2.3　各モデルルート等の精査

過年度に内閣府調査において検討したモデルルートや交通システムについて、モデルルート及び駅位置について精査を行った。

2.3.1　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

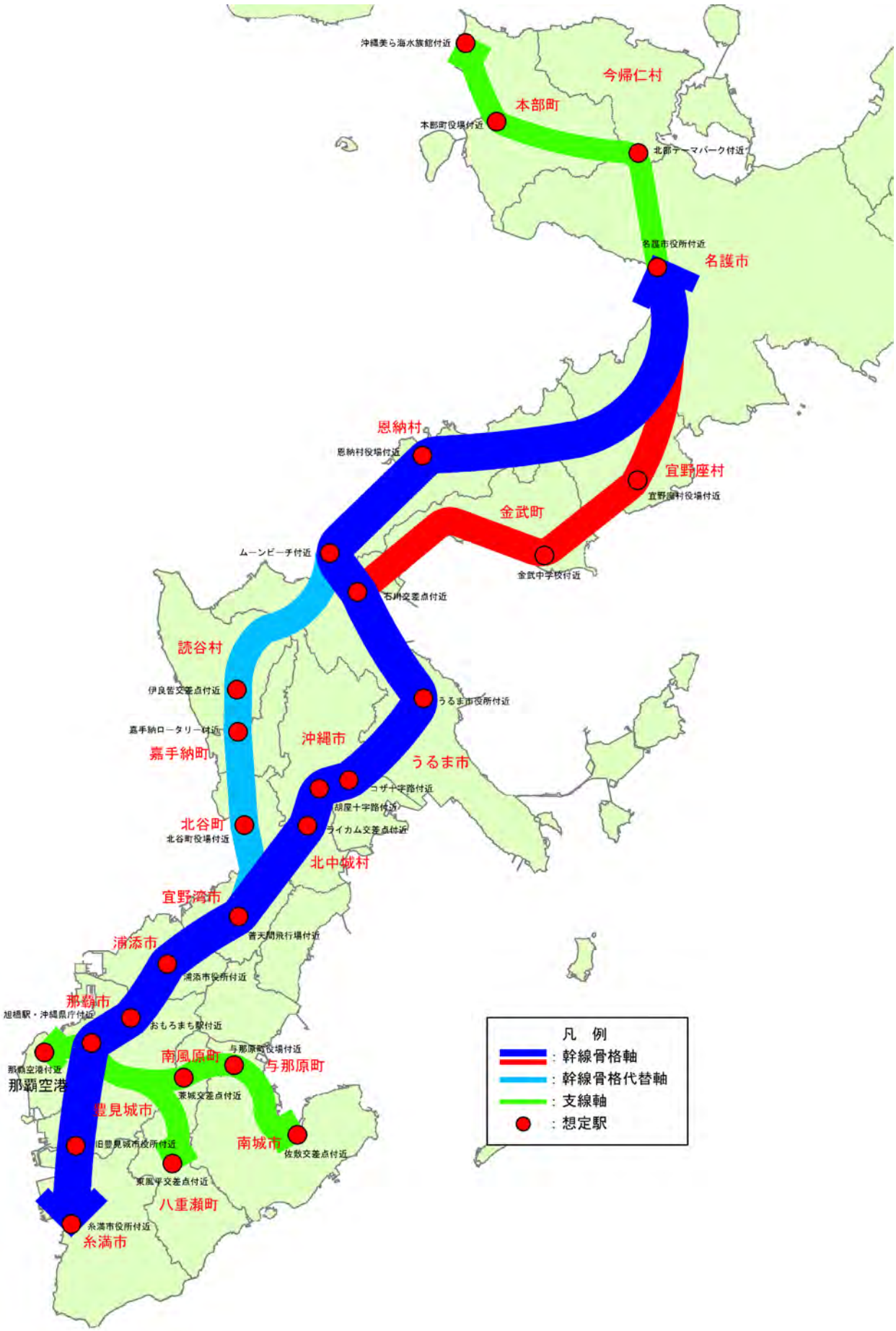


図　都市交通軸・起終点・経過地の設定

(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、コスト縮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 60 分以内を達成することは不可能であることから、前述のとおり検討対象外とした。

(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。

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。

＊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。

(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４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		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

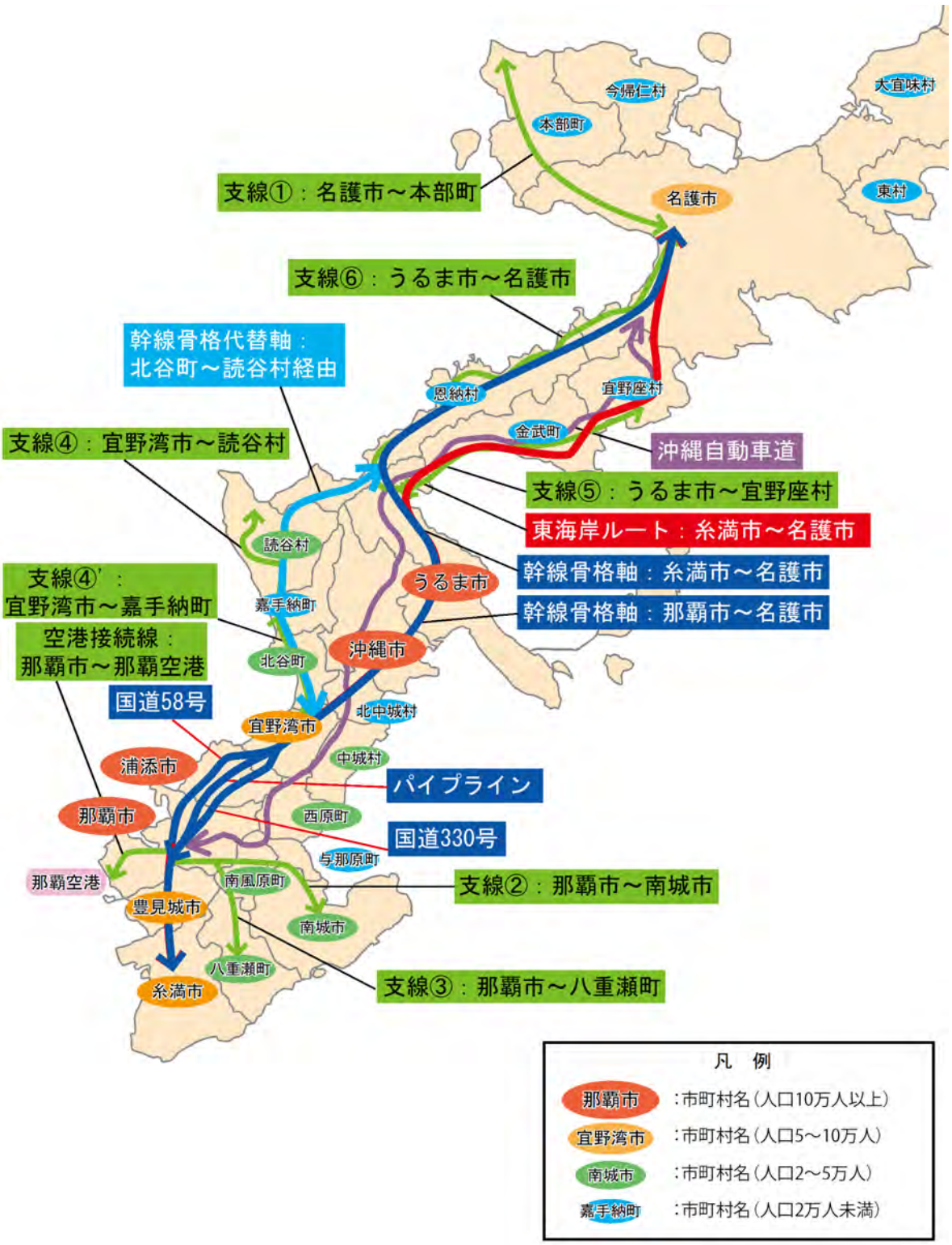


図　モデルルート（検討ケース）の設定【過年度】

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	豊見城市	【ケース 11 以外のケース】 ・ 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。 ・ 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、コスト縮減に寄与している。 ・ 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。
旭橋～普天間飛行場	パイプライン	【ケース１】【ケース３】【ケース４】【ケース５】 ・ 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。 ・ 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。
	国道 330 号	【ケース２】【ケース９】【ケース 11】 ・ 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。 ・ 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、コスト縮減に寄与している。 ・ 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。
	国道 58 号	【ケース７】【ケース８】【ケース 10】 ・ 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。 ・ 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、コスト縮減に寄与している。 ・ 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。
普天間飛行場～ムーンビーチ	うるま市	【ケース１】【ケース２】【ケース４】【ケース５】【ケース７】【ケース 11】 ・ 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。 ・ 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。
	読谷村 （幹線骨格代替軸）	【ケース３】【ケース８】 ・ 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。 ・ 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、コスト縮減に寄与している。 ・ 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。
ムーンビーチ～名護	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】【ケース 11】 ・ 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。 ・ 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。

※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	うるま市	【ケース９】【ケース 10】 ・ 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。 ・ 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。
石川～名護	宜野座村	【ケース９】【ケース 10】 ・ 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。 ・ 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。
旭橋～名護	沖縄自動車道	【ケース６】 ・ 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。 ・ 沖縄自動車道の道路敷を活用する場合はコスト縮減に寄与するものの、建設工事期間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。 ・ 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。

※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 （空港接続線）	【ケース２】【ケース５】【ケース７】【ケース９】【ケース１０】［鉄軌道系］ ・ 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。 ・ 那覇空港付近を高架構造で導入することにより、コスト縮減に寄与している。 ・ 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。
名護 ～沖縄美ら海水族館 （支線①）	【ケース２】【ケース４】【ケース７】［鉄軌道系］ ・ 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。 ・ 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。

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 （支線②）	【ケース４】［路面系］ ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
旭橋～東風平 （支線③）	【ケース４】［路面系］ ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。

