

2.8 令和6年度調査のまとめ

2.8.1 令和6年度調査の検討結果

令和6年度調査では、過年度調査の成果や現地視察を踏まえつつ、モデルルートや交通システム、駅位置等を精査するとともに、最近の物価変動等を踏まえた概算事業費の精査を実施した。特に、令和5年度調査においてB/Cが最大となったHSST（磁気浮上方式リニアモーターカー）については、運行形態の見直しや那覇～名護ルートなどの検討を実施した。また、普通鉄道（架線方式電車）に比べて、トンネル断面が小さくなる第三軌条方式普通鉄道について導入可能性の検討を行った。

さらに、令和4年度調査及び令和5年度調査において検討した次世代型バス輸送システムについて、新たなモデルルートの検討や実用化に当たっての最新技術動向の整理、法制度の確立状況等の調査検討を行った。

(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、建設工事費デフレーター（鉄道軌道）や令和6年の土地価格を踏まえて精査を行った。概算事業費は令和5年度調査と比較して、金額では約370億円～約580億円、割合としては約5.2%～約5.8%上昇した。

(2) 運行形態の見直し

那覇空港駅利用者の利便性向上に資する観点から、那覇空港から名護に直通する列車運行を基本とした運行系統の見直しについて、線路構造とあわせて検討を行った。

運行形態の見直しにより、HSSTの那覇空港～名護の所要時間は、快速（乗換えなし）で約65分となり、基本パターンの約83分と比較して約18分短縮した。

一方、糸満市役所～名護の所要時間は、約75分から約95分になり、約20分増加した。その場合、うるま具志川で後続の快速列車に乗り換える必要がある。

空港接続線の線路構造については、これまでの検討では、コスト削減の観点から単線構造を前提とし、運行ダイヤを工夫することによって、運行本数（3本/時）を確保していた。運行形態を見直した場合においても、単線構造で運行本数（3本/時）を確保することができたため、複線化を行う必要がないことを確認した。

(3) 那覇～名護の検討

那覇～名護の検討については、従来の北中城村経由に加えて、北谷町経由を追加するとともに、空港接続線（支線）の整備の有無により、合計4ケース実施した。

那覇～名護の概算事業費は、約5,760億円～約6,470億円となり、北中城村経由では令和5年度調査と比較して約300億円（約5.5%）～約310億円（約5.4%）増加した。また、北中城村経由と北谷町経由の比較では、北谷町経由の方が路線延長は長くなり1駅増加するため、約370億円割高となった。

(4) 第三軌条方式普通鉄道の導入可能性検討

第三軌条方式普通鉄道を採用することによって、普通鉄道（架線方式電車）よりトンネル断面

を小さくすることができるため、その導入可能性について検討を行った。

概算事業費は、約 8,410 億円となり、普通鉄道（架線方式電車）の約 8,770 億円と比較して、約 360 億円（約 4.1%）低減した。

第三軌条方式普通鉄道は、建設コストや景観、敷設工事や保守・点検のし易さなどのメリットがある一方で、第三軌条（サードレール）は感電の恐れがあり安全性確保の面で課題がある。

今回、最高速度 120km/h を想定して検討を行ったが、平成 13 年国土交通省令第 151 号『鉄道に関する技術上の基準を定める省令』では直流 750V 以下となっているため、今後は直流 750V で技術面での実現可能性の検討を行う必要があるとともに、中国で多く採用されている直流 1,500V についても、技術面や法令面（特別認可）など、実現可能性について検討を行う必要がある。

(5) 次世代型バス輸送システムの検討

新たなモデルルートの検討では、令和 5 年度調査において検討課題に挙げられていた、旭橋・那覇空港から糸満方面へのルート（以下、糸満市ルートという）、及び沖縄市の中心部において胡屋・中央地区バスタプロジェクトの検討が進められていることから、胡屋十字路（鉄軌道想定駅）から泡瀬方面へのルート（以下、沖縄市泡瀬ルートという）の 2 ルートについて検討を行った。

次世代型バス輸送システムの概算事業費は、糸満市ルートが約 107 億円（キロ当たり約 8.5 億円）、沖縄市泡瀬ルートが約 78 億円（キロ当たり約 10.6 億円）となった。ただし、バス専用車線の設置により片側 1 車線ずつ車線が減少し、朝夕ピーク時の道路混雑がさらに増大する可能性があるため、次世代型バス輸送システムへの転換誘導など、道路混雑を抑制するソフト施策も併せて実施する必要がある。

実用化に当たっての最新技術動向の整理では、名古屋市や山梨県などの事例を整理したが、車両制御や海外の交通システム導入など、技術面や基準面等で克服すべき課題があることが明らかとなった。

法制度の確立状況等の調査では、BRT 等の支援制度や自動運転に資する路車協調システム及び走行空間の実証実験について整理を行った。今後の技術面での進歩により、法制度も拡充される可能性があるため、今後とも注視していく必要がある。

