

### 2.3.2 各モデルルートの概要

#### (1) 都市交通軸・起終点・経過地の設定

都市交通軸、起終点及び経過地については、沖縄本島の均衡ある発展や将来の都市間移動需要量等を踏まえて、以下のとおり設定した。

沖縄本島地域を南北に結ぶ都市交通軸として、沿線人口や都市集積等を踏まえて、沖縄市を通過する都市交通軸を『幹線骨格軸』、読谷村を通過する都市交通軸を『幹線骨格代替軸』と設定した。

また、起終点については、沖縄本島南部は糸満市、北部は名護市と設定した。

また、『幹線骨格軸』及び『幹線骨格代替軸』に接続する支線を『支線軸』とした。

表 都市交通軸・起終点・経過地の設定

都市交通軸	起終点・経過地	代表的な想定駅
幹線骨格軸 (糸満市・名護市間)	糸満市 (起点)	糸満市役所付近
	豊見城市	旧豊見城市役所付近
	那覇市	旭橋駅・沖縄県庁付近 おもろまち駅付近
	浦添市	浦添市役所付近
	宜野湾市	普天間飛行場付近
	北中城村	ライカム交差点付近
	沖縄市	胡屋十字路付近 コザ十字路付近
	うるま市	うるま市役所付近 石川交差点付近
	恩納村	ムーンビーチ付近 恩納村役場付近
	金武町	金武中学校付近
	宜野座村	宜野座村役場付近
	名護市 (終点)	名護市役所付近
幹線骨格代替軸 (宜野湾市・恩納村間)	北谷町	北谷町役場付近
	嘉手納町	嘉手納ロータリー付近
	読谷村	伊良皆交差点付近
支線軸 (区間は右記に示す)	(那覇市) ⇒ 那覇空港 (終点)	那覇空港付近
	(名護市) ⇒ 今帰仁村	北部テーマパーク付近
	(今帰仁村) ⇒ 本部町 (終点)	本部町役場付近 沖縄美ら海水族館付近
	(那覇市) ⇒ 南風原町	兼城交差点付近
	(南風原町) ⇒ 与那原町	与那原町役場付近
	(与那原町) ⇒ 南城市 (終点)	佐敷交差点付近
(那覇市) ⇒ 八重瀬町 (終点)	東風平交差点付近	

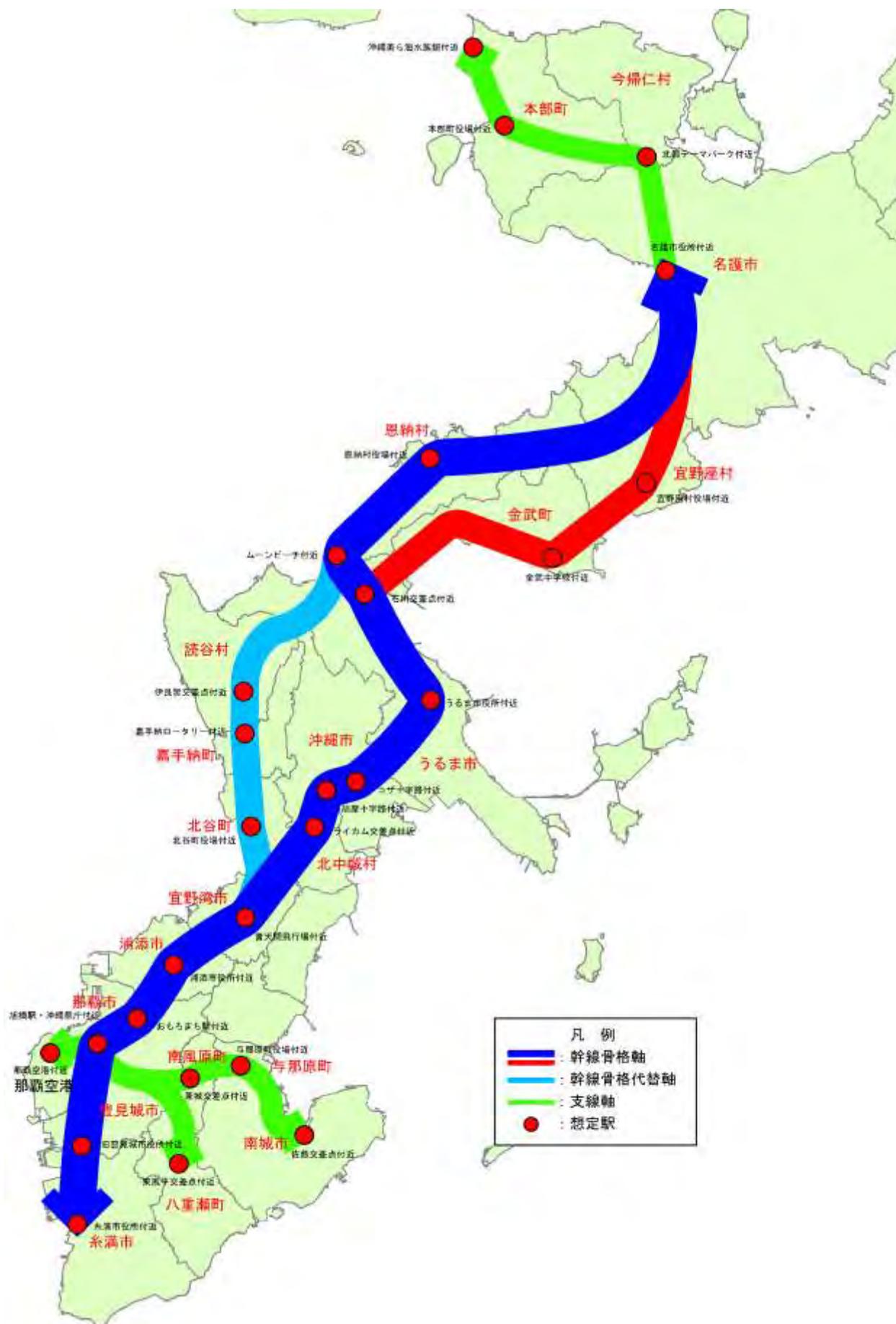


図 都市交通軸・起終点・経過地の設定

## (2) 所要時間の設定

沖縄振興計画において、『那覇と名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入』と記されていることから、本調査における新たな公共交通システムにおいては、那覇市（旭橋・沖縄県庁付近）と名護市（名護市役所付近）の所要時間を60分程度と設定した。なお、トラムトレインは、コスト削減の観点から那覇市、沖縄市及び名護市の市街地区間は併用軌道（地平構造）を前提としており、那覇～名護間60分以内を達成することは不可能であることから、参考扱いとして検討することとした。

## 第6章 県土のグランドデザインと圏域別展開

### 3 圏域別展開

#### (1) 北部圏域

##### 【展開の基本方向】

##### オ 持続可能なまちづくりの推進

##### ② 交通及び物流基盤の整備

広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー（支線）交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進します。また、沖縄美ら海水族館等の主要観光地や今後、整備が進められる大規模テーマパーク事業計画を見据えつつ、それらの交通アクセスを改善するため、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進するとともに、名護市以南における追加インターチェンジの新設など、ハンゴ道路ネットワークの拡充に向けた取組を推進し、円滑な交通ネットワークの構築を図ります。さらに、圏域内の経済活動を支える幹線道路網の形成や中南部都市圏へのアクセス性の拡充を図るため、国道58号の整備を促進するとともに、国道331号や国道449号など必要な幹線道路の整備を推進します。加えて、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進するとともに、市町村が取り組む「自転車ネットワーク計画」等の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性確保や自転車利用環境の向上を図ります。本部港については、クルーズ船受入体制の整備や物流機能の強化などハード・ソフト両面の整備を図り、本圏域の人流・物流を支える玄関口として港湾機能の強化を図ります。

出典：新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（沖縄県、令和4年5月）

### (3) 想定駅の設定方針

想定駅は、鉄軌道系の普通鉄道やスマート・リニアメトロなど、地下構造や高架構造等の専用空間を有する交通システムとトラムトレインやLRTの路面区間(以下、路面系)に分けて設定した。

