

資料4-⑥

令和4年度第2回
沖縄総合事務局
開発建設部
事業評価監視委員会

事業評価監視委員会審議資料

【再評価事業】

○一般国道58号 名護東道路

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号 名護東道路 再評価資料

令和4年12月19日

沖縄総合事務局開発建設部

目次

1. 事業概要	2
---------	---

2. 事業の必要性等に関する視点	3
------------------	---

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	3
① 定住人口・通勤人口の変化	3
② 観光動向の変化	4
③ 地域産業の変化	5
④ 交通状況の変化	6
⑤ 名護東道路全線暫定2車線開通1年後の交通状況	7
2) 事業の投資効果	8
① 円滑なモビリティの確保[交通混雑の緩和]	8
[交通安全の確保]	9
② 那覇空港等までのアクセス性の向上[観光産業の支援]	10
③ 地域活性化[物流効率化の支援]	11
④ 安全で安心できる暮らしの確保	12
⑤ 費用便益分析	13

3. 事業の進捗状況と見込みの視点	16
-------------------	----

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	17
-----------------------	----

5. 対応方針（原案）	18
-------------	----

1. 事業概要

事業目的

- ① 那覇空港等までのアクセス性の向上
- ② 名護市街地の渋滞緩和・交通安全の確保
- ③ 北部地域における地域活性化の支援

位置図



平成9年度	事業化
平成11年度	用地着手
平成13年度	工事着手
平成23年度	伊差川IC～世富慶IC区間 2/4車線開通(平成24年3月30日)
令和3年度	世富慶IC～数久田IC区間 2/4車線開通(令和3年7月31日)

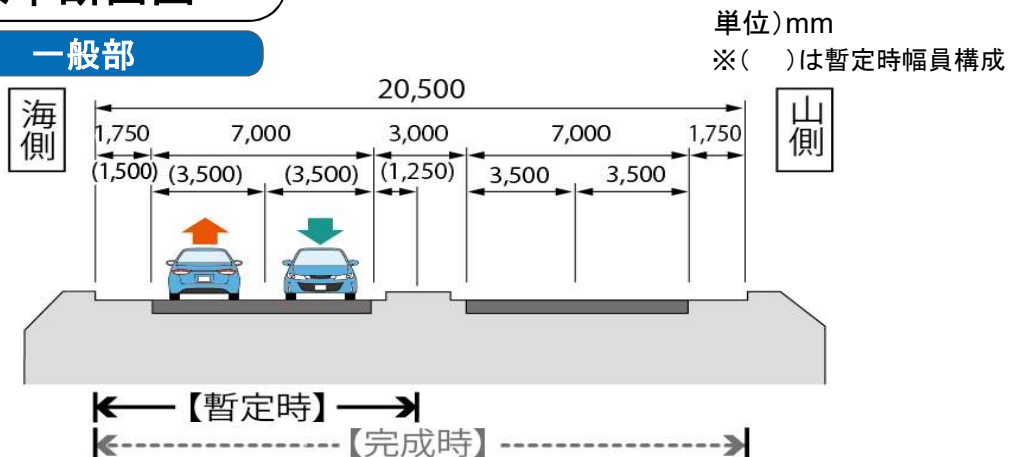


計画概要

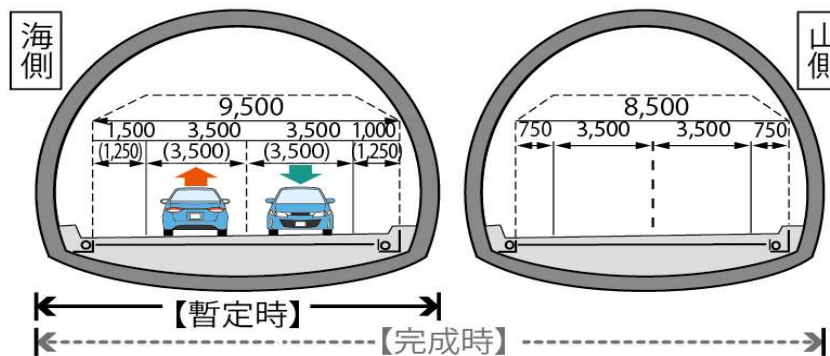
区間	(自)沖縄県名護市伊差川 (至)沖縄県名護市数久田
延長	6.8km
道路規格	第1種第3級
車線数	4車線
設計速度	80km/h
計画交通量	233百台/日(令和22年推計値)
事業費	962億円

標準断面図

一般部



トンネル部



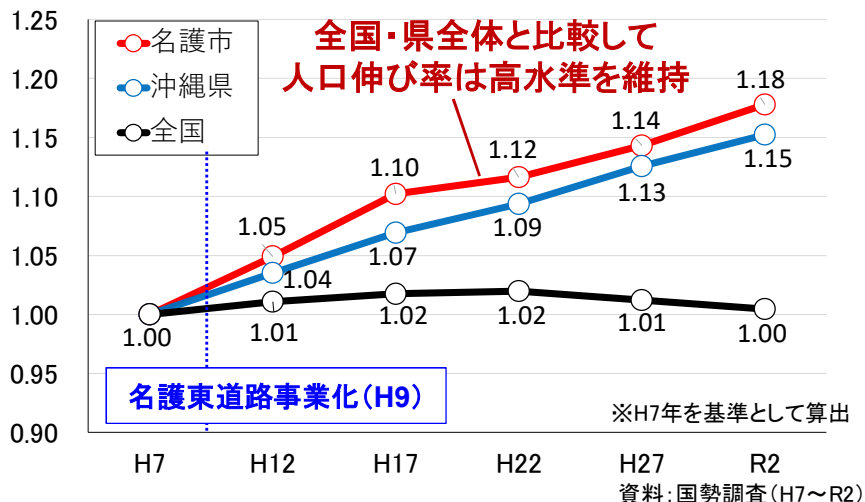
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

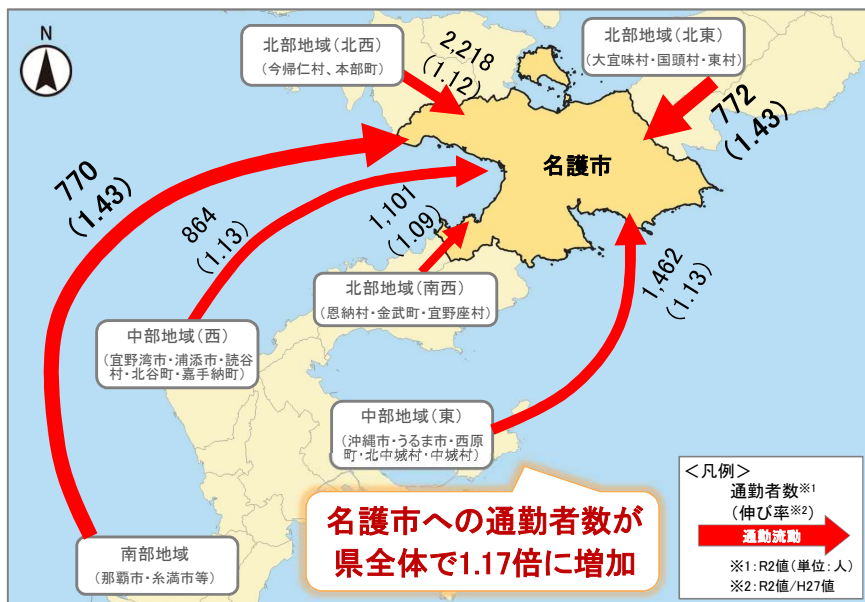
①定住人口・通勤人口の変化

- 名護市の人口は年々増加傾向にあり、名護市への通勤者も増加している。(図1、図2)
- 名護第三地区土地区画整理事業の推進や経済金融活性化特区指定による産業支援施設誘致や企業進出により、今後更なる定住人口・通勤人口の増加が見込まれる。(図3、図4)