2.8.2 今後の検討課題

(1) モデルルートや整備区間、駅位置・駅数等の最適化の検討

令和 3 年度調査以前では糸満市～名護市を想定して検討を行ってきたが、沖縄振興計画で「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沖縄県調査等を踏まえ、令和 4 年度調査及び令和 5 年度調査では、那覇市～名護市のルート（宜野湾市・北中城村・うるま市・恩納村を經由したルート）についても検討を行い、B/C や累積損益収支を試算した。

今年度調査においては、北谷町を經由するルートを追加して検討を行ったが、引き続き、モデルルートや整備区間、駅位置・駅数等について複数案検討を行い、最適化を図っていくことが重要である。

(2) 抜本的なコスト縮減方策の検討

鉄軌道のモデルルートについては、駐留米軍基地及びその関連区域（普天間飛行場を除く）を避けるため、やや迂回するルート設定であり、建設コストが増嵩する要因となっている。また、鉄軌道（路面電車を除く）の新設については、道路との立体交差が原則であり、高架構造や地下構造を多用しているため、ルート設定と同様に建設コストが増嵩する要因となっている。

うるま市以北については、比較的平坦で田畑や未利用地など市街化されていない地域を通過する区間があるため、地平構造とすることでコストを大幅に縮減できる可能性がある。とりわけ、B/Cが一番高いH S S Tについては、最急こう配が60%であり、高架構造から地平構造に、地平構造から高架構造に短距離で移行できるため、柔軟に構造変更することが可能である。また、うるま市以南については、那覇港湾や牧港補給地区、普天間飛行場などの開発地区は比較的平坦であるため、鉄軌道を地平構造や掘割構造とすることが可能であり、コストを大幅に縮減できる余地がある。ただし、当該開発地区の主要な道路については立体交差とする必要がある。

したがって、モデルルートの見直しとともに、地平構造や掘割構造への変更など、抜本的なコスト縮減方策を実施することによって、B/Cがどの程度改善するか、見極めることが重要である。

(3) 運行形態や運行本数の検討

今年度調査において、那覇空港駅利用者の利便性向上に資する観点から、那覇空港から名護に直通する列車運行を基本とした運行系統の見直しを実施した。県民利用者及び県外利用者へのサービス水準の最適化の観点から、引き続き、運行形態や運行本数の検討を行う必要がある。

(4) 車両基地計画の深度化

車両基地は鉄軌道事業を行う上で必須な施設であり、これまで、普天間飛行場付近に設置することを想定しているが、具体的な検討を行っていない。このため、車両基地位置の検討に加えて、車両基地計画（留置線、検査線、洗浄線、試走線、入出庫線、建物等）を行い、用地費や工事費等の算出を行って、概算事業費の精度向上を図る必要がある。

(5) カーボンニュートラル実現に向けた検討

2050年のカーボンニュートラルはわが国として必達目標であり、鉄軌道分野においても、再生可能エネルギーや水素などを活用した公共交通システムの開発が必要と考えられる。また、新たに整備される鉄軌道に関しては、周辺開発との一体的な整備により、トータルでカーボンニュートラルを達成することが望まれる。

このため、鉄軌道プロジェクトのライフサイクル全体のカーボンニュートラルの実現に向けて、まずは再生可能エネルギー100%運営を目指すことを前提に、令和5年度調査において検討を行った架線式蓄電池電車のほか、太陽電池や蓄電池、水素エネルギー等の導入可能性について、ピークカットや非常時のBCP効果も含めて検討を行うことも重要である。

(6) まちづくりと鉄軌道駅の一体的整備によるコスト負担の軽減

わが国では、みなとみらい線みなとみらい駅や東京メトロ日比谷線虎ノ門ヒルズ駅など、鉄道駅周辺のまちづくりと鉄道駅が一体的に整備された事例が複数あり、鉄道駅の建設コストを開発

事業者が一部負担すること（開発利益の還元）によって、鉄道事業者のコスト負担の軽減につながっている。

普天間飛行場などの駐留米軍基地跡地については、先進的なまちづくりが想定されることから、鉄軌道駅との一体的整備の可能性について、コスト負担の軽減だけでなく、トータルデザインの観点から検討を行うことも重要である。