鉄軌道系の想定駅は、市町村役場や学校等の公共施設や大規模商業施設、パーク&ライドやフィーダー交通等の結節点等を踏まえて設定するものとした。また、国内における既存の路線\*を参考に、中南部地域については駅間距離を2～3km程度とし、北部地域については各都市の拠点に駅を設けるものとし、駅間距離は考慮しないものとした。

\*関東において都市部(東京都～埼玉県～千葉県)と郊外部(千葉県～茨城県)の双方を通過するつくばエクスプレスでは平均駅間距離は約3.1kmで、各駅停車の表定速度は60km/h弱となっている。

表 駅間距離と表定速度(鉄軌道)

路線名	区間	営業キロ	列車種別	最高速度	停車駅数	停車駅間距離	所要時分	待避時分	走行時分	表定速度	構造
		km		km/h	駅					km	
沖縄都市モノレール	那覇空港～首里	12.9	各駅停車	65	14	0.9	27	0	27	28.7	高架
つくばエクスプレス	秋葉原～つくば	58.3	快速	130	8	7.3	45	0	45	77.7	地下・高架
	秋葉原～つくば	58.3	各駅停車	130	19	3.1	62	3	59	59.3	地下・高架
	秋葉原～守谷	37.7	各駅停車	130	14	2.7	40	0	40	56.6	地下・高架
	秋葉原～八潮	15.6	各駅停車	130	7	2.2	19	0	19	49.3	地下・高架
成田スカイアクセス	京成上野～成田空港	64.1	スカイライナー	160	3	21.4	44	0	44	87.4	地下・高架
	京成高砂～成田空港	51.4	アクセス特急	120	7	7.3	52	9	43	71.7	地下・高架
東葉高速鉄道	西船橋～東葉勝田台	16.2	各駅停車	100	8	2.0	22	0	22	44.2	地下・高架
東京メトロ東西線	東陽町～西船橋	15.0	快速	100	2	7.5	15	0	15	60.0	地下・高架
札幌市交通局東西線	新札幌～宮の沢	20.1	各駅停車	70	18	1.1	36	0	36	33.5	地下
仙台市交通局南北線	泉中央～富沢	14.8	各駅停車	75	16	0.9	27	0	27	32.9	地下・高架
福岡市交通局七隈線	橋本～天神南	12.0	各駅停車	70	15	0.8	23	0	23	31.3	地下

路面系(那覇市や沖縄市、名護市等の市街地区間、フィーダー路線)の想定駅は、きめ細かいサービスを提供するため、国内の路面電車の平均停留所間隔0.5km程度を目安とし、主要交差点に設置するものとした。

表 国内の路面電車の平均停留所間隔

事業者名	比較対象区間	区間延長	停留所数	平均停留所間隔
札幌市交通局	すすきの～すすきの	8.8km	24箇所	0.37km
函館市企業局	函館どっく前～湯の川	9.3km	22箇所	0.42km
東京都交通局	三ノ輪橋～早稲田	12.2km	29箇所	0.42km
東京急行電鉄	三軒茶屋～下高井戸	5.0km	9箇所	0.56km
江ノ島電鉄	藤沢～鎌倉	10.0km	14箇所	0.71km
豊橋鉄道	駅前～赤岩口	4.7km	12箇所	0.39km
富山地方鉄道	富山駅～南富山駅前	3.8km	14箇所	0.27km
富山地方鉄道	富山駅～岩瀬浜	7.7km	14箇所	0.55km
万葉線	高岡駅前～越ノ潟	12.8km	24箇所	0.53km
福井鉄道	田原町～越前武生	20.9km	23箇所	0.91km
京阪電気鉄道	御陵～浜大津	7.5km	6箇所	1.25km
京福電気鉄道	四条大宮～嵐山	7.2km	12箇所	0.60km
阪堺電気軌道	恵美須町～浜寺駅前	14.1km	29箇所	0.49km
岡山電気軌道	岡山駅前～東山	3.0km	9箇所	0.33km
広島電鉄	広島駅～広島宮島口	21.5km	39箇所	0.55km
伊予鉄道	JR松山駅前～道後温泉	4.1km	12箇所	0.34km
とさでん交通	高知駅前～棧橋通り5丁目	3.2km	10箇所	0.32km
筑豊電気鉄道	黒崎駅前～筑豊直方	16.0km	20箇所	0.80km
長崎電気軌道	赤迫～蛸茶屋	7.4km	22箇所	0.34km
熊本市交通局	田崎橋～健軍町	9.2km	25箇所	0.37km
鹿児島市交通局	鹿児島駅前～谷山	9.4km	23箇所	0.41km
合計(平均)		197.8km	392箇所	0.50km

※一部の事業者は鉄道区間、又は専用区間を含む。

(4) 過年度調査における各モデルルート(検討ケース)の設定

平成22年度調査から令和3年度調査まで、以下の検討ケースを設定してきた。設定に当たっては、需要規模や路線延長等により『幹線骨格軸』、『幹線骨格代替軸』又は『支線軸』に区分しており、沖縄本島中南部については『国道58号』、『パイプライン』及び『国道330号』の3つの幹線道路を導入空間とし、中部経由地として『うるま市』及び『読谷村』、北部経由地として『恩納村』及び『宜野座村』を設定してきた。

表 モデルルート(検討ケース)の設定【過年度】

都市交通軸	ケース	本線整備区間：糸満市・名護市			本線付帯路線	
		中南部導入空間	中部経由地	北部経由地		
幹線骨格軸	ケース1	パイプライン	うるま市	恩納村		
	ケース2	国道330号	うるま市	恩納村	【空港接続線】	
	ケース4	パイプライン	うるま市	恩納村	支線① 支線② 支線③	
	ケース5	パイプライン	うるま市	恩納村	空港接続線	
	ケース6	沖縄自動車道(うるま市・宜野座村経由)				
	ケース7	国道58号	うるま市	恩納村	【空港接続線】	
	ケース9	国道330号	うるま市	宜野座村	【空港接続線】	
	ケース10	国道58号	うるま市	宜野座村	【空港接続線】	
	幹線骨格代替軸	ケース3	パイプライン	読谷村	恩納村	
		ケース8	国道58号	読谷村	恩納村	
支線軸	空港接続線	那覇市・那覇空港				
	支線①	名護市・本部町				
	支線②	那覇市・南城市				
	支線③	那覇市・八重瀬町				
	支線④・④'	宜野湾市・読谷村(支線④'：宜野湾市・嘉手納町)				
	支線⑤	うるま市・宜野座村				
	支線⑥	うるま市・名護市				

