

北部西ルート^①の構造を全て高架とした場合
の影響等について

委員会指摘反映済

平成29年8月18日
沖縄県

目次

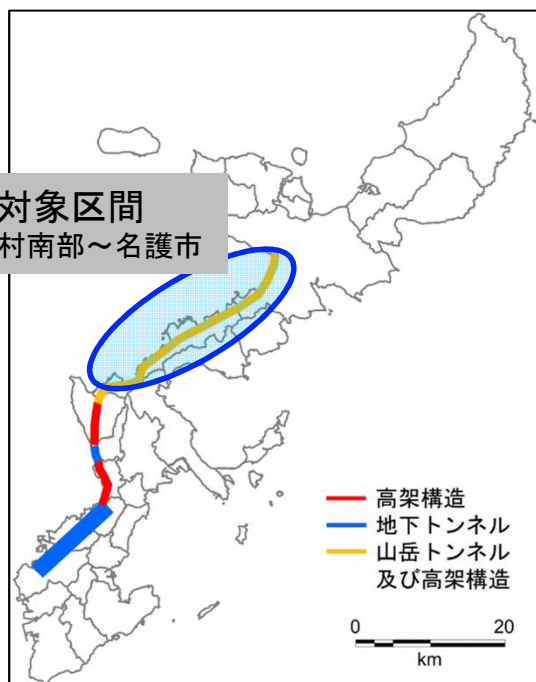
1. 本資料の目的	----- 1
2. 検討方法について	----- 2
3. 概算事業費について	----- 3
4. その他影響について	----- 4

1. 本資料の目的

- 郊外部の構造については、経済性及び速達性の観点から、経路地を短絡的に結ぶことを基本に検討を行っており、北部西区間（A案、C案、C派生案）については、山岳もしくは山沿いとなる地形が主となることから、高架と山岳トンネルが交互となった構造を想定している。
- 一方、県民からは、これまで「車窓からの景色を楽しみたい」「海が見えるルートが良い」などの意見も寄せられていることから、本資料では、北部西ルートの構造を全てトンネルのない構造と比較した場合の事業費や環境面等への影響について検討を行うものとする。

