

資料 4-⑪

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】

○一般国道 58 号 浦添北道路

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号 浦添北道路 事後評価資料

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
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)円滑なモビリティの確保	.....	4
2)地域活性化	.....	5
3)安全で安心できる暮らしの確保	.....	6
4)その他の投資効果	.....	7
4. 今後の事業評価の必要性等	.....	8

1.事業の目的と概要 1) 事業概要

事業目的

- ① 国道58号及び周辺道路の交通渋滞緩和、交通事故抑制、交通環境の改善等
- ② 那覇空港・那覇港等へのアクセス性の向上
- ③ 地域交流及び地域活性化の促進

計画概要

事業区間	(自)宜野湾市宇地泊 (ぎのわんしうちどまり) (至)浦添市港川(うらそえしみなとがわ)
延長	2.0km
道路規格	第1種第3級
設計速度	80km/h
車線数	2車線
交通量 (R1実測値)	272百台/日
事業費	約389億円

事業の経緯

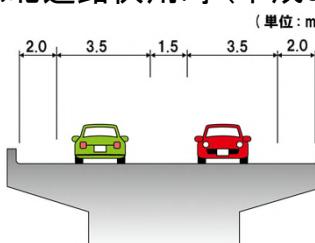
年次	事業実施項目
平成17年度	都市計画決定
平成18年度	事業化
平成20年度	用地着手
平成22年度	工事着手
平成29年度	開通

位置図

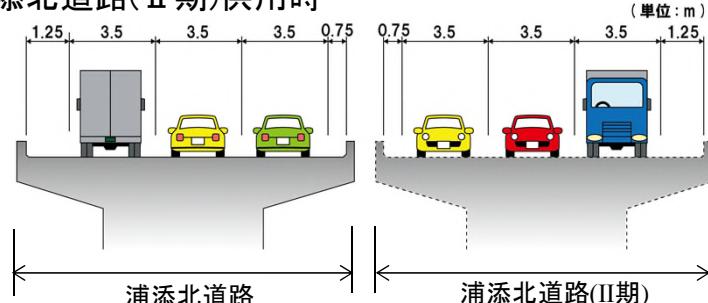


標準断面図

■ 浦添北道路供用時 (平成30年3月18日供用開始)



