

資料 4－⑩

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

【事後評価事業】

○那覇港浦添ふ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 事後評価資料

令和4年12月19日

沖縄総合事務局開発建設部

目 次

1. 事業概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化・・・・・・・・	2
3. 事業の効果の発現状況・・・・・・・・・・・・・・・・	4
4. 事業実施による環境の変化・・・・・・・・・・・・・・・・	6
5. 社会経済情勢の変化・・・・・・・・・・・・・・・・	9
6. 今後の事業評価及び改善措置の必要性等・・・・・・・・	13

1. 事業概要

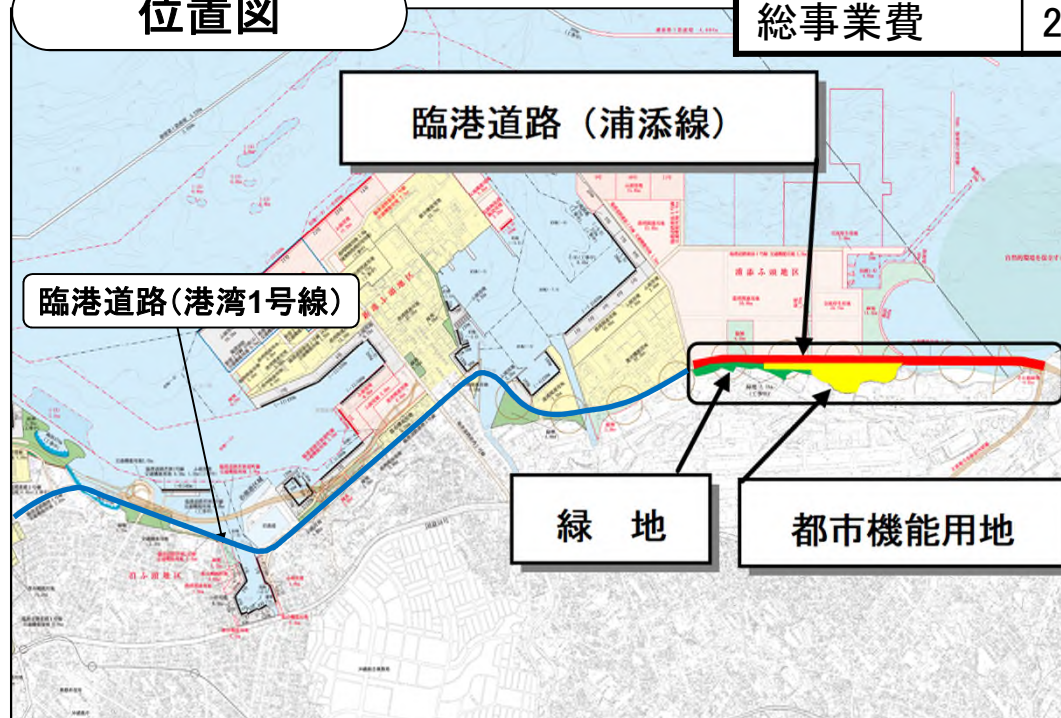
事業目的

- 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。

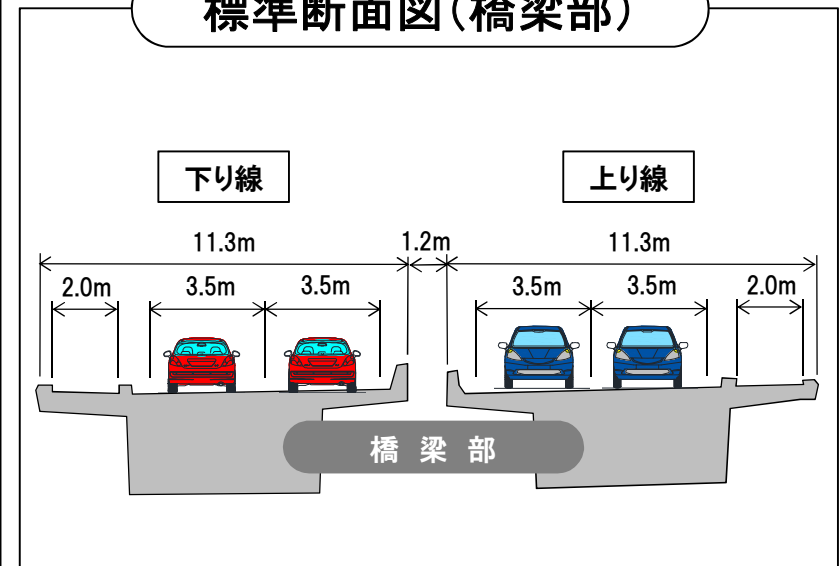
計画概要

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、平成30年3月18日開通)
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	29,800台/日 (令和22年度)
総事業費	208億円

