

事業評価監視委員会審議資料
道路事業の説明資料(再評価)

一般国道58号名護東道路

2007/3/2

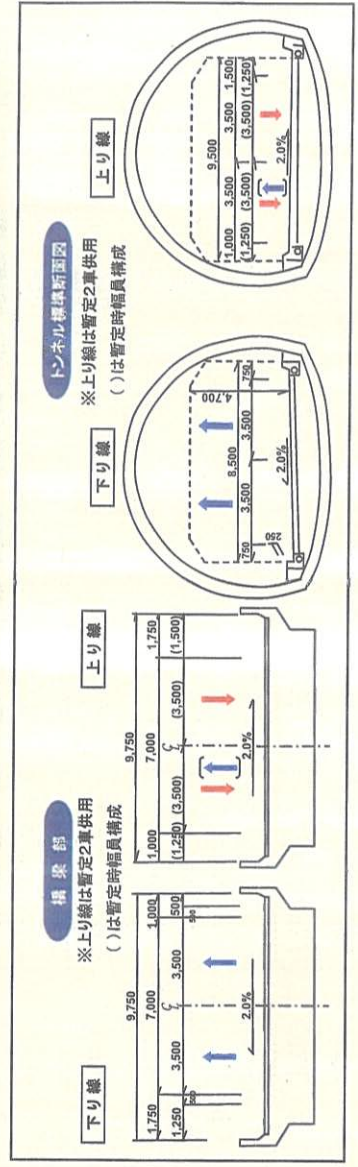
沖縄総合事務局開発建設部

1. 一般国道58号名護東道路の事業概要	1
2. 事業の必要性	2
(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化	2
(2) 地域の要望・活動	5
(3) 事業の投資効果	6
3. 事業の進捗と見込み	13
4. 施設の構造や工法の変更等	14
5. 対応方針（原案）	15

1 一般国道58号名護東道路の事業概要

名護東道路は沖縄県名護市大北から同市許田に至る延長L=8.4kmの地域高規格道路である。本道路は、高規格幹線道路である沖縄自動車道と、地方拠点都市地域に指定された北部広域市町村圏（12市町村）の中心都市である名護市を結び、那覇空港や那覇港などの広域交流拠点とをネットワーク化する事に、北部地域の活性化を支援するとともに、名護市街地の渋滞緩和を図る役割も担う。

- 事業名 : 一般国道58号 名護東道路
- 規格 : 第1種3級
- 起終点 : (自) 沖縄県名護市大北 (至) 沖縄県名護市数久田
- 延長 : 6.8km
- 事業化 : 平成9年度
- 用地着手 : 平成11年度
- 工事着手 : 平成13年度
- 全体事業費 : 962億円
- 現在の費用便益比 : B/C=1.2 (事業全体) 1.7 (残事業)



2 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化 1) 当該地域の人口推移

- 北部地域全体の人口は増加傾向
- 高齢者人口の割合は那覇市で約16%であるのに対し、北部地域は約20%と高い割合となっており、地域への医療支援が課題

※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

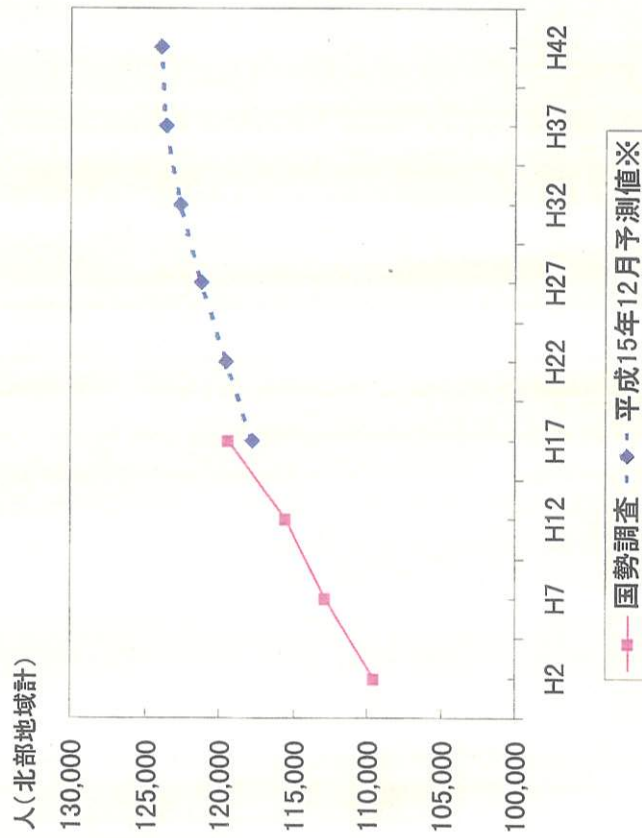


図 人口の伸び率 (2000→2030)

※国立社会保障・人口問題研究所による推計値(H15.12)

