

事業評価監視委員会審議資料

○那覇港浦添心頭地区臨港道路整備事業

沖縄総合事務局開発建設部

**那覇港浦添ふ頭地区
臨港道路整備事業
再評価資料**

平成22年8月5日

沖縄総合事務局開発建設部

目次

1. 事業概要
2. 事業の必要性
 - (1) 事業を取り巻く状況
 - (2) 事業の投資効果
3. 事業の進捗と今後の見込み
 - (1) 前回評価時からの変更点
 - (2) 事業の進捗
 - (3) 今後の見込み
4. 対応方針(原案)

1. 事業概要

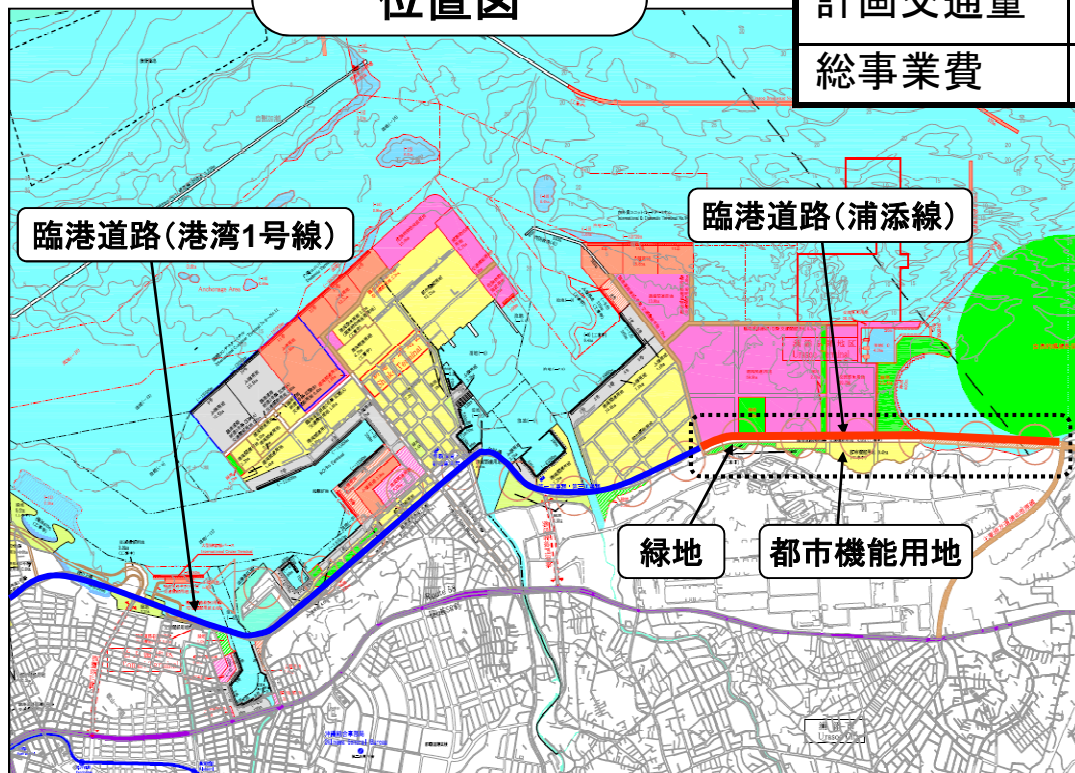
事業目的

- 沖縄県の拠点港、那覇港から沖縄中北部方面への物流機能を強化し、圏域の経済及び産業活動を支援する。
- 国道58号等の周辺道路とのネットワークを形成することにより、沖縄県中南部地域の渋滞緩和に寄与する。

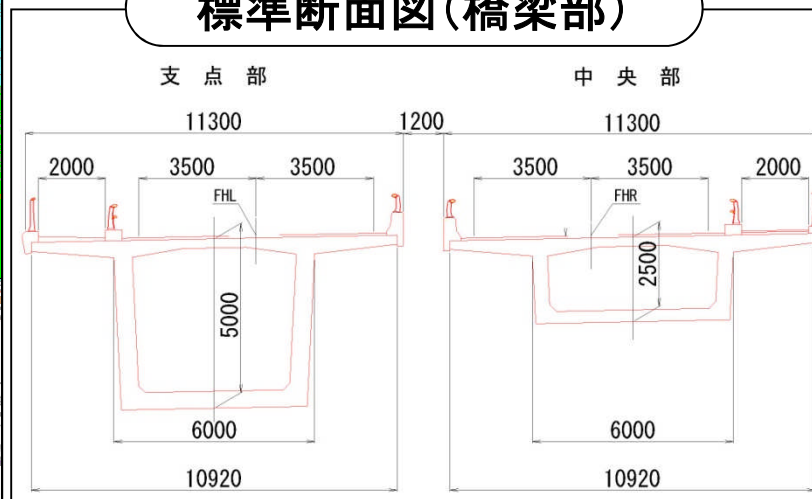
計画概要

事業名	那覇港浦添ふ頭地区 臨港道路整備事業 (平成17年度事業着手)
道路名	臨港道路(浦添線)
延長	2.5km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
計画交通量	32,000台/日 (平成27年度)
総事業費	210億円 (残事業費168億円)

位置図



標準断面図(橋梁部)