注1 【 】で記載された支線は、本線(幹線骨格軸・幹線骨格代替軸)との直通運転を前提として付加した路線である。

注2 ケース2及びケース7は【支線①】を含む場合がある。



図 モデルルート（検討ケース）の設定【過年度】

### 1) 幹線骨格軸・幹線骨格代替軸

幹線骨格軸及び幹線骨格代替軸のルートの概要及び導入空間やコスト面、防災面等の観点から見た長所・短所を以下にまとめた。

**表 モデルルートの比較評価（幹線骨格軸・幹線骨格代替軸）その1**

検討区間	経由地	【検討ケース】	ルート概要及び長所・短所
糸満市役所・旭橋間	豊見城市	【全ケース】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、県道 256 号の上空を高架構造、県道 7 号の道路下を地下構造で導入するルートである。</li> <li>既成市街地であるにもかかわらず、一部区間を高架構造で導入することにより、コスト削減に寄与している。</li> <li>土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 5m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
旭橋・普天間飛行場間	パイプライン	【ケース1】【ケース3】【ケース4】【ケース5】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、国際通り、パイプライン（県道 251 号）の道路下を地下構造で、普天間飛行場を高架構造で導入するルートである。</li> <li>洪水浸水や津波浸水の影響は少ないものと考えられるが、土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。</li> </ul>
	国道 330 号	【ケース2】【ケース9】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、国際通りの道路下を地下構造で、国道 330 号の道路下を地下構造又は上空を高架構造で、普天間飛行場を高架構造で導入するルートである。</li> <li>既成市街地であるにもかかわらず、一部区間を高架構造で導入することにより、コスト削減に寄与している。</li> <li>土砂災害や洪水浸水、津波浸水の影響は少ないものと考えられる。</li> </ul>
	国道 58 号	【ケース7】【ケース8】【ケース10】	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、国道 58 号の上空を高架構造で、普天間飛行場を高架構造で導入するルートである。</li> <li>既成市街地であるにもかかわらず、大半を高架構造で導入することにより、コスト削減に寄与している。</li> <li>土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
普天間飛行場・ムーンビーチ間	うるま市	【ケース1】【ケース2】【ケース4】【ケース5】【ケース7】	<ul style="list-style-type: none"> <li>普天間飛行場付近からうるま市役所付近においては、概ね既成市街地であり、国道 330 号及び県道 75 号の道路下を地下構造で導入するルートである。また、うるま市役所付近からムーンビーチ付近にかけては、石川付近を除いて、山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>土砂災害や洪水浸水、津波浸水の影響は少ないものと考えられる。</li> </ul>
	読谷村 (幹線骨格代替軸)	【ケース3】【ケース8】	<ul style="list-style-type: none"> <li>普天間飛行場付近から嘉手納ロータリー付近においては、概ね既成市街地であり、国道 58 号の上空を高架構造で導入するルートである。また、嘉手納ロータリー付近からムーンビーチ付近にかけては、山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>既成市街地であるにもかかわらず、大半を高架構造で導入することにより、コスト削減に寄与している。</li> <li>土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
ムーンビーチ・名護間	恩納村	【ケース1】【ケース2】【ケース3】【ケース4】【ケース5】【ケース7】【ケース8】	<ul style="list-style-type: none"> <li>名護市付近は既成市街地であるが、それ以外の区間は山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、西海岸付近においては、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>

※路面系の交通システムは除く。

表 モデルルートの比較評価（幹線骨格軸・幹線骨格代替軸）その2

検討区間	経由地	【検討ケース】 ルート概要及び長所・短所
普天間飛行場・石川間	うるま市	<p>【ケース9】【ケース10】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 普天間飛行場付近からうるま市役所付近においては、概ね既成市街地であり、国道330号及び県道75号の道路下を地下構造で導入するルートである。また、うるま市役所付近からムーンビーチ付近にかけては、石川付近を除いて、山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>・ 土砂災害や洪水浸水、津波浸水の影響は少ないものと考えられる。</li> </ul>
石川・名護間	宜野座村	<p>【ケース9】【ケース10】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名護市付近は既成市街地であるが、それ以外の区間は山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>・ 洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、西海岸付近においては、最大10m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
旭橋・名護間	沖縄自動車道	<p>【ケース6】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旭橋付近から那覇IC付近、名護市付近においては既成市街地であるが、それ以外の区間は沖縄自動車道を導入空間としており、その上空を高架構造（一部トンネル構造）で導入するルートである。</li> <li>・ 沖縄自動車道の道路敷を活用する場合はコスト削減に寄与するものの、建設工事中及び開業後の道路交通への影響が大きいものと考えられる。</li> <li>・ 洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、西海岸付近においては、最大10m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>

※路面系の交通システムは除く。

## 2) 支線軸

支線軸のルートの概要及び導入空間や道路交通への影響、防災面等の観点から見た長所・短所は以下のとおり。

表 モデルルートの比較評価（支線軸）その1

検討区間	【検討ケース】【交通システム】 ルート概要及び長所・短所
旭橋・那覇空港間 (空港接続線)	<p>【ケース2】【ケース5】【ケース7】【ケース9】【ケース10】【鉄軌道系】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>旭橋付近は地下構造であるが、国道332号の上空を高架構造で導入するルートである。</li> <li>那覇空港付近を高架構造で導入することにより、コスト削減に寄与している。</li> <li>土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大5m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
名護 ・沖縄美ら海水族館間 (支線①)	<p>【ケース2】【ケース4】【ケース7】【鉄軌道系】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名護市付近は既成市街地であるが、それ以外の区間は山林や農地等であり、高架構造やトンネル構造で導入するルートである。</li> <li>洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、最大10m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>

表 モデルルートの比較評価（支線軸）その2

検討区間	【検討ケース】【交通システム】 ルート概要及び長所・短所
旭橋・佐敷間 (支線②)	<p>【ケース4】【路面系】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、国道330号、国道507号、国道329号及び国道331号の道路上に地平構造で導入するルートである。</li> <li>旭橋付近から与那原付近にかけては、自動車の交通量が多いため、路面系システム導入に伴う車線数減少により、道路交通への影響は大きいものと考えられる。</li> <li>洪水浸水や土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、最大5m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
旭橋・東風平間 (支線③)	<p>【ケース4】【路面系】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ルート沿線は概ね既成市街地であり、国道330号、国道507号、国道329号バイパス及び国道507号バイパスの道路上に地平構造で導入するルートである。</li> <li>旭橋付近から仲井真付近にかけては、自動車の交通量が多いため、路面系システム導入に伴う車線数減少により、道路交通への影響は大きいものと考えられる。</li> <li>洪水浸水や土砂災害の危険性がある地域を一部通過する。また、最大5m程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>

ケース1 (パイプライン・うるま市・恩納村)



図 ルート概要図 (ケース1 (パイプライン・うるま市・恩納村))

ケース2（330号・うるま市・恩納村）



図 ルート概要図（ケース2（国道330号・うるま市・恩納村）+空港接続線（+支線①））

ケース3 (パイプライン・読谷村・恩納村)

