

資料 4－③

令和元年度第 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】

- 一般国道 506 号 豊見城東道路（那覇空港自動車道）
- 一般国道 506 号 小禄道路（那覇空港自動車道）

沖縄総合事務局開発建設部

**一般国道506号
小禄道路 豊見城東道路
再評価資料**

令和元年11月26日
沖縄総合事務局開発建設部

目次

1. 事業概要 1

- ①事業概要 1
- ②上位計画 3

2. 事業の必要性等に関する視点 4

- 1)事業を巡る社会情勢等の変化 4
 - ①道路交通状況の変化 4
 - ②物流の活性化 5
 - ③周辺のまちづくりの進展 6
 - ④観光の活性化 7
- 2)事業の投資効果 8
 - ①円滑なモビリティの確保[中心部における交通混雑緩和] 8
 - ②円滑なモビリティの確保[周辺の交通混雑緩和] 9
 - ③地域活性化[物流効率化の支援] 10
 - ④地域活性化[観光産業の支援] 11
 - ⑤その他の投資効果 12
 - ⑥事業費の見直し 13
 - ⑦費用便益分析 18

3. 事業の進捗状況の見込みの視点 20

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 21

5. 対応方針（原案） 22

①事業概要

- ① 国道331号小禄地区の交通渋滞の緩和、那覇中心部における通過交通の削減
- ② 沖縄本島全域と那覇空港の定時性・速達性を確保
- ③ 沖縄本島における物流の効率化・観光産業を支援

諸 元	小禄道路	豊見城東道路
区 間	(自)那覇市鏡水 (至)豊見城市名嘉地	(自)豊見城市名嘉地 (至)南風原町山川
延 長	5.7km	6.2km
道 路 規 格	第1種第3級	第1種第3級
設 計 速 度	80km/h	80km/h
車 線 数	4車線	4車線
交 通 量	358百台/日 (R12年推計値)	282百台/日 (R12年推計値)
事 業 費	約970億円[620億円※]	約1,230億円[1,230億円※]

年次	小祿道路	豊見城東道路
平成 2年度		都市計画決定
平成 3年度		事業化
平成 5年度		用地着手
平成 9年度		工事着手
平成15年度		豊見城IC～南風原南IC(L=3.5km)暫定開通
平成19年度		全線暫定開通(L=6.2km)
平成21年度	都市計画決定	
平成22年度		豊見城・名嘉地ICロングランプ開通
平成23年度	事業化	
平成25年度	用地着手	豊見城IC～南風原南IC(L=3.5km)完成開通
平成26年度	工事着手	全線4車線開通(L=6.2km)

[illegible]

小 緑 道 路

(橋梁部)

(土工部)

(トンネル部)

豊見城東道路

(橋梁部)

(本線ボックス部)

(トンネル部)

单位: m | 1

1. 事業概要

①事業概要

完成イメージ図



凡 例	
—	高速道路
—	一般国道
—	一般国道(県管理)
—	主要地方道
—	一般県道

① (仮称) 赤嶺トンネルを北側から望む



② 小禄バイパス平行土工区間



③ (仮称) 瀬長 I C を南側から望む

至 糸満市

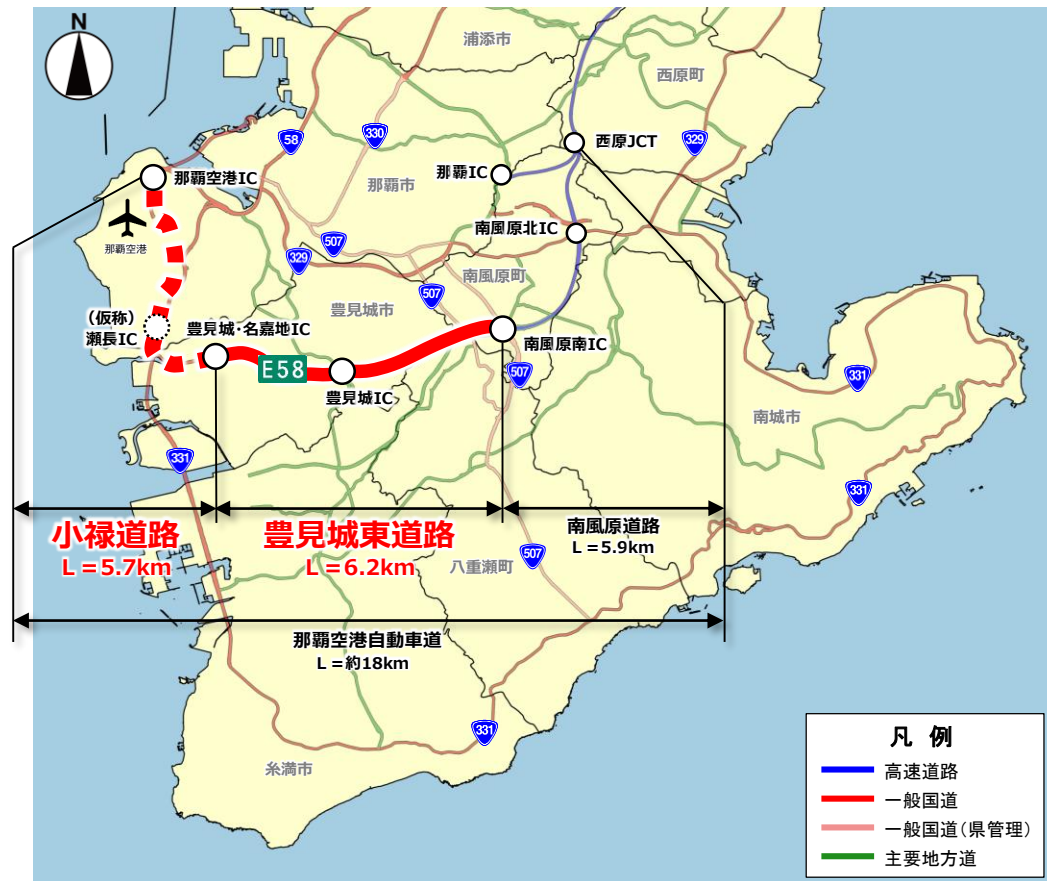
1. 事業概要

②上位計画

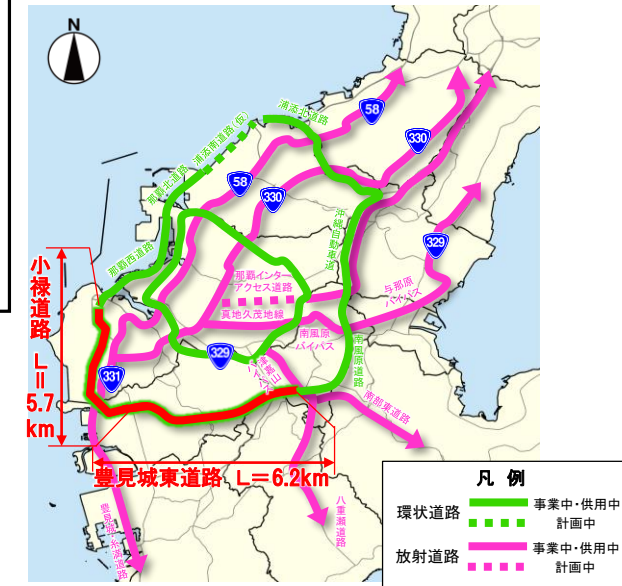
■ 那覇空港自動車道「小禄道路」・「豊見城東道路」は、那覇市鏡水から南風原町山川に至る延長11.9kmの高規格幹線道路であり、沖縄自動車道と一体となって、沖縄本島全域と那覇空港間の定時性・速達性を確保し、本島中南部・北部の観光産業や地域振興プロジェクトに寄与する道路である。（図1）

■ 小禄道路と豊見城東道路は、那覇都市圏における環状道路を形成し、那覇市内及び南部地域の交通渋滞の緩和を図るとともに、沖縄西海岸道路の一部を構成して県内物流拠点結び、物流の効率化を支援する道路である。（図2, 3）

●（図1）那覇空港自動車道



●（図2）2環状7放射道路



●（図3）沖縄西海岸道路



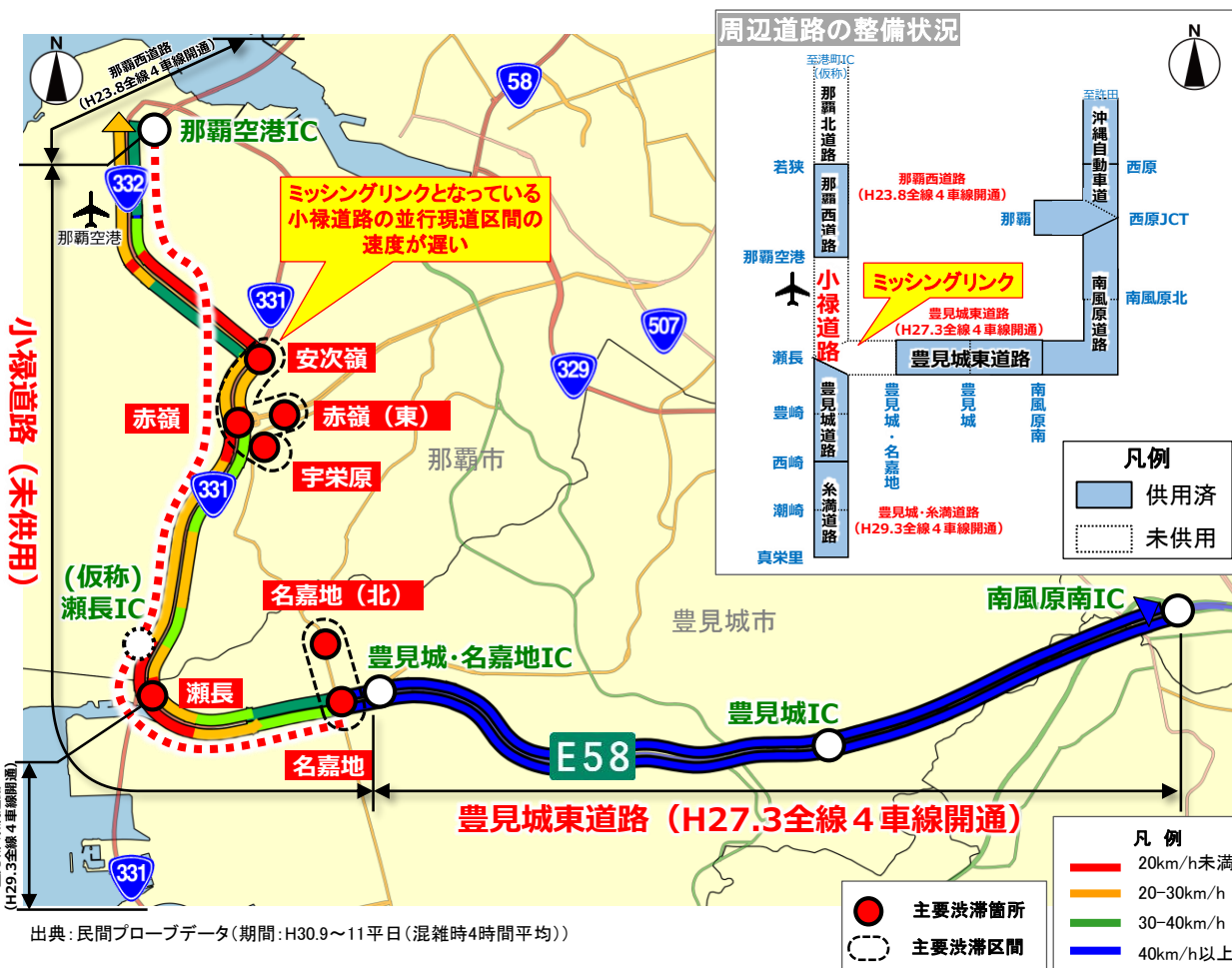
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

