

資料 4-⑨

令和 4 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

【再評価事業】

○一般国道 58 号 浦添拡幅

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号 浦添拡幅 再評価資料

2022年12月19日
沖縄総合事務局開発建設部

目 次

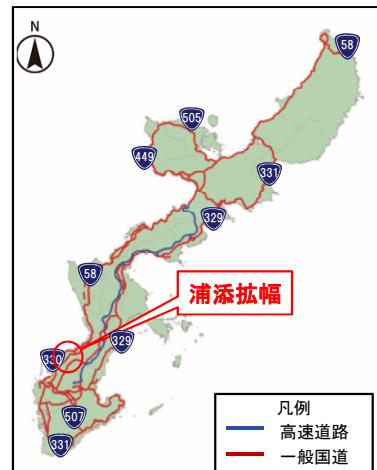
1. 事業の目的と概要	1
●上位計画	2
2. 事業の必要性等に関する視点	3
1)事業を巡る社会情勢等の変化	3
①人口動態・地域情勢の変化	3
②交通状況の変化	4
2)事業の投資効果	5
①円滑なモビリティの確保	5
②交通事故の減少	6
③経済活動・地域活性化等の支援	7
●その他の投資効果	8
●費用便益分析	9
3. 事業の進捗状況の見込みの視点	11
4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	12
5. 対応方針（原案）	13

1. 事業の目的と概要

事業目的

- ① 浦添地区の交通混雑の緩和と沿道環境の改善
- ② 都市間連携強化による経済活動の支援

位置図



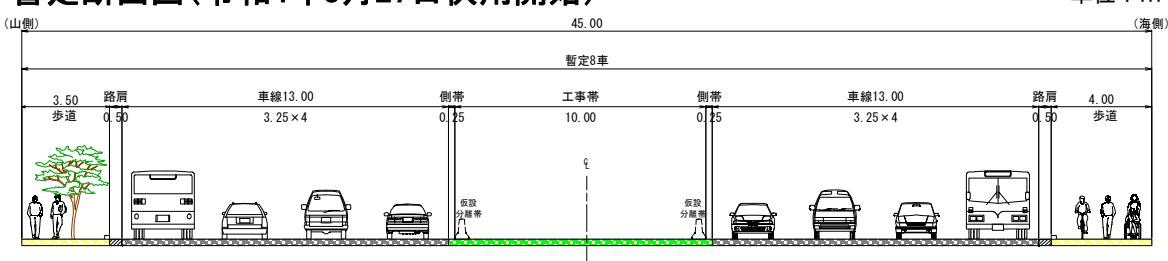
計画概要

事業区間	(自)浦添市城間(うらそえしきま) (至)那覇市安謝(なはしあじや)
延長	2.9km
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	8車線
計画交通量 (R22将来推計値)	646百台/日 (R22年推計値)
事業費	約150億円



標準断面図

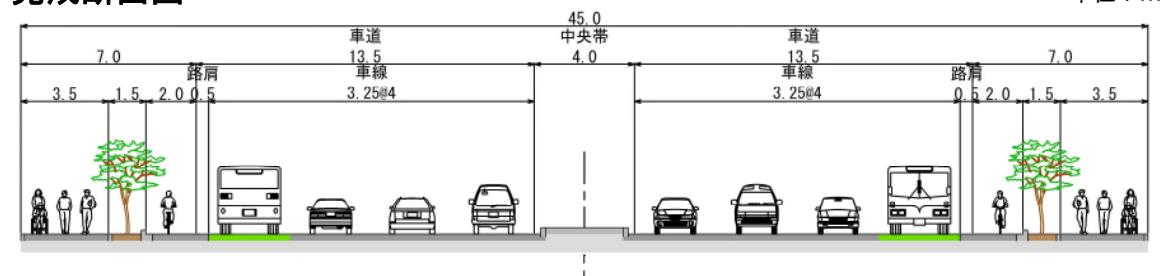
■ 暫定断面図(令和4年3月27日供用開始)