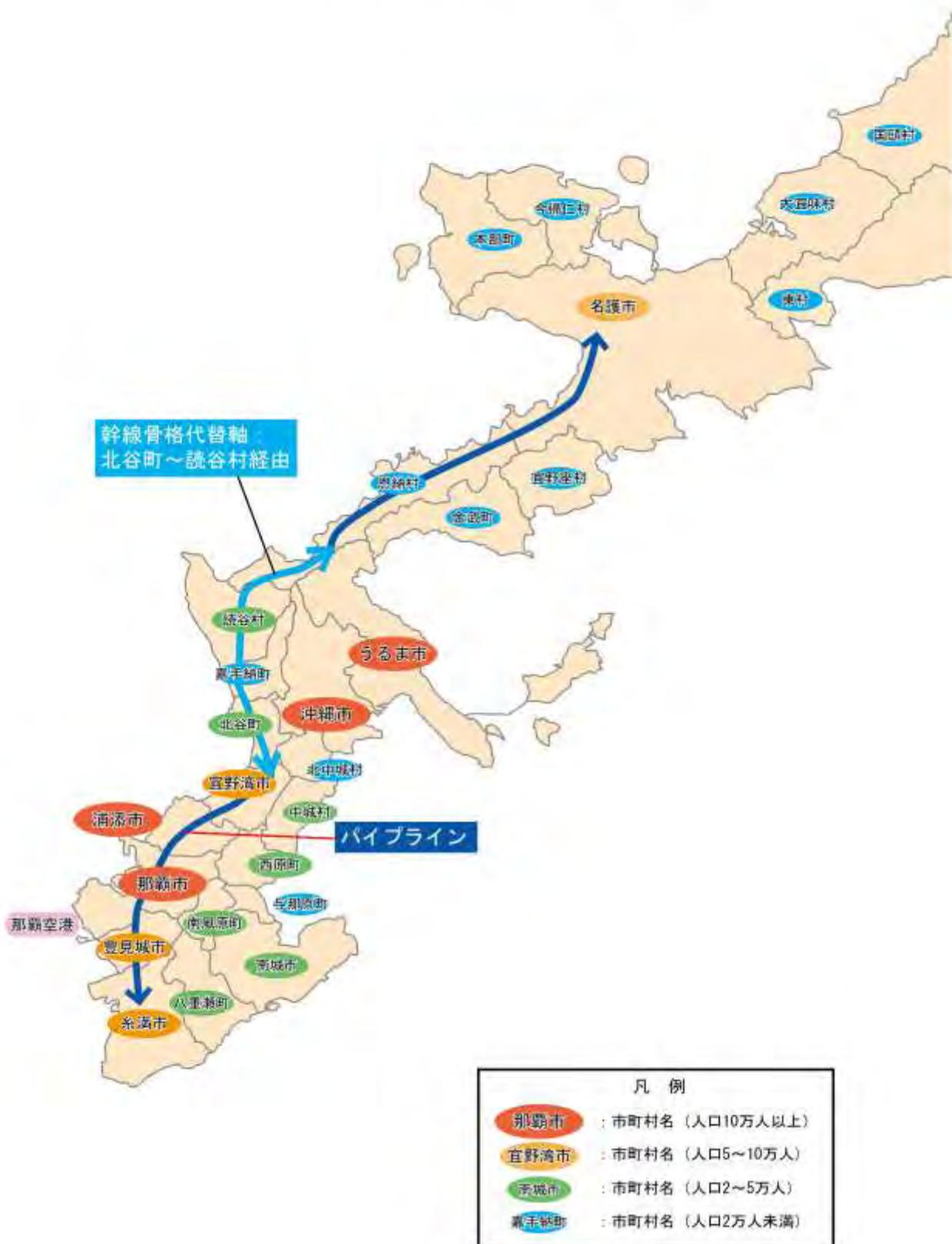


図 ルート概要図 (ケース3 (パイプライン・読谷村・恩納村))

ケース4 (パイプライン・うるま市・恩納村)

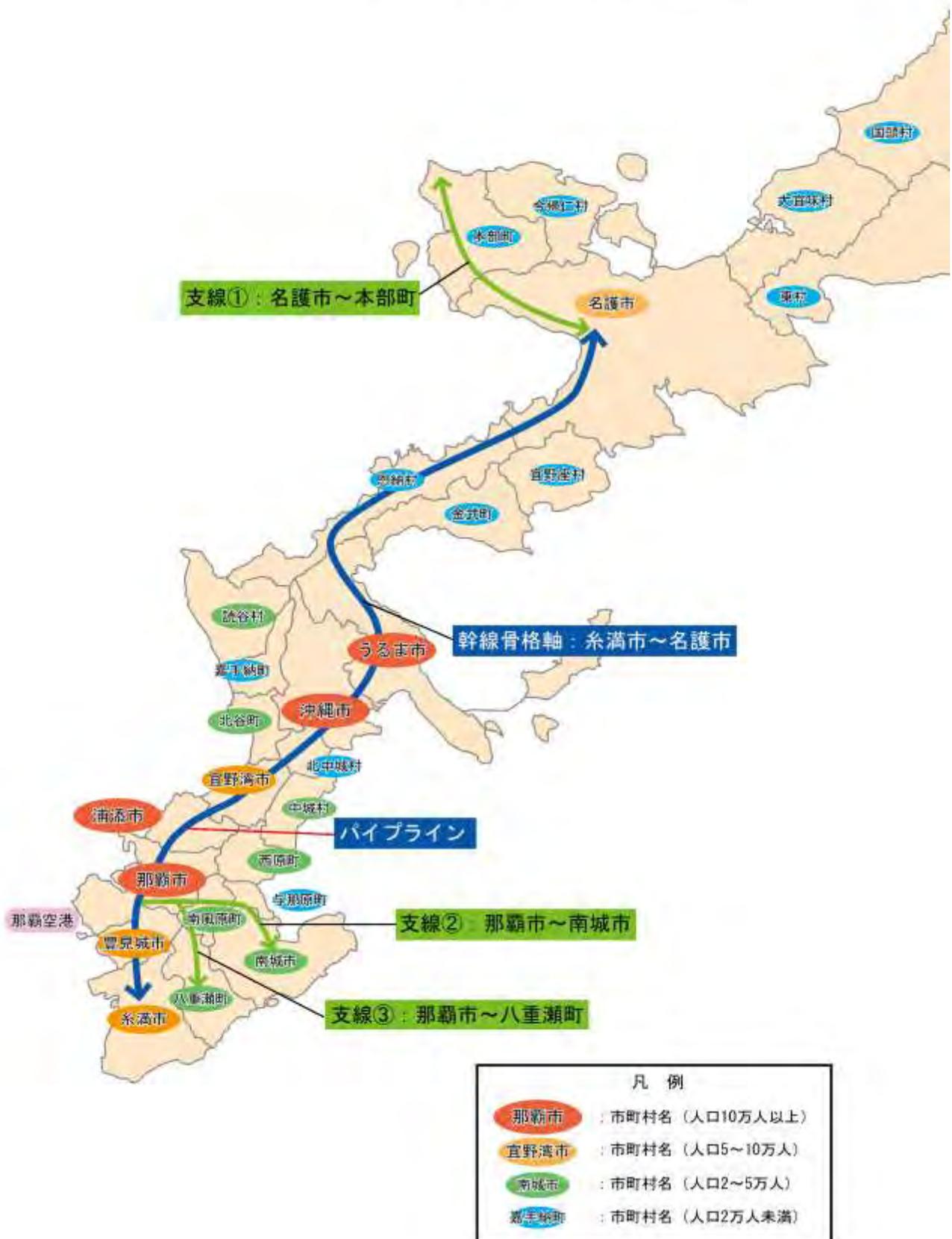


図 ルート概要図 (ケース4 (パイプライン・うるま市・恩納村) + 支線①②③)

ケース5 (パイプライン・うるま市・恩納村)

