

資料-4-③

平成23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

○一般国道58号 名護東道路

沖縄総合事務局開発建設部

事業評価監視委員会審議資料

道路事業(再評価) 一般国道58号 名護東道路

平成23年10月12日

沖縄総合事務局
北部国道事務所



※名護市大北付近から名護市中心部方面を望む

目 次

○事業概要	1
1. 事業の必要性	2
(1)社会経済情勢等の変化	2
(2)道路交通状況の変化	3
(3)地域の要望・活動	4
2. 事業の投資効果	5
(1)交通渋滞の緩和	5
(2)交通安全の確保・沿道環境の改善	6
(3)観光産業の支援	7
(4)地域活性化の支援	8
(5)費用便益分析	9
3. 事業の進捗と見込み	10
4. まとめ	11

○事業概要

事業目的

1. 中南部地域や空港・港湾との連携強化
2. 名護市街地の渋滞緩和
3. 交通安全の確保
4. 北部地域における地域活性化の支援

名護東道路



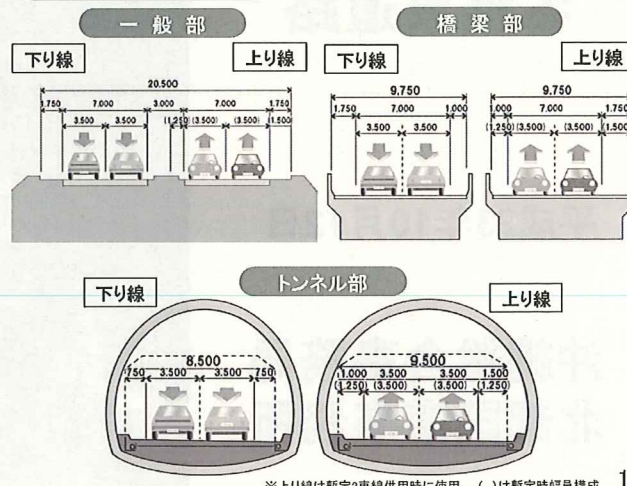
事業化年度	平成9年度
用地着手	平成11年度
工事着手	平成13年度



計画概要

区間	(自)沖縄県名護市大北 (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	230百台/日(平成42年推計値)
事業費	962億円