●(図1)人口の伸び率の推移



●(図2)通勤者数の変化



●(図3)名護市の土地区画整理事業及び産業支援施設の進出状況



▼名護市第三地区土地区画整理事業

事業化	R1年度
事業概要	宅地開発 (道路・水路・公園整備等)
施行面積	63.0 (ha)
計画人口	4,800 (人)

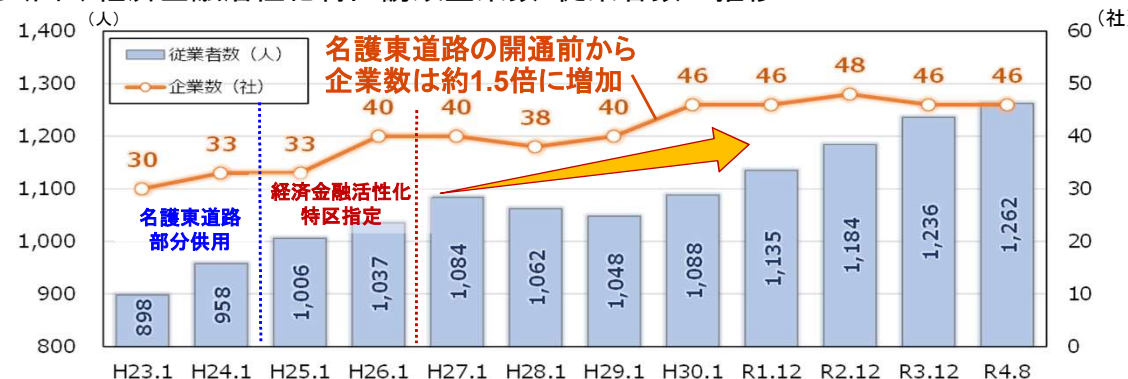
資料: 名護市都市計画課提供資料

▼主な産業支援施設



資料: 特定非営利活動法人NDA

●(図4)経済金融活性化特区誘致企業数・従業者数の推移



注) 経済金融活性化特別地区振興税制について(H26.4.10指定)

- 概要: 沖縄の経済金融活性化を企図した誘致企業への優遇措置制度
- 指定区域: 名護市全域
- 対象産業: 金融関連産業、情報通信関連産業、観光関連産業、農業・水産養殖業等

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

②観光動向の変化

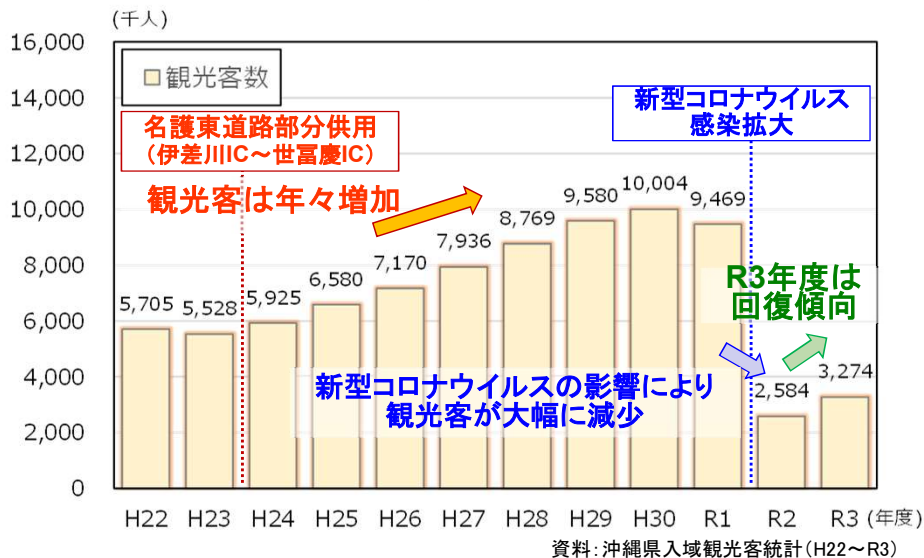
■ 沖縄県を訪れる観光客は年々増加しており、沖縄県北部地域※では観光客の受入れ拡大に向けた宿泊施設開発が活発化している。

(図5、図6)

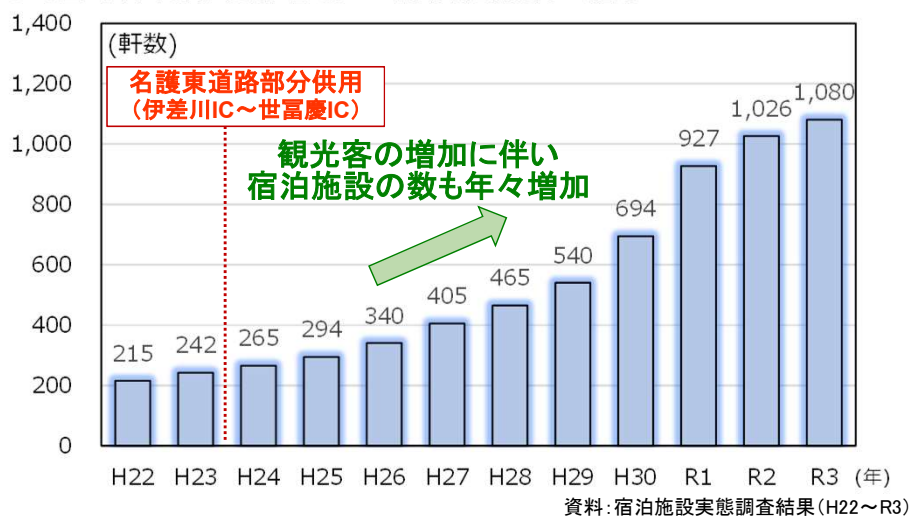
■ 近年では、やんばるの森が世界遺産登録され (R3) 、本部港クルーズ拠点整備や北部テーマパーク事業等の新たな観光拠点の形成にむけた取り組みも推進されており、今後更なる観光活性化が期待される。(図7)

※北部地域:名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町の9市町村

● (図5) 沖縄県における観光客数の推移



● (図6) 沖縄県北部地域※の宿泊施設数の推移



● (図7) 沖縄県北部地域※の主要観光地



- 名護市街地部を經由して海洋博公園等の本部地域の観光地や近年世界遺産登録されたやんばるの森等のやんばる方面の観光地をレンタカーで周遊する観光客が多い傾向にある。
- 近年では、本部港の国際クルーズ拠点開発や名護市・今帰仁村での新規テーマパーク事業が進行中であり、沖縄県北部地域全体の更なる観光振興が期待されている。