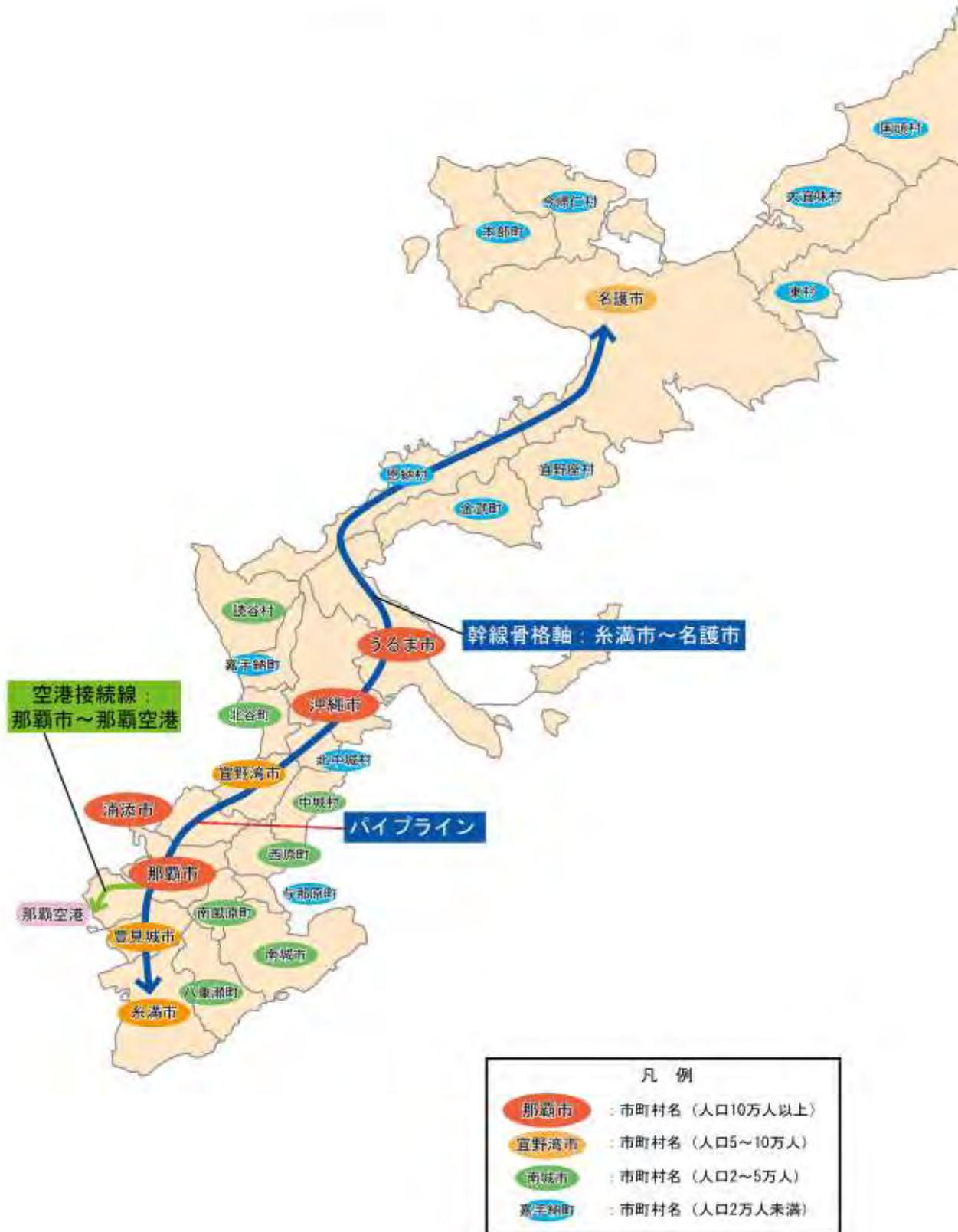


図 ルート概要図 (ケース5 (パイプライン・うるま市・恩納村) + 空港接続線)

ケース6（沖縄自動車道・うるま市・宜野座村経由）

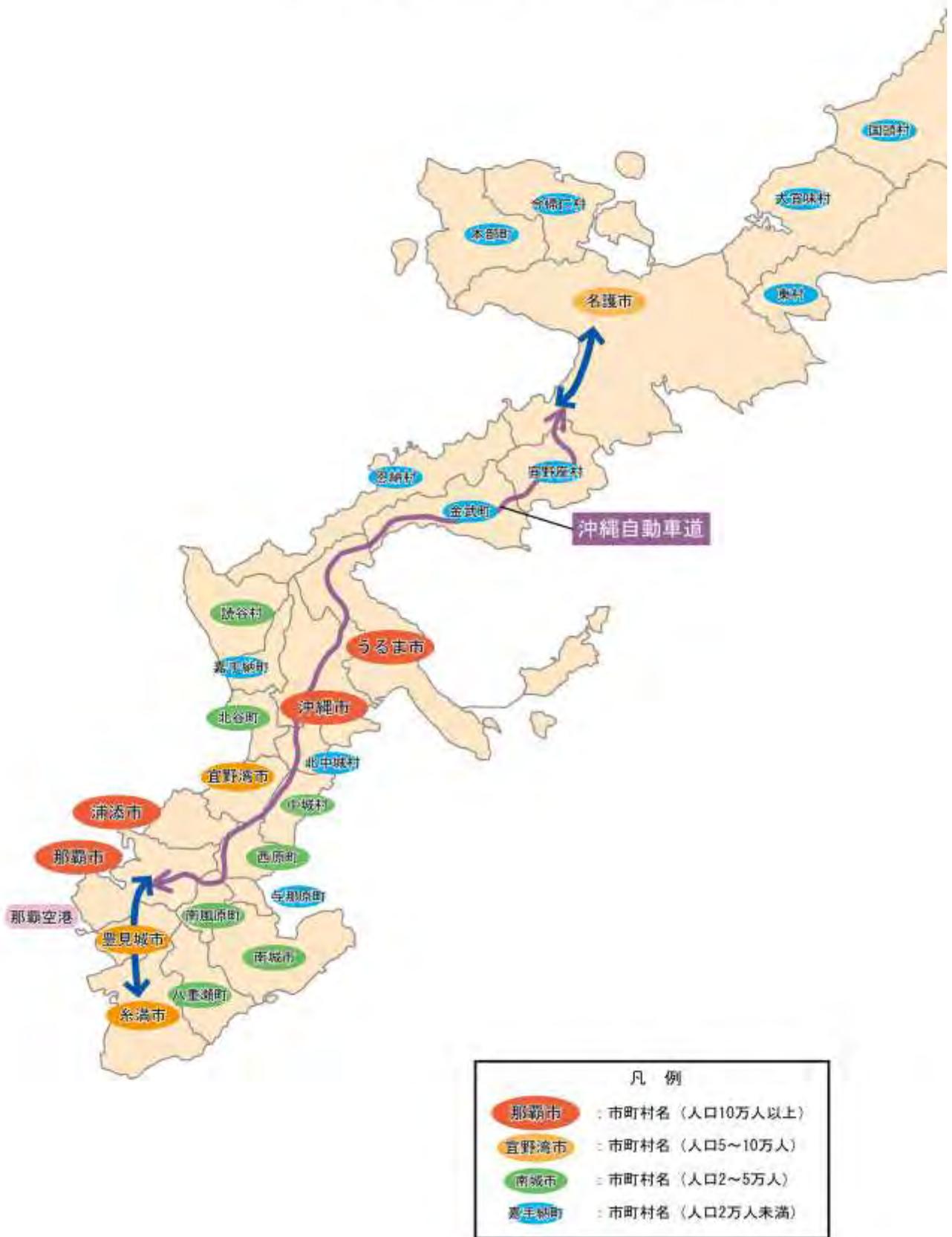


図 ルート概要図（ケース6（沖縄自動車道））

ケース7 (58号・うるま市・恩納村)



図 ルート概要図 (ケース7 (国道58号・うるま市・恩納村) + 空港接続線)

ケース8 (58号・読谷村・恩納村)

