

# 計画検討委員会 検討資料

## ルート案の総合評価 (参考資料)

沖縄県

# 参考資料

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	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案
		中部西・北部西ルート	中部西・北部東ルート	中部西・北部東(恩納経由)ルート	中部東・北部西ルート	中部東(北谷経由)・北部西ルート	中部東・北部東ルート	中部東(北谷経由)・北部東ルート
設定条件		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、北中城、沖縄、うるま、恩納、名護)	8市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、沖縄、うるま、恩納、名護)	9市町村(那覇、浦添、宜野湾、北中城、沖縄、うるま、金武、宜野座、名護)	9市町村(那覇、浦添、宜野湾、北谷、沖縄、うるま、金武、宜野座、名護)
県土の均衡ある発展 (参考図)	通勤通学圏域の拡大(60分圏域内人口)	那覇まで(万人) 105	108	105	114	115	114	114
	名護まで(万人)	26	21	20	35	36	30	30
	那覇市からの到達圏(所要時間)	C案～D派生案の違い						
	名護市からの到達圏(所要時間)	C案、C派生案との違い						
		注: 那覇市～宜野湾市は、国道58号ケース及び国道330号ケースがある。上記は、いずれも国道58号ケースの値による。						

		A案	B案	B派生案	C案	C派生案	D案	D派生案	
		中部西・北部西ルート	中部西・北部東ルート	中部西・北部東(恩納経由)ルート	中部東・北部西ルート	中部東(北谷経由)・北部西ルート	中部東・北部東ルート	中部東(北谷経由)・北部東ルート	
高齢者を含め県民及び観光客の移動利便性の向上	県民及び観光客の鉄軌道利用者数	計(万人/日)	6.4 <5.7>	6.5 <5.8>	6.3 <5.6>	7.2 <6.5>	7.7 <6.8>	7.1 <6.5>	7.6 <6.8>
		県民	5.7 <5.0>	5.9 <5.2>	5.7 <5.0>	6.6 <5.8>	7.0 <6.1>	6.6 <5.9>	7.0 <6.2>
		観光客	0.7 <0.7>	0.6 <0.6>	0.6 <0.6>	0.6 <0.7>	0.7 <0.7>	0.5 <0.6>	0.6 <0.6>
	鉄軌道利用者の発生分布状況	<p>・人口の多い中部東海岸からのアクセスが悪いため、利用者数が比較的少ない</p>	<p>・人口の多い中部東海岸からのアクセスが悪いため、利用者数が比較的少ない</p>	<p>・人口の多い中部東海岸からのアクセスが悪いため、利用者数が比較的少ない</p>	<p>・人口の多い中部東海岸地域のアクセスが良いため、利用者数が比較的多い</p>	<p>・中部の東西各地域からアクセスが良く、両地域の需要を取り込めるため利用者数が特に多い</p>	<p>・人口の多い中部東海岸地域のアクセスが良いため、利用者数が比較的多い</p>	<p>・中部の東西各地域からアクセスが良く、両地域の需要を取り込めるため利用者数が特に多い</p>	
(参考図)	<p>各地域から鉄軌道へのアクセスのしやすさ</p> <p>○ 利用者発生分布の違いがある箇所(上図と同箇所)</p> <p>駅アクセス所要時間(分)</p>	<p>B案とB派生案の違い</p> <p>B派生案は、B案に比べ鉄軌道へのアクセスが、恩納地域は向上するがうま地域は、低下する。</p>		<p>C案とC派生案の違い</p> <p>C派生案は、C案よりも短時間でアクセスできる圏域が広がり、中部西海岸からの利便性も向上する。</p> <p>C派生案は、各地域から最寄り駅までのアクセスが他案に比べ最も良い。</p>		<p>D案とD派生案の違い</p> <p>D派生案は、D案よりも短時間でアクセスできる圏域が広がり、中部西海岸からの利便性も向上する。</p>			