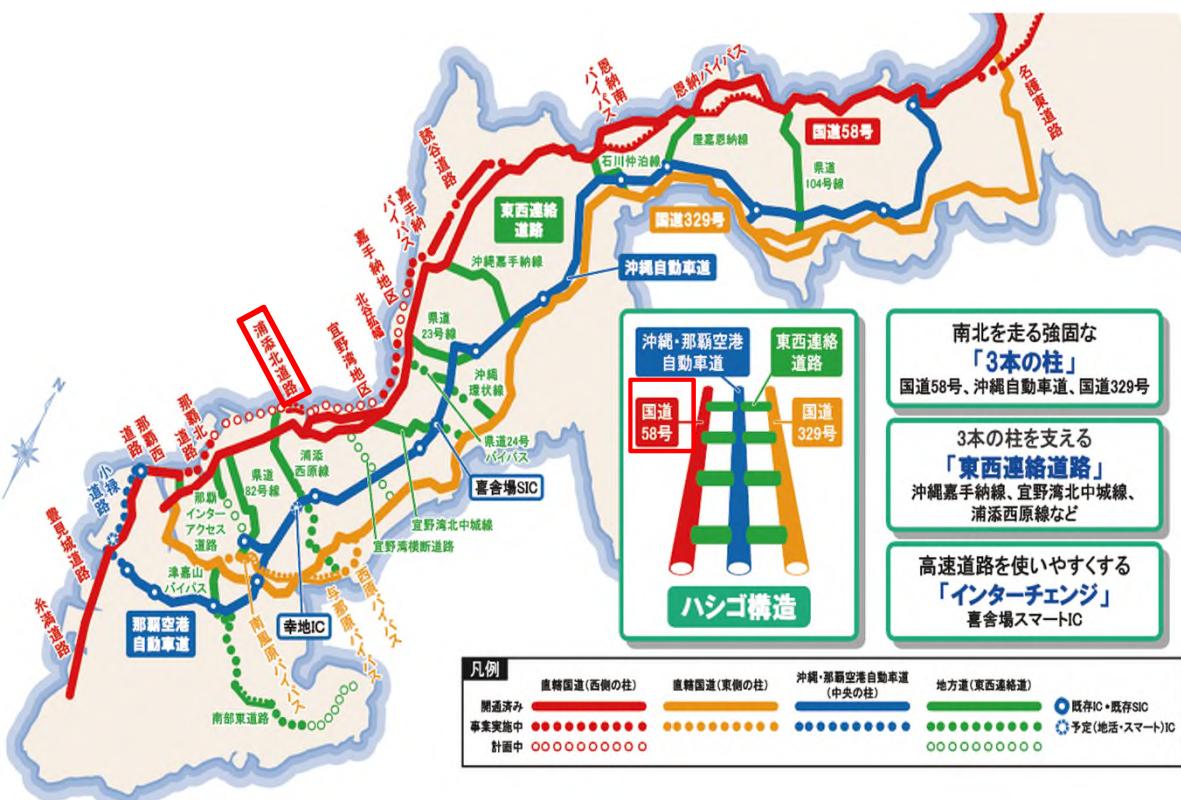
■ 浦添北道路(Ⅱ期)供用時



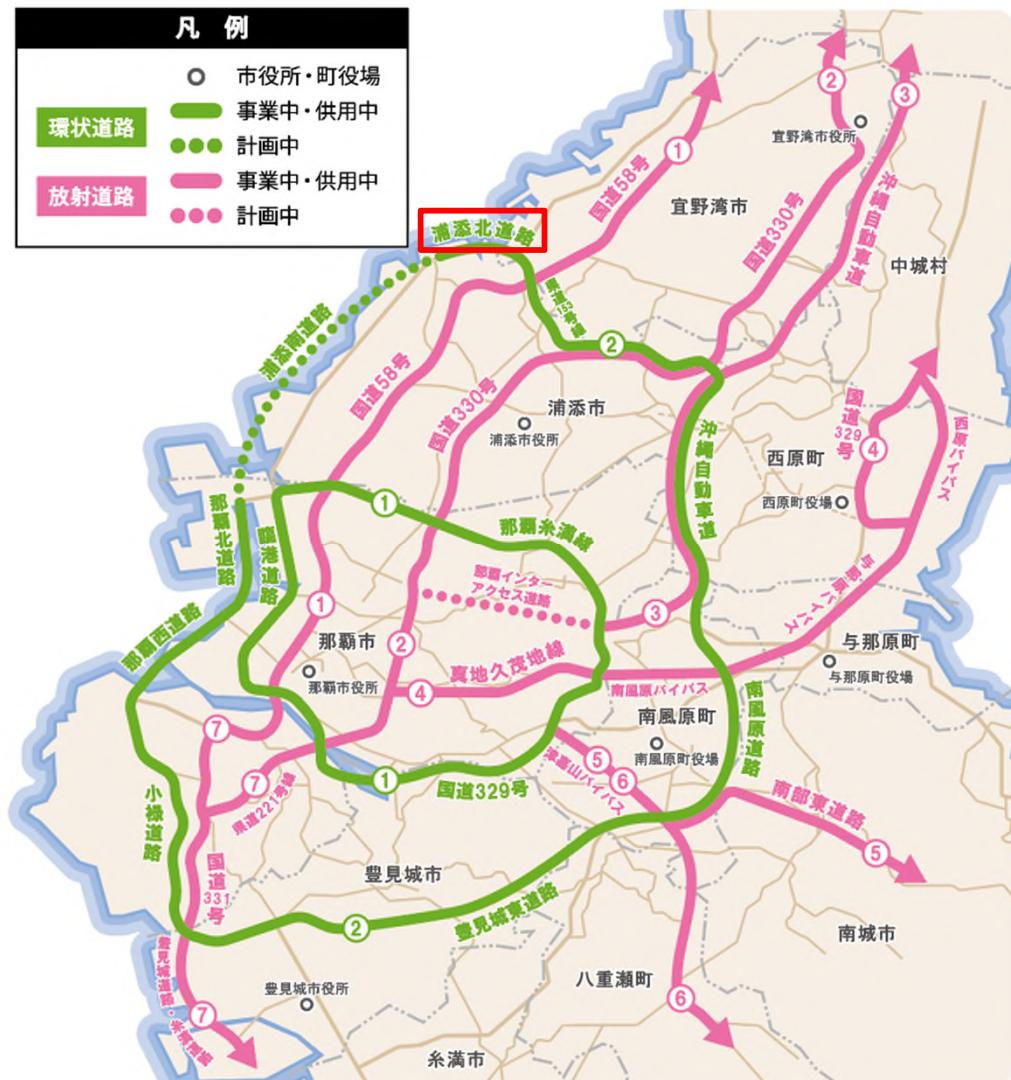
1.事業の目的と概要 2) 上位計画

- 一般国道58号「浦添北道路」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』として位置付けられており、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.費用対効果分析の算定基礎となつた要因の変化

