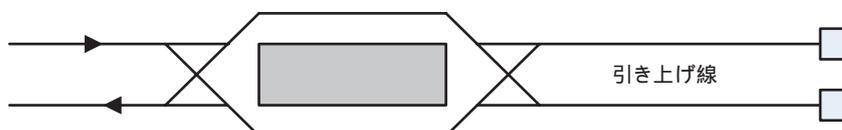


図 終端駅の配線略図

・ 中間駅

中間駅は、『島式1面2線』または、『相対式2面2線』とする。



図 中間駅（島式1面2線）の配線略図

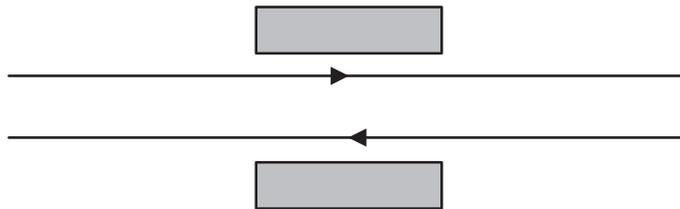


図 中間駅（相対式2面2線）の配線略図

・ 中間駅(退避駅)

通過する列車の速度低下を回避でき、かつ、用地面積の拡大も抑制できる『相対式2面4線（中線通過式）』とする。なお、退避駅は運行ダイヤを勘案して必要に応じて設置するものとする。

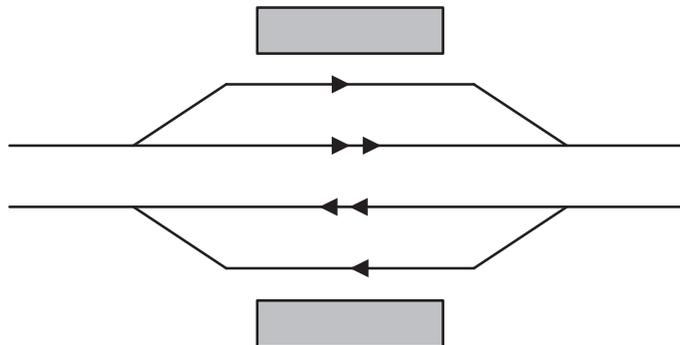


図 中間駅（退避駅）の配線略図

・ 中間駅(車両基地接続駅)

入出庫による運行への支障を回避でき、用地取得面積が少なくなるように、中線通過方式の『島式2面4線』とする。

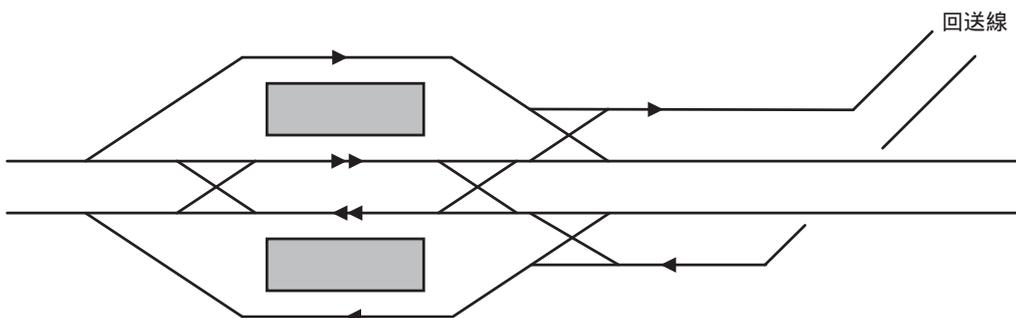


図 中間駅（車両基地接続駅）の配線略図

(4) 標準断面図

・ 鉄道

A. 一般部(駅間部)

a. 高架橋

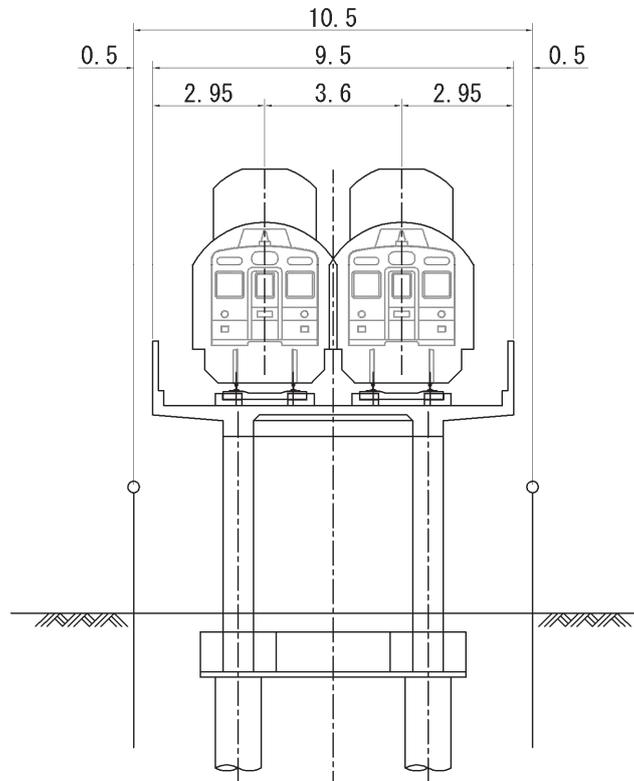


図 標準断面図(鉄道・一般部・高架橋)

b. 盛土

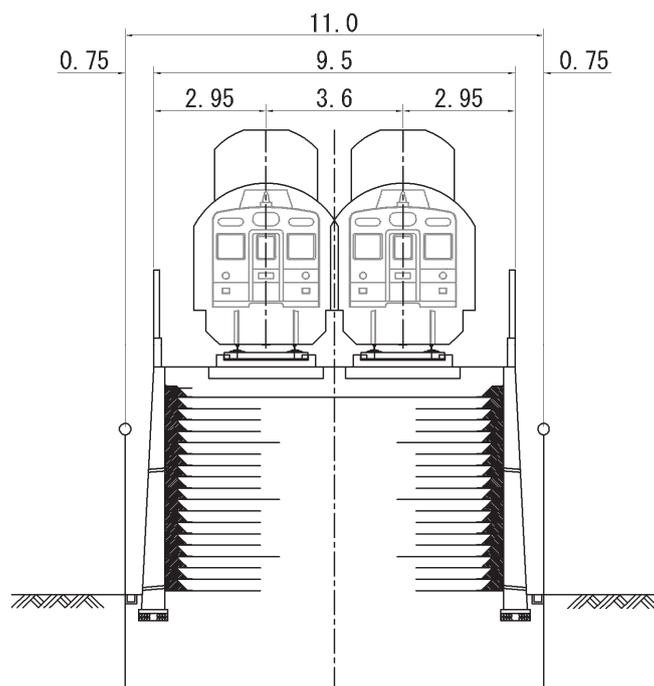


図 標準断面図(鉄道・一般部・盛土)

c. 掘割(U型擁壁)

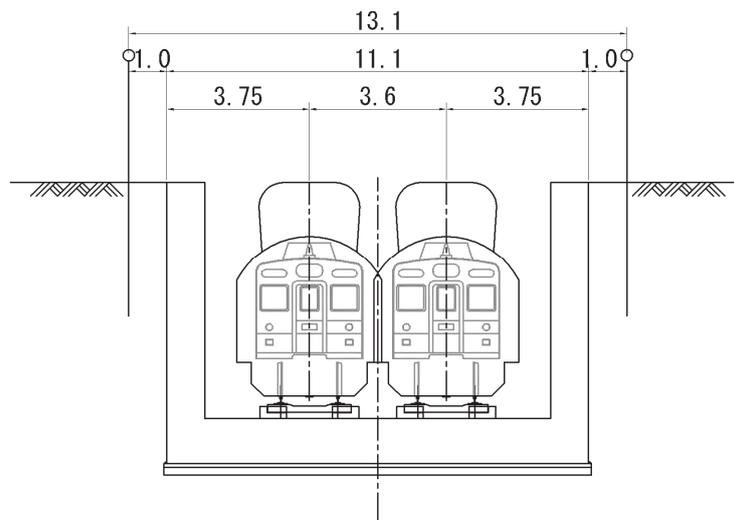


図 標準断面図(鉄道・一般部・掘割)

d. シールドトンネル

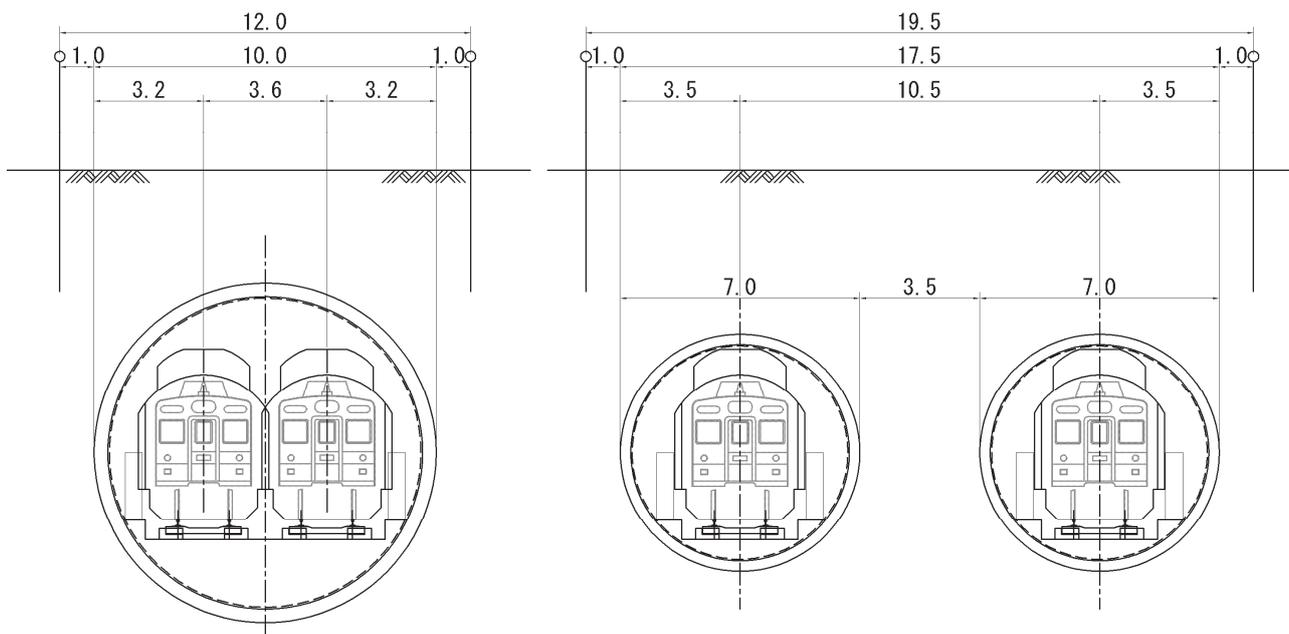


図 標準断面図(鉄道・一般部・シールドトンネル)

