

資料－４

平成18年度第1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

再評価事業の説明資料

- 資料4－1. 那覇港那覇ふ頭地区臨港道路整備事業
- 資料4－2. 中城湾港新港地区多目的国際ターミナル整備事業
- 資料4－3. 中城湾港新港地区小型船だまり整備事業
- 資料4－4. 平良港下崎地区防波堤整備事業
- 資料4－5. 一般国道58号名護東道路

事後評価事業の説明資料

- 資料4－6. 那覇第2地方合同庁舎1号館

沖縄総合事務局開発建設部

**那霸港那覇心頭地区
臨港道路整備事業
再評価資料**

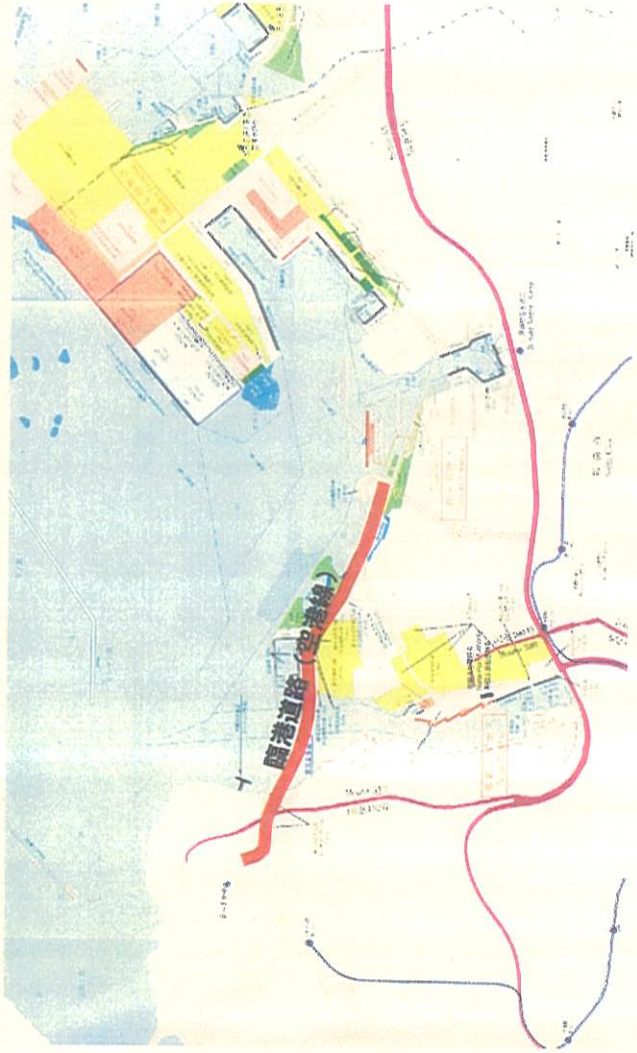
平成18年3月2日
沖繩総合事務局開発建設部

1. 事業概要
 - (1) 目的
 2. 事業の必要性
 - (1) 事業を取り巻く状況
 - 1) 那覇港の取扱貨物量の推移
 - 2) 那覇空港の旅客数の推移
 - 3) 国道58号の混雑状況
 - (2) 事業の投資効果
 - 1) 新港ふ頭地区から那覇空港までのアクセス時間の短縮効果
 - 2) 臨港道路の環境改善便益
 - 3) 国道58号の渋滞損失時間の緩和効果
 - (3) 費用便益比(全体事業評価)
 - (4) 費用便益比(残事業評価)
3. 事業の進捗と今後の見込み
4. 対応方針(原案)

1. 事業概要

目的

- ・ 那覇港は、沖縄本島南部、那覇市と浦添市に跨って位置し、沖縄県の物流、人流の中心的拠点港湾として沖縄県民の経済社会活動を支えるなど重要な役割を果たしている。
- ・ 那覇港臨港道路（空港線）は、那覇、泊、新港および浦添からなる4つのふ頭間の一本化を図るとともに、那覇港と那覇空港・本島南部との輸送体系を強化し加えて那覇港背後の幹線道路の慢性的な交通渋滞の解消を目的に実施している事業である。