ケース１（パイプライン・うるま市・恩納村）

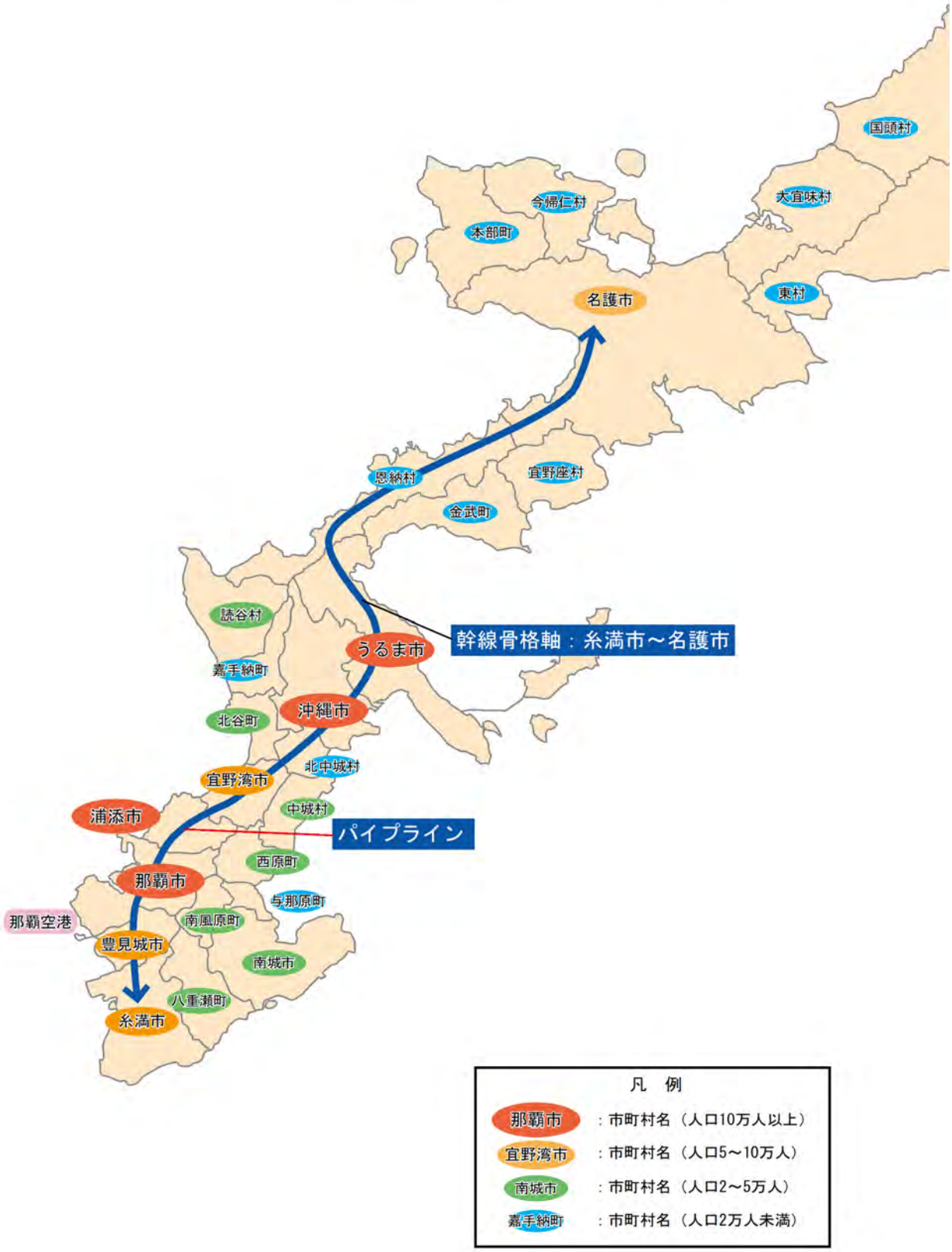


図　ルート概要図（ケース１（パイプライン・うるま市・恩納村））

ケース２（３３０号・うるま市・恩納村）

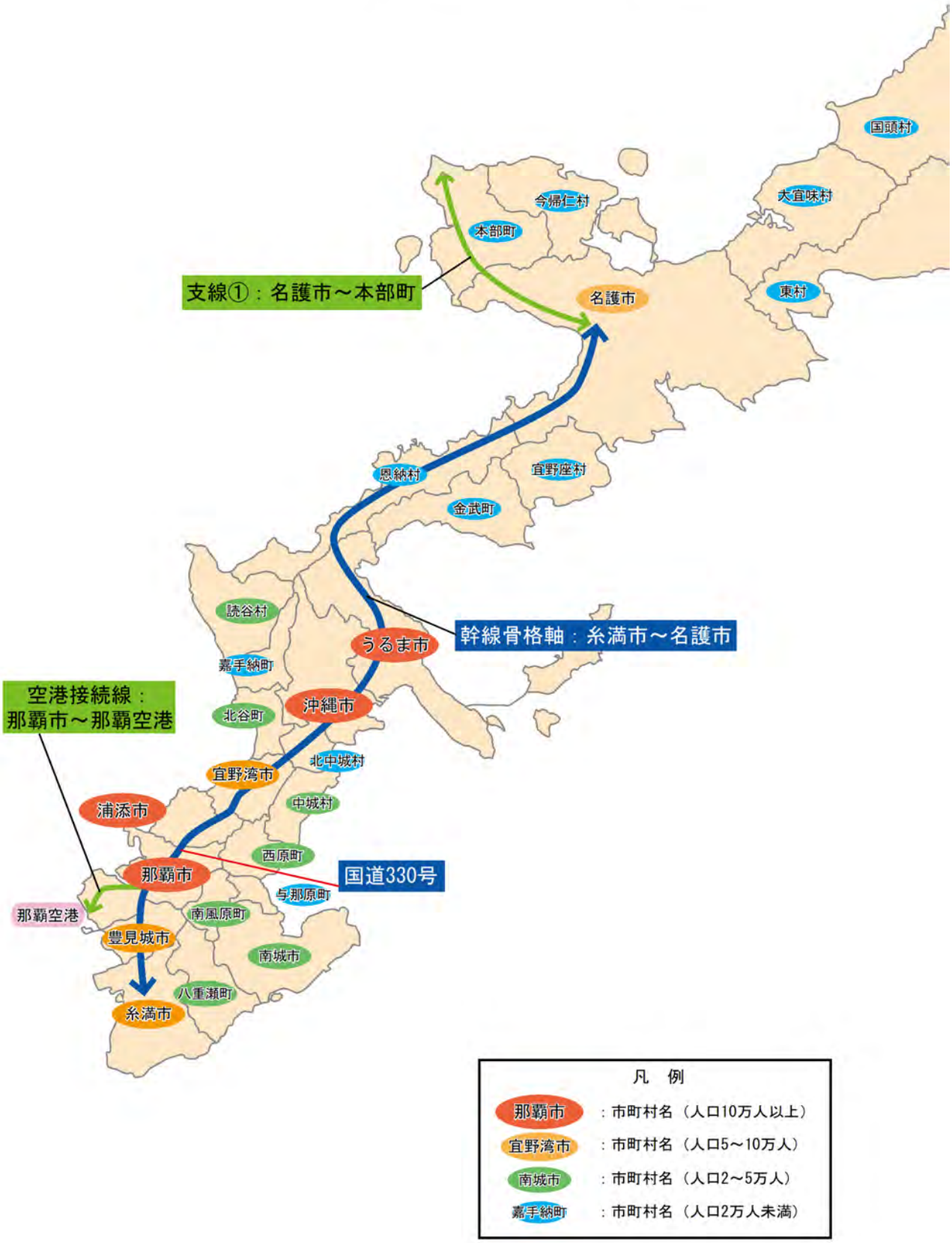


図　ルート概要図（ケース２（国道 330 号・うるま市・恩納村）＋空港接続線（＋支線①））

ケース３（パイプライン・読谷村・恩納村）

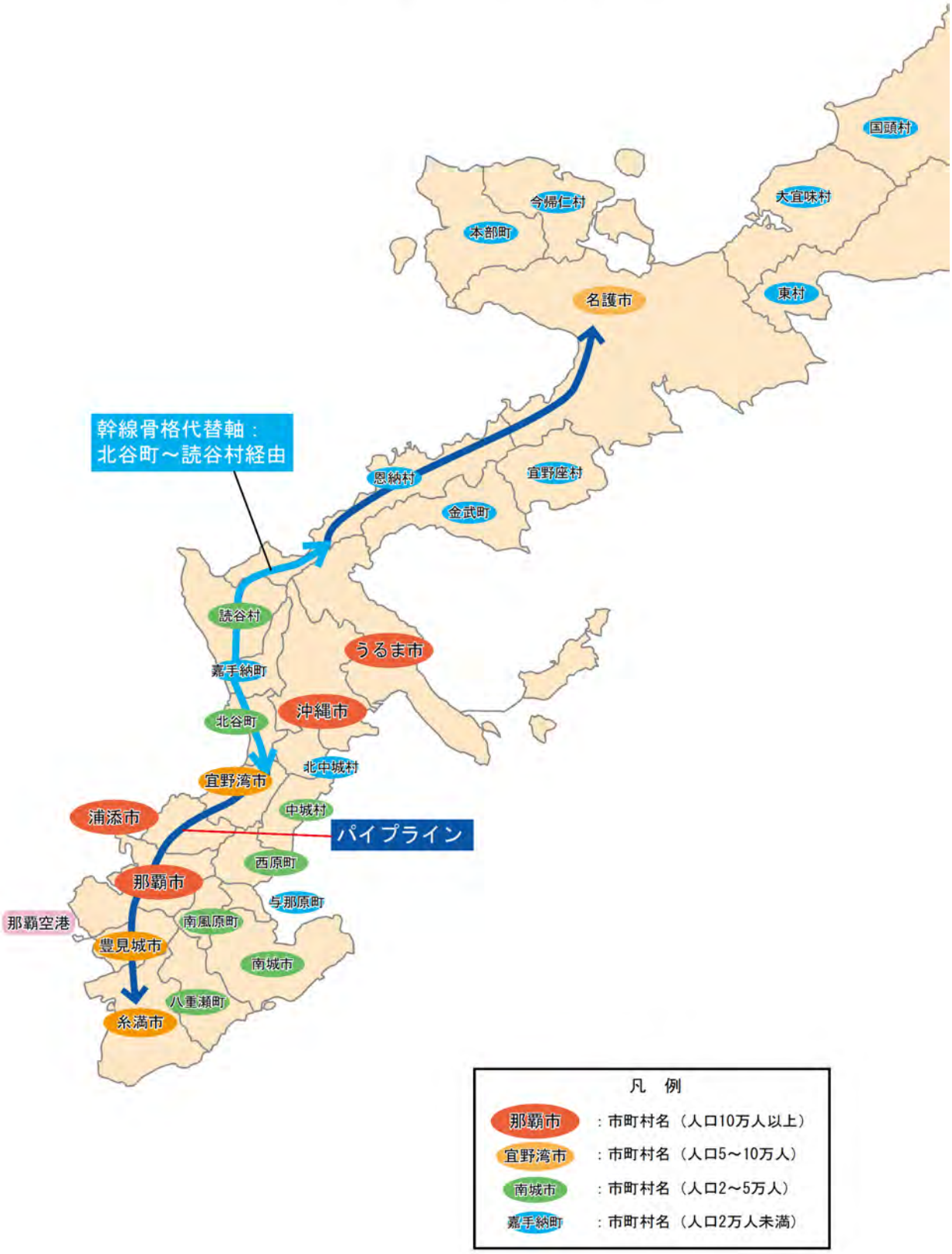


図　ルート概要図（ケース３（パイプライン・読谷村・恩納村））

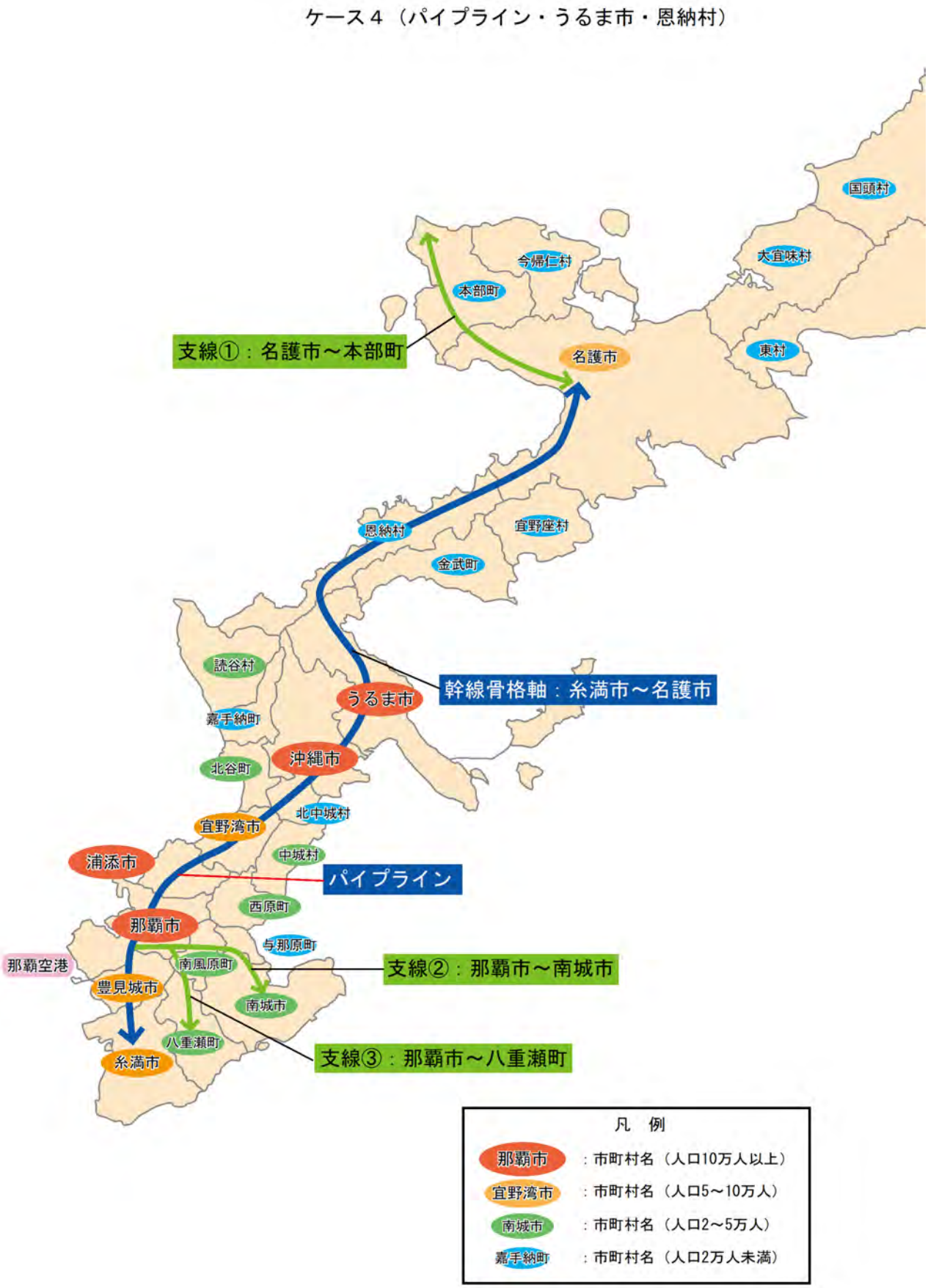


図　ルート概要図（ケース４（（パイプライン・うるま市・恩納村）＋支線①②③））

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）

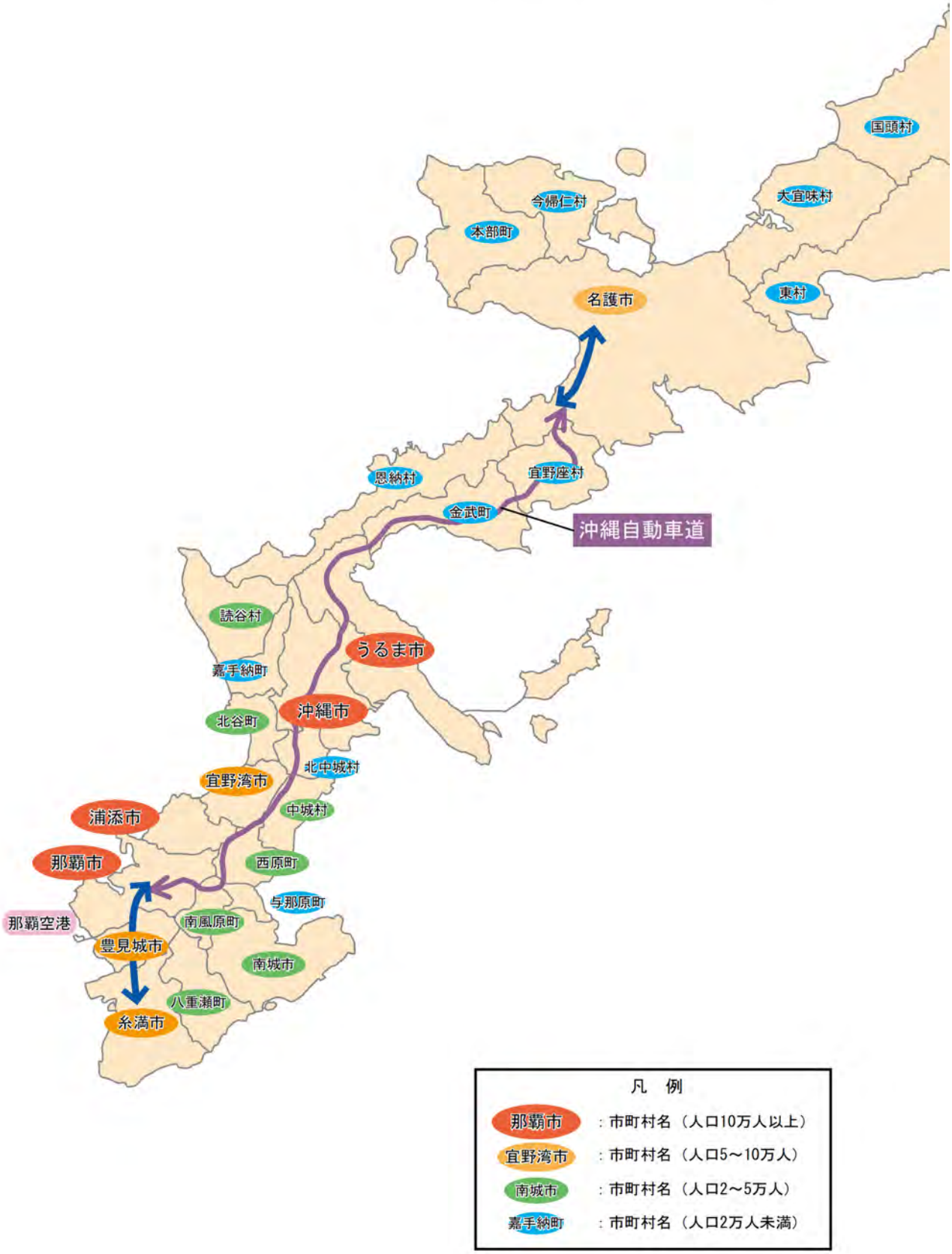


図　ルート概要図（ケース６（沖縄自動車道））