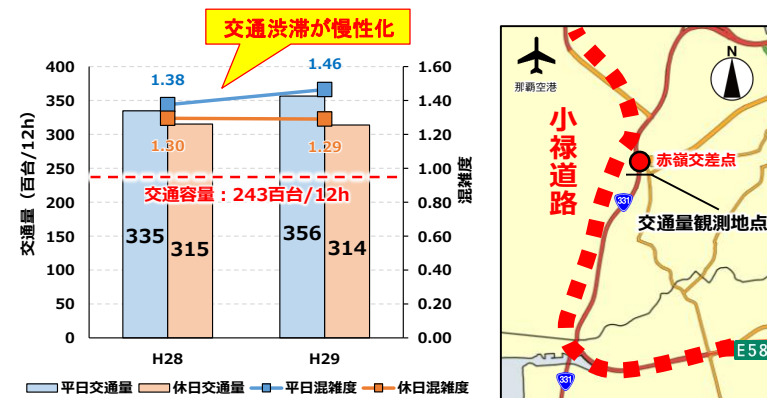
① 道路交通状況の変化

- 那覇空港周辺では那覇西道路がH23年8月全線4車線開通、豊見城東道路がH27年3月に全線4車線開通、豊見城・糸満道路がH29年3月に全線4車線開通しており、小禄道路区間がミッシングリンクとなっている。(図4)
- その結果、那覇市南西部及びその周辺の国道331号等をはじめとする幹線道路では、交通の集中によって旅行速度の低下が見られるとともに、主要渋滞箇所も点在しており交通渋滞が慢性化している。(図5)

● (図4) 周辺道路の整備状況と速度の状況



● (図5) 国道331号の交通量と混雑度 (赤嶺交差点南側)



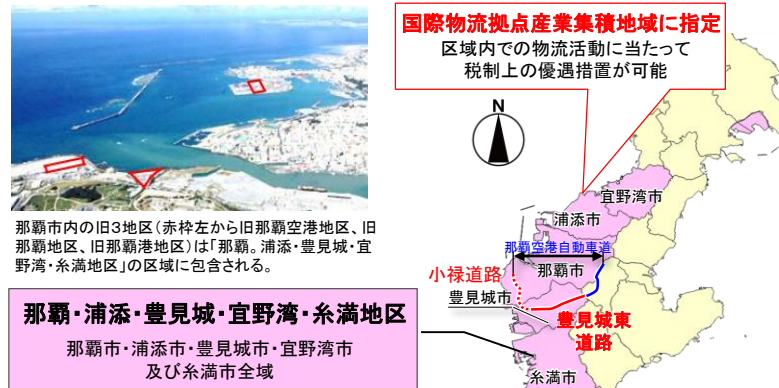
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

②物流の活性化

- 沖縄県では宜野湾市から糸満市までが「国際物流拠点産業集積地域」に指定されるとともに、豊見城東道路をはじめとする那覇空港自動車道の整備も進展し、その沿線では新たな地区計画が決定するとともに地元の雇用が増加。（図6, 7）
- 小禄道路周辺においては、東アジアの中心に位置する沖縄の地理的特性を踏まえ、那覇空港の新貨物ターミナル開業（H21.9）等の拡張による取扱貨物量の増加を受け、さらなる大型車交通量の増加が見込まれる。（図8, 9, 10）

●(図6) 国際物流拠点産業集積地域の指定



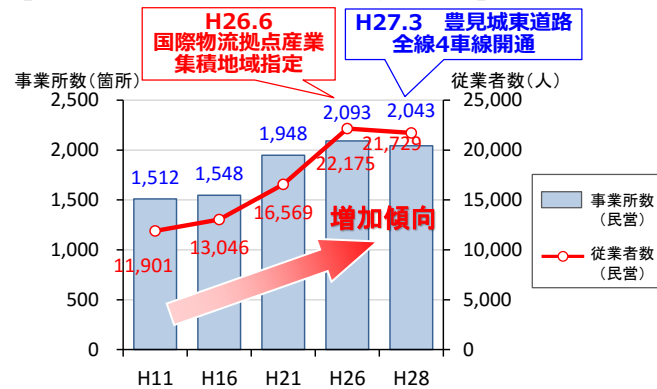
出典：「国際物流拠点産業集積計画の概要について」(H26.6、沖縄県)

●(図7) 那覇空港自動車道沿線の開発及び社会経済状況



出典：「豊見城市 与根西部地区地区計画＜運用基準＞」
(H30.3、豊見城市)

【豊見城市の事業所数・従業者数の推移】



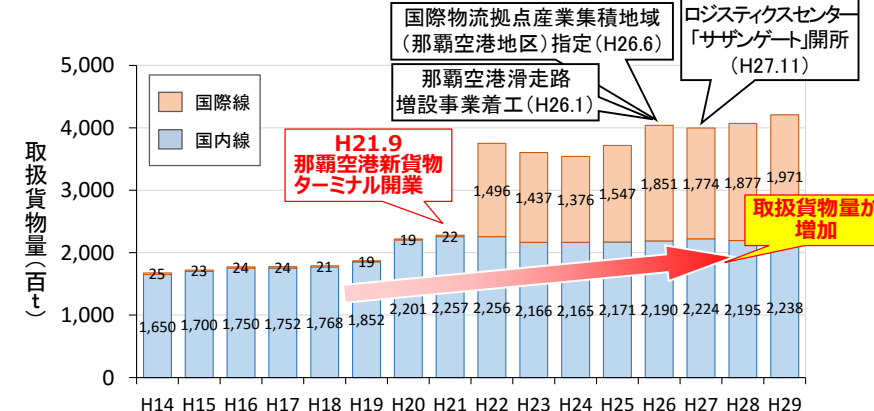
出典：事業所・企業統計調査(H11・H16)
経済センサス基礎調査(H21・H26)、経済センサス活動調査(H28)

●(図8) 那覇空港の航空路線ネットワーク



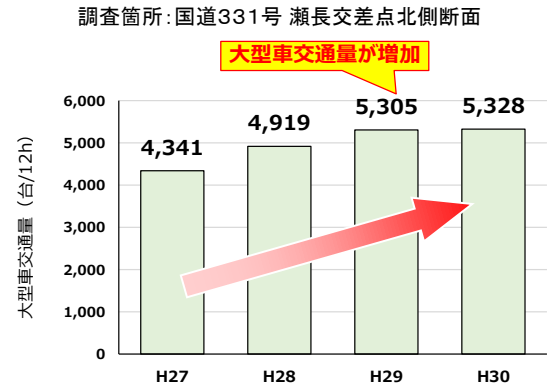
出典：平成30年度沖縄県企業立地ガイド

●(図9) 那覇空港の取扱貨物量の推移



出典：空港管理状況調査書

●(図10) 国道331号の大型車交通量の推移



出典：南部国道事務所調査
H27.5.20(水)、H28.6.28(火)、H29.4.13(木)、H30.4.26(木)

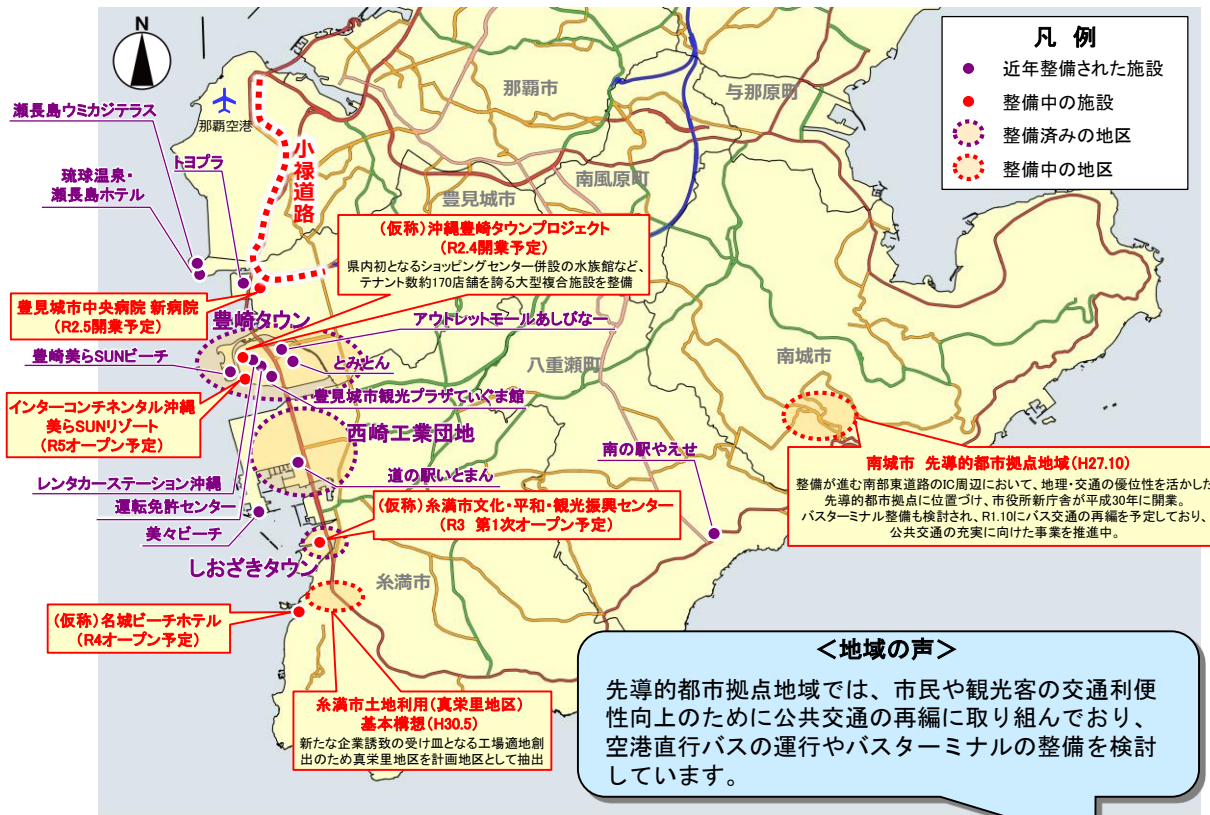
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