位置図



標準断面図(橋梁部)



2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

○事業内容の変更

- ・ 都市機能用地、緑地（東）の事業費見直しにより212億円から208億円へ削減し、事業期間は平成29年度から令和3年度へ延伸した。

■事業費：主な要因は以下のとおり

- ・ 都市機能用地、緑地（東）： 設計等に伴う精査の結果、事業費が削減された。

■事業期間：主な要因は以下のとおり

- ・ 那覇港管理組合による緑地（東）の整備について、スケジュールの見直しの結果、事業期間が延伸された。



2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

○費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化(とりまとめ)

	前回評価時 (平成28年度)	今回評価時 (令和4年度)	変化及びその原因
総事業費	212億円	208億円	○都市機能用地、緑地(東)の事業費見直しにより4億円減少
事業期間	平成17年度 ～平成29年度	平成17年度 ～令和3年度	○緑地の整備スケジュール変更
交通量	31,900台/日 (平成42年度推計値)	29,800台/日 (令和22年度推計値)	
総便益(B)	650.5億円	960.3億円	○基準年次、GDPデフレーターの変更により便益、費用は増加 ○増加の割合は同程度のためB/Cも同程度
総費用(C)	251.0億円	355.6億円	
費用便益比(B/C)	2.6	2.7	

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)により令和4年度の価値に換算された、事業開始から臨港道路浦添線供用後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

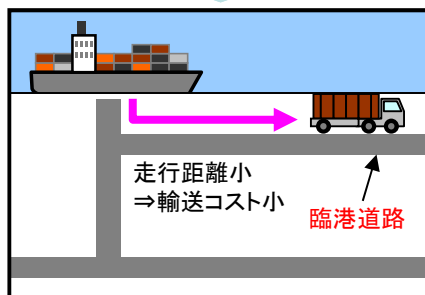
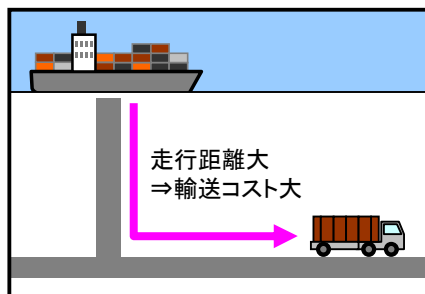
※ 総費用は前回評価と比べて増加している。これは、評価年次価格に補正しているためである

3. 事業の効果の発現状況

(1) 事業の効果の発現状況

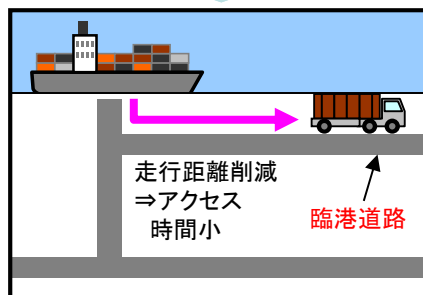
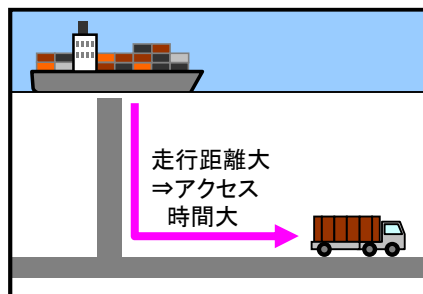
輸送費用 の削減効果

輸送距離の短縮により
輸送費用が削減される。



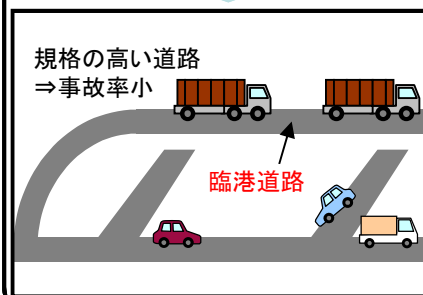
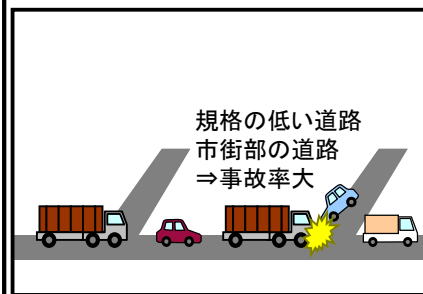
輸送時間費用 の削減効果