事業の経緯

年次	事業実施項目
平成29年度	都市計画決定
平成30年度	事業化
平成31年度	用地着手、工事着手
令和3年度	暫定開通

■ 完成断面図

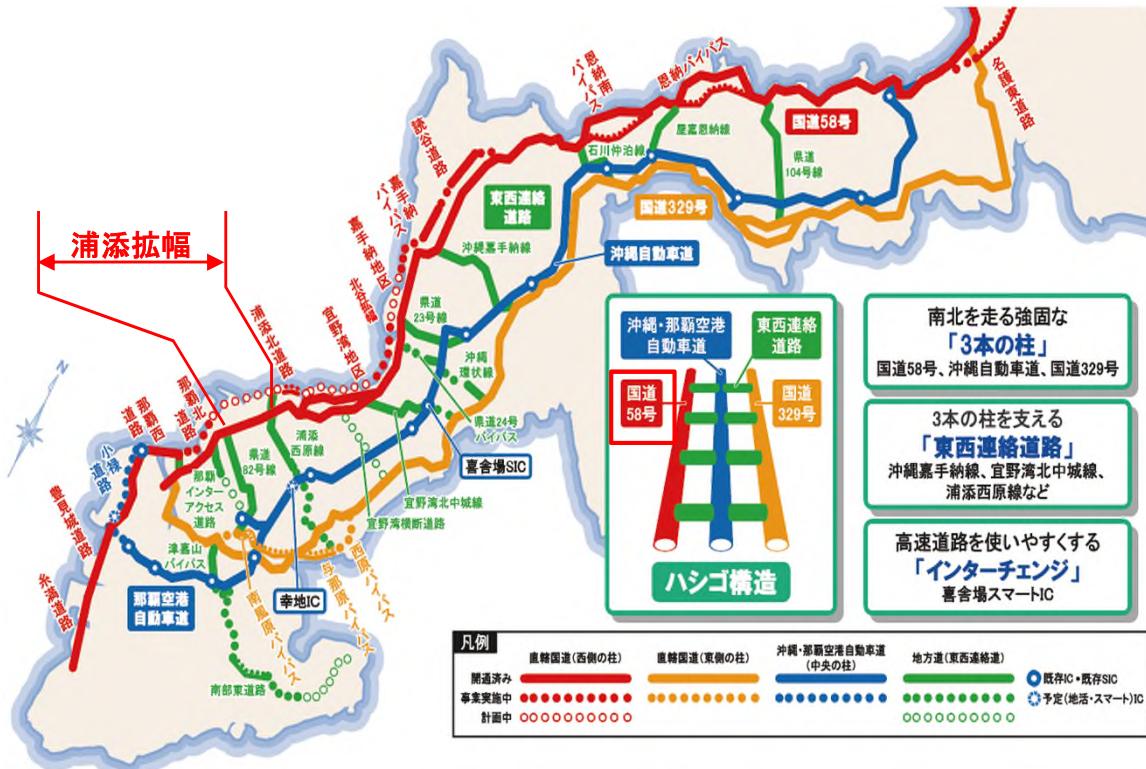


1. 事業の目的と概要

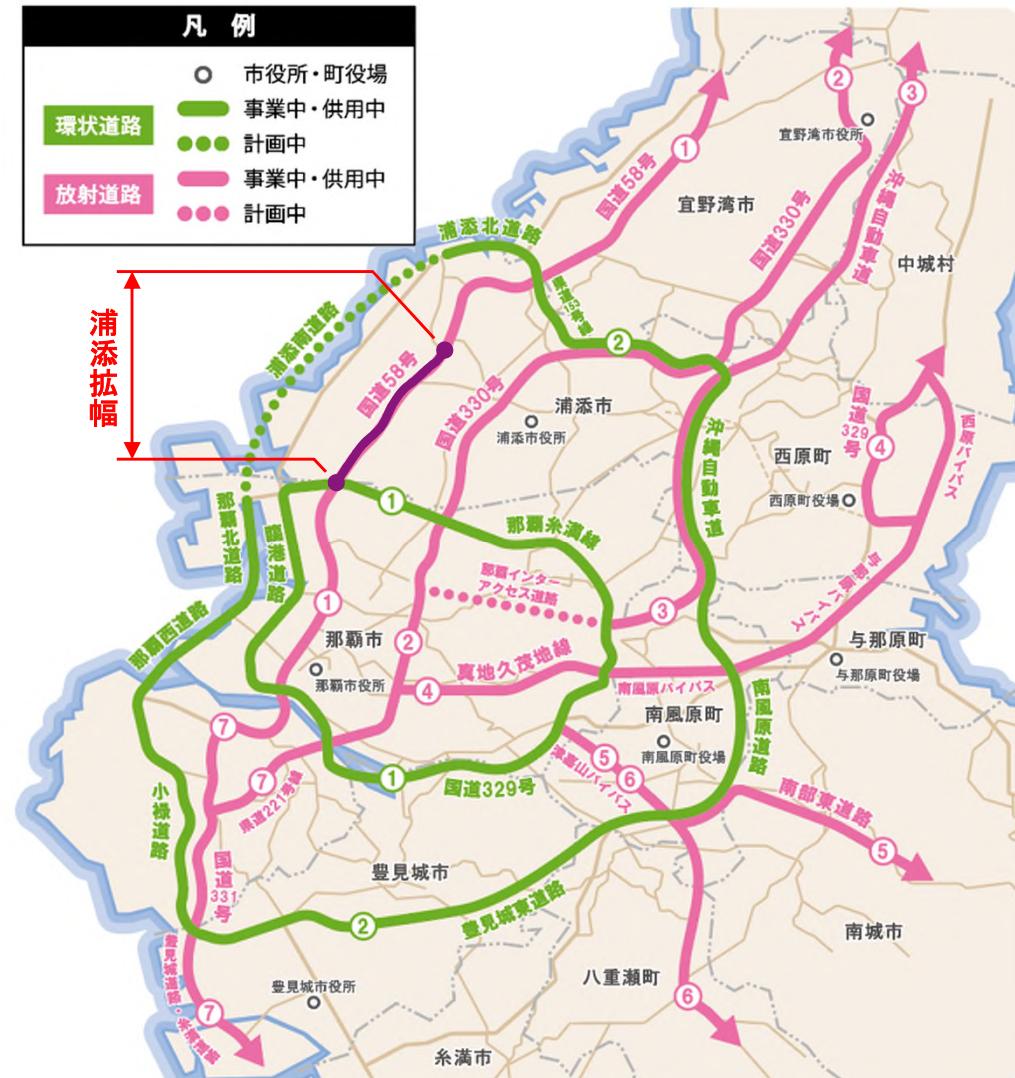
●上位計画

- 国道58号浦添拡幅は、沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する。（図1）