③ 周辺のまちづくりの進展

- 南部地域では、開発が進んでいる「豊崎タウン」や「しおざきタウン」において更に大型商業施設や観光交流センターの開業が予定されているとともに、南城市や糸満市では都市計画の見直しを図り企業誘致や拠点整備が進められ、広域的にまちづくりが進展。（図11）
- 小禄道路周辺における豊見城市では、人口伸び率は全国及び沖縄県平均をはるかに上回るペースで増加しているとともに「成長力ランキング」で3年連続1位となるなど、さらなる交流人口の増加が見込まれる。（図12, 表1）

●(図11)南部地域の開発状況



<地域の声>

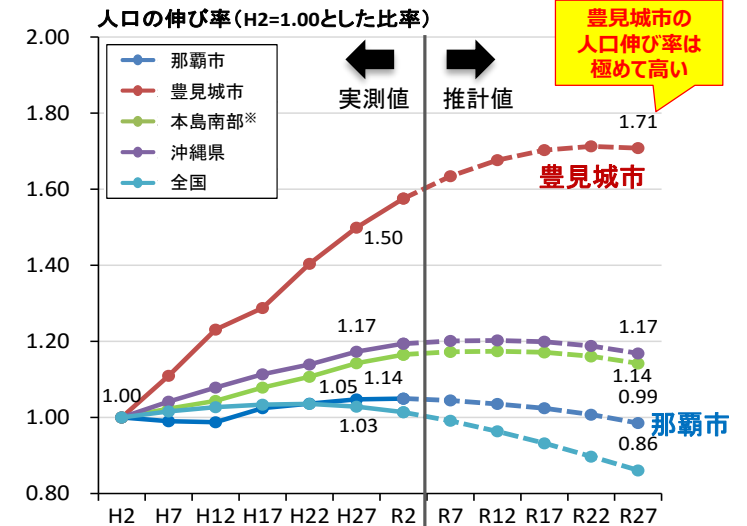
先導的都市拠点地域では、市民や観光客の交通利便性向上のために公共交通の再編に取り組んでおり、空港直行バスの運行やバスターミナルの整備を検討しています。

出典：南城市役所ヒアリング調査 (R1.8)



南城市役所

●(図12)周辺地域の人口伸び率の推移



※本島南部：7市町（那覇市、糸満市、豊見城市、南城市、与那原町、南風原町、八重瀬町）

出典：実測値) 国勢調査

推計値) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 (H30.3推計)」

●(表1) 豊見城市の都市成長力ランキング(全国順位)

年度	順位	年度	順位
H20	3位	H26	9位
H21	7位	H27	2位
H22	1位	H28	1位
H23	—	H29	1位
H24	1位	H30	1位
H25	1位		

3年連続 1位

出典：都市データバック(東洋経済新報社)

2. 事業の必要性等に関する視点

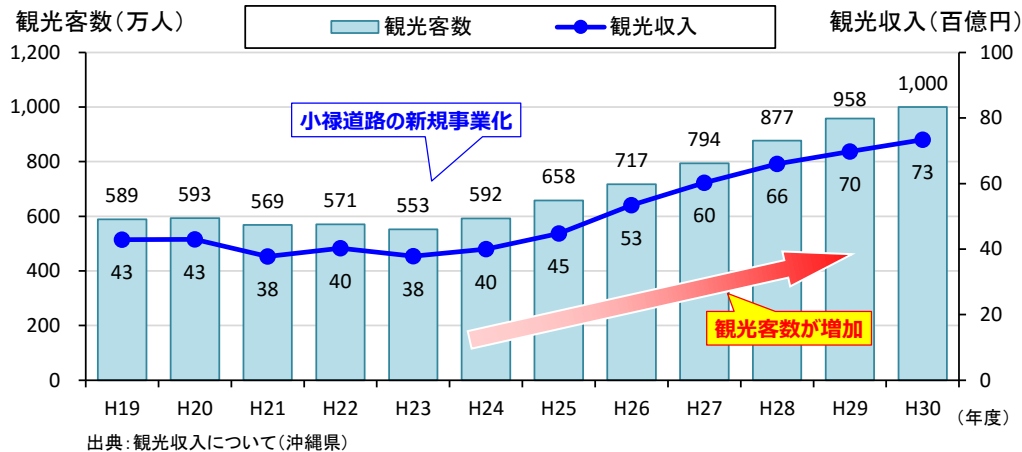
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

④観光の活性化

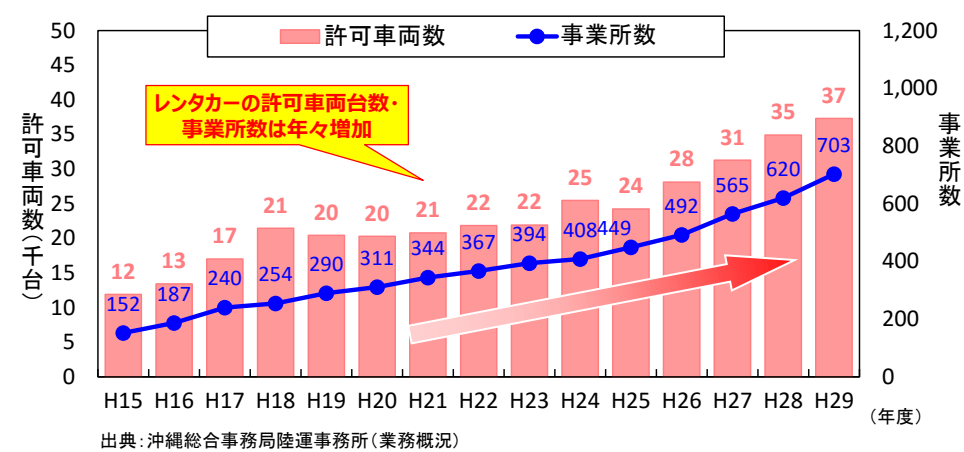
■沖縄県の観光客数やレンタカー許可車両数、及びレンタカー事業所数は年々増加傾向となっており、平成29年度の沖縄県における観光客数は初めて900万人を越え、さらに平成30年度には約1000万人となり、過去最高記録を更新。（図13, 14）

■小禄道路周辺においては、那覇港泊ふ頭整備によるクルーズ船の寄港の増加、さらには那覇空港滑走路増設等により、観光客が増加し、交通量の増加が見込まれる。（図15, 16, 17）

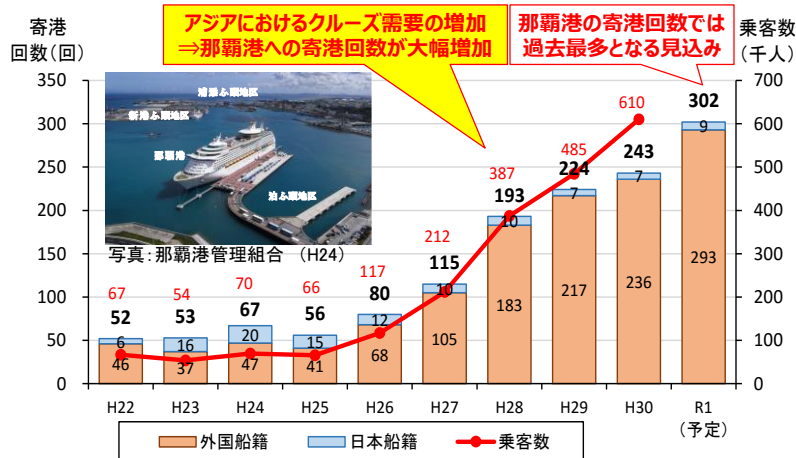
●（図13）沖縄県における観光客数の推移



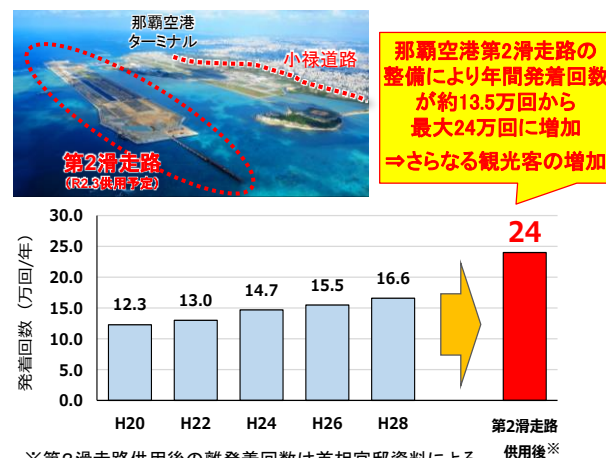
●（図14）レンタカー許可車両数・事業所数の推移



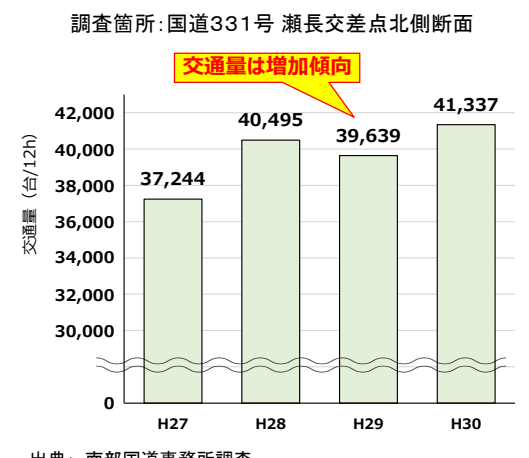
●（図15）那覇港におけるクルーズ船寄港回数の推移



●（図16）那覇空港滑走路増設事業(R23供用予定)