e. 山岳トンネル

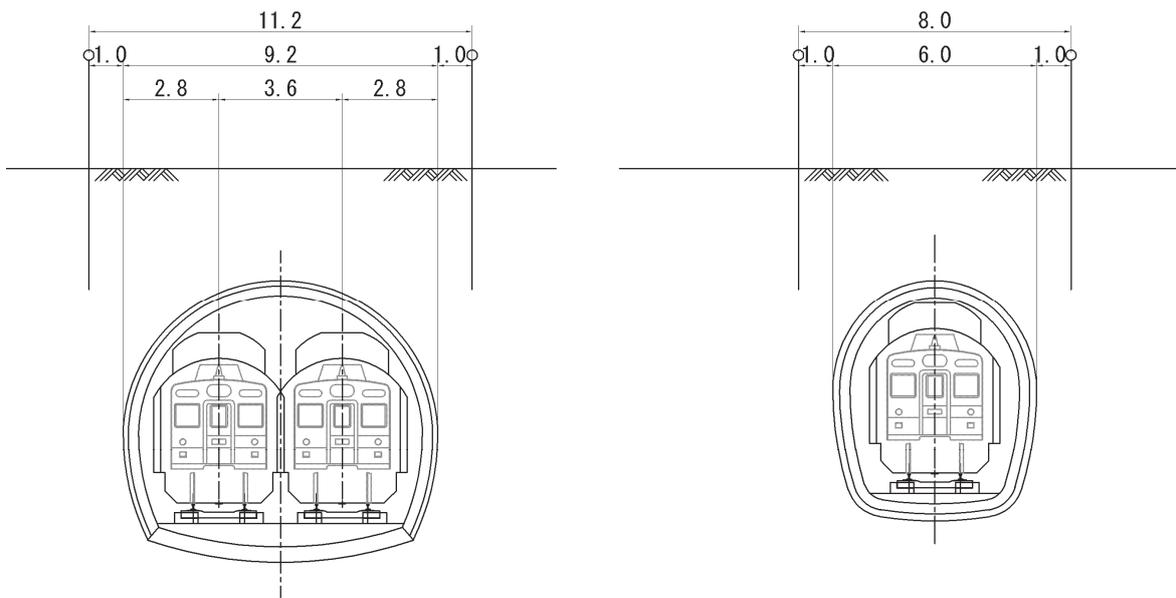


図 標準断面図（鉄道・一般部・山岳トンネル）

B. 駅部

a. 高架橋（相対式2面2線）

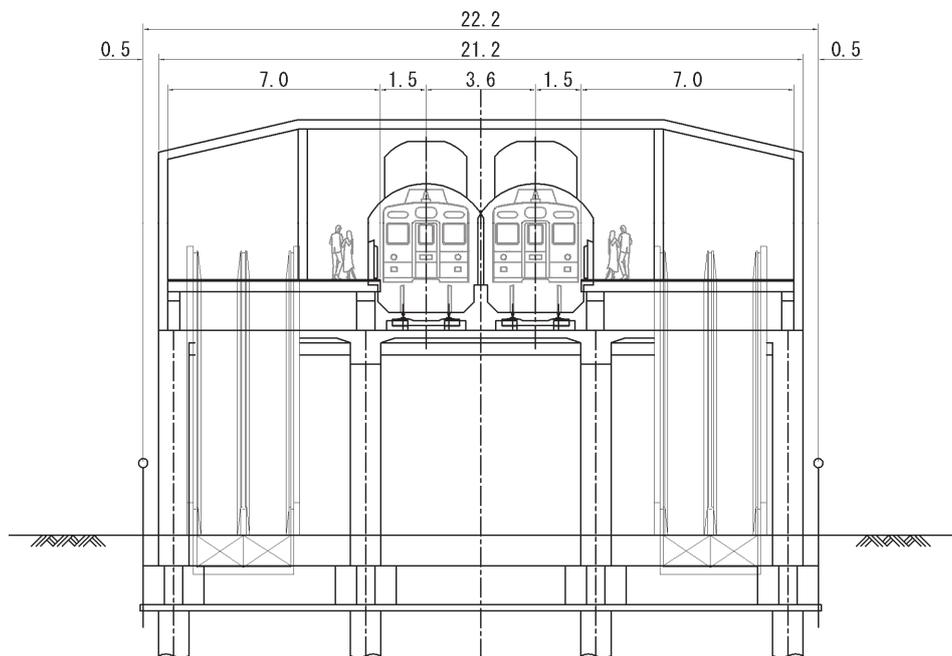


図 標準断面図（鉄道・駅部・高架橋（相対式2面2線））

b. 開削トンネル(相対式2面2線)

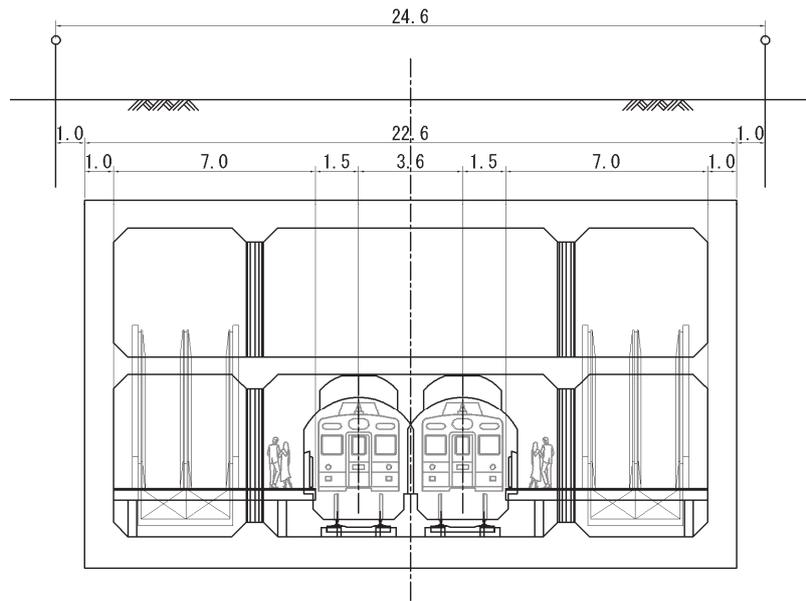


図 標準断面図(鉄道・駅部・開削トンネル(相対式2面2線))

・ ترامトレイン

A. 単路部

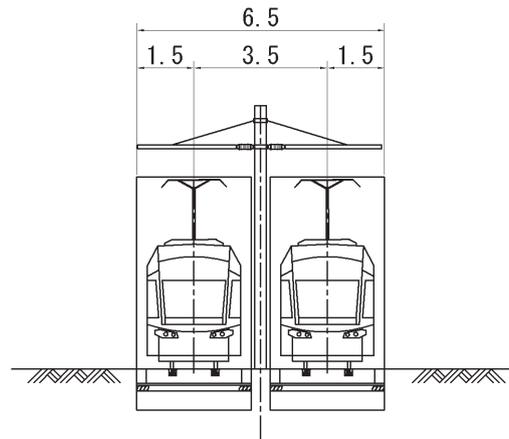


図 標準断面図 ( ترامトレイン・単路部 )

B. 電停部 ( 停留場 )

a. 千鳥配置

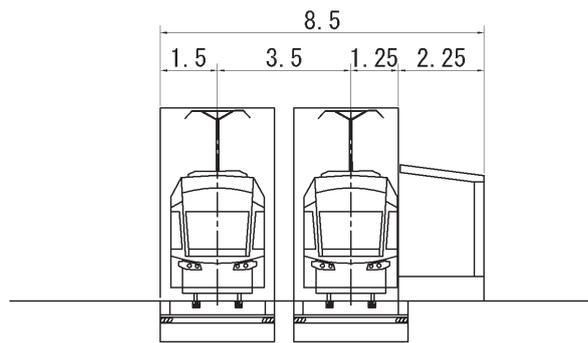


図 標準断面図 ( ترامトレイン・電停部 ( 千鳥配置 ) )

b. 島式1面2線

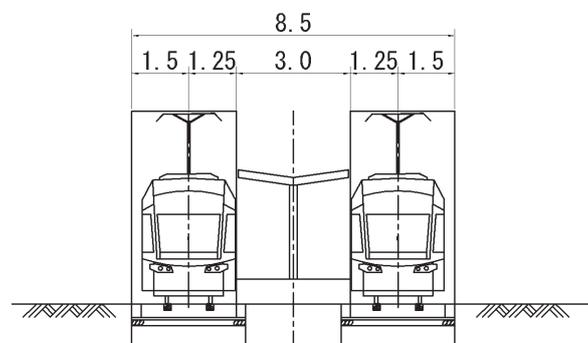


図 標準断面図 ( ترامトレイン・電停部 ( 島式1面2線 ) )

・専用軌道・一般部(駅間部)

a. 高架橋

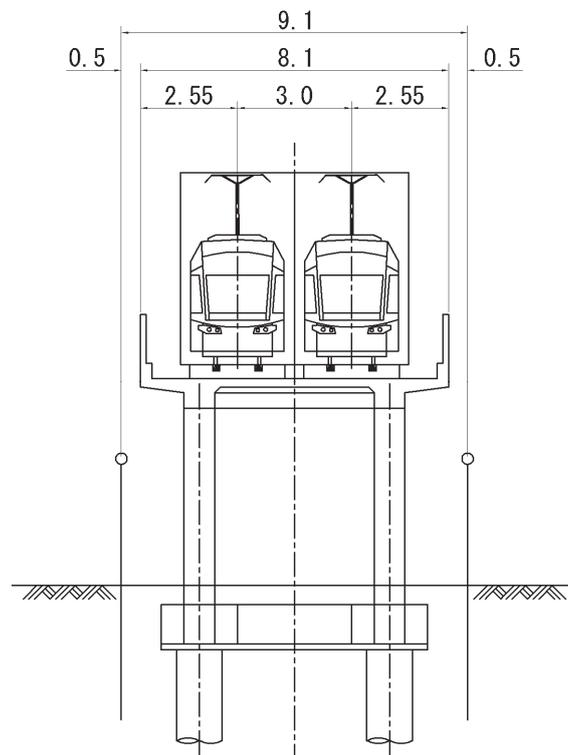


図 標準断面図(トラムトレイン・専用軌道・一般部・高架橋)

b. 盛土

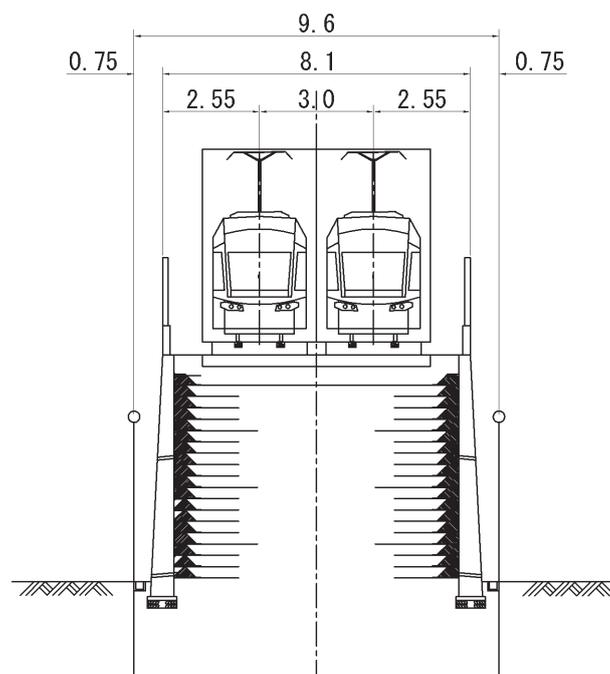


図 標準断面図(トラムトレイン・専用軌道・一般部・盛土)

c. 掘割(U型擁壁)

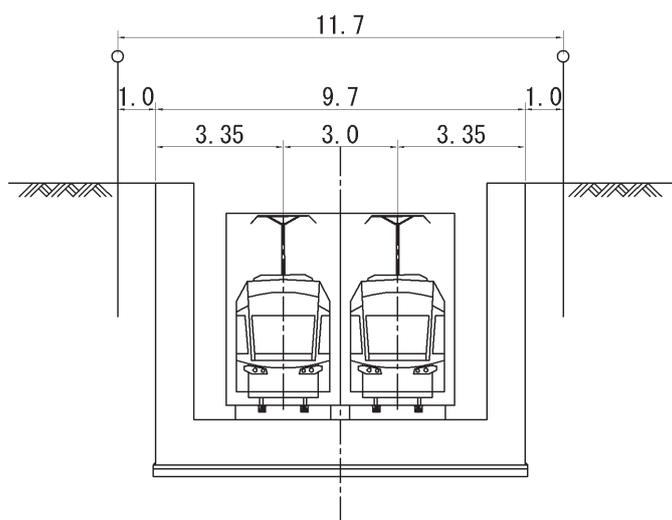


図 標準断面図(トラムトレイン・専用軌道・一般部・掘割(U型擁壁))

d. シールドトンネル

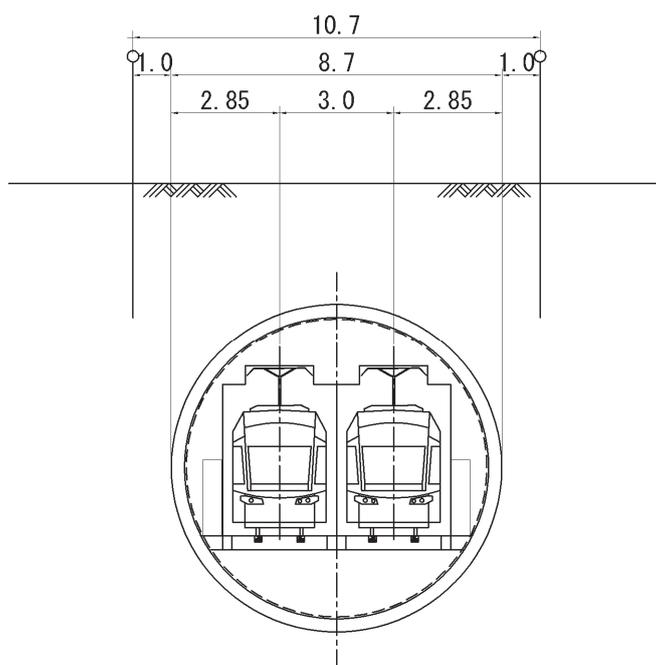


図 標準断面図(トラムトレイン・専用軌道・一般部・シールドトンネル)