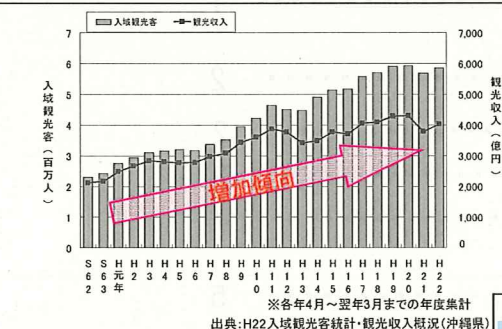
標準断面図



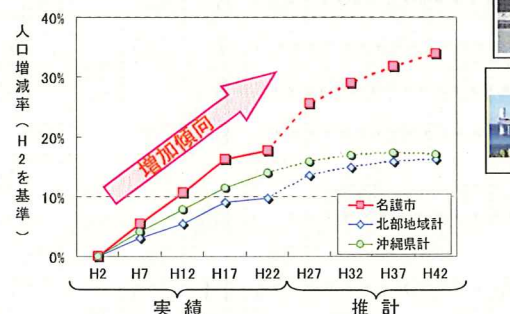
1. 事業の必要性

(1) 社会経済情勢等の変化

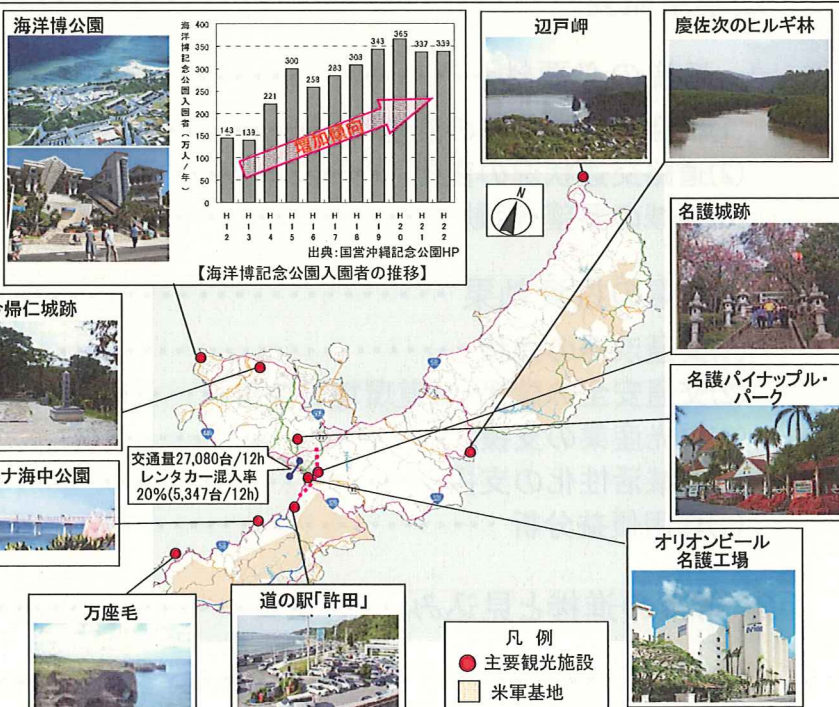
- 沖縄県における観光客は年々増加傾向である(図1)。特に北部地域には、海洋博記念公園をはじめとする豊富な観光資源等が多く存在し、観光客は増加傾向であり、レンタカー利用者が全交通の約20%と高くなっている(図2)。
- また、北部地域の人口は、沖縄県全体同様、今後も増加していくと予測されており、特に名護市の増加割合が顕著となっている(図3)。



▲図1 沖縄県における入域観光客・観光収入の推移



▲図3 対象地域周辺の人口推移(H2を基準)

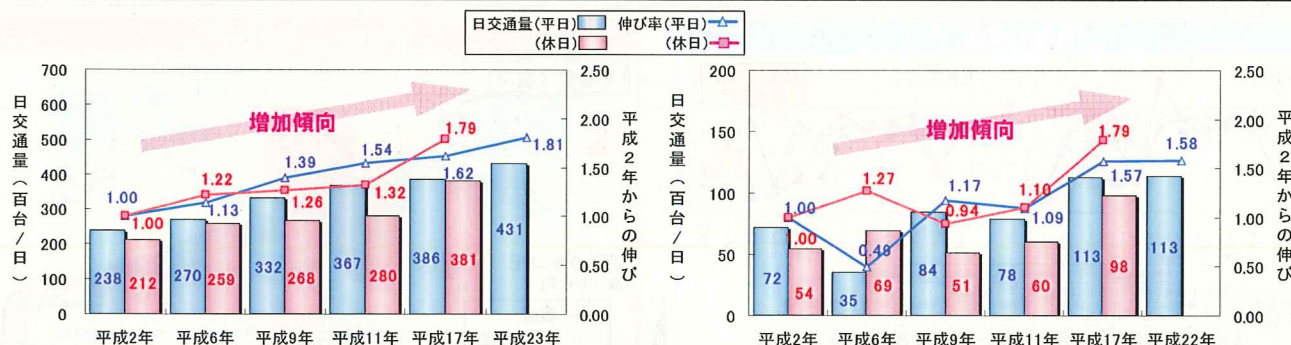


▲図2 北部地域の主要観光施設

（２）道路交通状況の変化

■対象地域周辺の幹線道路である国道58号や並行する本部循環線の交通量は、平休日に係わらず年々増加している。

■また、現道区間の沿道は、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や沿道施設からの出入車両も多いことから、走行性を阻害しており、混雑が発生し幹線道路としての機能が低下している（図5、6）。



【①国道58号名護市字名護】

出典：(H2～H22)各年道路交通センサス(H22センサスでは休日は未計測、
(H23)交通量調査結果(H23.10.5(水))