2.9 過年度・今年度調査結果一覧

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その1）

調査 年次	コスト縮減方策		ケース	ルート	概算事業費		
					コスト縮減方策		縮減額 (縮減率)
					適用前	適用後	
平成 24 年度 調査	部分単線化		ケース1	うるま・パイプライン	8,500億円	7,500億円	▲1,000億円 (▲12%)
			ケース2	うるま・国道330号	8,700億円	7,700億円	▲1,000億円 (▲11%)
	小型システム（鉄輪リニア）		ケース1	うるま・パイプライン	8,500億円	7,300億円	▲1,200億円 (▲14%)
	沖縄自動車道の活用		ケース6	沖縄自動車道	—	6,100億円	—
	構造変更や基地跡地活用		ケース7	うるま・国道58号	—	7,700億円	—
平成 25 年度 調査	最新技術の採用 (SENS工法)		ケース1	うるま・パイプライン	8,500億円	7,700億円 ^{*1}	▲800億円 (▲9%)
			ケース2	うるま・国道330号	8,700億円	7,900億円 ^{*1}	▲800億円 (▲9%)
			ケース7	うるま・国道58号	7,700億円	7,000億円 ^{*1}	▲700億円 (▲9%)
	小型システム (スマート・リニアメトロ)		ケース1	うるま・パイプライン	8,500億円	7,200億円	▲1,300億円 (▲15%)
	地下区間 から地上 区間への 構造変更	名護付近の構造変更	ケース1	うるま・パイプライン	7,700億円 ^{*1}	7,500億円 ^{*1}	▲200億円 (▲3%)
		空港接続線の構造変更	ケース5	うるま・パイプライン ＋空港接続線	8,300億円 ^{*1} [600億円 ^{*1}]	8,100億円 ^{*1} [400億円 ^{*1}]	▲200億円 ^{*2} (▲33% ^{*2})
	コスト縮 減方策の 組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (スマート・リニアメトロ) ・地下区間から地上区間 への構造変更 (名護付近の構造変更) (名護付近の構造変更)	ケース1	うるま・パイプライン	8,500億円	6,000億円 ^{*1, *3}	▲2,500億円 (▲29%)
平成 26 年度 調査	ルート等の見直し		ケース2	うるま・国道330号	7,900億円 ^{*1}	7,600億円 ^{*1, *3}	▲300億円 (▲4%)
			ケース7	うるま・国道58号	7,000億円 ^{*1}	6,600億円 ^{*1, *3}	▲400億円 (▲6%)
	コスト縮 減方策の 組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (スマート・リニアメトロ) ・地下区間から地上区間 への構造変更 (名護付近の構造変更、 空港接続線の構造変更) ・ルート等の見直し	ケース2	うるま・国道330号 ＋空港接続線	—	6,400億円 ^{*1, *3} [400億円 ^{*1, *3}]	—
				うるま・国道330号	7,900億円 ^{*1}	6,000億円 ^{*1, *3}	▲1,900億円 (▲24%)

*1：最新技術の採用によるコスト縮減を考慮した金額である。

*2：空港接続線のための概算事業費の縮減額及び縮減率である。

*3：平成25年度調査の地下区間から地上区間への構造変更のうち、「名護付近の構造変更」を適用している。

注1) 概算事業費のうち、[] 内の数値は、空港接続線の金額を示す。

注2) 概算事業費は、平成23年度価格である。

注3) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能なルートがないためである。

注4) 上記は、各コスト縮減方策の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その2）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 27 年度 調査	<u>最新技術の採用</u> (地下駅のシールド切り開き工法)		ケース2	うるま・国道330号 (西海岸ルート)	【7,600億円*1】	【7,500億円*1】	【▲100億円】 【(▲1%)】
	<u>地下区間から地上区間への構造変更</u> (浦添市役所～普天間飛行場)		ケース2	うるま・国道330号 (西海岸ルート)	【7,600億円*1】	【7,400億円*1】	【▲200億円】 【(▲3%)】
	コスト縮減方策等の組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法) ・部分単線化 ・小型システム (スマート・リニアメトロ) ・地下区間から地上区間への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース2	うるま・国道330号 +空港接続線 (西海岸ルート)	7,100億円*1 【6,400億円*1】	6,800億円*2 【6,150億円*2】	▲300億円 (▲4%) 【▲250億円】 【(▲4%)】
平成 28 年度 調査	<u>幹線骨格軸</u> (モデルルート) の精査		ケース9	うるま・国道330号 +空港接続線 (東海岸ルート)	—	8,700億円*2 【7,900億円*2】	—
	<u>支線軸の検討(LRT)</u>		—	支線④ (普天間～嘉手納)	—	400億円 【360億円】	—
	<u>沖縄県特有の地質条件等を考慮したコスト</u> (シールドトンネルから山岳トンネル(NATM)への構造変更)		ケース2	うるま・国道330号 +空港接続線 (西海岸ルート)	8,800億円*2 【8,000億円*2】	—*3	—
			ケース9	うるま・国道330号 +空港接続線 (東海岸ルート)	8,700億円*2 【7,900億円*2】	—*3	—
	コスト縮減方策等の組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法) ・部分単線化 ・小型システム (スマート・リニアメトロ) ・地下区間から地上区間への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・駅施設等の安全方策等	ケース2	うるま・国道330号 +空港接続線	6,800億円*2 【6,150億円*2】	6,850億円*2 【6,200億円*2】	+50億円 (+1%) 【+50億円】 【(+1%)】

*1：平成26年度調査までに検討した最新技術の採用（SENS工法）、地下区間から地上区間への構造変更（名護付近の構造変更）、ルート等の見直しを考慮した金額である。

*2：*1に加え、最新技術の採用（地下駅のシールド切り開き工法）、地下区間からの地上区間の構造変更（浦添市役所～普天間飛行場）、沖縄特有の気候条件を考慮したコストを考慮した金額である。