e. 山岳トンネル

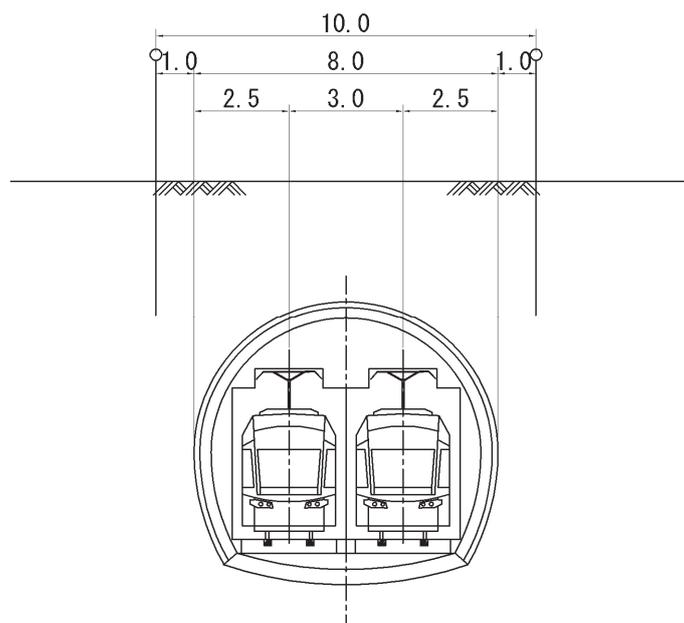


図 標準断面図（トラムトレイン・専用軌道・一般部・山岳トンネル）

. 専用軌道・駅部

a. 高架橋（島式1面2線）

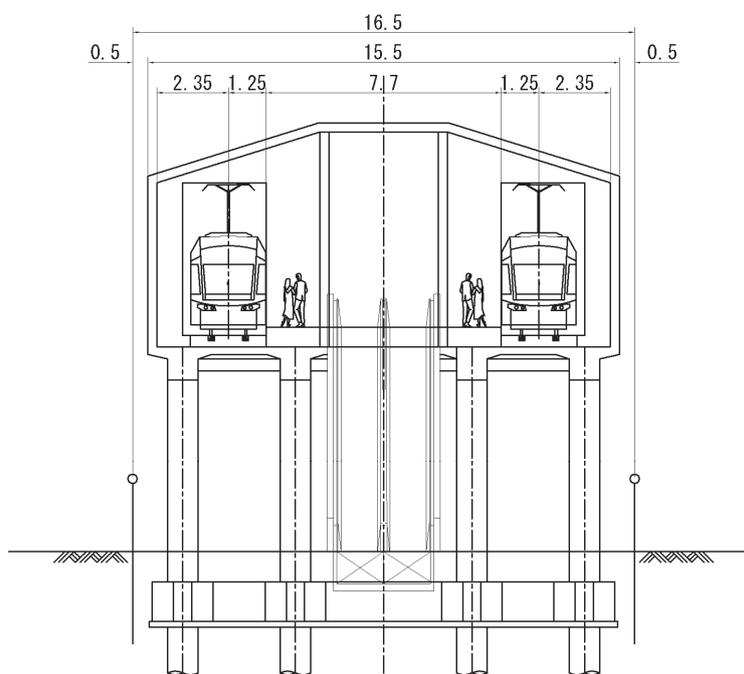


図 標準断面図（トラムトレイン・専用軌道・駅部・高架橋（島式1面2線））

b. 開削トンネル(島式1面2線)

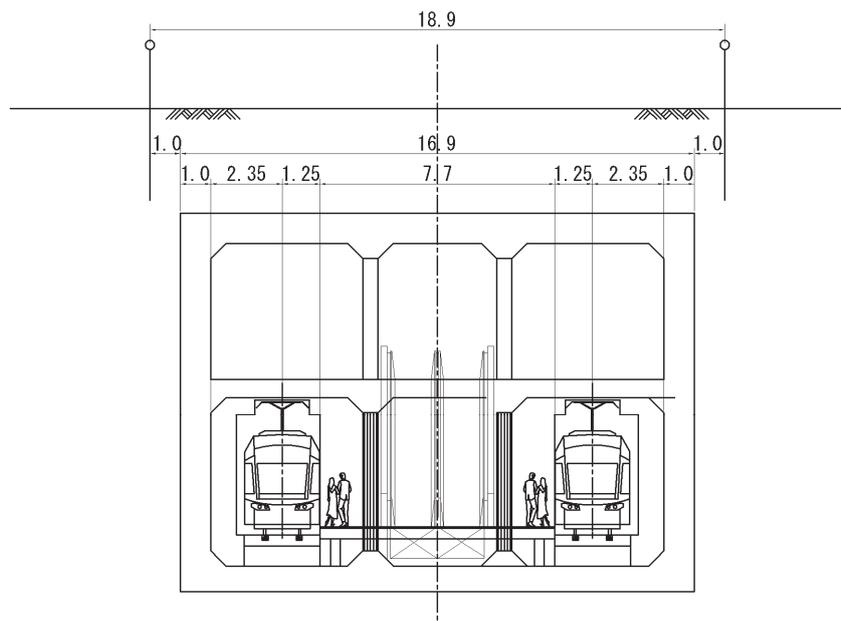


図 標準断面図(トラムトレイン・専用軌道・駅部・開削トンネル(島式1面2線))

## (5) 路線計画

### 1) 路線計画の検討方針

路線計画に当たっては、沖縄県特有の地形・地質条件や気象条件、制約物件、環境状況等を踏まえるとともに、鉄道やトラムトレイン等のシステム特性を踏まえ、導入空間（地平、高架、地下等）を検討し、平面・縦断計画及び駅位置の検討を行う。

導入空間については、鉄道はコスト削減の観点から高架構造を基本とするが、都市部においては道路拡幅や建物補償、日影対策（側道の確保）等が必要となるため、道路下への導入（地下構造）を基本とする。

一方、トラムトレインについてはコスト削減の観点から地平構造を基本とするが、道路交通への影響、定時性や速達性の確保、踏切設置等を踏まえ、地平区間への導入は都心部の一部区間に限定し、郊外部は専用軌道とする。

鉄道及びトラムトレインの駅位置については、過年度調査を踏襲するが、沖縄都市モノレールや公共施設、大規模商業施設、ホテル、観光施設、主要な交差点（ロータリーなど）、フィーダー交通との結節点等を踏まえて設定を行う。

普天間飛行場については、将来、我が国に返還され、その跡地開発が行われることを前提として、鉄軌道（駅設置）の導入を行う。また、鉄軌道の車両基地の候補地とする。

### 2) 路線計画の検討結果

鉄道については、平面・縦断線形や駅位置等の見直しを行うが、駅数は過年度調査と同一とした。路線延長については、過年度調査と比較して約0.10km長くなった。

トラムトレインについては、平面・縦断線形や駅位置等の見直しを行うが、駅数は過年度調査と同一とした。路線延長については、過年度調査と比較して約0.12km長くなった。

駅位置、駅構造及び駅配線形式等の一覧表を次頁及び次々頁に示す。

表 路線計画の検討結果（検討精度の向上）

システム	ケース	検討区間	ルート			検討精度 図面縮尺	路線延長	駅数
			経由地	那覇～普天間	うるま～名護			
鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	過年度調査 1/25,000	79.38km	26駅
						検討精度の向上 1/10,000	79.48km 【24.21km】	26駅
トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	過年度調査 1/25,000	80.10km	42駅
						検討精度の向上 1/10,000	80.22km 【23.21km】	42駅

注) 【 】は地盤液状化の可能性のある区間の延長を示す。

・ 鉄道

表 鉄道・ケース2（うるま・国道330号+空港接続線）の駅位置・駅構造・駅配線形式等

No.	駅名	過年度調査 (縮尺 1/25,000)		検討精度の向上 (縮尺 1/10,000)				
		累計距離 (km)	駅間距離 (km)	累計距離 (km)	駅間距離 (km)	駅構造	駅配線形式	快速 停車駅
1	糸満市役所	0	—	0	—	地下	島式1面2線	○
2	糸満ロータリー	0.67	0.67	0.67	0.67	地下	相対式2面2線	
3	兼城	2.11	1.44	2.11	1.44	地下	相対式2面2線	
4	阿波根	3.21	1.10	3.21	1.10	高架	相対式2面2線	
5	豊見城	4.51	1.30	4.47	1.26	高架	相対式2面2線	○
6	名嘉地	6.08	1.57	6.04	1.57	高架	相対式2面2線	
7	旧海軍司令部壕西	7.52	1.44	7.47	1.43	地下	相対式2面2線	
8	奥武山公園	9.26	1.74	9.16	1.69	地下	相対式2面2線	
9	旭橋	10.58	1.32	10.54	1.38	地下	相対式2面2線	○
10	新都心	13.28	2.70	13.24	2.70	地下	相対式2面2線	○
11	内間	15.18	1.90	15.11	1.87	地下	相対式2面2線	
12	浦添市役所西	16.88	1.70	16.83	1.72	高架	相対式2面2線	○
13	真栄原	19.78	2.90	19.71	2.88	地下	相対式2面2線	
14	普天間飛行場	21.78	2.00	21.68	1.97	高架	島式2面4線	○
15	西普天間	24.58	2.80	24.52	2.84	地下	相対式2面2線	
16	ライカム	28.48	3.90	28.43	3.91	地下	島式1面2線	
17	胡屋十字路	30.68	2.20	30.67	2.24	地下	島式1面2線	
18	コザ十字路	32.42	1.74	32.39	1.72	地下	島式1面2線	○
19	うるま具志川	38.18	5.76	38.14	5.75	地下	島式1面2線	○
20	石川	45.98	7.80	45.85	7.71	地下	相対式2面2線	○
21	ムーンビーチ	48.88	2.90	48.72	2.87	高架	相対式2面2線	○
22	恩納谷茶	52.18	3.30	52.04	3.32	高架	相対式2面2線	
23	恩納	56.38	4.20	56.50	4.46	高架	相対式2面2線	○
24	喜瀬	67.18	10.80	67.28	10.78	高架	相対式2面2線	
25	名護	75.38	8.20	75.60	8.32	高架	島式1面2線	○

【空港接続線】

9	旭橋	0	—	0	—	地下	相対式2面2線	○
26	那覇空港	4.00	4.00	3.88	3.88	高架	島式1面2線	○

【駅数】 快速停車駅：13 駅 各駅停車駅：26 駅

・トラムトレイン

表 トラムトレイン・ケース7（うるま・国道58号+空港接続線）の駅位置・駅構造・駅配線形式等

No.	駅名	過年度調査 (縮尺 1/25,000)		検討精度向上 (縮尺 1/10,000)			
		累計距離 (km)	駅間距離 (km)	累計距離 (km)	駅間距離 (km)	駅構造	駅配線形式
1	糸満市役所	0	—	0	—	地下	島式1面2線
2	糸満ロータリー	0.67	0.67	0.67	0.67	地下	相対式2面2線
3	兼城	2.11	1.44	2.11	1.44	高架	相対式2面2線
4	阿波根	3.21	1.10	3.21	1.10	高架	相対式2面2線
5	豊見城	4.51	1.30	4.47	1.26	高架	相対式2面2線
6	名嘉地	6.08	1.57	6.04	1.57	高架	相対式2面2線
7	旧海軍司令部壕西	7.52	1.44	7.47	1.43	地下	相対式2面2線
8	奥武山公園	9.26	1.74	9.16	1.69	地下	相対式2面2線
9	旭橋	10.62	1.36	10.40	1.24	地平	島式1面2線
10	久茂地	11.52	0.90	11.28	0.88	地平	千鳥式2面2線
11	泊ふ頭	12.32	0.80	12.12	0.84	地平	千鳥式2面2線
12	上之屋	13.12	0.80	12.88	0.76	地平	千鳥式2面2線
13	勢理客	14.72	1.60	14.50	1.62	地平	千鳥式2面2線
14	屋富祖	16.52	1.80	16.30	1.80	地平	千鳥式2面2線
15	城間団地	17.64	1.12	17.40	1.10	地平	千鳥式2面2線
16	牧港南	19.05	1.41	18.80	1.40	地平	千鳥式2面2線
17	大謝名	20.02	0.97	19.80	1.00	地平	千鳥式2面2線
18	普天間飛行場南	22.20	2.18	21.90	2.10	地平	千鳥式2面2線
19	普天間飛行場	22.70	0.50	22.40	0.50	地平	島式2面4線
20	普天間飛行場北	23.20	0.50	22.90	0.50	地平	千鳥式2面2線
21	西普天間	25.50	2.30	25.24	2.34	地平	千鳥式2面2線
22	ライカム	29.40	3.90	29.15	3.91	地平	千鳥式2面2線
23	山里	29.87	0.47	29.60	0.45	地平	千鳥式2面2線
24	諸見里	30.52	0.65	30.17	0.57	地平	千鳥式2面2線
25	園田	30.98	0.46	30.63	0.46	地平	千鳥式2面2線
26	胡屋南	31.37	0.39	31.02	0.39	地平	千鳥式2面2線
27	胡屋十字路	31.74	0.37	31.39	0.37	地平	千鳥式2面2線
28	住吉	32.87	1.13	32.53	1.14	地平	千鳥式2面2線
29	コザ十字路	33.41	0.54	33.11	0.58	地平	千鳥式2面2線
30	江州仲原	35.27	1.86	34.75	1.64	地下	相対式2面2線
31	平良川	37.98	2.71	37.69	2.94	地下	相対式2面2線
32	うるま具志川	39.10	1.12	38.86	1.17	地下	相対式2面2線
33	石川	46.90	7.80	46.57	7.71	地下	相対式2面2線
34	ムーンビーチ	49.80	2.90	49.44	2.87	高架	相対式2面2線
35	恩納谷茶	53.10	3.30	52.76	3.32	高架	相対式2面2線
36	恩納	57.30	4.20	57.22	4.46	高架	相対式2面2線
37	喜瀬	68.10	10.80	68.00	10.78	高架	相対式2面2線
38	許田	70.70	2.60	70.62	2.62	高架	相対式2面2線
39	東江	75.66	4.96	75.64	5.02	地平	千鳥式2面2線
40	名護	76.30	0.64	76.32	0.68	地平	島式1面2線