 - 2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な那覇都市圏内の混雑緩和を図る。（図2）

●(図1)ハシゴ道路のネットワークイメージ



●(図2)那覇都市圏の2環状7放射道路



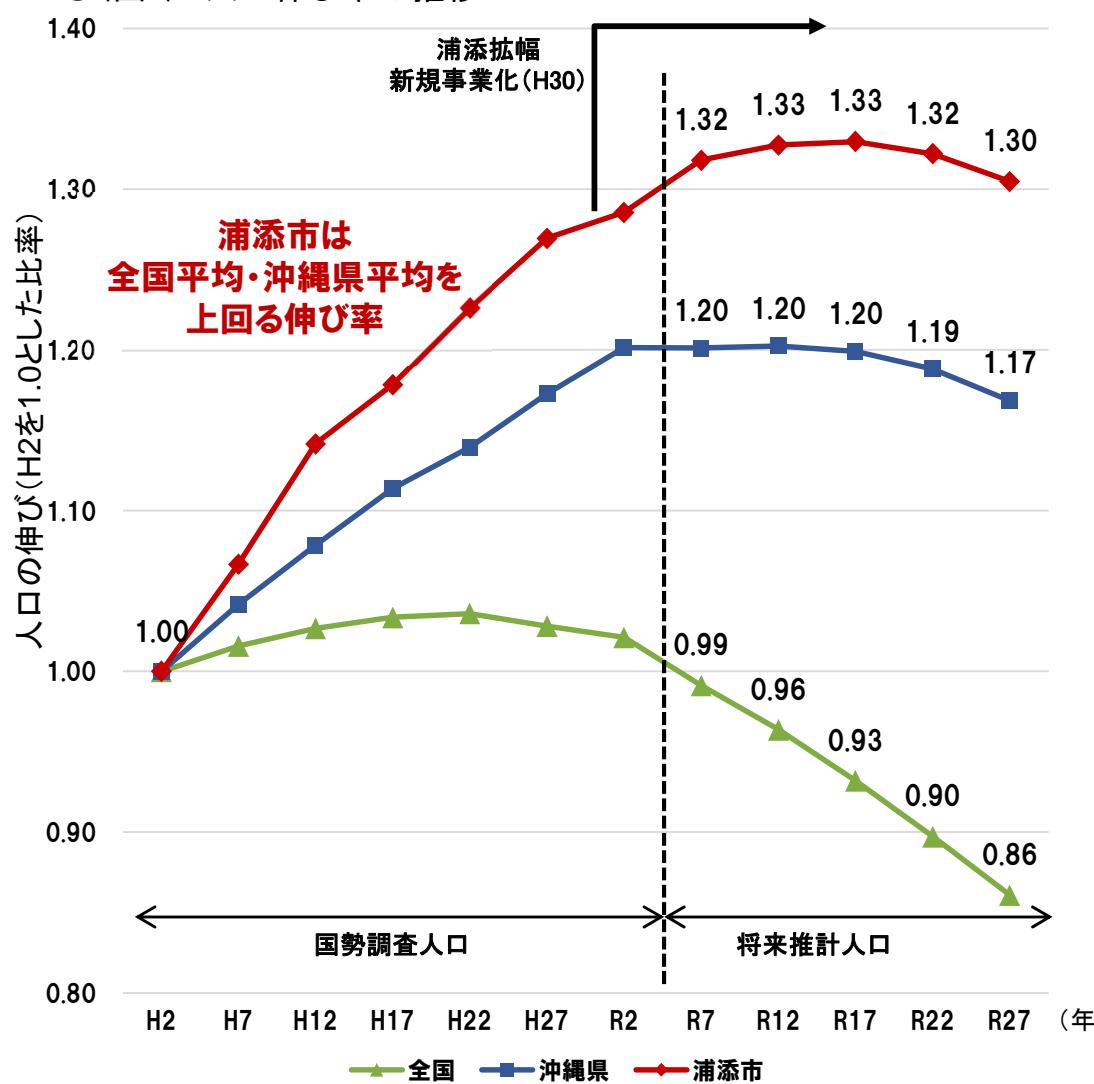
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