那覇港から背後圏への
所要時間が短縮され輸
送時間費用が削減され
る。



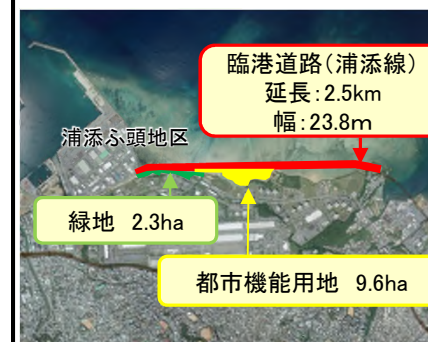
事故損失額の 削減効果

既存道路の交通量減
少により、交通事故の
削減が見込まれる。



残存価値

供用期間終了後に残
る都市機能用地、緑
地を残存価値として見
込む。



3. 事業の効果の発現状況

(2) 費用便益比

		前回評価時 (平成28年度)	今回評価 (令和4年度)	変化およびその原因
費用 (C)	事業費	242.8億円	345.1億円	事業期間の変更、デフレータの変更、基準年の変更により増加
	維持管理費	8.3億円	10.5億円	
	合計	251.0億円	355.6億円	
便益 (B)	輸送費用削減便益	63.3億円	73.9億円	OD表の変更、基準年の変更、適用マニュアルの更新に伴う費用原単位の変更による増加
	輸送時間費用削減便益	563.5億円	854.8億円	
	事故損失額削減便益	11.3億円	3.1億円	
	残存価値	12.4億円	28.5億円	地価単価の変更による増加
	合計	650.5億円	960.3億円	
費用便益比(B/C)		2.6	2.7	

今回評価 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」(H29.3、国土交通省港湾局)
- ・ 基準年度:令和4年度
- ・ 事業期間:H17年度～令和3年度
- ・ 供用年度:平成30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%)により令和4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

4. 事業実施による環境の変化

(1) 渋滞緩和

- ・ 臨港道路(浦添線)開通1年後の交通量は、開通前と比較して並行する国道58号で約5千台(約7%)減少しており、臨港道路(浦添線)に交通が転換している。
- ・ 国道58号等周辺道路の損失時間は約36%減少しており、臨港道路(浦添線)開通により、交通転換が図られ渋滞が緩和している。