資料: ヒアリング調査結果 (R4.9)

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

③地域産業の変化

- 沖縄県北部地域※はマンゴーやパインアップル等の野菜・果物の生産が盛んであり、生産拡大・ブランド力向上に力を入れている。(図8)
- 県内の拠点産地として認定される品目も年々増えており、農畜産物の出荷額は県全体の4割以上を占めるなど沖縄県の農畜産業において重要な地域となっている。(図9、図10)
- 近年では、なごアグリパークがグランドオープン(H30.4.28)し、6次産業化の推進による更なる産業活性化に取り組んでいる。

※北部地域:名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町の9市町村

●(図8) 沖縄県北部地域※の拠点産地登録品目

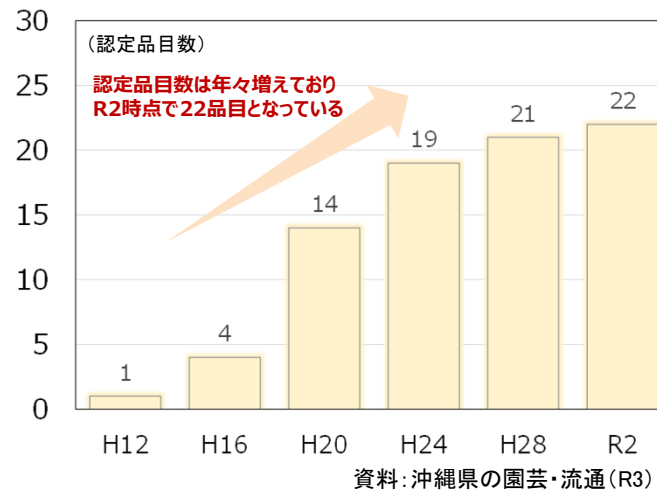


▼拠点産地品目の生産状況(沖縄県)

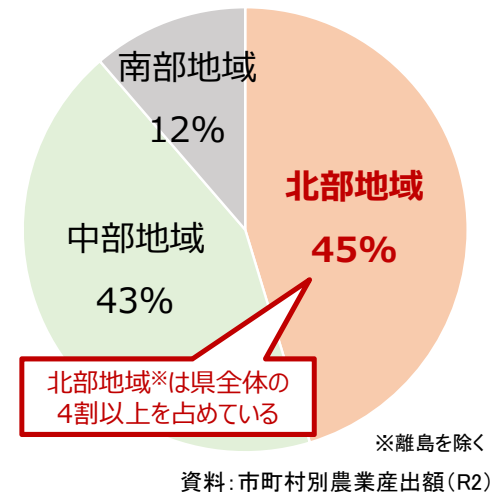
品目	順位
マンゴー	全国1位
パインアップル	全国1位
シークワーサー	全国1位
ゴーヤー	全国1位
アセロラ	全国1位
タンカン	全国2位

資料:農林水産省作物統計

●(図9) 拠点産地認定品目数の推移(沖縄県北部地域※)



●(図10) 農畜産物出荷額シェア



●ヒアリング結果(JAおきなわ)



- ・ 沖縄県北部地域※ではスイカやパインアップル等の野菜・果物類の生産が盛んであり、生産拡大やブランド力向上に力を入れている。
- ・ 生産した農産物の多くは南部方面へ出荷されている。

資料:ヒアリング調査結果(R4.9)



- ・ 近年開業したなごアグリパークでは、地域農家の6次産業化の支援を行っており、今後加工品の販路拡大により更なる産業活性化を目指している。

資料:ヒアリング調査結果(R4.9)

拠点産地認定について

- ・ 拠点産地とは、沖縄県農林水産業振興計画で定められた各戦略品目について、一定量の生産物を安定的に出荷し、消費者や市場から信頼される産地であるとして沖縄県から認定された産地のことを指す。
- ・ 拠点産地に認定された産地では、支援事業を優先的に受けることができ、生産体制の強化ができる等のメリットがある。

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

④交通状況の変化

- 名護東道路の全線暫定2車線供用後（供用2ヶ月後）、市街地部の各路線で交通量の減少が確認された。（図11）
- 全線暫定2車線供用により、国道58号世富慶～数久田IC区間では混雑の緩和が確認された。（図12）
- 県道71号線、県道84号線等の名護市街地部の道路では、交通量の減少が確認されたものの依然として速度低下が残存している。（図12）