●（図17）国道331号の交通量の推移



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〔中心部における交通混雑緩和〕

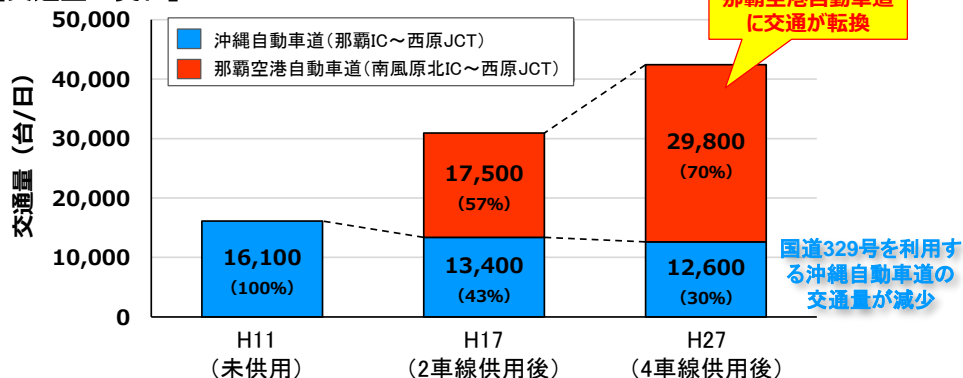
- 豊見城東道路の開通により、沖縄自動車道を利用していた交通が那覇空港自動車道へと転換し、国道329号の交通量が減少。(図18)
- 小禄道路の整備により、那覇中心部南側の外郭環状道路が完成することから、那覇中心部を通過する交通が那覇空港自動車道や西海岸道路に転換し、さらなる那覇中心部の交通渋滞の緩和が期待される。(図19)

●(図18) 豊見城東道路開通による那覇中心部内の交通流動の変化



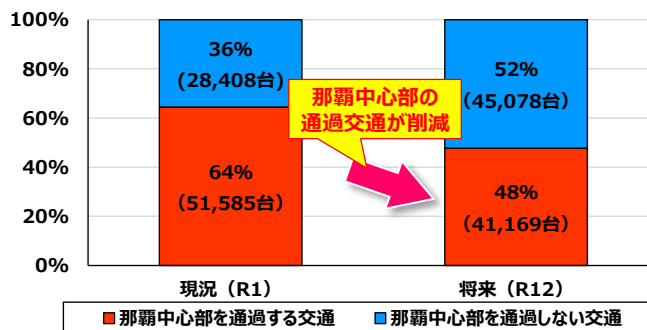
出典：豊見城東道路全線暫定2車線開通前（H20.1.17）・完成4車線開通後（H27.5.20）の実測値（台/12h）より算出

【交通量の変化】

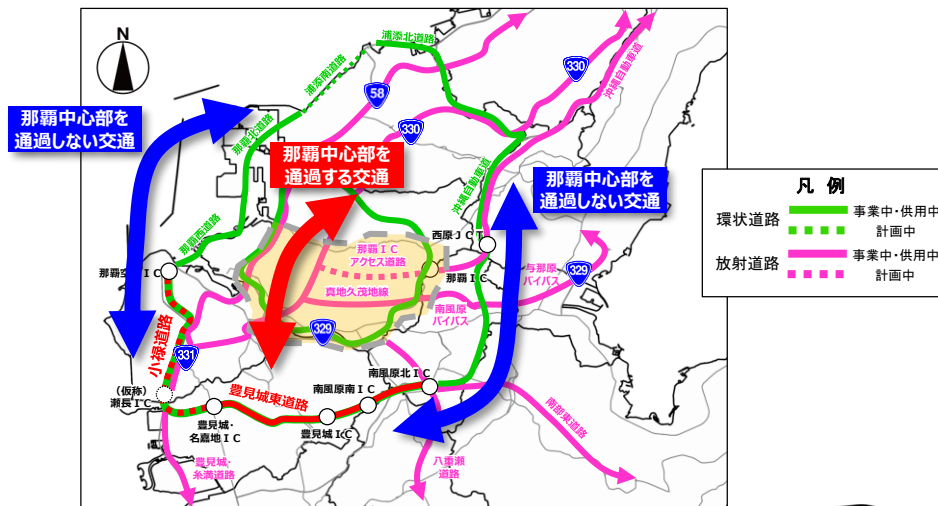


出典：H11・H17：道路交通センサス、H27：全国道路・街路交通情勢調査

●(図19) 小禄道路等の整備による那覇中心部通過交通の利用割合の変化



出典：
 現況(R1)：H22全国道路・街路交通情勢調査ベースH220D表に基づき推計した交通量を用いて算出
 将来(R12)：H22全国道路・街路交通情勢調査ベースR120D表に基づき推計した交通量を用いて算出



＜地域の声＞
 頻繁に渋滞している小禄地域の赤嶺・安次嶺・瀬長を回避することで那覇空港へのアクセス向上に期待しています。また、那覇市内の通過交通が転換することで、市内の渋滞緩和と公共交通の速達性・定時性の向上を期待しています。



那覇市役所

出典：那覇市役所ヒアリング調査 (R1.8)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

②円滑なモビリティの確保〔周辺の交通混雑緩和〕

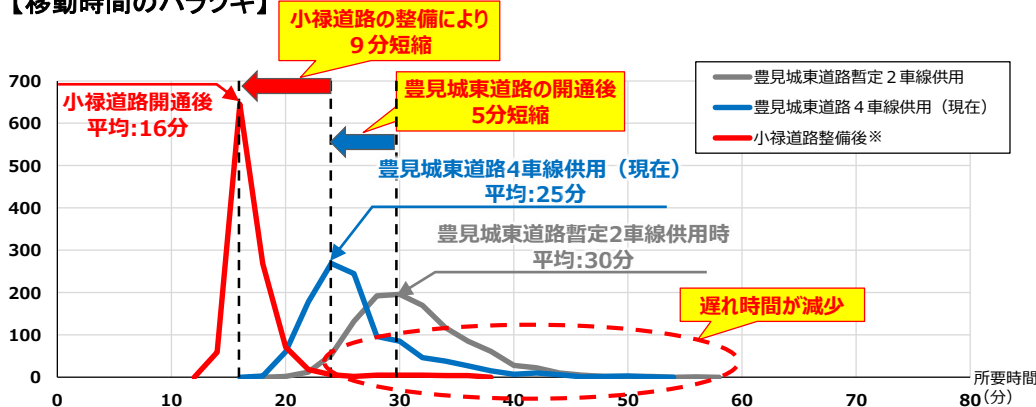
■豊見城東道路の開通により、那覇空港～西原JCT間の速達性・定時性が向上。（図20）

■小禄道路の整備により、那覇空港～西原JCT間のさらなる速達性・定時性の向上、小禄地区の交通容量の確保に伴う渋滞損失時間の削減が期待される。（図20, 21, 22）

●（図20）那覇空港から西原JCTまでの所要時間の変化



【移動時間のバラツキ】

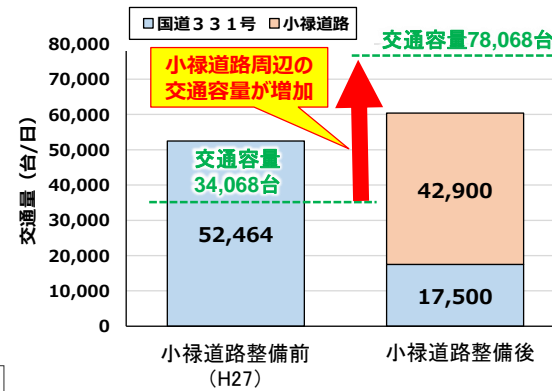


※小禄道路整備後は、豊見城東道路（豊見城IC～南風原南IC間）[H30.9～11]の時間別旅行速度を使用

出典：民間プローブデータ（平日時間別所要時間）

豊見城東道路暫定2車線供用時（H26.9～11、豊見城東道路4車線供用（現在）、小禄道路整備後：H30.9～11）
豊見城東道路供用前は民間プローブデータが存在しないため、分析対象外としている

●（図21）小禄道路に並行する国道331号の交通容量

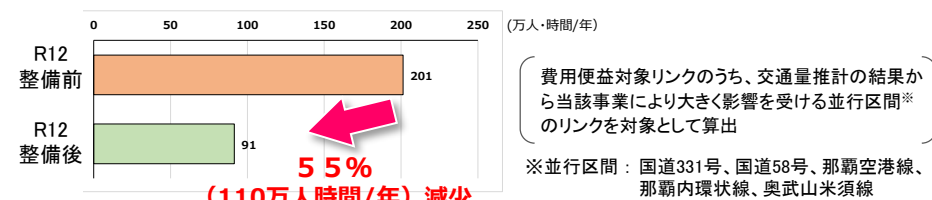


出典：交通量：H27 全国道路・街路交通情勢調査

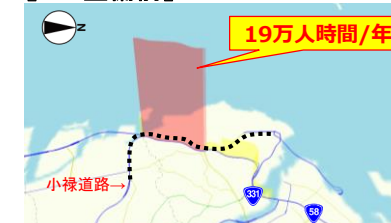
交通容量：H27 全国道路・街路交通情勢調査より算出し、小禄道路の交通容量は第1種3級平地部の1車線あたりの交通容量11,000台/日を使用