【②本部循環線名護市字宮里】

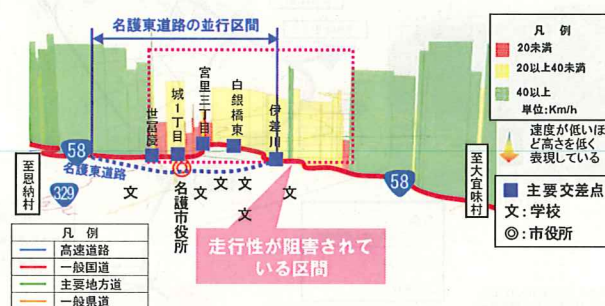
▲図4 対象地域周辺の交通量の推移



▲図5 対象地域周辺の混雑度



【現道の状況】



出典：プローブ情報システム算出結果（H21年8月休日平均17時台那覇方面データ）

▲図6 国道58号名護市街地における旅行速度

3

1. 事業の必要性

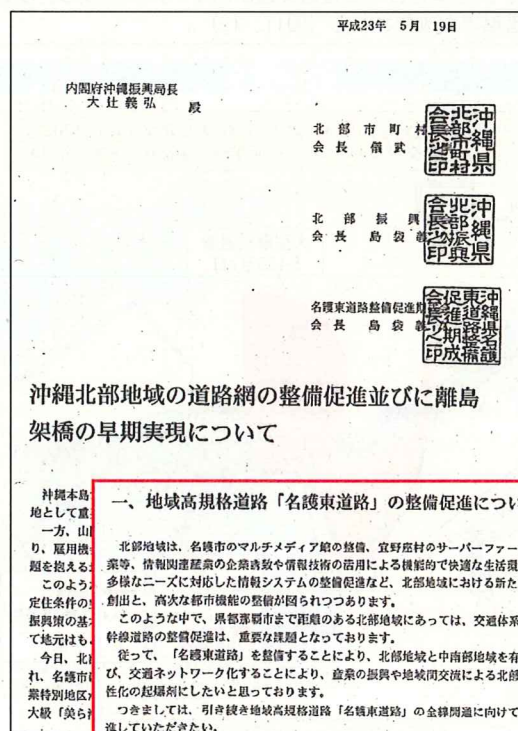
(3) 地域の要望・活動

■名護東道路の整備により、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上が期待されており、地元名護市等から早期整備の要望を受けている（表1、図7）。

▼表1 名護東道路に関する要望書一覧

	要望書文書名	要望者	要請先	要望書 日付
1	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成16年 5月19日
2	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成16年 11月5日
3	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成17年 5月19日
4	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成18年 5月22日
5	中期的な計画の作成にあたっての意見	名護市長	国土交通省道路局長	平成19年 4月27日
6	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成19年 5月21日
7	道路の整備について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成20年 5月13日
8	沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成20年 5月19日
9	今後の道路行政についての 意見・提案について	名護市長	国土交通省道路局長	平成20年 10月22日
10	道路の整備について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	北部国道事務所長	平成21年 5月15日
11	沖縄北部地域の道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会 他2団体	内閣府 沖縄総合事務局長	平成21年 5月20日
12	道路の整備について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	内閣府沖縄担当大臣	平成22年 11月25日
13	沖縄北部地域の道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会 他2団体	内閣府沖縄担当大臣	平成22年 11月25日
14	道路の整備について	沖縄県道路利用者会議 他5団体	内閣府沖縄振興局長	平成23年 5月13日
15	沖縄北部地域の道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会 他2団体	内閣府沖縄振興局長	平成23年 5月19日

※最近8カ年の要望について掲載



▲図7 要望書の一例(平成23年5月)

