

4 B／C等の算出

この章では、第2章で検討を行ったルートに対して、コスト縮減方策等の検討や需要予測モデルの精緻化の結果を踏まえ、将来需要、事業採算性及びB／Cを算出する。

4.1 過年度調査の概要

令和6年度調査では、概算事業費等の精査や最新の将来人口推計値を用いて将来人口フレーム及び将来OD表を更新した。また、需要予測の前提条件（運賃設定等の交通サービス水準）も最新のデータに更新した。さらに、その結果と過年度調査で成果のあったコスト縮減方策等を組み合わせ、B／Cの試算を行った。その結果、H S S T（磁気浮上方式）を採用し、快速系統を那覇空港～名護で直通運行することを想定した場合のB／Cが0.70となり、糸満～名護（＋空港接続線あり）のルートで検討した場合においては最大となった。

4.2 令和7年度調査の検討結果

4.2.1 B/C等の算出に向けた前提条件等

(1) 前提条件等

1) 需要予測の前提条件

需要予測における予測対象年次は令和22年（2040年）とした。また、以下に需要予測における主な前提条件を示す。

表 需要予測の主な前提条件・変更点（令和7年度調査）

項目		設定内容（赤字：今年度更新箇所）
ゾーニング		沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査のゾーニング（Cゾーン ^{注1} ）をベースとするが、鉄軌道等のルート周辺エリアを細分化
人口フレーム（県民）		国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口（将来の男女年齢階層別の市町村別人口（令和5年3月推計））を基に設定
将来旅客数（県外来訪者）		第5次沖縄県観光振興基本計画改定版（沖縄県、平成29年3月策定）における、令和3年度の入域観光客数目標値1,200万人を基に設定 ^{注2}
鉄軌道系（共通）	ネットワーク	糸満市役所～名護に空港接続線を加えたルート（約79km）を基本
	費用	沖縄都市モノレールと同等の運賃水準を想定
	運行間隔	配線・運行計画等を踏まえ区間・系統ごとに設定（3～9本/時）
	時間	運転曲線に基づき設定
バス（共通）	ネットワーク	現状（令和7年10月時点）を基本とするが、沖縄県が検討している公共交通ネットワークのイメージ ^{注3} を参考に、本調査の鉄軌道の導入区間、現状のバスネットワーク等を鑑みながら設定
	費用	現状と同等（令和7年10月時点）
	運行間隔	現状と同等（令和7年10月時点）
	時間	バスロケータからピーク時・オフピーク時の平均速度を算出し設定（那覇市・浦添市） 時速15km/hと想定（那覇市・浦添市以外の市町村）
モノレール（共通）	ネットワーク	延長区間（首里駅～てだこ浦西駅）を含む全線
	費用	現状と同等（令和7年10月時点）
	運行間隔	時刻表（令和7年10月）に基づき、約8分間隔
	時間	現状と同等（約28km/h）
自動車（県民）	ネットワーク	沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査のフルネットワーク（小緑道路の開通、沖縄西海岸道路の開通等）の整備を前提
	費用	燃料費と高速道路料金を費用として設定 ・ 燃料費単価は1リットル当たり179.9円と設定（一般財団法人 日本エネルギー経済研究所 石油情報センターの価格情報（沖縄局レギュラー店頭現金価格・令和7年1月～令和7年12月の平均）） ・ 高速道路料金は現状の料金を採用
	時間	リンク距離 ^{注4} を利用者均衡配分の結果として算出された旅行速度で除し、リンク通過時間 ^{注5} を算出 ゾーンペア ^{注6} 毎に最短所要時間経路探索を行い、所要時間を設定
レンタカー（県外来訪者）	ネットワーク	自動車と同様
	費用	燃料費と高速料金は自動車と同様 レンタカー利用料金は、平成26年度調査にて実施したアンケートの回答による同行者数とレンタカー利用料金より一人当たりのレンタカー利用料金を設定
	時間	自動車と同様

項目		設定内容（赤字：今年度更新箇所）
タクシー (県外来訪者)	ネットワーク	自動車と同様
	費用	メーター料金を採用 ・ 最初の 1.75km までは初乗り運賃 600 円とし、それ以降は 400m 毎に 100 円加算する計算で設定（令和 5 年 10 月 沖縄県ハイヤー・タクシー協会ホームページの運賃表を参照）
	時間	自動車と同様

注1) Cゾーンとは、沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査におけるゾーンの種類（A～D）の一つ。「本調査の拡大、解析、予測及び計画等のベースとなるゾーンであり、都市交通体系の計画課題への対応が可能なゾーン」とされている。