●（図11）名護東道路周辺の交通量変化

▼国道58号（世富慶～数久田）



▼県道71号線（城1丁目～城十字路）



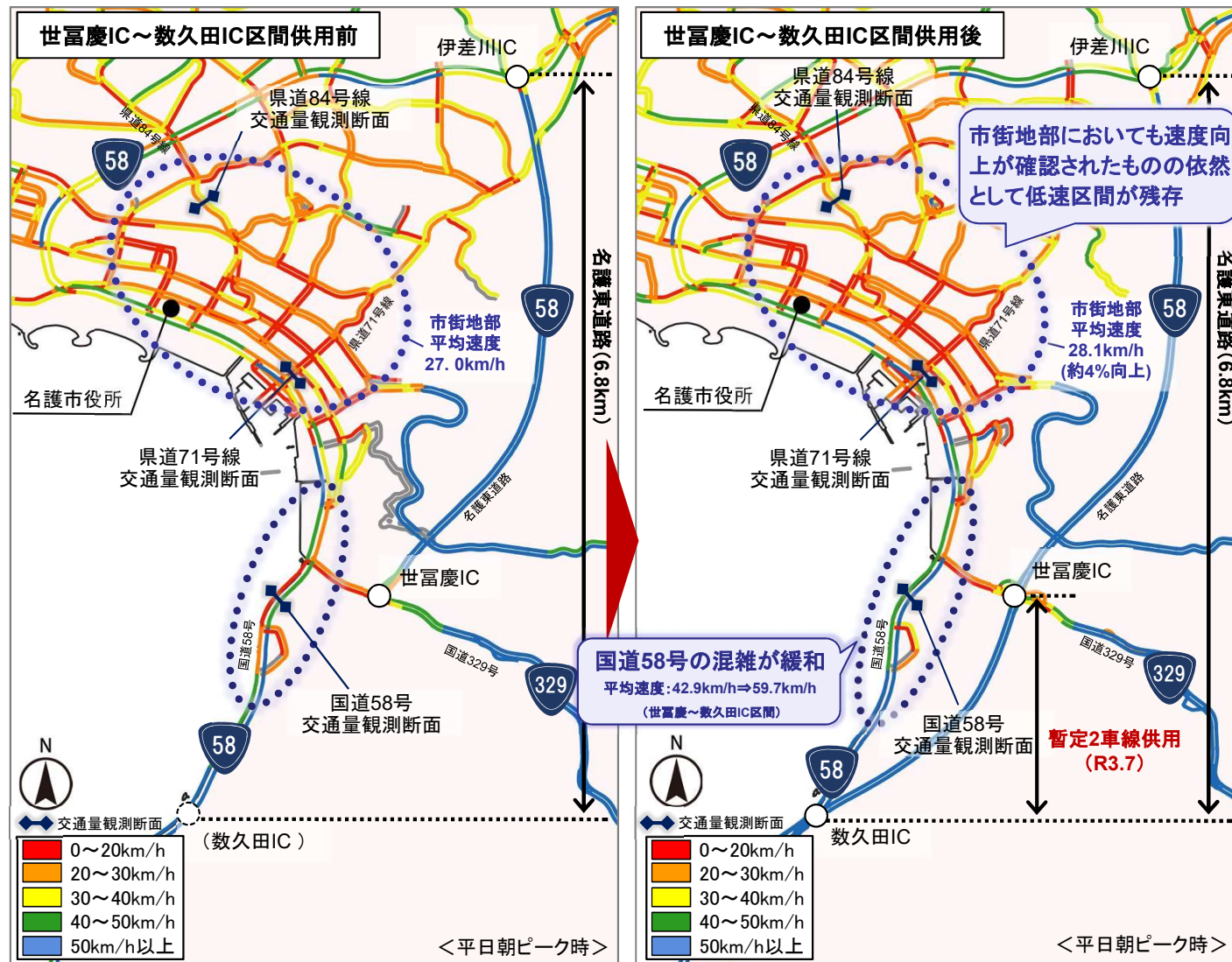
▼県道84号線（白銀橋（東）～大西（西））



資料：交通量調査結果

（平日朝ピーク時、全線暫定2車線供用前：H29.8/全線暫定2車線供用後：R3.10）

●（図12）名護東道路周辺の速度状況の変化



資料：プローブデータ（全線暫定2車線供用前：R1.10～R1.12/全線暫定2車線供用後：R3.10～R3.12）

※市街地部の平均速度については国道58号現道部及び名護東道路内の道路を対象に算出

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

⑤名護東道路全線暫定2車線開通1年後の交通状況

■ 名護東道路全線暫定2車線開通から1年が経過、開通前と比べ名護東道路の利用交通量が増加し、交通容量※を超過。 ()内は開通前との比較

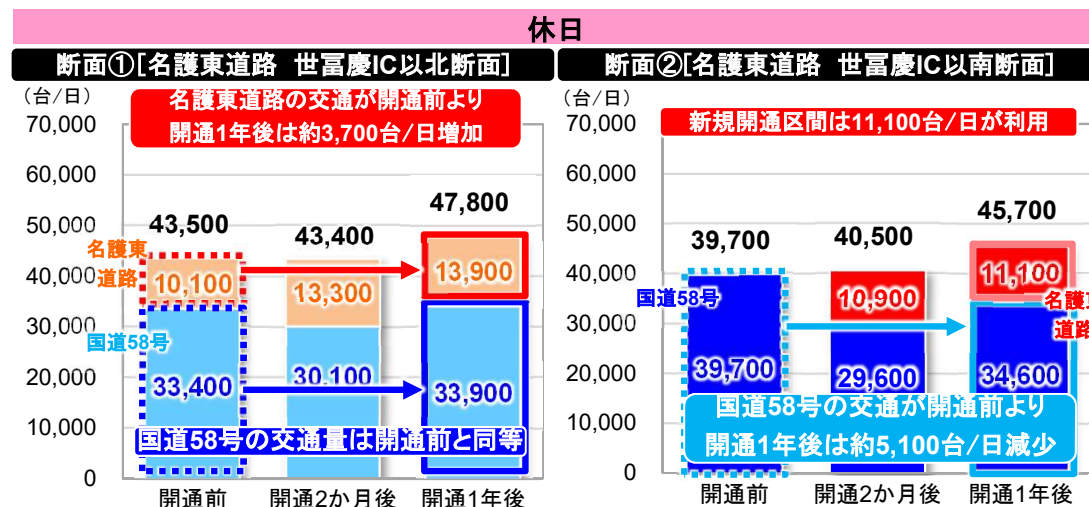
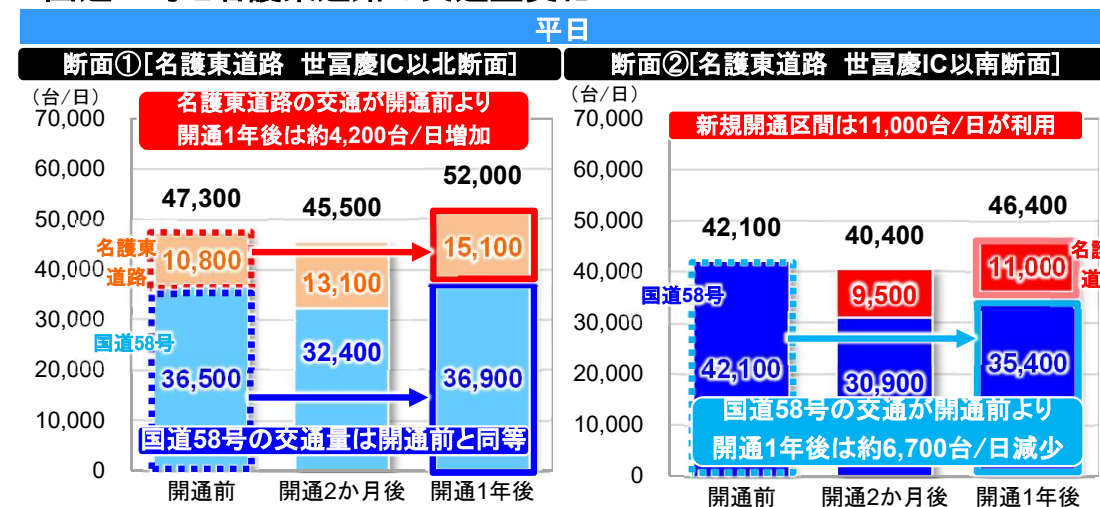
【平日】断面①名護東道路	開通前：10,800台/日	⇒	開通2カ月後：13,100台/日	⇒	開通1年後：15,100台/日	(4,300台/日増加)
断面②名護東道路	開通前：—台/日	⇒	開通2カ月後：9,500台/日	⇒	開通1年後：11,000台/日	(—)
【休日】断面①名護東道路	開通前：10,100台/日	⇒	開通2カ月後：13,300台/日	⇒	開通1年後：13,900台/日	(3,800台/日増加)
断面②名護東道路	開通前：—台/日	⇒	開通2カ月後：10,900台/日	⇒	開通1年後：11,100台/日	(—)



■ 数久田ICの状況

名護東道路 (開通区間)
 国道58号 (現道)
 令和4年10月2日(日)撮影

■ 国道58号と名護東道路の交通量変化



※交通容量：14,000台/日(第1種第3級2車線の設計基準交通量)(道路構造令の解説と運用)

【交通量調査】平日_開通前: 令和3年7月13日(火)、開通2ヶ月後: 令和3年10月5日(火)、開通1年後: 令和4年9月27日(火)
 休日_開通前: 令和3年7月18日(日)、開通2ヶ月後: 令和3年10月3日(日)、開通1年後: 令和4年10月2日(日)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