【空港接続線】

9	旭橋	0	—	0	—	地平	島式1面2線
41	奥武山公園北	0.99	0.99	1.00	1.00	地平	千鳥式2面2線
42	那覇空港	3.80	2.81	3.90	2.90	高架	島式1面2線

【駅数】 42 駅

## (6) 運行計画

### 1) 運転曲線の検討

運行ダイヤの検討を行うに当たり、その前提となる駅間所要時間（標準所要時間）を算出するため、運転曲線の検討を行う。

運転曲線は、鉄軌道において列車の効率的な運転を計画するため、走行位置の変化に従い経過時間と速度を継続的に計算してグラフ化したものであり、線路や設備の状況、車両性能等に加え運転士の運転操作性を加味して作成される。運転曲線図はランカーブとも呼ばれる。

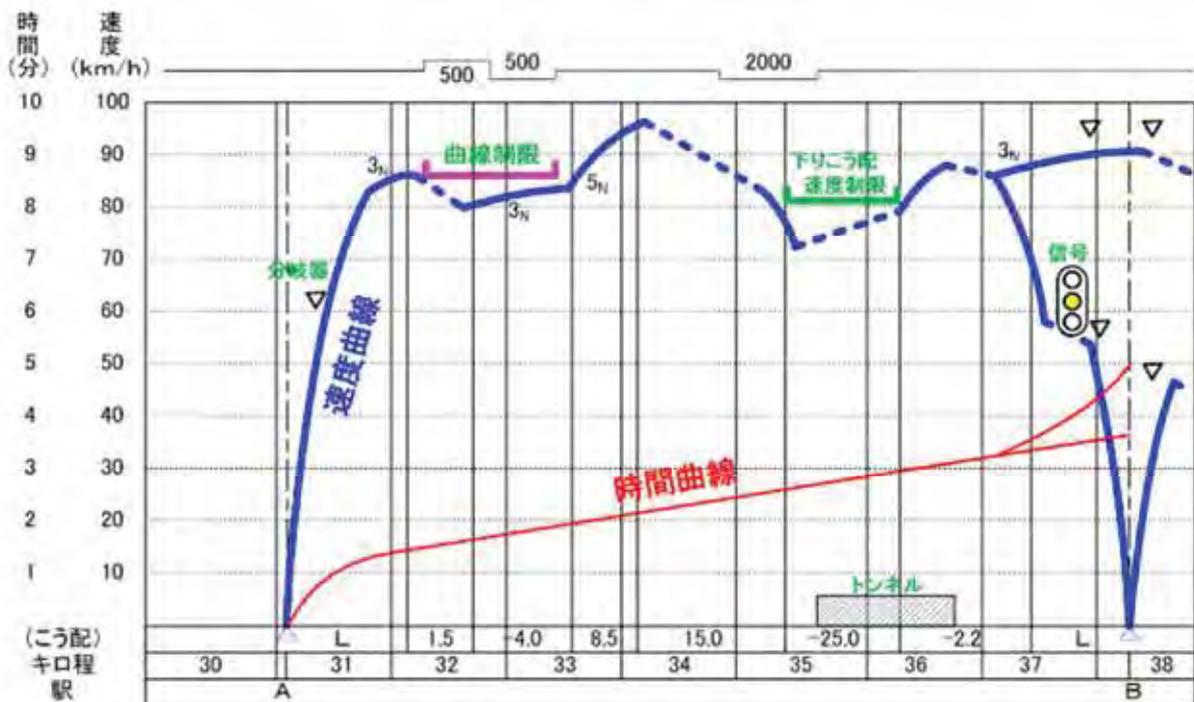


図 運転曲線図のイメージ

出典：鉄道総合技術研究所ホームページ

<<http://www.rtri.or.jp/rd/division/rd47/rd4740/rd47400101.html>>

#### ・ 運転最高速度の設定

##### A. 鉄道

最高運転速度は、速達性の確保を最優先につくばエクスプレス並みの 130km/h と設定する。

##### B. トラムトレイン

都市間輸送については、最高運転速度は米国ヒューストン並みの車両を想定して、100km/h と設定する（専用軌道と称す）。また、都市内輸送（那覇市内、沖縄市内、名護市内等）については、路面（地平）への導入（併用軌道と称す）を前提とする。

併用軌道区間については、わが国において現在導入されている P T P S（公共交通優先信号）をさらに高度化し、基本的に交差点では停車せず運行が可能なシステムの導入を前提とする。ただし、最高運転速度は軌道運転規則（路面電車等の運転にかかわる規則（国土交通省所管））から 40km/h とする。

・ 観光需要や都市間のビジネス需要への対応

恩納村のリゾートや名護等の遠距離の観光需要、都市間のビジネス需要等に配慮して、一部座席指定型車両の導入や快速運転を実施する。



写真 名古屋鉄道 2200 系（特別車 2 両 + 一般車 4 両）



特別車



一般車

写真 名古屋鉄道 2200 系（一部特別車）

表 名古屋鉄道 2200 系 主要諸元

	雙橋			岐阜		
	①	②	③	④	⑤	⑥
形式	モ2200 (Mc1)	リ2250 (T1)	リ2400 (T2)	モ2450 (M)	リ2350 (T2')	モ2300 (Mc2)
定員	46名	46名	123名 (座席50名)	123名 (座席50名)	123名 (座席50名)	112名 (座席42名)
車体寸法	Mc1 : 18900×2700×3708.5mm T2, M, T2' : 18230×2700×3708.5mm		T1 : 19000×2700×3708.5mm Mc2 : 18115×2700×3708.5mm			
車両性能	最高速度 : 130km/h					
電気方式	直流1500V 架空線方式					
制御方式	VVVFインバータ制御					
台車	形式 : Mc1=SS-164C/T1=SS-064C/T2, T2'=SS-064B/M, Mc2=SS-164B 固定軸距 : 2100mm 車輪径 : 860mm ボルスタレス方式					
製作年	2004年					

出典：日本車輛製造株式会社ホームページ  
<<http://www.n-sharyo.co.jp/business/tetsudo/pages/meit2200.htm>>



図 つくばエクスプレスの運転列車

出典：首都圏新都市鉄道株式会社ホームページ  
 <[http://www.mir.co.jp/route\\_map/akihabara/timetable.html](http://www.mir.co.jp/route_map/akihabara/timetable.html)>

・ 快速停車駅の設定

鉄道の快速停車駅は、1都市1駅を基本に行政拠点（市役所や町村役場等）近傍の駅を設定するが、商業や観光拠点へのアクセス利便性も考慮して（一部追加）設定する。

トラムトレインについては、都市内交通の特性を生かすため各駅停車のみとする。

・ 運転曲線の検討

路線計画の検討によって得られた平面・縦断線形を前提に、最高運転速度、曲線や下り勾配の速度制限、車両性能等を考慮して、運転曲線の検討を行う。

A. 運転曲線の検討に当たりの前提条件

運転曲線の検討に当たり、前提条件を以下のとおり設定する。

表 最高運転速度

システム	鉄道	トラムトレイン
最高運転速度	130km/h	100km/h（専用軌道）・40km/h（併用軌道）

表 曲線半径と制限速度

曲線半径	1000m 以上	800m 以上	700m 以上	600m 以上	500m 以上	450m 以上
制限速度	130km/h	125km/h	120km/h	110km/h	100km/h	95km/h
曲線半径	400m 以上	350m 以上	300m 以上	250m 以上	225m 以上	200m 以上
制限速度	90km/h	85km/h	75km/h	70km/h	65km/h	60km/h
曲線半径	150m 以上	100m 以上	50m 以上	30m 以上		
制限速度	50km/h	40km/h	30km/h	20km/h		

表 列車の下り勾配における制限速度（鉄道）

下り勾配	5‰以下	10‰以下	15‰以下	20‰以下	25‰以下	30‰以下	35‰以下	40‰以下
制限速度	130km/h	125km/h	120km/h	115km/h	110km/h	105km/h	100km/h	90km/h
下り勾配	50‰以下	55‰以下	60‰以下					
制限速度	80km/h	70km/h	60km/h					

表 列車の下り勾配における制限速度（トラムトレイン）

下り勾配	5‰以下	10‰以下	15‰以下	20‰以下	25‰以下	30‰以下	35‰以下	40‰以下
制限速度	100km/h	95km/h	90km/h	85km/h	80km/h	75km/h	70km/h	65km/h
下り勾配	50‰以下	55‰以下	60‰以下	67‰以下				
制限速度	60km/h	55km/h	50km/h	45km/h				