*3：詳細な地質データが不足しており、精査が必要と考えられることを踏まえ、適用を見送った。

注1）コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2）【 】内の金額は、建設工事費デフレーター及び消費税率を考慮しない概算事業費を示している。

注3）【 】なしの金額は、建設工事費デフレーターとして、平成27年度調査の適用前においては3%を、平成27年度調査の適用後及び平成28年度調査においては4%を考慮し、いずれにおいても消費税率として8%を考慮した概算事業費を示している。

注4）コスト縮減方策等の組合せの概算事業費については、10億円単位で示している。

注5）概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能なルートがない場合、もしくは、コスト縮減方策等の検討結果がない場合である。

注6）上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その3）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 29 年度調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等	ケース 2	うるま・国道 330 号 ＋空港接続線 (西海岸ルート) 〔全線複線案〕	【8,120 億円】	8,060 億円	▲60 億円 ▲1 %
	支線軸の 検討	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等	—	支線① (名護～沖縄美ら海 水族館) 〔全線単線案〕	[780 億円] (八重岳貫通ルート)	970 億円 (観光ルート)	+190 億円 +24%
	コスト縮 減方策等 の組合せ	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (スマート・リニアメトロ) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等	ケース 2	うるま・国道 330 号 ＋空港接続線 〔部分単線案〕	【6,380 億円*】	6,270 億円	▲110 億円 ▲2 %

*：最新技術の採用（地下駅のシールド切り開き工法）を考慮した金額である。

注1）コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2）〔 〕内の金額は、平成 24 年度調査時に示した金額である。

注3）【 】なしの金額は、平成 29 年度価格、消費税率を考慮しない概算事業費を示しており、【 】内の金額は、平成 28 年度価格、消費税率を考慮しない概算事業費を示している。

注4）概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注5）上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その4）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 30 年度調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅の シールド切り開き工法) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 駅数低減	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔全線複線案〕	8,060 億円	7,590 億円	▲470 億円 ▲6%
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅の シールド切り開き工法) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 大深度地下使用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔全線複線案〕	8,060 億円	8,080 億円	+20 億円 +0%
	支線軸の 検討	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 部分単線化 ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等	—	支線① (名護～沖縄美ら海 水族館) 〔全線単線案〕	[780 億円] (八重岳貫通ルート) 970 億円 (海岸ルート)	950 億円 (今帰仁ルート)	+170 億円 +22% ▲20 億円 ▲2%
	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 駅数削減	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔部分単線案〕	6,270 億円	5,960 億円	▲310 億円 ▲5%

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) []内の金額は、平成 24 年度調査時に示した金額である。

注3) []なしの金額は、平成 29 年度価格、消費税率を考慮しない概算事業費を示している。

注4) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注5) 上記は、各コスト縮減方策の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その5）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和 元年度 調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 ＋ 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【8,060 億円】	8,700 億円	+640 億円 (+8%)
		・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ <u>山岳トンネル (NATM) への構造変更</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 ＋ 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	8,700 億円	8,690 億円	▲10 億円 (▲0.1%)
	支線軸の 検討	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 部分単線化 ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u>	—	支線① (名護～ 沖縄美ら海水族館) 〔全線単線案〕	【950 億円】 (今帰仁ルート)	1,120 億円 (今帰仁ルート) ※名桜大学経由	+170 億円 (+18%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和元年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、平成 29 年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その6）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和 元年度調査	コスト縮減方策等の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 <u>概算事業費等の精査</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,270 億円】	6,760 億円	+490 億円 (+8%)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (高速AGT) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 <u>概算事業費等の精査</u>	ケース 7	うるま・国道 58 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,680 億円	—
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (HSST) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 <u>概算事業費等の精査</u>	ケース 7	うるま・国道 58 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,350 億円	—

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和元年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、平成 29 年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その7）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和2 年度調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ <u>駅施設規模の精査</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	8,700 億円	8,640 億円	▲60 億円 (▲1%)
		・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ <u>許田地区・名護間代替 ルート</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	8,700 億円	8,700 億円	±0 億円 (±0%)
	コスト縮 減方策等 の組合せ	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ <u>最新技術の採用</u> (SENS工法) ・ <u>部分単線化</u> ・ <u>小型システム</u> (粘着駆動方式小型鉄道) ・ <u>地下区間から地上区間</u> への構造変更 ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ <u>沖縄特有の気候条件を</u> 考慮したコスト ・ <u>駅施設等の安全方策等</u> ・ <u>概算事業費等の精査</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,840 億円	—

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 金額は、令和元年度価格の概算事業費を示している。なお、消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その8）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和2 年度調査	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 - 概算事業費等の精査	ケース2	うるま・国道330号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	6,760 億円	—	—
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (高速AGT) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 - 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	6,680 億円	—	—
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (HSST) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 - 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	6,350 億円	—	—