●（図22）小禄道路の主な周辺道路における損失時間



【R12整備前】



【R12整備後】



<凡例> 10万人・時間/年未満 10～20万人・時間/年 20万人・時間/年以上

2. 事業の必要性等に関する視点

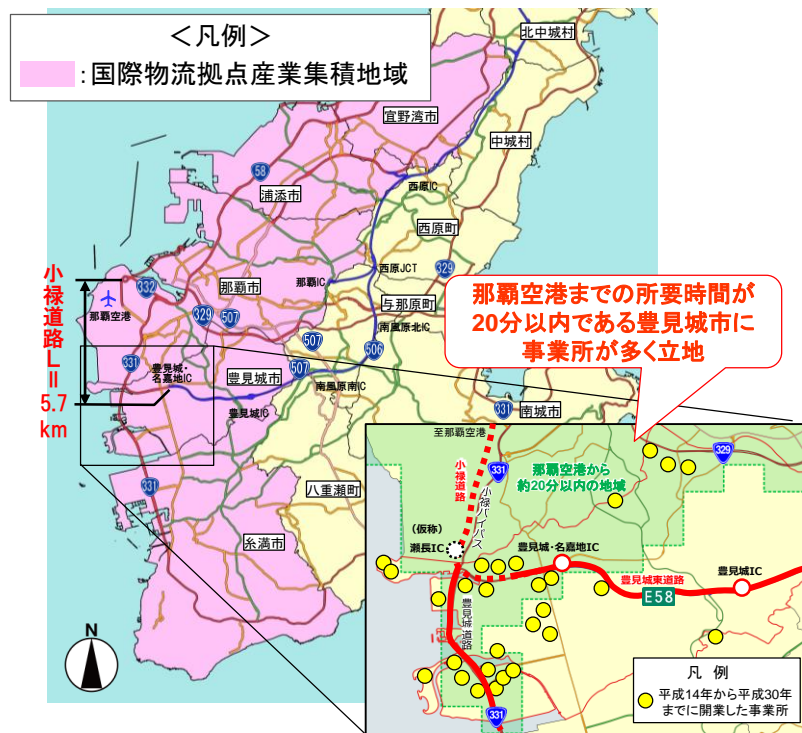
2) 事業の投資効果

③地域活性化[物流効率化の支援]

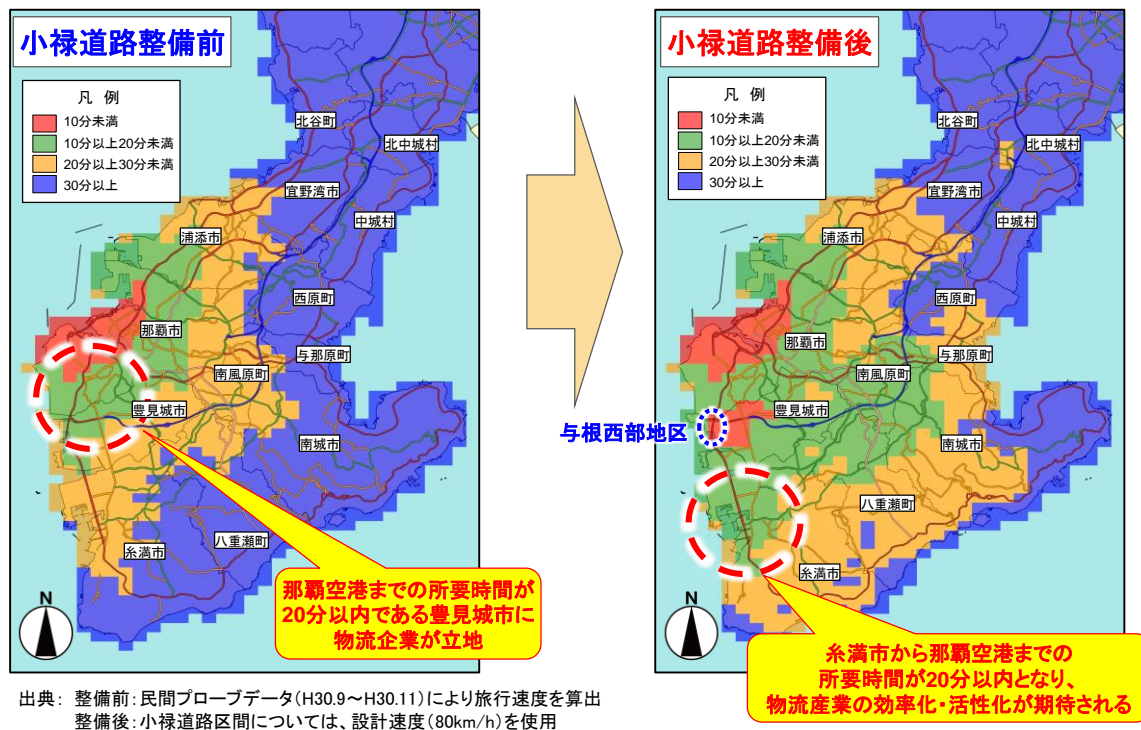
■豊見城東道路の開通により、物流拠点である那覇空港からの所要時間が20分以内の豊見城市に数多くの企業が進出。（図23）

■小禄道路の整備により、那覇空港からの20分圏域が広がることで国際物流拠点産業集積地域内の企業立地の促進や物流産業の効率化・活性化が期待される。（図24）

●(図23)国際物流拠点範囲及び 豊見城市の事業所立地状況



●(図24)那覇空港からの所要時間圏域の変化



＜地域の声＞

豊見城東道路の開通により、沖縄本島中北部へのアクセス性が向上し、様々な企業の進出や定住人口が増加しています。小禄道路の開通で、那覇新都心・浦添市・宜野湾市へのアクセス性が大幅に向上することで、新たな地区計画である与根西部地区への企業進出に期待しています。



豊見城市役所

＜地域の声＞

1日45台のトラックを使用して、航空便のため時間の制約を受ける物品も搬送しています。国道331号の渋滞が酷く、空港まで30分程度の余裕時間を見込んで出発する必要があるため、国道331号がスムーズに通行できることを期待しています。



物流企業

2. 事業の必要性等に関する視点

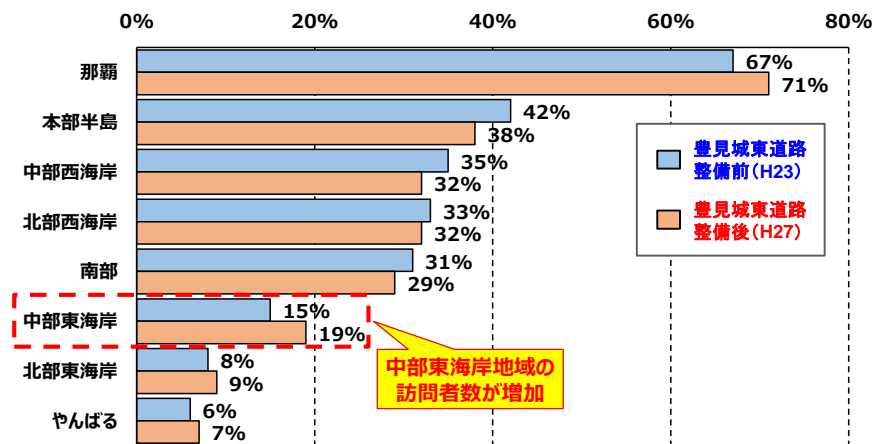
2) 事業の投資効果

④地域活性化[観光産業の支援]

■豊見城東道路の開通により、世界遺産等の魅力ある観光地が点在する中部東海岸地域への訪問観光客が増加。(図25, 26)

■小禄道路の整備により、那覇空港から平和祈念公園等の南部地域に点在する観光地のほとんどが30分圏域となるほか、中部地域にある世界遺産や県内最大のリゾート地である恩納村(北部西海岸地域)が概ね60分圏域となることで、沖縄本島全域に点在している観光地へのアクセス性が向上され、さらなる観光産業への支援が期待される。(図27)

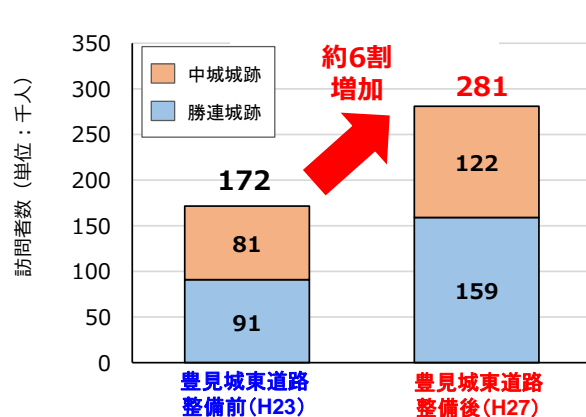
●(図25)観光客の地域別訪問者数



出典: 観光統計実態調査(H23, H27)

中部東海岸地域の訪問者数が増加

●(図26)東海岸の主要観光施設の訪問者数の推移



出典: 観光要覧(H23, 27)

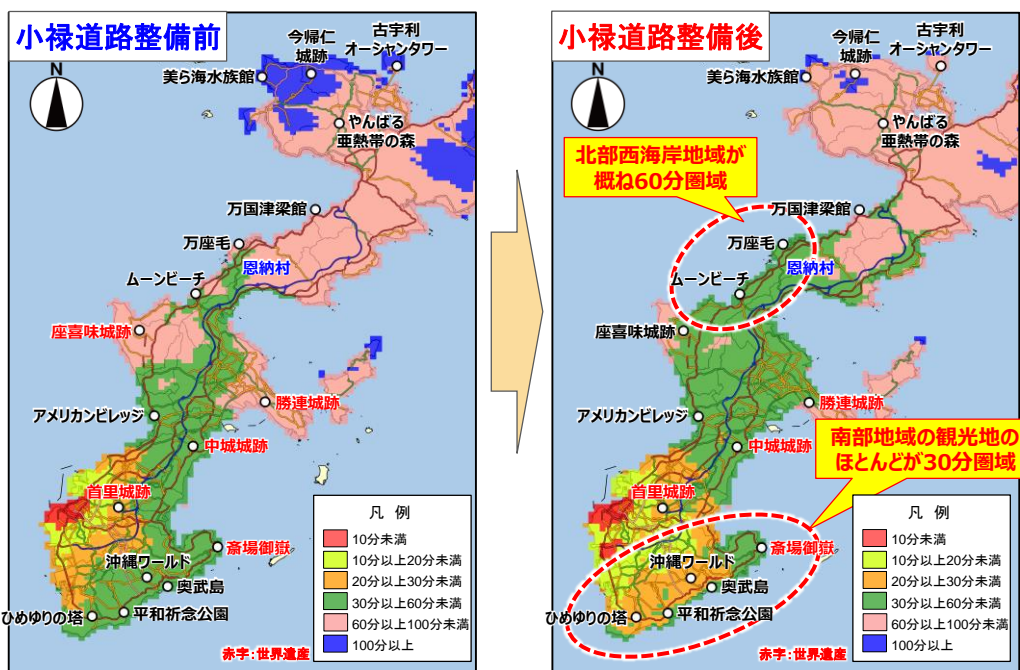


中城城跡



勝連城跡

●(図27)那覇空港から観光地への所要時間圏域



出典: 整備前: 民間プローブデータ(H30.9~H30.11)により旅行速度を算出
整備後: 小禄道路区間については、設計速度(80km/h)を使用



平和祈念公園



沖縄美ら海水族館
(海洋博公園)