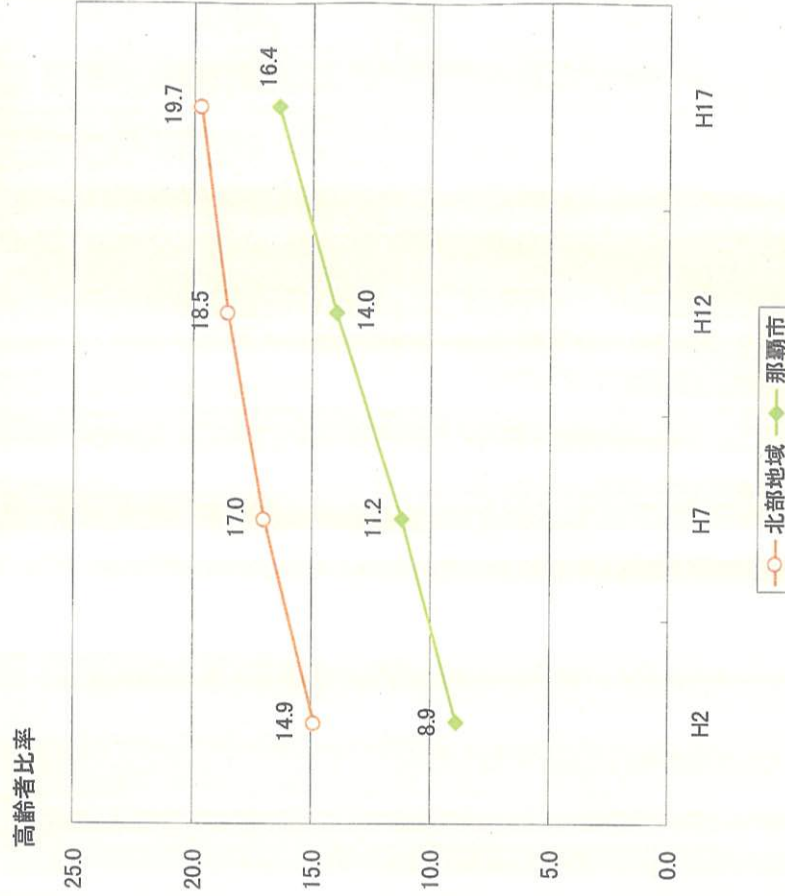


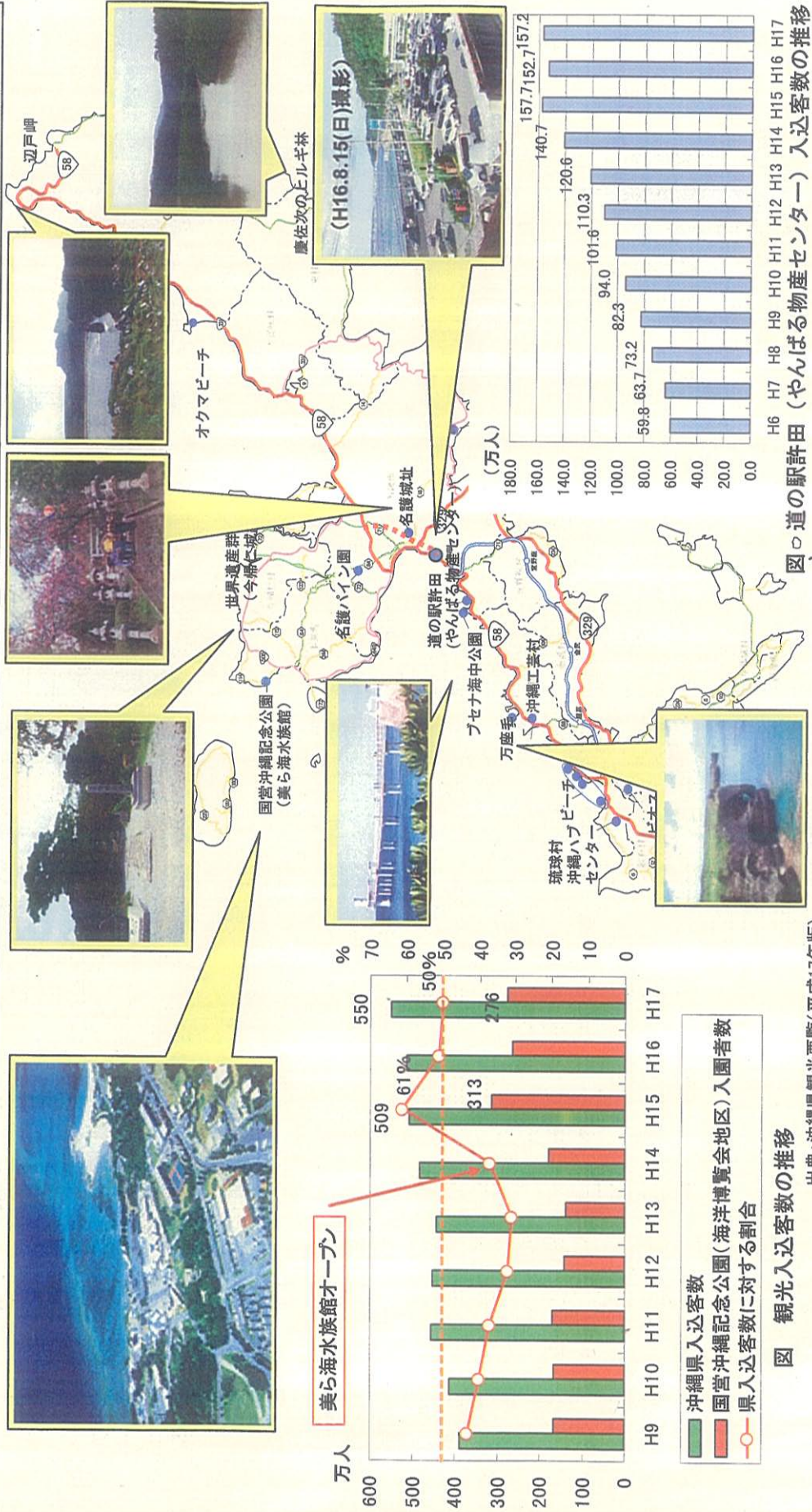
図 北部地域の高齢者比率

※国勢調査より

2) 観光交流

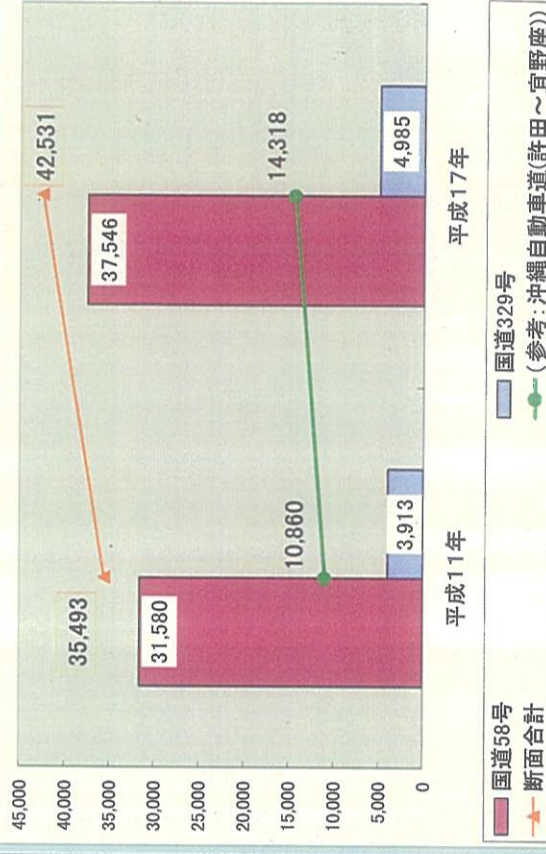
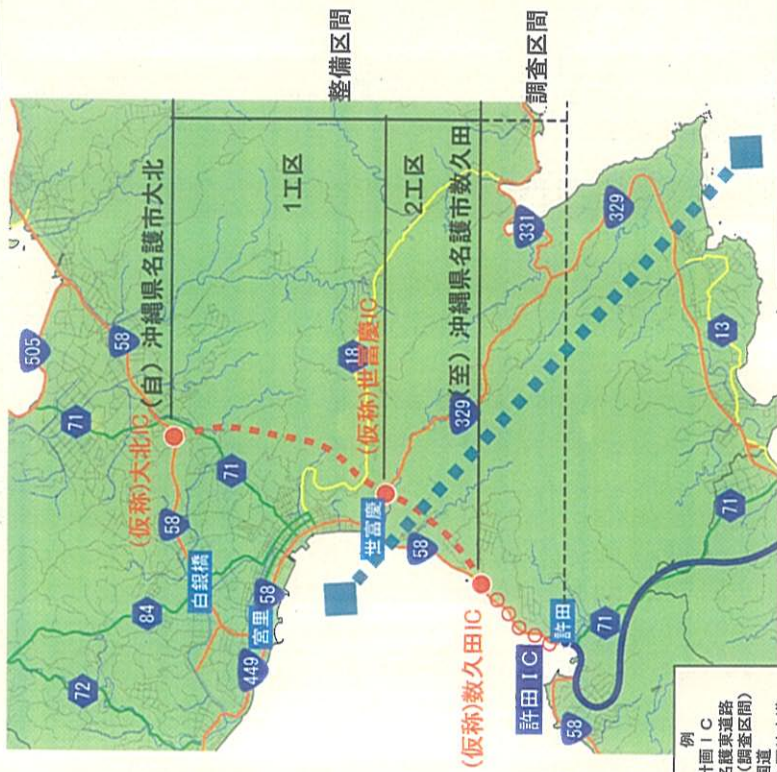
●北部地域には観光施設が多数存在しており、観光シーズンには多くの観光客が訪れる。中でも国営沖縄記念公園（海洋博覧会地区）には、県の入域観光客数の約50%（約276万人）が訪れている。

- ・北部地域には、本部半島地域の沖縄記念公園（美ら海水族館）の他、西海岸地域のビーチリゾートや世界遺産などの豊富な観光資源が存在する。
- ・平成6年4月 県内最初の道の駅がオープン（H17：157万人）
- ・平成14年11月 美ら海水族館オープン（H17水族館入館者 238万人）
- ※道の駅では観光シーズン（8月）に駐車場の飽和状態が続く程の盛況