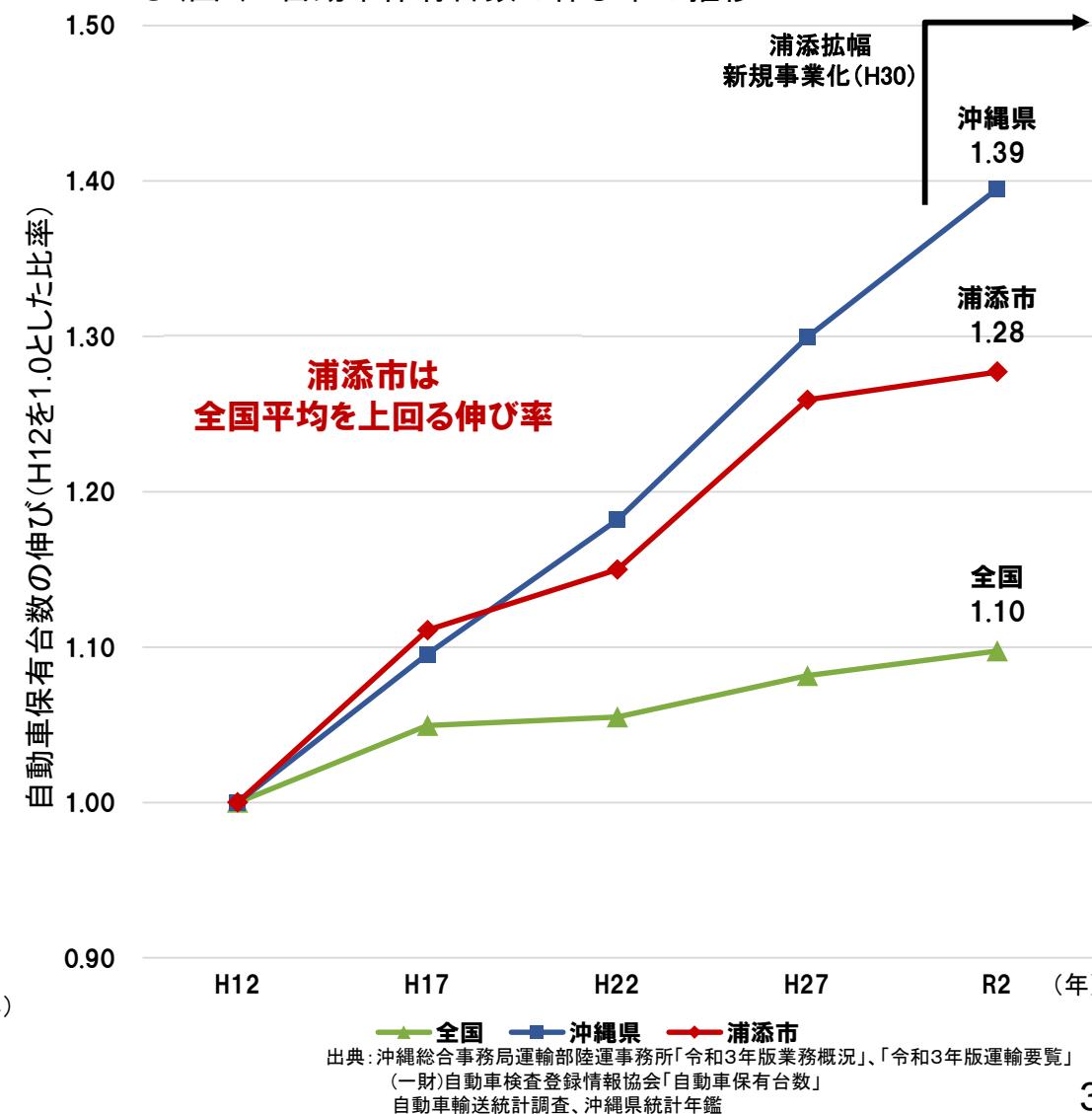
① 人口動態・地域情勢の変化

- 国道58号浦添拡幅の位置する浦添市の人口の伸び率は全国平均を上回る伸び率を示しており、今後沿線開発等が進むことで更なる人口の増加が期待される。（図3）
- 自動車保有台数の伸び率は、沖縄県と類似した変化となっており、全国平均を大きく上回る伸び率である。（図4）