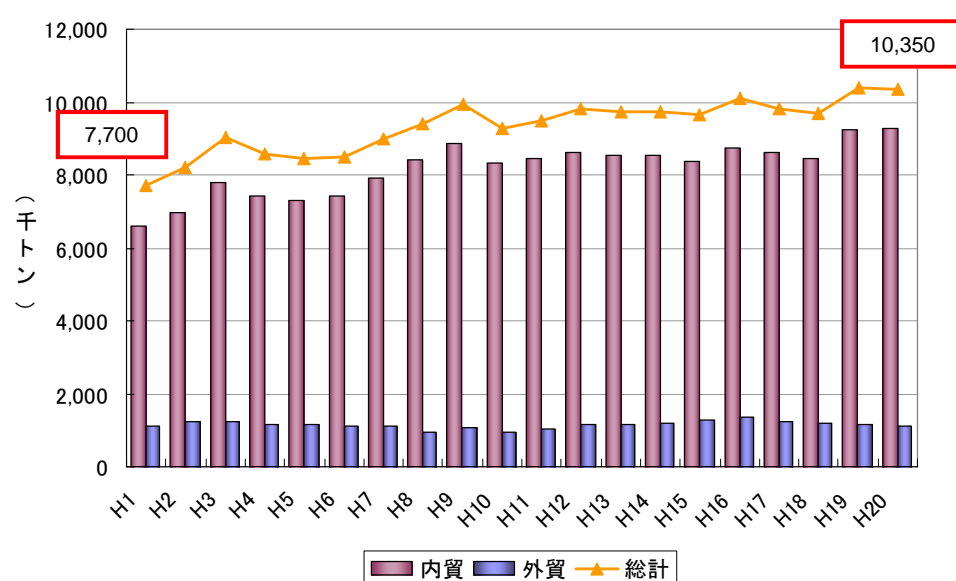
2. 事業の必要性

(1) 事業を取り巻く状況

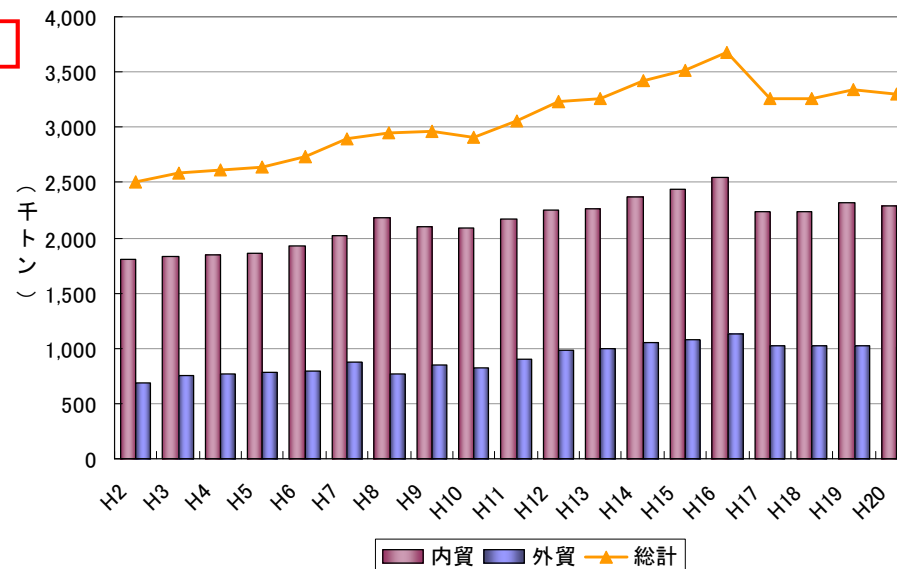
● 那覇港の取扱貨物量の推移

- 那覇港の取扱貨物量(総計)は、平成元年(約770万トン)に対し平成20年(約1,035万トン)は、約34%増となっており、近年は、1,000万トン前後で推移している。
- そのうち、コンテナ貨物量は外貨、内貨とも増加傾向を示している。なお、平成16から平成17年度の減少は、統計手法の変更によるものである。

那覇港の取扱貨物量年次推移



那覇港のコンテナ貨物量年次推移



2. 事業の必要性

●那覇港の取扱貨物量の内訳

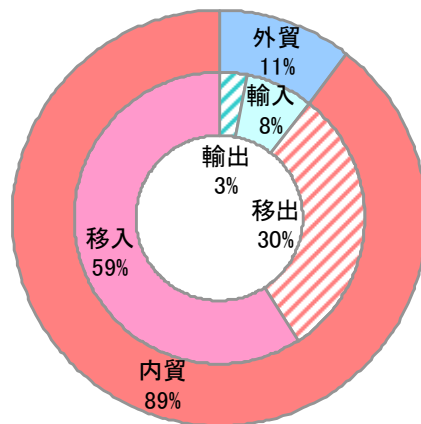
- 内貿の割合が高く、移入が約6割、移出が約3割を占めている。
- ふ頭別では新港ふ頭が72%と多く、次いで浦添ふ頭が11%である。

●那覇港の船舶乗降人数

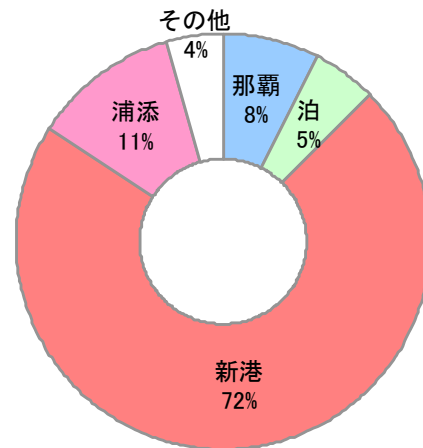
- 那覇港の乗降人数の7割が県内航路によるものである。
- H19以降、外国航路の人数が増加している。