表 列車長

システム	鉄 道	トラムトレイン
列車長	80m	30m

表 制動力

システム	鉄 道	トラムトレイン
制動力	2.0km/h/s	2.0km/h/s

## B. 運転曲線図

### a. 鉄道

鉄道の運転シミュレーションの結果（運転曲線図）を以下に示す。

糸満市役所～名護間の所要時間（各駅間 10 秒単位切り上げ、駅停車時間含まず）は、快速列車で約 59 分 10 秒、各駅停車で約 69 分 50 秒となった。

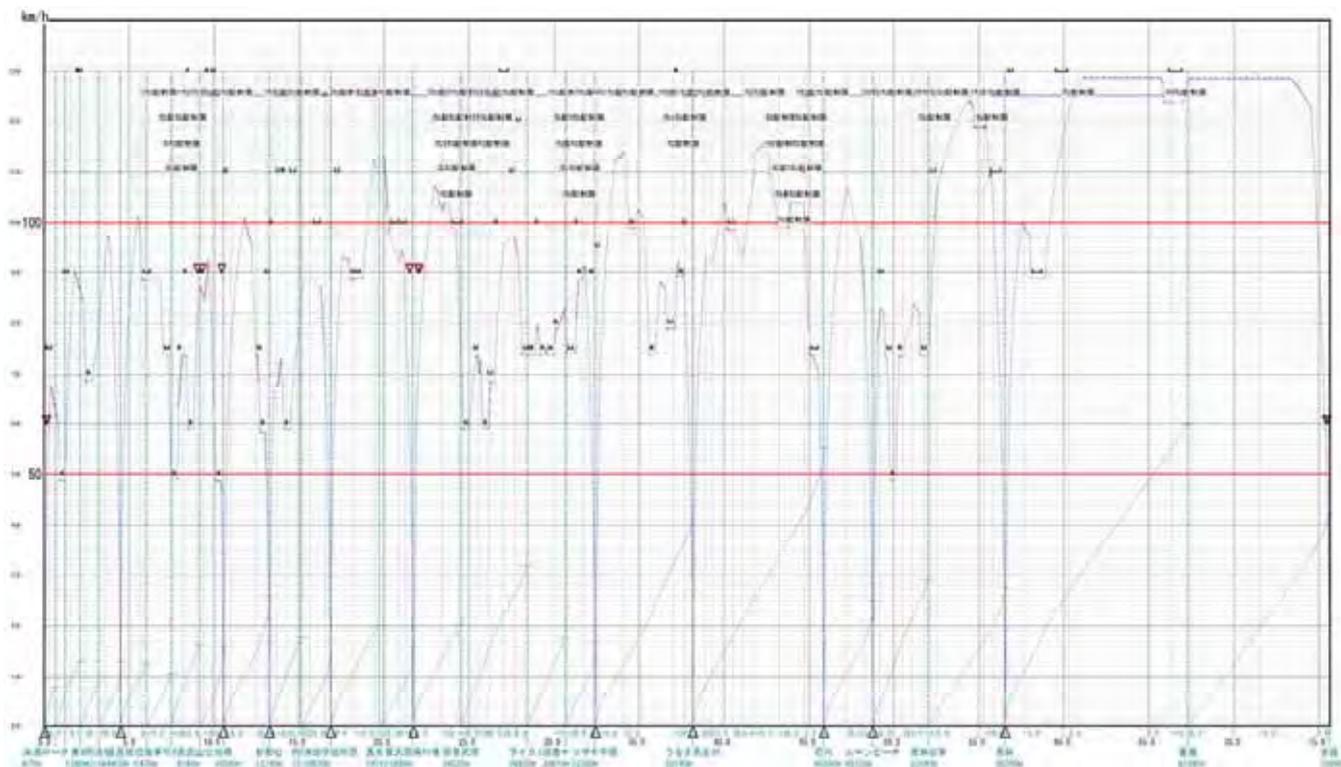


図 運転曲線図（鉄道・うるま・国道 330 号）（快速列車）

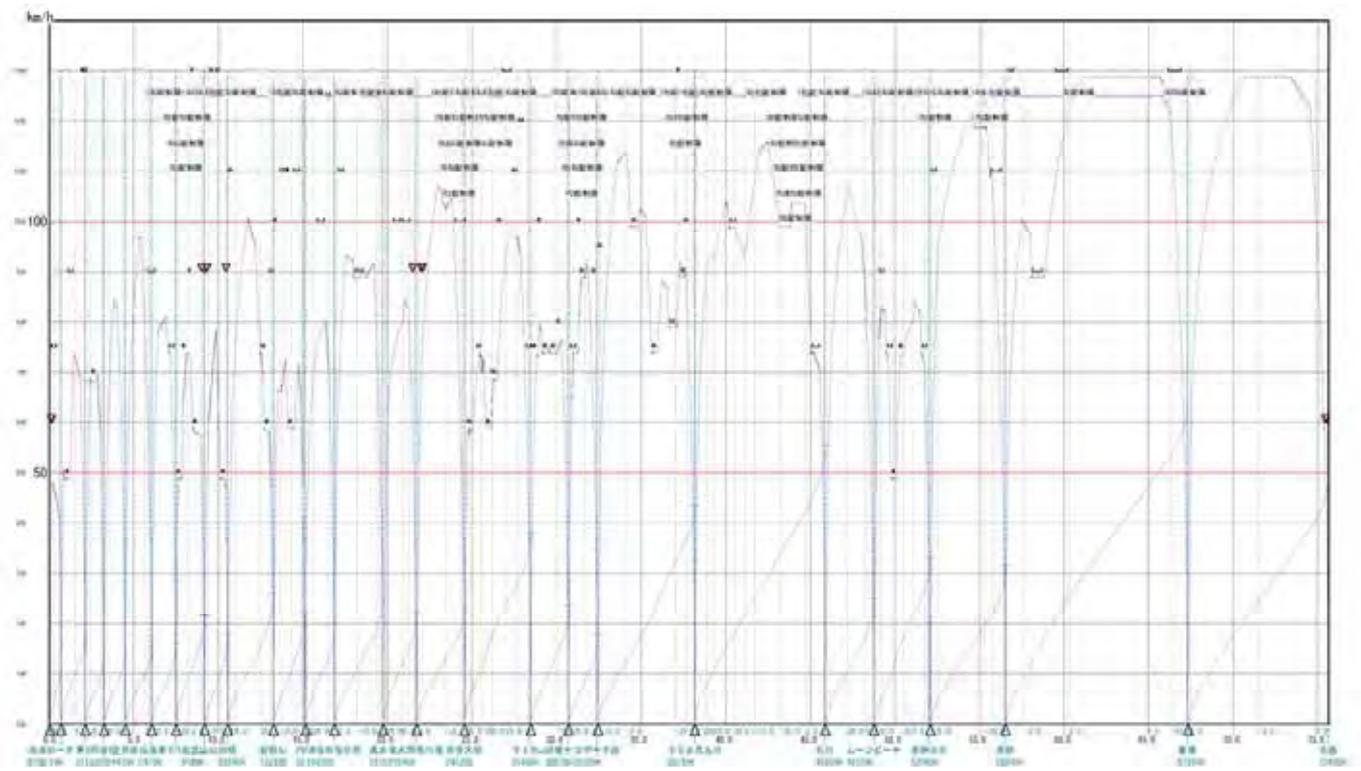


図 運転曲線図（鉄道・うるま・国道 330 号）（各駅停車）

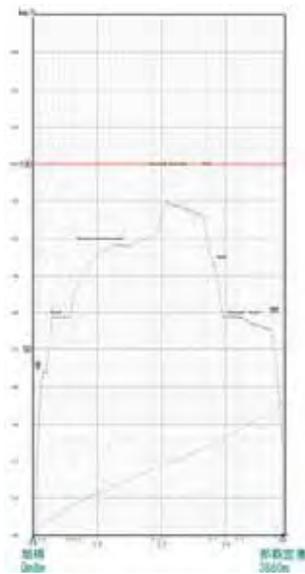


図 運転曲線図（鉄道・空港接続線）

## b. トラムトレイン

トラムトレインの運転シミュレーションの結果（運転曲線図）を以下に示す。

糸満市役所～名護間の所要時間（各駅間 10 秒単位切り上げ、駅停車時間含まず）は、約 99 分 10 秒となった。

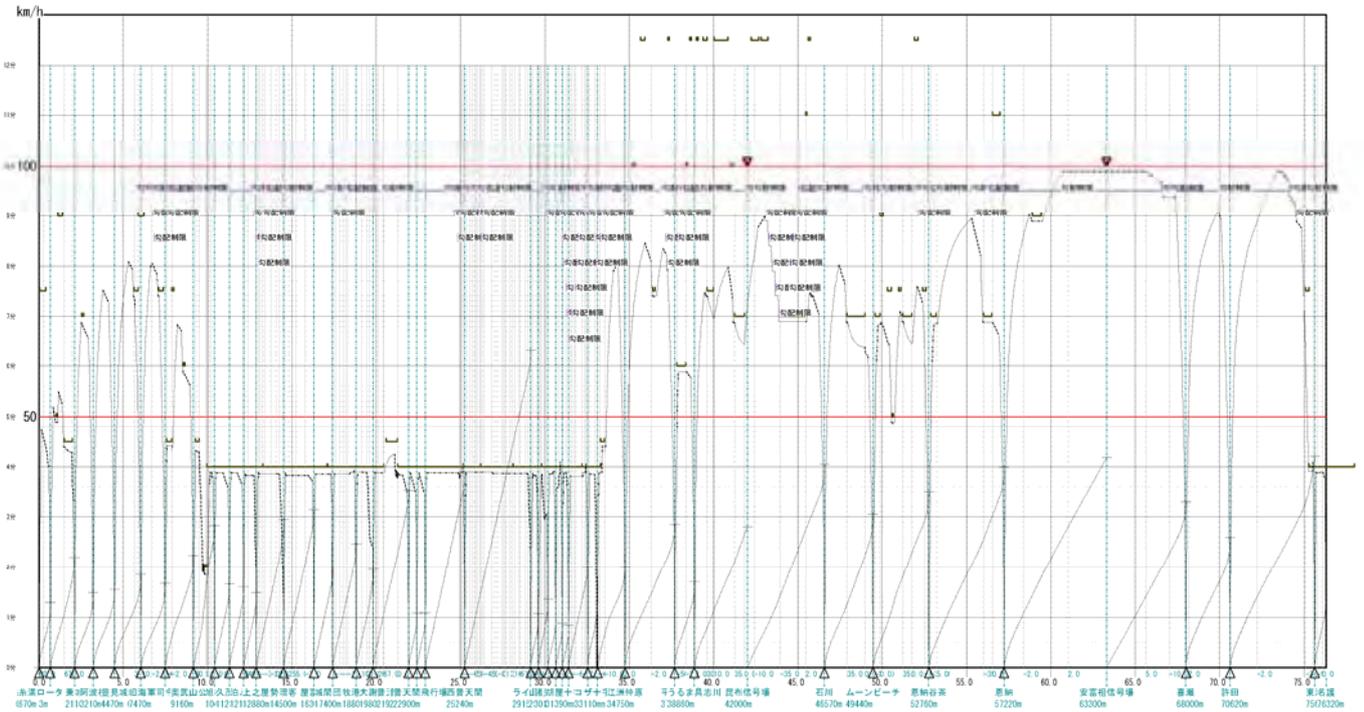


図 運転曲線図（トラムトレイン・うるま・国道 58 号）

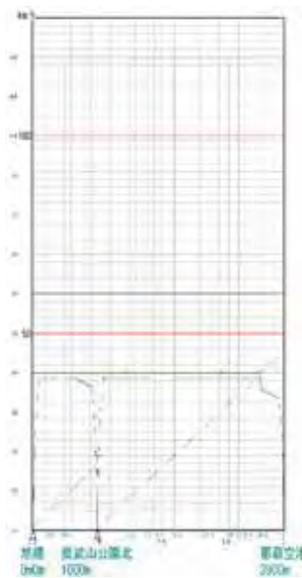


図 運転曲線図（トラムトレイン・空港接続線）

## 2) 運行ダイヤの検討

### ・ 駅間所要時間及びピーク時の運行本数の設定

運転曲線の検討結果を踏まえて、駅間所要時間の設定を行う。なお、運行ダイヤは10秒単位とし、駅間所要時間は切り上げとする。

- 駅（停留所）での停車時間は30秒とする。
- ピーク時の運行本数は、基本的にピーク時の断面交通需要から設定するが、沖縄都市モノレールの運行本数（オフピーク時のサービスレベル以上）や最低限の利便性（フリクエーションサービス）等を考慮して、6本/時（10分間隔）を基本とする。
- 鉄道については快速運転を設定し、快速列車と各駅停車の比率は1:1を基本とする。
- 旭橋～糸満市役所間及び旭橋～那覇空港間については、それぞれ3本/時（20分間隔）とし、その内訳は快速列車は1.5本/時、各駅停車は1.5本/時とする。

表 沖縄都市モノレール旭橋駅の時刻表（月～木曜日）

時	下り線（首里方面）	上り線（那覇空港方面）
05	-	-
06	10 22 34 45 54	04 16 31 48
07	01 08 14 20 26 31 36 40 45 49 54 59	01 12 25 35 40 46 52 58
08	04 10 16 22 29 35 41 49 57	04 09 15 20 24 28 33 38 43 49 55
09	07 14 21 30 40 48 56	01 07 14 21 29 37 45 53
10	04 12 20 30 40 50	01 11 17 25 33 41 51
11	00 10 20 30 40 50	01 11 21 31 41 51
12	00 10 20 30 40 50	01 11 21 31 41 51
13	00 10 20 30 40 50	01 11 21 31 41 51
14	00 10 20 30 40 50	01 11 21 31 41 51
15	00 10 20 30 40 50	01 11 21 31 41 51
16	00 10 19 28 36 44 52	01 10 19 28 39 47 57
17	00 07 14 21 28 35 42 49 56	04 14 22 29 36 43 50 57
18	03 10 16 22 28 34 40 46 52 58	04 13 20 26 33 39 46 52 58
19	04 10 16 23 30 37 45 54	04 10 18 22 28 35 42 47 54
20	02 10 20 30 40 50	01 10 16 24 32 41 51
21	00 10 22 34 46 58	03 11 21 31 41 51
22	10 22 34 46 58	03 11 22 34 46 58
23	10 25 40	10 22 34 46

出典：沖縄都市モノレール株式会社ホームページ（平成30年3月30日現在）  
 <[https://www.yui-rail.co.jp/stationinfo/timetable\\_asahibashi](https://www.yui-rail.co.jp/stationinfo/timetable_asahibashi)>

