

資料 4-④

令和 2 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

【事後評価事業】

○一般国道 331 号 豊見城道路・糸満道路

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道331号線
豊見城道路・糸満道路
事後評価資料(案)

2020年 12月 8日
沖縄総合事務局開発建設部

目 次

1. 事業の目的と概要	.....	1
1)事業概要	.....	1
2)上位計画	.....	2
2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化	.....	3
3. 事業の効果の発現状況	.....	4
1)渋滞緩和	.....	4
2)アクセス性向上・混雑緩和	.....	5
3)地域の活性化	.....	6
【参考】社会経済情勢の変化	.....	7
1)人口等	.....	7
2)物流	.....	8
3)観光	.....	9
4. 今後の事業評価の必要性等	.....	10

1.事業の目的と概要 1) 事業概要

事業目的

- ①国道331号渋滞緩和
- ②那覇港・那覇空港へのアクセス向上
- ③那覇都市圏の交通混雑の緩和

計画概要

道路	豊見城道路	糸満道路
事業区間	自)豊見城市瀬長 至)糸満市西崎	自)糸満市西崎 至)糸満市真栄里
延長	4.0km	3.4km
道路規格	第4種1級	第4種1級
設計速度	60km/h	60km/h
車線数	4車線	4車線
交通量 (H29.9実測値)	37,300台/日	21,900台/日
事業費	405億円	505億円

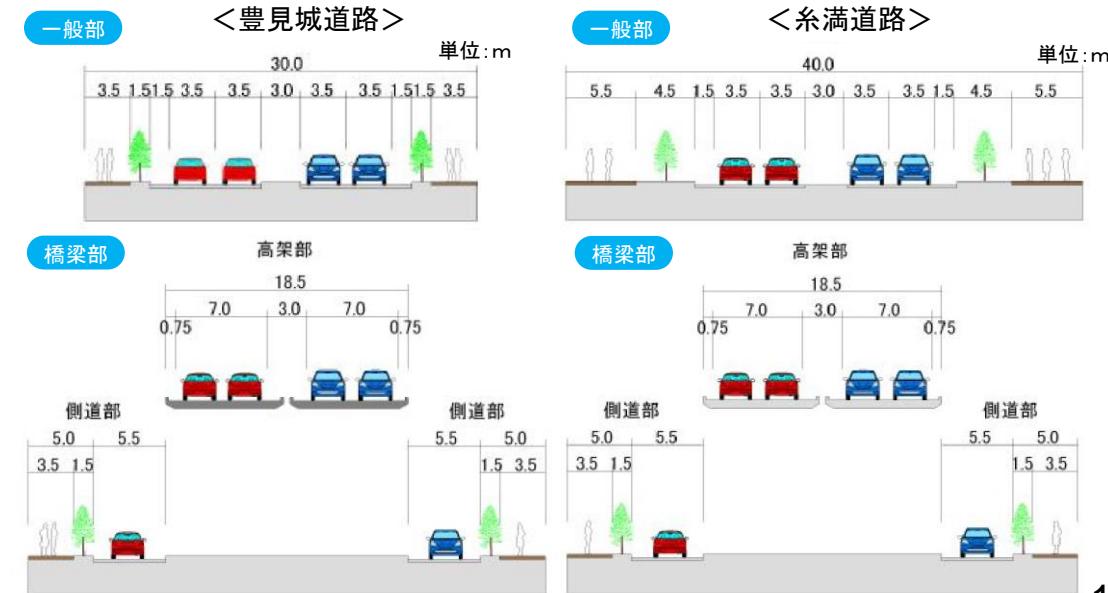
事業経緯

年次	豊見城道路	糸満道路
平成元年度	事業化	—
平成2年度	—	事業化
平成6年度	地域高規格道路の指定(沖縄西海岸道路)	
平成10年度	都市計画決定、用地着手	
平成12年度	—	工事着手
平成13年度	工事着手	—
平成18年度	全線2車線暫定開通	—
平成23年度	—	全線2車線暫定開通
平成27年度	全線4車線完成開通	—
平成28年度	—	全線4車線完成開通