那覇港の取扱貨物量の内訳(H20)

【内外貿別】



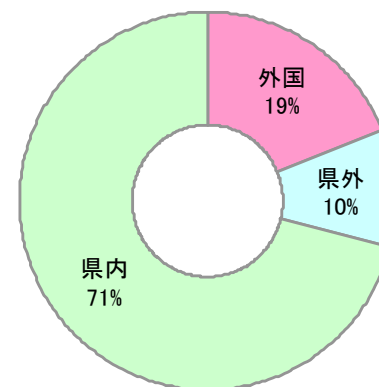
【ふ頭別】



※H20那覇港取扱貨物量約1,035万トンの内訳

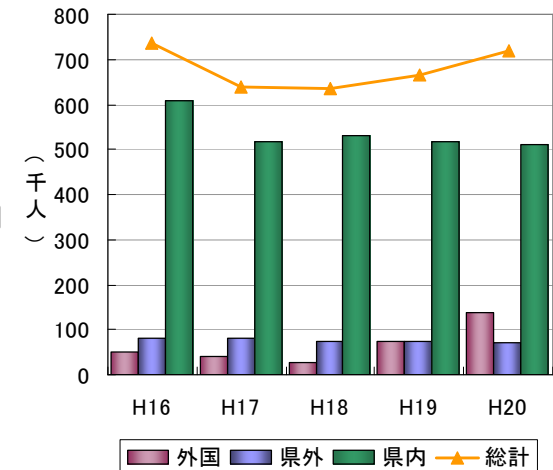
那覇港の船舶乗降人数の内訳と推移

【航路別内訳】



※H20那覇港乗降人数約72万人の内訳

【年次推移】



2. 事業の必要性

●国道58号等の混雑状況

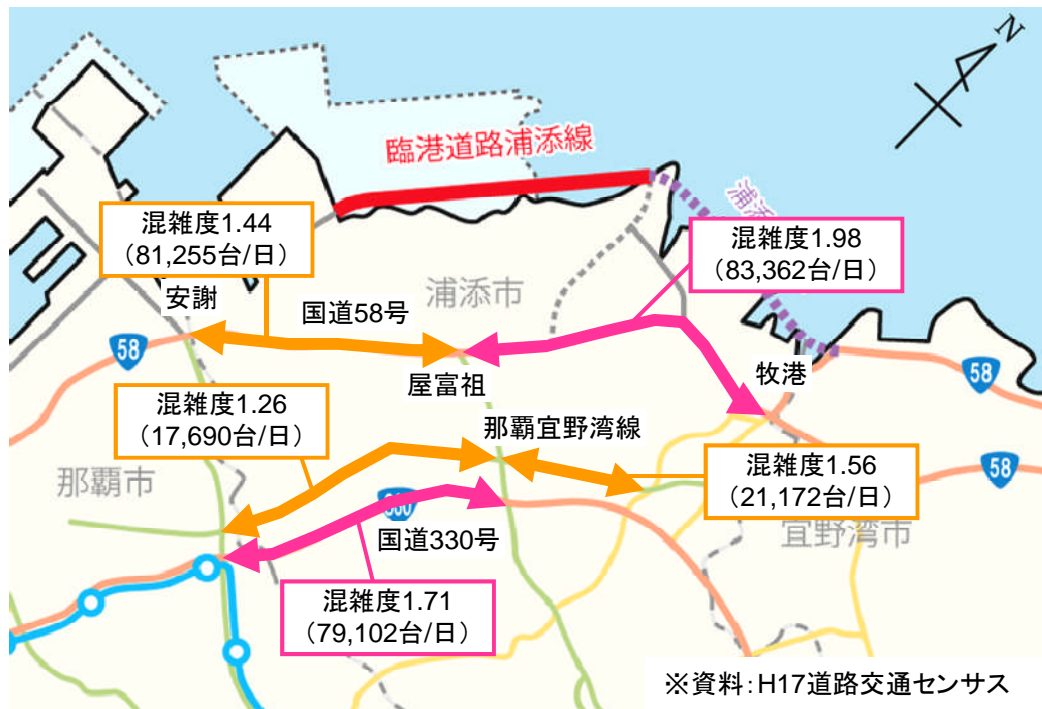
- 臨港道路浦添線に並行する国道58号は、混雑度が2に迫る区間がある。その他の並行路線も混雑度が高い状況となっている。
- 慢性的な混雑が、那覇港から沖縄中北部への輸送に際し大きな妨げとなっている。

【混雑度の解釈】

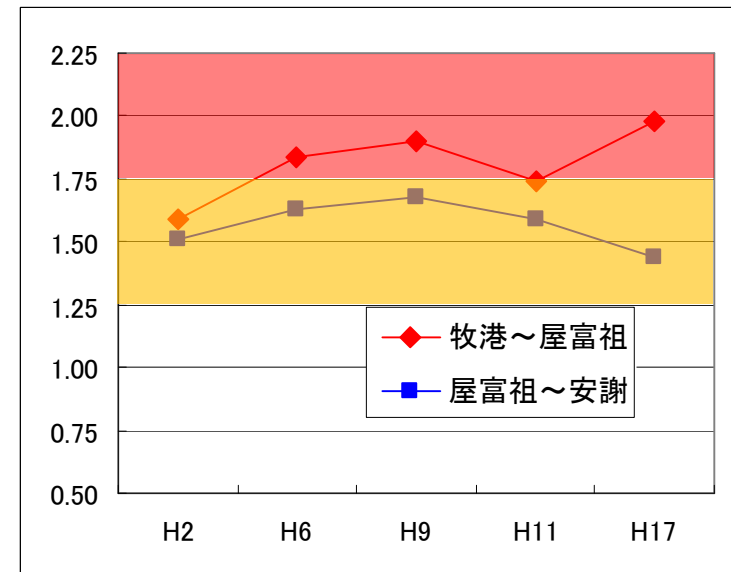
1.0未満	道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1.0~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)である。
1.25~1.75	ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