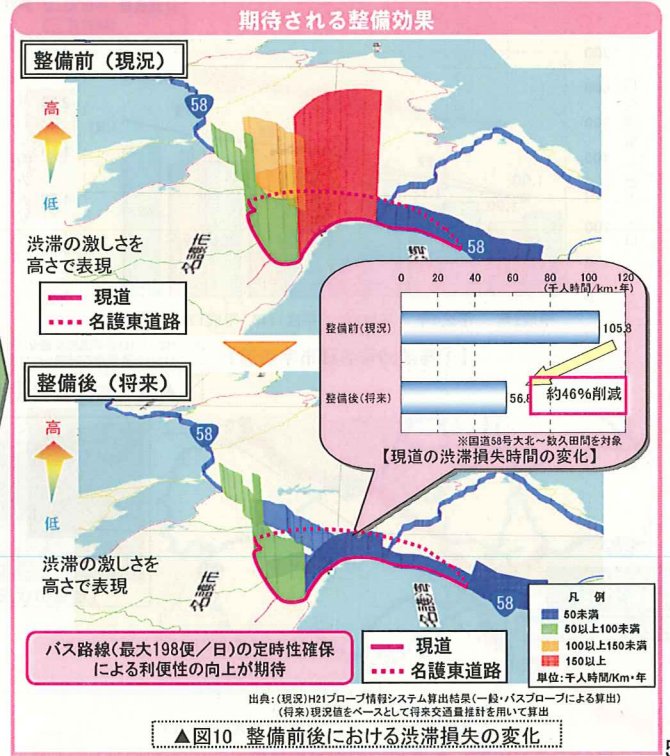
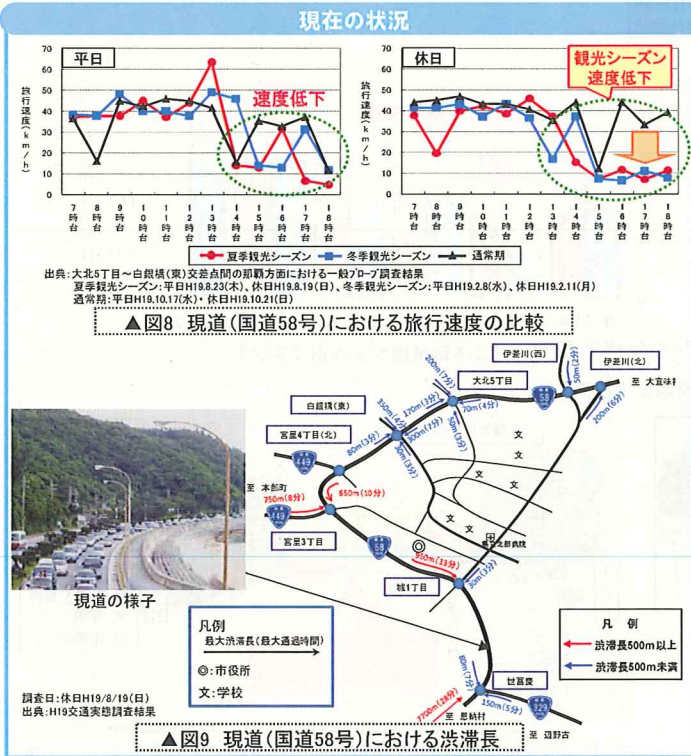
4

2. 事業の投資効果

(1) 交通渋滞の緩和

■国道58号（現道区間）では、観光シーズンを中心に慢性的な渋滞が発生している。（図8、9）

■名護東道路の整備により、国道58号大北～許田区間の年間渋滞損失時間は年間約46%削減と大幅に削減され（105.8千人時間/km・年→56.8千人時間/km・年）、また市街地を通行する県道の渋滞も大きく緩和されることから渋滞緩和に大きく貢献する（図10）。



5

2. 事業の投資効果

(2) 交通安全の確保・沿道環境の改善

■名護東道路の整備により、現道区間の年間死傷事故が年間約21%減少（5.1件/km・年→4.1件/km・年）するとともに、市街地を通行する県道等の死傷事故も減少されることから、交通安全の確保に大きく貢献する（図11、12）。

■また、大型車を含めた通過交通がバイパスに転換し、現道を利用する大型車交通量も減少することから、事故の減少に繋がるとともに沿道環境も改善される（図11、12）。

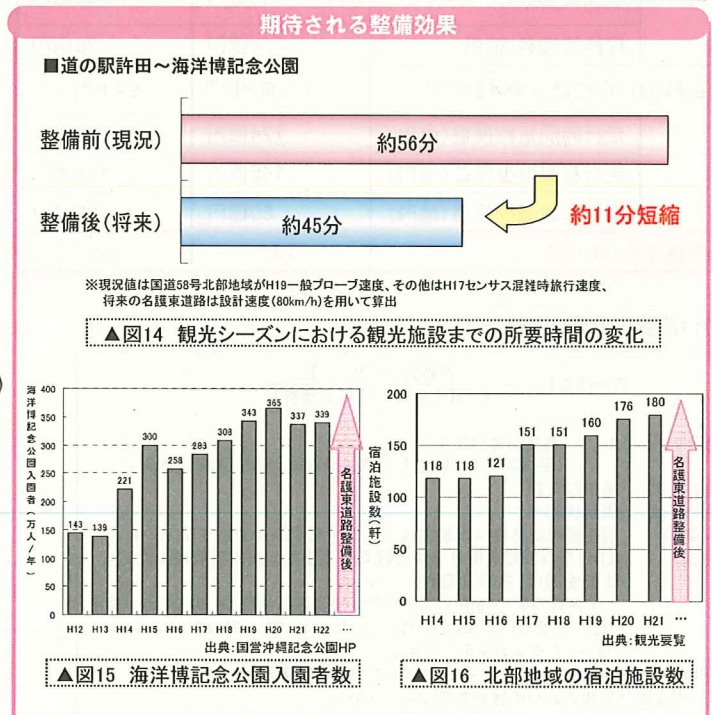
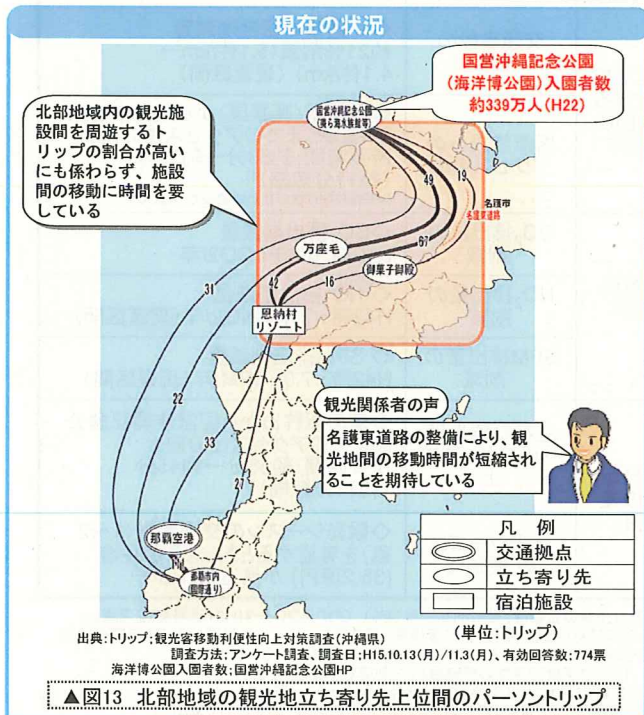


