

2.3 各モデルルート等の精査

過年度の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の精査を行った。

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。なお、『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～名護市)	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)	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

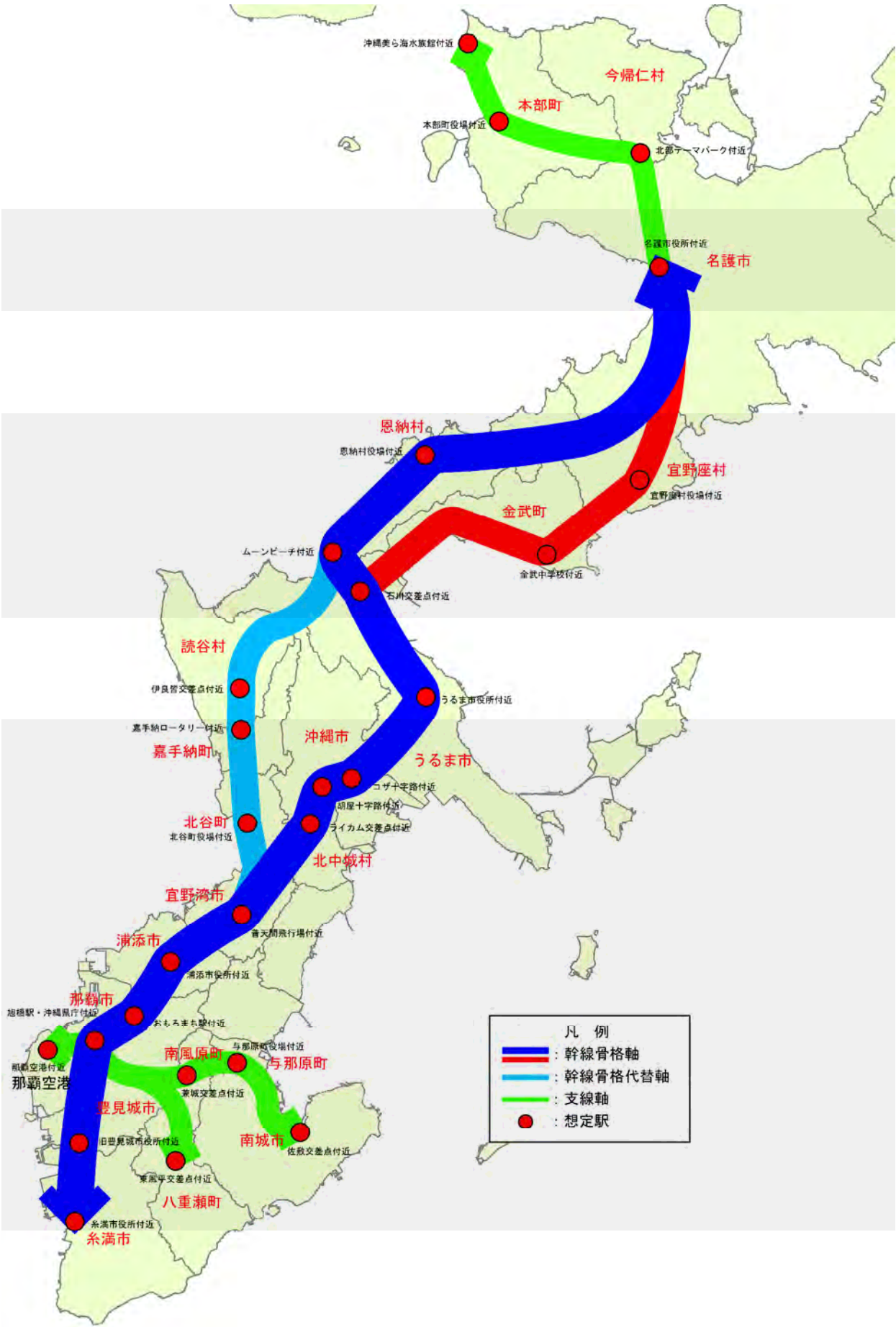


図 都市交通軸・起終点・経過地の設定

(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5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	
	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

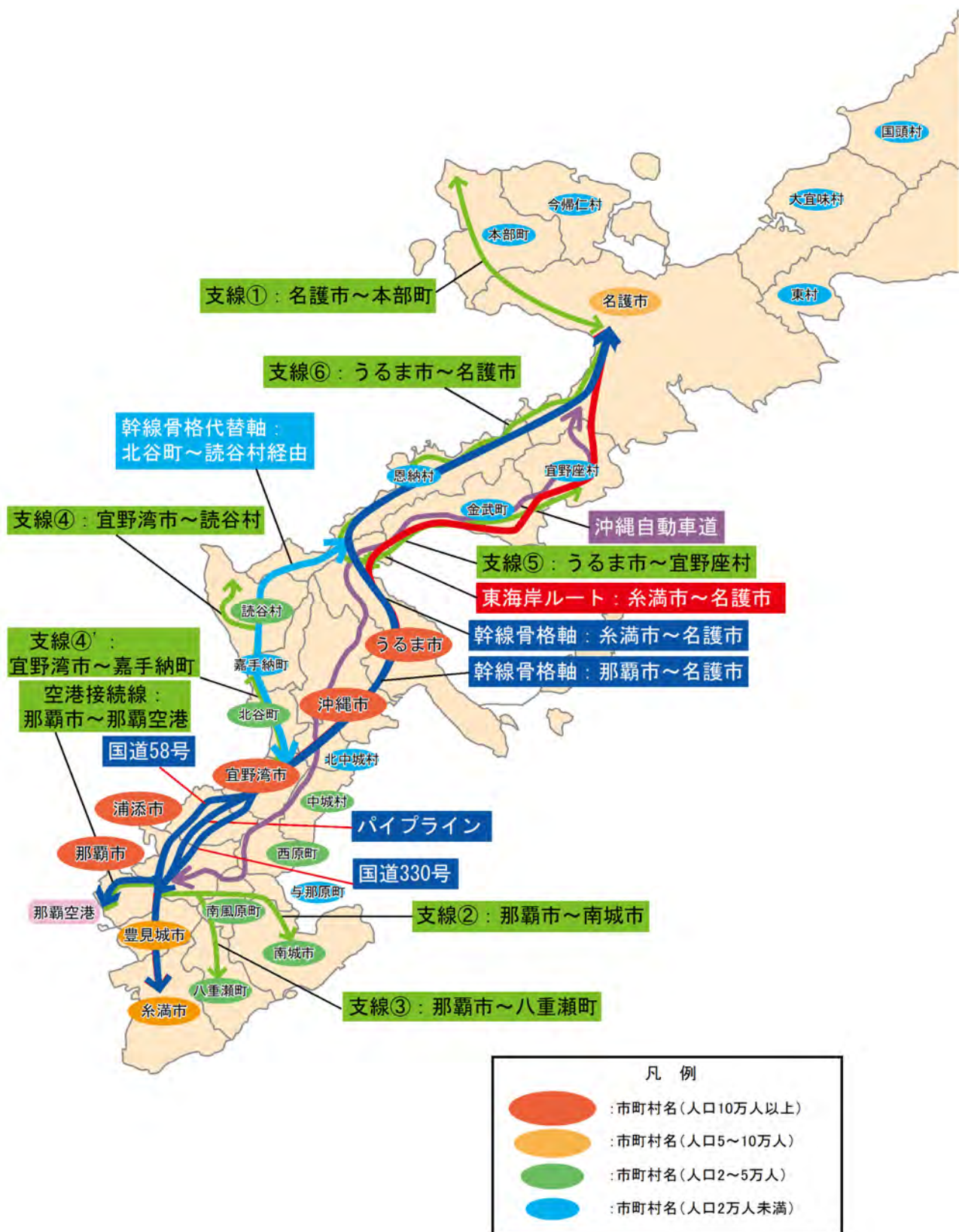


図 モデルルート（検討ケース）の設定【過年度】

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、コスト削減に寄与している。 ・ 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、コスト削減に寄与している。 ・ 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】【ケース12】	・ 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、コスト削減に寄与している。 ・ 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】【ケース12】	・ 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、コスト削減に寄与している。 ・ 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】【ケース12】	・ 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プーチン付近にかけては、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削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】【ケース12】【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、コスト削減に寄与している。 - 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。