万国津梁館



斎場御嶽

写真: 沖縄コンベンションビューロー(特記除く)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑤その他の投資効果

項目		小禄道路	豊見城東道路	小禄道路・豊見城東道路 一体評価
円滑な モビリティの 確保	現道の 渋滞損失 混雑度の 減少	◇渋滞損失時間の減少 約55%減少(国道58号、国道331号、(一)那覇空港線、(一)那覇内環状線、(主)奥武山米須線)※1)2)	◇渋滞損失時間の減少 約48%減少(国道329号、(主)那覇糸満線、県道11号線、県道256号線)※1)3)	◇渋滞損失時間の減少 約60%減少(国道329号、国道331号、国道58号、(一)那覇空港線、(一)那覇内環状線、(主)那覇糸満線、(主)奥武山米須線、県道256号線)※1)4)
	物流効率化 の支援	◇所要時間短縮 豊見城市～那覇空港間の所要時間が約11分(約22分→11分)短縮※5)	◇所要時間短縮 西原JCT～那覇空港の所要時間が約23分(約52分→約29分)短縮※5)6)	◇所要時間短縮 西原JCT～那覇空港の所要時間が約37分(約52分→約15分)短縮※5)6)
	地域活性化	◇所要時間短縮、定時性の向上 那覇空港～豊見城・名嘉地ICの所要時間が約8分～約31分→約4分～約7分に短縮※7)	◇所要時間短縮、定時性の向上 那覇空港～海洋博記念公園(美ら海水族館)の所要時間が約24分(約128分→約104分)短縮※5)6)	◇所要時間短縮、定時性の向上 那覇空港～海洋博記念公園(美ら海水族館)の所要時間が約37分(約128分→約91分)短縮※5)6)
	地域環境の 保全	◇CO ₂ 排出削減量 ・5,730t-CO ₂ /年(沖縄県) ・128.8万t-CO ₂ /年→128.2万t-CO ₂ /年	◇CO ₂ 排出削減量 ・3,494t-CO ₂ /年(沖縄県) ・128.6万t-CO ₂ /年→128.2万t-CO ₂ /年	◇CO ₂ 排出削減量 ・9,829t-CO ₂ /年(沖縄県) ・129.2万t-CO ₂ /年→128.2t-CO ₂ /年
	NO _x 排出量の 削減	◇NO _x 排出削減量 ・28.79t-NO _x /年(現道区間) ・54.44t-NO _x /年→25.65t-NO _x /年	◇NO _x 排出削減量 ・18.50t-NO _x /年(現道区間) ・44.36t-NO _x /年→25.86t-NO _x /年	◇NO _x 排出削減量 ・56.00t-NO _x /年(現道区間) ・107.51t-NO _x /年→51.51t-NO _x /年
	SPM 排出量の 削減	◇SPM排出削減量 ・0.81t-SPM/年(現道区間) ・2.05t-SPM/年→1.24t-SPM/年	◇SPM排出削減量 ・0.90t-SPM/年(現道区間) ・2.22t-SPM/年→1.32t-SPM/年	◇SPM排出削減量 ・2.07t-SPM/年(現道区間) ・4.63t-SPM/年→2.56t-SPM/年

※1) H42未整備時(without)、H42整備時(with)の数値の差
※2) 費用便益対象リンクのうち、交通量推計の結果から当該事業により大きく影響を受ける国道58号、国道331号、(一)那覇空港線、(一)那覇内環状線、(主)奥武山米須線のリンクを対象として算出
※3) 費用便益対象リンクのうち、交通量推計の結果から当該事業により大きく影響を受ける国道329号、(主)那覇糸満線、県道11号線、県道256号線のリンクを対象として算出
※4) 費用便益対象リンクのうち、交通量推計の結果から当該事業により大きく影響を受ける国道329号、国道331号、国道58号、(一)那覇空港線、(一)那覇内環状線、(主)那覇糸満線、(主)奥武山米須線、県道11号線、県道256号線のリンクを対象として算出
※5) 現況路線は民間プローブデータ(H30.9-11)、小禄道路(完成供用後)は設計速度(80km/h)を用いて算出
※6) 豊見城東道路に並行する一般現道(国道332号、国道58号、国道507号、)はH11年道路交通センサス平日混雑時旅行速度、現況路線は民間プローブデータ(H30.9-11)を用いて算出
※7) 現況路線は民間プローブデータ(H30.9-11)、小禄道路(完成供用後)区間は設計速度(80km/h)を用いて算出

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑥事業費の見直し

事業費について

小禄道路 全体事業費 620億円 ⇒ 970億円

■事業費増の内訳

項目		増工金額
土質条件の変更に伴うもの	詳細な地質調査に伴う、橋梁基礎杭長の見直し	220億円
	詳細な地質調査に伴う、道路構造の見直し	
	詳細な地質調査に伴う、残土処理方法の変更	
土地単価の高騰によるもの	土地単価の高騰により、事業用地取得のための用地費の増。補償内容の見直し	125億円
要領改訂によるもの	「磁気探査実施要領(案)」(H24.10)の改訂に伴う見直し	5億円
上記合計		350億円

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑥事業費の見直し

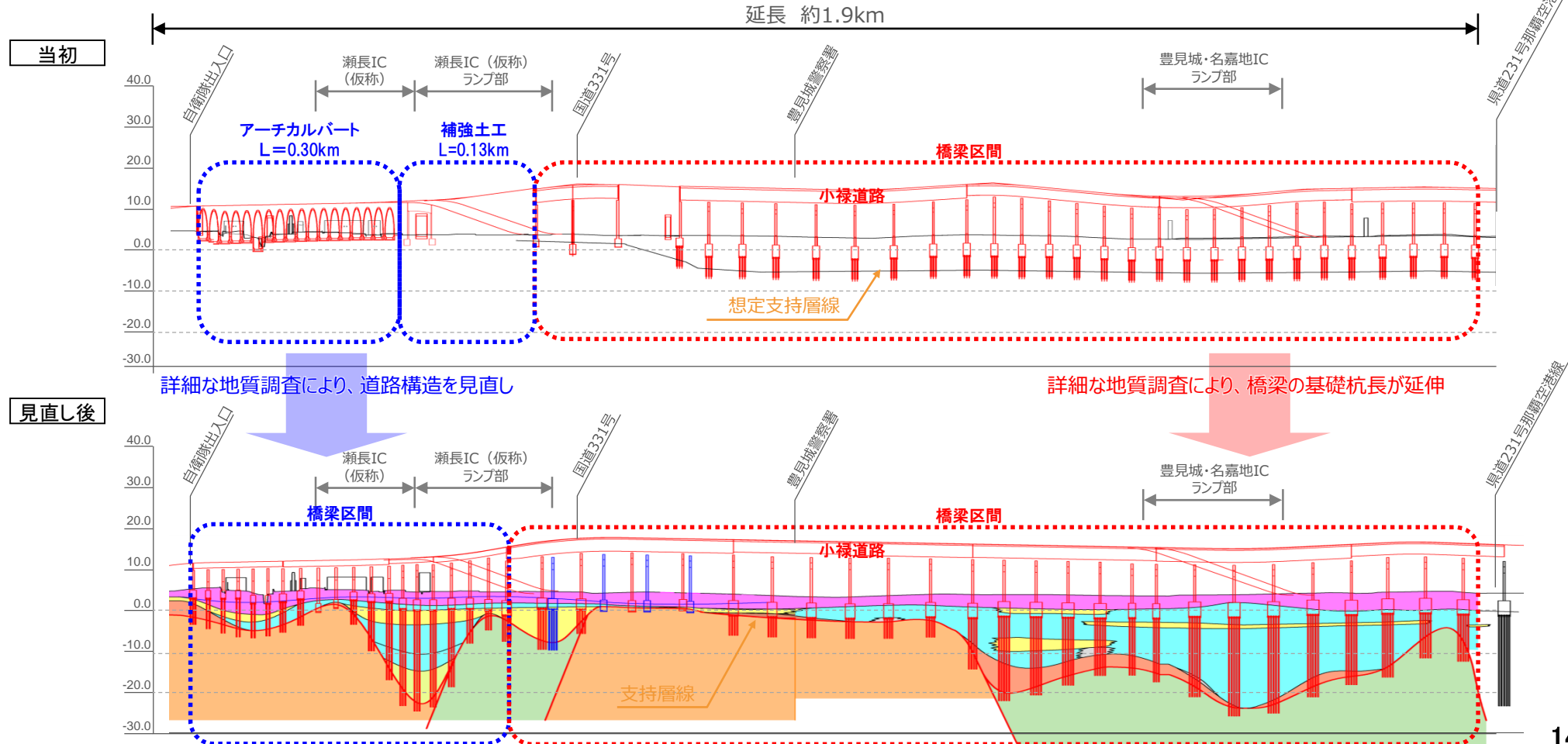
事業費について

土質条件の変更に伴うもの

○詳細な地質調査により、橋梁の基礎杭長及び道路構造の見直し

■小禄道路の橋梁側面図(自衛隊出入口～豊見城・名嘉地IC)

位置図



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑥事業費の見直し

事業費について

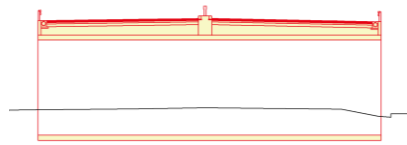
位置図



○詳細な地質調査に伴い明らかとなった深い支持層へ対応できる道路構造の見直し
(アーチカルバート ⇒ 橋梁形式による杭基礎)