ケース７（５８号・うるま市・恩納村）

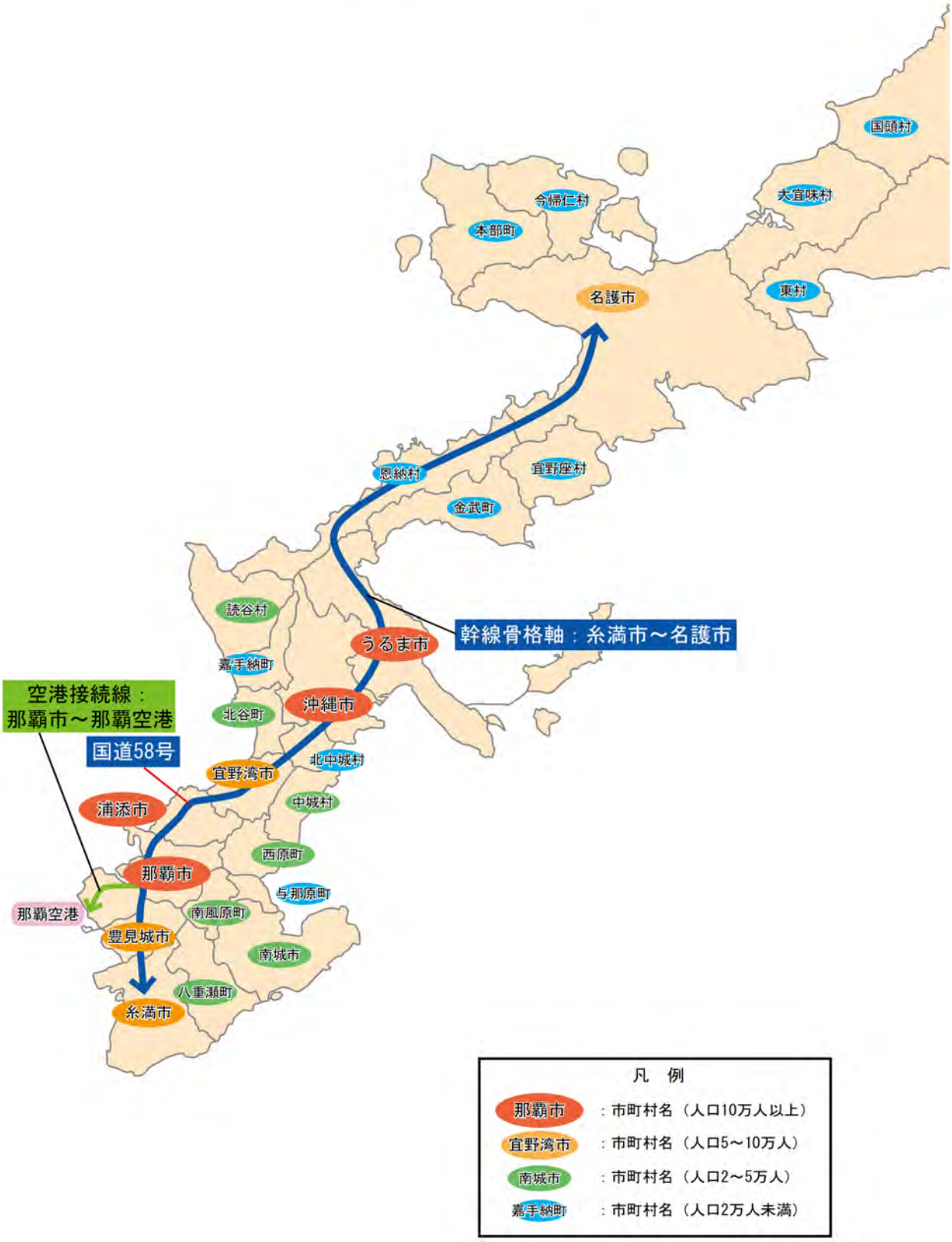


図　ルート概要図（ケース７（国道 58 号・うるま市・恩納村）＋空港接続線）

ケース８（５８号・読谷村・恩納村）

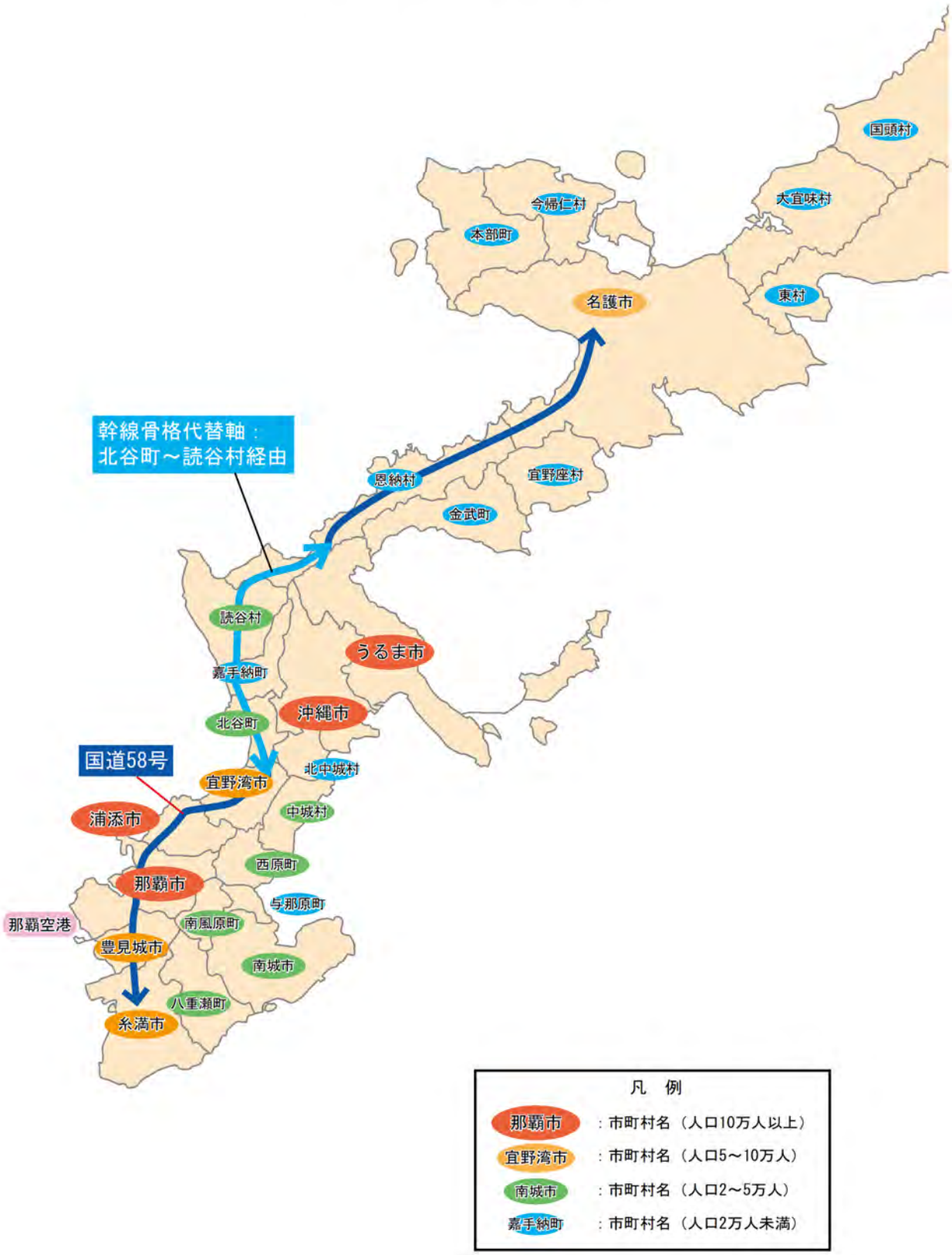


図　ルート概要図（ケース８（国道 58 号・読谷村・恩納村））

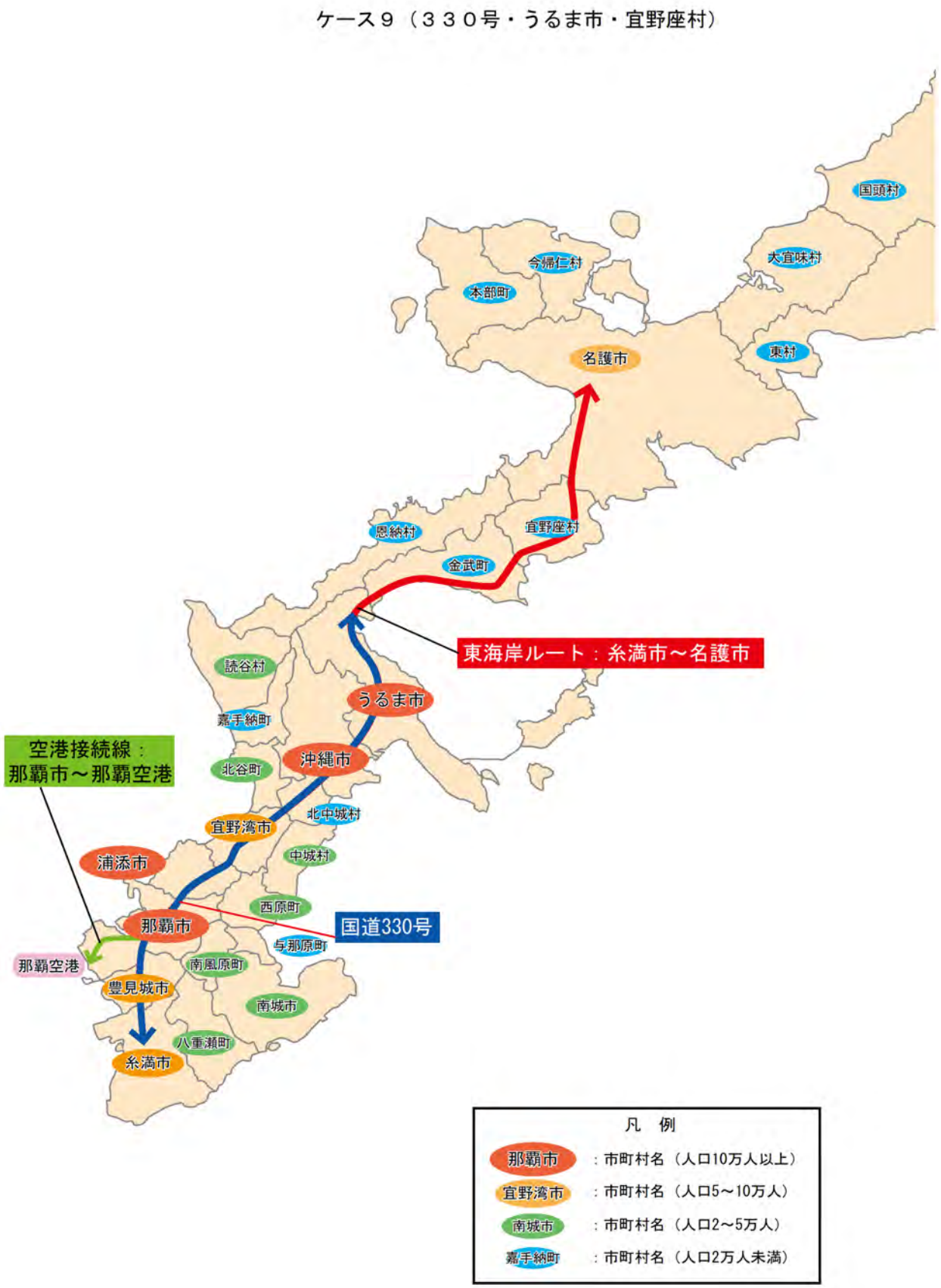


図　ルート概要図（ケース９（（国道 330 号・うるま市・宜野座村）＋空港接続線））

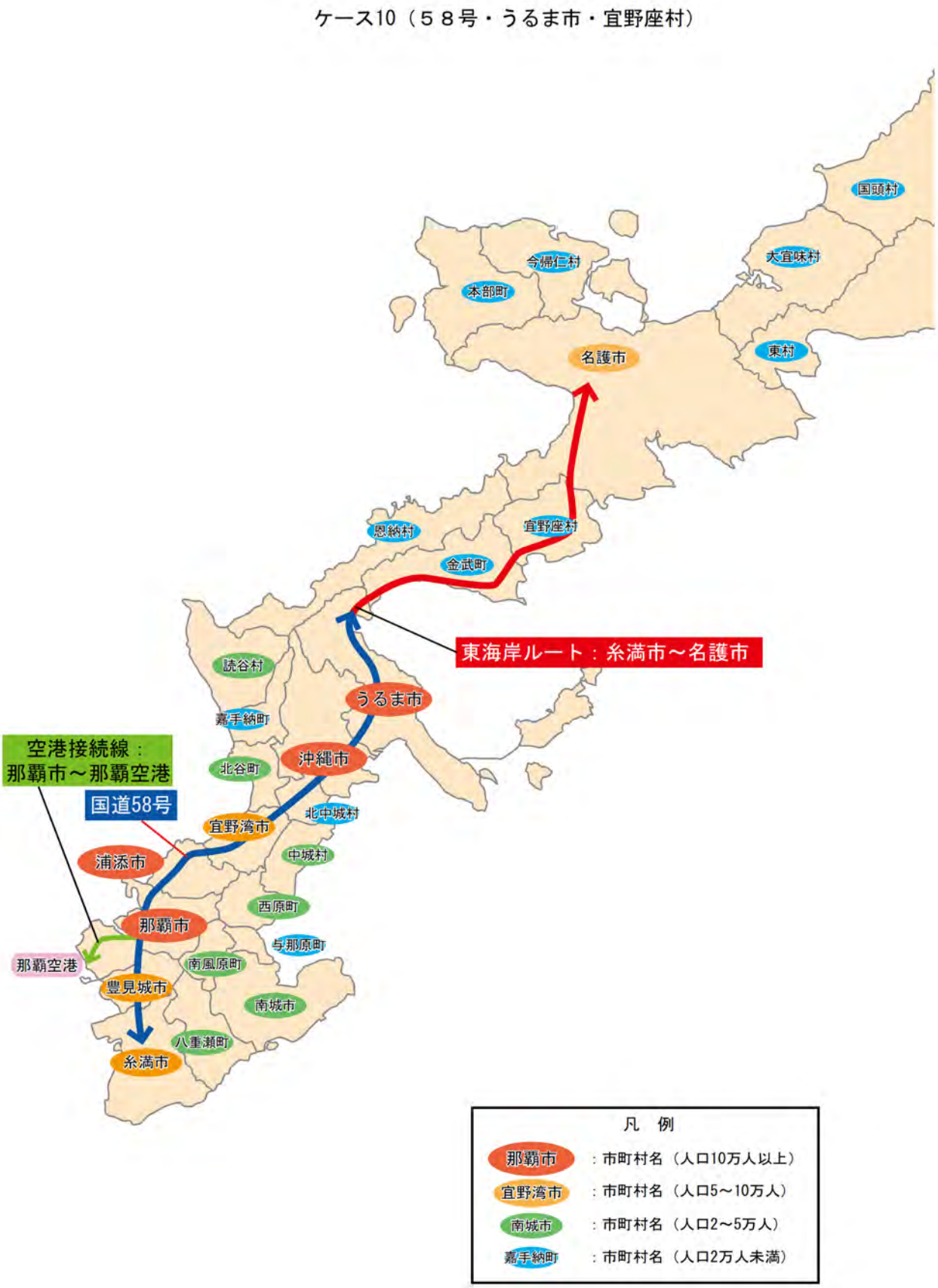


図　ルート概要図（ケース 10（（国道 58 号・うるま市・宜野座村）＋空港接続線））

ケース11（３３０号・うるま市・恩納村）

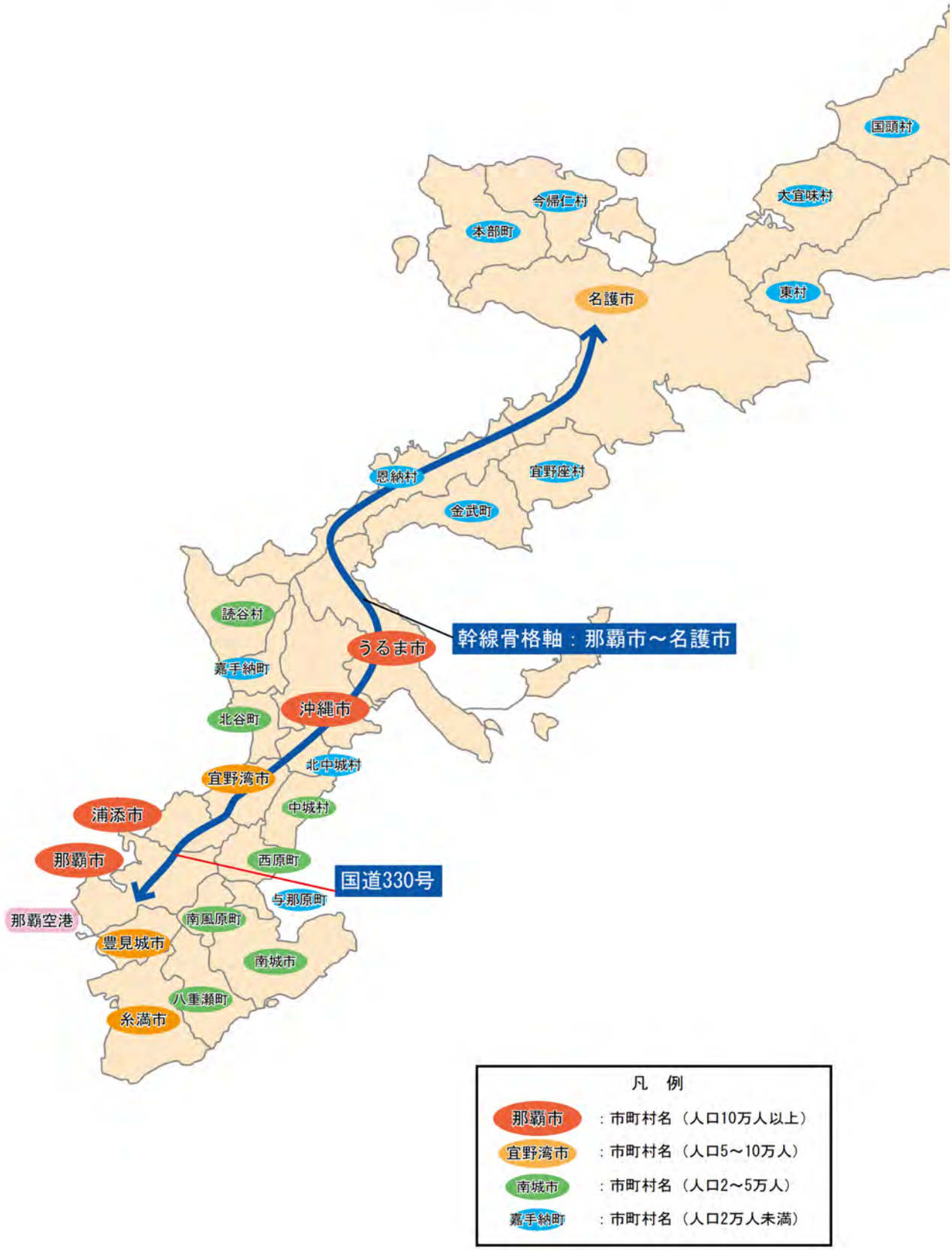


図　ルート概要図（ケース 11（国道 330 号・うるま市・恩納村））

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 （支線④）	**【ケース設定なし】［路面系］** ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
普天間飛行場 ～嘉手納ロータリー （支線④’）	**【ケース設定なし】［路面系］** ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
石川～宜野座高校前 （支線⑤）	**【ケース設定なし】［路面系］** ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。
石川 ～名護バスターミナル （支線⑥）	**【ケース設定なし】［路面系］** ・ 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。 ・ 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。 ・ 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。