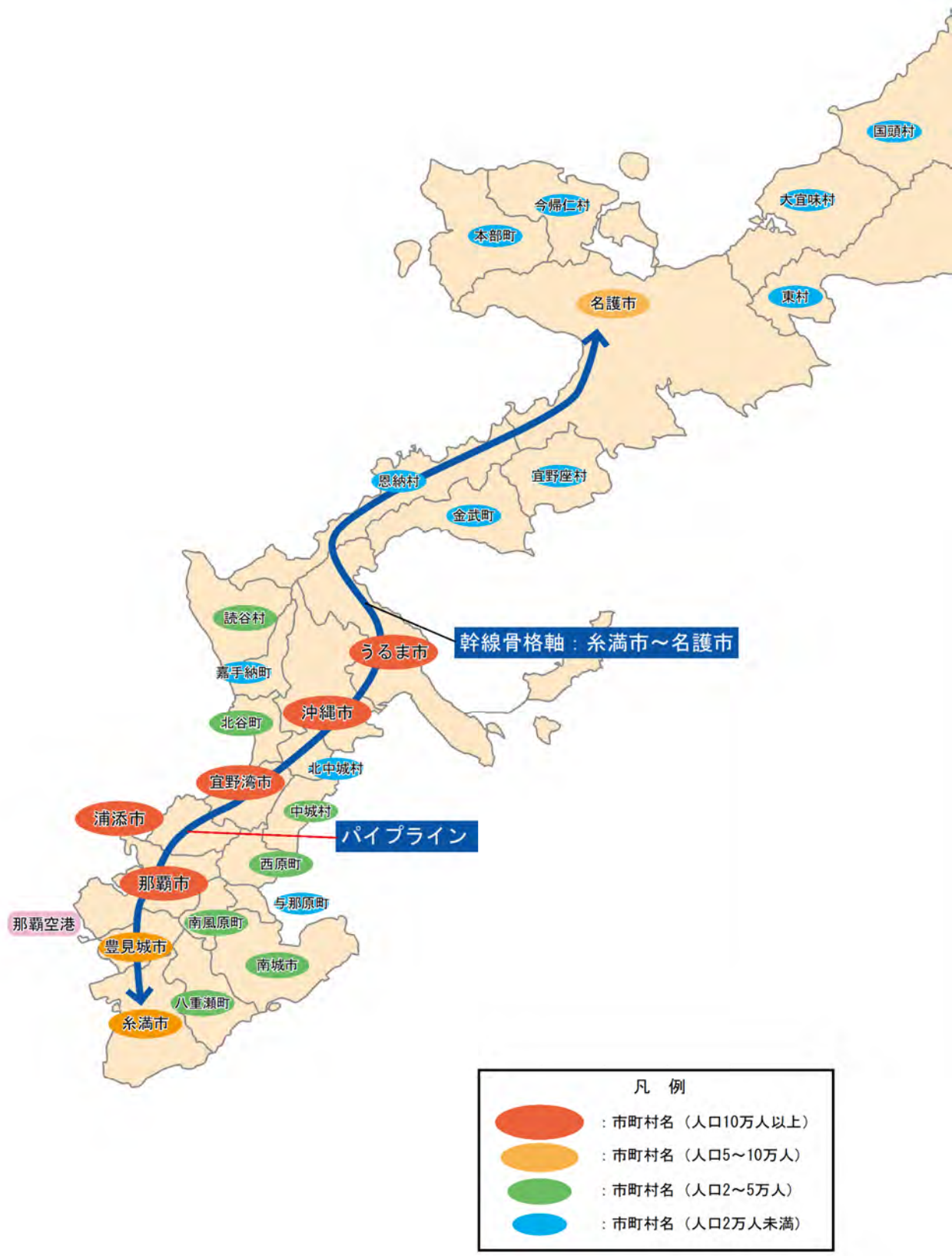


図 ルート概要図（ケース1（パイプライン・北中城村・うるま市・恩納村））



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

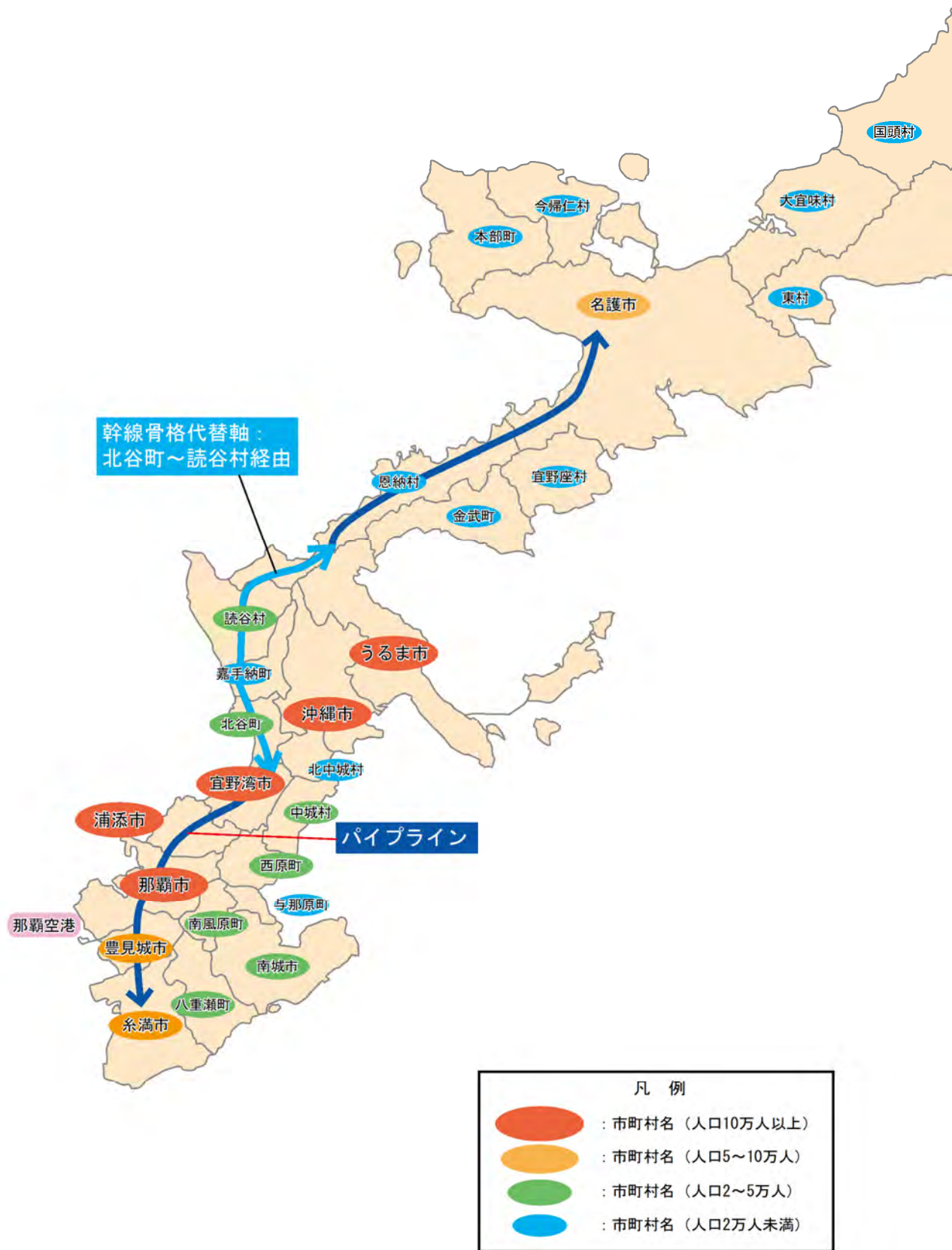


図 ルート概要図（ケース3（パイプライン・読谷村・恩納村））

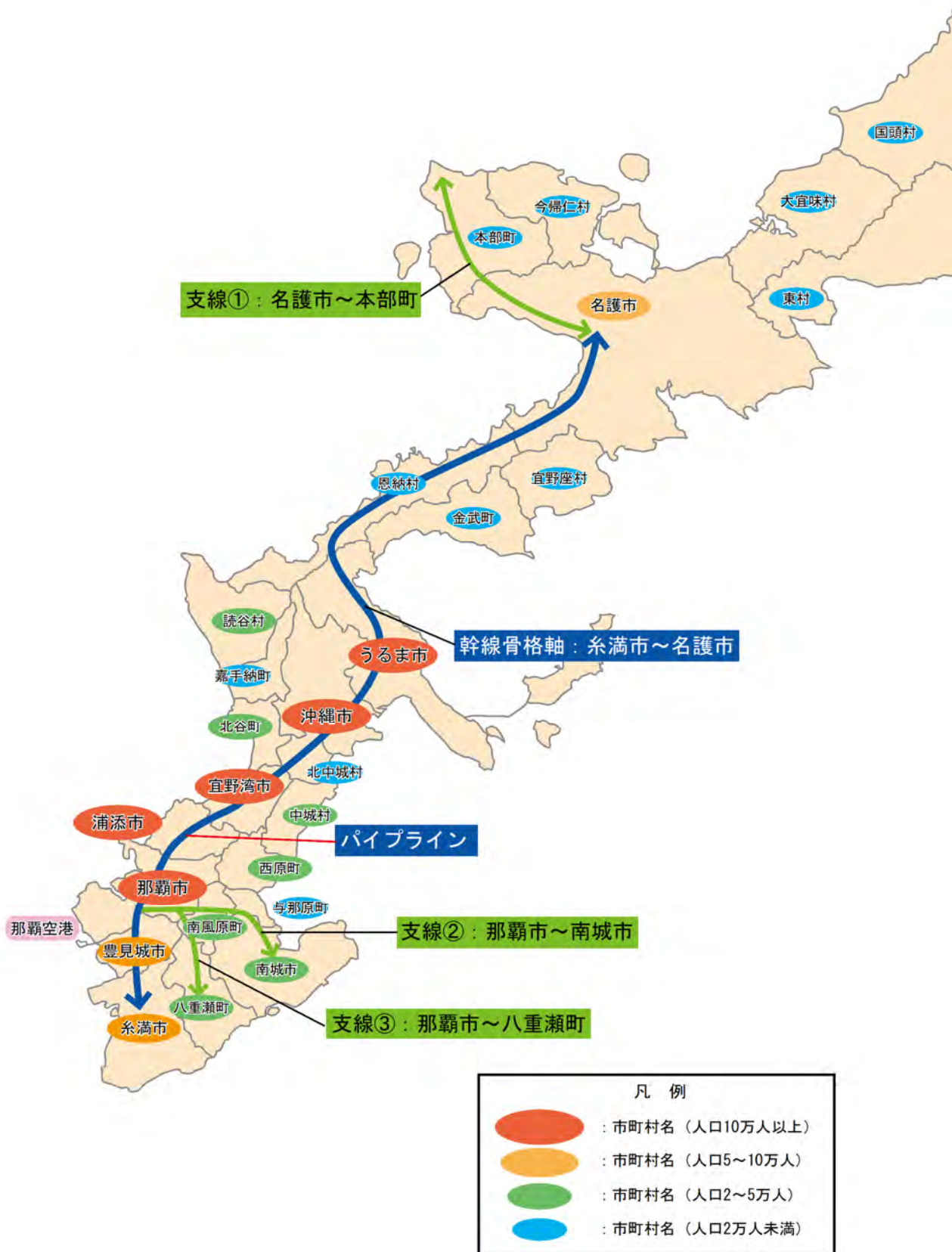
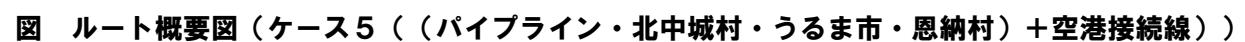