注2) 最新の第6次沖縄県観光振興基本計画（沖縄県、令和4年7月策定）には、入域観光客数の目標値の設定がないため、目標人泊数（延宿泊者数）が同値である第5次沖縄県観光振興基本計画改定版の入域観光客数の目標値を引き続き使用することとした。

注3) 平成22年度公共交通を中心とした基地跡地まちづくり基本計画検討調査（沖縄県、平成23年3月）を参考とした。

注4) 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査のフルネットワークにおける道路リンクの距離。

注5) 道路リンク距離を旅行速度で除して算出した道路リンク上の所要時間。

注6) 需要予測にあたり設定したゾーンの中心間の最短経路探索により所要時間を設定した。

表 鉄軌道・バスの運賃設定（想定）

キロ程	鉄軌道系 モノレール	参考		
		バス運賃 (計算値)	JR本州3社 幹線運賃	つくば エクスプレス
1	250	190	150	170
2		190		
3		230		
4	290	280	190	210
5		320		
6		370		
7	320	410	200	260
8		450		
9		500		
10	360	540	240	340
11		590		
12		630		
13	390	670	240	380
14		720		
15		760		
16	420	810	330	480
17		850		
18		890		
19	450	940	420	530
20		980		
21		1,030		
22	480	1,070	510	580
23		1,110		
24		1,160		
25	510	1,200	510	630
26		1,250		
27		1,290		
28	540	1,330	510	690
29		1,380		
30		1,420		

注1) 令和7年10月時点の沖縄都市モノレールの運賃水準を参考に設定

31km以上は3kmごとに30円加算（例：～51km：750円 ～99km：1,230円）

注2) バス運賃は、3km未満を初乗り190円とし、3km以上は、沖縄本島内のバス会社主要4社の基準賃率の平均値（約44円/km）を用いて算出した計算値である（ただし、一の位は四捨五入）。

2) 費用便益分析及びB／Cについて

B／Cは過年度調査と同様、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」（国土交通省、平成24年7月）（以下、鉄道評価マニュアルという）に準拠した形で、コスト削減方策等を実施した際の費用を用いて、本プロジェクトにより発生する効果のうち貨幣換算が可能な効果（便益）を計測して算出した。

①. 費用便益分析の定義、B／Cの算定式

鉄道評価マニュアルにおいて、費用便益分析の定義、B／Cの算定式は以下のとおりとされている。

○ 費用便益分析

費用便益分析は、事業実施によって発現する多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が確立されている効果を対象に便益を計測した上で、事業における建設投資額等の費用と比較するものであり、社会的な視点からの事業効率性を評価するものである（令和7年度調査で対象とする項目は次々頁参照）。

○ B／C

B／C（費用便益比（*CBR*： *Cost - Benefit Ratio*））は以下の式によって算出する。

$$CBR = \frac{B}{C}$$

ここで、

B：総便益[円]

C：総費用[円]

である。

B／Cは費用（*Cost*）に対する便益（*Benefit*）の相対的な大きさを比で表すものであり、この数値が大きいほど社会的に見て効率的な事業と評価することができる。

出典：鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版（国土交通省、平成24年7月）

なお、鉄道評価マニュアルにおいては、鉄道プロジェクトの評価に当たって「事業による効果・影響の評価」、「採算性分析」、「費用便益分析」及び「事業の実施環境の評価」の4つの視点から事業を総合的に評価する必要があるとされている。

②. B/C算出の前提条件等

A. 基準年次、評価期間、社会的割引率等

評価の基準年次は2025（令和7）年度、評価期間は50年とし、社会的割引率は鉄道評価マニュアルと同じ4%とする。また、開業年次は2040（令和22）年度とし、開業年次以降の需要は一定であるものと仮定し試算を行う。

B. 便益の計測対象

便益は、鉄道評価マニュアルに記載されている、計測すべき効果項目を基本に、利用者への効果・影響（総所要時間の短縮、交通費用の減少）、供給者への効果・影響（当該事業者収益の改善、競争・補完鉄道路線収益の改善）及び社会全体への効果・影響（地球的環境の改善、局所的環境（NO_x排出）の改善、道路交通事故の減少、道路混雑の緩和）を計測する（下表参照）。

なお、道路混雑の緩和について、過年度調査までは利用者便益に含めて計測していたが、予測の精緻化を図る観点から算定方法を見直し、利用者便益とは別に、貨物車類を含めて自動車交通量配分を実施し、計測する。