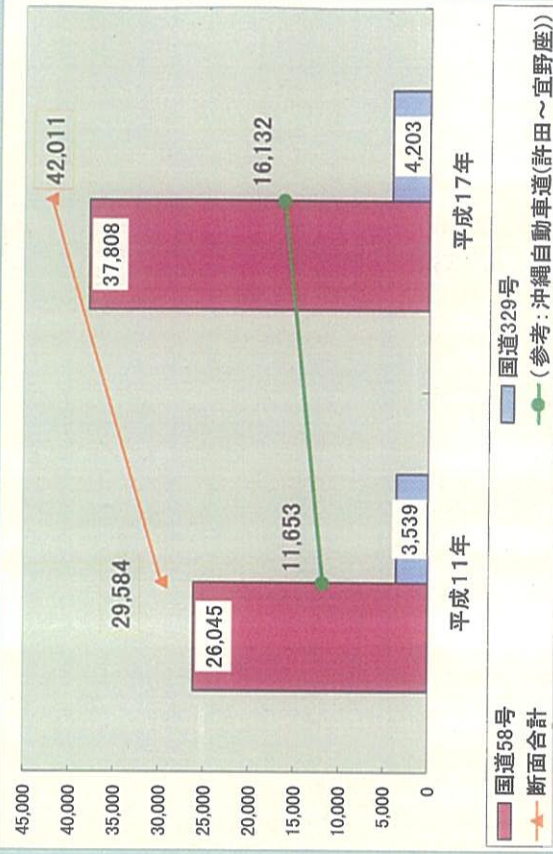


3) 交通量の变化

- 断面交通量（国道58号，国道329号）の変化（H11→H17）は増加傾向である。
 - ・ 平日：約2割増
 - ・ 休日：約4割増
- 国道58号の利用割合が多く、単独での変化を見ても断面と同様の増加傾向である。
 - ・ 平日：約2割増
 - ・ 休日：約5割増



<平日の交通量の推移>



<休日の交通量の推移>

単位：台/日 ※比較断面：許田～世富間

(2) 地域の要望・活動

一般国道58号 名護東道路早期建設に関する要望書

一般国道58号に対して、沖縄県北部市町村会・沖縄県北部振興会・沖縄県北部振興開発道路整備促進期成会等より、地域高規格道路名護東道路の整備促進に関する要望が、平成7年以降11年間に22回出されている。

平成 7年 5月19日：沖縄県北部市町村会

沖縄県北部振興会

沖縄県北部振興開発道路整備促進期成会より整備促進に関する要望

平成 7年11月27日：同 整備促進に関する要望

平成 8年 5月30日：同 整備促進に関する要望

平成 8年10月31日：沖縄県北部市町村会

沖縄県北部振興会

北部市町村議会議長会

沖縄県北部振興開発道路整備促進期成会より早期建設に関する要望

平成 8年11月26日：沖縄県北部市町村会

沖縄県北部振興会

沖縄県名護東道路整備促進期成会より整備促進に関する要望

平成 9年 5月22日：同 整備促進に関する要望

平成 9年11月17日：同 整備促進に関する要望

平成10年 5月28日：同 整備促進に関する要望

平成10年12月 1日：同 整備促進に関する要望

平成11年 5月18日：同 整備促進に関する要望

平成11年11月26日：同 整備促進に関する要望

平成12年 5月23日：同 整備促進に関する要望

平成12年11月28日：同 整備促進に関する要望

平成13年 5月24日：同 整備促進に関する要望

平成13年11月16日：同 整備促進に関する要望

平成14年 5月20日：同 整備促進に関する要望

平成15年 5月19日：同 整備促進に関する要望

平成15年12月 1日：同 整備促進に関する要望

平成16年 5月19日：同 整備促進に関する要望

平成16年11月 5日：同 整備促進に関する要望

平成17年 5月19日：同 整備促進に関する要望

平成18年 5月22日：同 整備促進に関する要望

平成18年12月 1日：同 整備促進に関する要望

○地域高規格道路「名護東道路」の整備促進に関する要望
 沖縄の表玄関であり国内外の経済活動拠点である那覇市等との連携を高めるため、既存道路の一層の整備拡充を図ると共に、空港と北部を有機的に結び、観光産業、農業等の諸活動の広域化と利便性の向上を図ることが緊要の課題と
 なっている

(3) 事業の投資効果

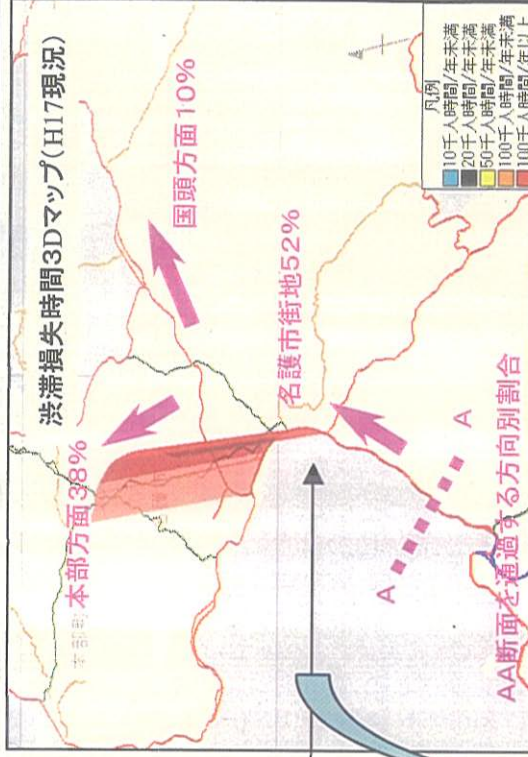
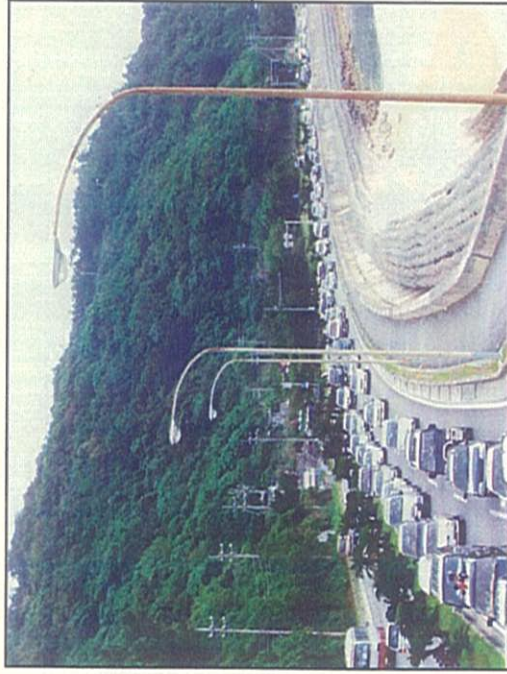
1) 円滑なモビリティの確保