- 注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。
 注2) 金額は、令和元年度価格の概算事業費を示している。なお、消費税率は考慮していない。
 注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。
 注4) 概算事業費の欄にある「—」は、新たなコスト縮減方策等の検討結果がない場合である。
 注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その9）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和3 年度調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 <u>概算事業費等の精査</u> <u>CBTCの採用</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【8,700 億円】	9,090 億円	+390 億円 (+4%)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 - 支線①追加整備 <u>概算事業費等の精査</u> <u>CBTCの採用</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕 + 支線①〔単線案〕	【9,820 億円】	10,250 億円	+430 億円 (+4%)
	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS 工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 <u>概算事業費等の精査</u> <u>CBTCの採用</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,760 億円】	7,130 億円	+370 億円 (+5%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和3年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和元年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その10）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和3 年度調査	コスト縮 減方策等 の組合せ	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (粘着駆動方式小型鉄道) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>CBTCの採用</u>	ケース2	うるま・国道330号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,840億円】	7,080億円	+240億円 (+4%)
		・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (高速AGT) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>CBTCの採用</u>	ケース7	うるま・国道58号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,680億円】	6,980億円	+300億円 (+4%)
		・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (HST) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>CBTCの採用</u>	ケース7	うるま・国道58号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,350億円】	6,560億円	+210億円 (+3%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和3年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和元年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その11）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和4 年度調査	(鉄軌道系) 基本パターン	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [全線複線案]	【9,090 億円】	9,760 億円	+670 億円 (+ 7 %)
	基本パターン (部分単線)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [部分単線案]	【7,690 億円】	8,250 億円	+560 億円 (+ 7 %)
	基本パターン (北部支線軸考慮)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 支線①追加整備 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [複線案] + 支線① [単線案]	【10,250 億円】	11,010 億円	+760 億円 (+ 7 %)

注 1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注 2) 【 】なしの金額は、令和4年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和3年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注 3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注 4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その12）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和 4 年度 調査	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,130 億円】	7,650 億円	+520 億円 (+ 7 %)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (粘着駆動方式小型鉄道) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,080 億円】	7,590 億円	+510 億円 (+ 7 %)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (高速AGT) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用	ケース 7	うるま・国道 58 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,980 億円】	7,500 億円	+520 億円 (+ 7 %)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和4年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和3年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト削減方策等の検討結果概要（鉄道 その13）

調査 年次	コスト削減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト削減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和4 年度調査	コスト削減方策等の組合せ	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (HST) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ CBT Cの採用	ケース 7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,560 億円】	7,050 億円	+490 億円 (+ 7%)
	<u>那覇～ 名護 ルート</u>	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ <u>最新技術の採用</u> (SENS工法) ・ <u>部分単線化</u> ・ <u>小型システム</u> (スマート・リニアメトロ) ・ <u>地下区間から地上区間</u> への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ <u>沖縄特有の気候条件を</u> <u>考慮したコスト</u> ・ <u>駅施設等の安全方策等</u> ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>CBT Cの採用</u>	ケース 11	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 330 号 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	5,900 億円	—

注 1) コスト削減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト削減方策等を示す。

注 2) 【 】なしの金額は、令和4年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和3年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注 3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注 4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注 5) 上記は、各コスト削減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その14）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和5 年度調査	(鉄軌道系) 基本パターン	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [全線複線案]	【9,760 億円】	9,800 億円	+40 億円 (+0.4%)
	基本パターン (部分単線)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [部分単線案]	【8,250 億円】	8,290 億円	+40 億円 (+0.4%)
	基本パターン (北部支線軸考慮)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 支線①追加整備 ・ 概算事業費等の精査 ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) [複線案] + 支線① [単線案]	【11,010 億円】	11,050 億円	+40 億円 (+0.4%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和5年度価格、土地価格の変動率を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和4年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その15）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和5 年度調査	コスト縮減方策等の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (スマート・リニアメトロ) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - CBTCの採用	ケース2	うるま・国道330号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,650億円】	7,680億円	+30億円 (+0.4%)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (粘着駆動方式小型鉄道) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - CBTCの採用	ケース2	うるま・国道330号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,590億円】	7,630億円	+30億円 (+0.4%)
		- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (高速AGT) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - CBTCの採用	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,500億円】	7,520億円	+20億円 (+0.3%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和5年度価格、土地価格の変動率を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和4年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その16）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和5 年度調査	コスト縮減方策等の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (H S T) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用	ケース 7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,050 億円】	7,070 億円	+20 億円 (+0.3%)
	<u>那覇～ 名護 ルート</u>	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (H S T) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用 - 駅数削減	ケース 12	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	5,730 億円	—
	コスト縮減方策等の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 小型システム (H S T) - 地下区間から地上区間 への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト - 駅施設等の安全方策等 概算事業費等の精査 - C B T Cの採用 - 駅数削減	ケース 7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,900 億円	—