6

2. 事業の投資効果

(3) 観光産業の支援

- 那覇市と北部地域の観光地を結ぶトリップ及び北部地域の観光地を周遊するトリップが多いが、現状では施設間の移動に時間を要している(図13、図14)。
- 名護東道路の整備により、那覇市と北部地域および地域内各種観光施設間の移動がスムーズになることが期待される(図14)。
- 特に夏季観光シーズンにおいては、海洋博公園(美ら海水族館)までのアクセス性や北部地域の観光施設間の周遊性が向上することで観光入込客数あるいは宿泊施設数の増加が期待される(図15、16)。

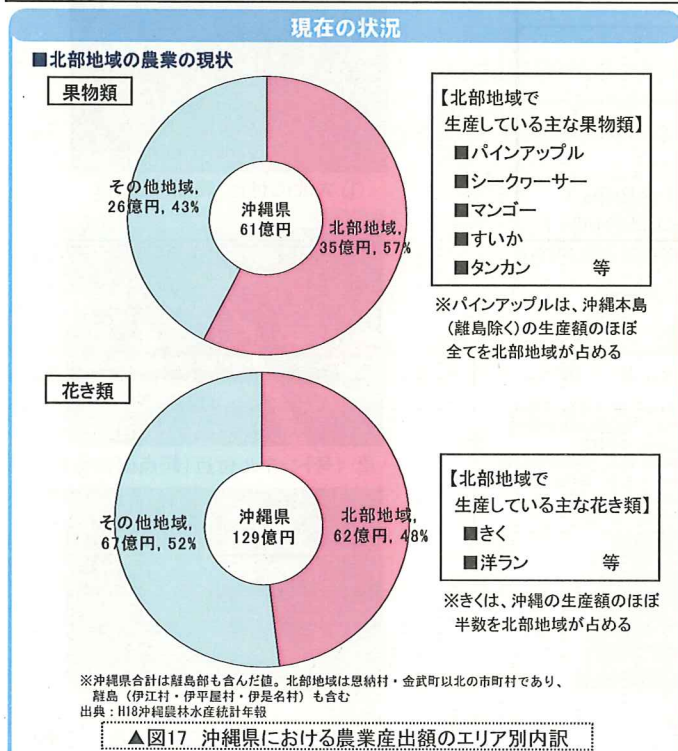


7

2. 事業の投資効果

(4) 地域活性化の支援

- 北部地域では、果物や花きなどの農作物の栽培が盛んであるものの、那覇空港及び那覇港や沖縄の中心である那覇市までの出荷の際にかなりの搬送時間を必要とする(図17、18)。
- 名護東道路の整備により、那覇空港までの所要時間が短縮されるため、農林水産業の活性化に向け、大きな役割を果たすことが期待される(図18)。