## A. 鉄道

鉄道の駅間所要時間及びピーク時の運行本数を以下のとおり設定する。

糸満市役所～名護間の所要時間は、快速列車で約 64 分 10 秒、各駅停車で約 81 分 20 秒となった。

また、那覇（旭橋）～名護間の所要時間は、快速列車で約 52 分 50 秒、各駅停車で約 62 分 40 秒となった。

表 駅間所要時間及びピーク時の運行本数（鉄道・うるま・国道 330 号 + 空港接続線）検討精度向上

No.	駅名	キロ程	駅間距離	単線/複線	駅構造形式	駅配線	快速					各駅停車					運行本数 合計	
							停車駅	駅間運転 時分	停車時分	所要時間		運行本数	駅間運転 時分	停車時分	所要時間			運行本数
										下り	上り				下り	上り		
[本線]																		
1	糸満市役所	0.00	-	複線	地下	島式1面2線	-	-	0:00:00	1:04:10	-	-	-	0:00:00	1:21:20	-	-	
2	糸満ロータリー	0.67	0.67	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	1.5	0:01:20	0:00:30	0:01:20	1:19:30	1.5	3	
3	兼城	2.11	1.44	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	1.5	0:02:00	0:00:30	0:03:50	1:17:00	1.5	3	
4	同波根	3.21	1.10	複線	高架	相対式2面2線	-	-	-	-	1.5	0:01:40	0:00:30	0:06:00	1:14:50	1.5	3	
5	豊見城	4.47	1.26	複線	高架	相対式2面2線	-	-	-	-	1.5	0:01:40	0:00:30	0:08:10	1:12:40	1.5	3	
6	名護地	6.04	1.57	複線	高架	相対式2面2線	0:04:30	0:00:30	0:04:30	0:59:10	1.5	0:01:50	0:00:30	0:10:30	1:10:20	1.5	3	
7	旧海軍司令部壕西	7.47	1.43	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	1.5	0:01:50	0:00:30	0:12:50	1:08:00	1.5	3	
8	奥武山公園	9.16	1.69	複線	地下	相対式2面4線	(0:04:10)	-	(0:09:10)	(0:54:40)	1.5	0:02:20	0:00:30	0:15:40	1:05:10	1.5	3	
9	旭橋	10.54	1.38	複線	地下	相対式2面2線	0:05:50	0:00:30	0:10:50	0:52:50	3	0:02:00	0:00:30	0:18:10	1:02:40	3	6	
10	新都心	13.24	2.70	複線	地下	相対式2面2線	0:02:50	0:00:30	0:14:10	0:49:30	3	0:02:50	0:00:30	0:21:30	0:59:20	3	6	
11	内間	15.11	1.87	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:02:20	0:00:30	0:24:20	0:56:30	3	6	
12	浦添市役所西	16.83	1.72	複線	高架	相対式2面2線	0:03:40	0:00:30	0:18:20	0:45:20	3	0:02:10	0:00:30	0:27:00	0:53:50	3	6	
13	真栄原	19.71	2.88	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:02:50	0:00:30	0:30:20	0:50:30	3	6	
14	普天間飛行場	21.68	1.97	複線	高架	島式2面4線	0:03:50	0:00:30	0:22:40	0:41:00	3	0:02:20	0:00:30	0:33:10	0:47:40	3	6	
15	西普天間	24.52	2.84	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:02:40	0:00:30	0:36:20	0:44:30	3	6	
16	ライカム	28.43	3.91	複線	地下	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:03:50	0:00:30	0:40:40	0:40:10	3	6	
17	胡屋十字路	30.67	2.24	複線	地下	島式1面2線	-	-	-	-	3	0:02:30	0:00:30	0:43:40	0:37:10	3	6	
18	コザ十字路	32.39	1.72	複線	地下	島式1面2線	0:08:50	0:00:30	0:32:00	0:31:40	3	0:02:00	0:00:30	0:46:10	0:34:40	3	6	
19	うるま具志川	38.14	5.75	複線	地下	島式1面2線	0:04:40	0:00:30	0:37:10	0:26:30	3	0:04:40	0:00:30	0:51:20	0:29:30	3	6	
20	石川	45.85	7.71	複線	地下	相対式2面2線	0:05:40	0:00:30	0:43:20	0:20:20	3	0:05:40	0:00:30	0:57:30	0:23:20	3	6	
21	ムーンビーチ	48.72	2.87	複線	高架	相対式2面2線	0:02:40	0:00:30	0:46:30	0:17:10	3	0:02:40	0:00:30	1:00:40	0:20:10	3	6	
22	恩納谷茶	52.04	3.32	複線	高架	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:03:30	0:00:30	1:04:40	0:16:10	3	6	
23	恩納	56.50	4.46	複線	高架	相対式2面2線	0:06:00	0:00:30	0:53:00	0:10:40	3	0:03:20	0:00:30	1:08:30	0:12:20	3	6	
24	喜瀬	67.28	10.78	複線	高架	相対式2面2線	-	-	-	-	3	0:06:40	0:00:30	1:15:40	0:05:10	3	6	
25	名護	75.60	8.32	複線	高架	島式1面2線	0:10:40	-	1:04:10	0:00:00	3	0:05:10	-	1:21:20	0:00:00	3	6	
[空港接続線]																		
9	旭橋	0.00	-	複線	地下	相対式2面2線	-	-	0:00:00	0:04:00	-	-	0:00:30	0:00:00	0:04:00	-	-	
26	那覇空港	3.88	3.88	複線	高架	島式1面2線	0:04:00	-	0:04:00	0:00:00	1.5	-	-	0:04:00	0:00:00	1.5	3	

## B. トラムトレイン

トラムトレインの駅間所要時間及びピーク時の運行本数を以下のとおり設定する。

糸満市役所～名護間の所要時間は、約 118 分 40 秒となった。

また、那覇（旭橋）～名護間の所要時間は、約 99 分 00 秒となり、沖縄県の目標値である 1 時間以内を大幅に上回った。

表 駅間所要時間及びピーク時の運行本数（トラムトレイン・うるま・国道 58 号 + 空港接続線）検討精度向上

No.	駅名	キロ程	駅間距離	単線/複線	駅構造形式	駅配線	各駅停車				運行本数
							駅間運転時分	停車時分	所要時間		
									下り	上り	
【本線】											
1	糸満市役所	0	—	複線	地下	鳥式1面2線	—	—	0:00:00	1:58:40	—
2	糸満口ターミナル	0.67	0.67	複線	地下	相対式2面2線	0:01:20	0:00:30	0:01:20	1:56:50	3
3	兼城	2.11	1.44	複線	高架	相対式2面2線	0:02:20	0:00:30	0:04:10	1:54:00	3
4	阿波根	3.21	1.1	複線	高架	相対式2面2線	0:01:30	0:00:30	0:06:10	1:52:00	3
5	豊見城	4.47	1.26	複線	高架	相対式2面2線	0:01:40	0:00:30	0:08:20	1:49:50	3
6	名嘉地	6.04	1.57	複線	高架	相対式2面2線	0:01:50	0:00:30	0:10:40	1:47:30	3
7	旧海軍司令部壕西	7.47	1.43	複線	地下	相対式2面2線	0:01:50	0:00:30	0:13:00	1:45:10	3
8	奥武山公園	9.16	1.69	複線	地下	相対式2面2線	0:02:20	0:00:30	0:15:50	1:42:20	3
9	旭橋	10.4	1.24	複線	地平	鳥式1面2線	0:02:50	0:00:30	0:19:10	1:39:00	6
10	久茂地	11.28	0.88	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:40	0:00:30	0:21:20	1:36:50	6
11	泊ふ頭	12.12	0.84	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:40	0:00:30	0:23:30	1:34:40	6
12	上之屋	12.88	0.76	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:30	0:00:30	0:25:30	1:32:40	6
13	勢理客	14.5	1.62	複線	地平	千鳥式2面2線	0:03:00	0:00:30	0:29:00	1:29:10	6
14	屋高祖	16.3	1.8	複線	地平	千鳥式2面2線	0:03:10	0:00:30	0:32:40	1:25:30	6
15	城間団地	17.4	1.1	複線	地平	千鳥式2面2線	0:02:00	0:00:30	0:35:10	1:23:00	6
16	牧港南	18.8	1.4	複線	地平	千鳥式2面2線	0:02:30	0:00:30	0:38:10	1:20:00	6
17	大謝名	19.8	1	複線	地平	千鳥式2面2線	0:02:00	0:00:30	0:40:40	1:17:30	6
18	普天間飛行場南	21.9	2.1	複線	地平	千鳥式2面2線	0:03:30	0:00:30	0:44:40	1:13:30	6
19	普天間飛行場	22.4	0.5	複線	地平	鳥式2面4線	0:01:10	0:00:30	0:46:20	1:11:50	6
20	普天間飛行場北	22.9	0.5	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:10	0:00:30	0:48:00	1:10:10	6
21	西普天間	25.24	2.34	複線	地平	千鳥式2面2線	0:04:00	0:00:30	0:52:30	1:05:40	6
22	ライカム	29.15	3.91	複線	地平	千鳥式2面2線	0:06:20	0:00:30	0:59:20	0:58:50	6
23	山里	29.6	0.45	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:10	0:00:30	1:01:00	0:57:10	6
24	誌見里	30.17	0.57	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:30	0:00:30	1:03:00	0:55:10	6
25	園田	30.63	0.46	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:00	0:00:30	1:04:30	0:53:40	6
26	胡屋南	31.02	0.39	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:00	0:00:30	1:06:00	0:52:10	6
27	胡屋十字路	31.39	0.37	複線	地平	千鳥式2面2線	0:00:50	0:00:30	1:07:20	0:50:50	6
28	住吉	32.53	1.14	複線	地平	千鳥式2面2線	0:02:10	0:00:30	1:10:00	0:48:10	6
29	コザ十字路	33.11	0.58	複線	地平	千鳥式2面2線	0:02:00	0:00:30	1:12:30	0:45:40	6
30	江州仲原	34.75	1.64	複線	地下	相対式2面2線	0:02:10	0:00:30	1:15:10	0:43:00	6
31	平良川	37.69	2.94	複線	地下	相対式2面2線	0:03:00	0:00:30	1:18:40	0:39:30	6
32	うるま具志川	38.86	1.17	複線	地下	相対式2面2線	0:01:40	0:00:30	1:20:50	0:37:20	6
33	石川	46.57	7.71	複線	地下	相対式2面2線	0:07:00	0:00:30	1:28:20	0:29:50	6
34	ムーンビーチ	49.44	2.87	複線	高架	相対式2面2線	0:03:10	0:00:30	1:32:00	0:26:10	6
35	恩納谷茶	52.76	3.32	複線	高架	相対式2面2線	0:03:40	0:00:30	1:36:10	0:22:00	6
36	恩納	57.22	4.46	複線	高架	相対式2面2線	0:04:00	0:00:30	1:40:40	0:17:30	6
37	喜瀬	68	10.78	複線	高架	相対式2面2線	0:07:40	0:00:30	1:48:50	0:09:20	6
38	許田	70.62	2.62	複線	高架	相対式2面2線	0:02:40	0:00:30	1:52:00	0:06:10	6
39	東江	75.64	5.02	複線	地平	千鳥式2面2線	0:04:20	0:00:30	1:56:50	0:01:20	6
40	名護	76.32	0.68	複線	地平	鳥式1面2線	0:01:20	0:00:30	1:58:40	0:00:00	6
【空港接続線】											
9	旭橋	0	—	複線	地平	鳥式1面2線		0:00:30	0:00:00	0:07:10	—
41	奥武山公園北	1	1	複線	地平	千鳥式2面2線	0:01:50	0:00:30	0:01:50	0:04:50	3
42	那覇空港	3.9	2.9	複線	高架	鳥式1面2線	0:04:50	0:00:30	0:07:10	0:00:00	3

・ 車両定員の設定

鉄道及びトラムトレインの車両定員を以下のとおり設定する。

沖縄都市モノレール（ゆいレール）のピーク時（8:00～9:00）の混雑率は、最混雑区間（牧志⇒美栄橋）で129%（平成28年実績値）となっている。

同じ空港アクセス機能をもつ東京モノレールは106%、大阪高速鉄道（大阪モノレール）は129%となっている（平成28年度）。

ピーク時における許容混雑率は、沖縄都市モノレール、大阪圏及び名古屋圏並みの130%を目安とする。

表 車両定員及び許容混雑率の設定

システム	車両写真	1編成定員	許容混雑率
鉄道		400人（4両編成） （46人×1両+123人×2両+112人×1両=404人≒400人） ※名古屋鉄道2200系 4両のうち1両を座席指定車とする。	130%程度
トラムトレイン		240人（3連接車） ※米国ヒューストン	130%程度