位置図



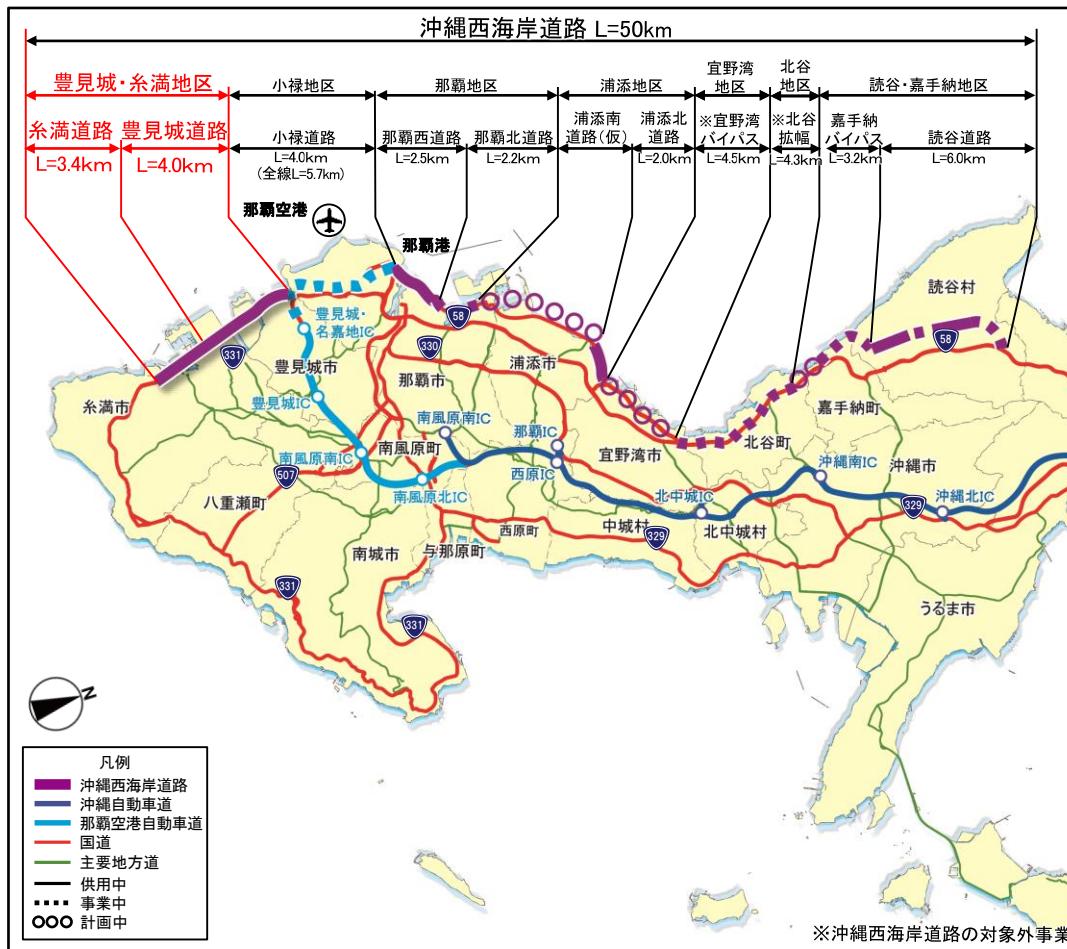
標準断面図



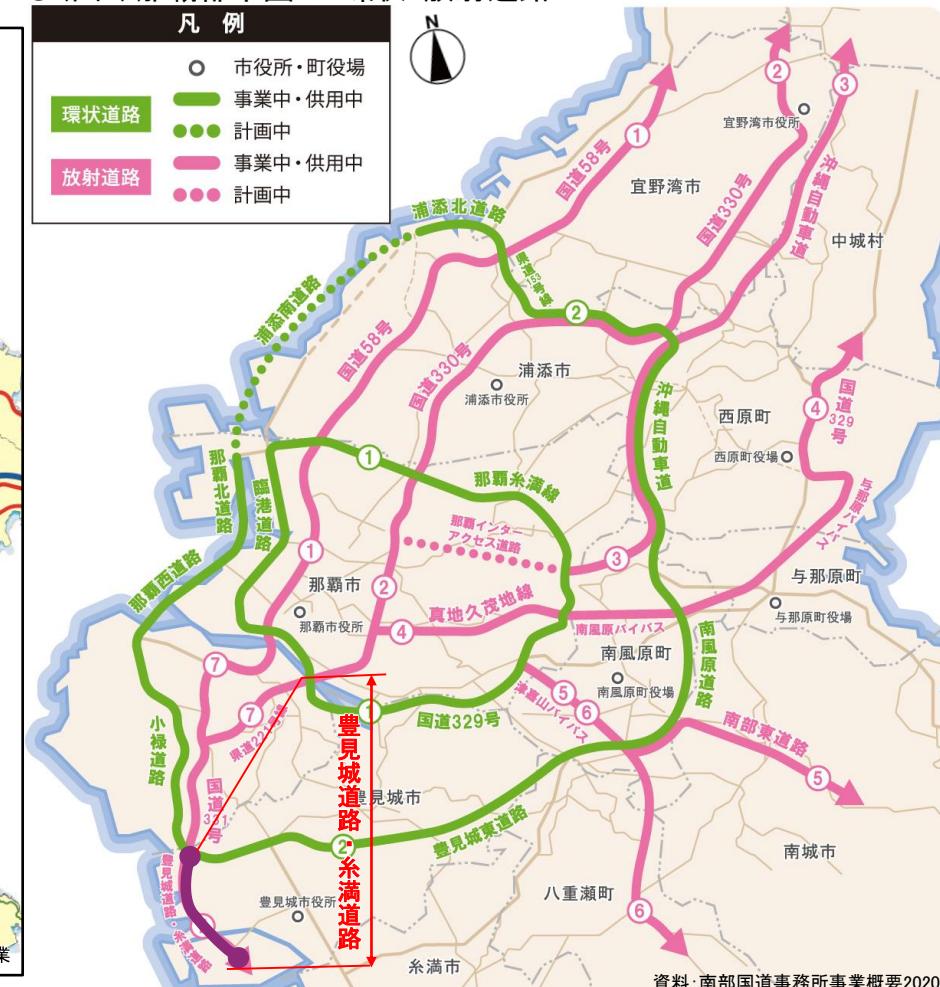
1.事業の目的と概要 2) 上位計画

- 沖縄西海岸道路は国道58号、国道331号等の交通混雑の緩和、交通事故の抑制、観光支援、並びに物流の効率化等を目標とした読谷村から糸満市に至る総延長約50kmの地域高規格道路である。(図1)
- 豊見城道路・糸満道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上に資するとともに、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された、2環状7放射道路として都市部において交通渋滞緩和等に寄与するものである。(図2)