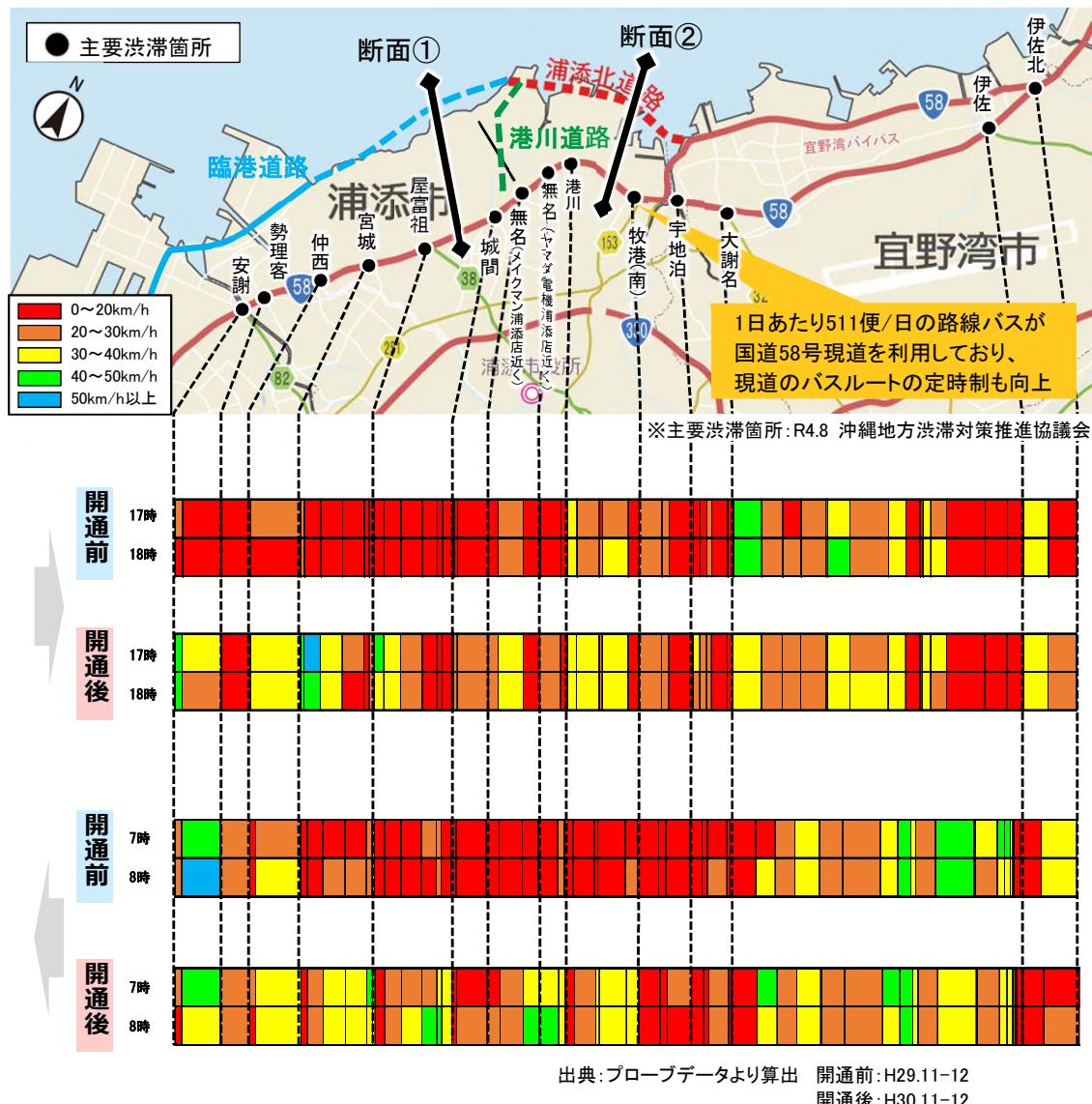
前回評価時と開通後の比較

	前回再評価時 (平成27年度)	今回評価時 (令和4年度)	変化及びその原因
道路構造等	第1種第3級	第1種第3級	○変化なし
総事業費	400億円	389億円(清算)	○清算により約11億円減
交通量	270百台/日 (平成42年度推計値)	272百台/日 (令和1年度実測値)	○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18年度 ～ 平成29年度	平成18年度 ～ 平成29年度	○変化なし
総費用 (C)	401億円	538億円	○基準年の変更(H27→R4)、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)	760億円	988億円	○基準年の変更(H27→R4)、割戻し率の影響で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)	1.9	1.8	○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)円滑なモビリティの確保

- 浦添北道路の整備によりハシゴ道路機能が強化されることで交通の分散が図られ、国道58号から約10千台の交通が転換、国道58号等周辺道路の損失時間が約36%削減。(図3, 4, 5, 6)
- 所要時間に加えて定時性も向上し、浦添北道路の利用により円滑なモビリティを確保。(図7)
- 国道58号を利用する既存バスルート（計551便/日・平日）の定時性の確保も期待される。

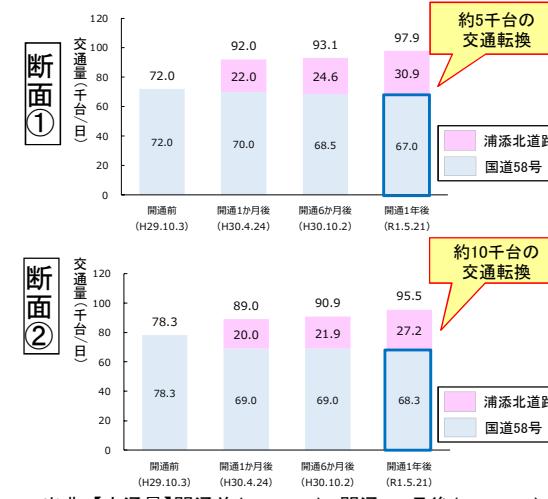
●(図3)浦添北道路周辺の主要渋滞箇所・混雑度とピーク時旅行速度分布



●(図4)港川付近の様子



●(図5)交通量の変化



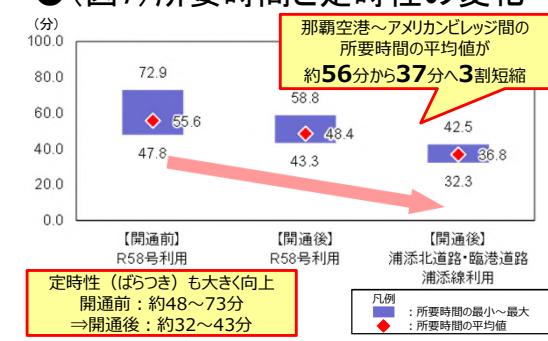
出典:【交通量】開通前(H29.10.3)、開通1ヶ月後(H30.4.24)、開通半年後(H30.10.2)、開通1年後(R1.5.21)の交通量調査結果