※資料:道路の交通容量(社)日本道路協会

並行路線の混雑度の状況



国道58号の混雑度の推移



※資料:道路交通センサス

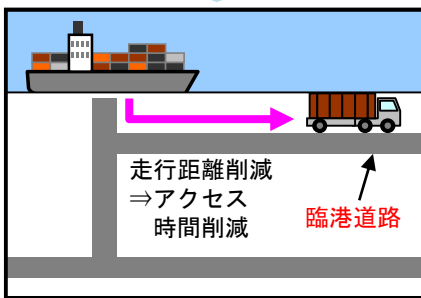
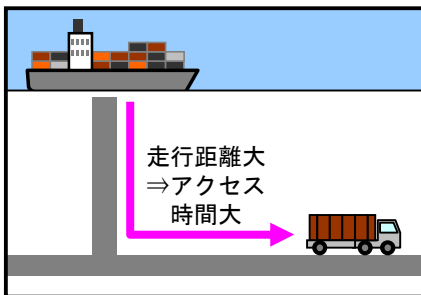
2. 事業の必要性

(2) 事業の投資効果

本事業の実施により、主に以下の4つの効果が発現します。

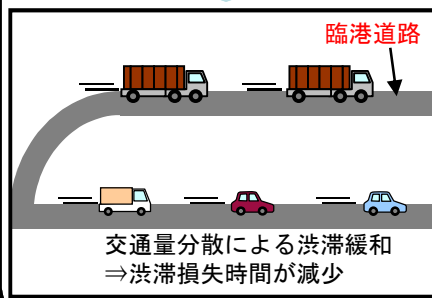
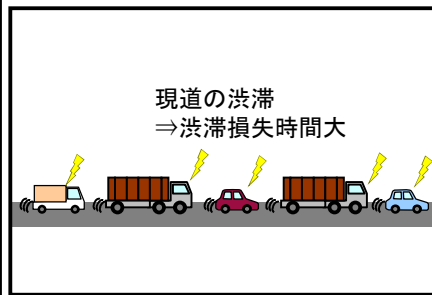
アクセス時間の短縮効果

那覇港から沖縄中北部への距離が短くなり、所要時間が短縮されます。



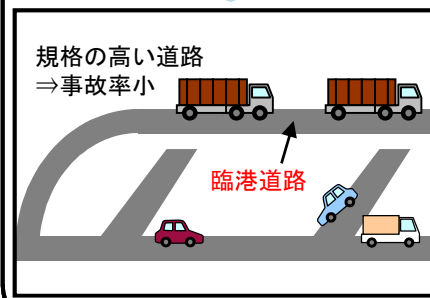
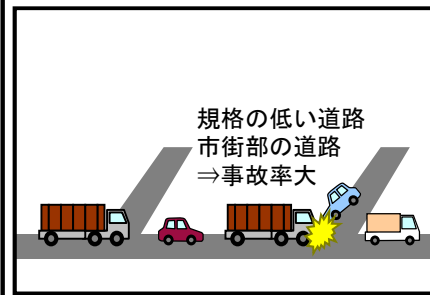
渋滞損失時間の緩和効果