●(図3) 人口伸び率の推移



●(図4) 自動車保有台数の伸び率の推移



2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

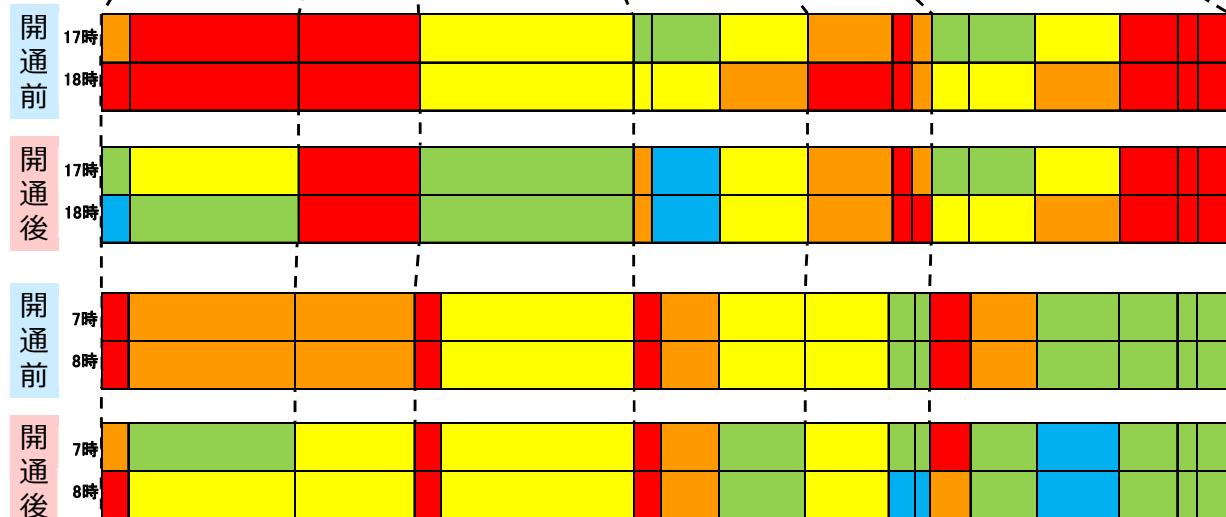
② 交通状況の変化

■令和4年3月に浦添拡幅は暫定8車線開通しており、旅行速度は特に北行きのタピーク、南行きの朝ピークに速度向上が図られている。

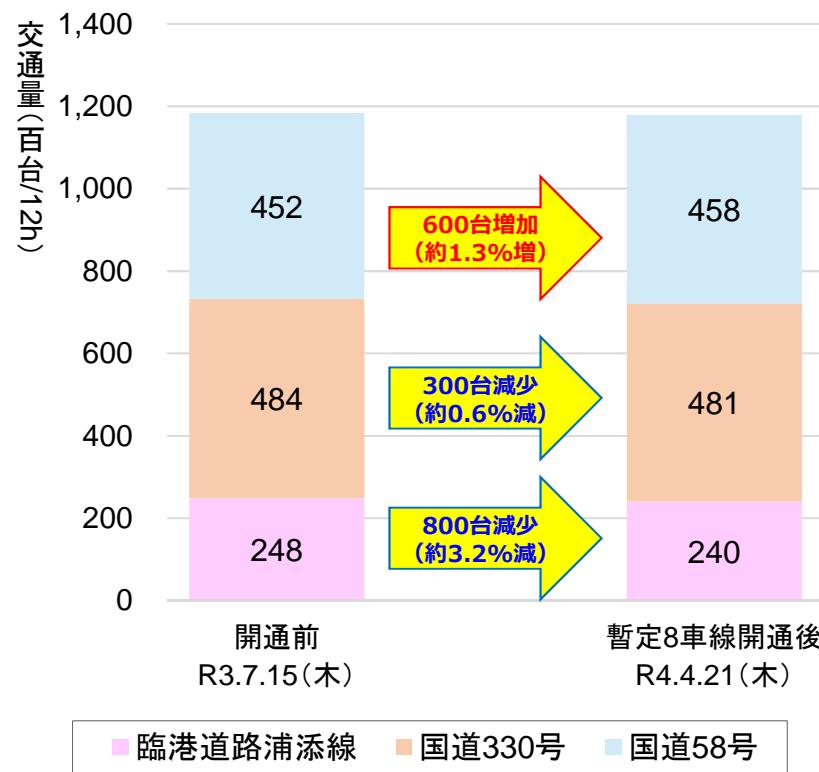
(図5)

■交通量は、国道58号は約1%増加している一方で、並行する臨港道路浦添線は約3%、国道330号は約1%減少している。(図6)

●(図5)時間帯別速度図



●(図6)国道58号と並行区間の交通量



出典: 交通量調査結果

浦添拡幅の整備により
北行きのタピーク、
南行きの朝ピークの速度が向上



出典: プローブデータより算出
開通前: R3.4(昼間12時間)
開通後: R4.4(昼間12時間)