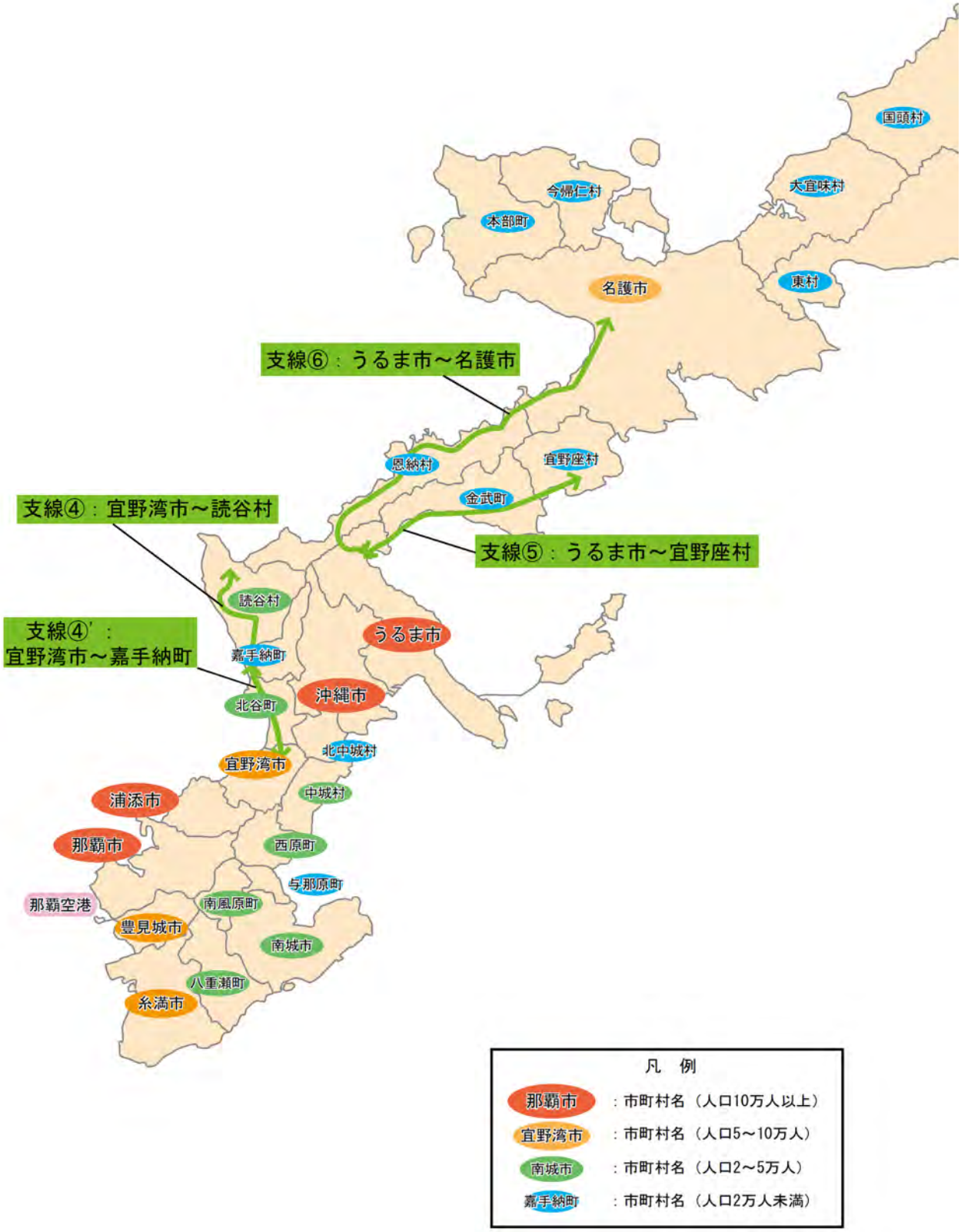


図　ルート概要図（支線④・支線④'・支線⑤・支線⑥）

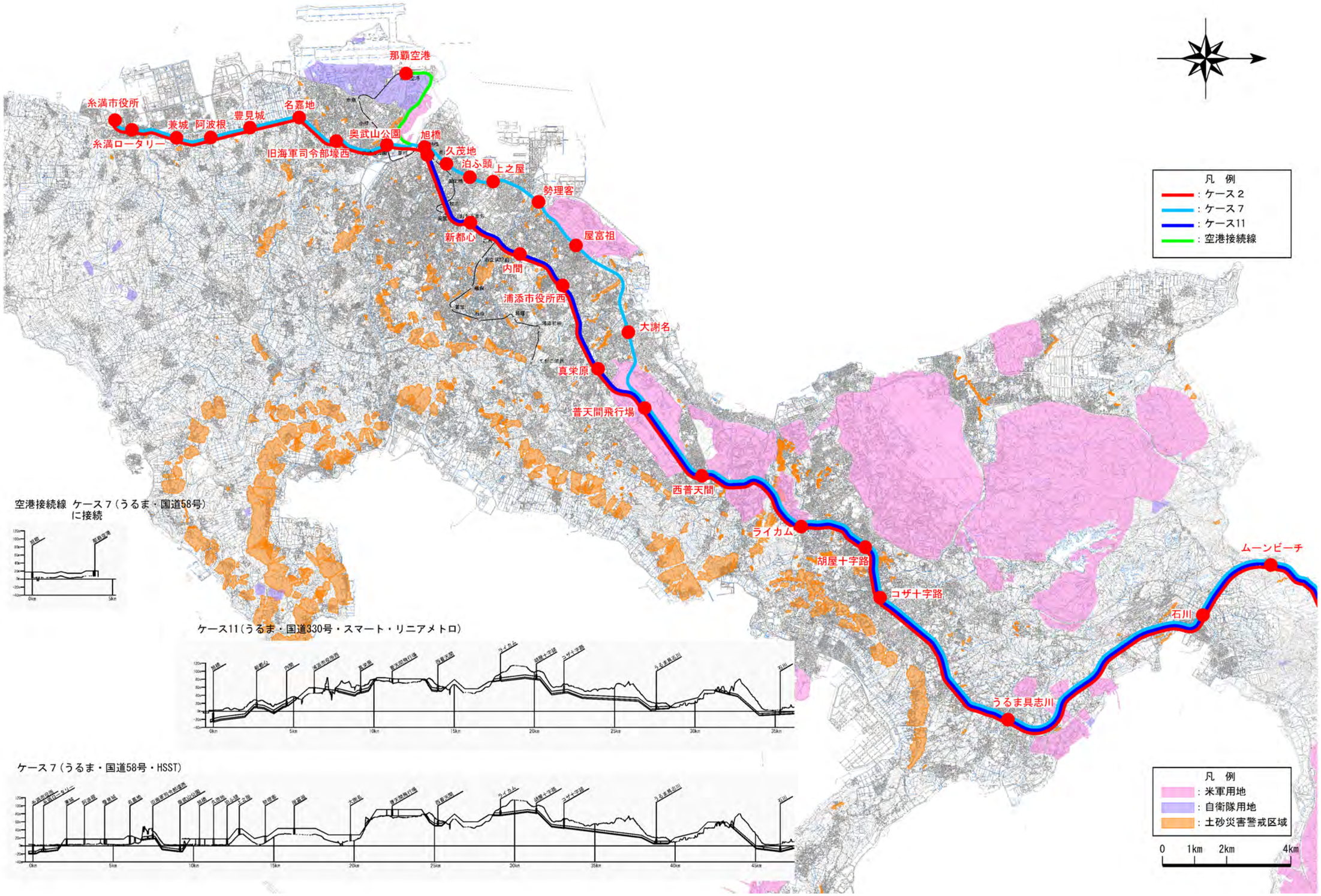


図　ルート検討図（沖縄本島中南部地域）

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成

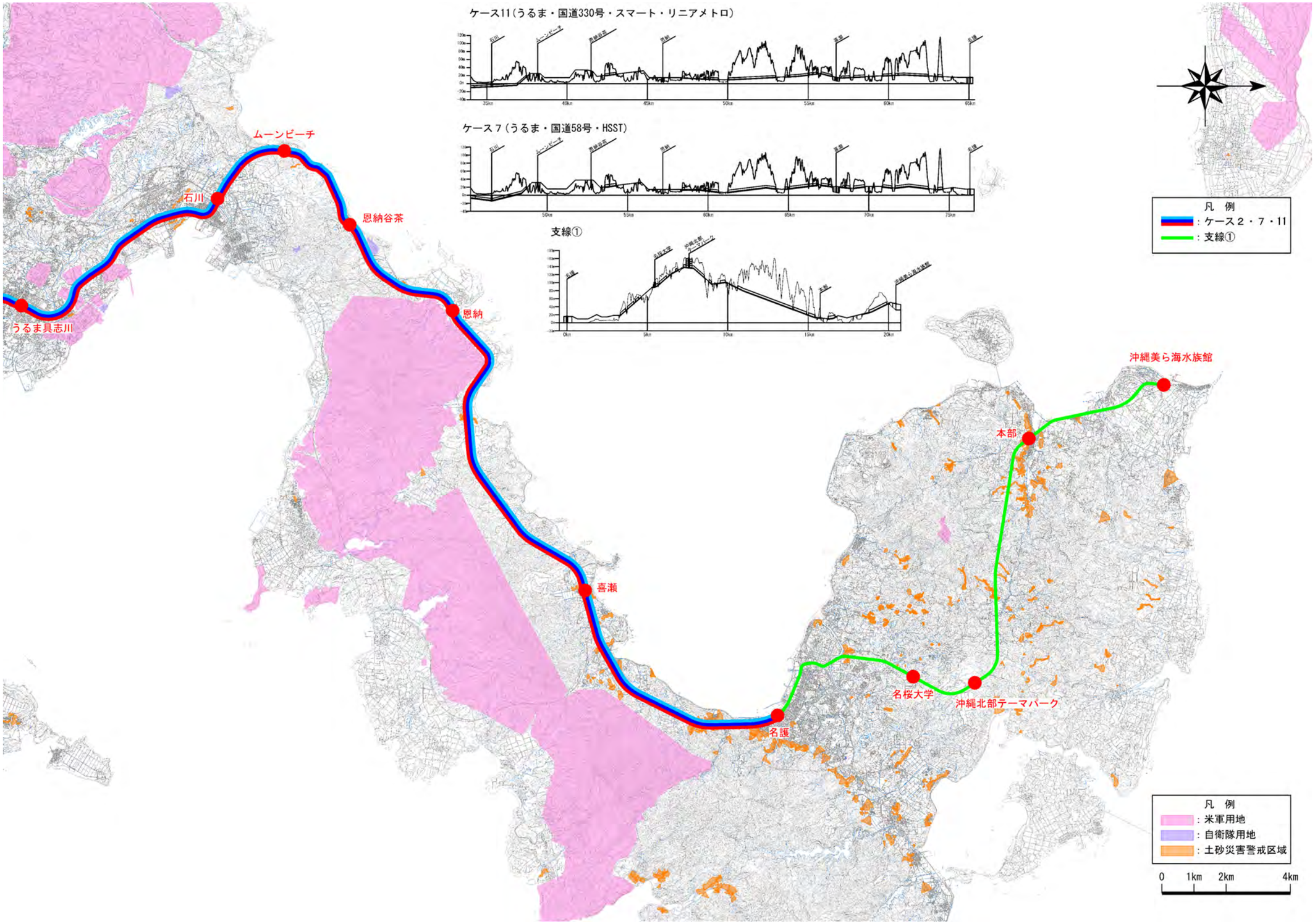


図　ルート検討図（沖縄本島北部地域）

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成

(5) 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。

表　令和５年度調査の検討パターン（再掲） 検討番号	条件設定	交通システム	ケース（検討ルート）					単線・複線	駅数
			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	（鉄軌道系） 基本パターン	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	26 駅
検討①-参 R2-01 単	基本パターン （部分単線）	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	26 駅
検討② R2-01+①	基本パターン （北部支線軸考慮）	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	支線① 部分単線	30 駅
検討③ R2-02	コスト縮減方策等の組合せ （小型システム）	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	26 駅
検討④ R2-03	コスト縮減方策等の組合せ （小型システム）	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	26 駅
検討⑤ A7-02	コスト縮減方策等の組合せ （小型システム）	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	28 駅
検討⑥ H7-02	コスト縮減方策等の組合せ （小型システム）	ＨＳＳＴ	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	28 駅
検討⑦ H7-02 削	コスト縮減方策等の組合せ （HSST/駅数削減）	ＨＳＳＴ	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	22 駅 駅数削減
検討⑧ H12-02	那覇（旭橋） ～名護ルート （小型システム）	ＨＳＳＴ	ケース 12	那覇（旭橋）～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	17 駅 駅数削減
検討⑨ R2-04	コスト縮減方策等の組合せ （架線式蓄電池電車）	架線式 蓄電池電車	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	26 駅

注）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。

ケース12（５８号・うるま市・恩納村＋空港接続線）

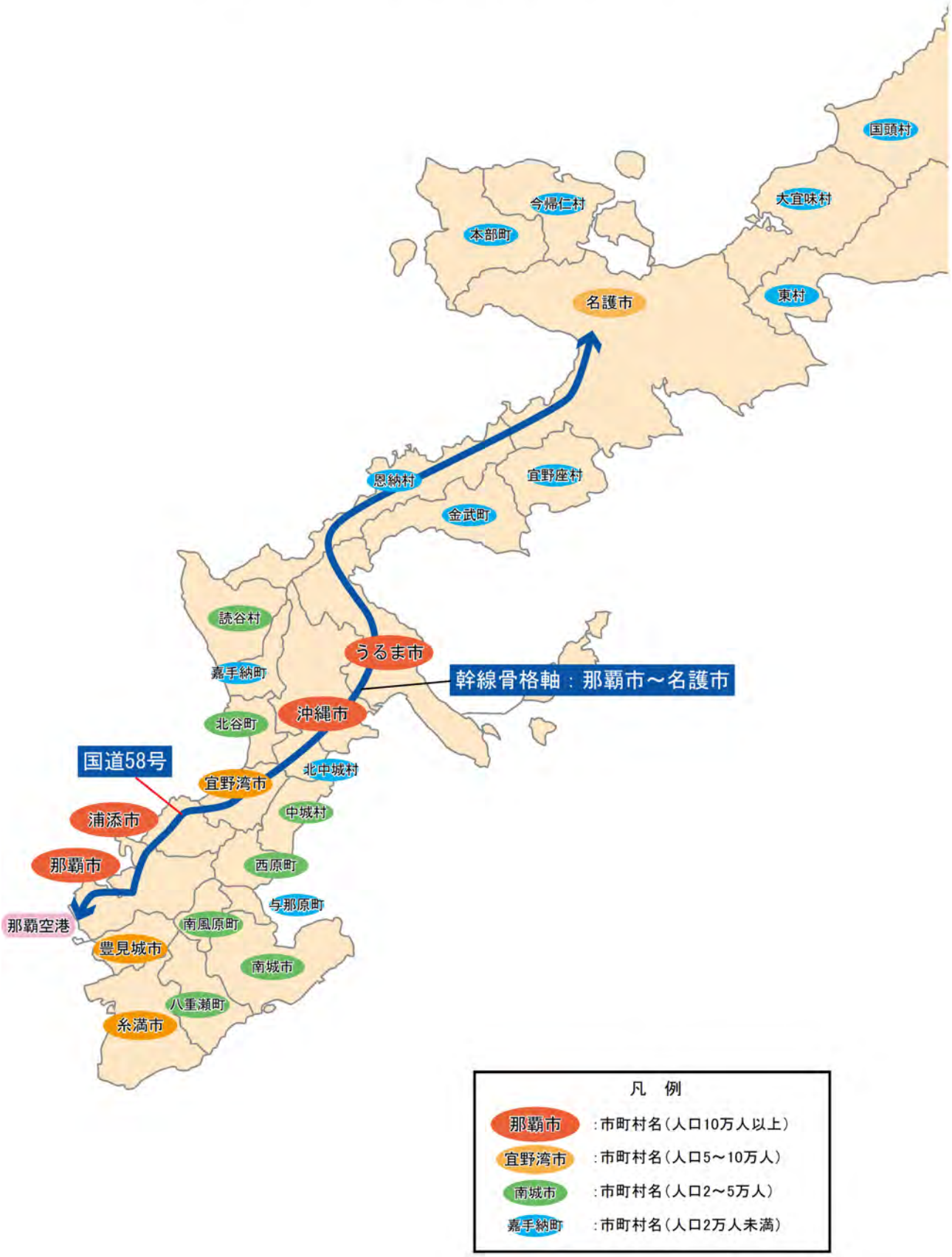


図　ルート概要図（ケース 12（国道 58 号・うるま市・恩納村）＋空港接続線）

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	
	ケース 12	那覇～名護	国道 58 号	うるま市	恩納村	【空港接続線】
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。