並行する国道58号などの交通量が分散され、渋滞が緩和します。



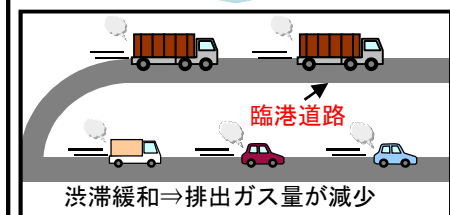
交通事故の減少効果

走行距離短縮や、既存道路の交通量減少により、交通事故の減少が見込まれます。

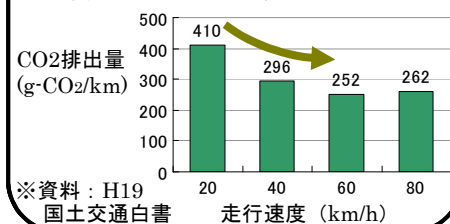


環境の改善効果

走行距離短縮や、渋滞緩和に伴う燃費向上により、CO2などの排出量が減少します。



■ 速度向上によりCO2排出量が減少



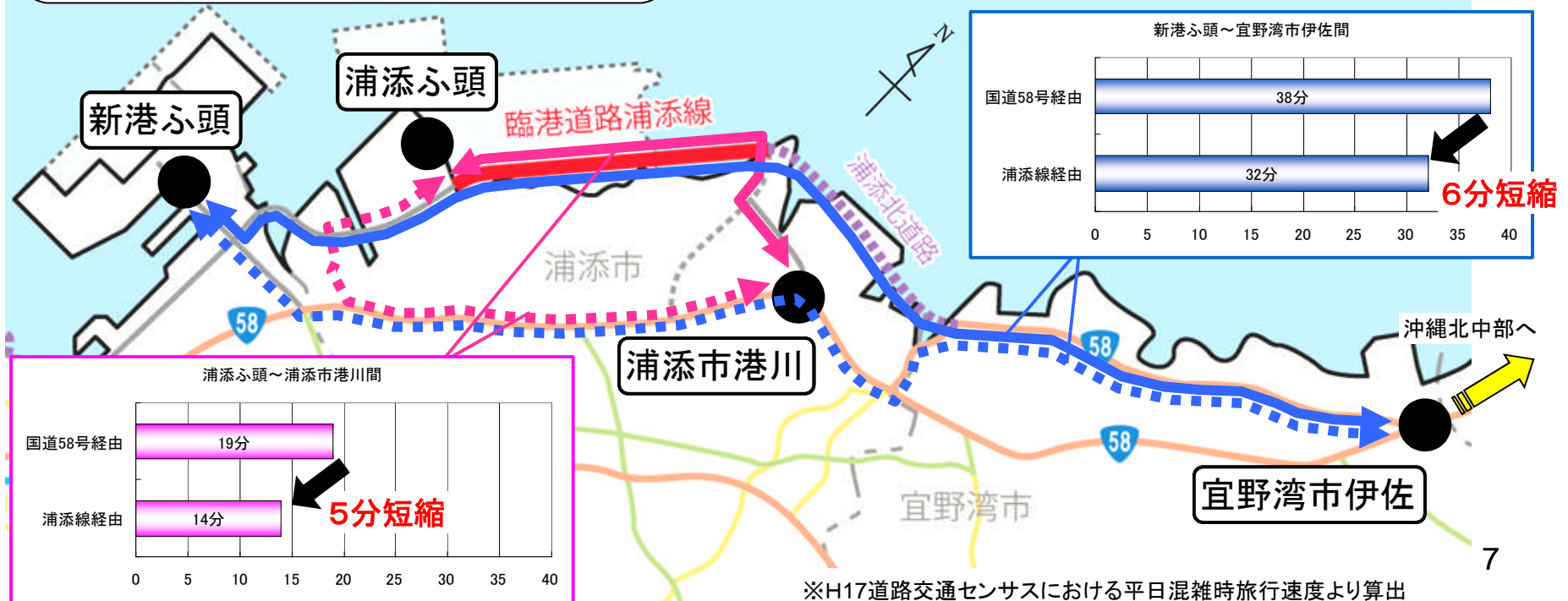
※資料：H19 国土交通白書

2. 事業の必要性

●那覇港から沖縄中北部へのアクセス時間の短縮効果

- 臨港道路浦添線の整備により、那覇港から沖縄中北部への所要時間が短縮される。

那覇港からのアクセス時間の比較



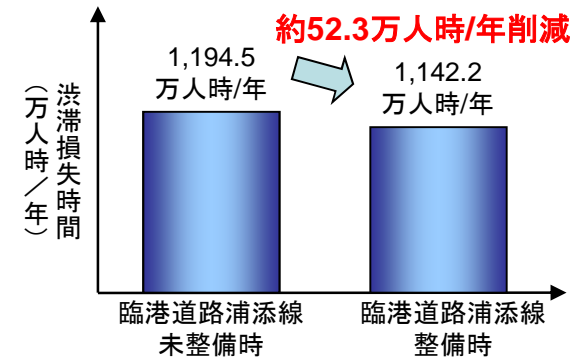
2. 事業の必要性

● 渋滞損失時間の緩和効果

- 臨港道路浦添線の整備により、並行路線等の渋滞損失時間削減される。
- 特に並行する国道58号では、現状で著しく渋滞しているが、整備により大幅な渋滞損失時間削減が見込まれる。

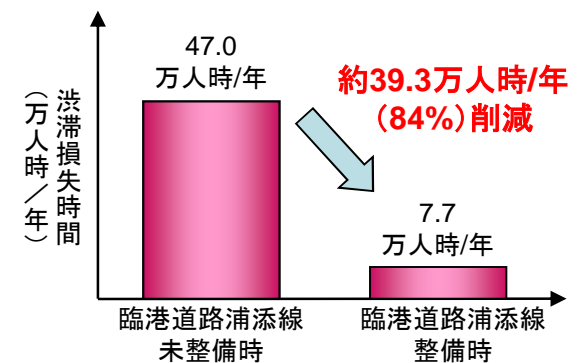
渋滞損失時間の変化

渋滞損失時間(那覇市・浦添市・宜野湾市域)