図 ルート概要図（ケース4（（パイプライン・北中城村・うるま市・恩納村）＋支線①②③））



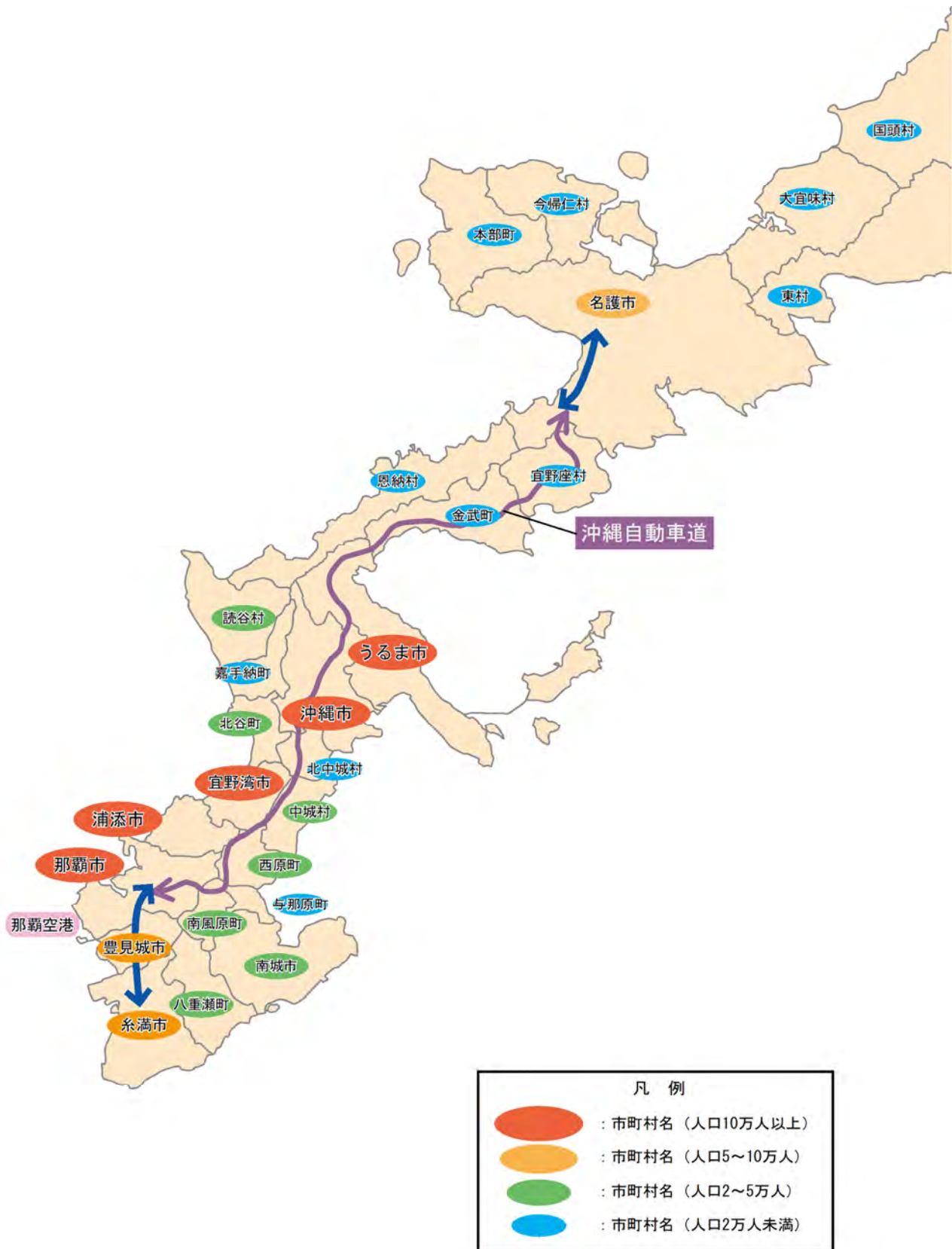


図 ルート概要図（ケース6（沖縄自動車道・うるま市・宜野座村））



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

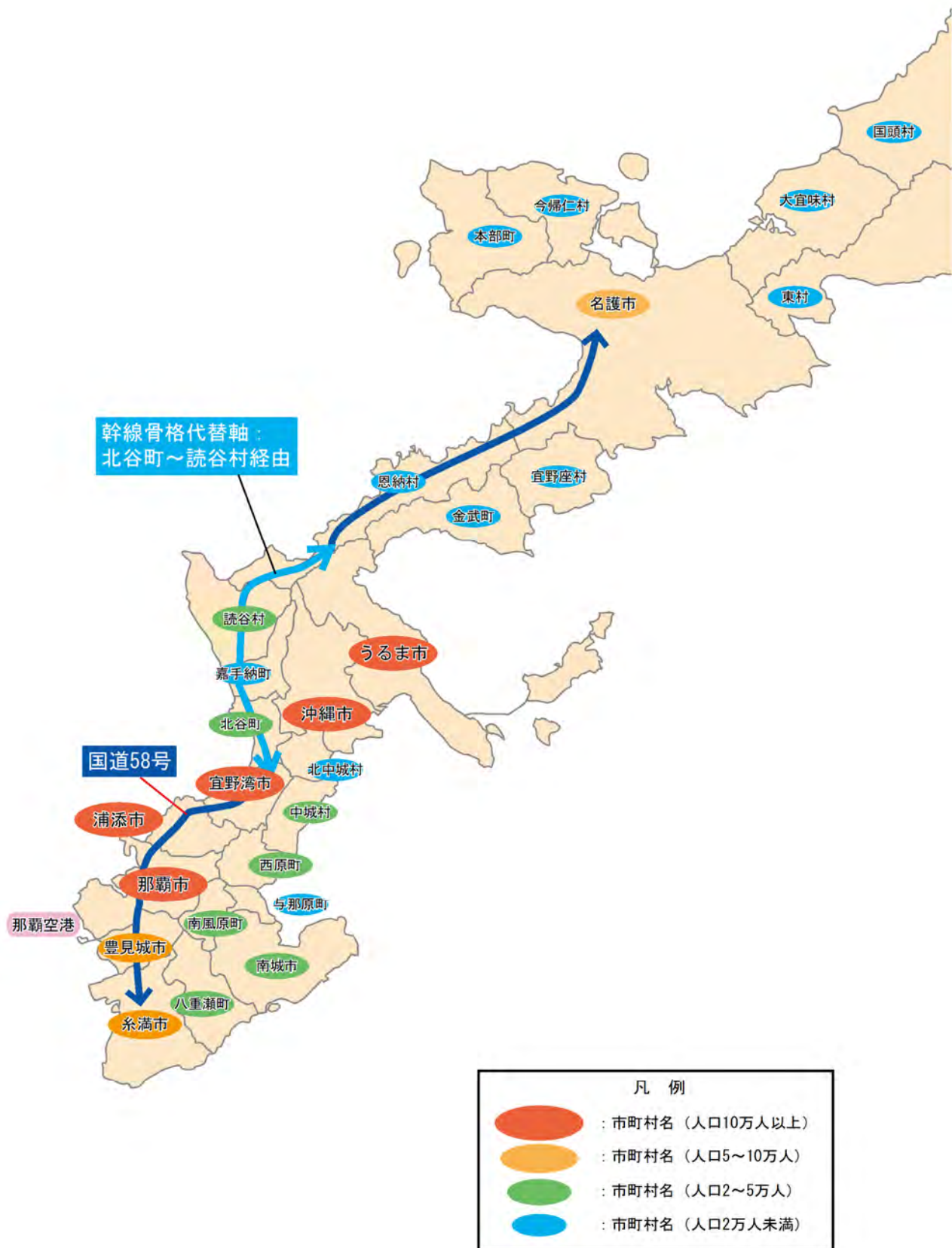


図 ルート概要図（ケース8（国道58号・読谷村・恩納村））

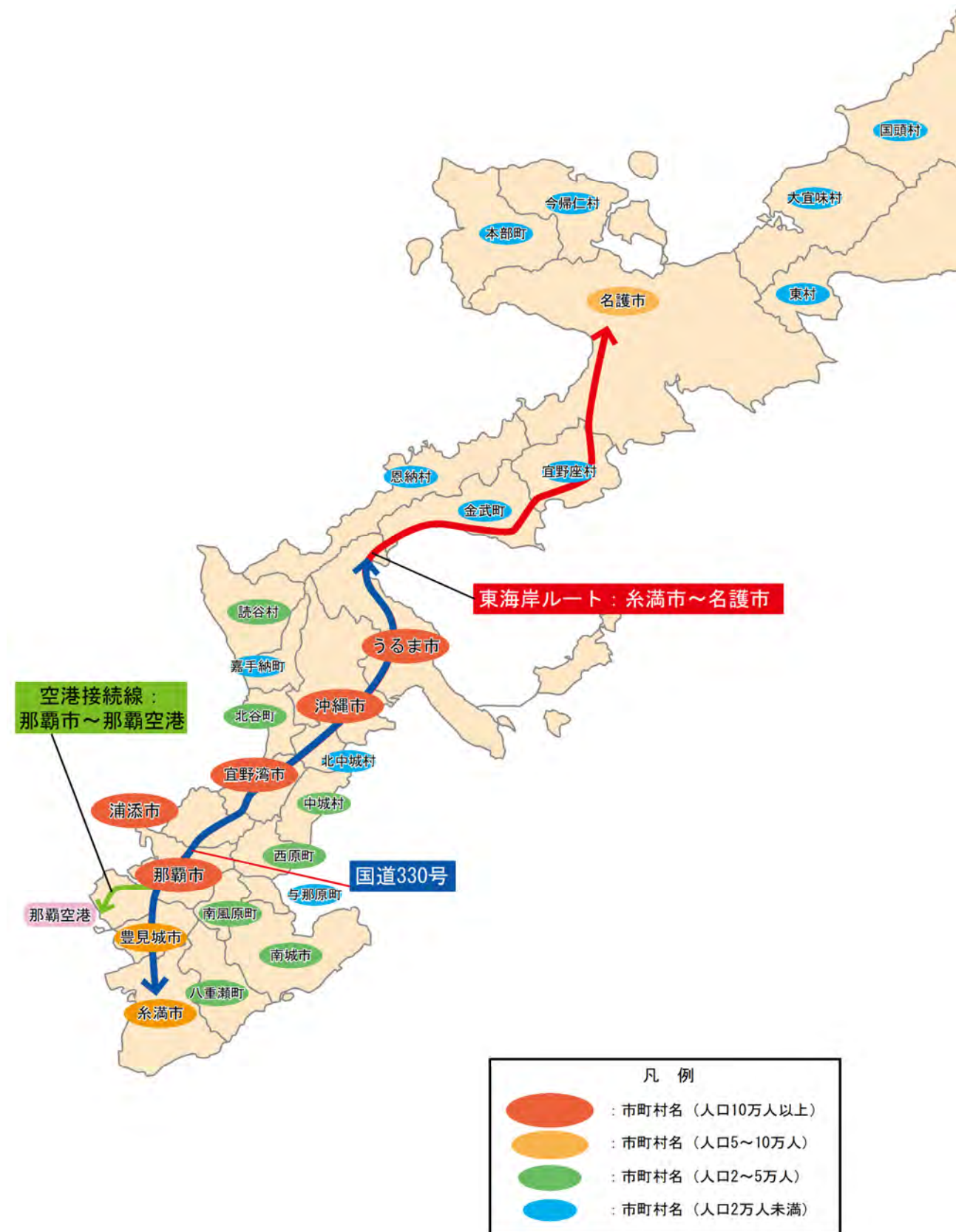


図 ルート概要図（ケース9（（国道330号・北中城村・うるま市・宜野座村）＋空港接続線））