● 交通渋滞の解消

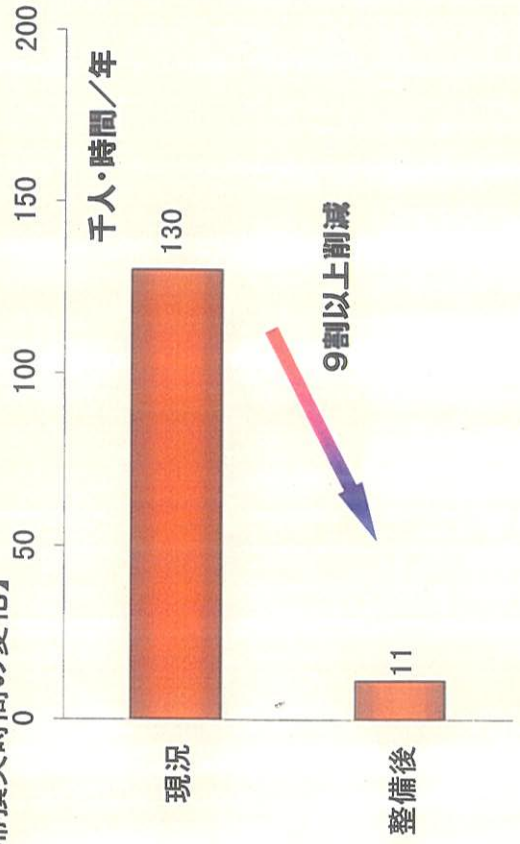
名護東道路の整備により、並行する区間（国道58号）の交通渋滞がほぼ解消※

※現況（混雑時平均旅行速度（平成17年道路交通センサス））と整備後（将来交通量推計（H32））において整備された場合）の比較に基づく

【観光期の渋滞状況】



【渋滞損失時間の変化】



※名護東道路及び国道58号並行区間(大北～数久田)のみ表現したもの

2) 物流効率化の支援および個性ある地域の形成

- 流通拠点アークセス時間の短縮
名護市以北の地域（大宜味村、今帰仁村）～那覇港への所要時間が約11分短縮※
- 空港アークセス時間の短縮
国頭・本部地域～那覇空港への所要時間が約11分短縮※

※混雑時平均旅行速度（平成17年道路交通センサス）及び設計速度に基づく

北部地域は野菜・果物、花卉などの生産が盛んであり、沖縄県産出額において大きなシェアを占めている。また、他県への野菜・果物移出量はH14以降増加しており、これらの生産を支える北部地域の役割は大きい。

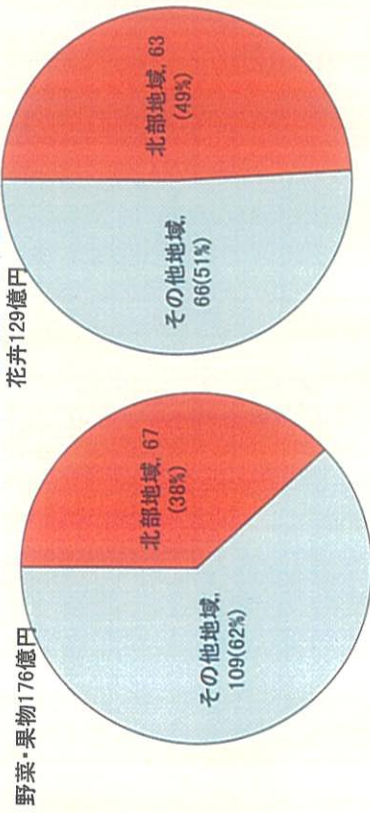
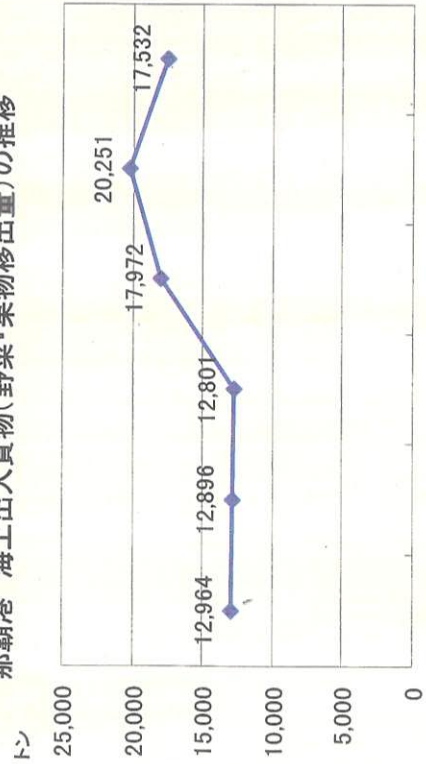