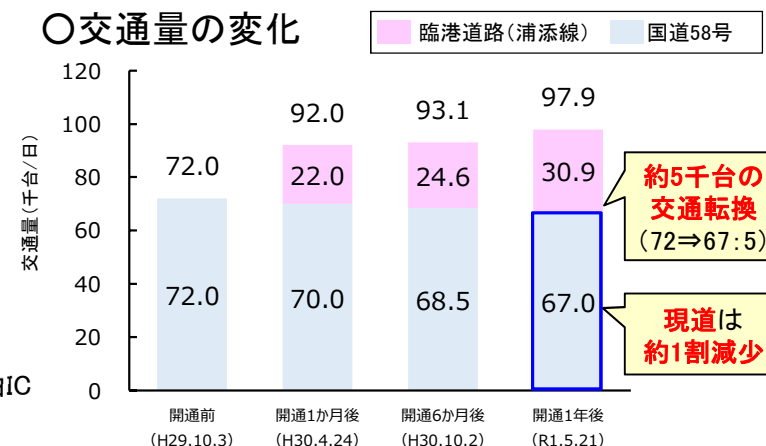
○調査地点位置図



出典:【渋滞長】開通前(H29.10.3)、開通半年後(H30.10.2)の交通量調査結果
※最大渋滞長を整理

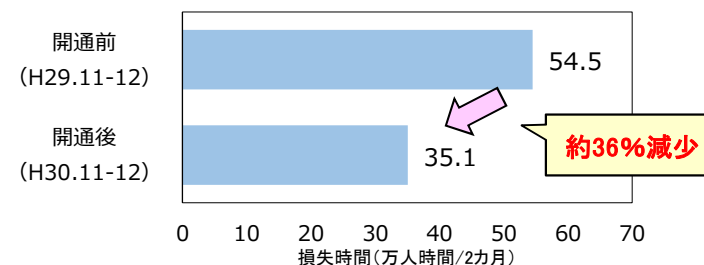
□ -- □ 交通量の変化
分析断面位置

○交通量の変化



出典:【交通量】開通前(H29.10.3)、開通1ヶ月後(H30.4.24)、開通半年後(H30.10.2)、開通1年後(R1.5.21)の交通量調査結果

○損失時間の変化



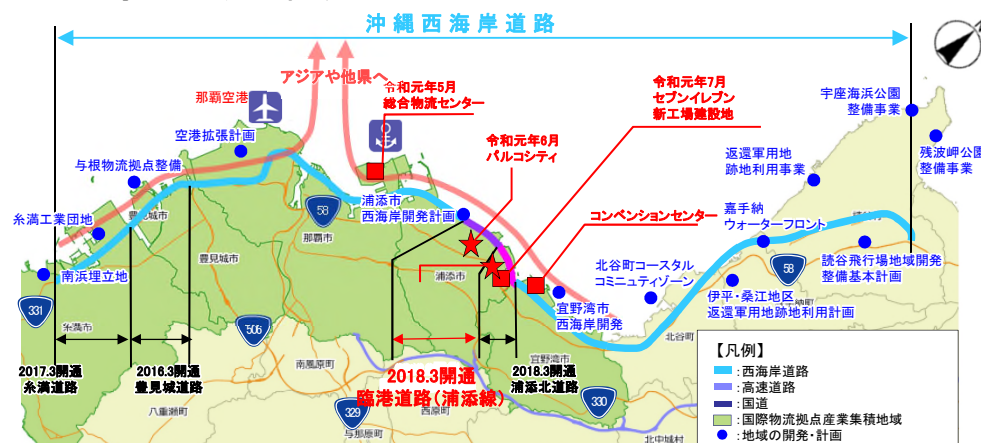
出典: 交通量データ、民間プローブデータより算出
※算定範囲: 国道58号、国道330号、県道153号

4. 事業実施による環境の変化

(2) 物流、経済活動の支援

- ・ 臨港道路(浦添線)周辺には「那覇港総合物流センター」、「セブンイレブン新工場」などの施設が立地している。
- ・ 臨港道路(浦添線)の開通により、那覇港と県中部を繋ぐ新たなルートが形成され、所要時間短縮、定時性向上により円滑な物流、経済活動を支援している。

○西海岸地域の開発・計画



▼那覇港総合物流センター (R元年5月完成)



※R4.9撮影

▼大型商業施設「パルコシティ」 (R元年6月完成)



※R4.9撮影

▼セブンイレブンの新工場建設 (R元年7月完成)

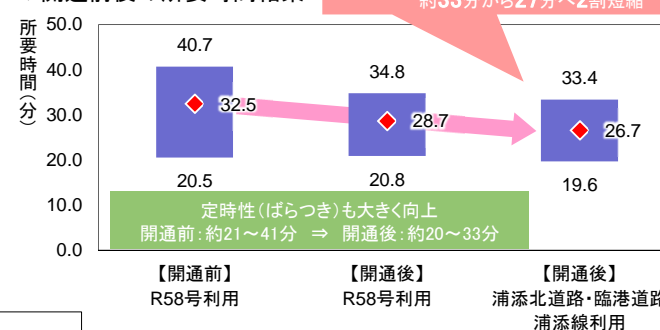


※R4.9撮影

○那覇港⇒北谷交差点への所要時間の比較



▼開通前後の所要時間結果



凡例
■: 所要時間の最小~最大
◆: 昼12時間平均の所要時間

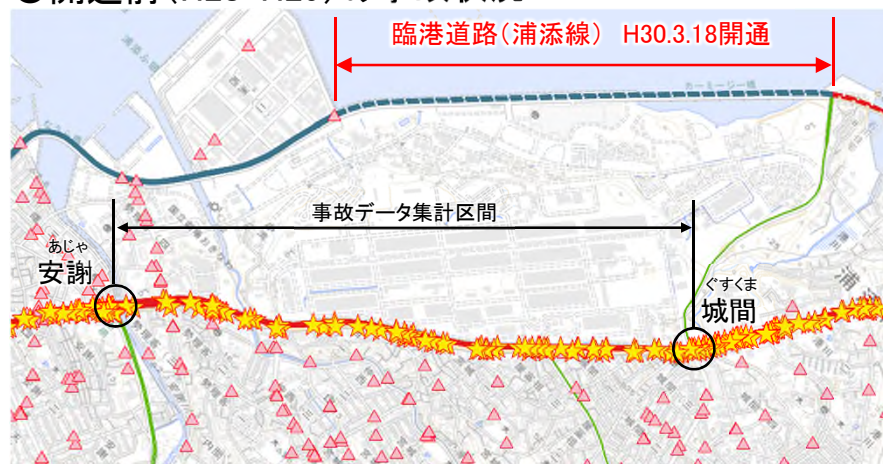
<利用データ: 民間プローブデータ【開通前】H29年11~12月【開通後】H30年11~12月>
※異常値を除くため、最小: 10%ile値、最大: 90%ile値として整理