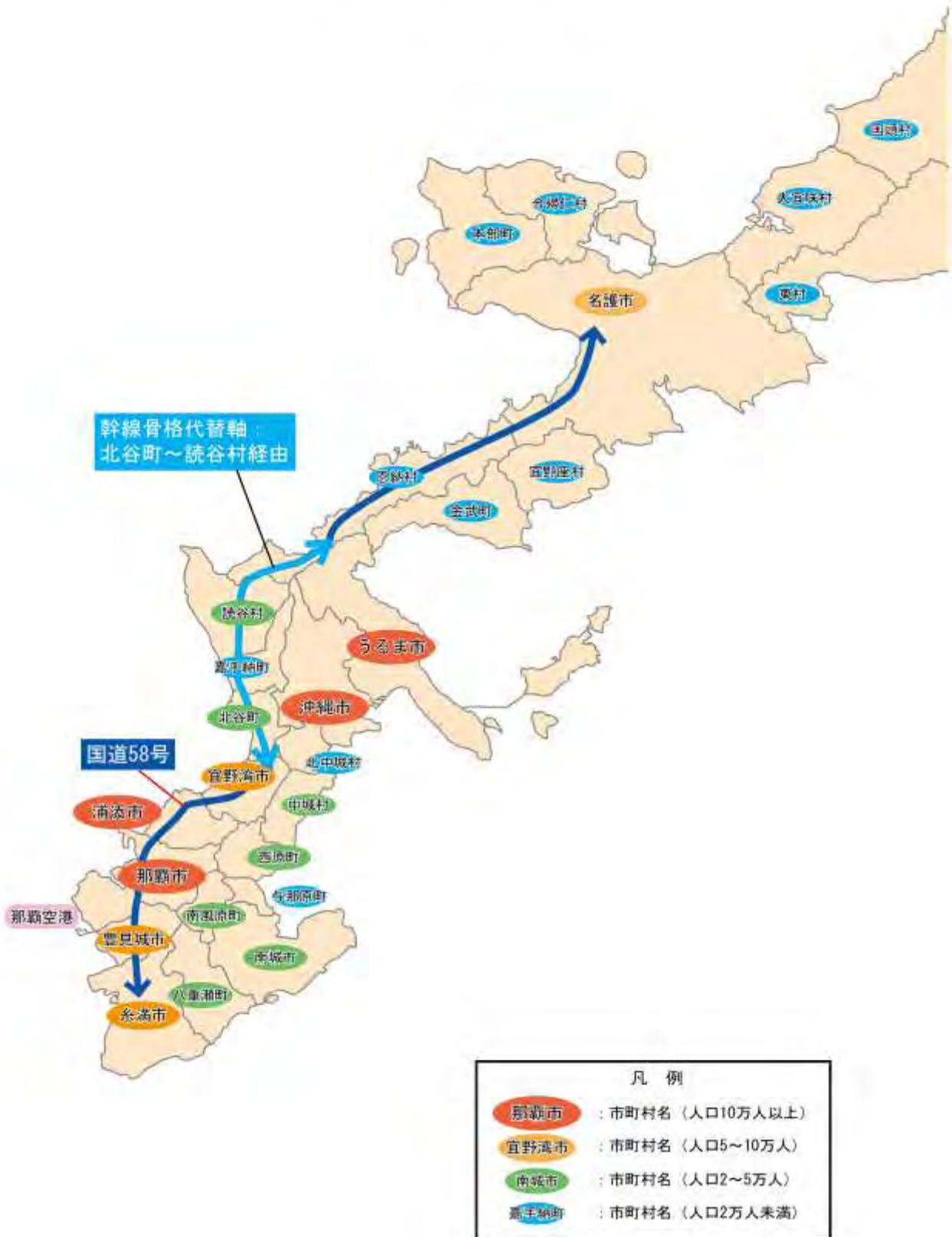


図 ルート概要図 (ケース8 (国道58号・読谷村・恩納村))

ケース9（330号・うるま市・宜野座村）



図 ルート概要図（ケース9（（国道330号・うるま市・宜野座村）+空港接続線））

ケース10（58号・うるま市・宜野座村）



図 ルート概要図（ケース10（（国道58号・うるま市・宜野座村）+空港接続線））

表 モデルルートの比較評価（支線軸）その3

検討区間	【検討ケース】[交通システム] ルート概要及び長所・短所
普天間飛行場 ・読谷バスターミナル間 (支線④)	<b>【ケース設定なし】[路面系]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルート沿線は概ね既成市街地であり、国道 58 号及び県道 6 号の道路上に地平構造で導入するルートである。</li> <li>・ 伊佐付近から伊良皆付近にかけては、自動車の交通量が多いため、路面系システム導入に伴う車線数減少により、道路交通への影響は大きいものと考えられる。</li> <li>・ 伊良皆付近から読谷バスターミナル付近においては片側 1 車線道路のため、自動車との混合交通となる。</li> <li>・ 土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
普天間飛行場 ・嘉手納ロータリー間 (支線④')	<b>【ケース設定なし】[路面系]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルート沿線は概ね既成市街地であり、国道 58 号の道路上に地平構造で導入するルートである。</li> <li>・ 伊佐付近から嘉手納ロータリー付近にかけては、自動車の交通量が多いため、路面系システム導入に伴う車線数減少により、道路交通への影響は大きいものと考えられる。</li> <li>・ 土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
石川・宜野座高校前間 (支線⑤)	<b>【ケース設定なし】[路面系]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 部分的に既成市街地を通過するルートであり、国道 329 号の道路上に地平構造で導入する。</li> <li>・ 片側 1 車線道路（石川付近を除く）のため、自動車との混合交通となる。</li> <li>・ 土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 5m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>
石川 ・名護バスターミナル間 (支線⑥)	<b>【ケース設定なし】[路面系]</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 部分的に既成市街地を通過するルートであり、国道 329 号の道路上に地平構造で導入する。</li> <li>・ 片側 1 車線道路（石川付近及び名護付近を除く）のため、自動車との混合交通となる。</li> <li>・ 土砂災害や洪水浸水の影響は少ないものと考えられるが、最大 10m 程度の津波が想定されており、津波浸水対策を講じる必要がある。</li> </ul>

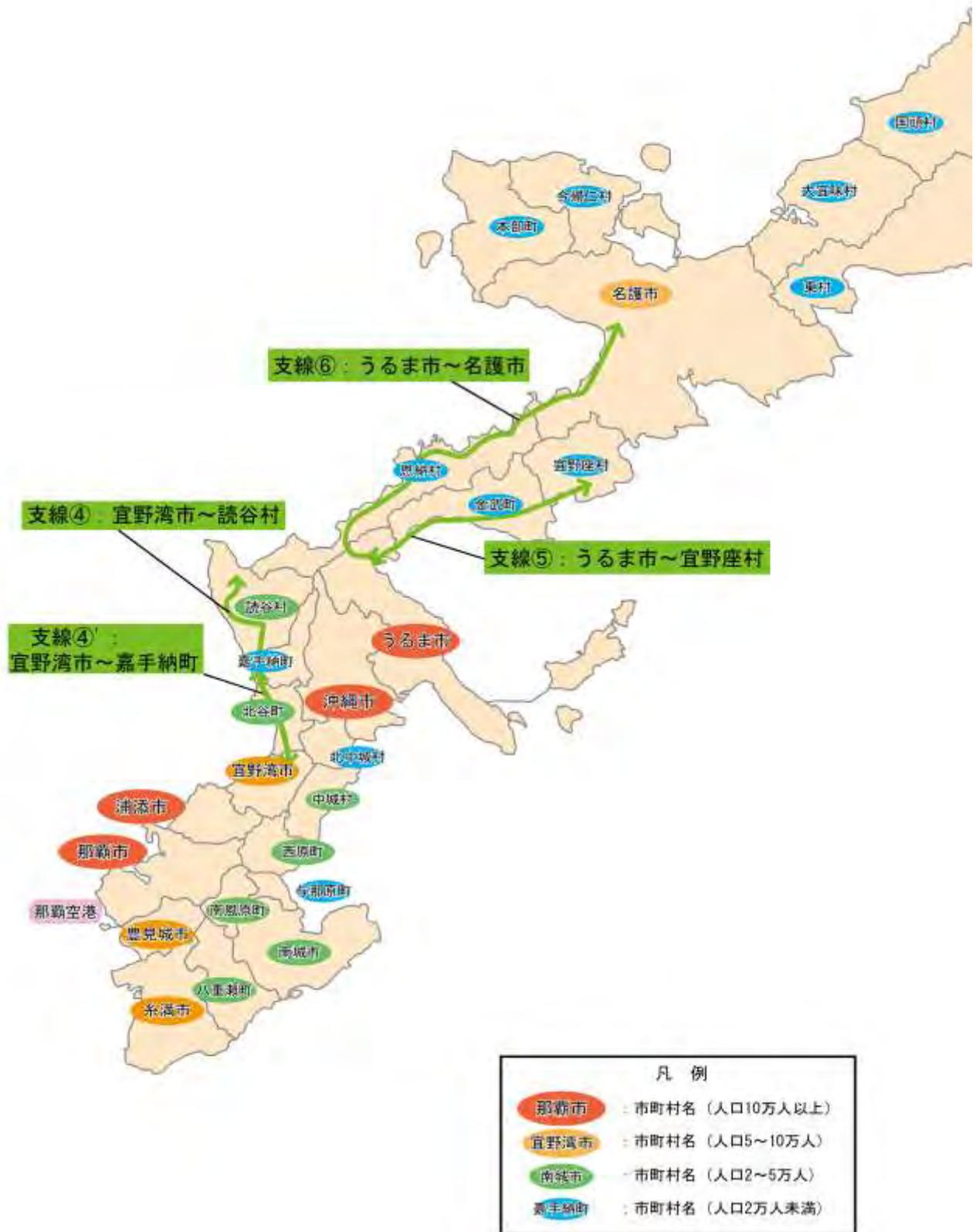


図 ルート概要図（支線④・支線④'・支線⑤・支線⑥）

**(5) 沖縄県調査におけるルートの検討**

過年度調査では糸満市～名護市間を想定して検討を行ってきたが、令和4年の沖縄振興特別措置法の改正に伴い沖縄県が新たに策定した「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（令和4年5月）」においては、「那覇から名護を1時間で結ぶ速達性、定時性等の機能を備えた鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組む」と明記されたことや、これまで沖縄県が実施してきた調査（以下、沖縄県調査）等を踏まえ、今年度調査では那覇市～名護市間のルートについても検討を行うものとする。なお、参考とする沖縄県調査においては、那覇市～名護市間を整備区間とし、宜野湾市・北谷町・うるま市・恩納村を經由したルートとしている。