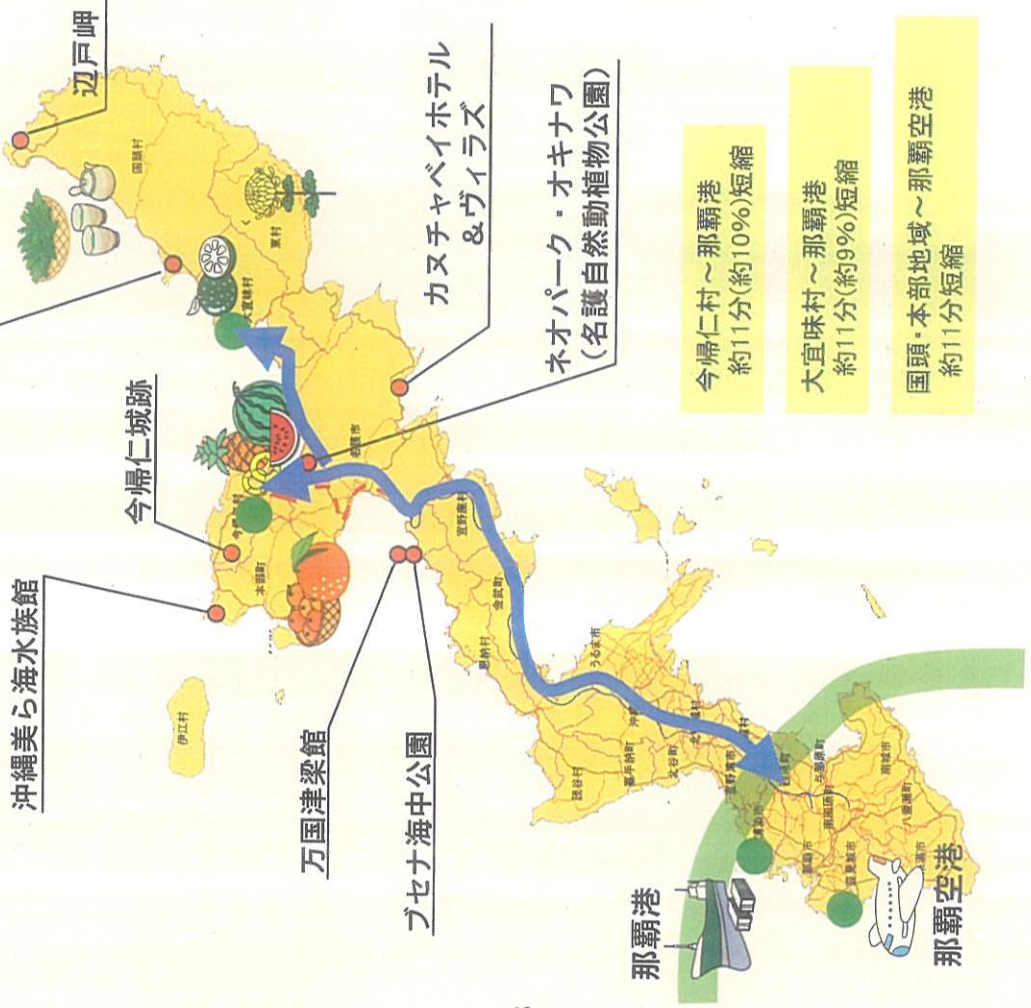
図 農業産出額のシェア（億円，県全体に占める割合）

出典：平成17年農林水産統計（農業産出額）沖縄総合事務局農林水産部
那覇港 海上出入貨物（野菜・果物移出量）の推移



H12 H13 H14 H15 H16 H17
出典：那覇港管理組合HPより作成

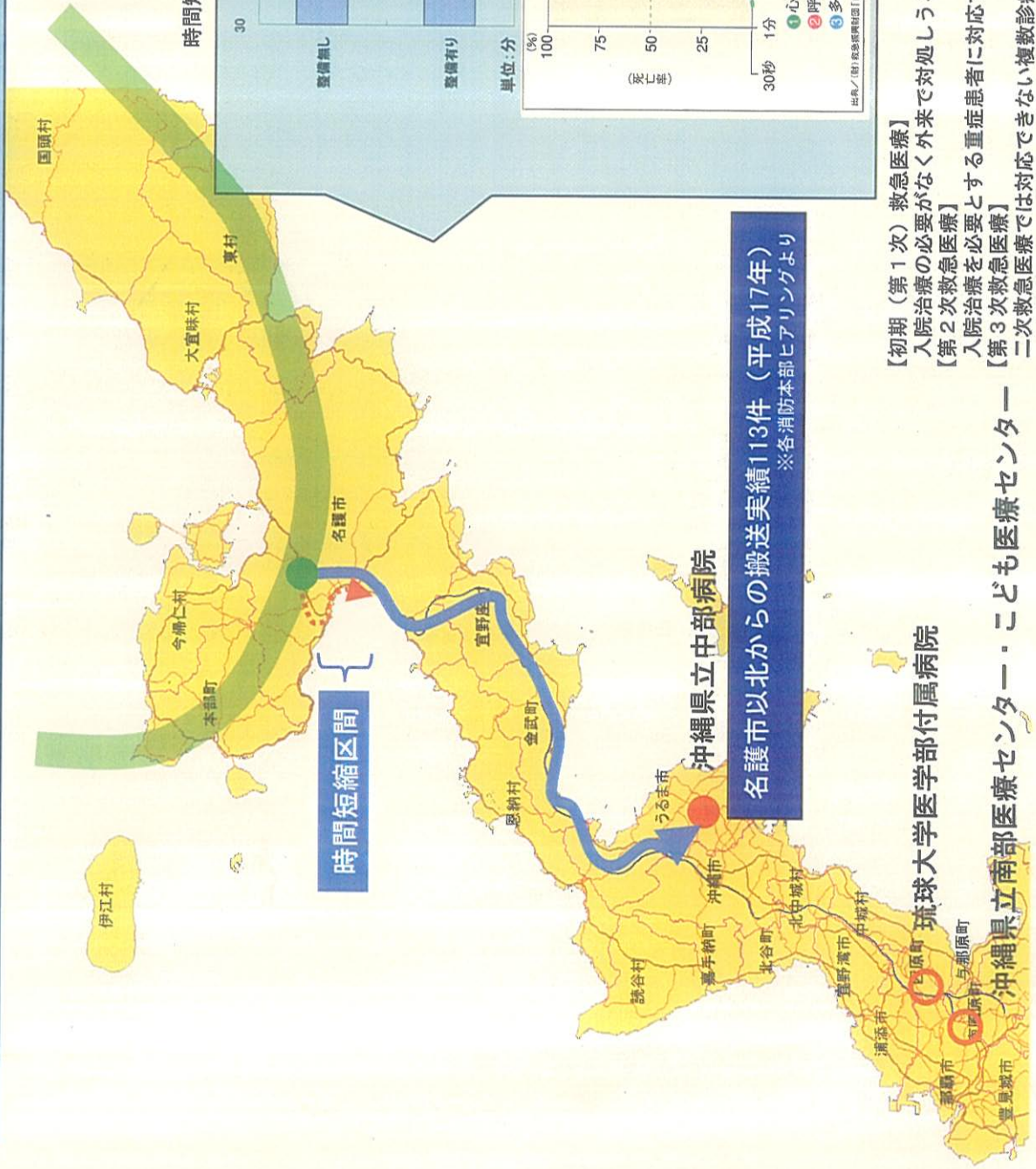
JALプライベートリゾートオクタム



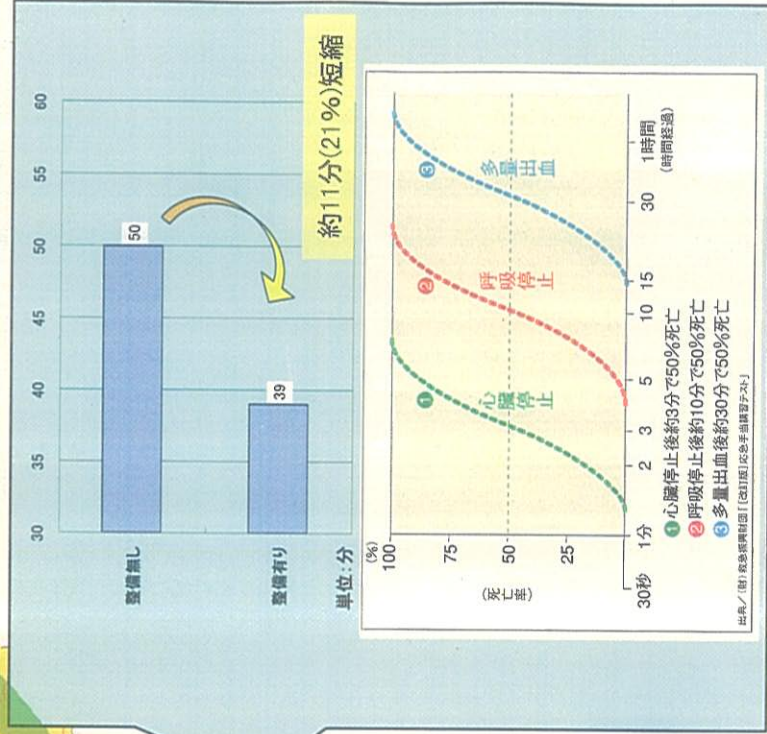
3) 安全で安心できるくらしの確保

● 北部地域から第3次救急医療施設（県立中部病院）への所要時間が約11分短縮※

※混雑時平均旅行速度（平成17年道路交通センサス）及び設計速度に基づく



時間短縮効果により人命救助への貢献が期待される



【初期（第1次）救急医療】
入院治療の必要がなく外来で対処しうる帰宅可能な患者への対応機関。

【第2次救急医療】
入院治療を必要とする重症患者に対応する機関。

【第3次救急医療】
二次救急医療では対応できない複数診療科にわたる処置が必要、または重篤な患者への対応機関。心筋梗塞、多発外傷、重症熱傷など。

4) 災害への備え

●対象区間に対する現道（国道58号）が緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けられており、緊急輸送道路が通行止めになった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線となる。

第1次緊急輸送道路

沖縄本島では、那覇空港、重要港湾等（4港）、災害対策本部等、広域市町村圏中心市庁舎を連絡する一般道路若しくは高速道路

第2次緊急輸送道路

沖縄本島では、第1次緊急輸送道路で連絡された防災拠点と主要な防災拠点を連絡する道路

第3次緊急輸送道路

本島とその周辺の島を連絡する離島架橋

緊急輸送道路 凡例

緊急輸送道路の分類	記号
第1次緊急輸送道路	
第2次緊急輸送道路	

拠点 凡例

拠点的分類	記号
県庁舎 * 1	
地方生活圏中心都市等庁舎	
市町村庁舎	
港湾（重要港湾）	
空港（ヘリポート）	
災害医療拠点	
道路管理者事務所 * 1	
道の駅	
その他	