表 費用便益分析で計測対象とする（便益）

効果・影響の区分	便益区分	主たる効果項目（例）	費用便益分析での取扱い	
利用者への効果・影響	利用者便益	・ 総所要時間の短縮 ³⁹	◎	P.109
		・ 交通費用の減少	◎	P.107
		・ 乗換利便性の向上	○	P.111
		・ 車両内混雑の緩和	○	P.112
		・ 運行頻度の増加	○	P.113
		・ 駅アクセス・イグレス時間の短縮	○	P.109
		・ 輸送障害による遅延の軽減	○	P.113
供給者への効果・影響	供給者便益	・ 当該事業者収益の改善	◎	P.116
		・ 競争・補完鉄道路線収益の改善	○	P.117
社会全体への効果・影響	環境等改善便益	・ 地球的環境の改善（CO ₂ 排出量の削減）	○	P.120
		・ 局所的環境の改善（NO _x 排出、道路・鉄道騒音改善）	○	P.121
		・ 道路交通事故の減少	○	P.122
		・ 道路混雑の緩和	○	P.123
	存在効果	・ 鉄道が存在することによる安心感、満足感 ⁴⁰	△	P.126

◎：計測すべき効果

○：事業特性を踏まえ、必要に応じて便益として計上可能な効果

△：事業特性を踏まえ、必要に応じて便益として計上可能だが、計上に当たり特に注意が必要な効果⁴¹

出典：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」（国土交通省、平成24年7月）から抜粋

C. 費用

費用は、費目ごと（建設・車両・用地）に、各年次別で設定する。また、開業後の維持改良・再投資費用としては、車両更新を対象とし、法定耐用年数13年として計上した。

計算期末における残存価値は、建設償却資産及び車両の残存価値を定額法で計上し、用地の残存価値は用地費の全額を計上した。

4.2.2 需要予測、事業採算性、B/Cの算出

(1) 検討パターンの概要

令和7年度調査においては、下記の交通システム及びルート of の組合せパターンについて検討を行った。

表 令和7年度調査の検討パターン一覧

ケース 番号	交通 システム	検討ルート				単線・ 複線	駅数
		ルート名	検討区間	中南部 導入 空間	中部経過地		
ケース①	普通鉄道	ルート 1	糸満一名護ルート ＋空港接続線	国道 330 号	北中城村	全線 複線	26 駅
ケース②			糸満一名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線			部分 単線	30 駅
ケース③	高速 A G T	ルート 2	糸満一名護ルート ＋空港接続線	国道 58 号			28 駅
ケース④	H S S T		糸満一名護ルート ＋空港接続線				28 駅
ケース⑤			糸満一名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線				32 駅
ケース⑥		ルート 3	那覇一名護ルート ＋空港接続線				20 駅
ケース⑦			那覇一名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線				24 駅
ケース⑧		ルート 4	那覇一名護ルート ＋空港接続線	北谷町			21 駅
ケース⑨			那覇一名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線		25 駅		



図 モデルルート（検討ルート）の設定【今年度】

(2) 事業性の検討結果

1) ケース①(普通鉄道、糸満市～那覇市～国道330号・北中城村経由～名護市+空港接続線)

令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を確認するため、基本パターンについて試算を行った。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要が約0.3万人/日減少した。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.52(+0.03)、累積損益収支は約-13,000(-2,300)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース①	糸満～名護	北中城村	国道 330号	あり	79.5	① 3～6 ②	10,500	8.9	▲12,960	0.52
参考 [R6]①						快速：65 各駅：82	10,320	9.2	▲10,710	0.49

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、糸満市役所～名護間の値である。

2) ケース②(普通鉄道、糸満市～那覇市～国道330号・北中城村経由～名護市+空港接続線+北部支線)

北部開発地区等へアクセスが可能となる北部支線(名護～沖縄美ら海水族館)を考慮したパターンについて、令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を把握するための試算を行った。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要が約0.6万人/日減少した。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.55(+0.02)、累積損益収支は約-14,000(-2,300)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース②	糸満～沖縄美 ら海水族館	北中城村	国道 330号	あり	100.0	① 3～6 ②	11,810	9.7	▲13,980	0.55
参考 [R6]②						快速：65 各駅：82	11,630	10.3	▲11,640	0.53

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、糸満市役所～名護間の値である。

3) ケース③(AGT、糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市+空港接続線)

交通システムとして高速AGTを採用したパターンについて、令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を把握するための試算を行った。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要が約0.1万人/日減少した。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.74(+0.07)、累積損益収支は約-7,900(-3,600)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース③	糸満～名護	北中城村	国道 58号	あり	80.2	① 3～9 ②	8,080	10.2	▲7,870	0.74
参考 [R6]④						快速：65 各駅：53*	7,930	10.3	▲4,280	0.67