本調査においては、内閣府調査において過去に検討したケース2（宜野湾市・沖縄市・うるま市・恩納村を經由したルート）の区間のうち、那覇～名護間を整備区間とした場合を想定し、ケース11として検討を行った。

**表 モデルルート（検討ケース）の設定（ケース2及び11）**

都市交通軸	ケース	検討ルート				本線付帯路線
		区間	中南部導入空間	中部経由地	北部経由地	
幹線骨格軸	ケース2	糸満～名護	国道330号	うるま市	恩納村	【空港接続線】
	ケース11	那覇～名護	国道330号	うるま市	恩納村	

ケース11 (330号・うるま市・恩納村)



図 ルート概要図(ケース11(国道330号・うるま市・恩納村))

(参考) 沖縄県調査の概要

### Ⅲ 沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画

#### 【起終点】

那覇及び名護とします。なお、今後、公共交通の利用環境改善等による利用促進が図られ、公共交通の需要が増加することも考えられることから、将来的には、鉄軌道の延伸等について、公共交通の利用状況や地域のニーズ等を踏まえ、検討していきます。

#### 【概略ルート及び経由市町村】

那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市を經由する次頁の概略計画図のルートとします。

#### 【想定する構造】

用地確保や事業費等の観点から、市街地部は道路空間、郊外部は専用用地への導入を基本とし、市街地部のうち宜野湾～北谷は高架橋で、それ以外は地下トンネル、郊外部は山岳トンネルと高架橋を想定しております。

#### 【駅位置の考え方】

駅は、周辺の立地状況（土地利用）や利用者ニーズ等から求められる機能を踏まえ、その機能を配置するために必要な用地を確保でき、かつその機能を発揮できる場所に設置することが重要となります。このため、具体的な駅位置の検討を行う計画段階においては、利用者の属性や周辺の土地利用、集客施設等の立地状況等を踏まえつつ、必要な機能及び規模について検討を行い、適正な場所を選定することが必要となります。

#### 【検討対象として想定するシステム】

那覇と名護間 60～70km を1時間で結ぶためには、最高運行速度 100km/h 以上の専用軌道を有するシステムが求められ、輸送力としては小型鉄道程度が必要となることから、今後の技術開発の動向にもよりますが、小型鉄道、モノレール、AGT、HSST、LRT（専用軌道）を想定しております。

#### 【空港接続に関する検討（計画段階）】

那覇空港への接続については、沖縄都市モノレールの経営への影響や、観光振興等の観点から、空路と都市交通の結節機能の充実の視点も踏まえつつ、幅広く検討を行うことが必要となります。

出典：鉄軌道の構想段階における計画書（沖縄県、平成30年5月）



出典：鉄軌道の構想段階における計画書（沖縄県、平成30年5月）

(6) 今年度調査の検討方針

以上を踏まえ、今年度調査においては、下記の交通システム及びケース等の組合せパターンについて検討を行うものとする。なお、ケース11については、沖縄県調査では小型鉄道等を想定していることから、代表例としてスマート・リニアメトロを選択した。

表 検討パターン一覧

検討番号	交通システム	ケース（検討ルート）				単線・ 複線	路線延長 駅数	R3 概算事業費 <sup>注1</sup> (建設キロ当たり)	
		ケース名	検討区間	中南部 導入空間	中部 経由地				北部経 由地
検討① R2-01	普通鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	全線複線	79.48km 26駅	約9,090億円 (約113億円/km)
検討② R2-01 単	普通鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	79.48km 26駅	約7,690億円 (約95億円/km)
検討③ R2-01+①	普通鉄道	ケース2 +支線①	糸満市役所～ 沖縄美ら海水族館 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	99.94km 30駅	約10,250億円 (約103億円/km)
検討④ R2-02	スマート・ リニアメトロ	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	79.48km 26駅	約7,130億円 (約89億円/km)
検討⑤ R2-02	スマート・ リニアメトロ	ケース11	旭橋～名護	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	65.06km 17駅	
検討⑥ R2-03	粘着駆動方式 小型鉄道	ケース2	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道330号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	79.48km 26駅	約7,080億円 (約89億円/km)
検討⑦ A7-02	高速AGT	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	80.22km 28駅	約6,980億円 (約86億円/km)
検討⑧ H7-02	H S S T	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	80.19km 28駅	約6,560億円 (約81億円/km)
検討⑨ T7-01	トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	全線複線	80.22km 42駅	約4,850億円 (約60億円/km)
検討⑩ T7-02	トラムトレイン	ケース7	糸満市役所～名護 +空港接続線	国道58号	宜野湾市 うるま市	恩納村	部分単線	80.22km 42駅	約3,400億円 (約42億円/km)
(参考) 沖縄県調査	小型鉄道等	C派生案	那覇市～名護市	国道330号	宜野湾市 北谷町 うるま市	恩納村	不明	67km 駅数不明	約6,100億円 (約91億円/km) ※平成26年度価格