8

2. 事業の投資効果 (5) 費用便益分析

費用便益分析

項目	残事業	事業全体
費用(C) (現在価値換算額)※1)	470億円※2)	878億円※2)
事業費(億円)	444億円	852億円
維持管理費(億円)	26億円	26億円
便益額(B) (現在価値換算額)※1)	949億円※2)	949億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	724億円	724億円
走行経費減少便益(億円)	145億円	145億円
交通事故減少便益(億円)	80億円	80億円
費用便益比(B/C)	2.0	1.1

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	交通渋滞の緩和 ◇渋滞損失時間削減量 約46%削減(106千人時間/km・年→57千人時間/km・年)(現道区間)
安全で安心できるくらしの確保	交通事故の減少 ◇交通事故密度削減量 約21%削減(5.1件/km→4.1件/km)(現道区間)
	医療施設へのアクセス向上 ◇名護市(真喜屋)から県立中部病院(三次)までのアクセス性の向上 所要時間:約63分→約53分(約11分短縮) ⁴⁾ ※短縮時間は表示桁数の関係で一致しない
環境の改善	CO ₂ 排出量の削減 ◇CO ₂ 排出削減量 H42時:8.8千t-CO ₂ /年
	NO ₂ 排出量の削減 ◇NO ₂ 排出削減量 H42時:71.5t-NO ₂ /年(現道区間)
	SPM排出量の削減 ◇SPM排出削減量 H42時:7.0t-SPM/年(現道区間)
観光産業の支援	主要な観光地へのアクセス向上 ◇道の駅許田から国営沖縄記念公園までのアクセス性の向上 所要時間:約56分→約45分(約11分短縮) ⁴⁾
	観光シーズンの便益増 ◇観光シーズンの交通量増(1~2割)を考慮するとさらなる便益増(38.2億円)が見込まれる※3)

費用便益比の算出条件

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

適用マニュアル:「費用便益分析マニュアル」
(平成20年11月:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次:平成23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

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(H17センサスペースH42OD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、平成23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(H21確報値)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
※3)◇は、供用後50年間の便益額として試算した値(参考値)
※4)現況路線はH17センサ混雑時旅行速度もしくはH19一般プローブ、名護東道路(全線完成4車線整備後)は設計速度(80km/h)を用いて算出

9

3. 事業の進捗と見込み

■現在の事業進捗率は完成で約4割、暫定で約7割となっており、平成23年度中に1工区を暫定2車線で供用予定である。

年度	事業進捗
平成9年度	事業化(L=6.8km)
平成11年度	用地着手
平成13年度	工事着手
平成23年度	1工区暫定2車線供用予定
用地進捗率(面積)	約64%(完成)
事業進捗率(事業費)	全線4車線完成供用:約37%(1工区約53%、2工区約6%) 全線2車線暫定供用:約72%(1工区約100%、2工区約14%)



① 大北IC付近(終点側撮影)



② 1号トンネル付近(起点側撮影)



③ 2号トンネル世富慶付近

10

4. まとめ

1. 事業の必要性

- 年々交通量が増加し、平休、季節に係わらず、激しい渋滞が発生している。⇒ **交通渋滞の緩和**
- 国道58号沿道には学校施設が多く、名護市内の現道のほぼ全域が通学路指定されている中、大型車交通も多く、交通安全上や住民の利便性、沿道環境の悪化等の課題がますます深刻になっている。⇒ **交通安全の確保・沿道環境の改善**
- 北部地域には県内最大のリゾート地である、国営沖縄記念公園があり、来訪する観光客の年々の増加に伴い、ホテルや各種観光施設の整備も進んでおり、さらなる観光支援が必要である。⇒ **観光産業の支援**
- 名護東道路の整備により、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域交流の促進、が期待されており、地元名護市等から早期整備の要望を受けている。⇒ **地域の要望・活動**

2. 事業の投資効果

- 交通渋滞の緩和
⇒並行する国道58号名護市大北～名護市数久田間で渋滞損失時間を**約5割削減**。
- 交通安全の確保・沿道環境の改善
⇒並行する国道58号名護市大北～名護市数久田間で死傷事故密度を**約2割削減**。
- 観光産業の支援
⇒北部地域最大の観光施設である**国営沖縄記念公園までのアクセス性を向上させることにより、さらなる観光産業の発展に寄与する。**
- ◎費用便益比(B/C)=**1.1**(事業全体)、**2.0**(残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 用地進捗率(完成時):約64%、事業進捗率(完成時):約37%。
- 全線暫定2車線供用に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

○対応方針(原案): **「事業継続」**