●(図1) 沖縄西海岸道路



●(図2) 那覇都市圏の2環状7放射道路



2.費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

前回評価時と開通後の比較

	前回再評価時 (平成25年度)		今回評価時 (令和2年度)		変化及びその原因
	豊見城道路	糸満道路	豊見城道路	糸満道路	
道路構造等	第4種1級	第4種1級	第4種1級	第4種1級	○変化なし
総事業費	405億円	505億円	405億円	505億円	○変化なし
交通量	36,900台/日 (R12将来推計値)	21,900台/日 (R12将来推計値)	37,300台/日 (H29実測値)	21,900台/日 (H29実測値)	○開通後のため交通量は推計値から実測値に変更
事業期間	平成元年度 ～ 平成27年度	平成2年度 ～ 平成28年度	平成元年度 ～ 平成27年度	平成2年度 ～ 平成28年度	○変化なし
総費用 (C)	512億円	617億円	688億円	837億円	○基準年の変更(H25→R2)、割戻し率の影響で過去の費用ほど現在価値が大きくなるため
総便益 (B)	1,867億円	946億円	2,339億円	1,268億円	○基準年の変更(H25→R2)、割戻し率の影響で遠い過去の便益ほど現在価値が大きくなるため
費用対効果 (B/C)	3.6	1.5	3.4	1.5	○総費用及び総便益が変化したため

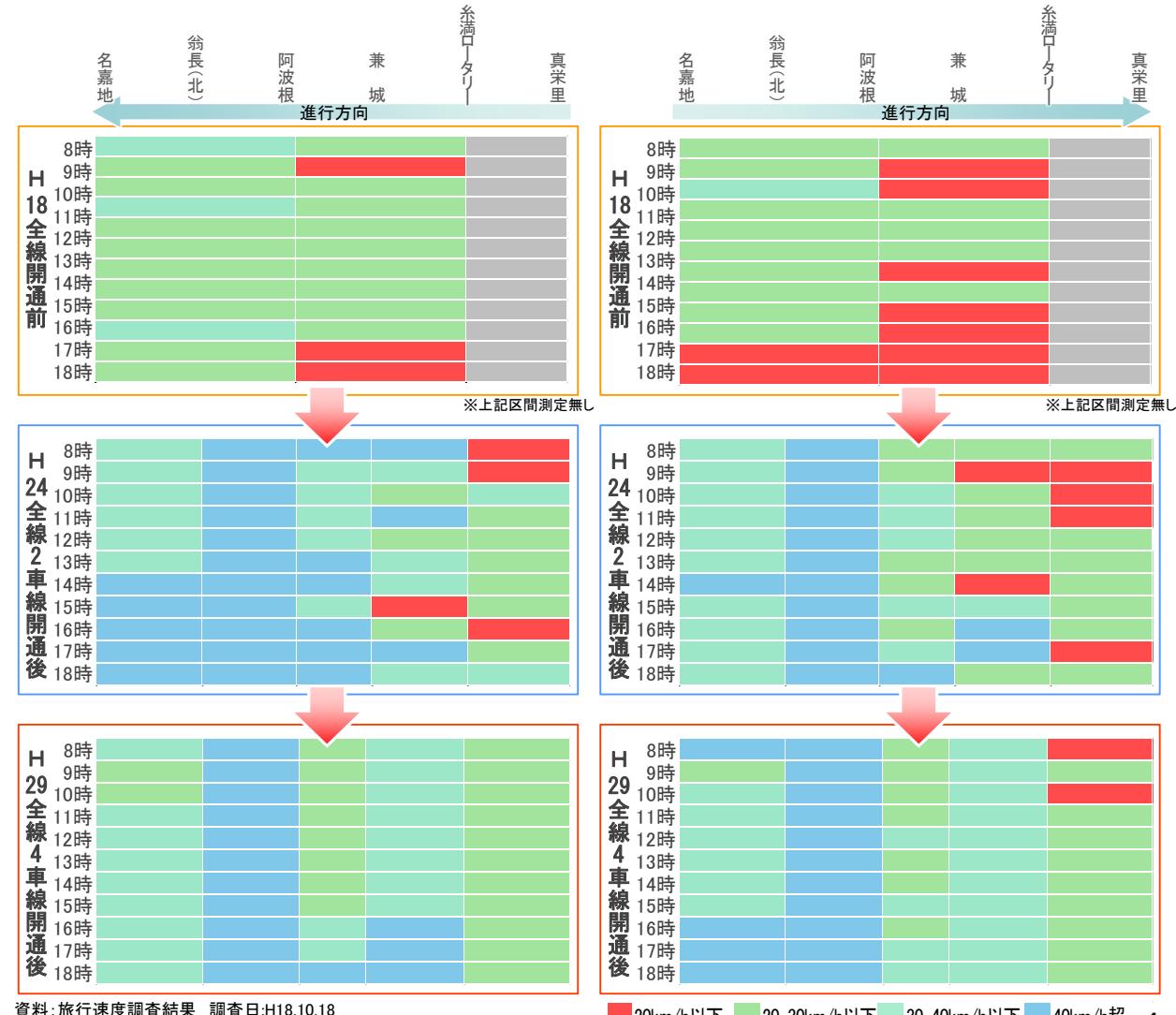
3.事業の効果の発現状況 1) 渋滞緩和

- 豊見城道路・糸満道路の全線開通(4車線)により、旧国道上の兼城交差点での渋滞長が減少した。(図3)
- 旅行速度は、開通前に比べ渋滞判断基準の20km/h以下となる時間帯が減少した。(図4)
- 豊見城道路・糸満道路の整備が、渋滞緩和に寄与している。