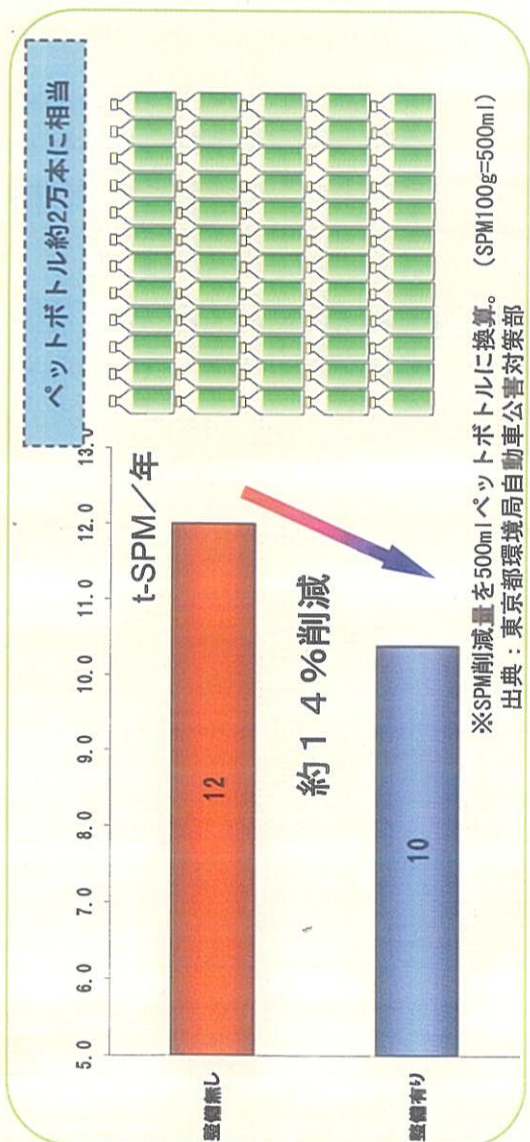
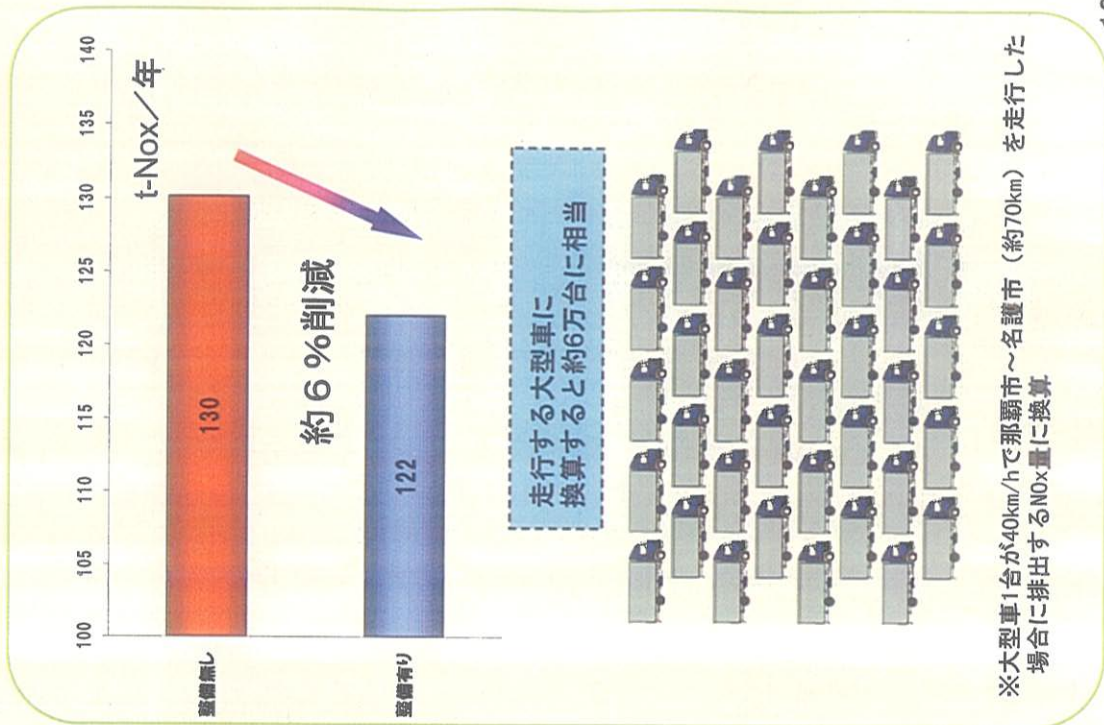
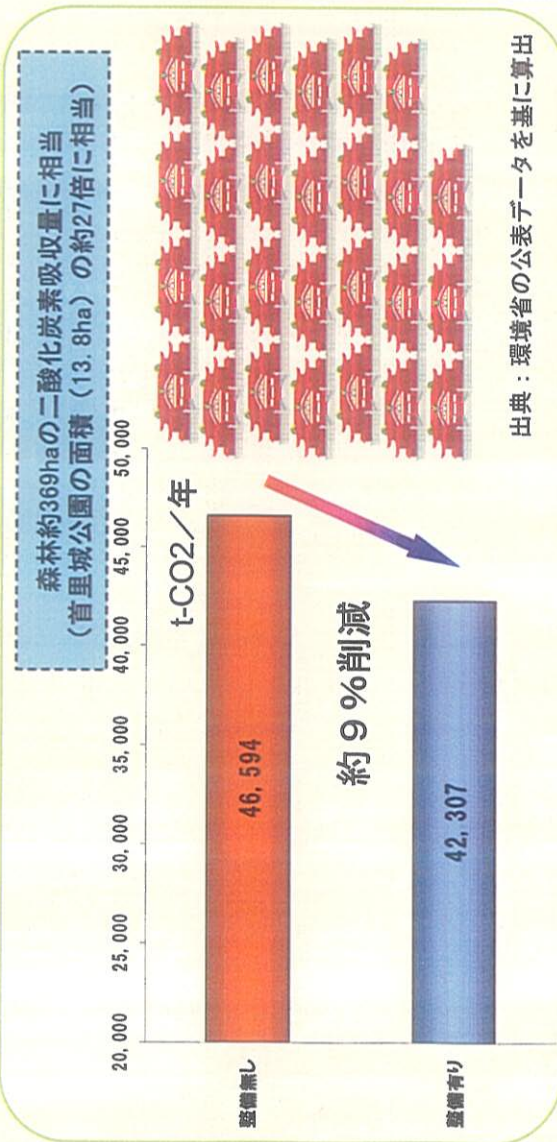
* 1：県の支庁舎は災害対策地方本部が設置されるため、県庁舎として表現した