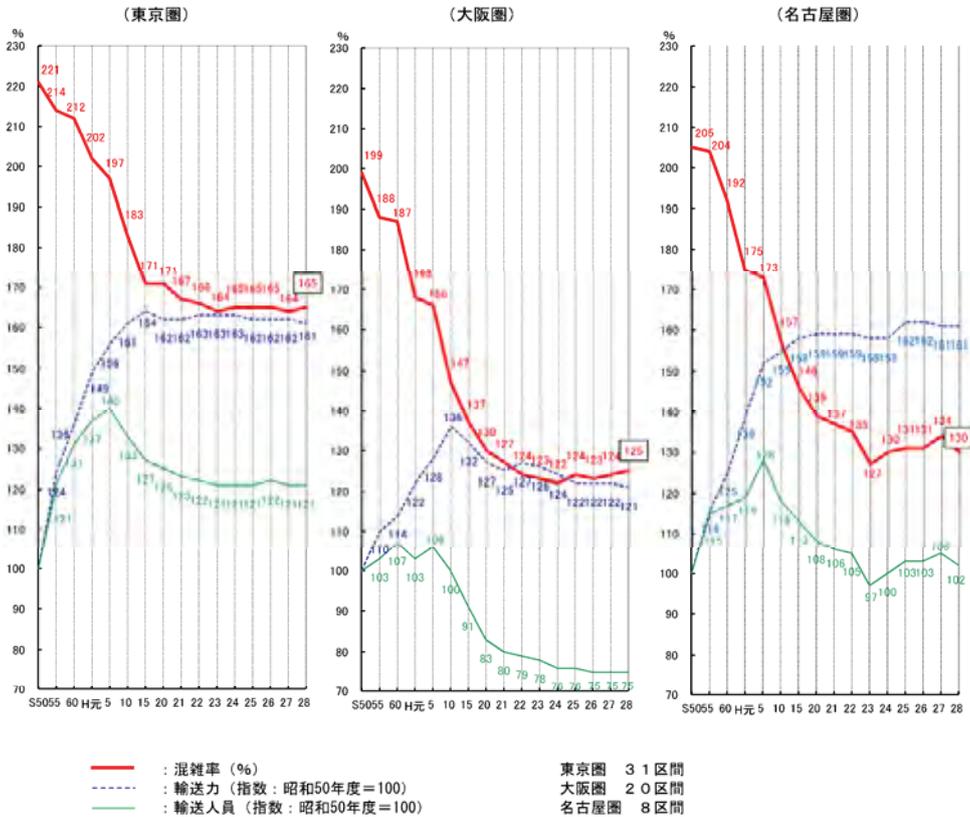


図 三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

出典：国土交通省鉄道局ホームページ  
 <<http://www.mlit.go.jp/common/001099730.pdf>>



## B. トラムトレイン

トラムトレインの全線複線の場合の運行ダイヤを以下に示す。

トラムトレインは快速列車は設定せず、糸満市役所～名護間及び那覇空港～名護間について各々各駅停車3本/時設定し、共通する旭橋～名護間は合計6本/時とした（過年度調査と同設定）。

ピーク時の運行本数を6本/時と設定しているため、団子運転（車両が隊列して運転する様子）となる可能性は低いと考えられる。

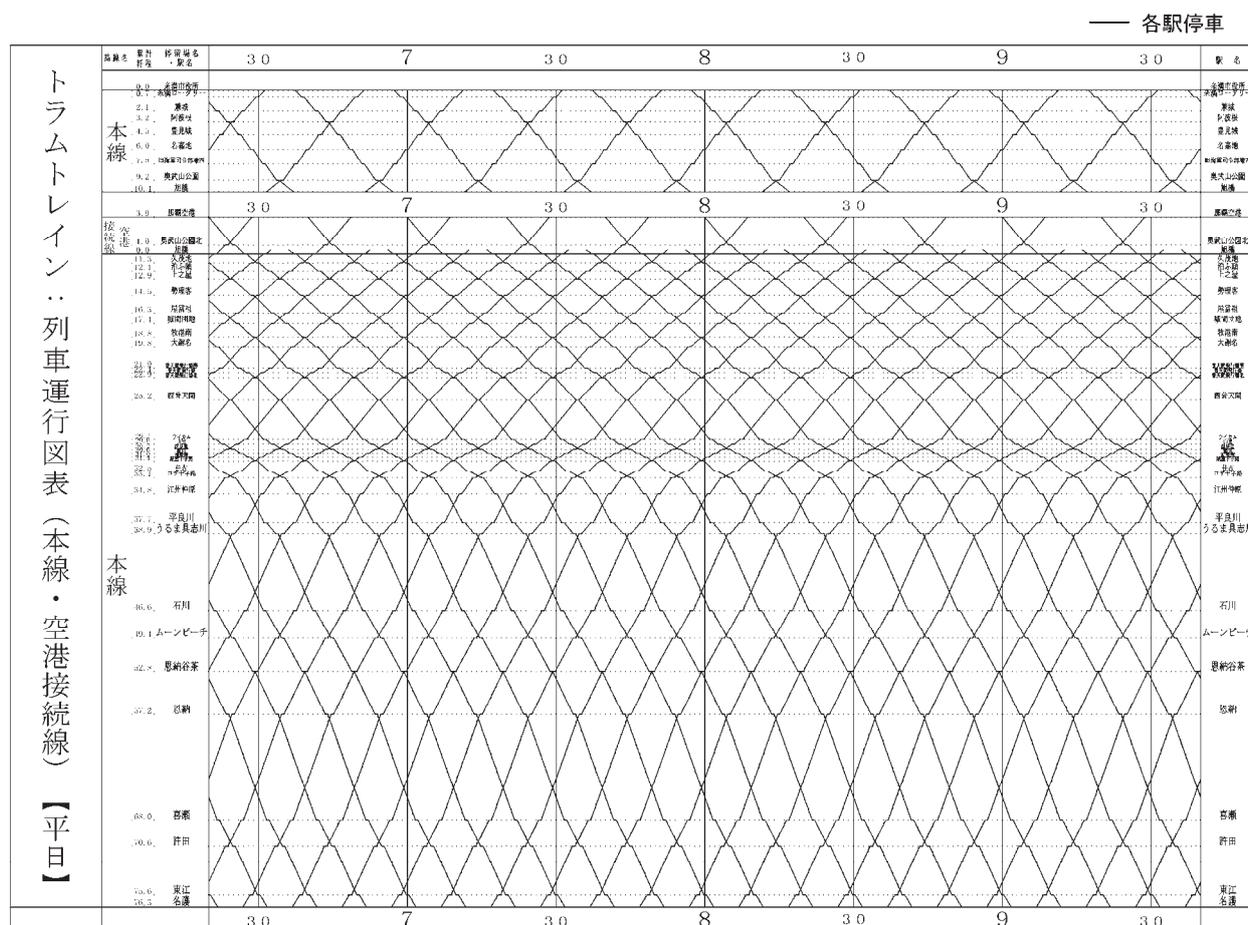


図 運行ダイヤ（トラムトレイン・全線複線案）

### 3) 所要編成数の算出

ピーク時の運行ダイヤから必要編成数を算出するとともに、定期検査や故障時等の予備編成を加えて、所要編成数の算出を行う。なお、車両の予備率は10%とし、定期検査と故障等が重なった場合を想定し最低2編成とする。

鉄道の所要編成数は18編成(72両)となり、トラムトレインについては28編成となった。なお、トラムトレインは接続タイプの車両を想定するため、両単位のカウントをしないものとする。

表 所要編成数

システム	ケース	検討区間	ルート			単複別	①必要編成数 (必要車両数)	②予備編成数 (予備車両数)	③ (=①+②) 所要編成数 (所要車両数)
			経由地	那覇～普天間	うるま～名護				
鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道330号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線案	16編成 (64両)	2編成 (8両)	18編成 (72両)
トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	うるま	国道58号	恩納 (西海岸ルート)	全線複線案	24編成	2編成	26編成

## (7) 概算事業費の算出

### 1) 概算事業費の算出方針

事業採算性の検討や費用対効果分析の前提となる概算事業費について、路線計画や駅（停留所）施設計画、車両基地計画等を踏まえ、以下の方針に基づいて検討を行う。

### 2) 工事数量の単位の設定

工事数量の算出に当たっては、土木費、軌道費、諸建物費、電気関係費、車両基地費、車両費、用地費及び総係費に分類し整理を行うものとし、費目別、細目別に工事数量の単位を設定する。

また、主たる工事費である土木費については、明かり区間・トンネル区間に区分するとともに、一般部・駅部、施工法別に区分して算出する。

表 数量単位のイメージ（鉄道）

費目	細目 1	細目 2	数量単位
土木費	明かり区間	高架橋・橋梁（一般部）	構築投影面積 m <sup>2</sup>
		高架橋・橋梁（駅部）	構築投影面積 m <sup>2</sup>
		盛土	構築体積 m <sup>3</sup>
		切土・U型擁壁	構築体積 m <sup>3</sup>
	トンネル区間	開削トンネル	掘削 m <sup>3</sup>
		シールドトンネル	延長 m
		SENS	延長 m
	山岳トンネル工法（NATM）	延長 m	
軌道費	軌道	省力化軌道	延長 m
	分岐器		基（箇所）
	車止め		基（箇所）
諸建物費	高架駅	建築仕上げ	駅（箇所）
	地下駅	建築仕上げ	駅（箇所）
	本社建物		箇所
電気関係費	変電設備		箇所
	電路設備		延長 m
	信号通信設備		延長 m
	駅設備		駅（箇所）
	昇降設備・空調・排煙設備		駅（箇所）
車両基地費	検修庫・検査設備・建物		面積 m <sup>2</sup>
車両費			両
用地費	用地買収・地上権設定・物件補償		面積 m <sup>2</sup>
総係費	調査・設計・監督		工事費に対する割合 %

### 3) 工事数量の算出

路線計画を踏まえ、工事数量の算出を行う。

### 4) 工事単価等の設定

工事単価等の設定に当たっては、最近の鉄軌道整備事例を参考にするとともに、地質条件や施工性等の当該特性を考慮する。特に、都市内では道路交通に配慮して、夜間施工となる場合が多いため、施工時間帯や近接構造物等を踏まえた単価設定を行うものとする。

また、沖縄県の経済水準を踏まえ、労働者賃金や資材価格等についても、本土と比較して調整を行うものとする。

建設工事費デフレーターを使用し、現在価格（平成 29 年度価格）に補正を行うものとする。

## 5) 概算事業費の算出

工事数量の算出及び工事単価の設定を踏まえ、概算事業費の算出を行った。

鉄道の概算事業費は約 8,060 億円となり、平成 28 年度調査と比較して約 60 億円（約 1%）縮減した。

トラムトレインの概算事業費は約 4,290 億円となり、約 110 億円（約 3%）縮減した。

コスト縮減額については複合的な要素によるものであるため一概には言えないが、コスト縮減要因としては、検討図面の精度向上により地盤線が明確となり、地下区間の縦断線形（深度）が相対的に浅くなったことが考えられる。

また、鉄道及びトラムトレインのシールドトンネルの断面を縮小したこともコスト縮減に寄与しているものと考えられる。建築限界外余裕やセグメント厚等の精査により、鉄道の外径は 10.5m から 10.0m に、トラムトレインは 9.0m から 8.7m に変更を行った。

トラムトレインの方が縮減効果が大きい理由としては、トンネル区間に占める土木費のウェイトが高いことによるものと考えられる。トンネル区間と明かり区間の単価を比較すると、鉄道は約 2 倍、一方、トラムトレインは約 3 倍である。

表 概算事業費（検討精度の向上）

システム	ケース	検討区間	ルート			検討精度 図面縮尺	路線延長	概算事業費
			経由地	那覇～普天間	うるま～名護			
鉄道	ケース 2	糸満市役所～名護 + 空港接続線	うるま	国道 330 号	恩納 (西海岸ルート)	平成 28 年度調査 1/25,000	79.38km	約 8,120 億円
						検討精度の向上 1/10,000	79.48km 【24.21km】	約 8,060 億円 (-60 億円) [-1%]
トラムトレイン	ケース 7	糸満市役所～名護 + 空港接続線	うるま	国道 58 号	恩納 (西海岸ルート)	平成 28 年度調査 1/25,000	80.10km	約 4,400 億円
						検討精度の向上 1/10,000	80.22km 【23.21km】	約 4,290 億円 (-110 億円) [-3%]

注 1) 【 】は地盤液状化の可能性のある区間の延長を示す。

注 2) 概算事業費は、10 億円単位（四捨五入）、消費税及び建設利息を含まない金額である。

注 3) 過年度調査における概算事業費は調査時に示した金額である。

注 4) [ ] は 1% 単位四捨五入で丸めている。

## (8) 支線 の路線計画の見直し

支線①（名護～沖縄美ら海水族館）については、観光や北部振興の面で重要な路線の1つであるとともに、幹線骨格軸の需要喚起につながる可能性がある。このため、観光や日常利用双方の観点から路線計画の見直しを行う。