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和5年度価格、土地価格の変動率を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和4年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その17）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和5 年度調 査	コスト縮 減方策等 の組合せ	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ <u>最新技術の採用</u> (SENS工法) ・ <u>部分単線化</u> ・ <u>架線式蓄電池電車</u> ・ <u>地下区間から地上区間</u> <u>への構造変更</u> ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ <u>沖縄特有の気候条件を</u> <u>考慮したコスト</u> ・ <u>駅施設等の安全方策等</u> ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>CBTCの採用</u>	ケース2	うるま・国道330号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	7,780 億円	—

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和5年度価格、土地価格の変動率を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和4年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その18）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和6 年度調査	(鉄軌道系) 基本パターン	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【9,800 億円】	10,320 億円	+520 億円 (+5.3%)
	基本パターン (部分単線)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【8,290 億円】	8,770 億円	+480 億円 (+5.8%)
	基本パターン (北部支線軸考慮)	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS 工法・地下駅の シールド切り開き工法) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ 支線①追加整備 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ C B T C の採用	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由)〔複線案〕 + 支線①〔単線案〕	【11,050 億円】	11,630 億円	+580 億円 (+5.2%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和6年度価格、建設工事費デフレーター及び令和6年の土地価格を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和5年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（鉄道 その19）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和 6 年度 調査	コスト縮減 方策等の組 合せ	・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (高速AGT) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ C B T Cの採用	ケース 7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,520 億円】	7,930 億円	+410 億円 (+5.5%)
		・ 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・ 最新技術の採用 (SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 小型システム (HSST) ・ 地下区間から地上区間 への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・ 駅施設等の安全方策等 ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ C B T Cの採用	ケース 7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【7,070 億円】	7,450 億円	+380 億円 (+5.4%)
	<u>那覇～ 名護 ルート</u>	・ <u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・ <u>最新技術の採用</u> (SENS工法) ・ <u>部分単線化</u> ・ <u>小型システム</u> (HSST) ・ <u>地下区間から地上区間</u> <u>への構造変更</u> ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ <u>沖縄特有の気候条件を</u> <u>考慮したコスト</u> ・ <u>駅施設等の安全方策等</u> ・ <u>概算事業費等の精査</u> ・ <u>C B T Cの採用</u>	ケース 12	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【5,790 億円】	6,100 億円	+310 億円 (+5.4%)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和6年度価格、建設工事費デフレーター及び令和6年の土地価格を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和5年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト削減方策等の検討結果概要（鉄道 その20）

調査 年次	コスト削減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト削減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和6 年度調査	那覇～ 名護 ルート	・検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (HSS T) ・地下区間から地上区間 への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・駅施設等の安全方策等 ・概算事業費等の精査 ・CBTCの採用	ケース 13	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 58 号 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【5,460 億円】	5,760 億円	+300 億円 (+5.5%)
		・検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (HSS T) ・地下区間から地上区間 への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・駅施設等の安全方策等 ・概算事業費等の精査 ・CBTCの採用	ケース 14	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 58 号 + 空港接続線 (北谷経由) (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,470 億円	—
		・検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (HSS T) ・地下区間から地上区間 への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・駅施設等の安全方策等 ・概算事業費等の精査 ・CBTCの採用	ケース 15	那覇（旭橋）～名護 うるま・国道 58 号 (北谷経由) (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	6,140 億円	—

注1) コスト削減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト削減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和6年度価格、建設工事費デフレーター及び令和6年の土地価格を考慮した概算事業費を示している。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト削減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト削減方策等の検討結果概要（鉄道 その21）

調査 年次	コスト削減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト削減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和 6 年度 調査	コスト削減方策等の組合せ	・検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) ・最新技術の採用 (SENS工法) ・部分単線化 ・小型システム (HSS T) ・地下区間から地上区間 への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を 考慮したコスト ・駅施設等の安全方策等 ・概算事業費等の精査 ・CBTCの採用 ・駅数削減	ケース 7	うるま・国道 58 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【6,900 億円】	7.270 億円	+370 億円 (+5.4%)
		・<u>検討精度の向上</u> (縮尺 1/10,000) ・<u>最新技術の採用</u> (SENS工法) ・<u>部分単線化</u> ・<u>第三軌条方式普通鉄道</u> ・<u>地下区間から地上区間</u> <u>への構造変更</u> ・<u>ルート等の見直し</u> ・<u>沖縄特有の気候条件を</u> <u>考慮したコスト</u> ・<u>駅施設等の安全方策等</u> ・<u>概算事業費等の精査</u> ・<u>CBTCの採用</u>	ケース 2	うるま・国道 330 号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	—	8,410 億円	—

注1) コスト削減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト削減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和6年度価格、建設工事費デフレーター及び令和6年の土地価格を考慮した概算事業費を示しており、【 】内の金額は、令和5年度価格の概算事業費を示している。なお、どちらも消費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能な検討ケースがない場合である。

注5) 上記は、各コスト削減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト削減方策等の検討結果概要（トラムトレイン その1）