●(図6)現道の損失時間の変化 (万人時間)



出典: 交通量データ、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

●(図7)所要時間と定時性の変化



出典: プローブデータより算出 開通前: H29.11-12 開通後: H30.11-12

【地元物流関係者の声】

浦添北道路が整備されたことで国道58号(現道)の渋滞が緩和されてアクセスしやすくなり、走行時間の短縮や業務効率化、人件費の削減が可能になった。



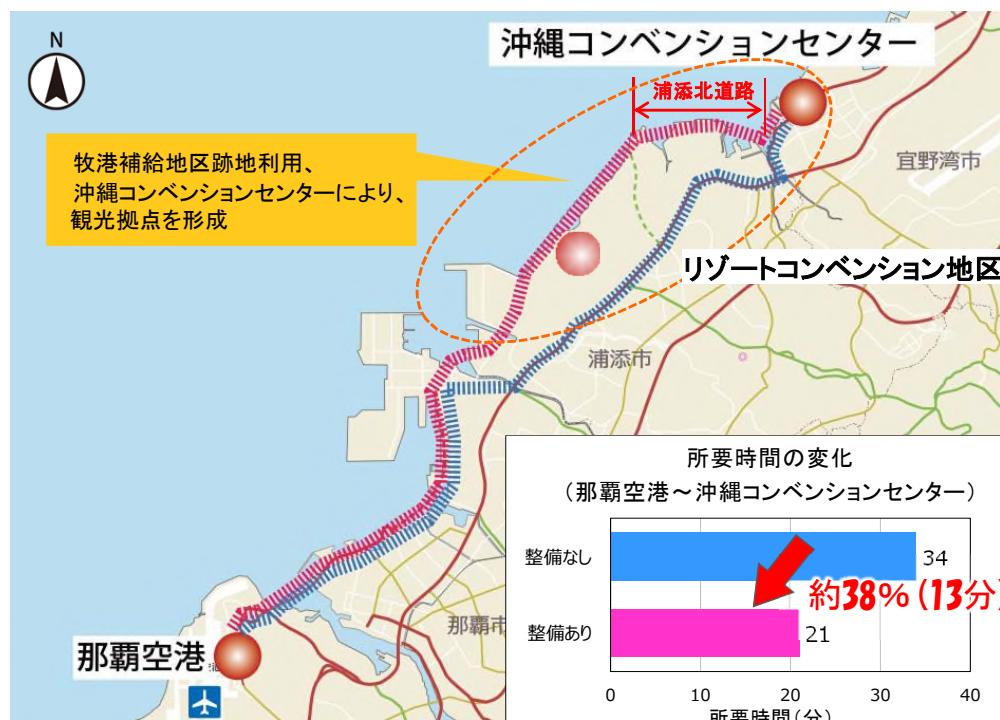
物流企業

(R1.6 ヒアリング) 4

3.事業の効果の発現状況 2) 地域活性化

- 浦添北道路が整備されることによって、那覇空港～沖縄コンベンションセンター間の所要時間が約38%（13分）短縮し、空港アクセス性が向上。（図8）
- 空港アクセス性の向上により、宜野湾コンベンションエリアの利用者の更なる増加や牧港補給地区跡地利用基本計画により新たに観光拠点が形成されることで、更なる観光客の誘客が期待。（図9）

●(図8)那覇空港から沖縄コンベンションセンターまでの所要時間変化



【地元役場の声】

浦添北道路の整備によって、コンベンションセンターへのアクセス性が向上したと感じている。

宜野湾市都市計画課職員
(R1.6ヒアリング)