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、空港～名護間の値である。

*：各駅は「糸満市役所～うるま具志川間」の時間

4) ケース④(HSST、糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市+空港接続線)

交通システムとしてHSSTを採用したパターンについて、令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を把握するための試算を行った。なお、今回は令和6年度調査の空港～名護快速直通運行ケースと同じ運行体系を想定している。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要が約0.3万人/日減少した。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.77(+0.07)、累積損益収支は約-8,600(-3,200)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース④	糸満～名護	北中城村	国道 58号	あり	80.2	① 3～9 ②	7,580	10.2	▲8,600	0.77
参考 [R6]⑦						快速：65 各駅：51*	7,450	10.5	▲5,420	0.70

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、空港～名護間の値である。

*：各駅は「糸満市役所～うるま具志川間」の時間

5) ケース⑤(HSST、糸満市～那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市+空港接続線+北部支線)

令和7年度調査では、交通システムとしてHSSTを採用したパターンについて、北部支線「名護～沖縄美ら海水族館」を幹線軸と同じHSSTで整備した場合の事業性を新たに検討した。

その結果、北部支線なしのケース(ケース④)と比較すると、整備区間延長により需要が約0.7万人/日増加し、概算事業費は増加するものの、B/Cは0.77(ケース④と同じ)、累積損益収支は約-10,000億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース⑤	糸満～沖縄美ら海水族館	北中城村	国道58号	あり	100.7	① 3～9 ② 快速：65 各駅：51*	8,920	10.9	▲9,990	0.77

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、空港～名護間の値である。

*：各駅は「糸満市役所～うるま具志川間」の時間

6) ケース⑥(HSST、那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市+空港接続線)

交通システムとしてHSSTを採用し、整備区間を「那覇～名護+空港接続線」とした場合について、令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を把握するための試算を行った。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要が約0.3万人/日減少した。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.85(+0.06)、累積損益収支は約-7,500(-2,400)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース⑥	那覇～名護	北中城村	国道58号	あり	69.8	① 3～9 ② 快速：61 各駅：33*	6,260	8.1	▲7,460	0.85
参考 [R6]⑧							6,100	8.4	▲5,050	0.79

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、旭橋～名護間の値である。

*：各駅は「旭橋～うるま具志川間」の時間

7) ケース⑦(HSST、那覇市～国道58号・北中城村経由～名護市＋空港接続線＋北部支線)

令和7年度調査では、交通システムとしてHSSTを採用したパターンについて、北部支線「名護～沖縄美ら海水族館」を幹線軸と同じHSSTで整備した場合の事業性を新たに検討した。

その結果、北部支線なしのケース(ケース⑥)と比較すると、整備区間延長により需要が約0.8万人/日増加する一方、概算事業費が増加することから、B/Cは0.84(ケース⑥ -0.01)、累積損益収支は約-9,000億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース⑦	那覇～沖縄美ら海水族館	北中城村	国道58号	あり	90.3	① 3～9 ② 快速：61 各駅：33*	7,600	8.9	▲9,000	0.84

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、旭橋～名護間の値である。

*：各駅は「旭橋～うるま具志川間」の時間

8) ケース⑧(HSST、那覇市～国道58号・北谷町経由～名護市＋空港接続線)

交通システムとしてHSSTを採用し、整備区間を「那覇～名護」とした場合について、令和7年度調査で実施した概算事業費や需要予測値の精査の影響を把握するための試算を行った。

その結果、令和6年度調査の試算結果と比較して、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査等による将来OD表を更新した影響等から、需要はほぼ同じであった。また、概算事業費や人件費・経費も最新の動向を反映した結果、B/Cは0.75(+0.06)、累積損益収支は約-7,800(-2,300)億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	① 本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース⑧	那覇～名護	北谷町	国道58号	あり	71.8	① 3～9 ② 快速：66 各駅：38*	6,500	7.9	▲7,850	0.75
参考 [R6]⑩							6,470	7.9	▲5,530	0.69

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、旭橋～名護間の値である。

*：各駅は「旭橋～うるま具志川間」の時間

9) ケース⑨(HSST、那覇市～国道58号・北谷町経由～名護市＋空港接続線＋北部支線)

令和7年度調査では、交通システムとしてHSSTを採用したパターンについて、北部支線「名護～沖縄美ら海水族館」を幹線軸と同じHSSTで整備した場合の事業性を新たに検討した。

その結果、北部支線なしのケース(ケース⑧)と比較すると、整備区間延長により需要が約0.8万人/日増加する一方、概算事業費が増加することから、B/Cは0.73(ケース⑧ -0.02)、累積損益収支は約-9,100億円と試算された。