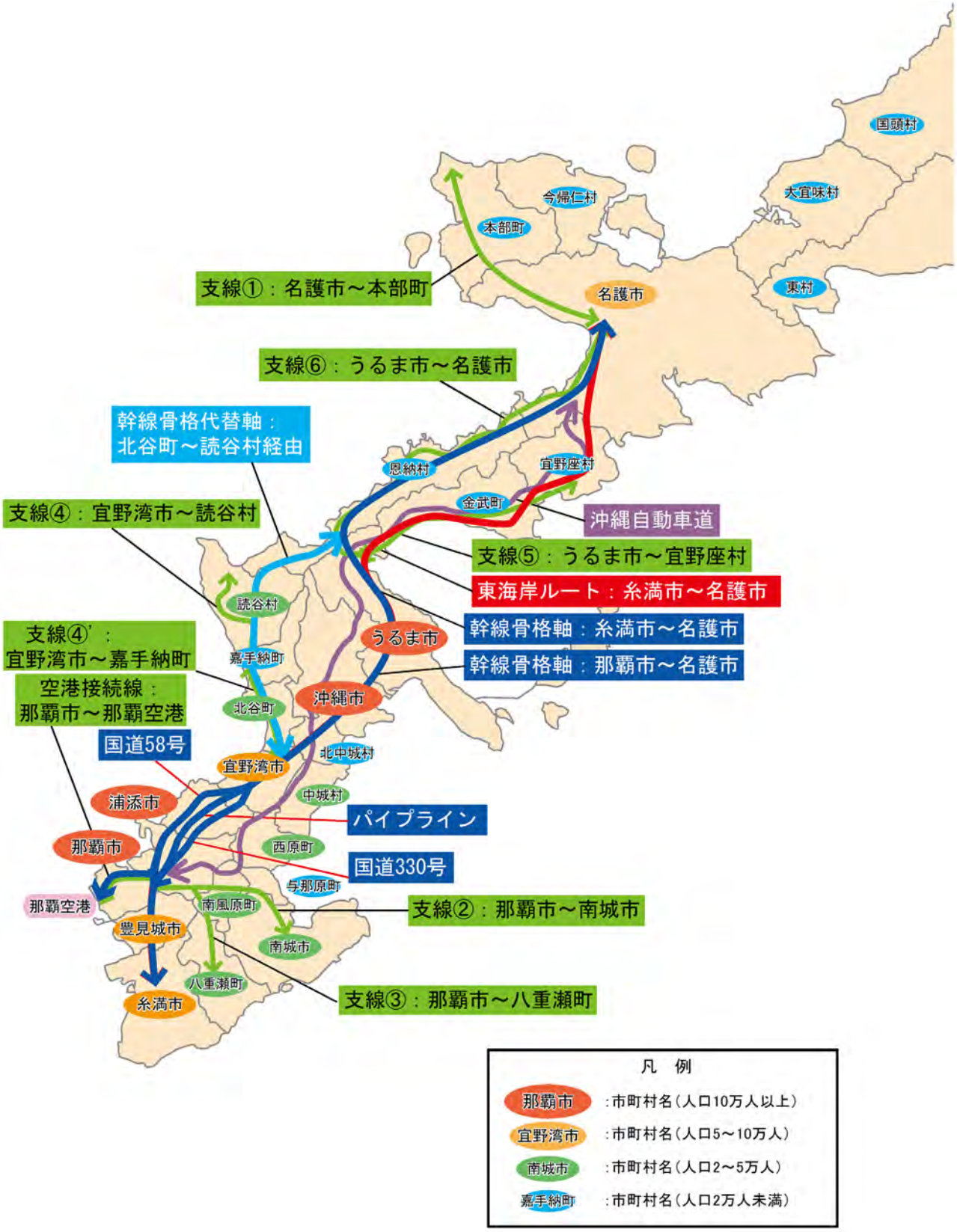


図　モデルルート（検討ケース）の設定【過年度・今年度】

2.3.2　現地調査の実施

(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

令和５年 12 月 18 日（月）～20 日（水）３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

3）視察ポイント

表　モデルルートの視察ポイント

視察箇所	視察ポイント
市役所、大規模公園施設、大規模医療施設、大規模体育施設（スタジアム、アリーナ）、大学キャンパス、道路付帯施設（道の駅）	●立地や施設内容・規模、利用者層、駐車場等の状況を把握 ●公共交通アクセス（路線バスやコミュニティバス等）の把握 ●鉄軌道の駅位置や構造形式（高架構造、地下構造）等のイメージ
大規模バスターミナル、ゆいレール主要駅	●立地や施設内容・規模、利用者層、付帯施設等の状況を把握 ●路線バスネットワークや他交通機関との乗り換え動線等の把握 ●鉄軌道の駅位置や構造形式（高架構造、地下構造）等のイメージ
大規模商業施設（ショッピングモール）、大規模集客施設（テーマパーク）、大規模宿泊施設（リゾートホテル）	●立地や施設内容・規模、利用者層、駐車場等の状況を把握 ●公共交通アクセス（路線バスやコミュニティバス等）の把握 ●鉄軌道の駅位置や構造形式（高架構造、地下構造）等のイメージ
土地区画整理事業（現在進行中）	●土地区画整理事業地区内の整備状況等の把握 ●公共交通アクセス（路線バスやコミュニティバス等）の把握 ●鉄軌道の駅位置や構造形式（高架構造、地下構造）等のイメージ
橋りょう、陸橋、トンネル、ゆいレール、バイパス計画	●立地や施設規模、構造形式、道路交通量等の把握 ●鉄軌道の想定ルートや導入空間、構造形式（高架構造、地下構造）等のイメージ

(2) 交通システムの実状の把握

交通システム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

令和６年１月 25 日（木）・26 日（金）２日間

2) 視察箇所

・愛知高速交通　東部丘陵線（リニモ）【名古屋市・日進市・豊田市】
・名古屋ガイドウェイバス　志段味線（ゆとりーとライン）【名古屋市・春日井市】
・名古屋市基幹バス　基幹２号系統（新出来町線）【名古屋市】
・栄バスターミナル（オアシス 21）【名古屋市】

3) 視察ポイント

表　交通システムの視察ポイント

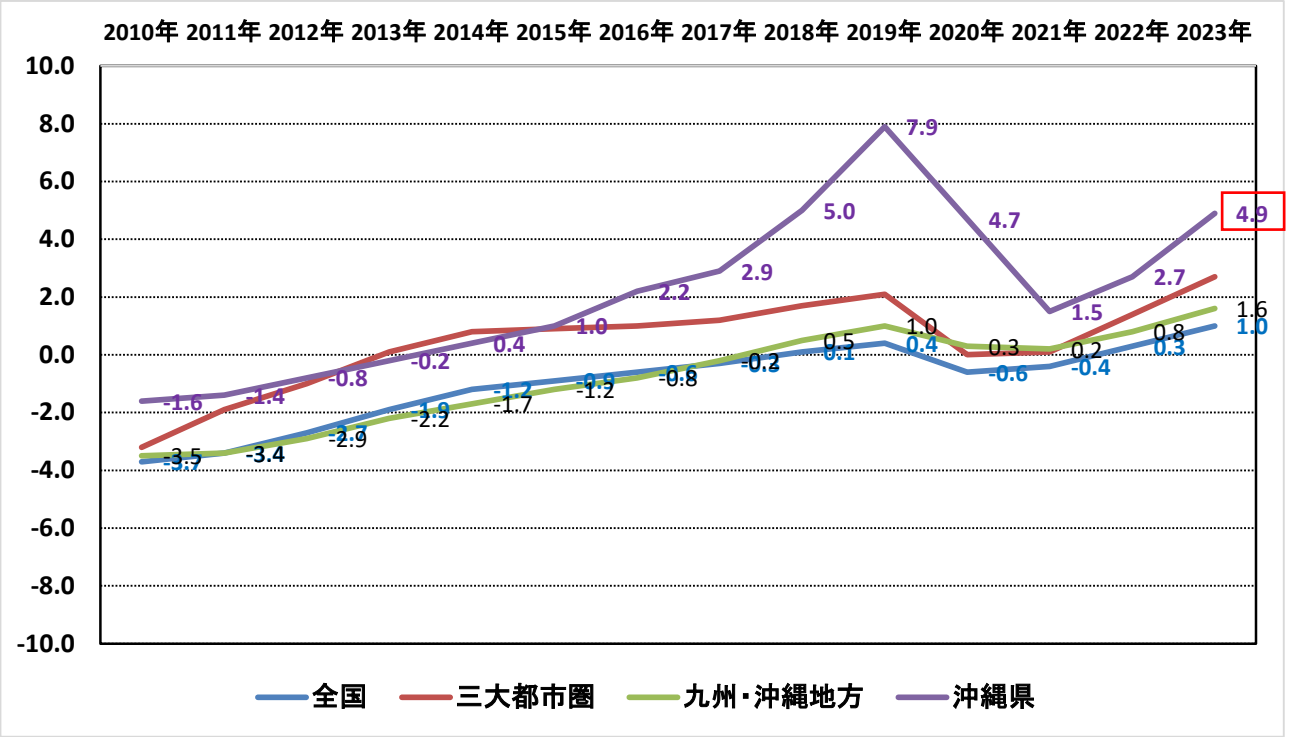
視察箇所	視察ポイント
愛知高速交通 東部丘陵線（リニモ） 【名古屋市・日進市・豊田市】	●藤が丘駅（地下鉄東山線との乗り換え動線）及び駅周辺整備の状況 ●ＨＳＳＴの車両技術や特長、高速性能や乗り心地 ●藤が丘・はなみずき通間（地下区間）のみ有人運転（添乗員乗車） ●リニモ沿線の開発状況（沿線には大学や商業施設が多数あり、令和４年 11 月ジブリパークが開園） ●八草駅（愛知環状鉄道線との乗り換え動線）及び駅周辺整備の状況 ●リニモ利用者の客層
名古屋ガイドウェイバス 志段味線（ゆとりーとライン） 【名古屋市・春日井市】	●大曽根駅（地下鉄名城線・JR 中央線・名鉄瀬戸線との乗り換え動線）及び駅周辺整備の状況 ●定時性や速達性、乗り心地 ●小幡緑地駅のモードインターチェンジ（軌道法区間と道路運送法区間の分界点） ●1 層高架駅（コンコース階なし）と 2 層高架駅の構造の違い ●ゆとりーとライン沿線の開発状況 ●高蔵寺駅（JR 中央線・愛知環状鉄道線との乗り換え動線）及び駅周辺整備の状況 ●ゆとりーとライン利用者の客層
名古屋市基幹バス 基幹２号系統（新出来町線） 【名古屋市】	●基幹バス起点（栄バスターミナル） ●定時性や速達性の確保、乗り心地 ●基幹バスの沿線状況 ●引山バスターミナル（中央走行方式区間の終点）の状況 ●茶屋ヶ坂バスターミナル及び基幹バス茶屋ヶ坂停留所（地下鉄名城線との乗り換え動線）の状況 ●基幹バス利用者の客層
栄バスターミナル（オアシス 21） 【名古屋市】	●バス乗り場 10 バース（自動ドアにて仕切りがあり、快適性や安全性を確保） ●バス路線ネットワーク（基幹バスや高速バスが乗り入れ） ●鉄道（地下鉄東山線や名鉄瀬戸線）との乗り換え動線 ●隣接商業施設などの状況

2.3.3　概算事業費の精査

(1) 最近の物価等を踏まえた概算事業費の精査

概算事業費については、最近の建設工事費デフレーターや土地価格の変動率等を鑑み、そのうち変動率が大きい用地費について精査を行った。

沖縄県の土地価格（全用途）は、令和４年（2022 年）から令和５年（2023 年）で約 4.9%上昇している。このため、令和４年度調査において精査した用地費に、上昇率 4.9%を見込む（1.049 を乗ずる）ものとするが、土地価格の変動率が小さいうるま市以北（名護市中心部除く）については対象外とした。



出典：令和５年都道府県地価調査（国土交通省）

https://www.mlit.go.jp/tochi_fudousan_kensetsugyo/tochi_fudousan_kensetsugyo_fr4_000001_00192.html

図　沖縄県の土地価格の変動率の推移（全用途）

(2) 概算事業費の精査

概算事業費については、最近の土地価格の変動率等を踏まえて精査を行った。概算事業費は、令和４年度調査と比較して、約 0.3%～約 0.4%上昇した。

表　概算事業費の精査

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（営業キロ）駅　数	概算事業費 上段：令和４年度価格 下段：令和５年度価格 【増減割合】
		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 9,760 億円 約 9,800 億円 【＋0.4%】
検討①-参 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 8,250 億円 約 8,290 億円 【＋0.4%】
検討② 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	支線① 部分単線	99.94km 30 駅	約 1 兆 1,010 億円 約 1 兆 1,050 億円 【＋0.4%】
検討③ 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 7,650 億円 約 7,680 億円 【＋0.4%】
検討④ 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 7,590 億円 約 7,630 億円 【＋0.4%】
検討⑤ 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 7,500 億円 約 7,520 億円 【＋0.3%】
検討⑥ H7-02	ＨＳＳＴ	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 7,050 億円 約 7,070 億円 【＋0.3%】

注 1）概算事業費は、消費税及び建設利息を含まない。また、10 億円単位で端数処理したため、増減割合の計算には用いていない。
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。

2.3.4　HSSTの駅数削減及び那覇～名護の検討

(1) 駅数削減の検討

1) 削減駅の検討

コスト縮減に資する目的で削減する駅の検討を行うが、単純に需要量だけでなく、駅の構造形式、まちづくりや再開発の動向、公共施設や集客施設等の立地、交通結節点などの拠点性、速達性の向上、駅間距離、路線バスによる補完可能性、フィーダー交通等の観点から総合的に判断した。

上記を踏まえ、削減する駅は以下のとおりとし、糸満ロータリー、阿波根、旧海軍司令部壕西、上之屋、勢理客及び恩納谷茶の６駅を選定した。なお、今年度の駅数削減策については、多様な削減案がある中において、あくまで一つの案として検討を行ったものである。

表　削減駅の検討（選定）

駅　名	需要予測 検討番号⑧ （百人/日）	削減駅	選定理由
糸満市役所（地）	10		近傍に糸満地役所等があり糸満市の中心駅である
糸満ロータリー（地）	24	○	駅間距離が短く、両隣の駅で補完できる
兼城（高）	21		糸満市兼城地区、西崎地区へのアクセス駅となる
阿波根（高）	11	○	比較的需要量が少なく、両隣の駅で補完できる
豊見城（高）	43		豊見城市豊崎地区（あしびなー等）へのアクセス駅となる
名嘉地（高）	41		国道 331 号、県道 256 号、県道 231 号があり交通結節拠点である
旧海軍司令部壕西（地）	60	○	周辺は急峻な地形となっており工事費が高く、アクセス性が悪い
奥武山公園（地）	77		ゆいレールとの乗換駅、奥武山公園へのアクセス駅となる
旭橋（高）	114		ゆいレールや那覇バスターミナル等があり交通結節拠点である
久茂地（高）	82		官庁・ビジネス街や歓楽街等へのアクセス手段の提供
泊ふ頭（高）	52		離島航路や本土航路の発着拠点であり、新都心に近い
上之屋（高）	65	○	比較的駅間距離が短いため、国道 58 号の路線バスで補完可能
勢理客（高）	55	○	比較的駅間距離が短いため、国道 58 号の路線バスで補完可能
屋富祖（高）	83		浦添西海岸（キャンプキンザー）の再開発後の拠点駅となる
大謝名（高）	60		宜野湾市大謝名地区、沖縄コンベンションセンターへのアクセス駅となる
普天間飛行場（高）	40		普天間飛行場の再開発後の拠点駅となる
西普天間（地）	37		琉球大学医療拠点等へのアクセス駅となる
ライカム（地）	48		イオンモール沖縄ライカムや中部徳洲会病院へのアクセス駅となる
胡屋十字路（地）	37		近傍に沖縄市役所等があり沖縄市の中心駅である
コザ十字路（地）	43		国道 330 号、国道 329 号、県道 75 号があり交通結節拠点である
うるま具志川（地）	12		近傍にうるま市役所等がありうるま市の中心駅である
石川（地）	9		うるま市石川地区、金武町や宜野座村へのアクセス駅となる
ムーンビーチ（高）	8		西海岸リゾートホテルの玄関口である
恩納谷茶（高）	5	○	需要量が少なく、需要が見込める施設等も少ない
恩納（高）	10		近傍に恩納村役場等があり恩納村の中心駅である
喜瀬（高）	11		名護市喜瀬地区のリゾートホテルへのアクセス駅である
名護（高）	36		近傍に名護市役所等があり名護市の中心駅である
那覇空港（高）	26		ゆいレールを補完し那覇空港へのアクセス駅となる
合　計	1,120	6 駅	