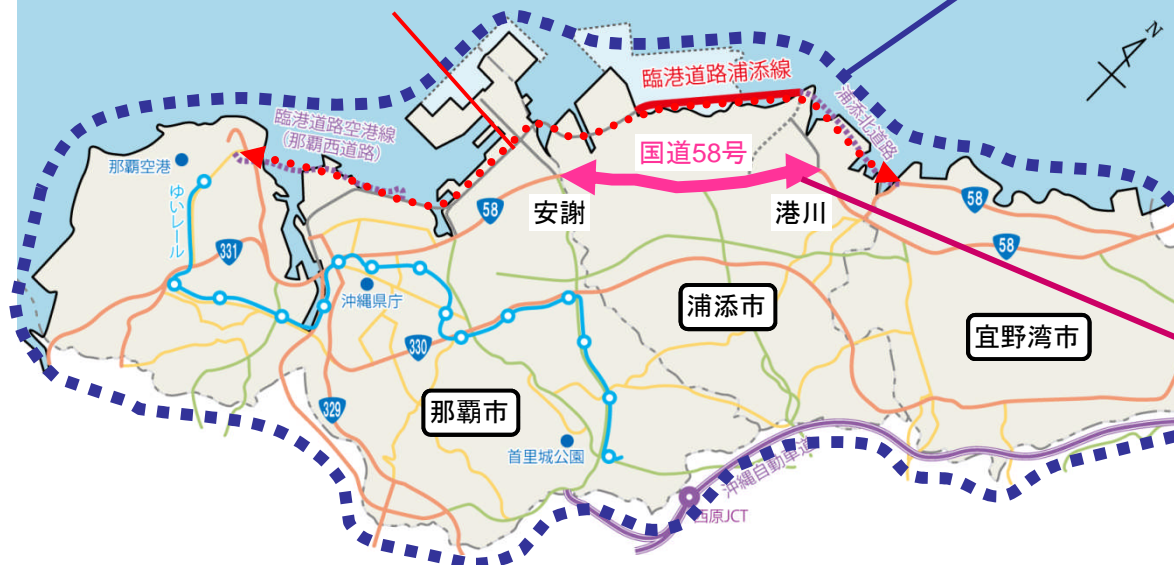
うち浦添線の並行区間では

渋滞損失時間(国道58号・港川～安謝間)



※整備時・未整備時のそれぞれの交通流推計結果より道路区間毎の渋滞損失時間を算出。

臨港道路浦添線と浦添北道路・臨港道路空港線の供用により、既存の臨港道路と合わせて58号をバイパスする南北の道路軸が開通

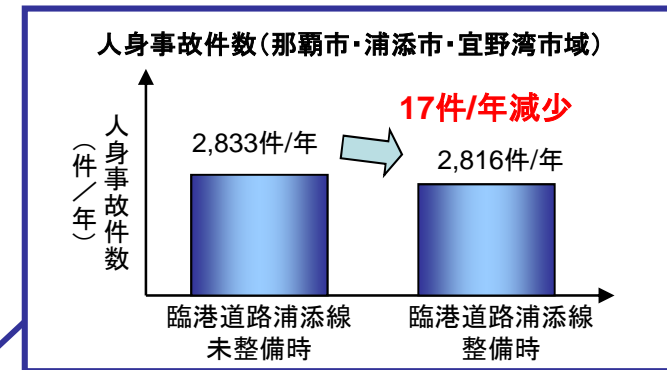


2. 事業の必要性

●交通事故の減少効果

- 臨港道路浦添線の整備により、国道58号等の周辺道路における交通事故の減少効果が期待できる。
- 周辺市域を含めたトータルでは、17件/年の人身事故件数減少が見込まれる。

人身事故件数の変化



路線別の内訳(件/年)

	未整備時	整備時	増減
①臨港道路浦添線	-	26	+26
②国道58号	176	149	-27
③国道330号	84	76	-8
④那覇宜野湾線	30	28	-2
その他周辺道路	2,543	2,537	-6
合計	2,833	2,816	-17

※整備時・未整備時のそれぞれの交通流推計結果より道路区間毎の人身事故件数を算出。



2. 事業の必要性

●地球環境・沿道環境の改善効果

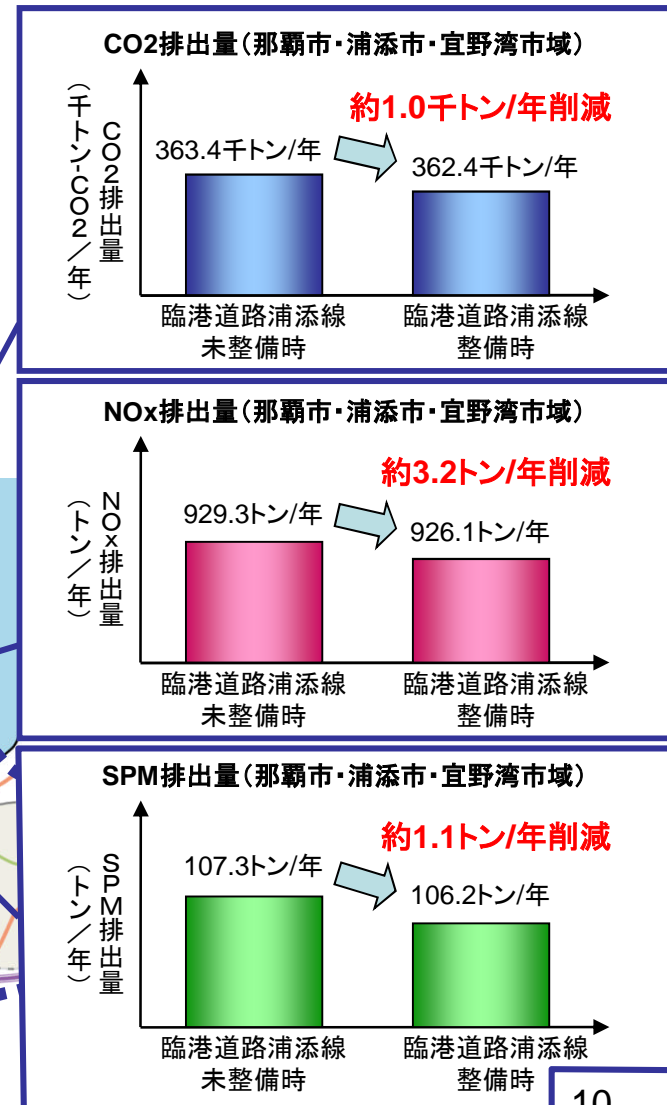
※今回、貨幣換算は、行っていない。

- 臨港道路浦添線の整備により、年間約1千トンのCO2の削減効果（森林約94haの吸収量に相当）が見込まれ、地球環境改善への寄与が期待できる。
- 年間約3.2トンのNOx排出量削減、約1.1トンのSPM排出量削減が見込まれ、沿道環境改善が期待できる。