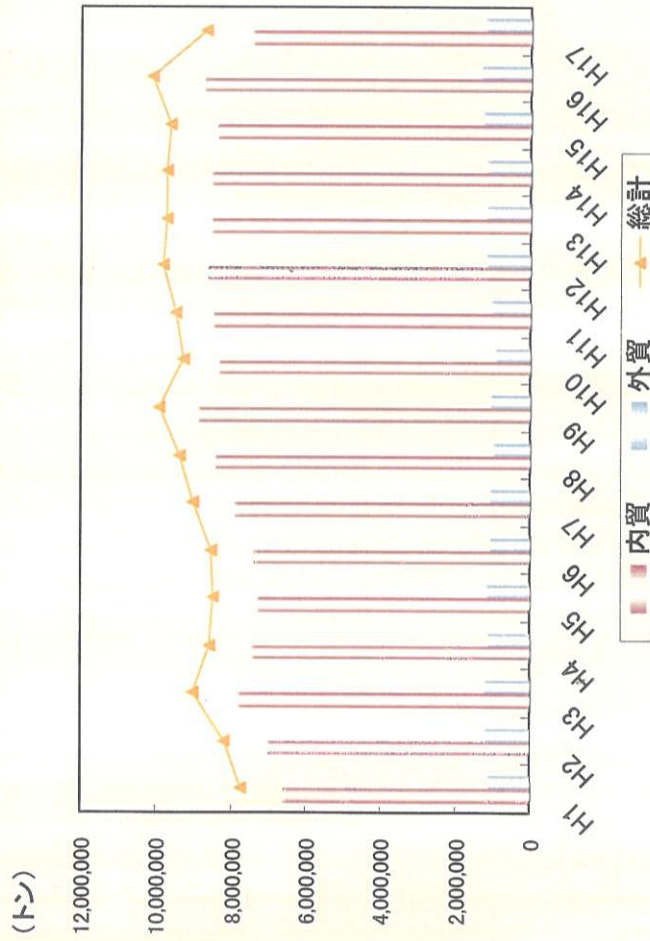
- ・ 事業名 : 那覇港那覇港ふ頭地区
臨港道路整備事業
- ・ 道路種別 : 臨港道路空港線（那覇西道路）
- ・ ルート : 若狭IC～那覇水路～空港IC
- ・ 延長 : 3.0 km
- ・ 道路規格 : 3種1級
- ・ 事業採択 : 平成4年度
- ・ 計画交通量 : 53,600台/日（平成42年度）
- ・ 総事業費 : 1,830億円