4. 事業実施による環境の変化

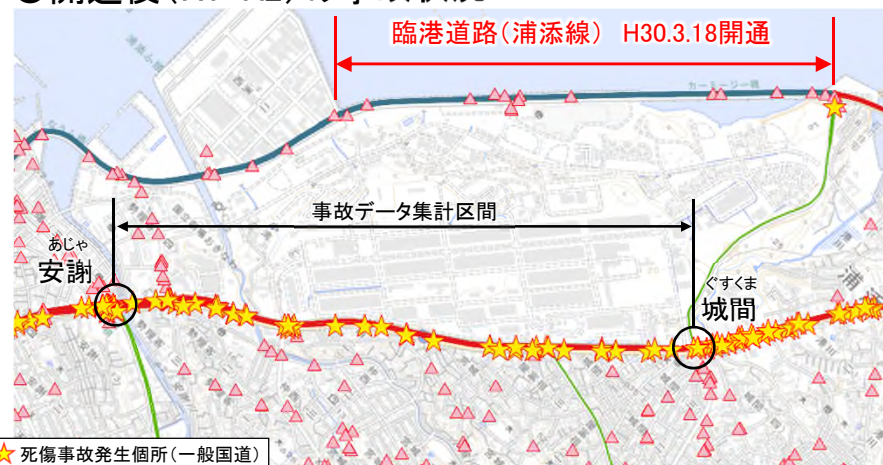
(3) 事故の減少

- ・ 臨港道路(浦添線)に並行する国道58号の死傷事故件数は約5割減少している。

○開通前(H28・H29)の事故状況



○開通後(R1・R2)の事故状況



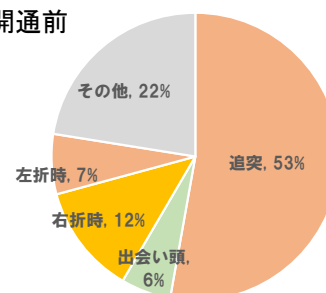
★ 死傷事故発生個所(一般国道)
△ 死傷事故発生個所(生活道路)

出典: 交通事故・生活道路統合データ、国土地理院地図、DRMリンクより作成

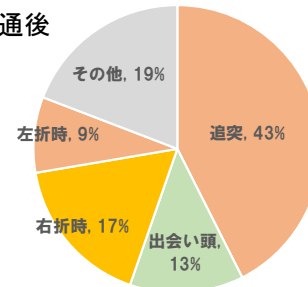
国道58号(安謝～城間)

【事故の内訳】

開通前



開通後



【死傷事故件数】

開通前 89件/2年

開通後 47件/2年

約47%
減少

【死傷事故率】

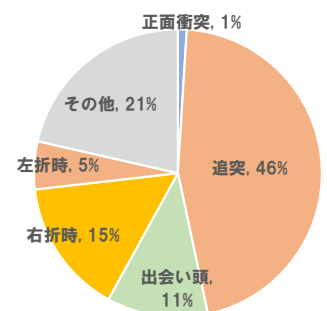
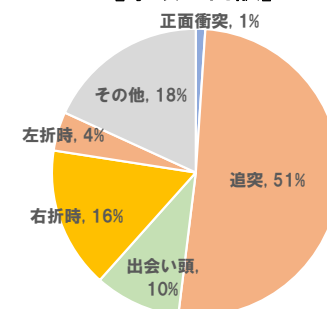
開通前 111件/億台キロ

開通後 59件/億台キロ

出典: 交通事故・生活道路統合データ

【参考】沖縄県全体

【事故の内訳】



【死傷事故件数】

2,759件/2年

1,891件/2年

【死傷事故率】

76件/億台キロ

52件/億台キロ

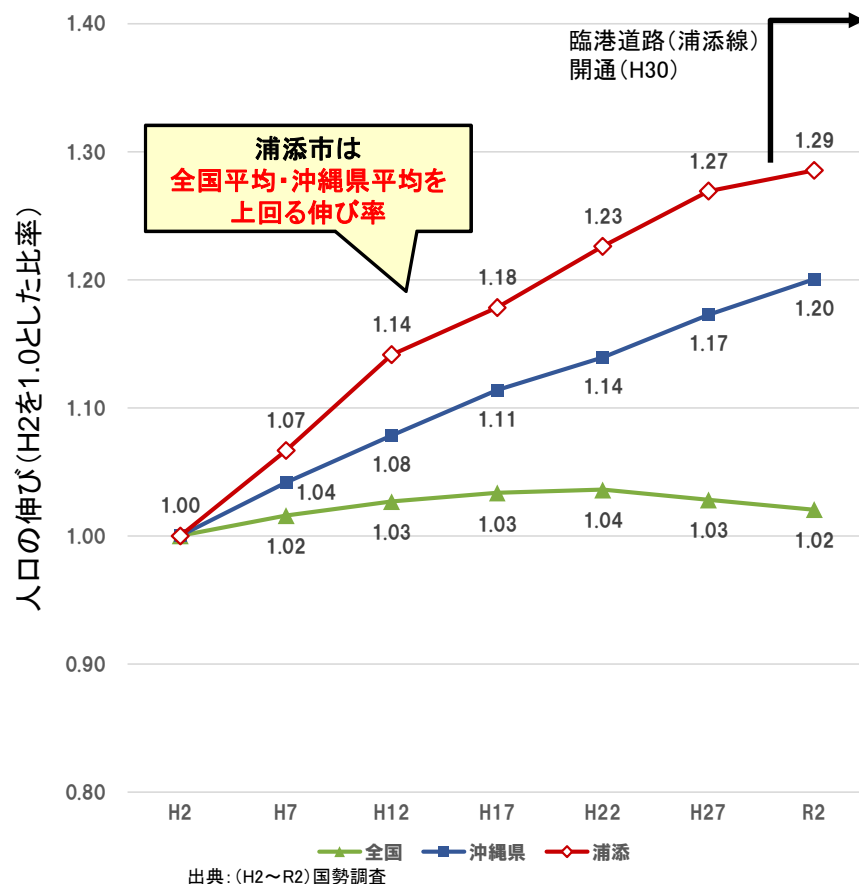
※開通前(H28-H29)、開通後(R1-R2)