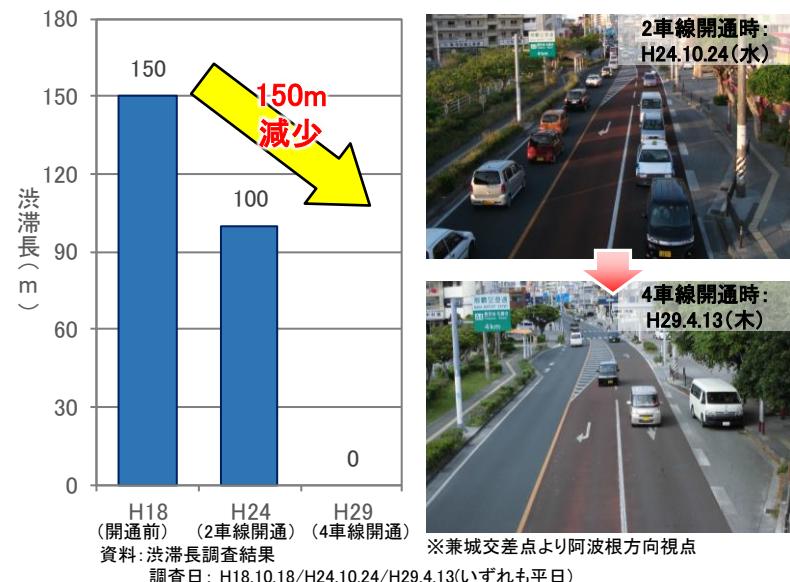
●調査位置図



●(図4) 旧国道旅行速度比較



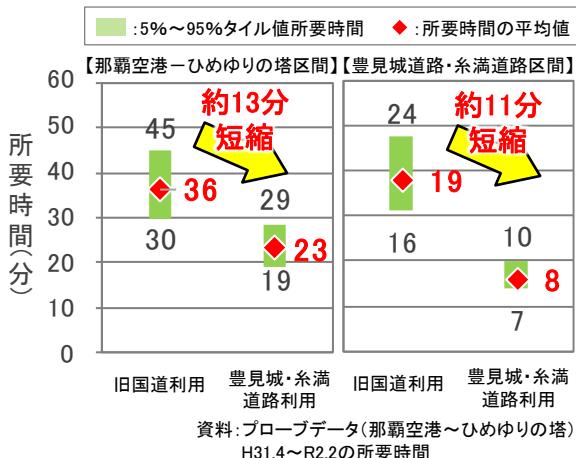
●(図3) 旧国道331号(兼城交差点)の渋滞長



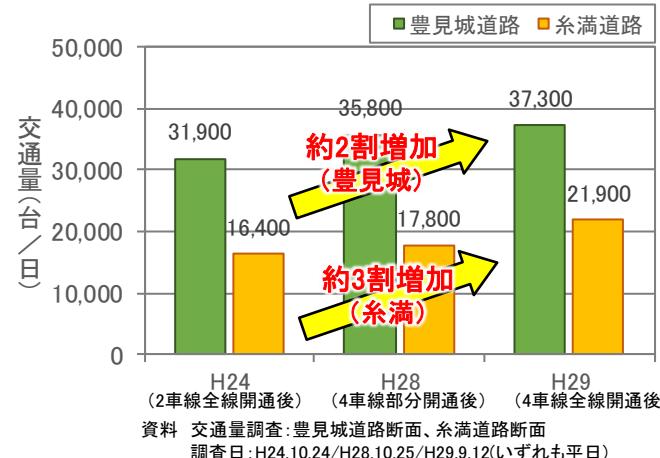
3.事業の効果の発現状況 2) アクセス性向上・混雑緩和

- 豊見城道路・糸満道路を経由することで、那覇空港～ひめゆりの塔区間の所要時間が約13分短縮(36分→23分)し、那覇港・那覇空港へのアクセス性が向上している。(図5)
- 所要時間が短縮される豊見城道路・糸満道路の利用が高まることで、那覇都市圏への観光周遊の利便性向上や観光地の滞在時間の延長に繋がり、交通混雑の緩和にも寄与する。また、交通事故件数も減少し安全性も向上している。(図6,7)

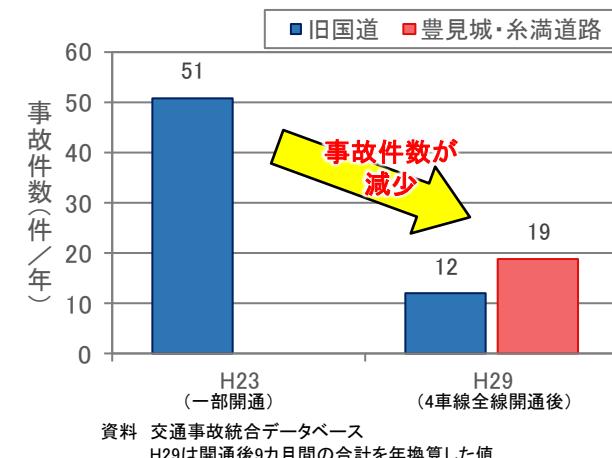
●(図5) 所要時間変化・定時性の向上



●(図6) 交通量の変化(豊見城道路・糸満道路)