注）（高）は高架駅、（地）は地下駅を示す。

2）運行ダイヤの検討

ＨＳＳＴの駅数を削減した場合の糸満市役所・名護の所要時間は、快速で約 74 分となり、基本パターン（駅数削減前）の約 76 分と比較して約 2 分短縮した。

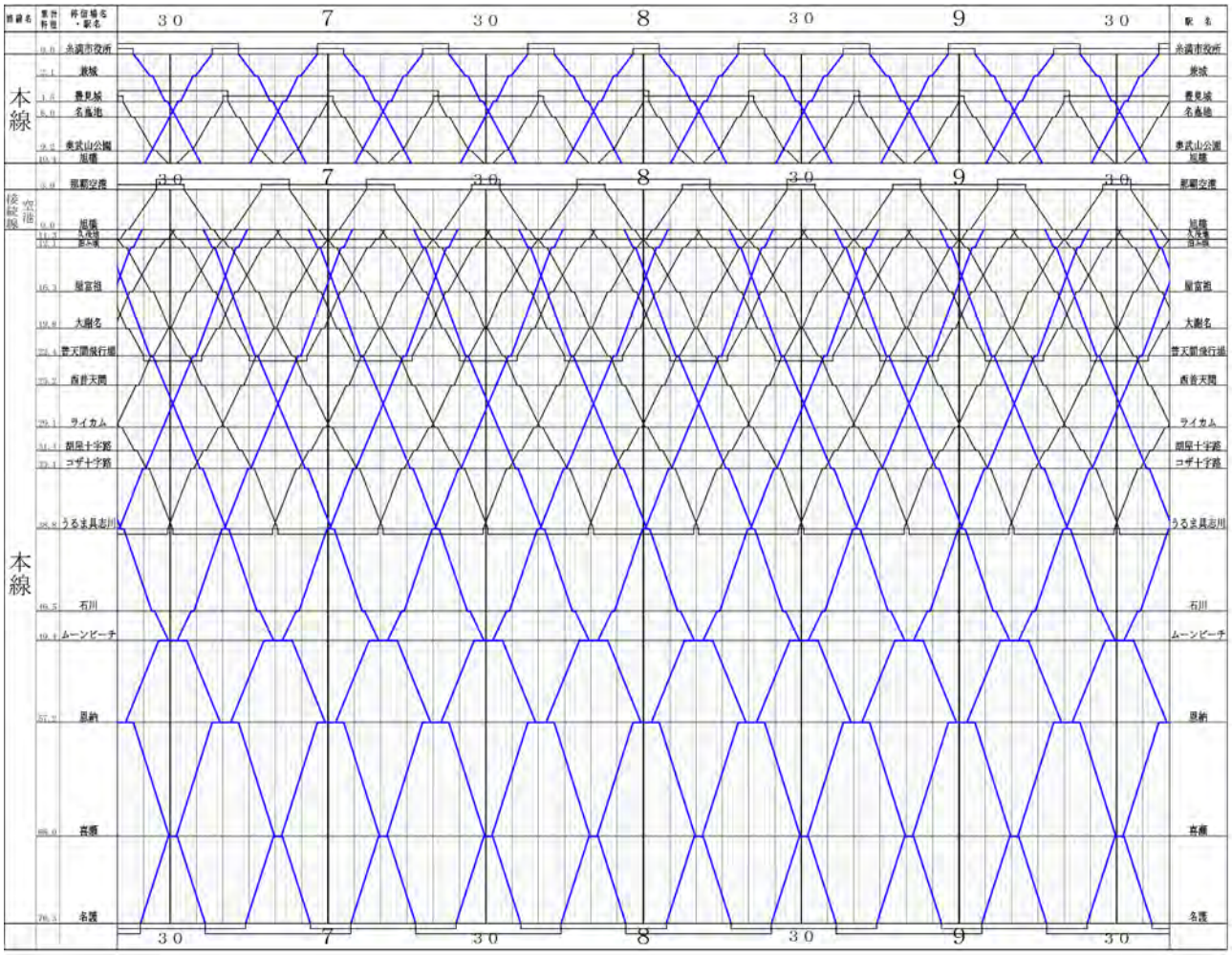


図　運行ダイヤ（ＨＳＳＴ：駅数削減案）

3）概算事業費の算出

ＨＳＳＴの駅数を削減した場合の概算事業費は、約 6,900 億円となり、基本パターン（駅数削減前）の約 7,070 億円と比較して、約 170 億円（約 2.4%）低減した。第４章で詳述するが、６駅削減によるコスト縮減効果に見合った便益が得られないため、Ｂ／Ｃを悪化させることが明らかとなった。

表　概算事業費（ＨＳＳＴ駅数削減前と削減後の比較）

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（営業キロ）駅　数	概算事業費（令和５年度価格）【増減割合】
		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⑥ H7-02	ＨＳＳＴ	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 7,070 億円
検討⑦ H7-02 削	ＨＳＳＴ	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 22 駅 駅数削減	約 6,900 億円【－2.4%】

注 1）概算事業費は、消費税及び建設利息を含まない。また、10 億円単位で端数処理したため、増減割合の計算には用いていない。
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。

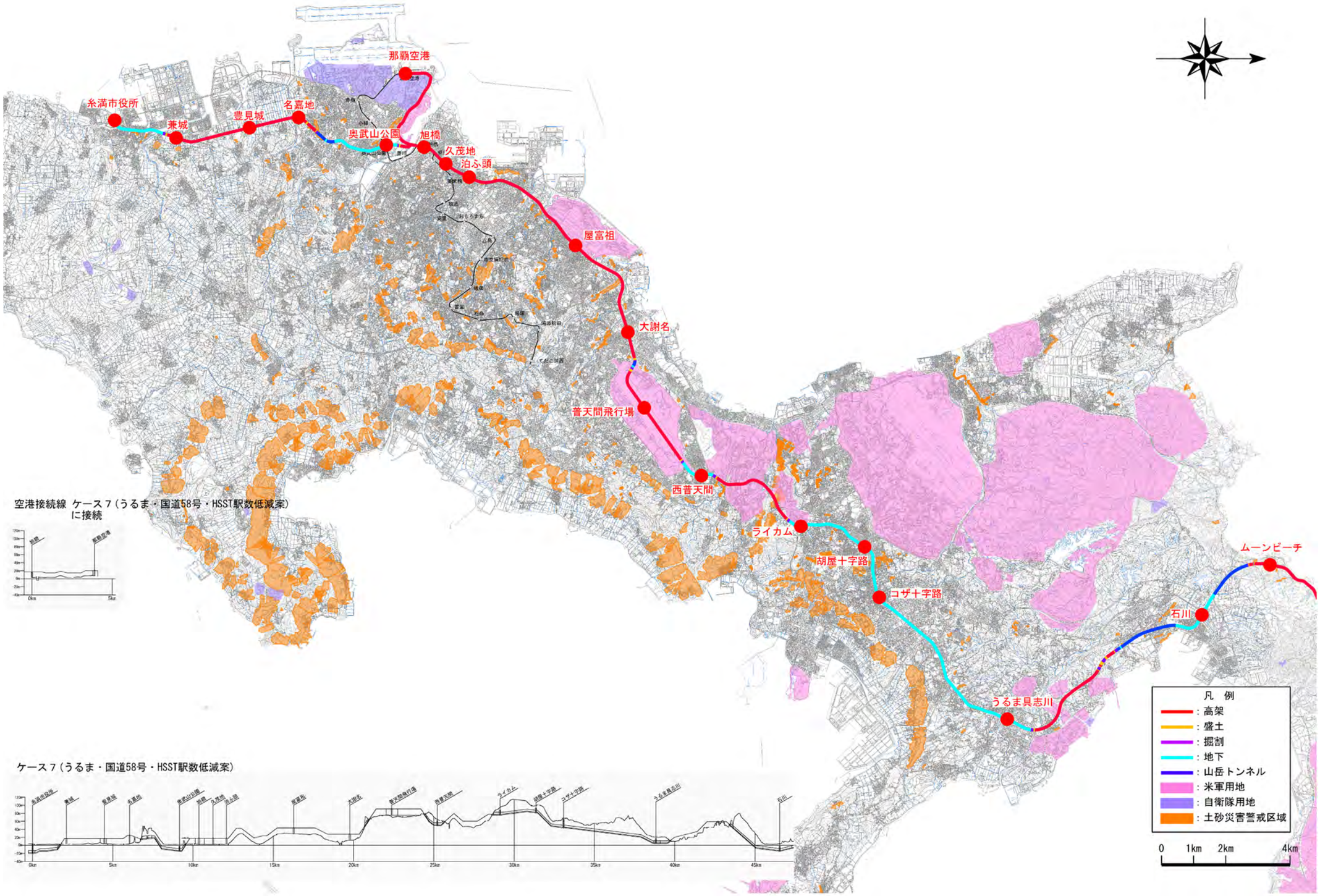


図　ルート検討図（沖縄本島中南部地域）（ＨＳＳＴ：駅数削減案）

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成

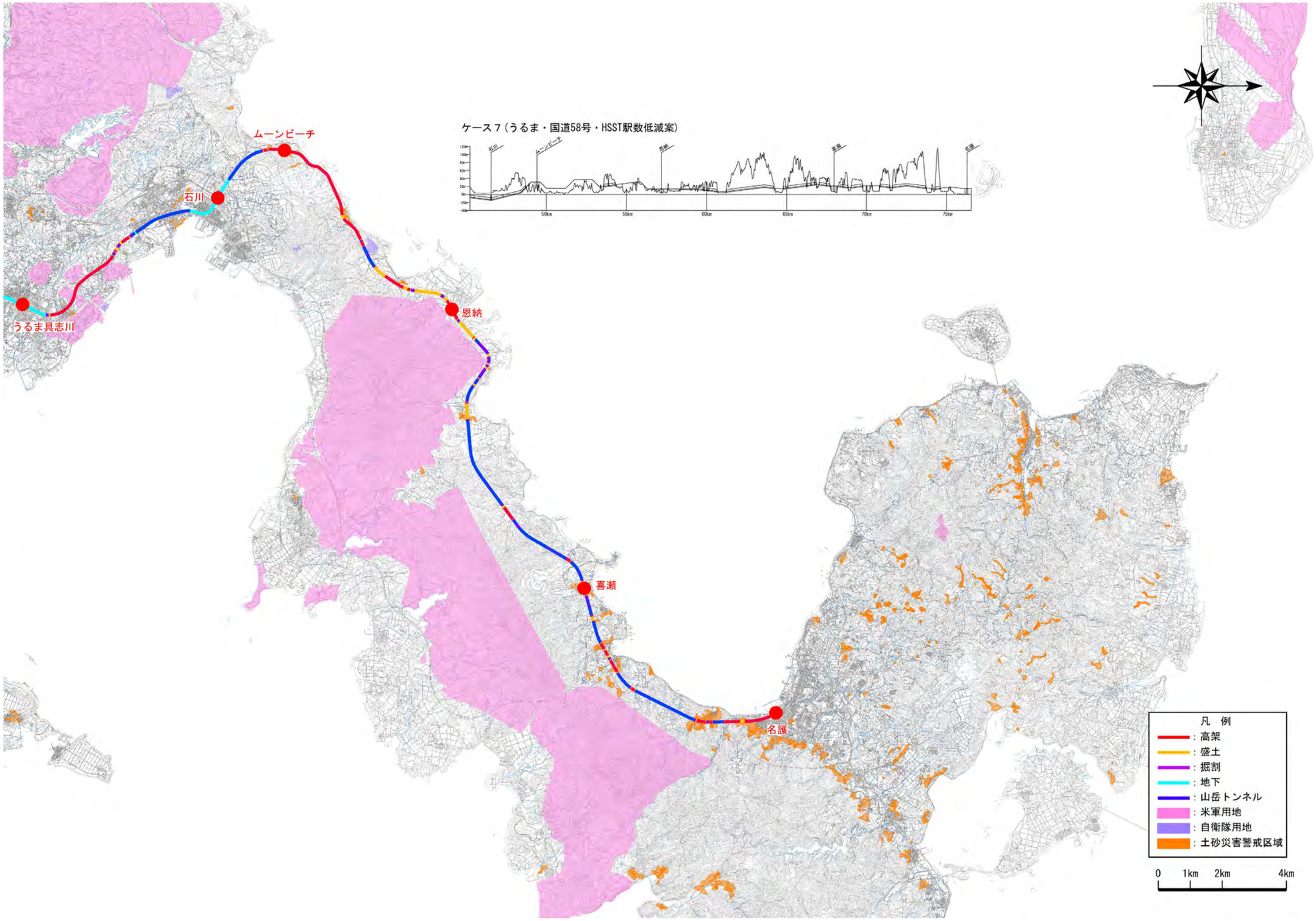


図　ルート検討図（沖縄本島北部地域）（ＨＳＳＴ：駅数削減案）

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成

(2) 那覇～名護の検討

1) 検討パターンの設定

過去に検討したケース７（宜野湾市・沖縄市・うるま市・恩納村を経由したルート）の区間のうち、那覇～名護を整備区間とし、ＨＳＳＴを導入した上で、各種コスト縮減策を講じたパターンについて検討を行った。

その検討にあたっては、コスト縮減及び速達性向上の観点からＨＳＳＴによる那覇～名護の駅数を削減し、令和４年度調査の那覇～名護ルートとの比較の観点から駅数を 17 駅に設定するものとした。

表　検討パターン（ＨＳＳＴ）

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（営業キロ）駅　数
		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⑧ H12-02	ＨＳＳＴ	ケース 12	那覇（旭橋）～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	69.82km 17 駅 駅数削減
令和４年度 R11-02	スマート・リニアメトロ	ケース 11	那覇（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⑦ H7-02 削（参考）	ＨＳＳＴ	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 22 駅 駅数削減

注 1）参考として、糸満市役所～名護（駅数削減）の検討ケースを掲載している。
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。