NOx: 窒素酸化物
SPM: 浮遊状粒子物質

CO2・NOx・SPM排出量の変化



※整備時・未整備時のそれぞれの交通流推計結果より道路区間毎の排出量を算出。

2. 事業の必要性

●費用便益比

		事業全体	残事業
費用 (C)	事業費	186.2億円	144.6億円
	維持管理費	6.6億円	6.6億円
	合計	192.7億円	151.1億円
便益 (B)	輸送時間短縮便益	194.2億円	194.2億円
	輸送費用減少便益	8.3億円	8.3億円
	交通事故減少便益	8.9億円	8.9億円
	残存価値	15.9億円	15.9億円
	合計	227.2億円	227.2億円
費用便益比(B/C)		1.2	1.5

算出条件

- 適用マニュアル:「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(H16.6、国土交通省港湾局)
「費用便益分析マニュアル」(H20.11、国土交通省道路局 都市・地域整備局)
- 基準年:平成22年度
- 完了年:平成26年度
- 検討年数:供用後50年

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)により平成22年度の価値に換算された、事業開始から供用後50年目までの総額

※ 費用及び便益の合計は表示桁数の関係で一致していない

3. 事業の進捗と今後の見込み

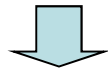
(1) 事業の進捗状況

- 総事業費 約210億円の内、平成22年度末時点において既投資額は約42億円であり進捗率 20%を見込む。
- 今後は、環境アセスにより一部区間において構造変更した橋梁部に着工し、事業の進捗を図る。

(2) 新規採択時評価からの変更点

●道路構造の変更

- 当初計画：浦添市土地開発公社の埋立後に道路を整備(全長2.5km)

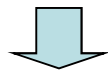


H20.5 那覇港(浦添ふ頭地区)公有水面埋立事業に係る環境影響評価準備書に対する知事意見

- 構造変更：北側の約840m区間については、埋立方式から**橋梁方式**へ変更

●事業費の変更

- 当初計画：総事業費49億円



道路構造の変更

- 事業費変更：**総事業費210億円**

●事業完了年の変更

- 当初計画：事業期間 平成17年度～平成21年度



道路構造の変更に伴う施工計画の変更

- 完了年変更：事業期間 平成17年度～**平成26年度**

3. 事業の進捗と今後の見込み

自然海浜及び干潟の保全に対する配慮

- 県知事意見「道路構造の橋梁化検討及び北側自然海岸への特段の配慮」を踏まえ、橋梁化による北側自然海岸の埋立を回避し、環境へ配慮した。

※H20. 5.20 那覇港浦添ふ頭地区埋立の環境アセスメントに対する県知事意見

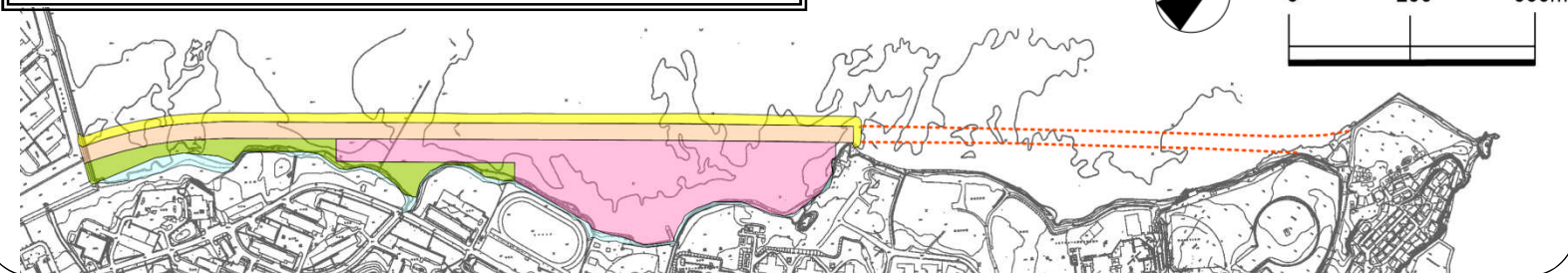
当初埋立計画：約 25.1 ha



埋立面積 約3割縮小

- 浦添ふ頭北縁地の見直し(削除)
- 道路北側の一部橋梁化

規模縮小後の埋立計画：約 18.3 ha



3. 事業の進捗と今後の見込み

橋梁形式への変更に伴う景観及び環境への配慮

- 地域との合意形成を踏まえ、橋梁景観のシンプル化及び環境影響低減の為、橋脚数を削減することとし、橋梁支間の延長対応に対応できるPC連続箱桁橋を採用

※平成21年、3回の審議を経てH21.10.6 浦添市景観まちづくり審議会において、橋梁の橋脚、高欄等の提案を了承

- ・適用支間長:70m~80m程度
- ・桁の高さ:2.5m(支間中央)~5m(支点上)程度

浦添市景観まちづくり審議会の状況



H21.2.13
浦添市景観まちづくり審議会

地域との合意形成状況



H19.11.19
環境影響評価準備書説明会



H20.6.8
事業箇所自治会説明会



3. 事業の進捗と今後の見込み

(3) 今後の見込み

●コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 現時点においては代替案等の可能性はないものの、コスト縮減については、「仮設材と本設材の併用」、「港湾浚渫土砂の活用」等に加え、今後の事業実施に際して、積極的に対応したい。