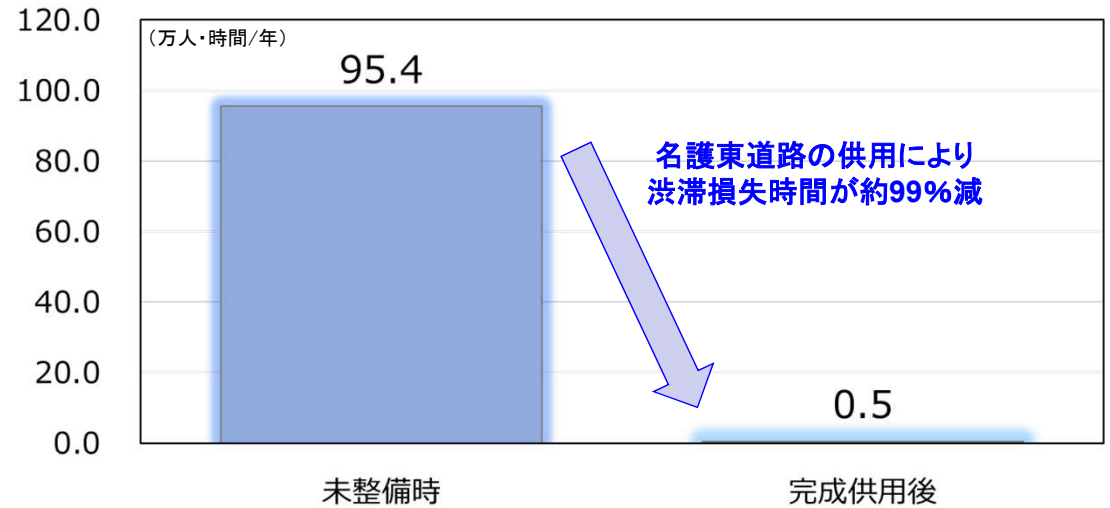
①円滑なモビリティの確保 [交通混雑の緩和]

- 名護市街地部では国道58号、県道71号線、県道84号線に主要渋滞箇所が集中している。(図13)
- 名護東道路の全線完成4車線供用により、市街地部の交通が一部名護東道路へ転換することで、市街地部の混雑が緩和することが見込まれる。(図14、図15)

● (図13) 名護東道路周辺の主要渋滞箇所位置図



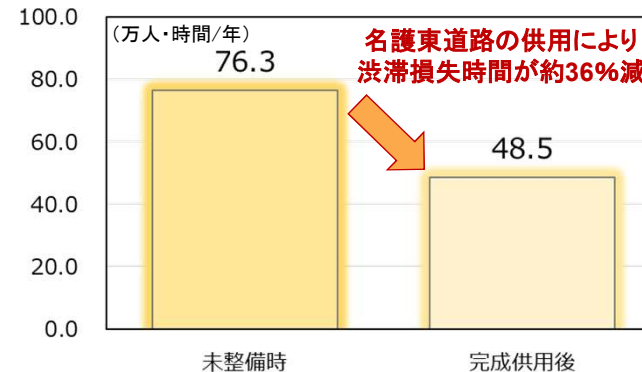
● (図14) 国道58号の渋滞損失時間(伊差川IC～数久田IC)



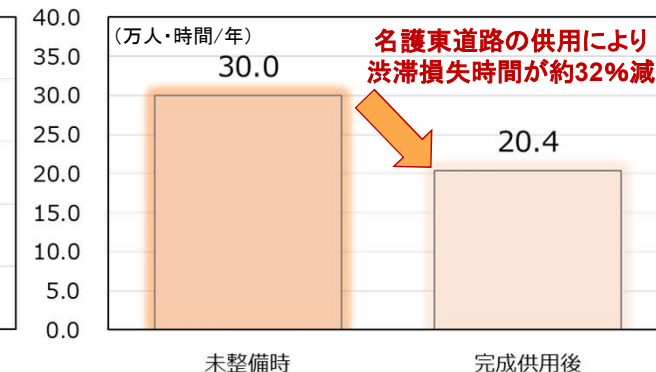
資料: 将来交通量推計結果

● (図15) 県道71号線・県道84号線の渋滞損失時間

○ 県道71号線(城1丁目交差点～伊差川(西)交差点)



○ 県道84号線(東江1丁目(東)～白銀橋(東))



資料: 将来交通量推計結果

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

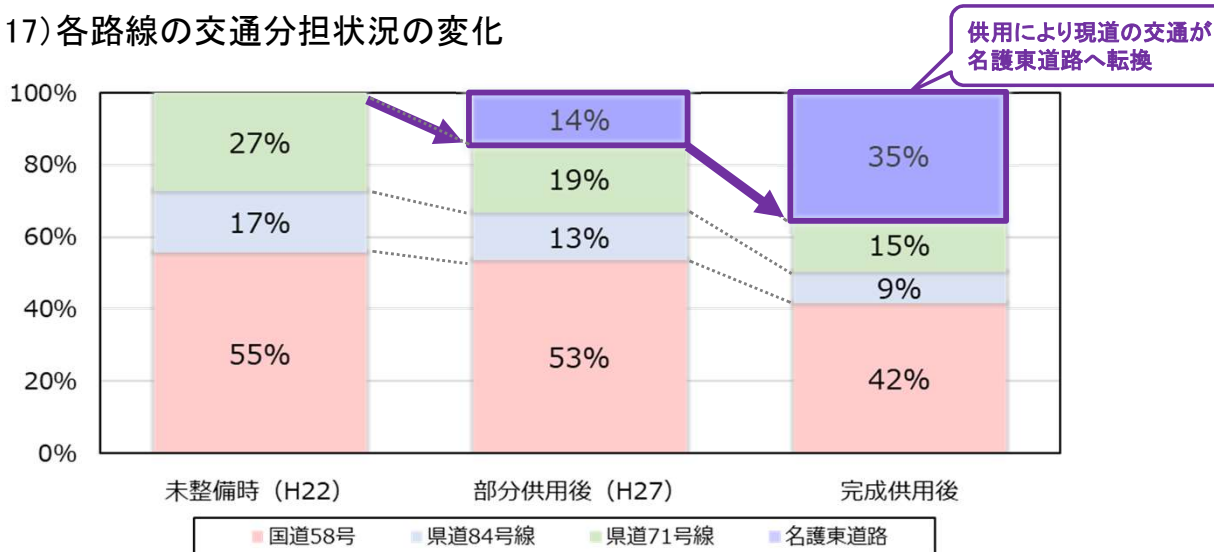
①円滑なモビリティの確保 [交通安全の確保]

- 学校・病院施設等が密集する名護市中心部を通過する交通が名護東道路に転換することにより交通安全の向上が期待される。(図16)
- 名護東道路の部分供用により現道の分担率が減少したことで国道58号や県道71号線で死傷事故件数が減少している。(図17、図18)
- 今後、名護東道路の整備により、名護市街地部の道路を利用する交通量が減少し、事故件数の低減が図られ、更なる交通安全性の向上が期待される。