2. 事業の必要性

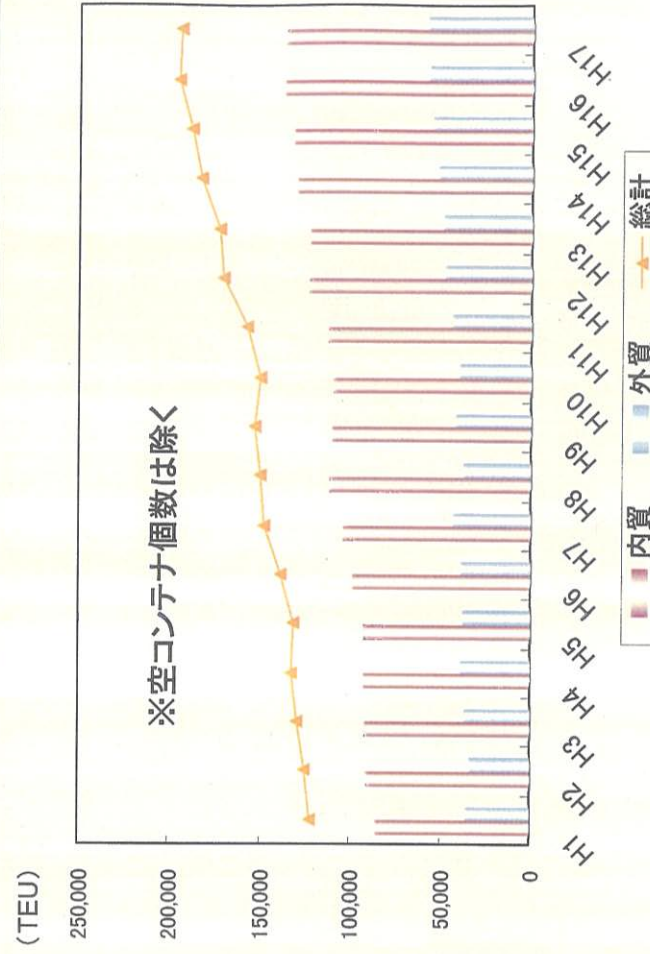
(1) 事業を取り巻く状況

● 那覇港の取扱貨物の推移

- ・ 那覇港の取扱貨物量（総計）は、年々堅調に推移している。
- ・ そのうち、特にコンテナ個数は外貿、内貿とも増加傾向を示している。



取扱貨物量年次別推移



取扱コンテナ個数年次別推移

2. 事業の必要性

● 那覇空港の旅客数の推移

- ・ 那覇空港の旅客数は堅調に増加している。
- ・ 特に観光入り込み客数の堅調な伸びに伴い、高い増加傾向を示している。



那覇空港の旅客数(国内旅客・国際旅客総計)の推移

2. 事業の必要性

● 国道58号の混雑状況

臨港道路（空港線）を並行する国道58号は、慢性的な混雑が深刻な問題となっており、混雑度は概ね1.5以上ときわめて高い水準で推移しており、那覇港から背後圏への輸送に際して大きな妨げとなっている。

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間0時間, $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0~1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下。 昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に少ない。
1.25~1.75	飽和時間は0~12時間, $Q/C > 1.0$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0時間がほとんどなくなる。 $Q/C > 1.0$ の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。