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

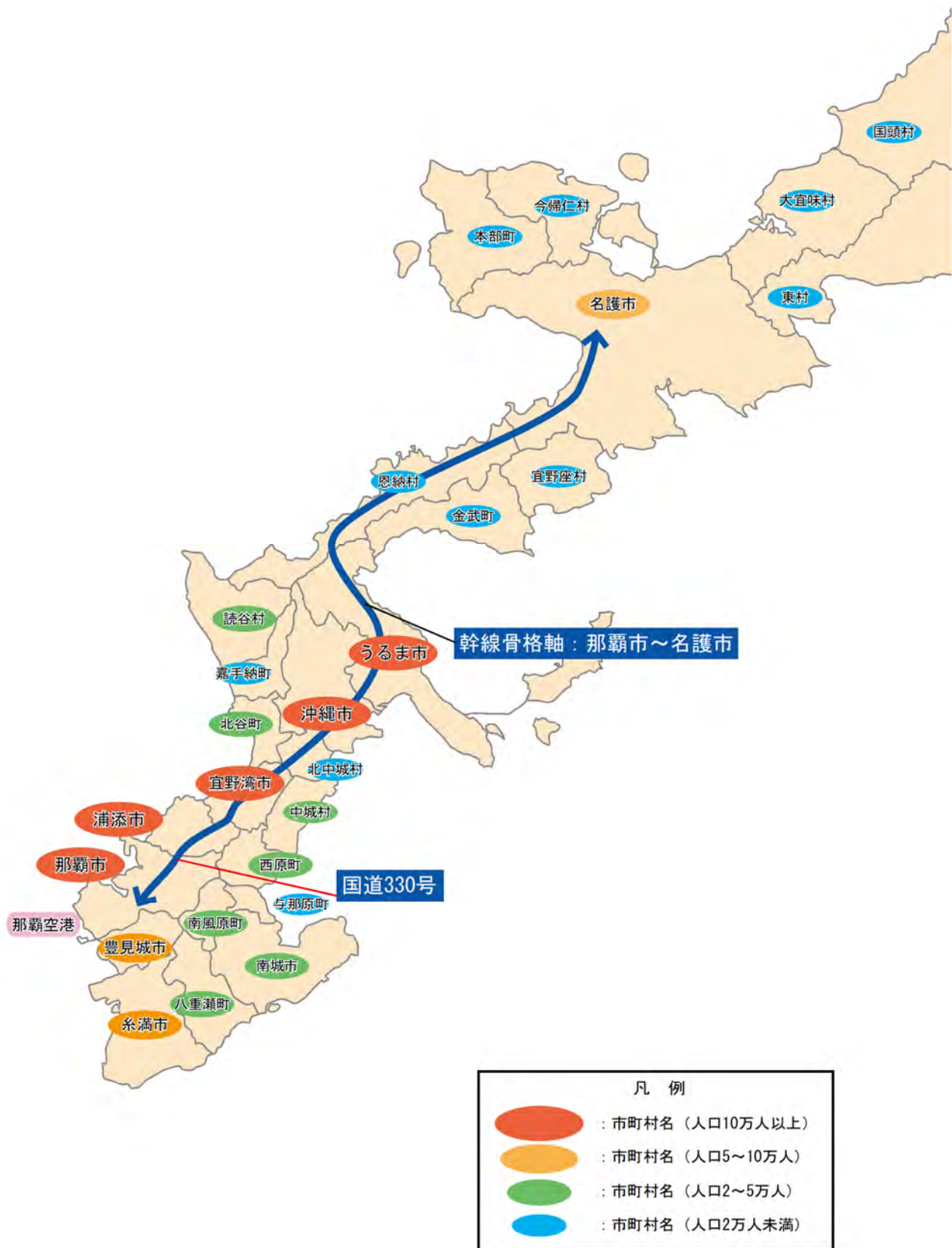


図 ルート概要図（ケース 11（国道 330 号・北中城村・うるま市・恩納村））

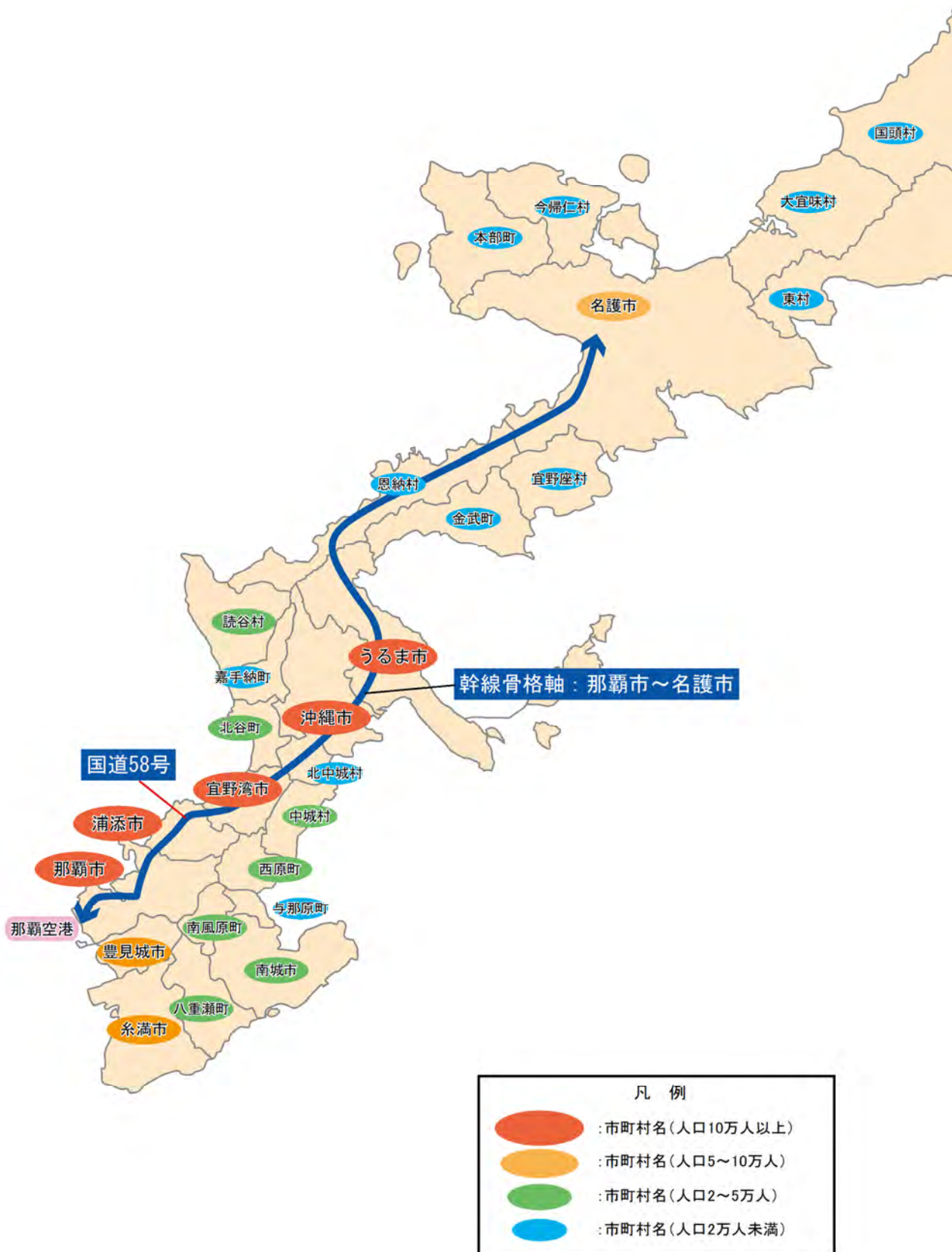


図 ルート概要図（ケース12（国道58号・北中城村・うるま市・恩納村）＋空港接続線）

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 (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。