表 事業性の検討結果

ケース	検討ルート				キロ 程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和22年度)	累積損益 収支 (億円) (40年後)	B/C (50年間)
	起 終 点	中部 経由地	中南部 導入 空間	空港接 続						
ケース⑨	那覇～沖縄美ら海水族館	北谷町	国道58号	あり	92.3	① 3～9 ② 快速：66 各駅：38*	7,840	8.7	▲9,130	0.73

注1) 概算事業費及び累積損益収支は、10億円単位での整理のため、表中のパターンを比較した際の差分と実際の差額が一致しないことがある。

注2) 本数、時間は、旭橋～名護間の値である。

*：各駅は「旭橋～うるま具志川間」の時間

4.3 令和7年度調査のまとめ

令和7年度調査では、概算事業費等の精査や、第4回沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査、令和6年度に実施した県民SP調査を用いて需要予測モデルの更新を行った。さらに、その結果と過年度調査で成果のあったコスト縮減方策等を組み合わせ、B／Cの試算を行った。試算の結果は以下のとおりである。

<B／C>

- ・B／Cは、令和6年度調査と比較して、0.02～0.07 上昇した。需要の減少による収入減や、物価上昇による概算事業費の増加等の低下要因があった一方で、道路混雑緩和便益の算定方法を見直したことによる上昇の影響が大きい。
- ・普通鉄道、高速AGT、HSSTの比較では、令和6年度調査と同様にHSSTのB／Cが最も高い。
- ・糸満～名護+空港接続ケースにおいて、北部支線なしのケースと北部支線ありとしたケースのB／Cはいずれも0.77である。
- ・令和6年度調査と同様、那覇～名護+空港接続ケースのB／Cは、糸満～名護+空港接続ケースのB／Cよりも高い。

<累積損益収支>

- ・累積損益収支は、令和6年度調査と比較して、2,300～3,600 億円程度悪化した。需要の減少による収入減、物価上昇による概算事業費の増加や開業後の人件費・経費の増加、金利上昇等が影響している。
- ・HSSTで北部支線ありのケースの累積損益収支は、北部支線が無い場合と比較して、1,300～1,500 億円程度低い結果となっている。北部支線ありの方が需要は多いものの、それ以上に概算事業費と開業後の人件費・経費が増加することが影響している。

表 令和7年度調査のまとめ

ケース	交通システム	検討ルート			キロ程 (km)	①本数 (本/時) ②時間 (分)	概算 事業費 (億円)	需要 予測値 (万人/日) (令和 22 年度)	累積損益 収支 (億円) (40 年間)	B／C (50 年間)
		検討区間	中南部 導入空間	中部 経過地						
ケース①	普通鉄道	糸満－名護ルート ＋空港接続線	国道 330 号	北中城村	79.5	① 3～6 ②快速：65 各駅：82	10,500	8.9	▲12,960	0.52
ケース②		糸満－名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線			100.0	① 3～6 ②快速：65 各駅：82	11,810	9.7	▲13,980	0.55
ケース③	高速 AGT	糸満－名護ルート ＋空港接続線	80.2		① 3～9 ②快速：65*2 各駅：53*1	8,080	10.2	▲7,870	0.74	
ケース④	HSST	糸満－名護ルート ＋空港接続線	80.2		① 3～9 ②快速：65*2 各駅：51*1	7,580	10.2	▲8,600	0.77	
ケース⑤		糸満－名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線	100.7		① 3～9 ②快速：65*2 各駅：51*1	8,920	10.9	▲9,990	0.77	
ケース⑥		那覇－名護ルート ＋空港接続線	69.8		① 3～9 ②快速：61*4 各駅：33*3	6,260	8.1	▲7,460	0.85	
ケース⑦		那覇－名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線	90.3		① 3～9 ②快速：61*4 各駅：33*3	7,600	8.9	▲9,000	0.84	
ケース⑧		那覇－名護ルート ＋空港接続線	北谷町		71.8	① 3～9 ②快速：66*4 各駅：38*3	6,500	7.9	▲7,850	0.75
ケース⑨		那覇－名護ルート ＋空港接続線 ＋北部支線			92.3	① 3～9 ②快速：66*4 各駅：38*3	7,840	8.7	▲9,130	0.73

注) 本数、時間は、糸満市役所～名護間の値である。

*1：「糸満市役所～うるま具志川間」の時間 *2：「那覇空港～名護間」の時間 *3：「旭橋～うるま具志川間」の時間

*4：「旭橋～名護間」の時間