●(図9)浦添北道路周辺のまちづくり



牧港補給地区跡地利用基本計画

産業振興地区、住宅地とあわせて、来訪者の交流による賑わいのある商業業務地区の形成を目指す。



【文化産業地区イメージ】



【リゾートコンベンション地区イメージ】



出典：浦添市

3.事業の効果の発現状況 3) 安全で安心できる暮らしの確保

■浦添北道路の整備により、これまで国道58号を通過していた交通が浦添北道路に転換することで、国道58号の道路の交通事故が減少し、国道58号の安全性が向上。（図10, 11, 12）

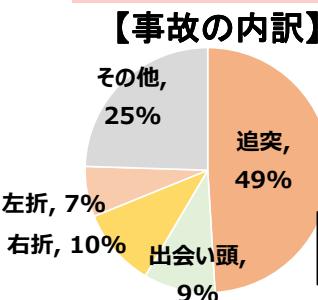
●(図10)開通前(H28,H29)



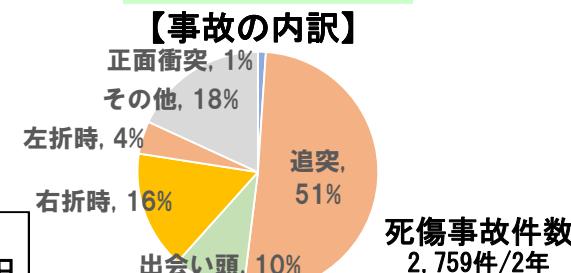
●(図11)開通後(R1,R2)



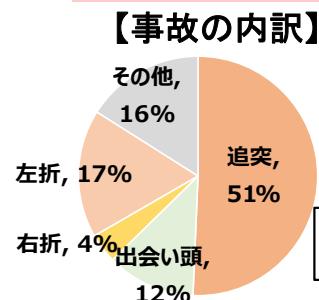
国道58号
(城間～牧港)



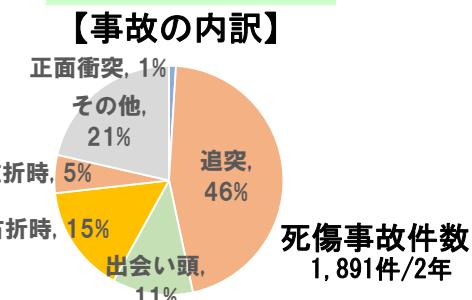
沖縄県全体



国道58号
(城間～牧港)



沖縄県全体



●(図12)事故件数の推移(城間～牧港)



《路線バスの利便性向上》



【地元観光関係者の声】

浦添北道路の開通により交通分散が図られ、国道58号(現道)の交通状況が改善した。

3.事業の効果の発現状況 4) 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2次緊急輸送道路に位置づけ
地域環境の保全	CO ₂ 排出量の削減	◇CO ₂ 排出量 ・約3.6千t-CO ₂ /年削減※1) ・1418.1千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 ・3.0t-NO _x /年削減※1)②) ・50.7t/年→47.7t/年
	SPM 排出量の削減	◇SPM排出量 ・0.17t-SPM/年削減※1)②) ・2.83t/年→2.67t/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、国道330号、県道153号線のリンクを対象として算出

4.今後の事業評価の必要性等

■ 今後の事業評価の必要性

- ・浦添北道路の整備により、国道58号現道を利用する交通の一部が転換したことで渋滞が緩和し、国道58号周辺道路の損失時間が約36%削減した。【P.4】
- ・那覇空港～アメリカンビレッジの所要時間が3割短縮され、定時性も向上した。【P.4】
- ・空港アクセス性の向上により、宜野湾コンベンションエリアの利用者の更なる増加や牧港補給地区跡地利用基本計画による新たな観光拠点への誘客にも期待される。【P.5】
- ・国道58号現道の道路の交通環境が改善され、公共交通の定時性や迅速な救急活動、安全性向上に寄与している。【P.6】
- ・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いるため当該事業としては改善の必要性はないが、いまだに現道の渋滞が著しく、事故が多いため当該事業と並行する浦添北道路II期線を事業中である。

■ 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、混雑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。