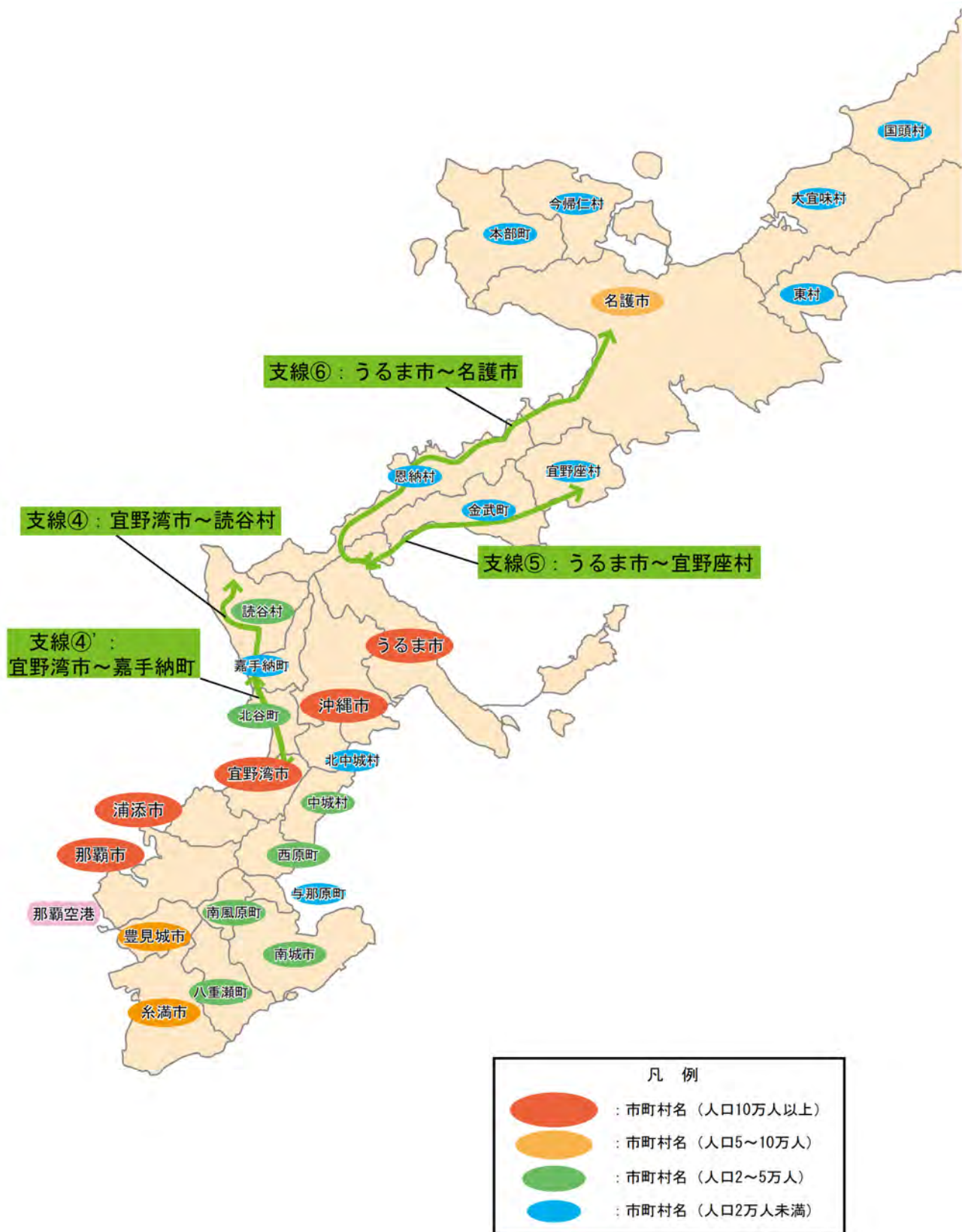


図 ルート概要図（支線④・支線④'・支線⑤・支線⑥）

(5) 今年度調査の検討パターン

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6年度調査の検討パターン一覧

検討 番号	交通 システム	条件設定	ケース（検討ルート）			単線・ 複線	駅数
			ケース名	中南部 導入 空間	検討区間		
検討① R2-01	普通鉄道	基本パターン	ケース 2	国道 330 号	糸満市役所～名護 ＋空港接続線	全線 複線	26 駅
検討② R2-01+①		北部支線考慮			糸満市役所 ～沖縄美ら海水族館 ＋空港接続線	支線① 部分 単線	30 駅
検討③ R2-01 単		コスト削減方策 等の組合せ			糸満市役所～名護 ＋空港接続線	部分 単線	26 駅
検討④ A7-02	高速 A G T	コスト削減方策 等の組合せ	ケース 7	国道 58 号	糸満市役所～名護 ＋空港接続線		28 駅
検討⑤ H7-02	H S S T	コスト削減方策 等の組合せ					28 駅
検討⑥ H7-02 削		駅数削減					22 駅
検討⑦ H7-02 空直		運行形態見直し (那覇空港～ 名護直通運転)					28 駅
検討⑧ H12-02	那覇・名護 ルート	ケース 12	那覇（旭橋）～名護 ＋空港接続線	20 駅			
検討⑨ H13-02		ケース 13	那覇（旭橋）～名護	19 駅			
検討⑩ H14-02		ケース 14	那覇（旭橋）～名護 (北谷経由) ＋空港接続線	21 駅			
検討⑪ H15-02		ケース 15	那覇（旭橋）～名護 (北谷経由)	20 駅			
検討⑫ R2-05	第三軌条 方式 普通鉄道	コスト削減方策 等の組合せ	ケース 2	国道 330 号	糸満市役所～名護 ＋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	北中城村 うるま市	恩納村	
	ケース2	糸満～名護	国道330号	北中城村 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	北中城村 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	北中城村 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	北中城村 うるま市	恩納村	【空港接続線】
	ケース9	糸満～名護	国道330号	北中城村 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	北中城村 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	北中城村 うるま市	恩納村	
	ケース12	那覇～名護	国道58号	北中城村 うるま市	恩納村	【空港接続線】
	ケース13	那覇～名護	国道58号	北中城村 うるま市	恩納村	
	ケース14	那覇～名護	国道58号	北谷町 うるま市	恩納村	【空港接続線】
	ケース15	那覇～名護	国道58号	北谷町 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。