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

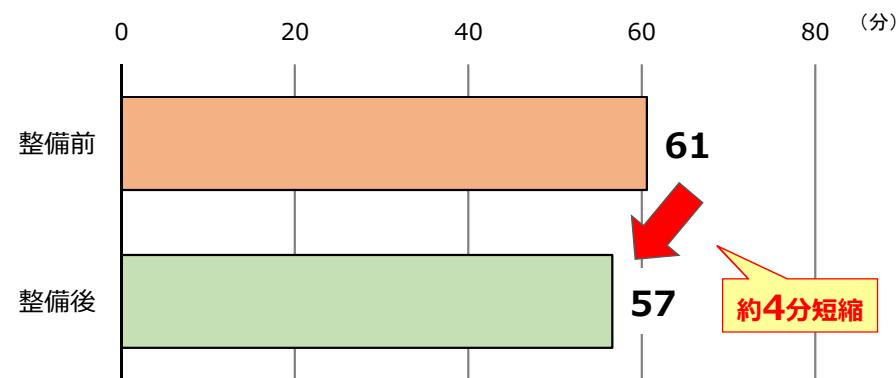
①円滑なモビリティの確保

- 浦添拡幅が整備されることによって、那覇空港～アメリカンビレッジ間の所要時間が約7%（約4分）短縮し、空港へのアクセス向上が図られる。（図7, 8）
- また、浦添拡幅区間の渋滞損失時間が約1割減少し、円滑な移動が確保される。（図9）
- 浦添拡幅の整備により、浦添拡幅区間を利用する既存バスルート（計533便/日・平日）の定時性の確保も期待される。

●(図7)那覇空港からの所要時間の変化

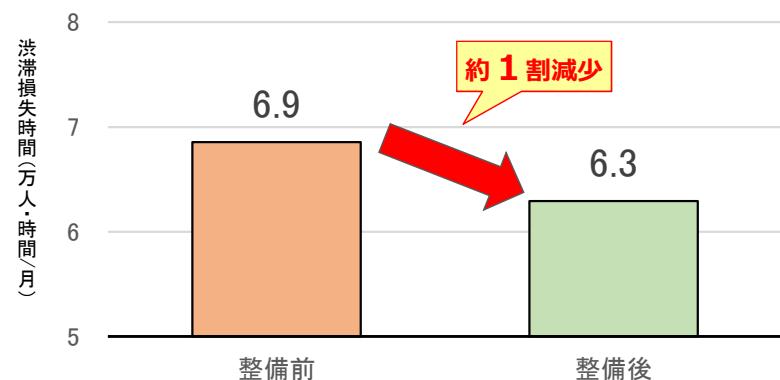


●(図8)那覇空港～アメリカンビレッジまでの所要時間の変化



出典 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
※整備後の浦添拡幅区間の速度は民間プローブデータ(R4.4 混雑時間帯)により算出

●(図9)浦添拡幅区間の渋滞損失時間の変化



出典：民間プローブデータ（R3.4、R4.4）、交通量算定結果_様式Q-13（R3.4、R4.4）より算出

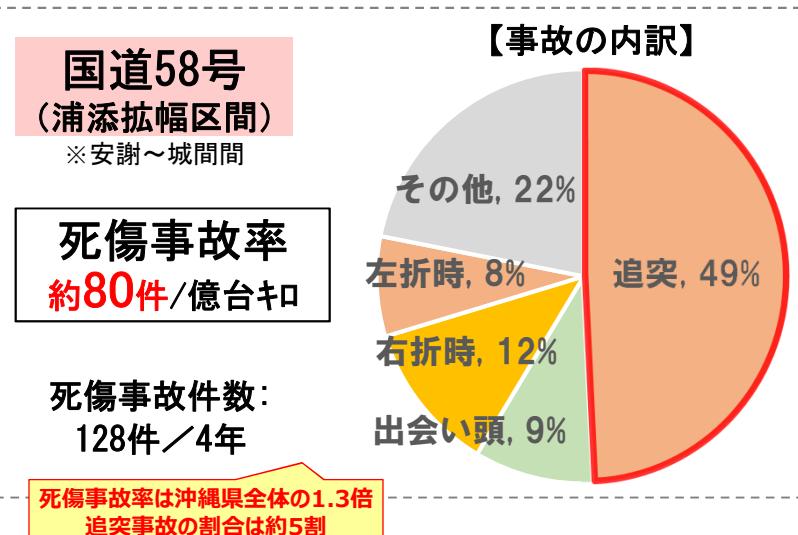
2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