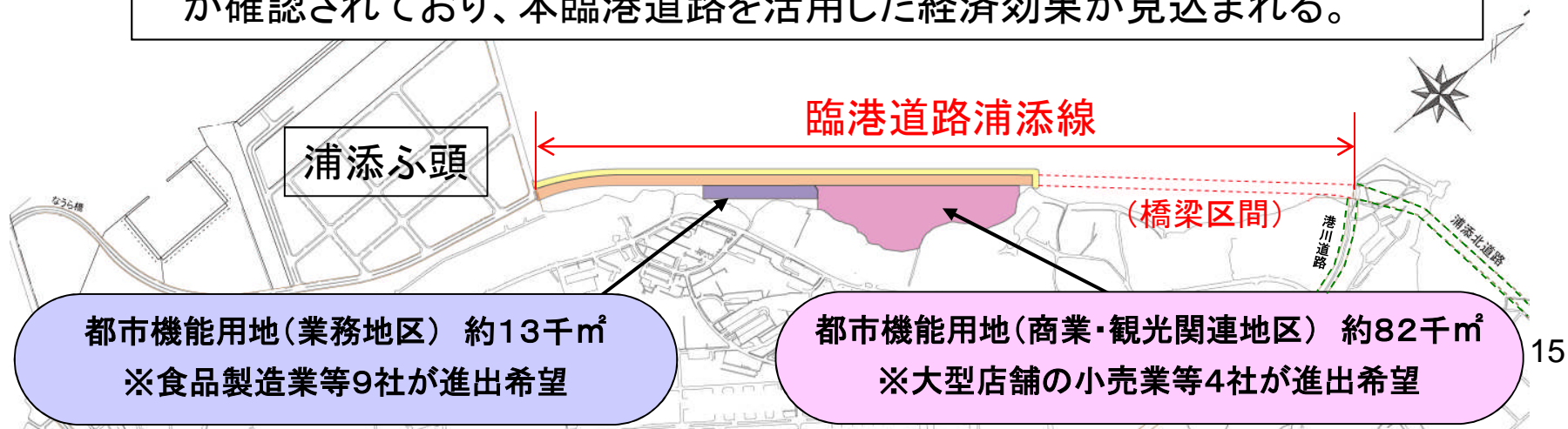
●事業完了予定

- 平成26年度事業完了予定。

※施設供用においては、他事業との連携が必要

●都市機能用地の企業誘致等について(参考情報)

- 本臨港道路に隣接する都市機能用地において、現在、13社の進出希望が確認されており、本臨港道路を活用した経済効果が見込まれる。



4. 対応方針(原案)

(1) 再評価の視点

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領に基づき、以下の3つの視点で再評価を行った。

(1-1) 事業の必要性等に関する視点

- 本事業により、那覇港と沖縄中北部との港湾貨物の輸送機能の強化が図られる。
- 周辺道路機能を補完し並行する国道58号の渋滞が大幅に緩和できる効果が見込まれる。
- 本事業は、事業全体および残事業の費用便益比が1.0を上回っており、一定の事業投資効果が確認されている。
費用便益比(B/C) = 1.2(事業全体)、1.5(残事業)
- 港湾管理者より本事業の継続について、異議のないことを確認済み。

(1-2) 事業の進捗の見込みの視点

- 総事業費: 約210億円、既投資額(H22末見込み): 約42億円、進捗率(同): 20%
- 地域要望を踏まえ、景観および環境に配慮した結果、一部区間を橋梁形式に変更。
- 平成26年度完了予定

(1-3) コスト縮減等の視点

- 橋梁下部工等の仮設材を本設材と併用する等、設計におけるコスト縮減を図る。
- 橋梁取付区間の一部埋立に港内浚渫土を活用する等、積極的に流用材を活用しコスト縮減を図る。

(2) 対応方針(原案)

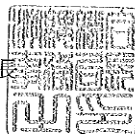
- 以上より、「事業継続」とする。

参考資料1

府開建行133号
平成22年7月7日

那覇港管理組合管理者
仲井眞 弘多 殿

内閣府沖縄総合事務局長



沖縄総合事務局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について

貴職におかれましては、日頃から国土交通行政に対するご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、当沖縄総合事務局管内における直轄事業については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領(以下「実施要領」という。)に基づき、事業採択後一定期間が経過している事業等について、その効率性、実施過程の透明性を図るべく、沖縄総合事務局事業監視委員会(以下「委員会」という。)において、再評価に係る対応方針(原案)について審議しております。

このたび、平成22年8月5日に委員会を開催することとなりましたので、実施要領に基づき、委員会に諮る対応方針(原案)の作成にあたり、平成22年7月16日(金)までに、別紙について貴職のご意見を承りたく依頼いたします。

(再評価)

(別紙)

【那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業】

事業名	「対応方針(原案)」案※	備考
那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業	事業継続	

那覇企計第121号
平成22年7月15日

内閣府沖縄総合事務局長 殿

那覇港管理組合管理者
仲井眞 弘多



沖縄総合事務局事業評価監視委員会に諮る
対応方針(原案)の作成に係る意見照会について(回答)

平成22年7月7日付け、府開建行133号にて意見照会のありました見出しの件については、とくに異議ありません、なお事業の実施にあたっては、下記の点に配慮いただくようお願いします

記

- 1) 臨港道路整備に係るコスト縮減はもとより、将来の維持管理費縮減(特に橋梁区間)を見据えた事業の実施。
- 2) 早期事業完了を実現するため、関連事業との連携に十分配慮した事業の実施。

- 整備コスト及び維持管理コストの縮減について、今回の見直し設計で対応すると共に、工事においても引き続きコスト縮減を推進する。

参考資料2 (H22.8.3撮影)