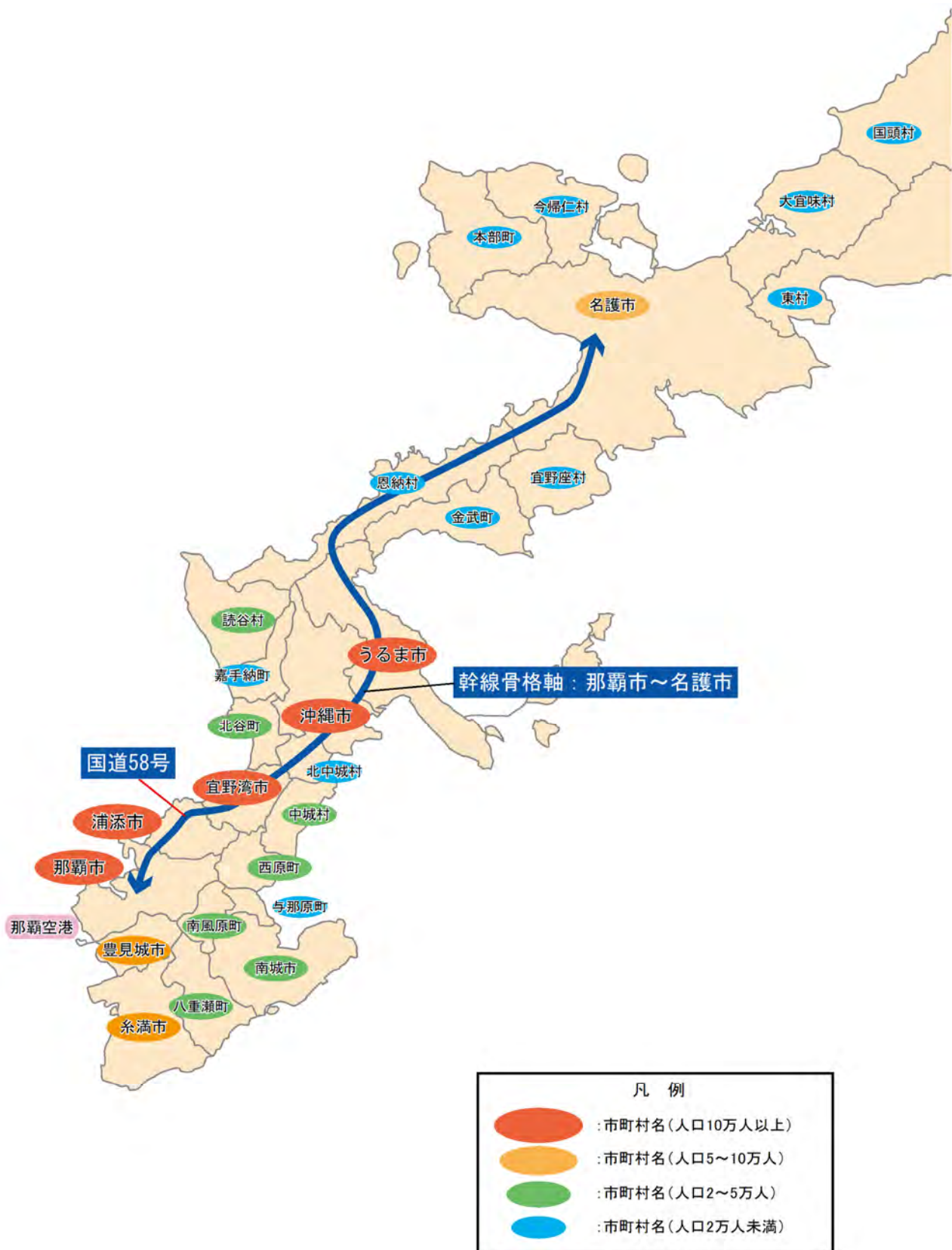


図 ルート概要図（ケース13（国道58号・北中城村・うるま市・恩納村））

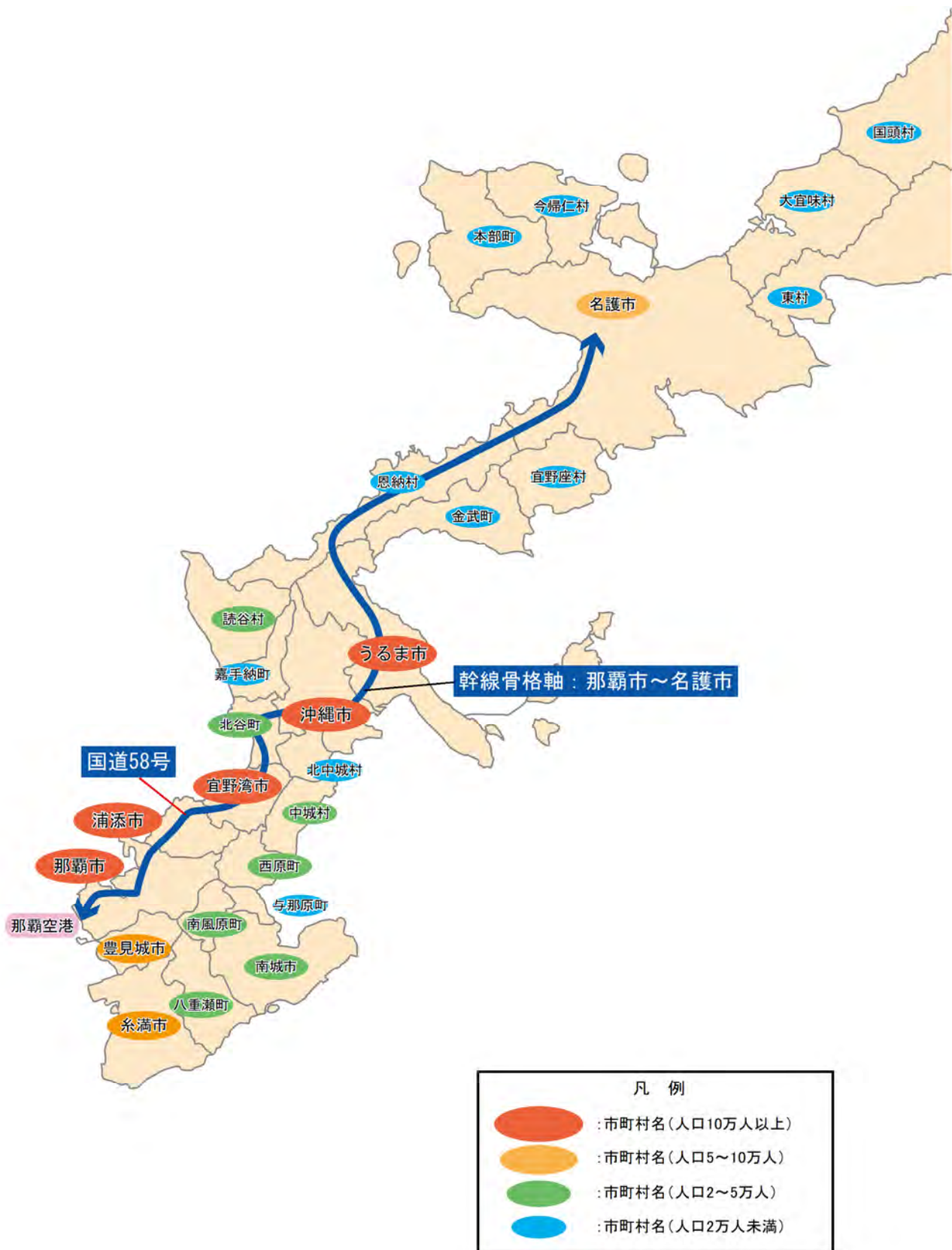


図 ルート概要図（ケース 14（国道 58 号・北谷町・うるま市・恩納村）＋空港接続線）

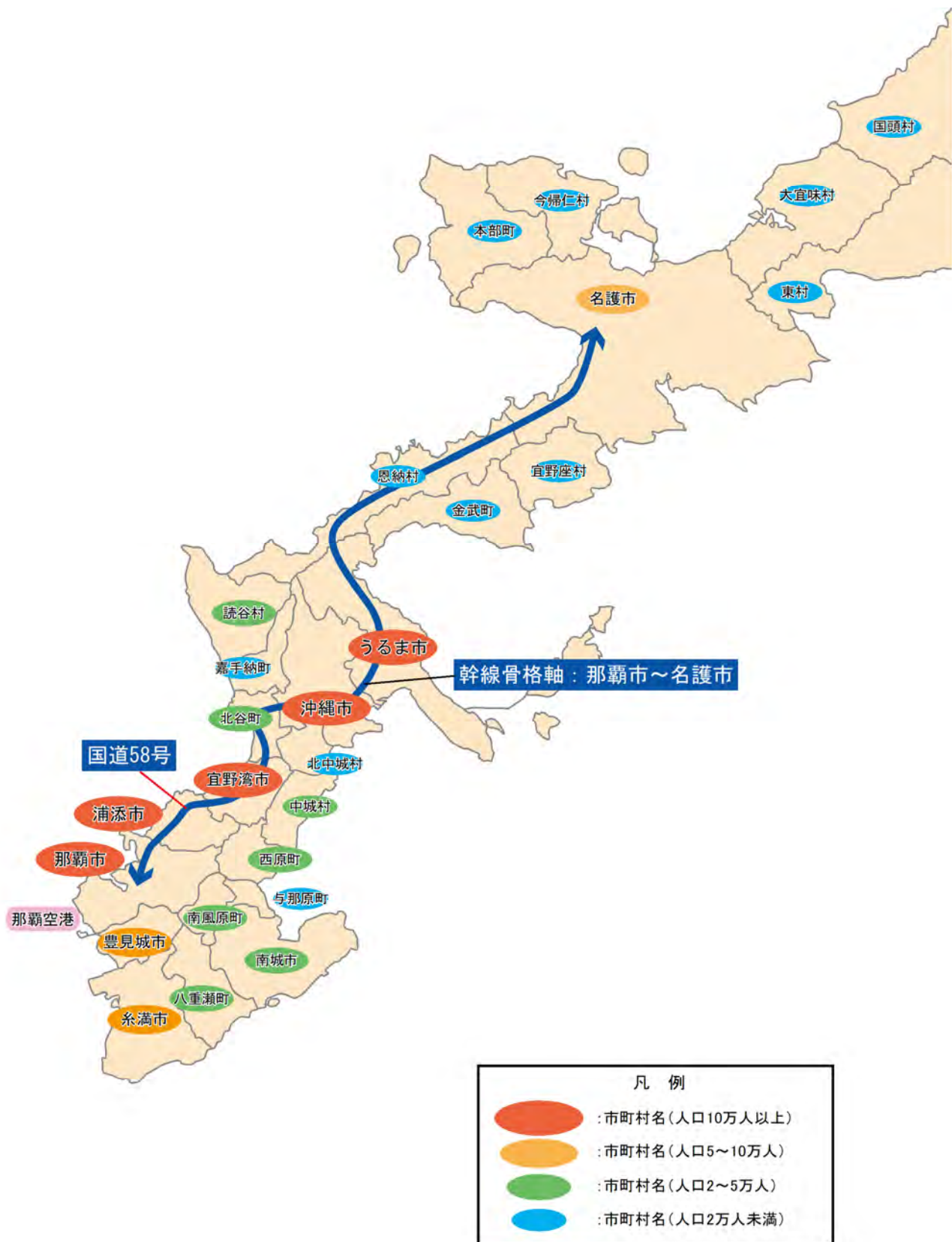


図 ルート概要図（ケース 15（国道 58 号・北谷町・うるま市・恩納村））

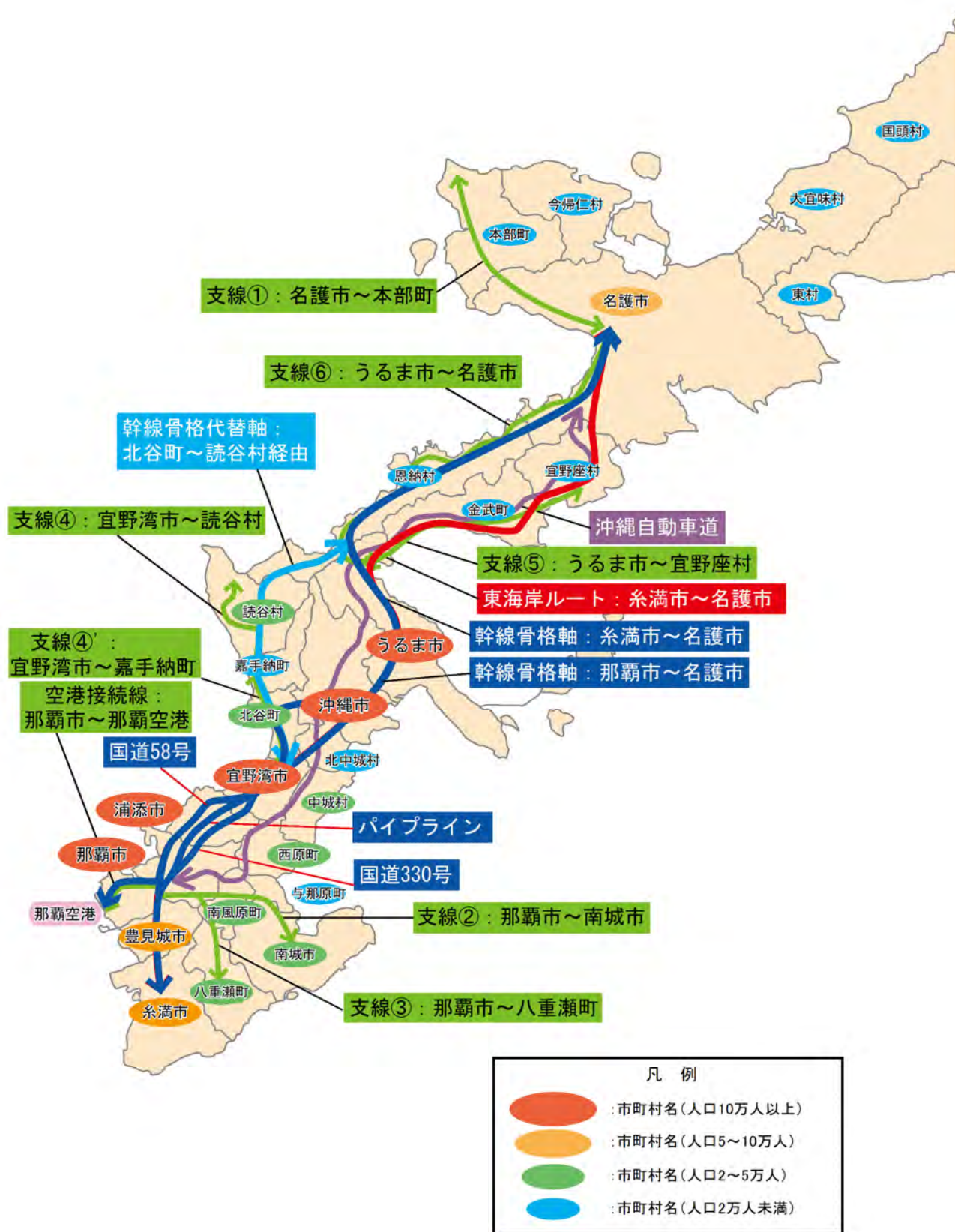


図 モデルルート（検討ケース）の設定【過年度・今年度】

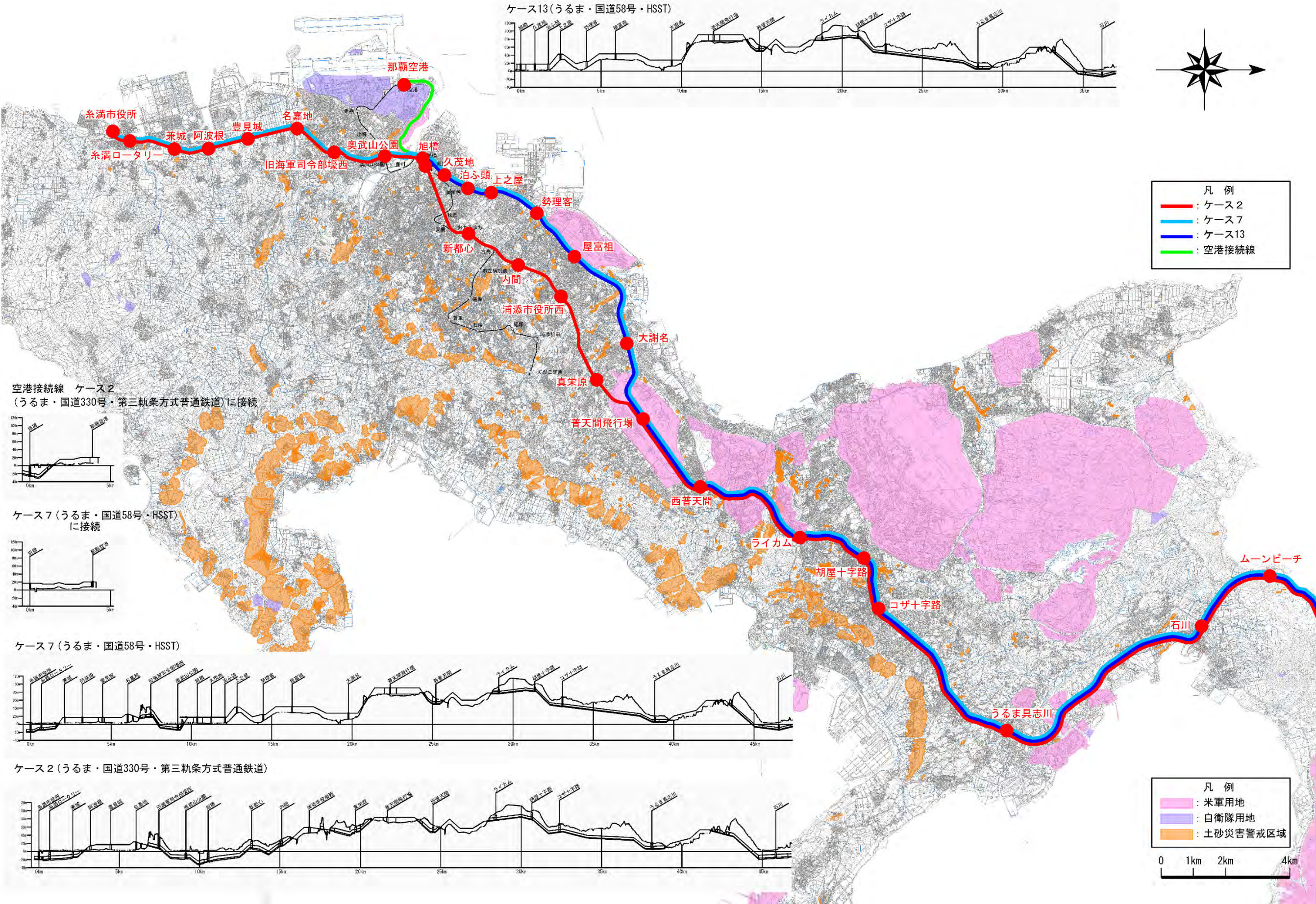


図 ルート検討図(ケース13)(沖縄本島中南部地域)

