

第8回沖縄鉄軌道計画検討委員会(H30.1.18)資料

## ルート案の総合評価

平成30年2月6日  
沖縄県

## ルート案の総合評価(ルートの特徴)

注:比較評価にあたっては、絶対評価ではなく相対評価となっていることに留意する必要がある。

	A案 中部西・北部西ルート	B案 中部西・北部東ルート	B派生案 中部西・北部東(恩納経由)ルート	C案 中部東・北部西ルート	C派生案 中部東(北谷経由)・北部西ルート	D案 中部東・北部東ルート	D派生案 中部東(北谷経由)・北部東ルート
距離	62km <63km>	67km <68km>	68km <69km>	65km <66km>	67km <68km>	67km <67km>	69km <69km>
経由市町村	8市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、嘉手納、読谷、恩納、名護)	11市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、嘉手納、読谷、恩納、うるま、金武、宜野座、名護)	10市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、嘉手納、読谷、恩納、金武、宜野座、名護)	8市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、中城、沖繩、うるま、恩納、名護)	8市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、沖繩、うるま、恩納、名護)	9市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、中城、沖繩、うるま、金武、宜野座、名護)	9市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、沖繩、うるま、金武、宜野座、名護)
凡例	<p>◇ : メリット                      赤字: 特に効果が高い項目 (トップとの差5%以内)                      ◆ : デメリット                      青字: 比較的效果が低い項目 (トップとの差20%以上)                      ・ : 事業実施上の留意点</p>						
効果が高く、より多くの地域、多くの県民・観光客が利便性を享受することが可能なもの	<p>◇路線延長が最も短い ため、下記の時間短縮効果が<b>特に高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇-名護の所要時間</li> <li>・那覇-主要観光地の所要時間</li> </ul> <p>◆本島中部の人口集積地域を經由しないため、利用者が少なく、下記の効果が<b>比較的低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名護までの60分移動圏域内人口</li> <li>・単年度便益</li> </ul>	<p>◆本島中部の人口集積地域及び宿泊施設が集積する地域を經由しないことにより、便益に影響を与える観光客等利用者が少ないため、下記の効果が<b>比較的低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名護までの60分移動圏域内人口</li> <li>・単年度便益</li> </ul>	<p>◆本島中部の人口集積地域及び宿泊施設が集積する地域を經由しないことにより、便益に影響を与える観光客等利用者が少ないため、下記の効果が<b>比較的低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名護までの60分移動圏域内人口</li> <li>・単年度便益</li> </ul>	<p>◇本島中部の人口集積地域や宿泊施設が集積する地域を經由するため、下記の効果が<b>特に高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇及び名護までの60分移動圏域内人口</li> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通利用転換量</li> </ul>	<p>◇本島中部の人口集積地域や宿泊施設が集積する地域を經由し、中部の東西各地域からのアクセスも良く、両地域の需要が取り込めるため、下記の効果が<b>特に高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇及び名護までの60分移動圏域内人口</li> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通利用転換量</li> <li>・鉄道利用者数</li> <li>・公共交通利用転換量</li> <li>・駐留軍用地跡地における公共交通利用者数</li> <li>・単年度便益</li> </ul>	<p>◇本島中部の人口集積地域を經由するため下記の効果が<b>特に高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数</li> </ul> <p>◆中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、下記の効果が<b>比較的低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇-主要観光地(恩納南部)の所要時間</li> </ul>	<p>◇本島中部の人口集積地域を經由し、中部の東西各地域からのアクセスも良く、両地域の需要が取り込めるため、下記の効果が<b>特に高い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者数</li> <li>・公共交通利用者数</li> <li>・公共交通利用転換量</li> <li>・駐留軍用地跡地における公共交通利用者数</li> </ul> <p>◆中部から北部にかけて東海岸地域を縦断するため、下記の効果が<b>比較的低い</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・那覇-主要観光地(恩納南部)の所要時間</li> </ul>