山岳トンネル又は高架

対象区間
恩納村南部～名護市



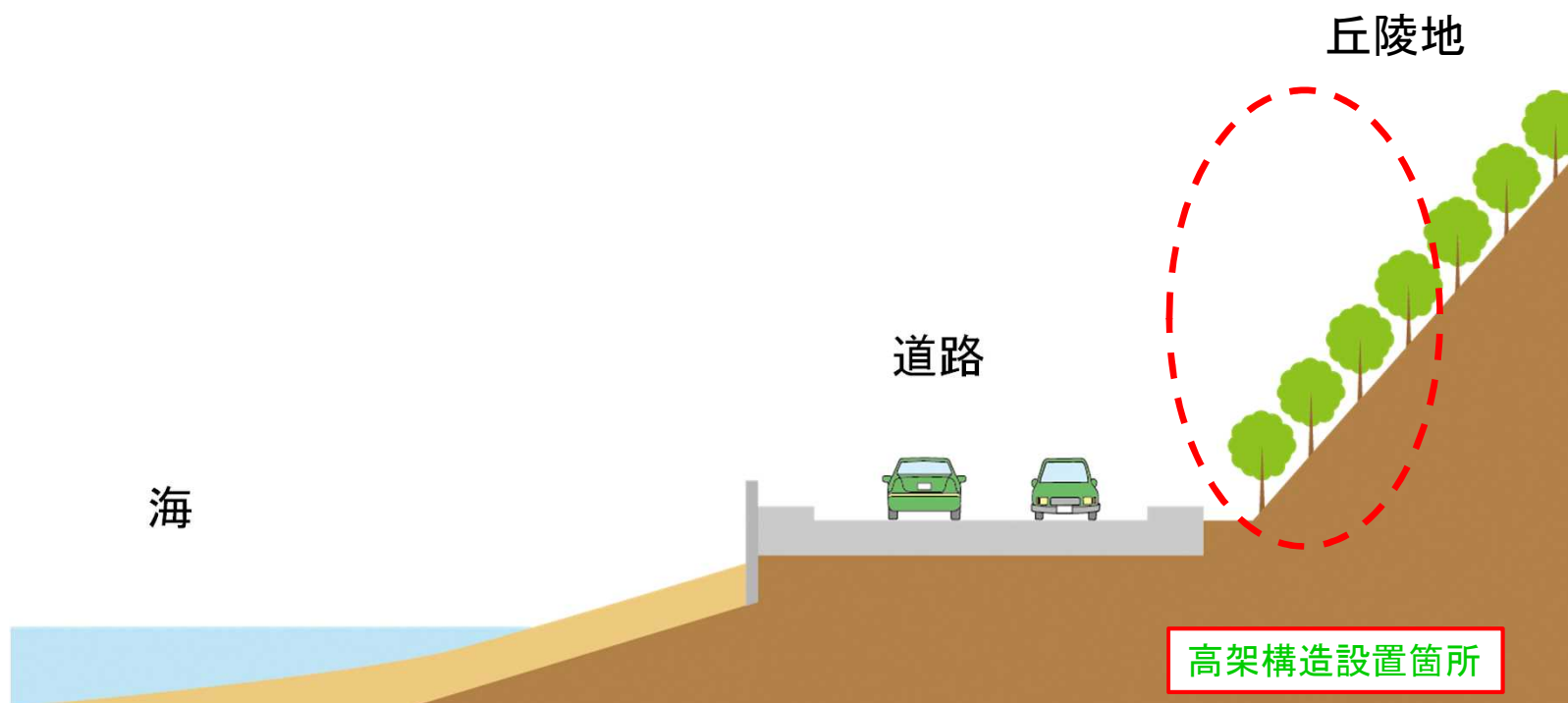
全線高架

現行案の山岳トンネル区間を海側にルートをシフトし、高架構造と想定し、影響等を検討



2. 検討方法について

- 北部の西海岸は、道路は片側1車線で、道路を挟んで西側は海岸、東側は平地部が少なく丘陵地となっていることから、全線高架構造とするためには、海側に通すか、道路と丘陵地との間を一部切り土を伴いながら導入しなければならない。
- 海側に通した場合、北部の観光資源である海岸線等への影響が大きいことから、本検討では、丘陵地の一部で切り土を伴いながら、高架構造を導入した場合の影響について検討を行うものとする。



3. 概算事業費について

- 全線高架構造とした場合、概算事業費は現行案より700億円程度の増加(約1.5倍)が見込まれる。

	現 案	検討案
	恩納村南部～名護市	恩納村南部～名護市
構造形式	高架構造および山岳トンネル	全線高架構造
区間距離 (km)	27	28
概算事業費 (億円)	1,500	2,200

注) 車両費、車庫費、総経費は含んでいない。

4. その他影響について

- 全線を高架にすると、車窓から景色を楽しめる区間が増える一方、以下のような影響が想定される。

全線高架とした場合の影響について

集落への影響

集落部に導入されることによる**部分的地域分断、騒音による影響等**が生じることが懸念される。

景観への影響

海岸線付近を高架橋が縦断することにより、海から集落、山並みへとつづく一連の**景観に影響**が生じる可能性がある。

用地補償費の増

建物や畑などの補償物件数が増加することが考えられ、用地補償費が**2倍以上に増加**することが想定される。

自然環境への負荷

丘陵斜面を縦断しながら切土することとなり、北部の豊かな森と海域との間を分断することによる生物の移動阻害や沖縄本島の水資源基盤の一部消滅など、自然環境への影響が大きいと想定される。

所要時間の増加

山岳部を避けて迂回することにより曲線が連続し、走行速度が上がらないため、恩納村南部～名護市間については、**所要時間が増加**することが想定される。

塩害による維持管理費の増

海上からの飛来塩分により車両や設備等の塩害が懸念され、**維持管理費の増加**が想定される。

点検・復旧作業時間等の増

台風等で被害を受けやすい高架部が増えることにより、運行再開に向けた**点検・復旧作業に係る時間等の増加**が想定される。

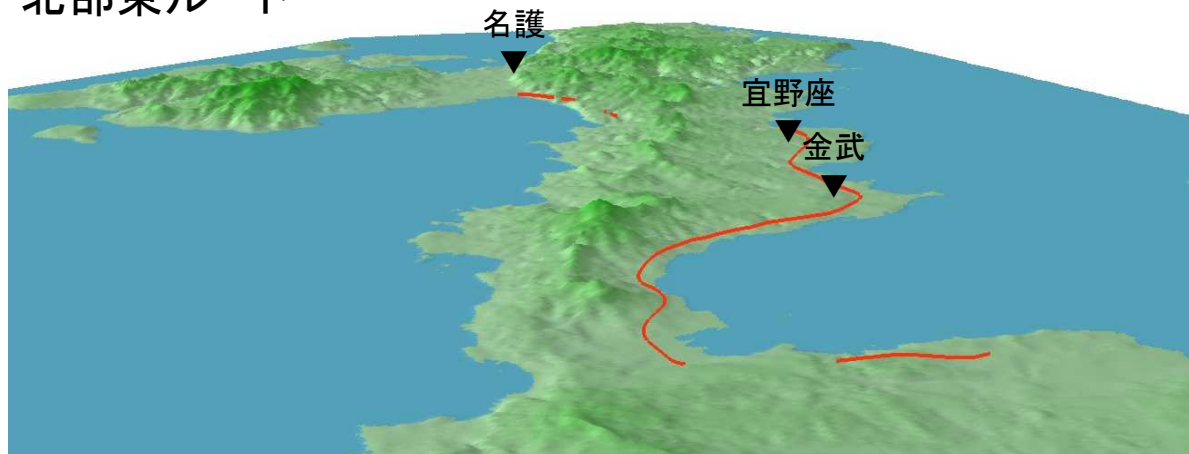
(参考) 現行案の高架橋部イメージについて

- 現在、想定されているルート案では、北部西ルートが当該区間の約5割、北部東ルートが当該区間の約8割が高架橋となっている。

北部西ルート



北部東ルート



— 高架橋