2）整備区間及び駅数(駅位置)の比較

整備区間及び駅数（駅位置）の比較表を以下に示す。

表　整備区間及び駅数（駅位置）の比較

駅　名	検討パターン		
	那覇（旭橋）～名護＋空港接続線	那覇（旭橋）～名護	糸満市役所～名護＋空港接続線
	検討番号⑧	検討番号なし	検討番号⑦
	ＨＳＳＴ	ｽﾏｰﾄ・ﾘﾆｱﾒﾄﾛ	ＨＳＳＴ
糸満市役所（地）	:	:	●
糸満ロータリー（地）	:	:	－
兼城（高）	:	:	●
阿波根（高）	:	:	－
豊見城（高）	:	:	●
名嘉地（高）	:	:	○
旧海軍司令部壕西（地）	:	:	－
奥武山公園（地）	:	:	○
旭橋（高）	●	●	●
久茂地（高）	○	:	○
泊ふ頭（高）	●	:	●
上之屋（高）	－	:	－
勢理客（高）	－	:	－
屋富祖（高）	○	:	○
大謝名（高）	○	:	○
新都心（地）	:	●	:
内間（地）	:	○	:
浦添市役所西（高）	:	●	:
真栄原（地）	:	○	:
普天間飛行場（高）	●	●	●
西普天間（地）	○	○	○
ライカム（地）	○	○	○
胡屋十字路（地）	○	○	○
コザ十字路（地）	●	●	●
うるま具志川（地）	●	●	●
石川（地）	●	●	●
ムーンビーチ（高）	●	●	●
恩納谷茶（高）	－	●	－
恩納（高）	●	●	●
喜瀬（高）	●	●	●
名護（高）	●	●	●
那覇空港（高）	○	－	○
駅　数	17 駅	17 駅	22 駅
路線延長	69.82km	65.06km	80.19km

注 1）（高）は高架駅、（地）は地下駅を示す。●は快速が停車する駅、○各駅停車のみ停車する駅を示す。
注 2）「：」はモデルルート上でない区間、「－」はモデルルート上であるが駅を設置しない場合を示す。
注 3）薄青色の網掛けは検討⑦で削除した駅を示す。

3）運行ダイヤの検討

旭橋～名護の所要時間は、快速で約 61 分となり、スマート・リニアメトロの約 69 分と比較して約８分短縮した。

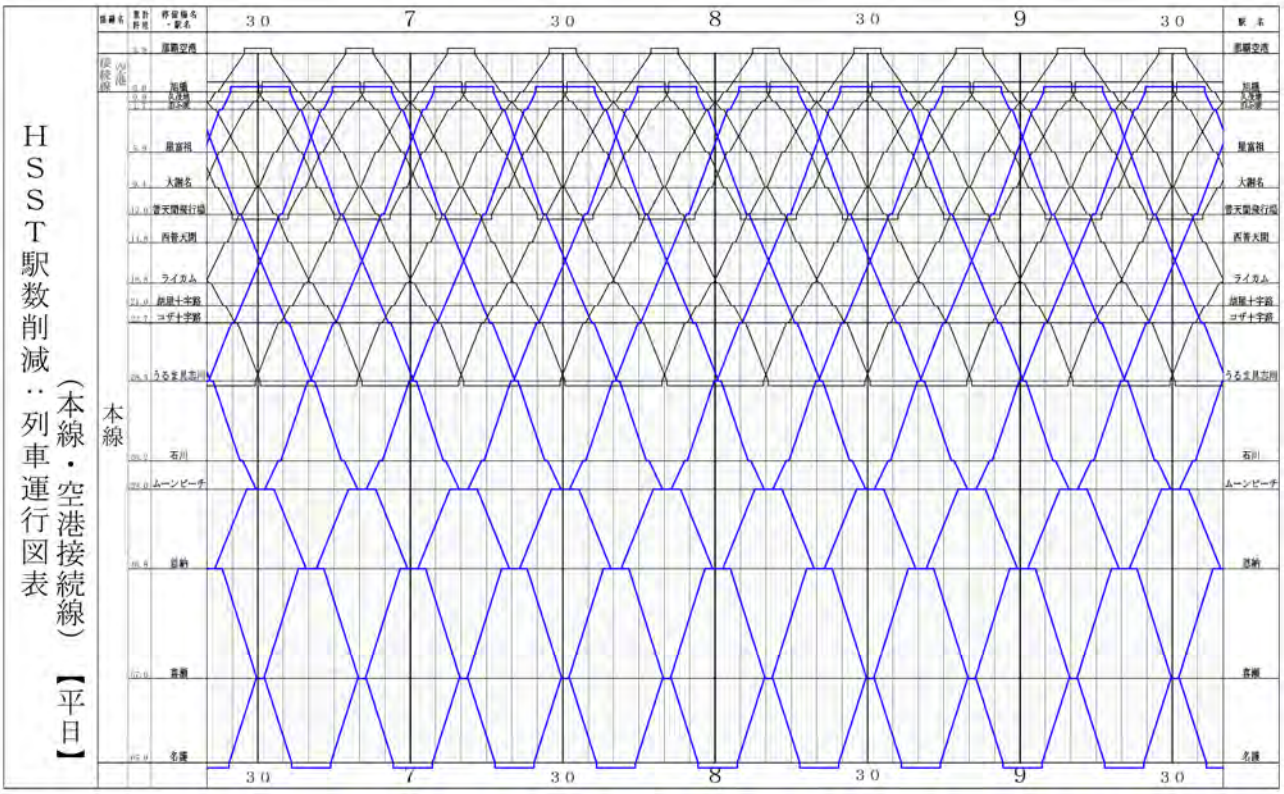


図　運行ダイヤ（ＨＳＳＴ（那覇～名護））

4）概算事業費の算出

那覇～名護の概算事業費は、約 5,730 億円となり、スマート・リニアメトロと比較して約 190 億円（約 3.2%）低減した。概算事業費の一覧表を以下に示す。

表　概算事業費（那覇～名護）

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（営業キロ）駅　数	概算事業費（令和５年度価格）【増減割合】
		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⑧ H12-02	ＨＳＳＴ	ケース 12	那覇（旭橋）～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	69.82km 17 駅 駅数削減	約 5,730 億円【－3.2%】
令和４年度 R11-02	スマート・リニアメトロ	ケース 11	那覇（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	約 5.920 億円
検討⑦ H7-02 削（参考）	ＨＳＳＴ	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 22 駅 駅数削減	約 6,900 億円

注 1）参考として、糸満市役所～名護（駅数削減）の検討ケースを掲載している。
注 2）概算事業費は、消費税及び建設利息を含まない。また、10 億円単位で端数処理したため、増減割合の計算には用いていない。
注 3）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。

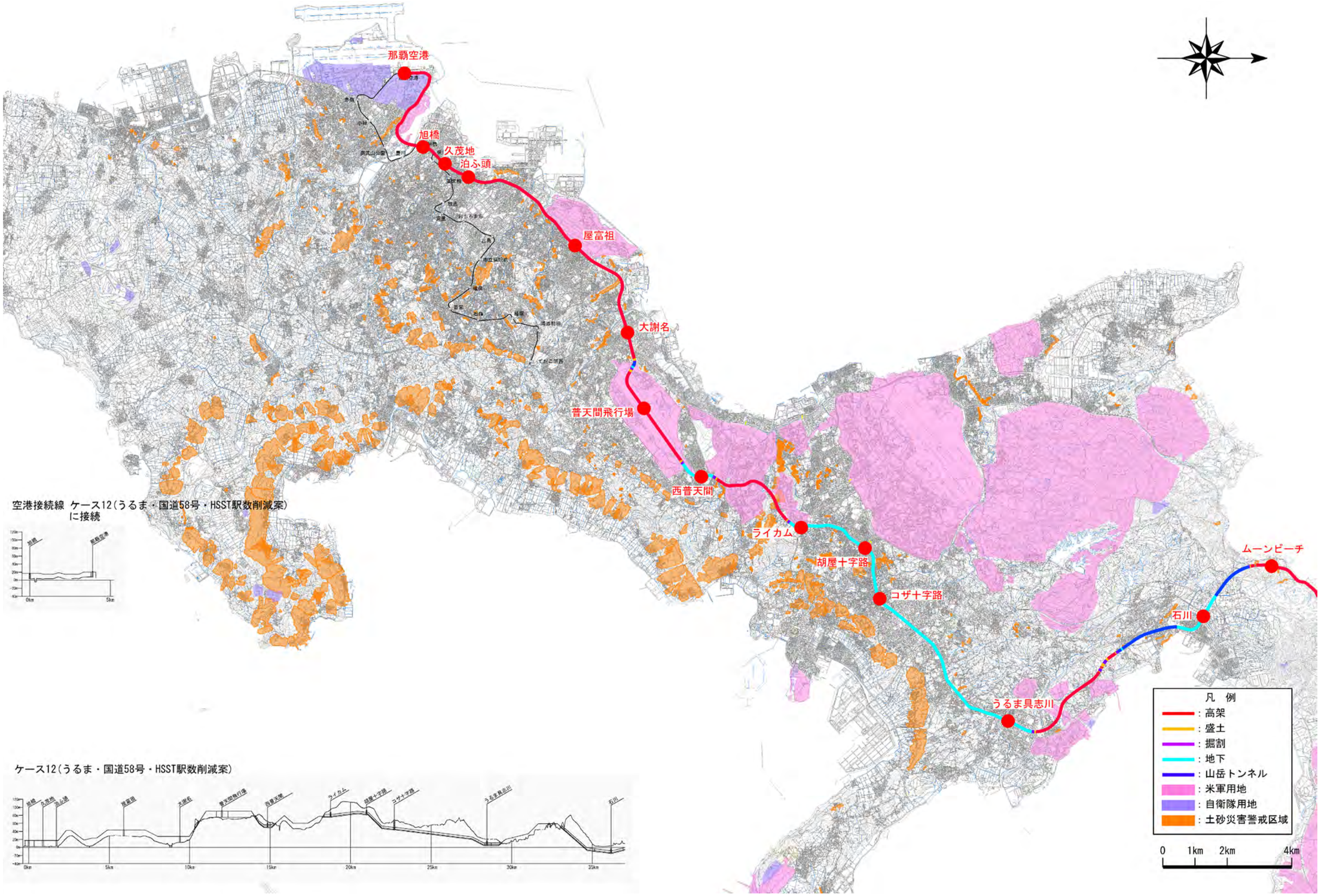


図　ルート検討図（沖縄本島中南部地域）（ＨＳＳＴ（那覇～名護））

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成

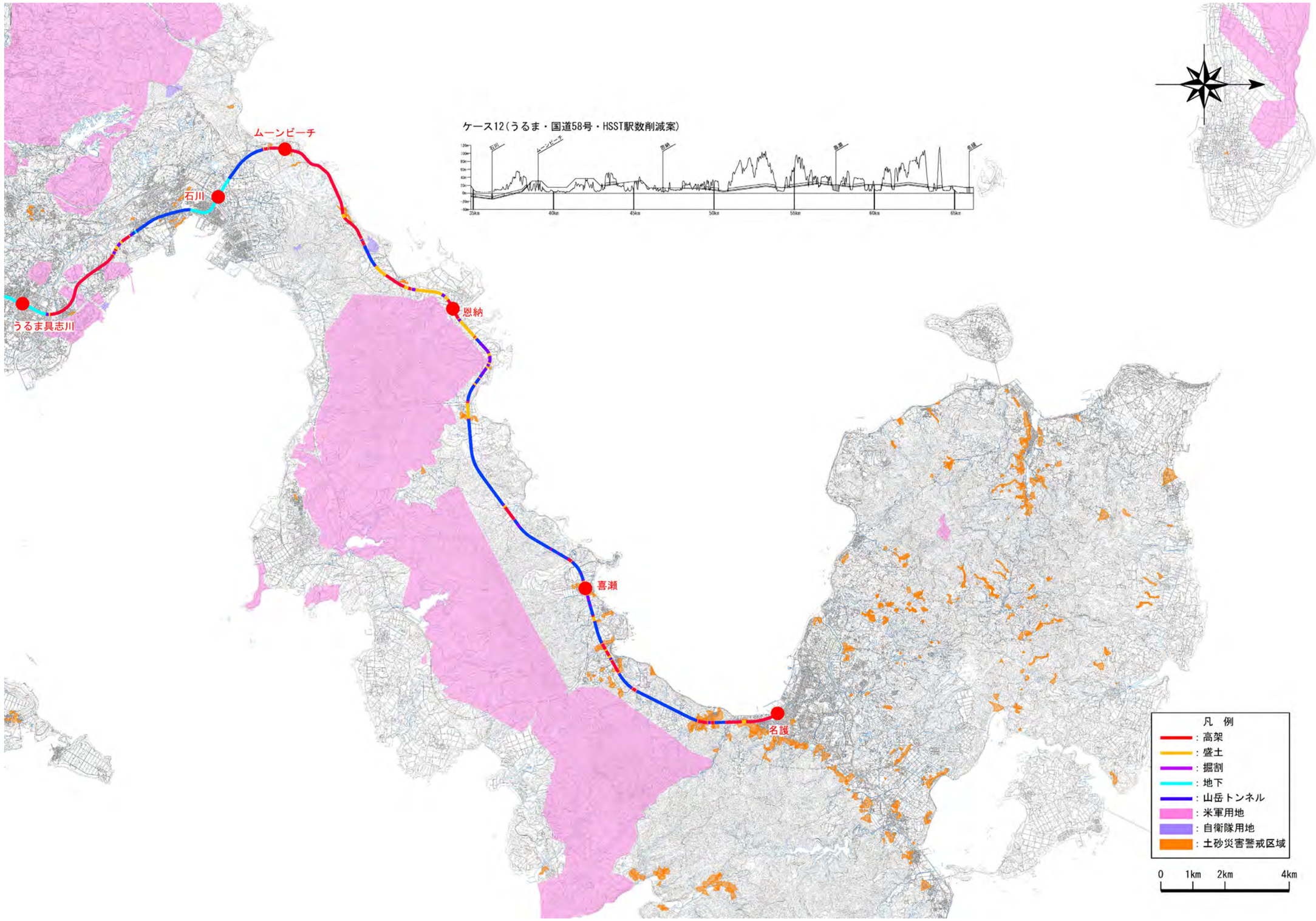


図　ルート検討図（沖縄本島北部地域）（ＨＳＳＴ（那覇～名護））

出典：基盤地図情報（国土地理院）https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html を加工して作成