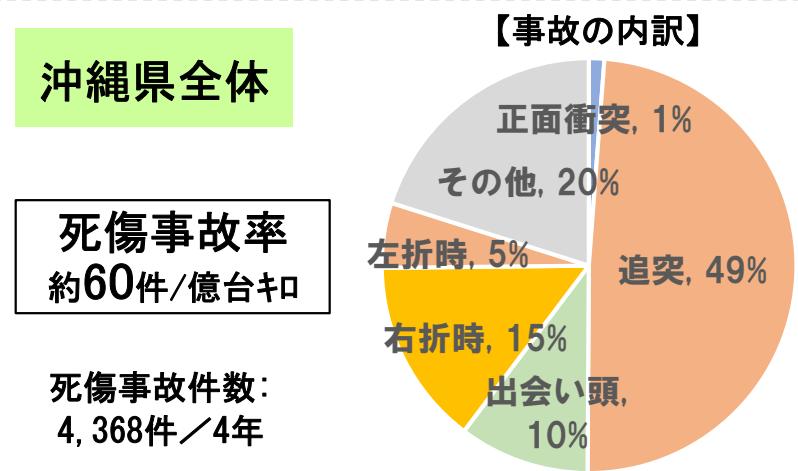
②交通事故の減少

- 浦添拡幅の現道区間である国道58号では、死傷事故率が約80件/億台キロと沖縄県全体の約1.3倍となっており、特に交通渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が約5割と高い状況となっている。（図10）
- 現道の渋滞等による抜け道利用が発生している並行市道においても死傷事故が発生しており、浦添拡幅整備により市道から交通量が転換することで交通事故の抑制が期待される。（図11）

●(図10)死傷事故率と事故類型別割合



●(図11)浦添拡幅区間及び周辺道路の事故発生個所



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

③ 経済活動・地域活性化等の支援

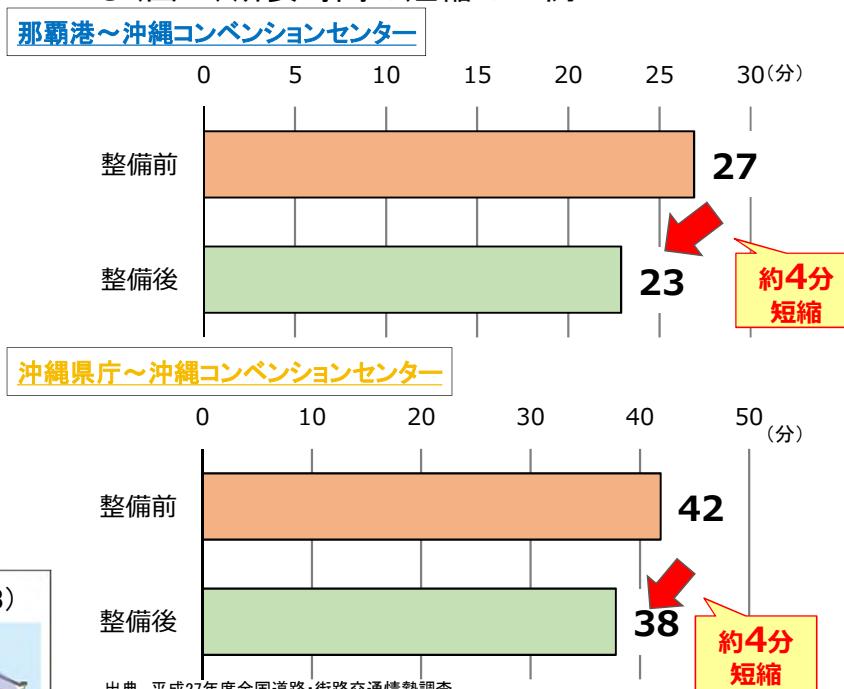
■ 浦添拡幅周辺は商業・工業地区となっており、物流関連企業が多く立地している。近年も物流関連施設等が整備されており、今後も整備が予定されている。また、国道58号を骨格道路とする牧港補給地区の跡地を活用したまちづくりも計画されており、当該区間の物流の効率化がまちづくりに寄与することが期待される。（図12, 13）

■ 浦添拡幅が整備されることにより、那覇市方面・那覇港～沖縄コンベンションセンター等の所要時間が約10～15%（約4分）短縮し、連携が強化されることで、地域活性化等を支援。また、当該区間を走行する救急車両の所要時間が短縮し、救急車両の走行性向上が期待される。（図14, 15）

● (図12) 沿線の商工業施設等位置図



● (図14) 所要時間の短縮の一例



● (図15) 卸売市場担当者の声

・6車線時には、時間帯や天候によって渋滞を想定した業務スケジュールを立てなければなりませんでした。
・8車線に整備され、渋滞が緩和し業務の効率化が図られるこを期待しています。



出典:ヒアリング調査(R4.8)