● (図16) 名護市内の学校・病院等位置図



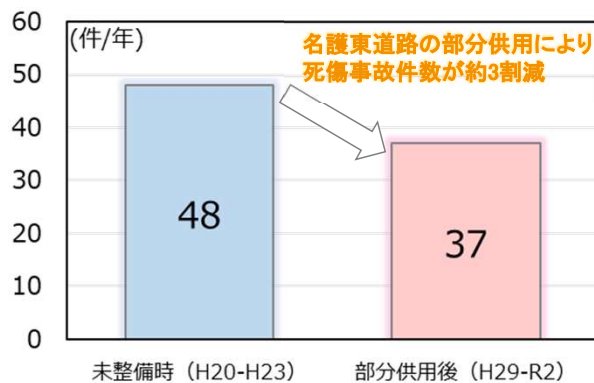
● (図17) 各路線の交通分担状況の変化



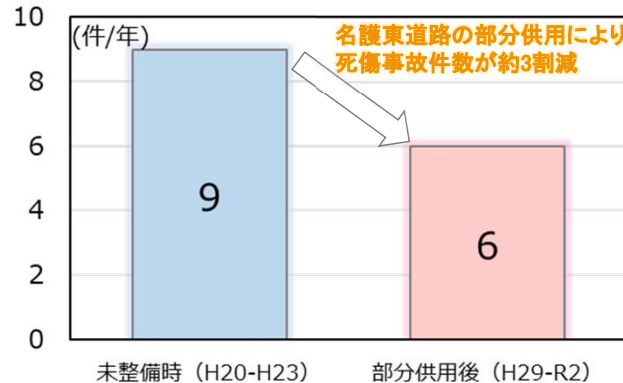
資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H22(未整備時)/H27(部分供用後))、交通量推計結果(完成供用後)

● (図18) 交通事故発生状況の変化

○ 国道58号(伊差川IC～世富慶間)



○ 県道71号線(伊差川(西)～城1丁目間)



資料: 交通事故統合データベース(未整備時: H20~H23、部分供用後: H29~R2)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

②那覇空港等までのアクセス性の向上 [観光産業の支援]

- 沖縄県北部地域※には沖縄海洋博覧会記念公園（美ら海水族館）ややんばるの森等、県内でも有数の観光地を有している。（図19）
- 名護東道路の整備により、那覇空港から伊差川ICへの所要時間が短縮（約14%）し、渋滞の発生しやすい市街地部を避けた速達性・定時性の高いアクセスルートが確保され、地域の観光産業の更なる活性化が期待される。（図20）

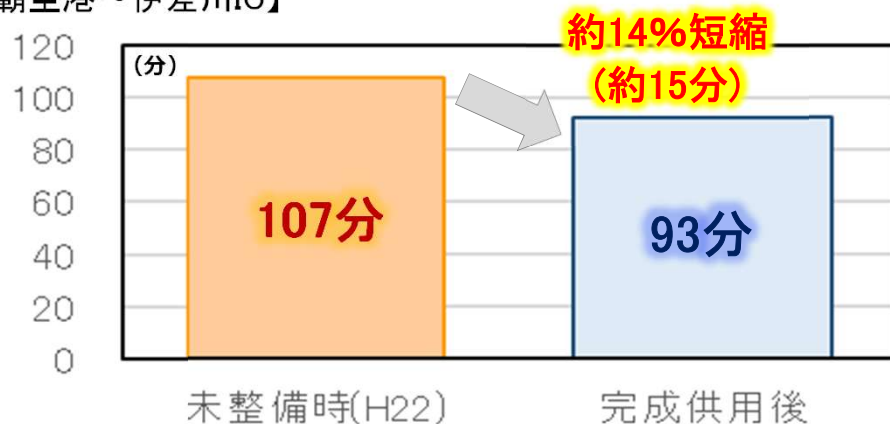
※北部地域：名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町の9市町村

● (図19) 那覇空港～主要観光地までの移動ルート



● (図20) 道路整備による所要時間変化

【那覇空港～伊差川IC】



資料:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

※1:整備時の名護東道路は設計速度(80km/h)を使用

※2:グラフ中の数値については表示桁数の関係で一致しない場合がある

● ヒアリング結果(名護市観光課・観光バス事業者)



名護市
観光課

- ・ 名護東道路開通以前は本部・やんばる地域の観光地へ向かう際に混雑する市街地部を経由する必要があり、移動時の速達性に課題があった。
- ・ 全線暫定2車線開通後は、本部・やんばる方面への速達性が向上し、観光周遊時の利便性が向上したと感じており、今後4車線化により更に北部地域の観光産業が活性化されることを期待している。

資料:ヒアリング調査結果(R4.9)



観光バス
事業者

- ・ 名護東道路の開通以前は、市街地で渋滞に巻き込まれ、観光ツアーに遅れが発生してしまい各観光地での滞在時間が短くなってしまふことが多々あった。
- ・ 全線暫定2車線開通後は市街地部の混雑が緩和し、予定通りツアーを運行できることが増えた。

資料:ヒアリング調査結果(R4.9) 10

2. 事業の必要性等に関する視点

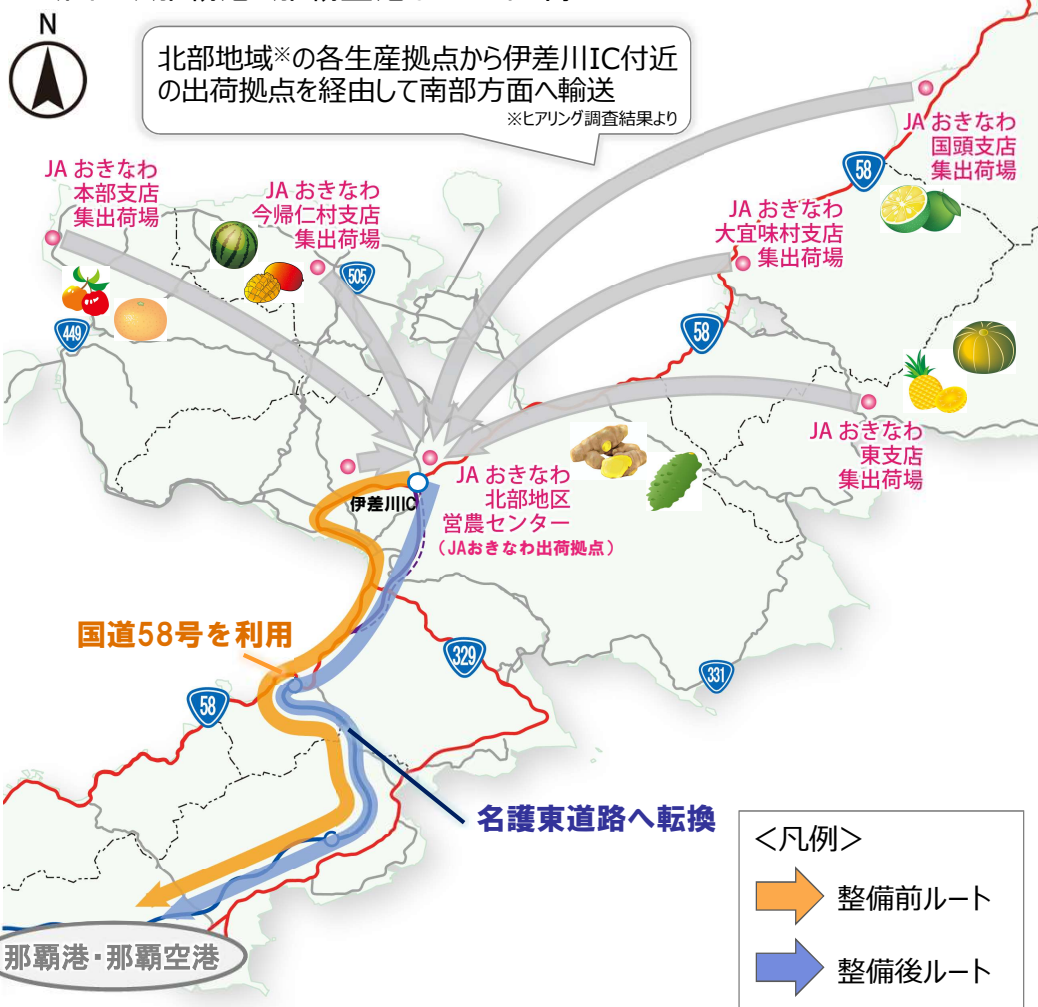
2) 事業の投資効果

③地域活性化 [物流効率化の支援]