### 1) 路線計画

#### ・ 路線計画の検討方針

支線①（名護～沖縄美ら海水族館）については、これまで速達性を重視する観点から八重岳を直線的に貫くルートとしており、車窓からの景色を楽しむことは困難である。このため、観光ルートとしての魅力を高める観点から、可能な限り西海岸沿いのルートについて検討を行う。

平成25年度調査においてトラムトレインについては、海岸沿いを走る国道449号への導入を検討していることから、本年度調査は鉄道のみ検討を行うものとする。

支線①は全線単線を基本として、中間駅については需要確保の観点から本部町内に1箇所設定を行うものとする。

#### ・ 路線計画

##### A. コントロールポイント

- 西海岸沿いについては、車窓からの景色や導入空間の確保の観点から、可能な限り国道449号の上空に導入する。
- 防災上の観点から、土砂災害危険箇所は可能な限り回避する。
- 鉄道への影響を考慮し、採石場（琉球セメント）や火薬類製造所（沖縄アンホ）の近傍は通過しない。
- ゴルフ場や大規模なホテルの敷地内は通過しない。
- 本部町の渡久地港（満名川の河口付近）は可能な限り最短で渡河する。

##### B. 路線計画の検討結果

路線計画を実施した結果、路線延長は直線ルートと比較して約4.5km長くなった。

中間駅は本部町役場（本部町渡久地付近）とし、山岳トンネル内の9km600m付近にすれ違いのための中間信号所を設置した。

本部港南部（本部町崎本部付近）から本部町浜崎付近まで国道449号沿いとなるため、西海岸の景色（サンセット）を楽しむことが可能となる。

表 鉄道・支線（全線単線案）の路線計画の検討結果

システム	ケース	検討区間	ルート		検討精度 図面縮尺	路線延長	駅数 (名護含まず)
			経由地	名護～ 沖縄美ら海水族館			
鉄道	支線①	名護～ 沖縄美ら海水族館	本部町 役場付近	直線ルート (八重岳貫通ルート)	平成24年度調査 1/25,000	15.79km (全線単線)	2駅
				西海岸沿いルート (観光ルート)	検討精度の向上 1/10,000	20.30km (全線単線)	2駅



図 鉄道・支線（全線単線案）の路線計画（航空写真版）

表 鉄道・支線（全線単線案）の駅位置・駅構造・駅配線形式等

【幹線骨格軸】

No.	駅名	平成24年度調査 (縮尺 1/25,000)		検討精度の向上 (縮尺 1/10,000)				
		累計距離 (km)	駅間距離 (km)	累計距離 (km)	駅間距離 (km)	駅構造	駅配線形式	快速 停車駅
1	糸満市役所	0	—	0	—	地下	島式1面2線	○
:	:	:	:	:	:	:	:	:
9	旭橋	10.58	1.32	10.54	1.38	地下	相対式2面2線	○
:	:	:	:	:	:	:	:	:
25	名護	75.38	8.20	75.60	8.32	高架	島式1面2線	○

【支線①】

25	名護	0	—	0	—	高架	島式1面2線	○
—	中間信号所	—	—	9.60	9.60	地下	2線	TS
27	本部	11.30	11.30	15.74	6.14	高架	単式1面1線	○
28	沖縄美ら海水族館	15.79	4.49	20.30	4.56	高架	島式1面2線	○

【駅数】2駅（名護を含まない）【信号所】1箇所（TS：テクニカルストップ）

## 2) 運行計画

### ・ 運転曲線図

支線①の運転シミュレーションの結果（運転曲線図）を以下に示す。

名護～沖縄美ら海水族館間の所要時間（各駅間 10 秒単位切り上げ、駅及び中間信号所での停車時間含まず）は、約 16 分 00 秒となった。

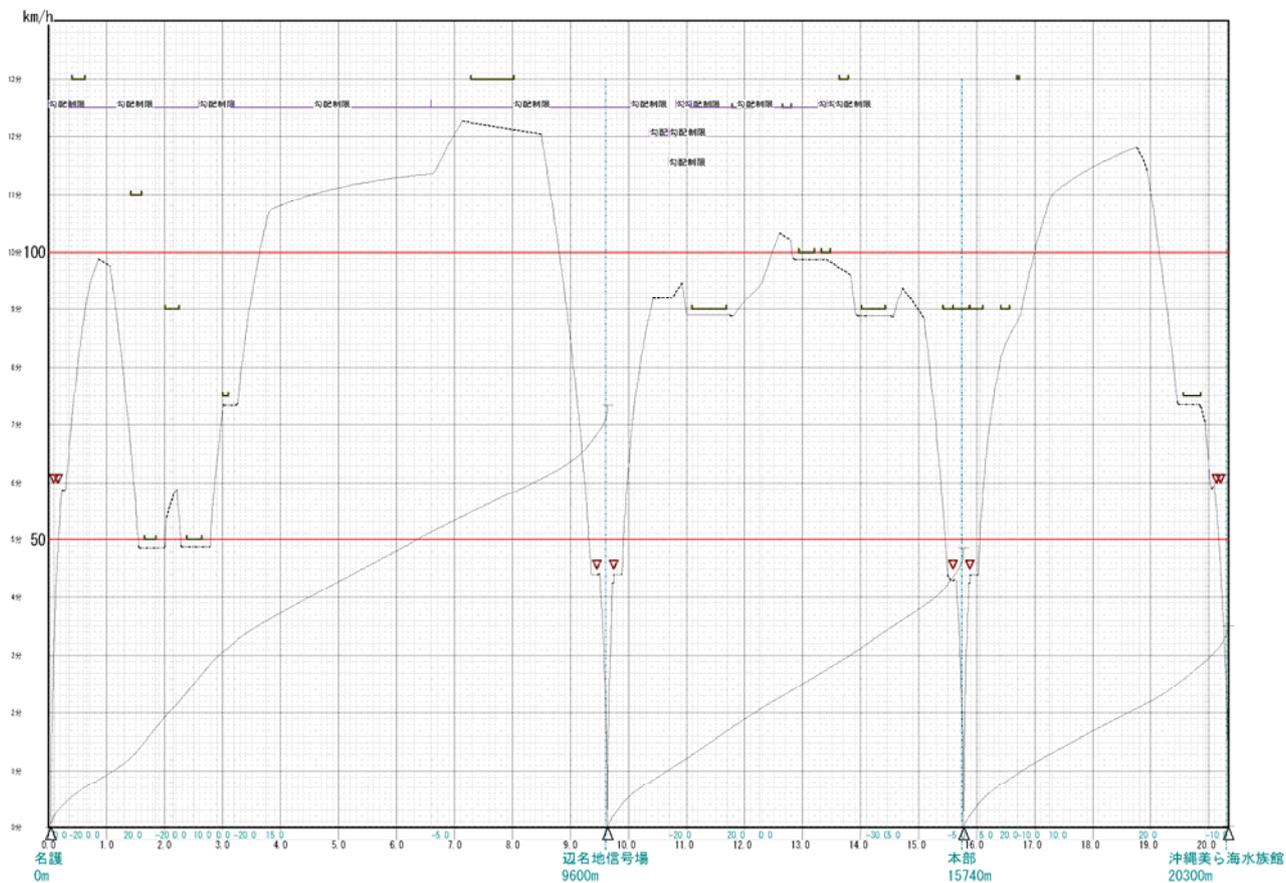


図 運転曲線図（鉄道・支線）

・ 運行ダイヤの検討

名護～沖縄美ら海水族館間を単線とした場合の運行ダイヤを以下に示す。

当該区間については快速列車は設定しないが、糸満市役所～名護間及び那覇空港～名護間を各々1.5本/時の快速列車を延長運転とする前提とした。

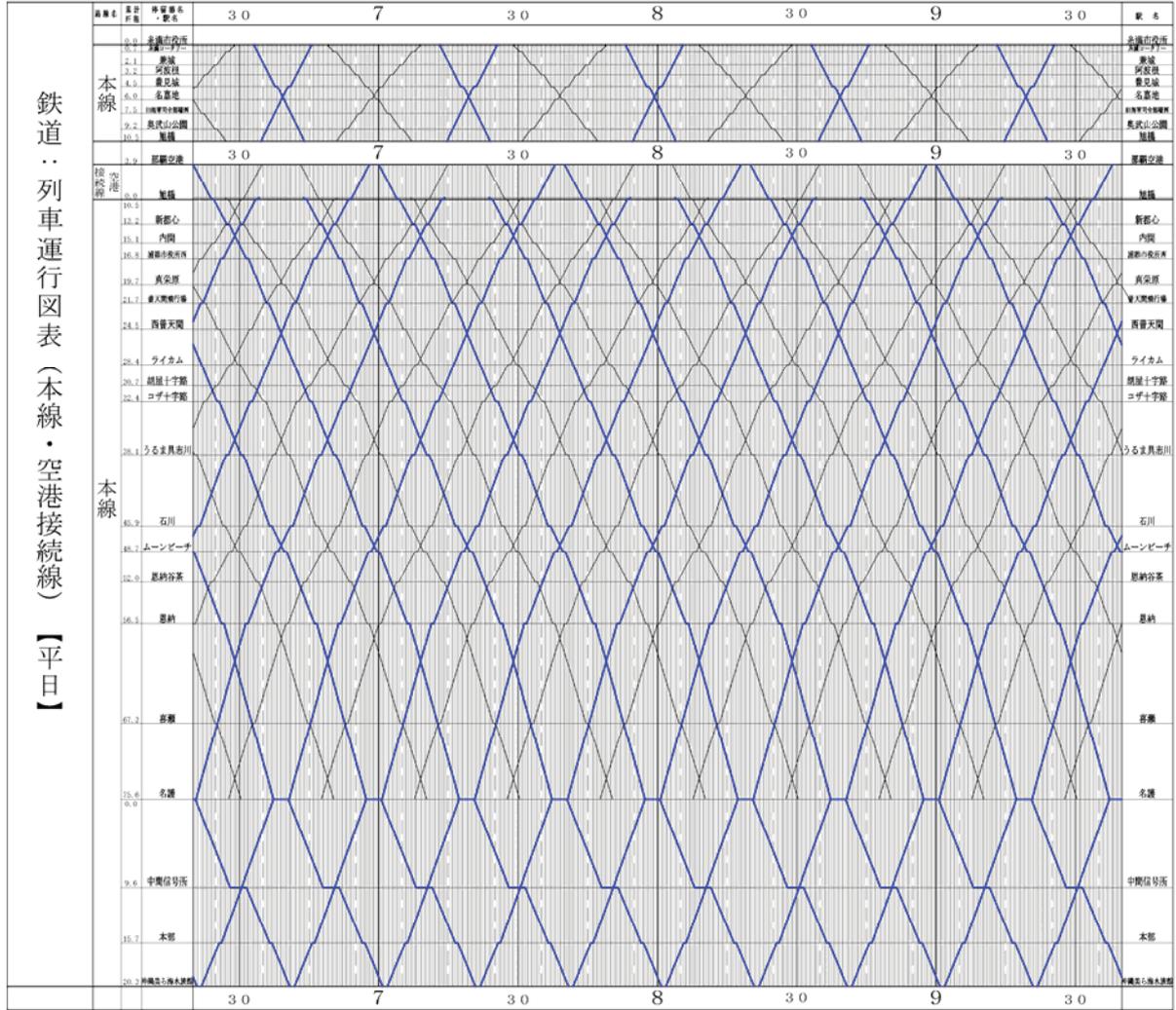


図 運行ダイヤ（鉄道・支線（全線単線案））

### 3) 概算事業費の算出

路線計画及び運行計画を踏まえ、概算事業費の算出を行った。

支線①の西海岸沿いルート of 概算事業費は約 970 億円となり、直線ルートと比較して約 190 億円増嵩したが、キロ当たり事業費では 1 億円程度低減した。

表 鉄道・支線 の概算事業費（全線単線案）

システム	ケース	検討区間	ルート		検討精度 図面縮尺	路線延長	概算事業費
			経由地	名護～ 沖縄美ら海水族館			
鉄道	支線①	名護～ 沖縄美ら海水族館	本部町 役場付近	直線ルート (八重岳貫通ルート)	平成 24 年度調査 1/25,000	15.79km (全線単線)	約 780 億円 [49 億円/km]
				西海岸沿いルート (観光ルート)	検討精度の向上 1/10,000	20.30km (全線単線)	約 970 億円 (+190 億円) [48 億円/km]

注 1) 概算事業費は、10 億円単位（四捨五入）、消費税及び建設利息を含まない金額である。

注 2) 平成 24 年度調査における概算事業費は調査時に示した金額である。