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

● その他の投資効果

その他地域社会が受ける便益等

項目		その他の投資効果
災害への備え	緊急輸送道路の指定	◇第1次緊急輸送道路に指定
地域環境の保全	CO ₂ 排出量の削減	◇CO ₂ 排出量 ・約1.6千t-CO ₂ /年削減※1) ・1416.2千t-CO ₂ /年→1414.5千t-CO ₂ /年
生活環境の改善・保全	NO _x 排出量の削減	◇NO _x 排出量 ・1.3t-NO _x /年削減※1)2) ・76.0t-NO _x /年→74.8t-NO _x /年
	SPM 排出量の削減	◇SPM排出量 ・0.08t-SPM/年削減※1)2) ・4.25t-SPM/年→4.17t-SPM/年

※1) R22未整備時、R22整備時の数値の差

※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、臨港道路浦添線、国道330号、県道251号線のリンクを対象として算出

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●費用対効果（B/C）の結果

■総便益(B)

道路事業に関する便益は、令和22年度の交通量を浦添拡幅の整備の有無について推計し、「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)

当該事業に関する建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

	新規事業採択時(H29年度)	今回評価時(R4年度)
基準年次	平成29年度	令和4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27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22年度
計画交通量	67,900台/日	64,600台/日
事業費	150億円	150億円
総便益(B)	253億円	287億円
総費用(C)	119億円	153億円
費用便益比(B/C)	2.1	1.9

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●費用対効果（B/C）の結果

費用便益分析

項目	新規事業採択時(H29年)	今回評価	
	事業全体	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額)※1)	119億円※2)	153億円※2)	37億円※2)
事業費(億円)	109億円	141億円	24億円
維持管理費(億円)	9.5億円	13億円	13億円
便益額(B)(現在価値換算額)※1)	253億円※2)	287億円※2)	287億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	245億円	290億円	290億円
走行経費減少便益(億円)	8.9億円	0.85億円	0.85億円
交通事故減少便益(億円)	-1.1億円	-4.3億円	-4.3億円
費用便益比(B/C)	2.1	1.9	7.8

費用便益比の算出条件

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

適用マニュアル：「費用便益分析マニュアル」
(令和4年2月：国土交通省道路局 都市局)

基準年次：令和4年度
検討年次：供用後50年

事業費：現在価値事業費 = 単純価値事業費 × 割戻率 × GDPデフレータ(R4年公表値)

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(H27ベースR22OD表)により推計した交通量を用いて算出

費用および便益額等については、令和4年度の価値に換算(現在価値算出のための社会割引率：4%)

※1)費用および便益の金額は、社会的割引率(4%)、GDPデフレータ(R4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

3. 事業の進捗状況の見込みの視点

- 平成29年度に都市計画決定。平成30年度に事業化。令和3年度に8車線暫定開通。
- 用地進捗率は約95%、事業進捗率は約71%となっており、引き続き全線開通に向けて整備を推進。

■事業の経緯

年次	事業実施項目
平成29年度	都市計画決定
平成30年度	事業化
平成31年度	用地着手・工事着手
令和3年度	暫定開通

■事業の進捗率

事業費	150億円
事業進捗率	約71%
用地進捗率	約95%

令和4年3月末時点

■進捗状況写真



▲整備前の国道58号 宮城付近 平成26年3月撮影

■位置図



▲整備後の国道58号 宮城付近 令和4年3月撮影

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

浦添拡幅の計画は、一般国道58号浦添地区の交通渋滞の緩和、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。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法（情報化施工等）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。

5. 対応方針（原案）

1. 事業の必要性

- ハシゴ道路計画で沖縄自動車道、国道329号とともに南北を走る強固な『3本の柱』に位置づけられており、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成する。[P.2] ⇒ **道路ネットワークの形成**
- 浦添市の人ロの伸び率は全国平均を上回る伸び率。[P.3] ⇒ **人口の増加**

2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保 [P.5]
 - ⇒ **那覇空港とアメリカンビレッジ間の所要時間が約4分減少し、空港へのアクセス向上が期待される。**
 - ⇒ 浦添拡幅区間の交通混雑が緩和し、損失時間が**約1割削減**【6.9万人時間/月→6.3万人時間/月】
- 交通事故の減少 [P.6]
 - ⇒ 浦添拡幅区間の旅行速度が向上し、**交通事故の減少が期待される。**
- 経済活動・地域活性化等の支援 [P.7]
 - ⇒ **那覇港と沖縄コンベンションセンターの所要時間が約4分、沖縄県庁と沖縄コンベンションセンターの所要時間が約4分減少し、各方面との連携が強化されることで、経済活動等を支援**
- 費用便益比(B/C) = 1.9 (事業全体)、7.8 (残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 用地進捗率は約95%、事業進捗率は約71%。浦添拡幅の完成に向けて、鋭意事業の進捗を図る。



○対応方針(原案):「**事業継続**」