- 沖縄県北部地域※は農畜産業が盛んな地域であり、マンゴーやパイナップル等の主要な産地となっている。
- 名護東道路の整備により、県外への出荷拠点である那覇港・那覇空港まで渋滞の発生しやすい市街地部を避けた輸送が可能となり、輸送時間の短縮と定時性向上が達成され、物流の効率化、配送品の品質向上面での地域の農畜産業支援に期待できる。(図21、図22)

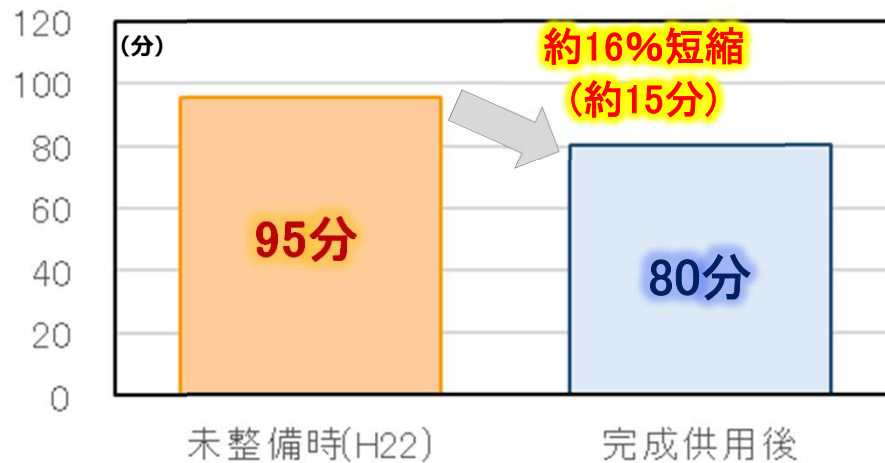
※北部地域:名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町の9市町村

● (図21) 那覇港・那覇空港までの出荷ルート



● (図22) 道路整備による所要時間変化

【JAおきなわ出荷拠点～那覇港】



資料:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

※1:整備時の名護東道路は設計速度(80km/h)を使用

※2:グラフ中の数値については表示桁数の関係で一致しない場合がある

● ヒアリング結果(JAおきなわ)



- ・ 名護東道路の開通以前は市街地部の国道58号を利用して、南部方面に輸送していたが渋滞による配送遅れで、野菜・果実等の品質(鮮度)が低下してしまうことが多々あった。

- ・ 全線暫定2車線開通後は開通区間を利用することで速達性・定時性が向上し、輸送の効率化や配送品目の品質確保が達成できており、今後、全線4車線化により、地域の農畜産業の更なる支援(農産物の生産規模の拡大、地域産業の活性化)に繋がることに期待している。

資料:ヒアリング調査結果(R4.9)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

④安全で安心できるくらしの確保

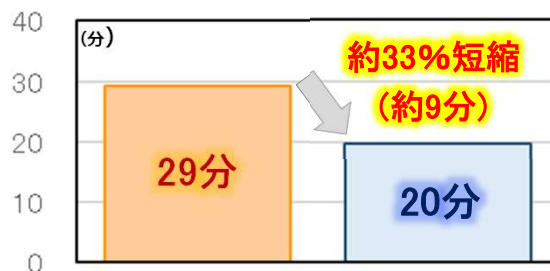
- 現在、名護市では沖縄県立北部病院と北部地区医師会病院(二次救急医療施設)を統合し、公立沖縄北部医療センター(三次救急医療施設)の整備が予定されている。(R10年度開院予定)
- 名護東道路の整備より、辺野古地区～公立沖縄北部医療センター立地予定地までの所要時間が約33%短縮し、救命率の向上が期待される。(図23、図24、図25)

● (図23) 名護市東海岸エリアへの救急搬送ルート



● (図24) 道路整備による所要時間変化

【辺野古地区(辺野古公民館)～沖縄北部医療センター】



未整備時(H22) 完成供用後

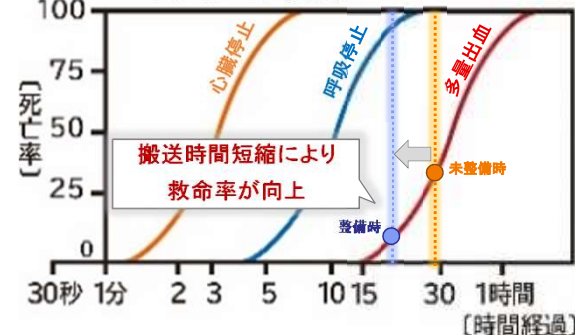
資料:平成22年度全国道路・街路交通情勢調査

※1.整備時の名護東道路は設計速度(80km/h)を使用

※2.グラフ中の数値については表示桁数の関係で一致しない場合がある

● (図25) カーラーの救命曲線

※命に危険のある病態(心臓停止、呼吸停止、多量出血)において、時間経過ごとの死亡率を表したものの



資料:総務省消防庁(FDMA)

● ヒアリング結果(名護市消防本部)



- ・ 現状、2車線の道路では一般車の退避に時間を要するため、利用時の課題が残存している。
- ・ 名護東道路が全線4車線化されることで辺野古地区等の東海岸エリアから救急搬送する際の速達性が向上し、救命率の向上に寄与することに期待している。
- ・ 今後、公立沖縄北部医療センター(3次救急医療施設)の整備※が予定されており、新たな3次医療施設への救急搬送の支援にも期待できる。

※沖縄県立北部病院と北部地区医師会病院の病院統合(R10年度開院予定)

資料:ヒアリング調査結果(R4.9)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑤費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を、名護東道路の整備の有無それぞれについて推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3便益: 走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益】

■総費用(C)

当該事業に関わる事業費と維持管理費を計上した。

■計算条件

[参考: 前回評価(H29)]

・適用マニュアル	: 令和4年2月	←-----	平成20年11月
・基準年次	: 令和4年度	←-----	平成29年度
・分析対象期間	: 供用後50年	←-----	供用後50年
・基礎データ	: 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査	←-----	平成17年度 全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度	←-----	平成42年度
・計画交通量	: 23,300台/日	←-----	23,400台/日
・事業費	: 約962億円	←-----	約962億円
・総便益(B)	: 約1,444億円	←-----	約1,138億円
・総費用(C)	: 約1,229億円	←-----	約1,027億円
・費用便益比	: 1.2	←-----	1.1