調査 年次	コスト削減方策		ケース	ルート	概算事業費		
					コスト削減方策		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 24 年度 調査	部分単線化		ケース1	うるま・パイプライン	5,500 億円	4,600 億円	▲900 億円 (▲16%)
			ケース2	うるま・国道330号	5,500 億円	4,700 億円	▲800 億円 (▲15%)
	施設の簡素化		ケース1	うるま・パイプライン	5,500 億円	5,000 億円	▲500 億円 (▲9%)
	沖縄自動車道の活用		ケース6	沖縄自動車道	—	4,100 億円	—
平成 25 年度 調査	最新技術の採用 (SENS工法)		ケース1	うるま・パイプライン	5,500 億円	4,800 億円*1	▲700 億円 (▲13%)
			ケース2	うるま・国道330号	5,500 億円	5,000 億円*1	▲500 億円 (▲9%)
			ケース7	うるま・国道58号	—	4,200 億円*1	—
	単線区間の拡大		ケース1	うるま・パイプライン	4,800 億円*1	3,700 億円*1	▲1,100 億円 (▲23%)
			ケース2	うるま・国道330号	5,000 億円*1	3,700 億円*1	▲1,300 億円 (▲26%)
			ケース7	うるま・国道58号	4,200 億円*1	2,900 億円*1	▲1,300 億円 (▲31%)
	地下区間 から地上 区間への 構造変更	支線①(名護～沖縄 美ら海水族館)の構 造変更	ケース4	うるま・パイプライン ＋支線①	6,500 億円*1 [700 億円*1]	6,000 億円*1 [200 億円*1]	▲500 億円*2 (▲8%*2)
		国道58号への地平 構造による導入	ケース7	うるま・国道58号	—	4,200 億円*1	—
		空港接続線の構造 変更	ケース7	うるま・国道58号 ＋空港接続線	—	4,300 億円*1 [100 億円*1]	—
平成 26 年度 調査	ルート等の見直し		ケース2	うるま・国道330号	5,000 億円*1	4,900 億円*1	▲100 億円 (▲2%)
			ケース7	うるま・国道58号	4,200 億円*1	4,200 億円*1	▲60 億円*3 (▲1%*3)
	コスト削減 方策の 組合せ	- 最新技術の採用 (SENS工法) - 単線区間の拡大 - 地下区間から地上 区間への構造 変更 (国道58号への地平 構造による導入、 空港接続線の構造 変更) - ルート等の見直 し	ケース7	うるま・国道58号 ＋空港接続線	—	2,900 億円*1 [100 億円*1]	—
				うるま・国道58号	4,200 億円*1 [2,900 億円*1]	2,800 億円*1	▲1,400 億円 (▲33%) 【▲100 億円】 【(▲3%)】

*1：最新技術の採用によるコスト削減を考慮した金額である。

*2：支線のみの概算事業費の縮減額及び縮減率である。

*3：概算事業費の縮減額（縮減率）は、10 億円単位を四捨五入する前の数値である。

注1）概算事業費のうち、[] 内の数値は、支線又は空港接続線の金額を示す。

注2）概算事業費のうち、【 】内の数値は、平成25年度調査のコスト削減方策組合せ結果の金額、当該金額からの縮減額及び縮減率を示す。

注3）概算事業費は、平成23年度価格である。

注4）概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能なルートがないためである。

注5）上記は、各コスト削減方策の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（トラムトレイン その2）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 27 年度 調査	<u>最新技術の採用</u> (<u>地下駅のシールド切り開き工法</u>)		ケース7	うるま・国道58号 (西海岸ルート)	【4,180億円*1】	【4,110億円*1】	【▲70億円】 【(▲2%)】
	コスト縮減方策等の組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法・ <u>地下駅のシールド切り開き工法</u>) ・単線区間の拡大 ・地下区間から地上区間への構造変更 ・ルート等の見直し ・ <u>沖縄特有の気候条件を考慮したコスト</u>	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート)	3,170億円*1 【2,870億円*1】	3,180億円*1 【2,910億円*1】	+10億円 (±0%) 【+40億円】 【(+1%)】
平成 28 年度 調査	<u>幹線骨格軸</u> (<u>モデルルート</u>) <u>の精査</u>	・最新技術の採用 (SENS工法・ <u>地下駅のシールド切り開き工法</u>) ・ <u>地下区間から地上区間への構造変更</u> ・ルート等の見直し ・ <u>沖縄特有の気候条件を考慮したコスト</u>	ケース10	うるま・国道58号 + 空港接続線 (東海岸ルート)	—	4,690億円*1 【4,160億円*1】	—
	<u>支線軸の検討 (LRT)</u>		—	支線④ (普天間～嘉手納)	—	400億円 【360億円】	—
	<u>沖縄県特有の地質条件等を考慮したコスト</u> (<u>シールドトンネルから山岳トンネル(NATM)への構造変更</u>)		ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート)	4,730億円*1 【4,200億円*1】	—*2	—
			ケース10	うるま・国道58号 + 空港接続線 (東海岸ルート)	4,690億円*1 【4,160億円*1】	—*2	—
	コスト縮減方策等の組合せ	・最新技術の採用 (SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法) ・単線区間の拡大 ・地下区間から地上区間への構造変更 ・ルート等の見直し ・沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート)	3,180億円*1 【2,910億円*1】	—	—