出典：基盤地図情報(国土地理院) <https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html> (2025年3月)を加工して作成

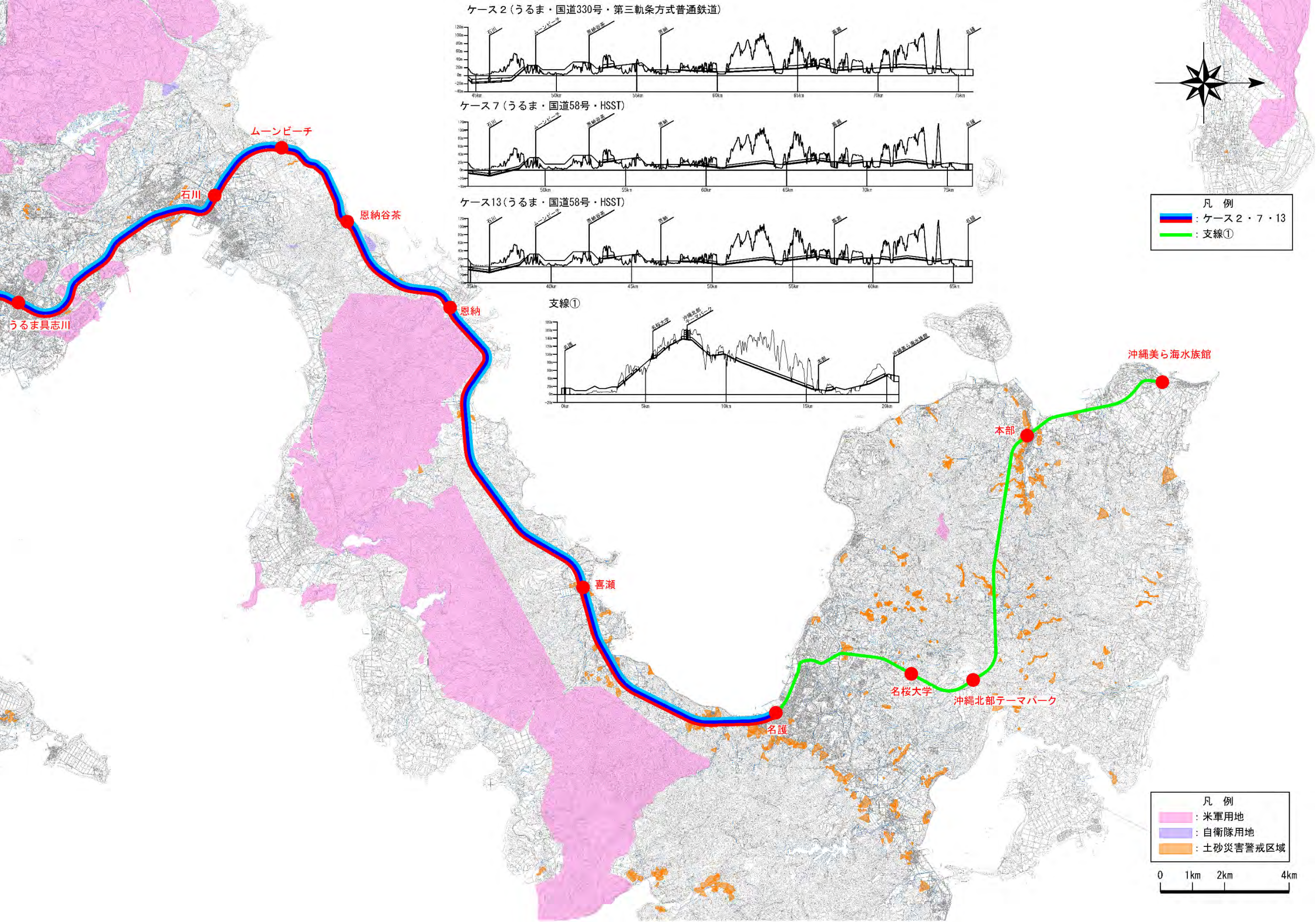


図 ルート検討図(ケース13)(沖縄本島北部地域)

出典：基盤地図情報(国土地理院) <https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html> (2025年3月)を加工して作成

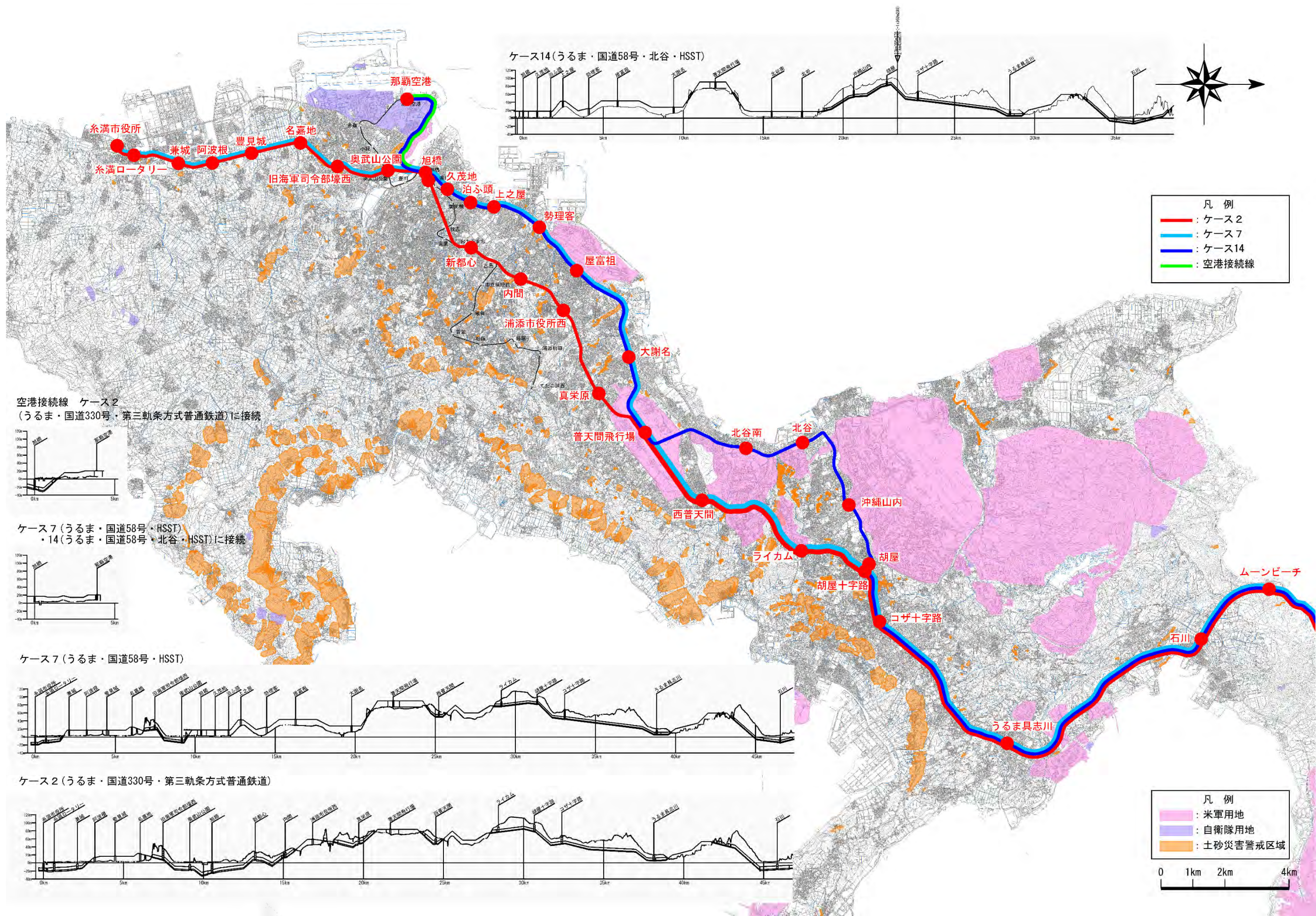


図 ルート検討図（ケース 14）（沖縄本島中南部地域）

出典：基盤地図情報（国土地理院）<https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html>（2025 年 3 月）を加工して作成