●(図7) 交通事故件数の変化



●(図8) 経路図

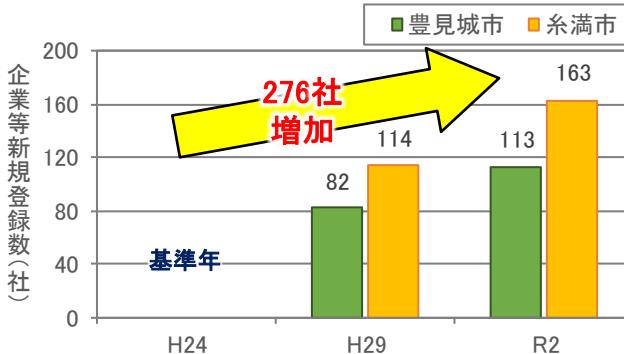


3.事業の効果の発現状況 3) 地域の活性化

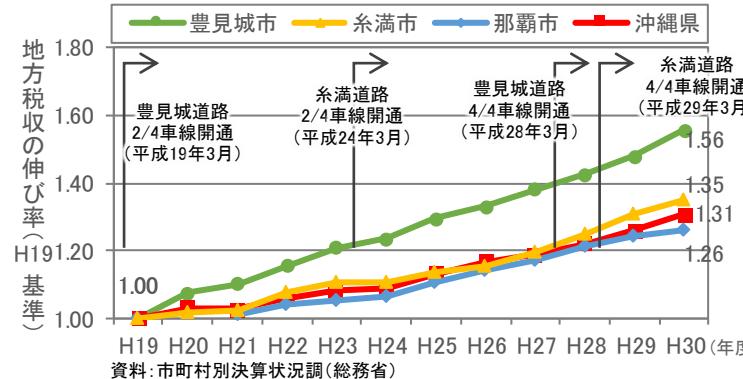
■沿線地域のアクセス性向上により、沿線の埋立地である豊崎、西崎、潮崎地区では、民間企業等が進出・開業する等、民需が拡大し、日常生活の利便性も向上している。(図9)

■糸満市・豊見市の、地方税収が沖縄県を上回る増加率を示す等、地域の活性化に寄与している。(図10)

●(図9)周辺施設数の変化



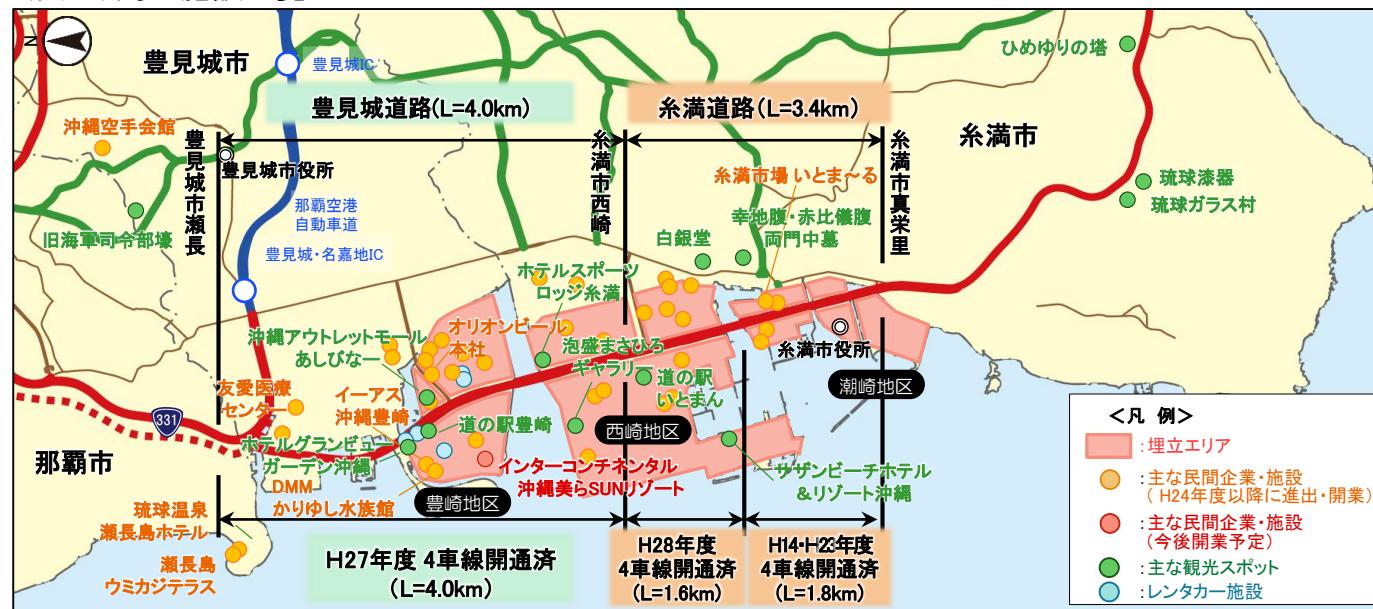
●(図10)地方税収の変化(豊見城市・糸満市)