5. 社会経済情勢の変化

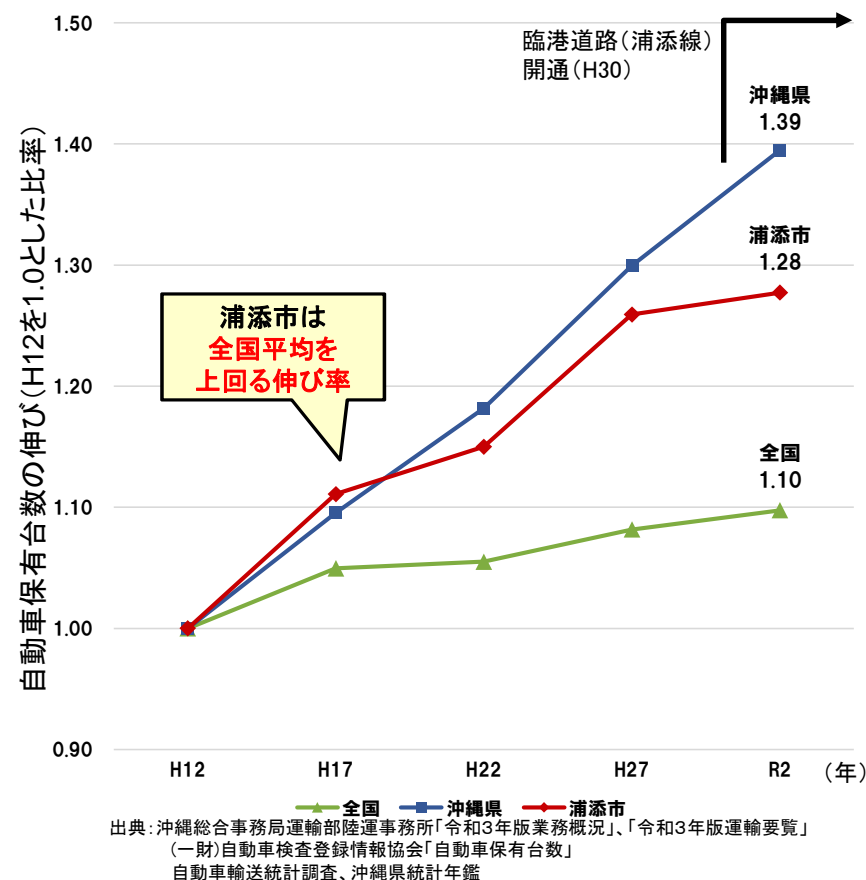
(1) 人口等

- ・ 臨港道路(浦添線)の位置する浦添市の人口伸び率は、沖縄県を上回る伸び率となっている。
- ・ 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。