※混雑時平均旅行速度（平成17年道路交通センサス）及び設計速度に基づく
 ※緊急輸送道路ネットワーク計画（HB.7）より作成

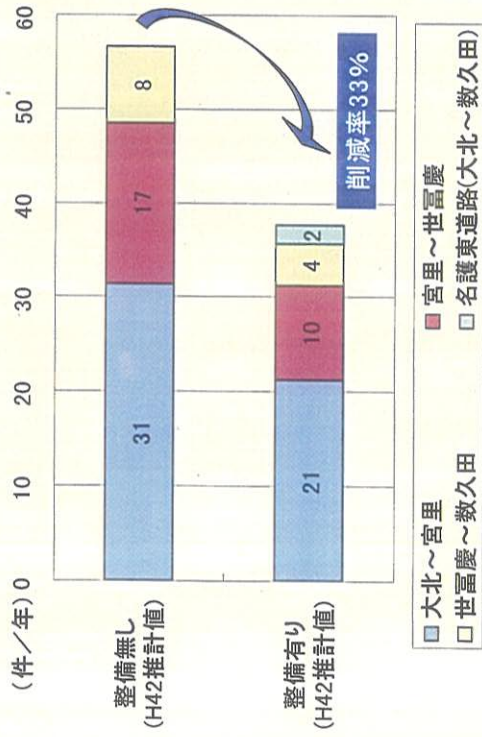
5) 地球環境の保全及び生活環境の改善・保全

- 対象路線の整備による自動車からのCO₂、NO_x、SPM排出量の削減
名護東道路が整備されることにより、自動車から排出される環境負荷物質が削減される。



6) その他

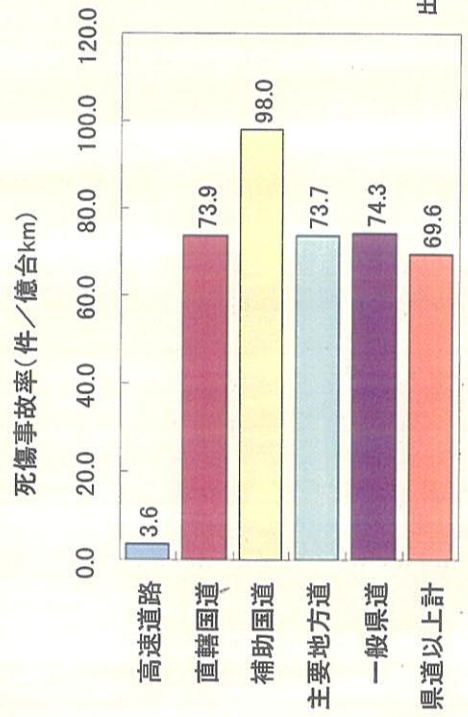
- 対象路線の整備による交通事故の減少
名護東道路が整備されることにより、現道の交通
量が減少し事故件数が33%削減。



【交通事故件数の変化】

※名護東道路の将来事故率は、下記資料を参考に算定した。

- ◆ 参考 (道路種別毎の死傷事故率)



出典：国土交通省資料 (H15走行台キロ)
事故統合データベース (H14死傷事故件数)



7) 費用便益比 (B/C)

基準年：平成18年度
 現在価値算出のための割引率：4%
 検討期間40年間

= 1. 2 (事業全体)

費用便益比 (B/C)

= 1. 7 (残事業)

走行時間短縮便益 + 走行経費便益 + 交通事故減少便益

事業費 + 維持管理費

費用便益比 (B/C) =

906. 1億円 + 50. 8億円 + 32. 3億円

=

822億円 + 26億円

= 1. 2

○事業費

一般国道58号名護東道路の整備に要する事業費

○維持管理費

供用後の道路維持修繕に要する費用

(例：維持費、清掃費、照明費、オーバーレイ費等)

○走行時間短縮便益

道路の整備・改良がない場合の総走行時間費用から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差

○走行経費減少便益

道路の整備・改良がない場合の総走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行経費を減じた差

(例：燃料費、油費(オイル)、タイヤ・チューブ費、車両整備費(維持・修繕費)、車両償却費等)

○交通事故減少便益

道路の整備・改良が行われない場合の交通事故社会的損失から、道路整備・改良が行われる場合の交通事故社会的損失を減じた差
 (運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)

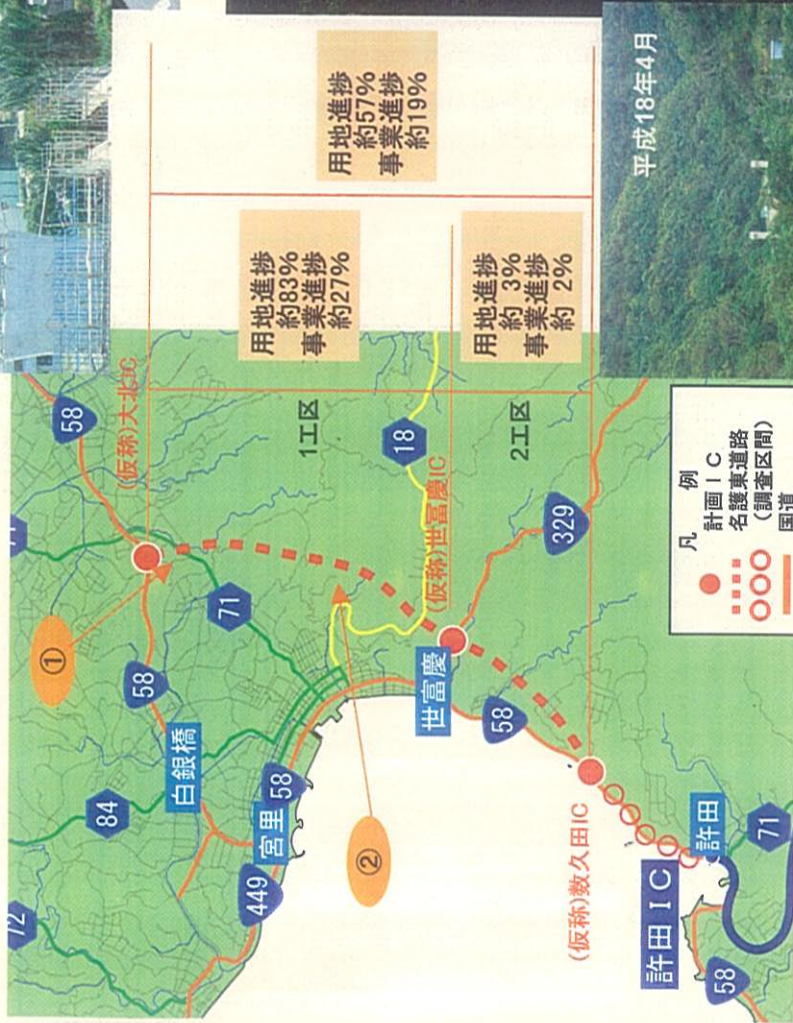
3 事業の進捗と見込み

用地進捗率 約57%
 事業進捗率 完成供用19%、暫定供用33%
 平成17年度末現在

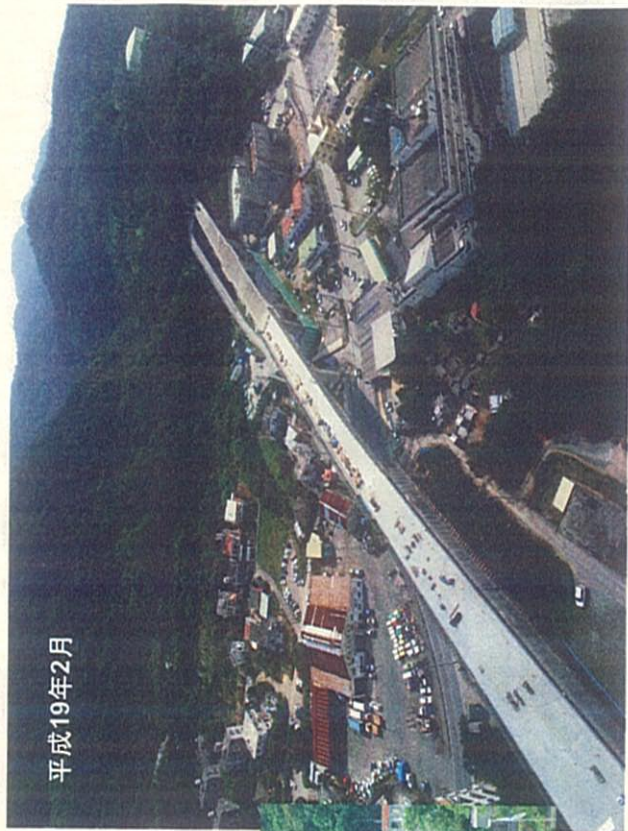
- 事業の経緯
 - ・平成9年度 事業化
 - ・平成11年度 用地着手
 - ・平成13年度 工事着手
- 事業の見込み
 - ・平成23年度末1工区部分暫定供用
- 事業進捗状況
 - 完成19% (1工区27%、2工区2%)
 - 暫定33% (1工区46%、2工区4%)