●(図11)豊見城道路・糸満道路沿線の様子



●(図12)周辺施設一覧



【参考】社会経済情勢の変化 1) 人口等

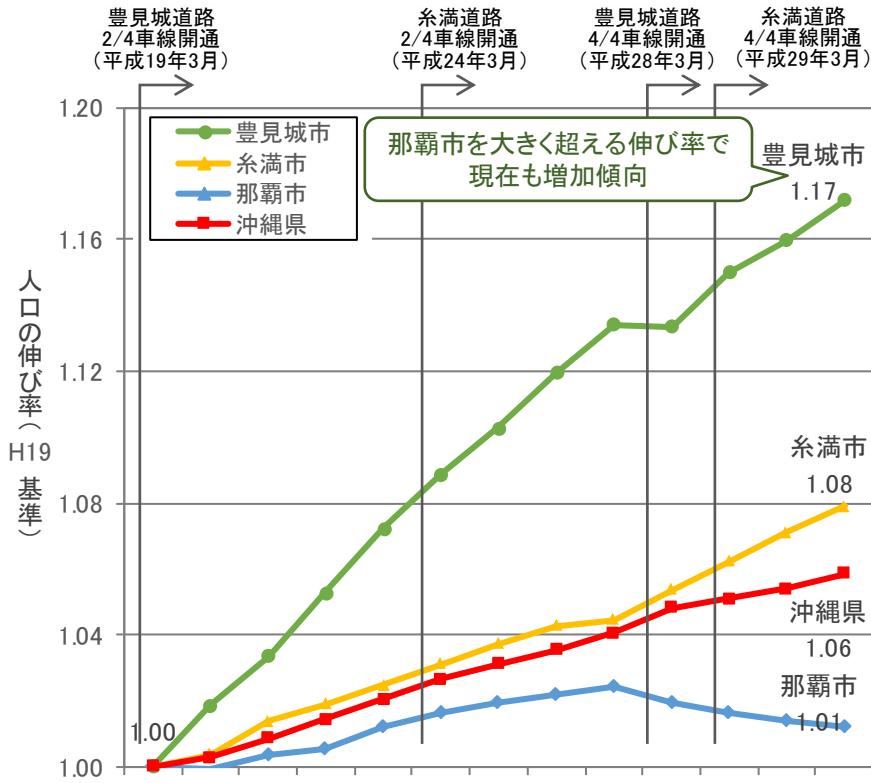
■ 豊見城市と糸満市の人口伸び率は、沖縄県及び那覇市を超えて増加傾向にある。(図13)

■ 豊見城市では、「全都市/成長力ランキング」※で2016年から3年連続1位となるなど、さらなる人口増加が見込まれる。

■ 自動車保有台数の伸び率も、豊見城市は沖縄県及び那覇市よりも大きく増加している。(図14)