<当初:アーチカルバート>

<本線>



推定支持層線

推定支持層線: 既往文献より推定

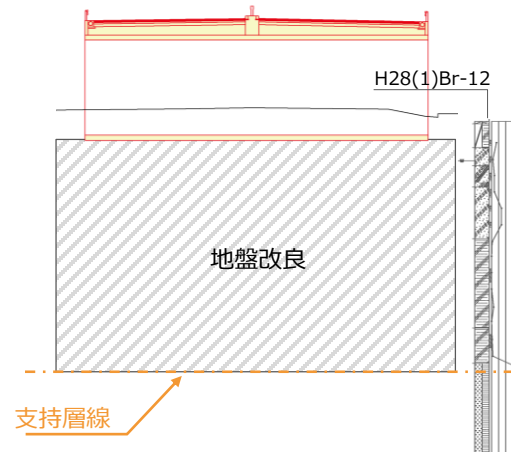


アーチカルバート (イメージ写真)

<見直し後>

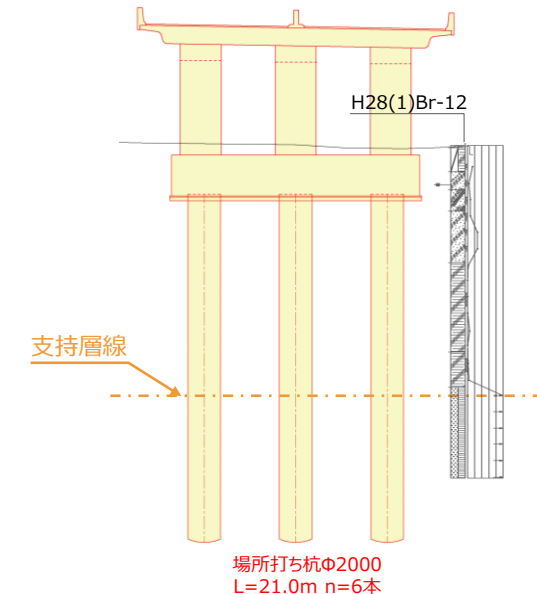
■従来工法(アーチカルバート+地盤改良)

<本線>



■工法見直し後(橋梁+杭基礎)

<本線>



支持層が深いため、置換工や土質改良では施工が困難なうえ、コストも増大するため、橋梁形式による杭基礎構造に変更

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑥事業費の見直し

事業費について

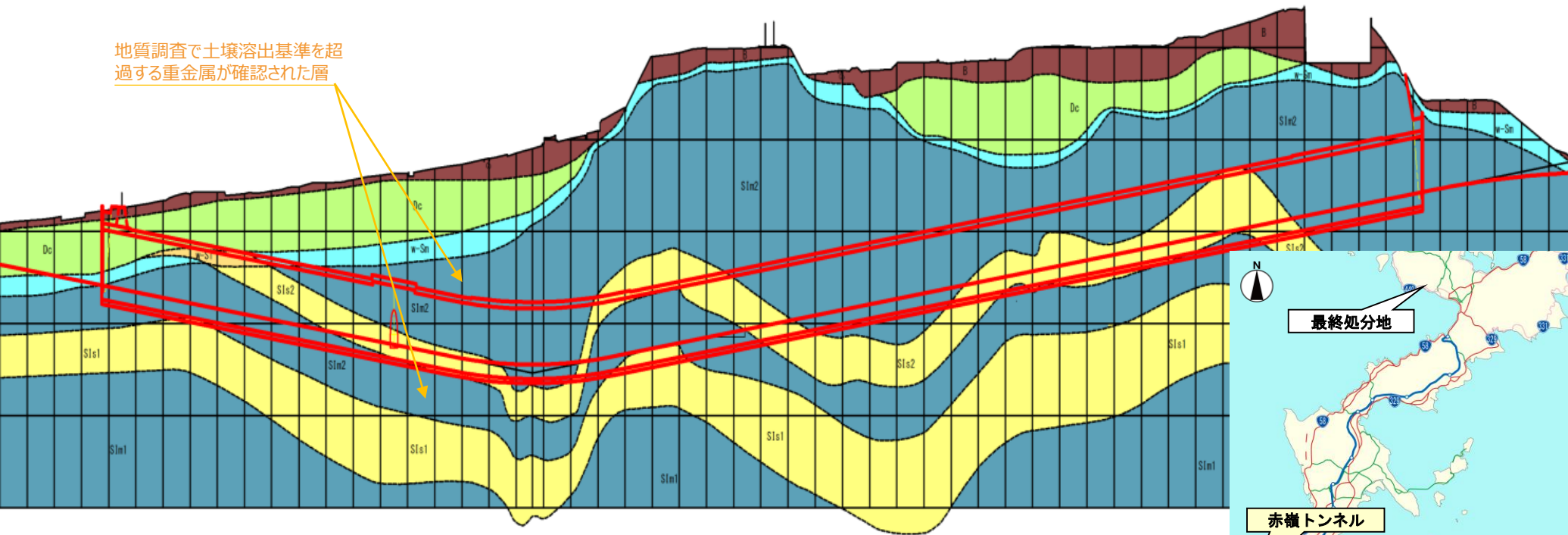
○重金属(トンネル掘削残土処分)への対応
(近隣での流用を想定 ⇒ 最終処分場(北部地域)までの運搬・処分費)

位置図

対象箇所
L=1.82km
(※上下線)



地質調査で土壌溶出基準を超過する重金属が確認された層



近隣での流用



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

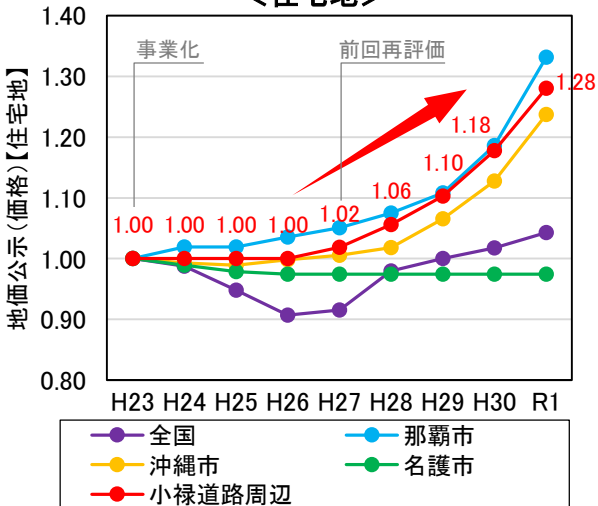
⑥事業費の見直し

事業費について

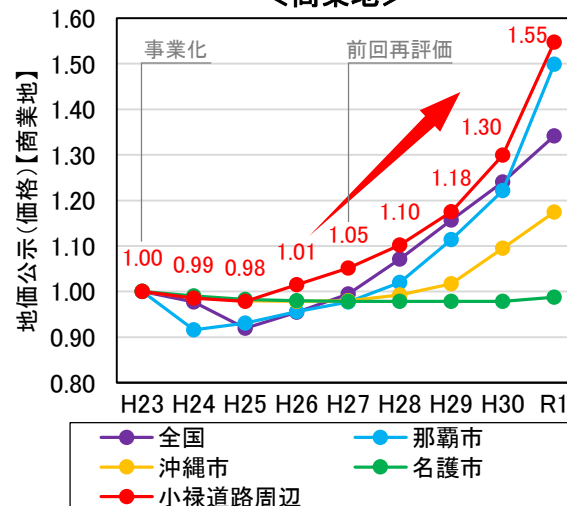
土地単価の高騰によるもの

■地価公示価格の推移(H23=1.00)

＜住宅地＞



＜商業地＞



H23事業化後小禄道路周辺の地価公示価格が上昇

出典)地価公示(国土交通省)

■用地買取単価

事業化時

買取単価 約11.4万円/m²
区分地上権平均単価 約4.8万円/m²

約1.5倍上昇

買取時

買取単価 約16.3万円/m²
区分地上権平均単価 約9.8万円/m²

位置図



■小禄道路周辺の用途地域



出典)沖縄地図情報システム(都市計画総括図(用途地域))【R1.8時点】

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑥事業費の見直し

要領改訂によるもの

「磁気探査実施要領(案)」(H24.10)の改訂に伴う磁気探査費の増

磁気探査実施要領の改訂により、5インチ砲弾探査を対象とした探査の孔数および探査延長が増加した。その他に橋梁下部工などの仮設土留めや、新たな土捨場整備に伴う磁気探査の変更が生じた。

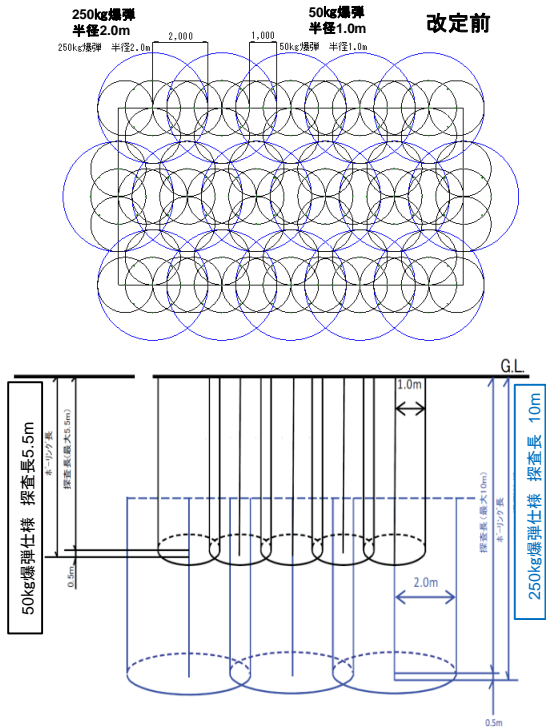
【磁気探査実施要領(案)改定H24.10に伴う5インチ砲弾探査の追加】

鉛直探査

(1) 計画準備

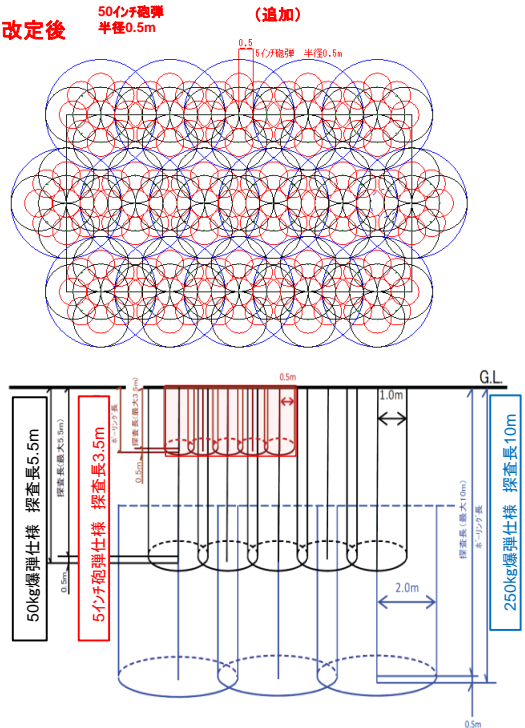
1) 業務計画書を作成する。作成にあたっては、次の点を考慮する。

- ① 想定した不発弾の大きさにより探査可能範囲や貫入深度が異なる。想定した不発弾に対する探査有効範囲を考慮し、探査区域を隙間なく、無駄なく探査できるように探査孔の配置を行う。想定した不発弾に対する探査有効範囲は次のとおりとする。