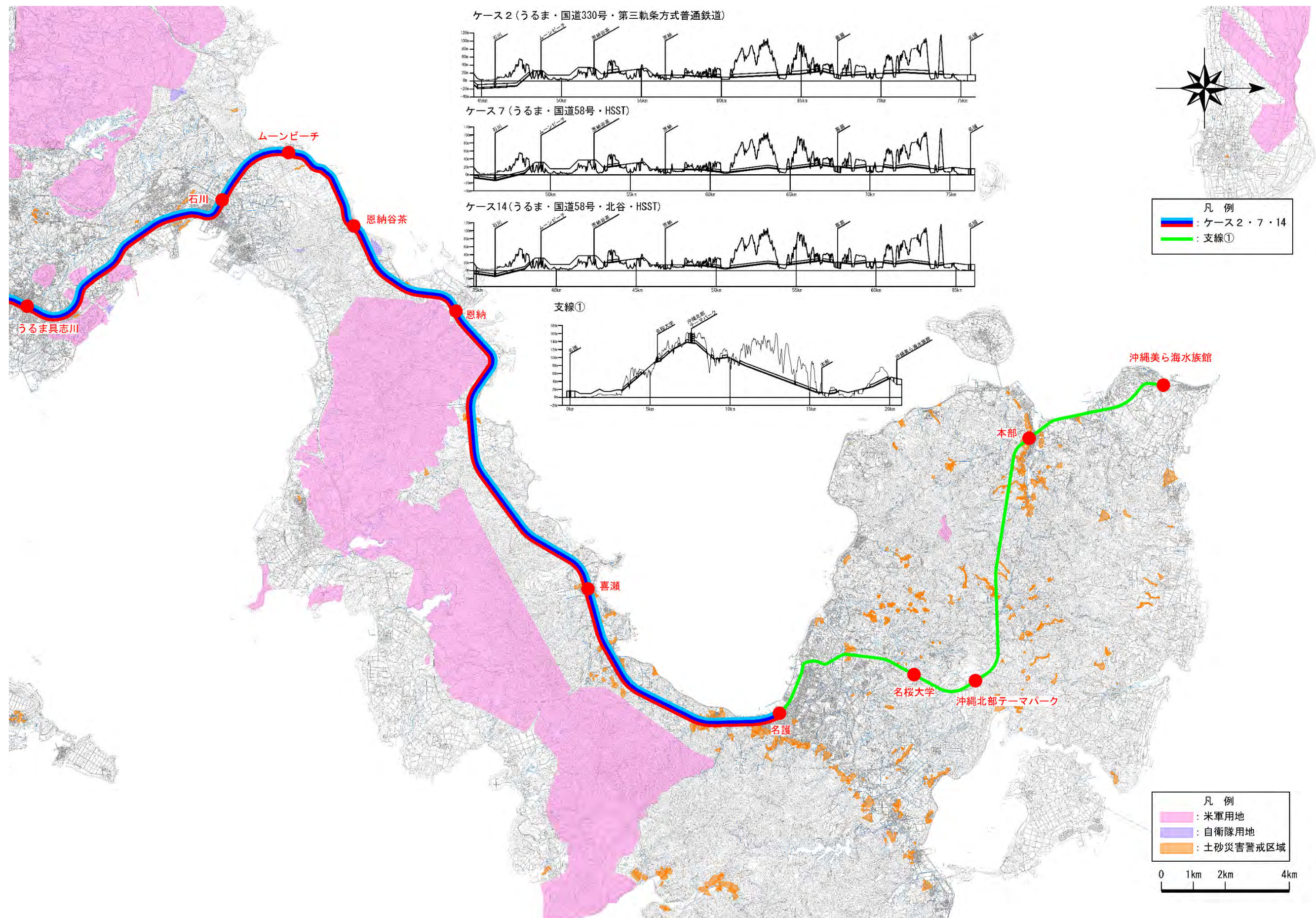


図 ルート検討図（ケース 14）（沖縄本島北部地域）

出典：基盤地図情報（国土地理院）<https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html>（2025年3月）を加工して作成

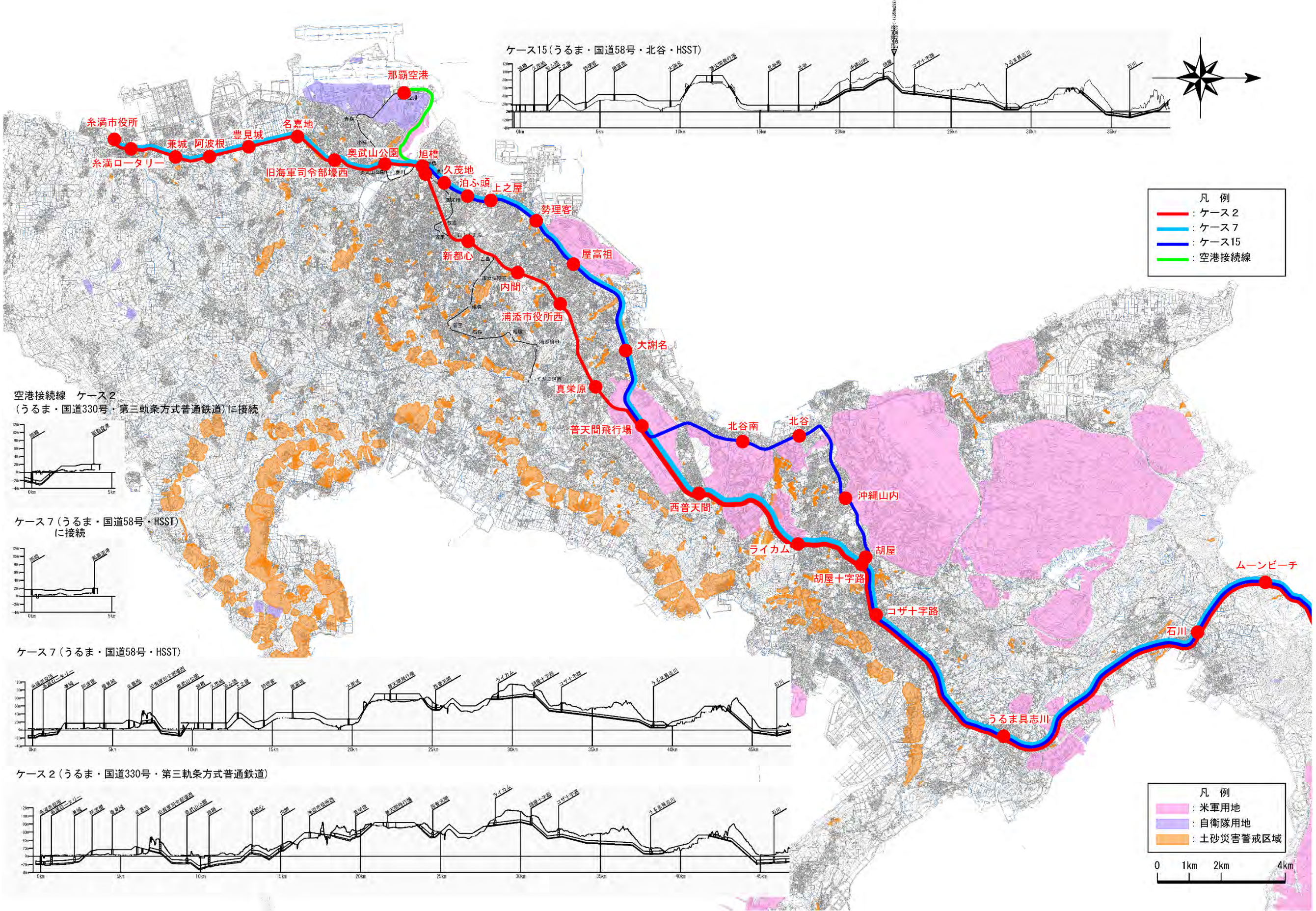


図 ルート検討図(ケース15)(沖縄本島中南部地域)

出典：基盤地図情報(国土地理院) <https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html> (2025年3月)を加工して作成



出典：基盤地図情報（国土地理院）<https://www.gsi.go.jp/kiban/index.html>（2025年3月）を加工して作成

2.3.2 現地調査の実施

(1) モデルルートの実態把握

モデルルートの実態を把握するため、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12月18日（水）～20日（金）3日間

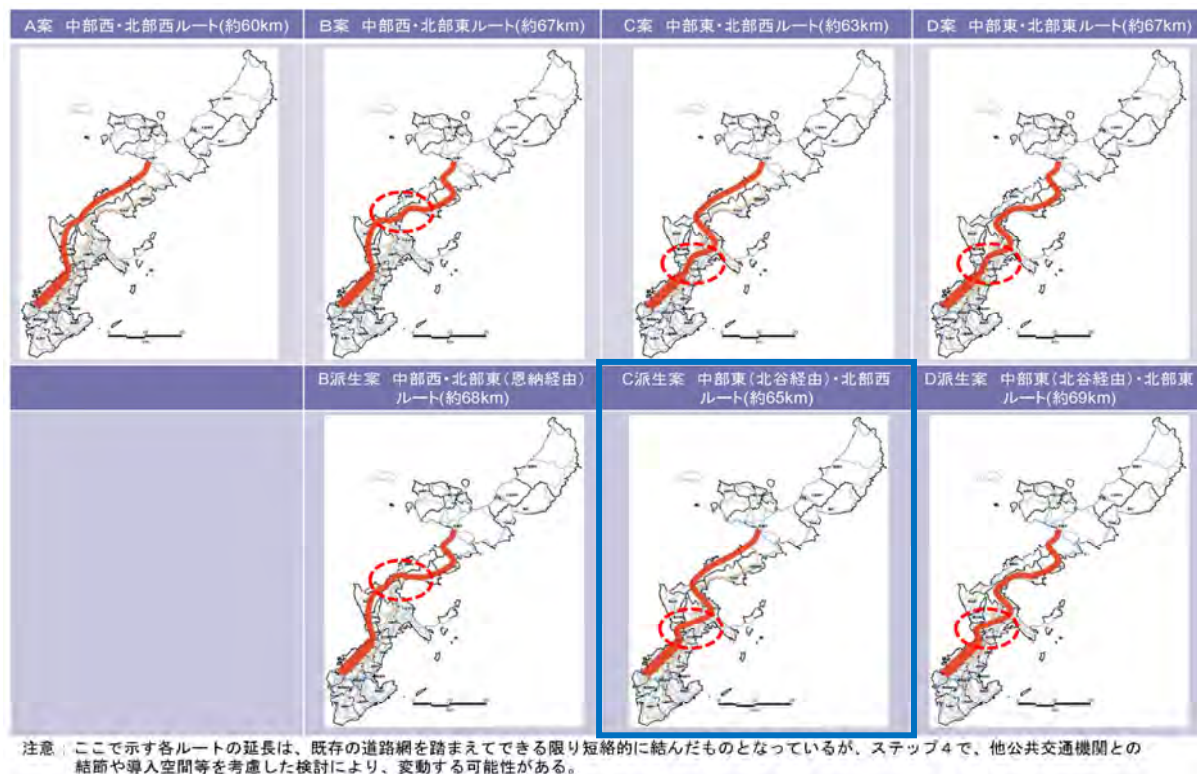
2) 視察ルート

- ・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
- ・モデルルート 支線軸（支線②）那覇市・与那原町
- ・モデルルート 支線軸（支線③）名護市・八重瀬町
- ・沖縄県ルート（沖縄県調査のC派生案※） 国道330号・北谷町経由・うるま市・恩納村経由

※次頁の図 沖縄県が調査時に検討していた骨格軸（7案）（再掲）を参照のこと



図 モデルルートと視察ルート



出典：沖縄鉄軌道 第5回計画検討委員会資料（沖縄県、平成28年8月）
<https://www.pref.okinawa.jp/machizukuri/dorokotsu/1012558/1012581/1012579.html>（2025年3月）

図 沖縄県が調査時に検討していた骨格軸（7案）（再掲）

3) 視察ポイント

表 モデルルート等の視察ポイント

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