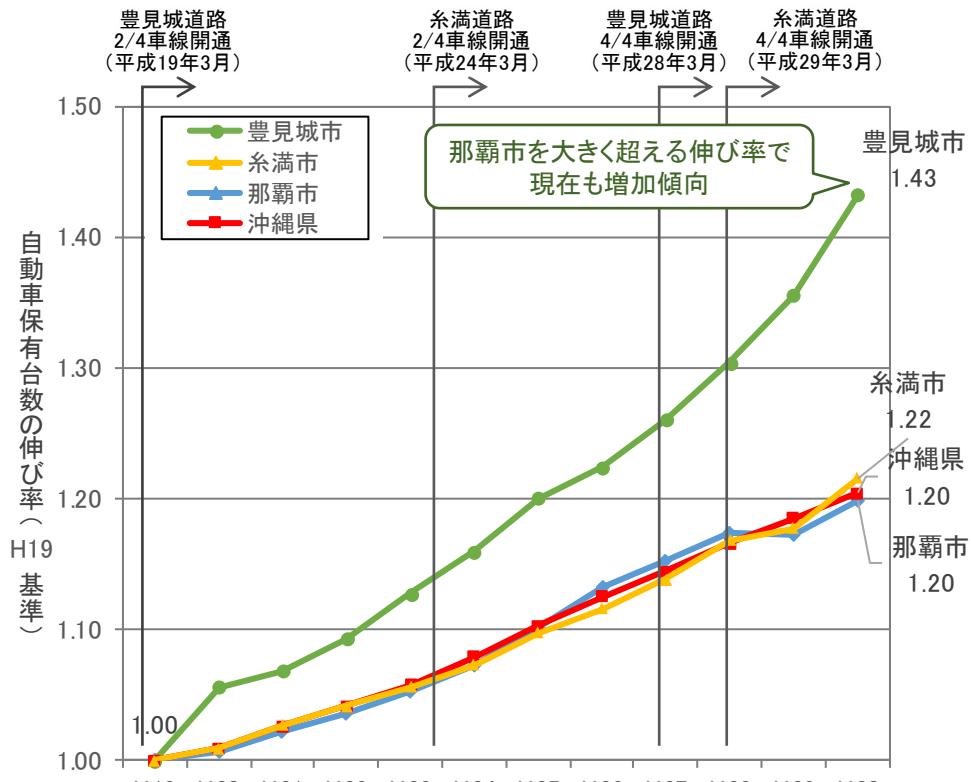
※株式会社東洋経済新報社が毎年発表

●(図13) 人口伸び率の推移



資料:沖縄県推計人口(沖縄県企画部統計課)
各年10月1日時点

●(図14) 自動車保有台数伸び率の推移

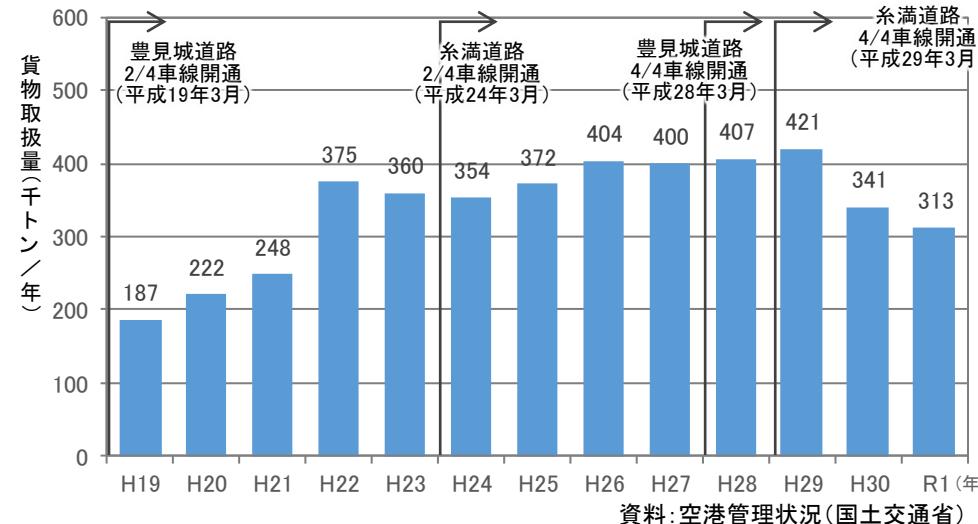


資料:沖縄県統計年鑑(沖縄県企画部統計課)
各年3月31日時点

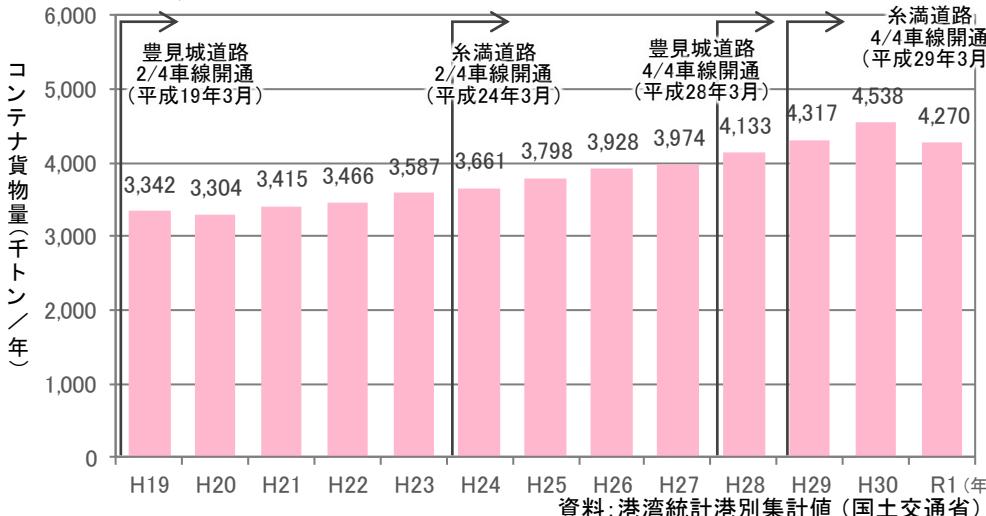
【参考】社会経済情勢の変化 2) 物流

- 貨物取扱量は国際社会情勢の影響もあり減少に転じたが、那覇港のコンテナ貨物量は国内上位10港に位置し重要性は高い。(図15,16)
- 豊見城市及び糸満市は「国際物流拠点産業集積地域」に指定されており、物流活動における税制の優遇措置が可能であるとともに、沿線でも開発が行われており今後も大型車交通量の増加が見込まれる。(図17)

●(図15)那覇空港の貨物取扱量の推移



●(図16)那覇港のコンテナ貨物量の推移



●(図17)国際物流拠点産業集積地域の指定

国際物流拠点産業集積地域に指定
区域内での物流活動に当たって税制上の
優遇措置が可能



那覇市内の旧3地区(赤枠左から旧那覇空港地区、旧那覇地区、
旧那覇港地区)は「那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区」の区域に
含まれる。

那覇・浦添・豊見城・宜野湾・糸満地区
那覇市・浦添市・豊見城市・宜野湾市
及び糸満市全域

資料:「国際物流拠点産業集積計画の概要について」(H26.6、沖縄県)