●人口の伸び率の推移



●自動車保有台数の伸び率の推移

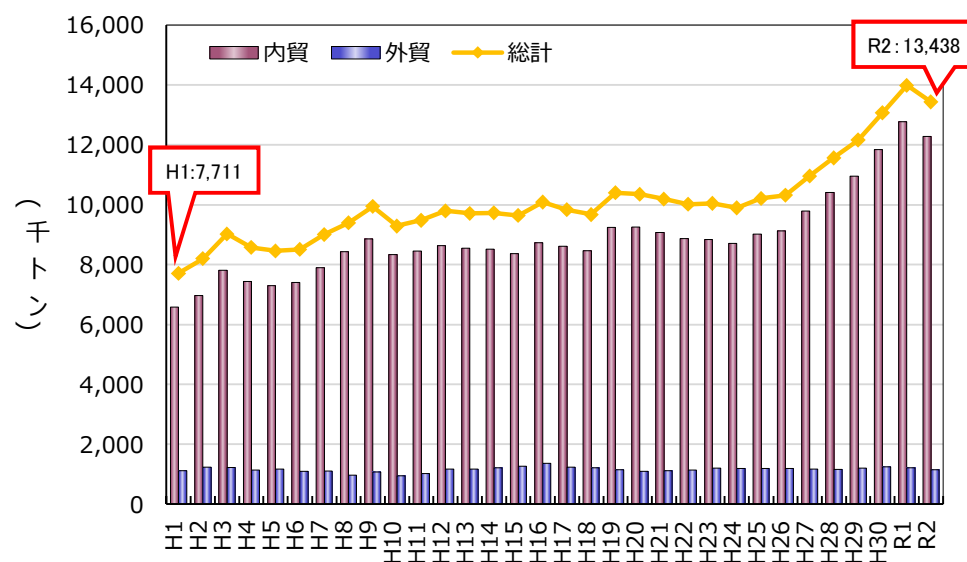


5. 社会経済情勢の変化

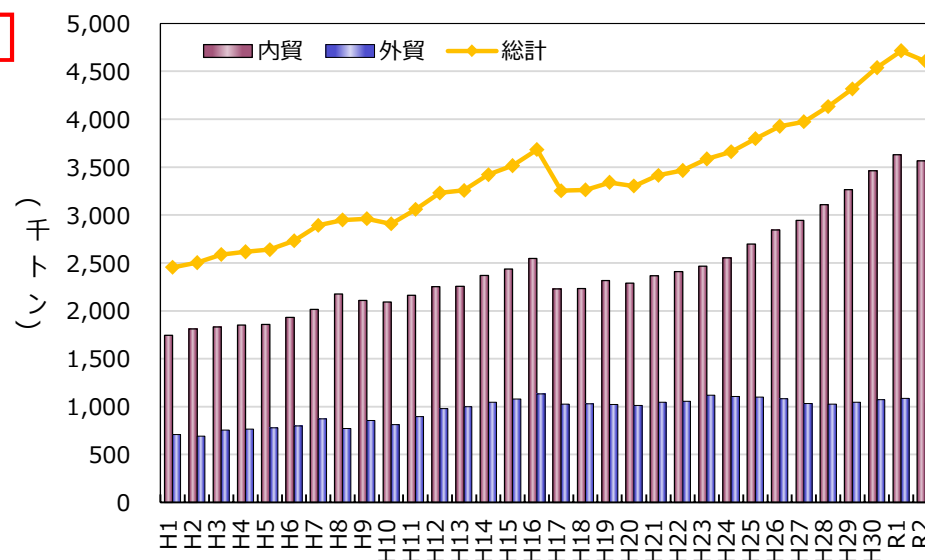
(2) 那覇港の取扱貨物量の推移

- ・ 那覇港の取扱貨物量(総計)は、平成元年(約771万トン)に対し令和2年(約1,344万トン)は、約74%増となっている。
- ・ そのうち、コンテナ貨物量は内貿の増加が顕著である。

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



出典: 那覇港の統計 那覇港管理組合

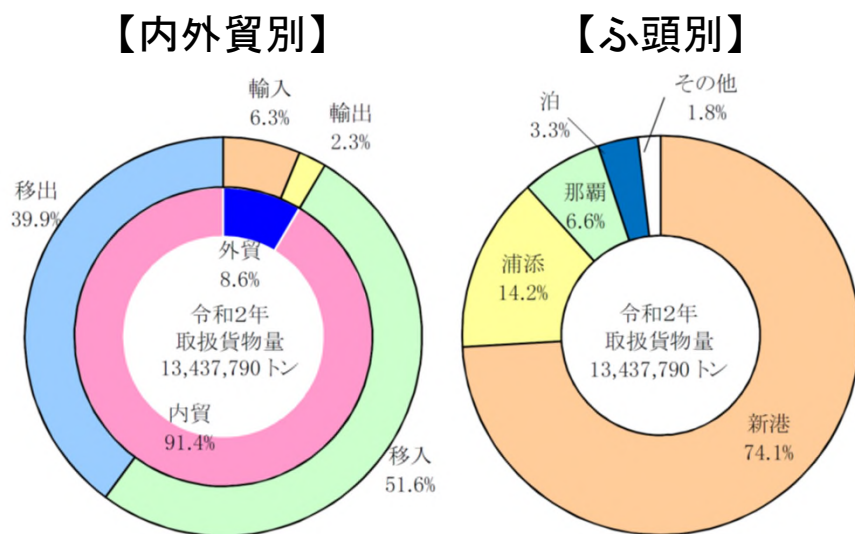
5. 社会経済情勢の変化

(3) 那覇港の取扱貨物量の内訳、クルーズ船寄港の推移

●那覇港の取扱貨物量の内訳

- ・ 内貿の割合が高く、移入が約5割、移出が約4割を占めている。
- ・ ふ頭別では新港ふ頭が74%と多く、次いで浦添ふ頭が14%である。

那覇港の取扱貨物量の内訳(R2)