持続的運営が可能なもの	<p>◆路線延長が比較的短く、支出は抑えられるものの、それを上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合においても<b>採算は厳しい</b></p>	<p>◆支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合においても<b>採算は厳しい</b></p>	<p>◆支出を上回る収入(利用者数)が見込めず、上下分離方式の場合においても<b>採算は厳しい</b></p>	<p>◇利用者も一定程度見込め路線延長も比較的長くも、収入と支出のバランスが比較的良いため、上下分離方式の場合、事業実施の目安となる<b>30~40年内での黒字転換が可能</b></p>	<p>◇路線延長は比較的長いものの、運賃収入の高い観光需要を含め、利用者が多く、収入が最も多く見込めるため上下分離方式の場合、事業実施の目安となる<b>30~40年内での黒字転換が可能</b></p>	<p>◆利用者は一定程度見込めるものの、路線延長が比較的長いため、収入と支出の差が小さく、上下分離方式の場合においても、事業実施の目安となる<b>30~40年内での黒字転換は厳しい</b></p>	<p>◆利用者数は比較的多いものの、運賃収入の高い観光需要がやや少なく、路線延長も最も長く支出も比較的多く要することから、収入と支出の差が小さくなり、上下分離方式の場合においても、事業実施の目安となる<b>30~40年内での黒字転換は厳しい</b></p>
他案に比べ、極端に高額等となっていないか概算事業費及び建設期間が比較的安価で、短いもの	<p>◇地下トンネル区間が比較的短く、路線延長が最も短いため、事業費が<b>特に安価</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>4%程度</b>の事業費低減も期待できる。</p> <p>◇施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>やや短い</b></p>	<p>◇地下トンネル区間が比較的短いため、事業費は<b>やや安価</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>3~4%程度</b>の事業費低減も期待できる。</p> <p>◇施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長区間で、かつ最長区間が最も短いため、建設期間は<b>特に短い</b></p>	<p>◇地下トンネル区間が比較的短いため、事業費は<b>やや安価</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>3~4%程度</b>の事業費の低減も期待できる。</p> <p>◇施工スピードの比較的速い山岳トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>やや短い</b></p>	<p>◆地下トンネル区間が比較的長い場合、事業費は<b>やや高いもの、極端に高額ではない</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>7%程度</b>の事業費の低減も期待できる。</p> <p>◆施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>比較的長い</b></p>	<p>◆地下トンネル区間が比較的長い場合、事業費は<b>やや高いもの、極端に高額ではない</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>6~7%程度</b>の事業費の低減も期待できる。</p> <p>◆施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>比較的長い</b></p>	<p>◆地下トンネル区間が比較的長い場合、事業費は<b>やや高いもの、極端に高額ではない</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>6~7%程度</b>の事業費の低減も期待できる。</p> <p>◆施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>比較的長い</b></p>	<p>◆地下トンネル区間が比較的長い場合、事業費は<b>やや高いもの、極端に高額ではない</b></p> <p>※中南部の琉球石灰岩層の深度や強度によっては、費用が増大する可能性がある一方で、地下トンネル整備では、SENS工法の採用等により<b>6%程度</b>の事業費の低減も期待できる。</p> <p>◆施工スピードの比較的遅い地下トンネルが最長区間となるため、建設期間は<b>比較的長い</b></p>
施工が可能で、環境等へ重大な影響等を及ぼすおそれがないもの(共通点は除く)	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・嘉手納井戸群、比謝川の石灰岩堤の回避等配慮が必要</p>	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・一部区間について米軍との協議が必要</p> <p>・嘉手納井戸群、比謝川の石灰岩堤の回避等配慮が必要</p>	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・一部区間について米軍との協議が必要</p> <p>・嘉手納井戸群、比謝川の石灰岩堤の回避等配慮が必要</p>	<p>・宜野湾以北の地下トンネルの駅部は用地買収等が必要</p> <p>・車窓からの眺めは郊外部に限定される</p>	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・宜野湾以北の地下トンネルの駅部は用地買収等が必要</p> <p>・車窓からの眺めは郊外部に限定される</p>	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・宜野湾以北の地下トンネルの駅部は用地買収等が必要</p> <p>・一部区間について米軍との協議が必要</p> <p>・車窓からの眺めは郊外部に限定される</p>	<p>・市街地部の高架区間の施工にあたっては、自動車交通に影響を与えないような対応が必要</p> <p>・宜野湾以北の地下トンネルの駅部は用地買収等が必要</p> <p>・一部区間について米軍との協議が必要</p>
<p>※いずれのルート案も、建設期間については、用地の確保がボトルネックとなる可能性があり、また、駅周辺の市街地開発等に遅れが生じた場合は、開業時期等にも影響を与える可能性がある。</p> <p>・いずれのルート案も、計画段階以降、設計・施工上の対応等、何らかの対策を講じるにより、重大な影響の回避、影響低減等が可能であることから、計画段階以降は、現場の状況等を詳細に調査の上、適切に対応していくことが必要。</p>							