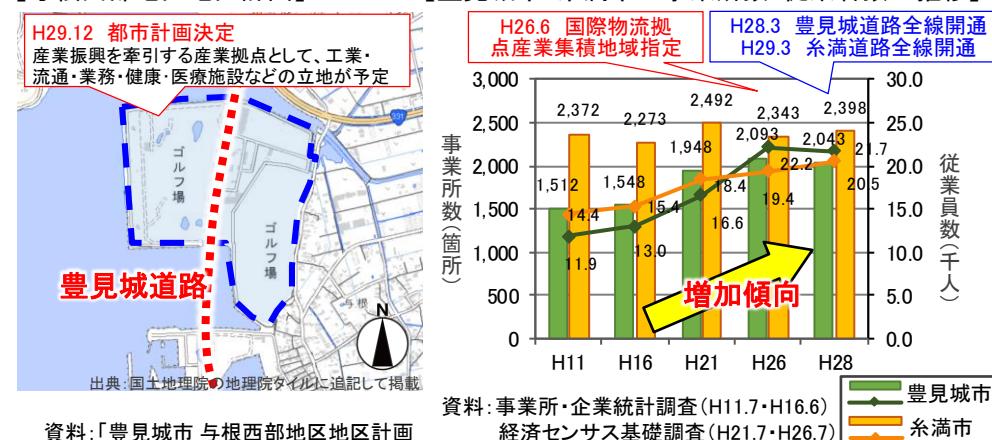
●(図18)那覇空港自動車道沿線の開発及び社会経済状況

【与根西部地区地区計画】



資料:「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・糸満市の事業所数・従業者数の推移】



●(図19)那覇空港自動車道沿線の開発及び社会経済状況

【参考】社会経済情勢の変化 3) 観光

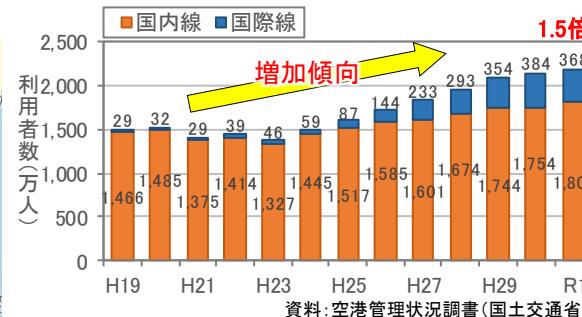
- 那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、豊見城市、糸満市の宿泊施設収容人員は増加傾向となっている。(図20,21,22)
- 沖縄県の玄関口である那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加していると考えられる。(図23)
- (那覇空港は令和2年3月に滑走路を増設し供用、那覇港は令和元年のクルーズ船寄港回数が全国1位)
- 観光の起点となる空港、港湾へのアクセス道路である豊見城道路・糸満道路の整備は、観光産業の活性化に寄与しているといえる。(図24)

●(図19)那覇空港、那覇港および南部地域の主要観光施設



資料:観光、道の駅は沖縄総合ガイドブック2020年発行を基に作成
※施設等は南部地域(南城市、八重瀬町、糸満市、豊見城市、南風原市)を表示

●(図20)那覇空港の利用者数の推移

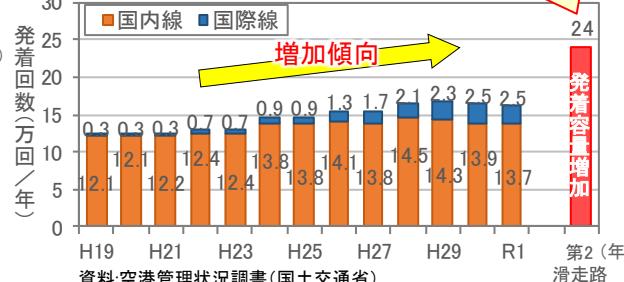


●(図23)那覇空港における発着回数の推移

【那覇空港滑走路増設事業R2年3月供用】



増加する発着回数に対し安定的な供給を図るため那覇空港第2滑走路が令和2年3月供用
→年間滑走路処理容量が24万回に増加

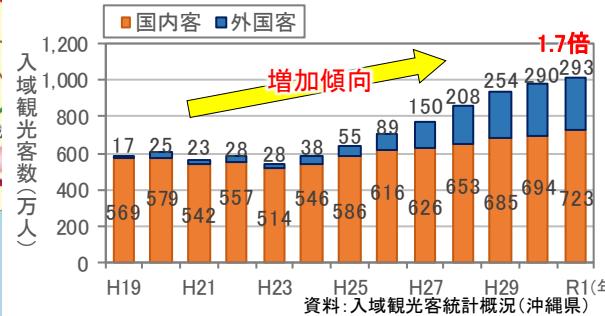


●(図24)那覇港におけるクルーズ船寄港回数の推移

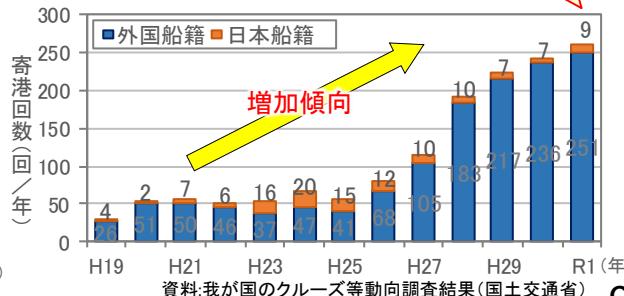
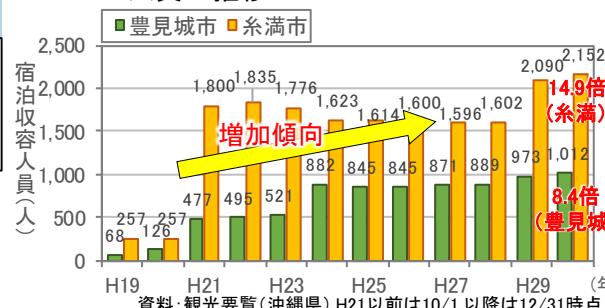


クルーズ船
港湾別寄港回数
全国一位260回
(全142港)

●(図21)沖縄県の入域観光客の推移



●(図22)豊見城市・糸満市の宿泊施設収容人員の推移



4.今後の事業評価の必要性等

■ 今後の事業評価の必要性

- ・豊見城道路・糸満道路の開通前に比べ、旧国道の渋滞長・旅行速度が改善され交通渋滞が緩和した。
- ・また、豊見城道路・糸満道路を経由することで、那覇空港～ひめゆりの塔区間の所要時間が約13分短縮(36分→23分)され、那覇港・那覇空港へのアクセス性が向上している。
- ・所要時間が短縮される豊見城道路・糸満道路の利用が高まることで、那覇都市圏への観光周遊の利便性向上に繋がり、交通混雑の緩和にも寄与している。
- ・こうした効果により、沿線の豊崎、西崎、潮崎地区では、民間企業等が進出・開業する等、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市の人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかである。
- ・以上のことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。

■ 改善措置の必要性

- ・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性は無いと考える。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「生活の質の向上」といった視点でのストック効果に留意した評価に努める。