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑤費用便益分析

費用便益分析

項目	前回評価(H29年)	今回評価 (R4年)	
	事業全体	事業全体	残事業
費用(C) (現在価値換算額)※1)	1,027億円※2)	1,229億円※2)	218億円※2)
事業費(億円)	1,000億円	1,187億円	209億円
維持管理費(億円)	27億円	43億円	8.2億円
更新費(億円)	-	-	-
便益額(B) (現在価値換算額)※1)	1,138億円※2)	1,444億円※2)	407億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	851億円	1,182億円	366億円
走行経費減少便益(億円)	191億円	201億円	31億円
交通事故減少便益(億円)	96億円	62億円	10億円
費用便益比(B/C)	1.1	1.2	1.9

費用便益比の算出条件

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{便益【①+②+③】}}{\text{費用【事業費+維持管理費】}}$$

適用マニュアル : 「費用便益分析マニュアル」
(令和4年2月:国土交通省道路局 都市局)

基準年次 : 令和4年度

検討年数 : 供用後50年

事業費 : 現在価値事業費 = 単純価値事業費 × 割引率 × GDPデフレーター(R4公表値)

便益 : ・ ①走行時間短縮便益②走行経費減少便益③交通事故減少便益

・ 上記金額は、道路整備前後における、①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差により算出

・ なお、各金額は将来OD(H27センサスペースR22OD表)により推計した交通量を用いて算出

費用及び便益額等については、令和4年度の価値に換算

(現在価値算出のための社会的割引率 : 4%)

※1)費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)、GDPデフレーター(R4公表値)を考慮し、現在価値に換算した値。なお、維持管理費、便益額については供用開始より50年間の総額
※2) 便益・費用の合計は表示桁数の関係で一致していない

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑤費用便益分析

その他地域社会が受ける便益等

項目		効果
円滑なモビリティの確保	交通混雑の緩和	◇渋滞損失時間の削減 国道58号:約99%削減(95.4万人時間/年→0.5万人時間/年) 県道71号線:約36%削減(76.3万人時間/年→48.5万人時間/年) 県道84号線:約32%削減(30.0万人時間/年→20.4万人時間/年)
那覇空港等までのアクセス性の向上	観光産業の支援	◇所要時間短縮 約14%短縮(那覇空港～伊差川IC 107分→93分)※1)※2)
地域活性化	物流効率化の支援	◇所要時間短縮 約16%短縮(JAおきなわ出荷拠点～那覇港 95分→80分)※1)※2)
安全で安心できる暮らしの確保	第3次医療施設へのアクセス向上	◇所要時間短縮 約33%短縮(辺野古地区～公立沖縄北部医療センター(R10年度開院予定) 29分→20分)※1)※2)

※1) 整備時、未整備時の数値の差

※2) 平成22年度全国道路・街路交通情勢調査の混雑時旅行速度より算出、整備時の名護東道路は設計速度(80km/h)を使用

3. 事業の進捗状況と見込みの視点

- 令和3年度、新たに世富慶IC～数久田IC間が暫定2車線で開通した。
- 現在の用地進捗率は約99%、事業進捗率は約68%となっており、今後は全線4車線化に向けて、鋭意事業進捗を図る。

■ 事業の経緯

年度	事業実施項目
平成9年度	事業化
平成11年度	用地着手
平成13年度	工事着手
平成23年度	伊差川IC～世富慶IC間開通(2/4車線)
令和3年度	世富慶IC～数久田IC間開通(2/4車線)

■ 事業の進捗率

※R4.3時点

事業費	962億円
用地進捗率	約99%
事業進捗率	約68%



【進捗状況写真】

[写真①] 世富慶トンネル付近



令和3年7月撮影

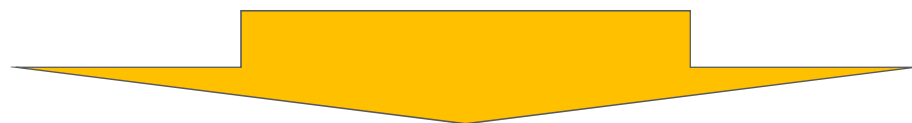
[写真②] 数久田IC付近



令和4年4月撮影

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

名護東道路の計画は、中東部地域や空港・港湾との連携強化、一般国道58号（名護市街地）の交通渋滞の緩和や交通事故抑制及び北部地域の地域活性化の促進等を目的に、周辺の土地利用状況やまちづくりとの整合を勘案し選定された合理的な計画であり、周辺環境の保全を図っています。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進していきます。

5. 対応方針（原案）

1. 事業の必要性

- 名護市の人口は年々増加しており、名護市への通勤者も県全体として増加傾向にある。土地区画整理事業の推進や経済金融活性化特区指定による企業進出の拡大により、今後更なる定住人口・通勤人口の増加が見込まれる。[P.3] ⇒ **地域の活性化**
- 沖縄県における観光客数は年々増加しており、沖縄県北部地域においても観光客の受入れ拡大に向けリゾート施設等の宿泊施設が増加傾向にある。近年では本部港クルーズ拠点開発ややんばるの森の世界遺産登録、北部テーマパーク事業の推進等、新たな観光拠点の形成に取り組んでおり、今後更なる観光活性化が期待される。[P.4] ⇒ **観光産業の支援**
- 沖縄県北部地域はマンゴーやパインアップル等の野菜・果物の生産が盛んであり、生産拡大・ブランド力向上に力を入れている。近年では、なごアグリパークがグランドオープン(H30.4.28)し、6次産業化の推進による更なる産業活性化に取り組んでいる。[P.5] ⇒ **物流効率化の支援**
- 名護東道路の全線2車線供用後、名護東道路の利用交通が増加し、並行する国道58号、県道71号線、県道84号線で交通量の減少が確認された。交通量の減少により、国道58号の一部区間で速度向上が確認されたが、県道71号線、県道84号線等の名護市街地部の道路では供用後も依然として速度低下が残存している。[P.6、P.7] ⇒ **交通渋滞の緩和**

2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保(交通混雑の緩和) [P.8]
⇒ 国道58号(伊差川～数久田間)の**年間渋滞損失時間が約99%削減**。【95.4万人時間/年→0.5万人時間/年】
- 円滑なモビリティの確保(交通安全の確保) [P.9]
⇒ 国道58号現道区間の**年間死傷事故が約3割減少**。【48件/年→37件/年】
- 那覇空港等までのアクセス性の向上(観光産業の支援) [P.10]
⇒ **那覇空港から伊差川ICまでのアクセス性向上**による観光産業の活性化が期待される。
【那覇空港～伊差川ICの所要時間 未整備時:107分→整備時:93分】
- 地域活性化(物流効率化の支援) [P.11]
⇒ JAおきなわ出荷拠点から那覇港への所要時間が**約16%短縮**。【未整備時:95分→整備時:80分】
- 安全で安心できるくらしの確保 [P.12]
⇒ 第3次医療機関までの所要時間が**約33%短縮**し、救命率の向上が期待される。
【辺野古地区～沖縄北部医療センターの所要時間 未整備時:29分→整備時:20分】
- ◎費用便益比(B/C) = **1.2**(事業全体)、**1.9**(残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 用地進捗率:約99%、事業進捗率:約68%
- 全線4車線化に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

○対応方針(原案): **「事業継続」**