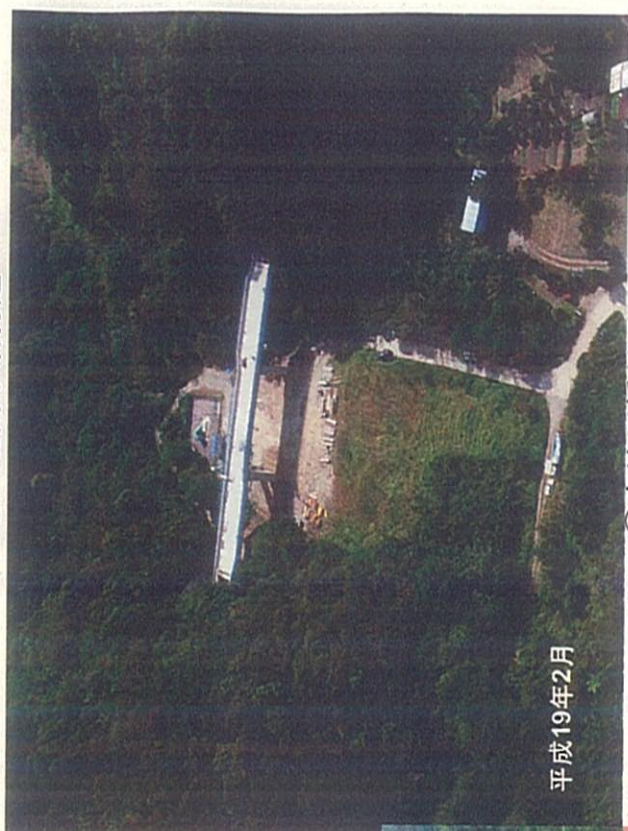
平成17年4月



凡 例
 ● 計画IC
 ○ 名鐵東道路 (調査区間)
 ○ 国道
 主要地方道
 一般県道
 高速自動車道



①大北高架橋付近

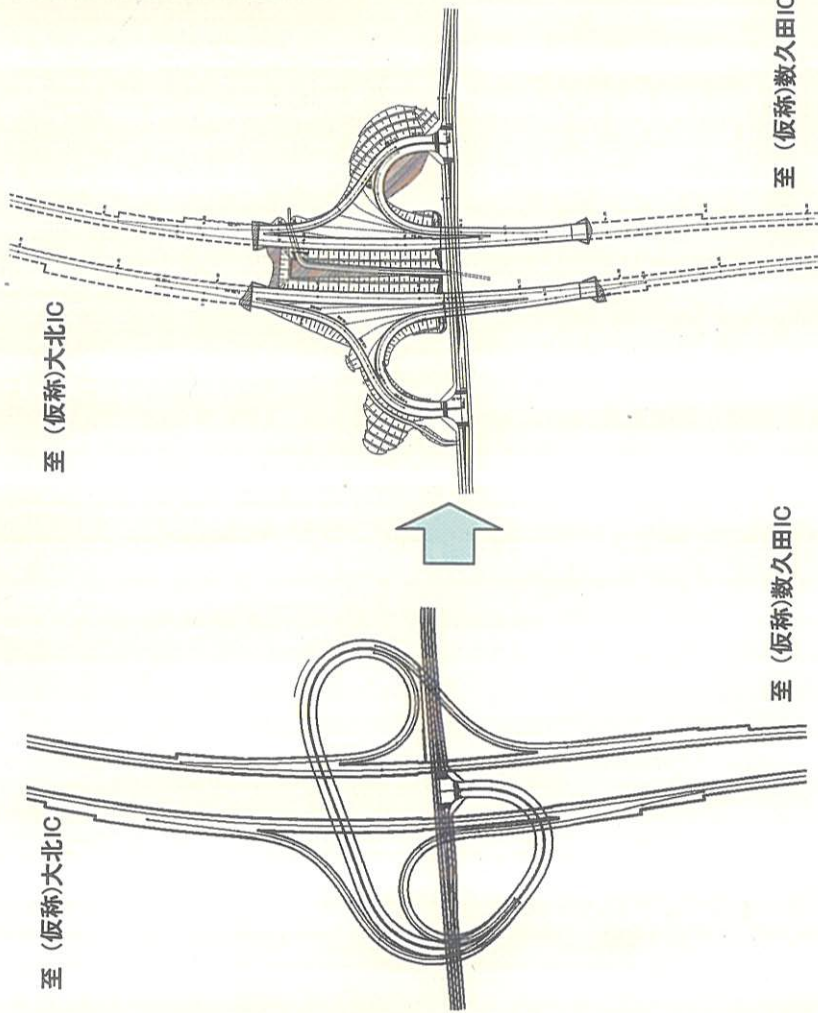


②幸地川橋付近

4 施設の構造や工法の変更等

● 現在実施したコスト縮減 (28億円)

概要：世富慶ICの構造を見直すことにより、インターチェンジの規模を縮小し、また橋梁区間を盛土構造に変更



トランペット型

不完全クローバーAB型



● 今後も引き続き構造を見直しながらコスト縮減を行う。

5 対応方針（原案）

事業採択から一定期間（10年間）が経過したため、3つの視点で再評価を行った。

1. 事業の必要性に関する視点

- ◆ 事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 美ら海水族館など北部地域を訪れる観光入込客数は多く、増加傾向。 ⇒ 観光支援
 - 北部地域で盛んな野菜・果物、花卉は県内シェアが高く、また移出量は近年増加傾向 ⇒ 産業支援
 - 高齢者人口の割合は那覇市で約16%であるのに対し、北部地域は約20%と高い割合と ⇒ 医療支援
 - なっており、地域への医療支援が課題 ⇒ 渋滞対策
 - 名護市内には渋滞ポイントが残っており、近年は交通量が増加傾向（H11→H17）

- ◆ 事業の投資効果
 - 物流効率化の支援および個性ある地域の形成
 - 農産物等の流通利便性（港湾等へのアクセス性）や主要観光地へのアクセス性が約11分（約10%）向上
 - 安全で安心できらるくらしの確保
 - 第3次救急医療施設へのアクセス性が約11分（約21%）向上
 - 円滑なモビリティの確保
 - 並行する区間（国道58号）の交通渋滞がほぼ解消。
 - 費用便益比（B/C）=1.2（事業全体）1.7（残事業）

- ◆ 事業の進捗状況
 - 用地進捗率 約57%
 - 事業進捗率 完成供用 約19%、暫定供用約33%（平成17年度末現在）

2. 事業の進捗と見込み

- 平成20年代前半 1工区（L=4,200m：名護市大北～名護市世富慶）部分暫定供用

3. 施設の構造や工法の変更等

- 世富慶1Cの構造見直しによりコスト縮減を図った。
- 今後の施工に関しても、新技術の活用など、更なるコスト縮減について検討する。

4. 対応方針（案）

- 事業継続