注1 概算事業費は令和3年度価格、消費税及び建設利息を含まない金額である。

注2 マーカー部分は他の検討パターンと特に異なる箇所を示す。

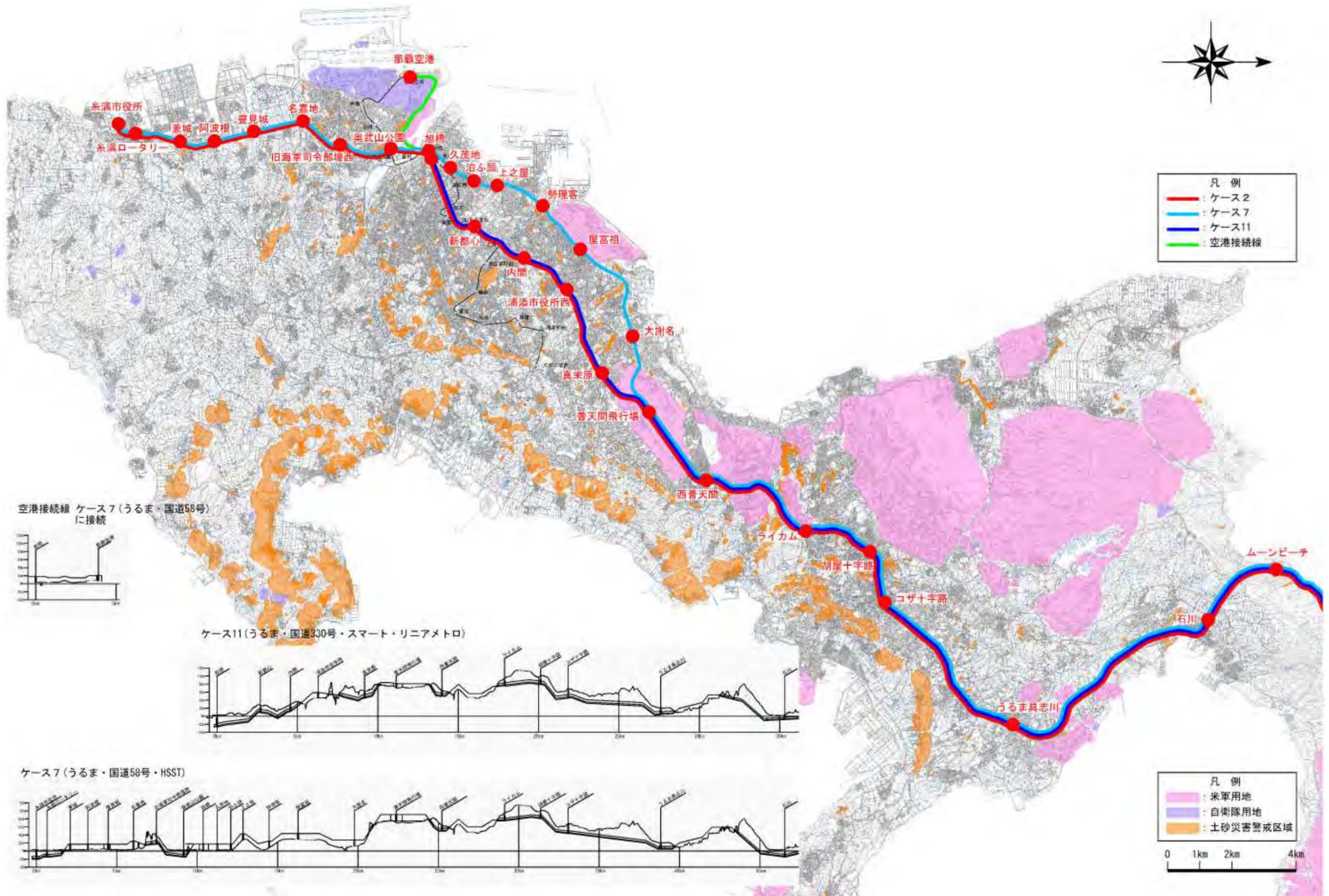


図 ルート検討図(沖縄本島中南部地域)

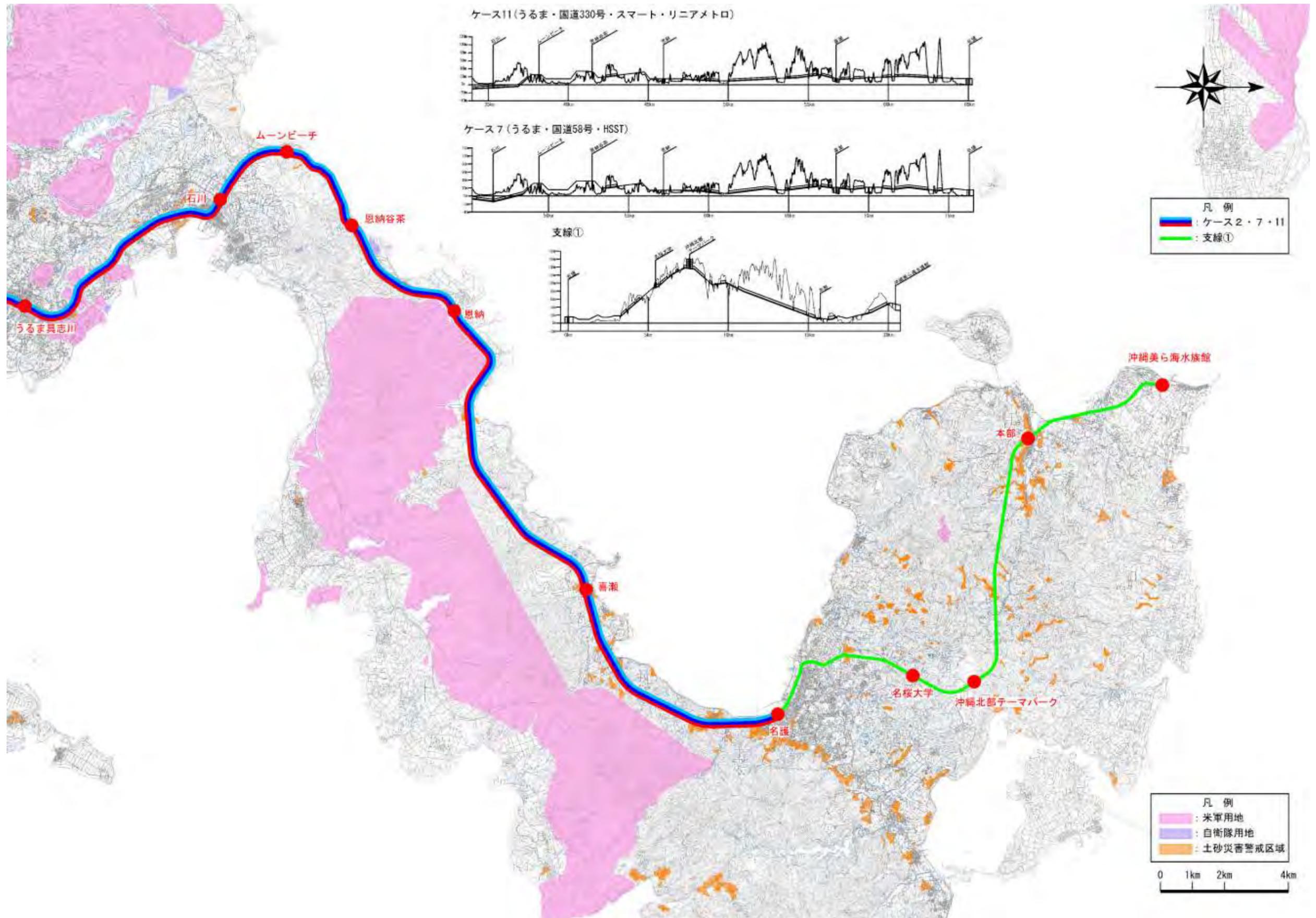


図 ルート検討図(沖縄本島北部地域)

表 モデルルート（検討ケース）の設定【過年度・今年度】

都市交通軸 ケース		検討ルート				本線付帯路線	
		区間	中南部導入空間	中部経由地	北部経由地		
幹線骨格軸	ケース1	糸満～名護	パイプライン	うるま市	恩納村		
	ケース2	糸満～名護	国道330号	うるま市	恩納村	【空港接続線】	
	ケース4	糸満～名護	パイプライン	うるま市	恩納村	支線① 支線② 支線③	
	ケース5	糸満～名護	パイプライン	うるま市	恩納村	空港接続線	
	ケース6	糸満～名護	沖縄自動車道（うるま市・宜野座村経由）				
	ケース7	糸満～名護	国道58号	うるま市	恩納村	【空港接続線】	
	ケース9	糸満～名護	国道330号	うるま市	宜野座村	【空港接続線】	
	ケース10	糸満～名護	国道58号	うるま市	宜野座村	【空港接続線】	
	ケース11	那覇～名護	国道330号	うるま市	恩納村		
	幹線骨格代替軸	ケース3	糸満～名護	パイプライン	読谷村	恩納村	
		ケース8	糸満～名護	国道58号	読谷村	恩納村	
支線軸	空港接続線	那覇市・那覇空港					
	支線①	名護市・本部町					
	支線②	那覇市・南城市					
	支線③	那覇市・八重瀬町					
	支線④・④'	宜野湾市・読谷村（支線④'：宜野湾市・嘉手納町）					
	支線⑤	うるま市・宜野座村					
	支線⑥	うるま市・名護市					

注1【 】で記載された支線は、本線（幹線骨格軸・幹線骨格代替軸）との直通運転を前提として付加した路線である。

注2 ケース2及びケース7は【支線①】を含む場合がある。



図 モデルルート（検討ケース）の設定【過年度・今年度】

### 2.3.3 各モデルルートの精査

#### (1) モデルルートの実状の把握

モデルルートの実状を把握するため、以下に示すとおり現地視察を実施した。

##### ① 視察日

2023年1月18日（水）・19日（木）2日間

##### ② 視察ルート

- ・モデルルート 幹線骨格軸（ケース2）国道330号・うるま市・恩納村経由
- ・モデルルート 幹線骨格軸（ケース7）国道58号・うるま市・恩納村経由
- ・モデルルート 幹線骨格代替軸（ケース8）国道58号・読谷村・恩納村経由
- ・モデルルート 支線軸（支線①）名護市・本部町
- ・沖縄県ルート 国道330号・北谷町経由・うるま市・恩納村経由



図 モデルルートと視察ルート