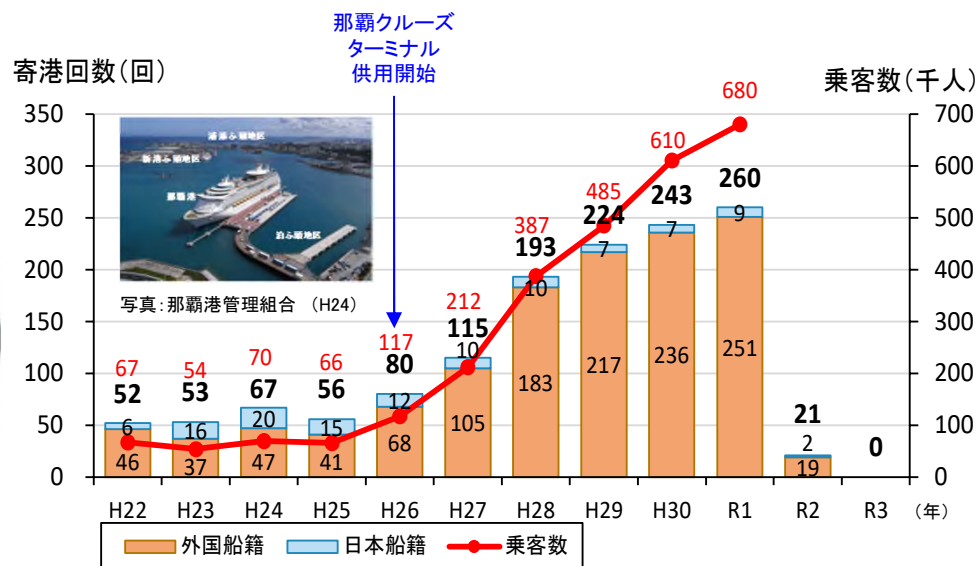


出典: 那覇港の統計(令和2年 那覇港管理組合)

●那覇港へのクルーズ船寄港の推移

- ・ 那覇クルーズターミナルの供用開始とともに寄港回数、乗船客数が大幅に増加しており、令和元年は260回寄港している。

那覇港へのクルーズ船寄港隻数と乗船客数



出典: 那覇港管理組合HP

5. 社会経済情勢の変化

(4) 那覇港の将来展開

- ・ 新港ふ頭地区や浦添ふ頭地区に物流関連企業が多く立地しており、更に今後、新港ふ頭地区や臨港道路浦添線付近に物流センターの整備が予定されている。
- ・ 那覇港周辺には、那覇軍港・牧港補給基地といった返還が予定されている広大な土地があり、今後、基地返還が実現し、地域振興の拠点となることが期待されている。

那覇港周辺における物流センター整備の動向

【総合物流センター】

<第Ⅰ期>

用地面積: 26,400.73m²

(延床面積: 45,828.35m²)

開業: R1.5.1

<第Ⅱ・Ⅲ期>

用地面積: 52,000m²

※事業化時期を検討中



【流通センター】

用地面積: 8,800m²

(延床面積: 17,040m²)

稼働: R3.6

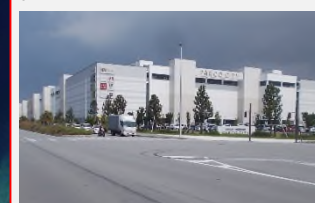


【商業施設】

用地面積: 85,000m²

(延床面積: 224,021m²)

稼働: R1.6



【複合物流施設】

用地面積: 29,000m²

(延床面積: 62,000m²)

竣工: R5.2 予定

6. 今後の事後評価及び改善措置の必要性等

1) 事業の必要性等に関する視点

- ✓ 那覇港から沖縄県中南部地域への所要時間短縮、定時性向上や国道58号等周辺道路の損失時間減少の効果が発現しており、物流機能強化、渋滞緩和に寄与している。
- ✓ 費用便益比(B/C)は、事業全体で2.7であり、本事業の有効性が確認された。
- ✓ 整備の効果が十分に発現しており、効果及び必要性は持続していくと考えられることから、今後の事業評価の必要はないものと判断できる。

2) 改善措置の必要性

- ✓ 事業目的に見合った事業効果の発現が確認されていることにより、今後の改善措置の必要はないものの、引き続き港湾管理者と連携して利活用の促進に努める。

3) 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

- ✓ 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。