※追加項目(探査孔数及び探査延長の増加)

- ・ 5インチ砲弾仕様：探査有効範囲 半径 0.5m
- ・ 50 k g 爆弾仕様：探査有効範囲 半径 1.0m
- ・ 250 k g 爆弾仕様：探査有効範囲 半径 2.0m



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑦費用便益分析

■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和12年度の交通量を、小禄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)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件(小禄道路)

[参考: 前回再評価(H27)]

・基準年次	: 令和元年度	←	平成27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22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12年度	←	令和12年度
・計画交通量	: 35,800台/日	←	36,800台/日
・事業費	: 約970億円	←	約620億円
・総便益(B)	: 約1,167億円	←	約986億円
・総費用(C)	: 約901億円	←	約519億円
・費用便益比	: 1.3	←	1.9

■計算条件(豊見城東道路)※

[参考: 前回再評価※(H25)]

・基準年次	: 令和元年度	←	平成25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22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12年度	←	令和12年度
・計画交通量	: 28,200台/日	←	38,200台/日
・事業費	: 約1,230億円	←	約1,230億円
・総便益(B)	: 約2,672億円	←	約2,495億円
・総費用(C)	: 約2,135億円	←	約1,624億円
・費用便益比	: 1.3	←	1.5

※直近評価(H28): 効率化審議

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

⑦費用便益分析

費用便益分析

項目	小祿道路			豊見城東道路			小祿道路・豊見城東道路 一体評価	
	前回評価 (H27)	事業全体 (今回)	残事業 (今回)	前回評価 (H25)	事業全体 (今回)	残事業 (今回)	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額)※1)	519億円※2)	901億円※2)	444億円※2)	1,624億円※2)	2,135億円※2)	61億円※2)	3,089億円※2)	505億円※2)
事業費(億円)	499億円	874億円	417億円	1,578億円	2,082億円	59億円	2,992億円	477億円
維持管理費(億円)	21億円	26億円	26億円	46億円	53億円	1.8億円	97億円	29億円
便益額(B)(現在価値換算額)※1)	986億円※2)	1,167億円※2)	1,167億円※2)	2,495億円※2)	2,672億円※2)	200億円※2)	4,233億円※2)	1,167億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	714億円	947億円	947億円	2,031億円	2,269億円	168億円	3,584億円	947億円
走行経費減少便益(億円)	151億円	157億円	157億円	287億円	294億円	22億円	469億円	157億円
交通事故減少便益(億円)	121億円	63億円	63億円	177億円	109億円	10億円	180億円	63億円
費用便益比(B/C)	1.9	1.3	2.6	1.5	1.3	3.3	1.4	2.3

費用便益比の算出条件

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」
(H30.2:国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次：令和元年度

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(H22全国道路・街路交通情勢調査ベースR12OD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、令和元年度の価値に換算
(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(H30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

※便益の算定については、「将来交通需要推計手法の改善について【中間とりまとめ】」に示された第二段階の改善を反映している。

1) 事業の進捗状況

■小祿道路の現在の用地進捗率は約94%及び事業進捗率は約54%、豊見城東道路の現在の用地進捗率は約99%及び事業進捗率は約94%となっており、引き続き全線開通に向けて、鋭意事業進捗を図る。

■事業の経緯

年次	小祿道路	豊見城東道路
平成 2年度		都市計画決定
平成 3年度		事業化
平成 5年度		用地着手
平成 9年度		工事着手
平成15年度		豊見城IC～南風原南IC (L=3.5km) 暫定開通
平成19年度		全線暫定開通(L=6.2km)
平成21年度	都市計画決定	
平成22年度		豊見城・名嘉地ICロングラン プ開通
平成23年度	事業化	
平成25年度	用地着手	豊見城IC～南風原南IC (L=3.5km) 完成開通
平成26年度	工事着手	全線4車線開通(L=6.2km)

■位置図及び事業の進捗状況写真



■事業の進捗率

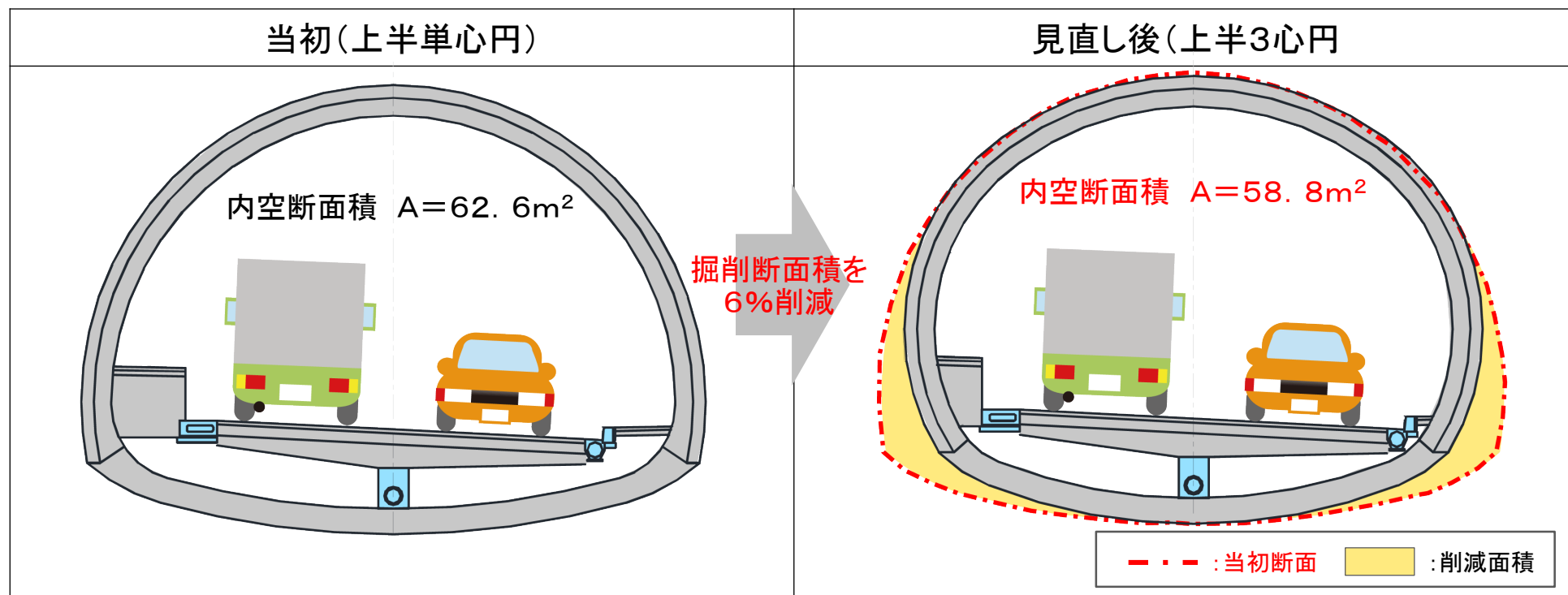
	小禄道路	豊見城東道路
事業費	620億円	1,230億円
事業進捗率	約54%	約94%
用地取得率	約94%	約99%

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

小禄道路については、国道331号及び那覇中心部の交通渋滞の緩和、地域の活性化等を目的に、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る。

小禄道路は、約350億円の事業費増となるが、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。

■トンネル断面形状の見直し(約1億円)



5. 対応方針（原案）

1. 事業の必要性

- 那覇西道路、豊見城東道路、豊見城・糸満道路が全線4車線開通している中で、小禄道路区間がミッシングリンクとなっており、那覇市南西部及びその周辺の国道331号等をはじめとする幹線道路では、交通渋滞が慢性化。[P.4] ⇒ **交通需要の増加**
- 宜野湾市から糸満市までが「国際物流拠点産業集積地域」に指定され、東アジアの中心に位置する沖縄の地理的特性を踏まえ、那覇空港の新貨物ターミナル開業等の拡張による取扱貨物量の増加を受け、大型車交通量が増加。[P.5] ⇒ **物流の増加**
- 南部地域では、「豊崎タウン」・「しおぎきタウン」をはじめとするまちづくりとともに、様々な施設の立地が進展し、豊見城市の人口伸び率は全国及び沖縄県平均をはるかに上回るペースで増加。[P.6] ⇒ **周辺のまちづくりの進展**
- 沖縄県の観光客数やレンタカー許可車両数、及びレンタカー事業所数は年々増加傾向となっており、交通量が増加。[P.7] ⇒ **観光需要の増加**

2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保 [P.8、P.9]
 - ⇒那覇中心部を通過する交通が那覇空港自動車道や西海岸道路へ**約10,400台転換**し、那覇中心部を通過する交通の減【51,585台/日→41,169台/日】
 - ⇒周辺の主な周辺道路の損失時間が**約55%削減**【201万人時間/年→91万人時間/年】
- 地域活性化 [P.10、P.11]
 - ⇒那覇空港からの所要時間20分圏域が広がり、物流産業の効率化を支援
 - ⇒那覇空港から南部地域の観光地のほとんどが30分圏域となるほか、北部西海岸地域の恩納村が概ね60分圏域となることで、沖縄本島全域に点在する観光地へ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。
- ◎費用便益比(B/C) = **1.4（事業全体）、2.3（残事業）**
【小禄道路】**1.3（事業全体）、2.6（残事業）** 【豊見城東道路】**1.3（事業全体）、3.3（残事業）**

3. 事業の進捗と見込み

- 小禄道路の用地進捗率は約94%、事業進捗率は約54%。
- 豊見城東道路の用地進捗率は約99%、事業進捗率は約94%。
- 早期開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。



○対応方針（原案）：**「事業継続」**