資料：道路の交通容量（社）日本道路協会

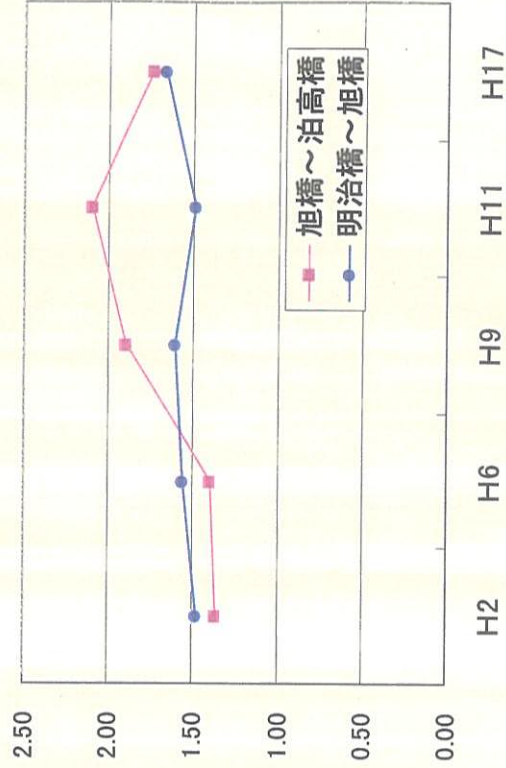


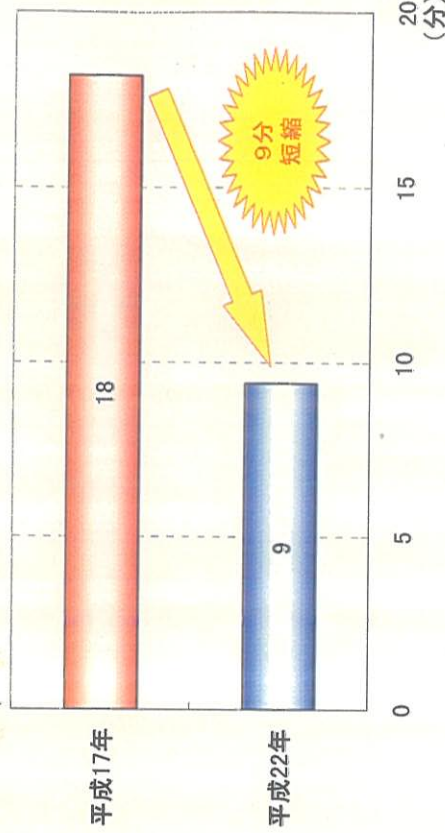
図 国道58号の混雑度

2. 事業の必要性

(2) 事業の投資効果

● 新港ふ頭から那覇空港までのアクセス時間の短縮効果

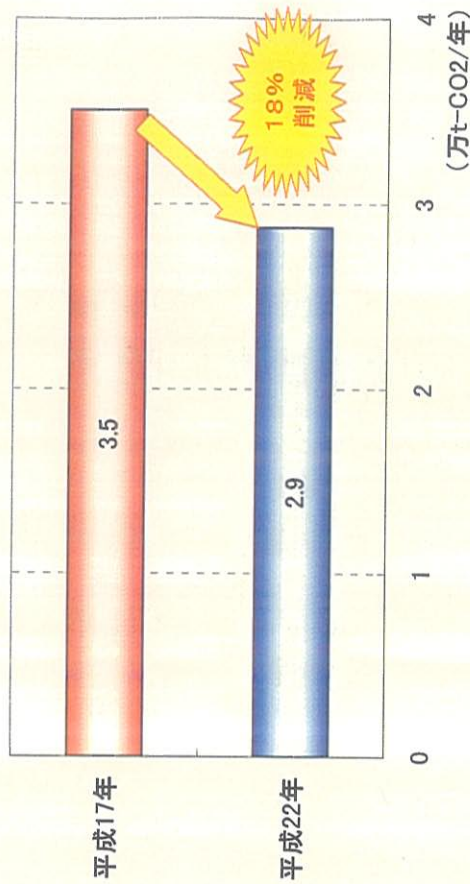
臨港道路(空港線)の整備によって、新港ふ頭地区から那覇空港までの所要時間は、18分から9分に大幅に短縮されることが期待できる。



2. 事業の必要性

● 臨港道路の環境改善効果

臨港道路空港線の整備によって、当該路線と並行する国道58号、331号の区間におけるCO₂の削減効果が期待でき、その量は約2.9万トン/年となり、約18%の削減が見込まれる