*1：最新技術の採用（SENS工法・地下駅のシールド切り開き工法）、地下区間から地上区間への構造変更、ルート等の見直し、沖縄特有の気候条件を考慮したコストを考慮した金額である。

*2：詳細な地質データが不足しており、精査が必要と考えられることを踏まえ、適用を見送った。

注1）コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2）【 】内の金額は、建設工事費デフレーター及び消費税率を考慮しない概算事業費を示している。

注3）【 】なしの金額は、平成27年度調査の適用前においては3%を、平成27年度調査の適用後及び平成28年度調査においては4%を考慮し、いずれにおいても消費税率として8%を考慮した概算事業費を示している。

注4）概算事業費は、10億円単位で示している。

注5）概算事業費の欄にある「—」は、過年度調査に比較可能なルートがない場合、もしくは、コスト縮減方策等の検討結果がない場合である。

注6）上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（トラムトレイン その3）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
平成 29 年度 調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔全線複線案〕	[4,400 億円*]	【4,290 億円】	【▲110 億円】 【▲3 %】
	コスト縮減方策等の組合せ	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔部分単線案〕	【2,960 億円*】	【3,000 億円】	【+40 億円】 【+1 %】
平成 30 年度 調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ <u>ルート等の見直し</u> ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔全線複線案〕	【4,290 億円】	【4,300 億円】 (浦添西海岸ルート)	【+10 億円】 【+0 %】
	コスト縮減方策等の組合せ	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (西海岸ルート) 〔部分単線案〕	【3,000 億円】	—	—
令和元 年度 調査・ 令和2 年度 調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・ <u>概算事業費等の精査</u>	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【4,290 億円】	4,620 億円	+330 億円 (+8 %)
	コスト縮減方策等の組合せ	・ 検討精度の向上(縮尺1/10,000) ・ 最新技術の採用(SENS工法) ・ 部分単線化 ・ 地下区間から地上区間への構造変更 ・ ルート等の見直し ・ 沖縄特有の気候条件を考慮したコスト ・ <u>概算事業費等の精査</u>	ケース7	うるま・国道58号 + 空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【3,000 億円】	3,230 億円	+230 億円 (+8 %)

*：最新技術の採用（地下駅のシールド切り開き工法）を考慮した金額である。

注1）コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2）【 】なしの金額は、令和元年度価格、[]内の金額は、平成28年度価格、【 】内の金額は、平成29年度価格の概算事業費を示している。なお、いずれも消費税率は考慮していない。

注3）概算事業費については、10億円単位（四捨五入）で示している。

注4）概算事業費の欄にある「—」は、コスト縮減方策等の検討結果がない場合である。

注5）上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（トラムトレイン その4）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和3 年度調査	幹線骨格軸 (モデルルート) の精査	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 地下区間から地上区 間への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件 を考慮したコスト 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【4,620 億円】	4,850 億円	+230 億円 (+ 5 %)
	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 地下区間から地上区 間への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件 を考慮したコスト 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【3,230 億円】	3,400 億円	+170 億円 (+ 5 %)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和3年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内
の金額は、令和元年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示している。なお、どちらも消
費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 概算事業費の欄にある「－」は、コスト縮減方策等の検討結果がない場合である。

注5) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

表 コスト縮減方策等の検討結果概要（トラムトレイン その5）

調査 年次	コスト縮減方策等		ケース	ルート	概算事業費		
					新たなコスト縮減方策等		縮減額 (縮減率)
					過年度	当該年度	
令和4 年度調査	(トラム) 基本パターン	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 地下区間から地上区 間への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件 を考慮したコスト 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔全線複線案〕	【4,850 億円】	5,210 億円	+360 億円 (+ 7 %)
	コスト縮 減方策等 の組合せ	- 検討精度の向上 (縮尺 1/10,000) - 最新技術の採用 (SENS工法) - 部分単線化 - 地下区間から地上区 間への構造変更 - ルート等の見直し - 沖縄特有の気候条件 を考慮したコスト 概算事業費等の精査	ケース7	うるま・国道 58 号 ＋空港接続線 (恩納経由) 〔部分単線案〕	【3,400 億円】	3,650 億円	+250 億円 (+ 7 %)

注1) コスト縮減方策等の太文字・下線部分は、新たなコスト縮減方策等を示す。

注2) 【 】なしの金額は、令和4年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示しており、【 】内
の金額は、令和3年度価格、建設工事費デフレーター等を考慮した概算事業費を示している。なお、どちらも消
費税率は考慮していない。

注3) 概算事業費については、10 億円単位（四捨五入）で示している。

注4) 上記は、各コスト縮減方策等の代表的なケースの結果を示したものである。

注5) 那覇～名護 60 分間以内を達成することは不可能なトラムトレインについては、令和5年度調査では検討対象外とした。