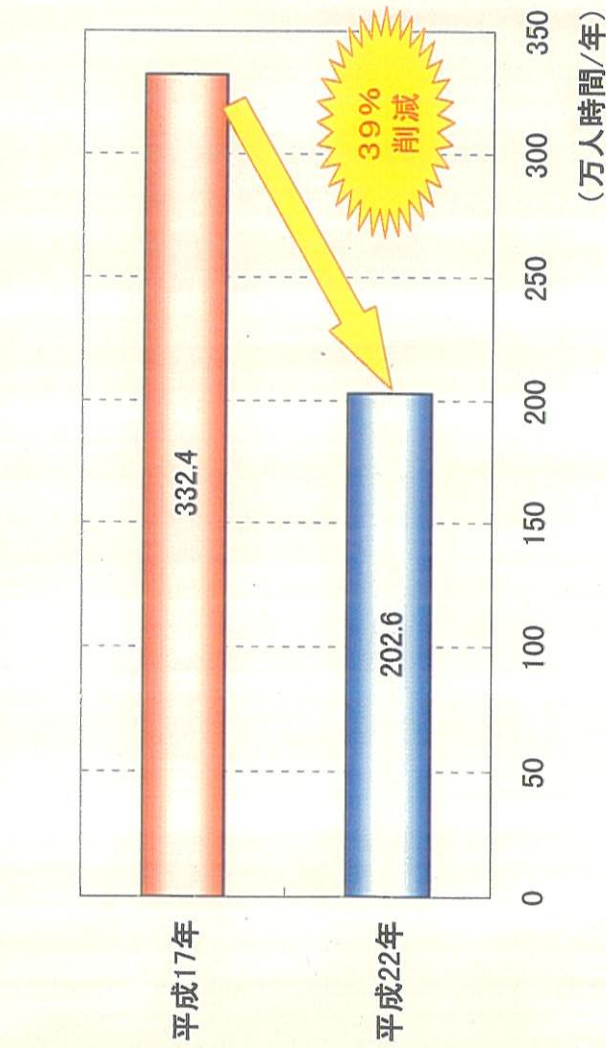


並行区間におけるCO₂排出量の変化

2. 事業の必要性

● 国道58号の渋滞損失時間の緩和効果

臨港道路空港線の整備によって、国道58号、331号の渋滞損失時間は、大幅な緩和が期待でき、その量は332.4（万人時/年）から202.6（万人時/年）へと整備前の約39%が削減される



並行区間における渋滞損失時間の変化

分析対象区間



2. 事業の必要性

●費用便益比(全体事業評価)

① 費用

	総事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	1,746.3億円	38.5億円	1,784.8億円
基準年における 現在価値 (C)	1,845.7億円	14.2億円	1,859.9億円

② 便益

	輸送時間 短縮便益	輸送費用 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	76.1億円	7.8億円	6億円	89.9億円
基準年における 現在価値 (B)	1,855.1億円	185.3億円	146億円	2,186.4億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	1.2
-------------	-----

2. 事業の必要性

●費用便益比(残事業評価)

① 費用

	総事業費	維持修繕費	合計
基準年	平成18年度		
単純合計	650.1億円	38.5億円	688.6億円
基準年における 現在価値(C)	569.7億円	14.2億円	583.8億円

② 便益

	輸送時間 短縮便益	輸送費用 減少便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	平成18年度			
供用年	平成23年度			
単年便益 (初年便益)	76.1億円	7.8億円	6億円	89.9億円
基準年における 現在価値(B)	1,855.1億円	185.3億円	146億円	2,186.4億円

③ 結果

費用便益比 (B/C)	3.7
-------------	-----

3. 事業の進捗と今後の見込み

(1) 事業の進捗

- 事業の経緯

- ・平成4年度 事業化
- ・平成8年度 工事着手

- 事業の進捗

- ・総事業費＝1,830億円 既投資額＝1,148億円
- ・進捗率＝63%

(2) 今後の見込み

- ・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については今後の事業実施に際して適切に対応したい。
- ・平成22年度末供用予定

4. 対応方針（原案）

1. 再評価の視点

- ・平成13年度の再評価から5年間で経過したため、以下3つの視点で再評価を行った。

1-1 事業の必要性に関する視点

・本事業は、那覇港および那覇空港・本島南部間の港湾貨物の輸送機能の強化が図れるとともに、並行する国道58号の渋滞が大幅に緩和ができる効果が見込めるなどの事業の必要性は高い。

1-2 事業の進捗の見込みに関する視点

◆事業の投資効果

・本事業は、事業全体および残事業評価の費用便益が1.0を上回ることから、事業の投資効果は高い。
費用便益比（B/C）=1.2（事業全体）、3.7（残事業）

◆事業の進捗状況

・事業の経緯 平成4年度 事業化 平成8度 工事着手
・総事業費 1,830億円 既投資額 1,148億円 進捗率63%
・H22年度末供用の見込み

1-3 コスト縮減や代替案等の可能性の有無

・現時点において代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については今後の事業実施に際して適切に対応したい

2. 対応方針（原案）

- ・以上の状況から、那覇港那覇ふ頭地区臨港道路整備事業については継続する。