

資料 4-②

令和 5 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 58 号 浦添北道路Ⅱ期線

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号  
浦添北道路Ⅱ期線  
再評価資料

2023年 12月 18日  
沖縄総合事務局開発建設部

# 目 次

<b>1. 事業の目的と概要</b>	1
●上位計画	2
<b>2. 事業の必要性に関する視点</b>	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地域産業の変化	4
③交通状況の変化	5
2)事業の投資効果	6
●事業費の見直し	6
●費用対効果(B/C)の結果	9
●円滑なモビリティの確保	11
●地域経済・観光活動の支援	12
●交通事故の減少	13
●その他の投資効果	14
<b>3. 事業の進捗状況の見込みの視点</b>	15
<b>4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点</b>	16
<b>5. 対応方針（原案）</b>	17

# 1. 事業の目的と概要

## 事業目的

- ① 国道58号の交通混雑の緩和
- ② 地域経済・観光産業の活性化及び、安全快適な観光産業の支援

## 位置図



## 計画概要

事業区間	(自)宜野湾市宇地泊 (ぎのわんしいうちどまり) (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	6車線
計画交通量 (R22将来推計値)	461百台/日 (R22年推計値)
事業費	約350億円[280億円※]

※前回評価時の事業費

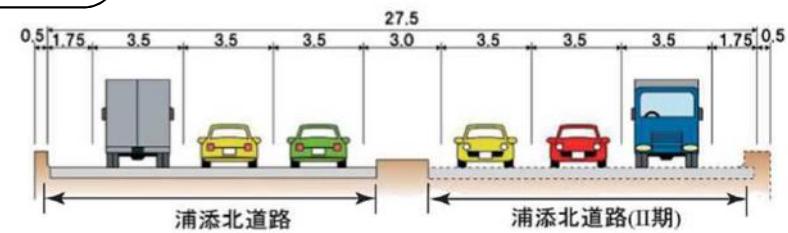
## 事業の経緯

年次	事業実施項目
平成17年度	都市計画決定
平成29年度	浦添北道路暫定供用(I期線暫定供用)
平成31年度	浦添北道路II期線事業化
令和2年度	工事着手

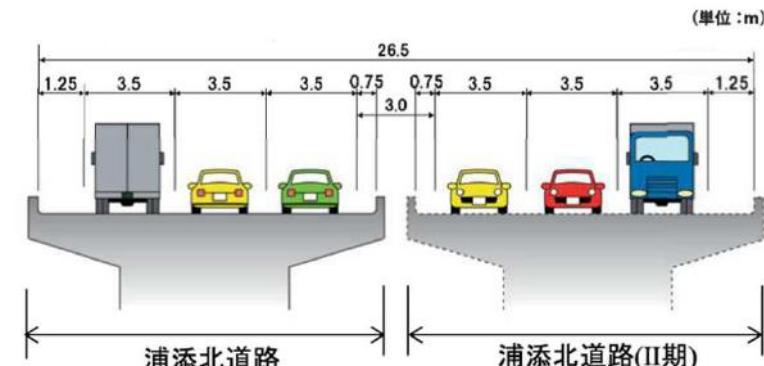


## 標準断面図

### ■ 土工部



### ■ 橋梁部

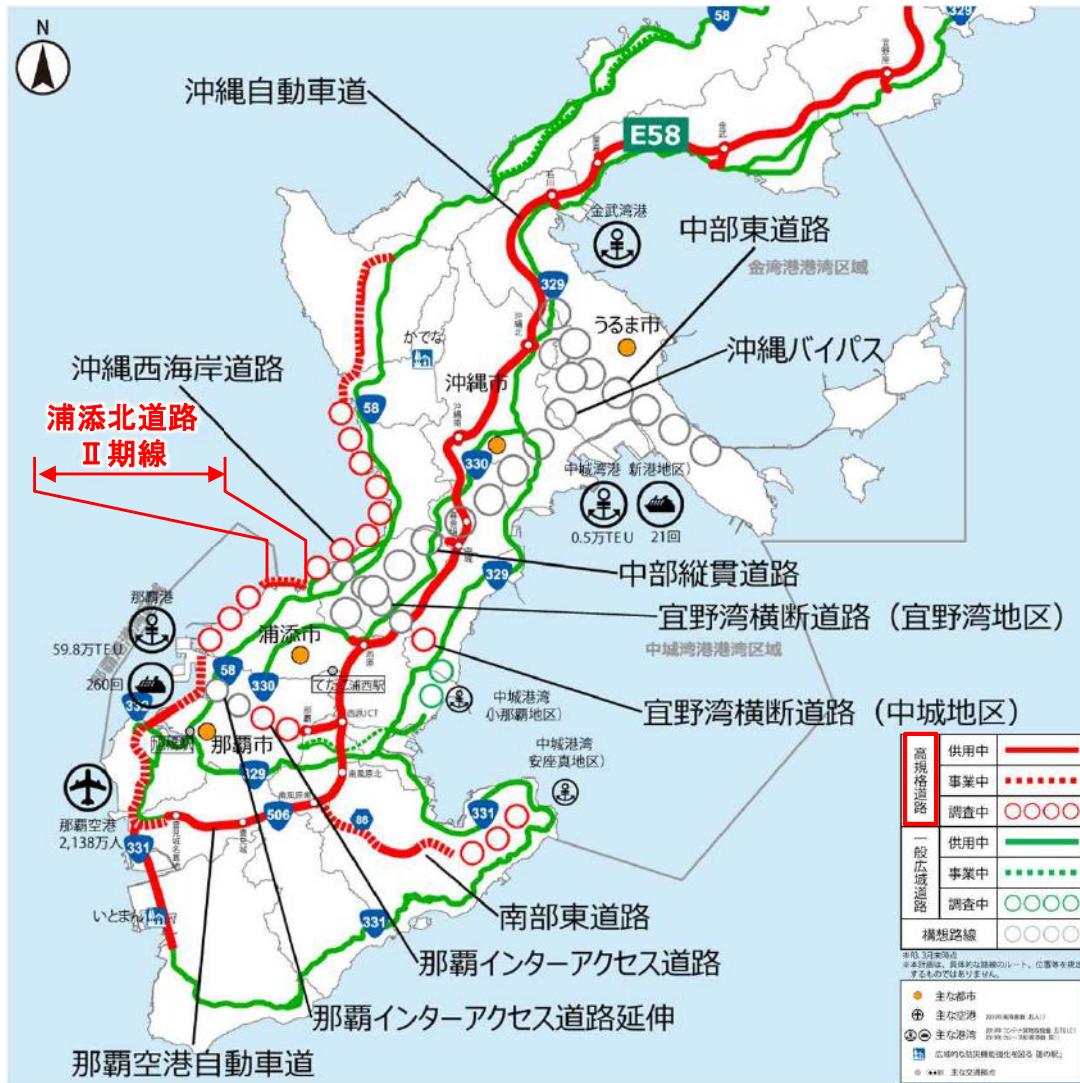


# 1. 事業の目的と概要

●上位計画

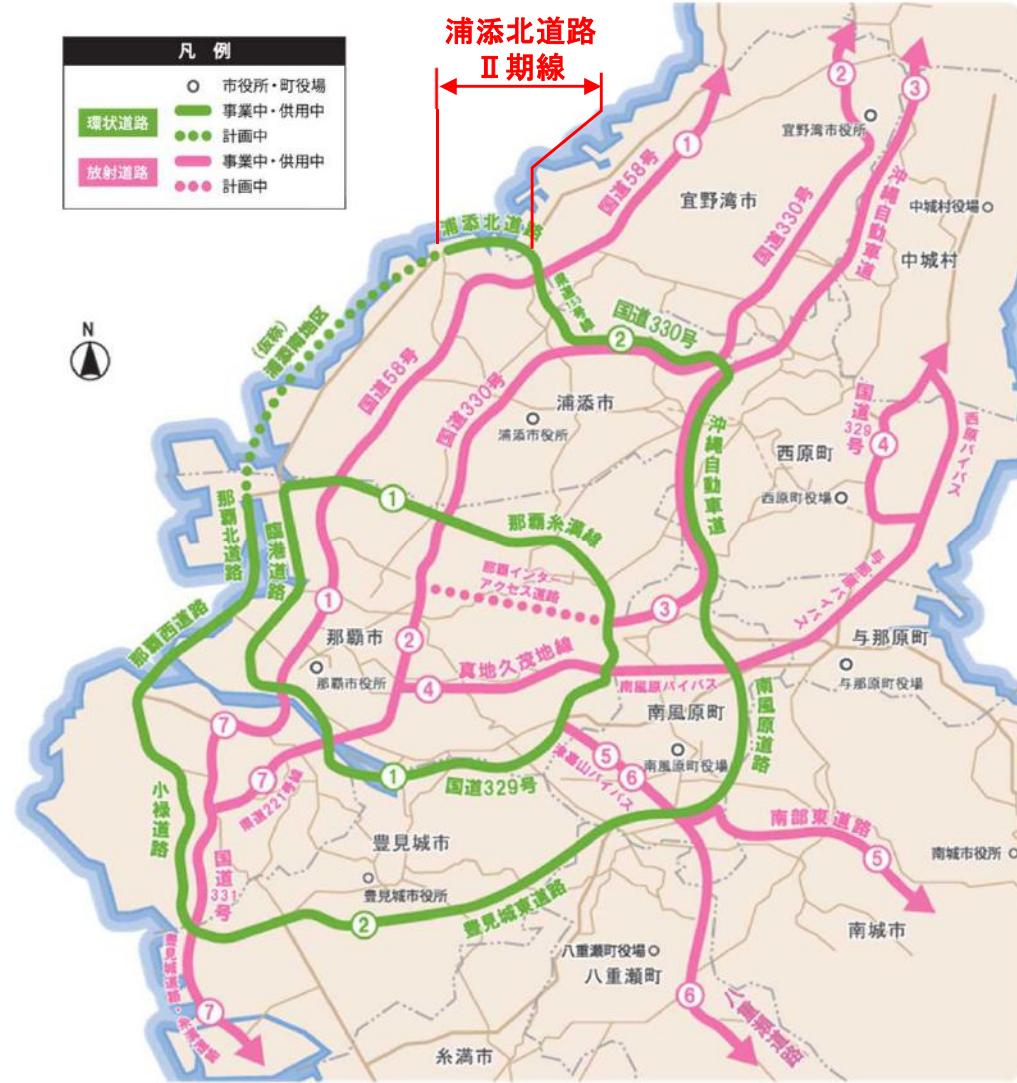
- 浦添北道路Ⅱ期線は沖縄西海岸道路の一部を担っており、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として位置づけられている。(図1)
- 2環状7放射道路の一部を形成し、交通経路の分散化による慢性的な那覇都市圏内の混雑緩和を図る。(図2)

●(図1)沖縄ブロック広域道路ネットワーク計画図(案)



出典:沖縄ブロック新広域道路交通計画より一部抜粋、作成

●(図2)那覇都市圏の2環状7放射道路



出典:南部国道事務所事業概要2023

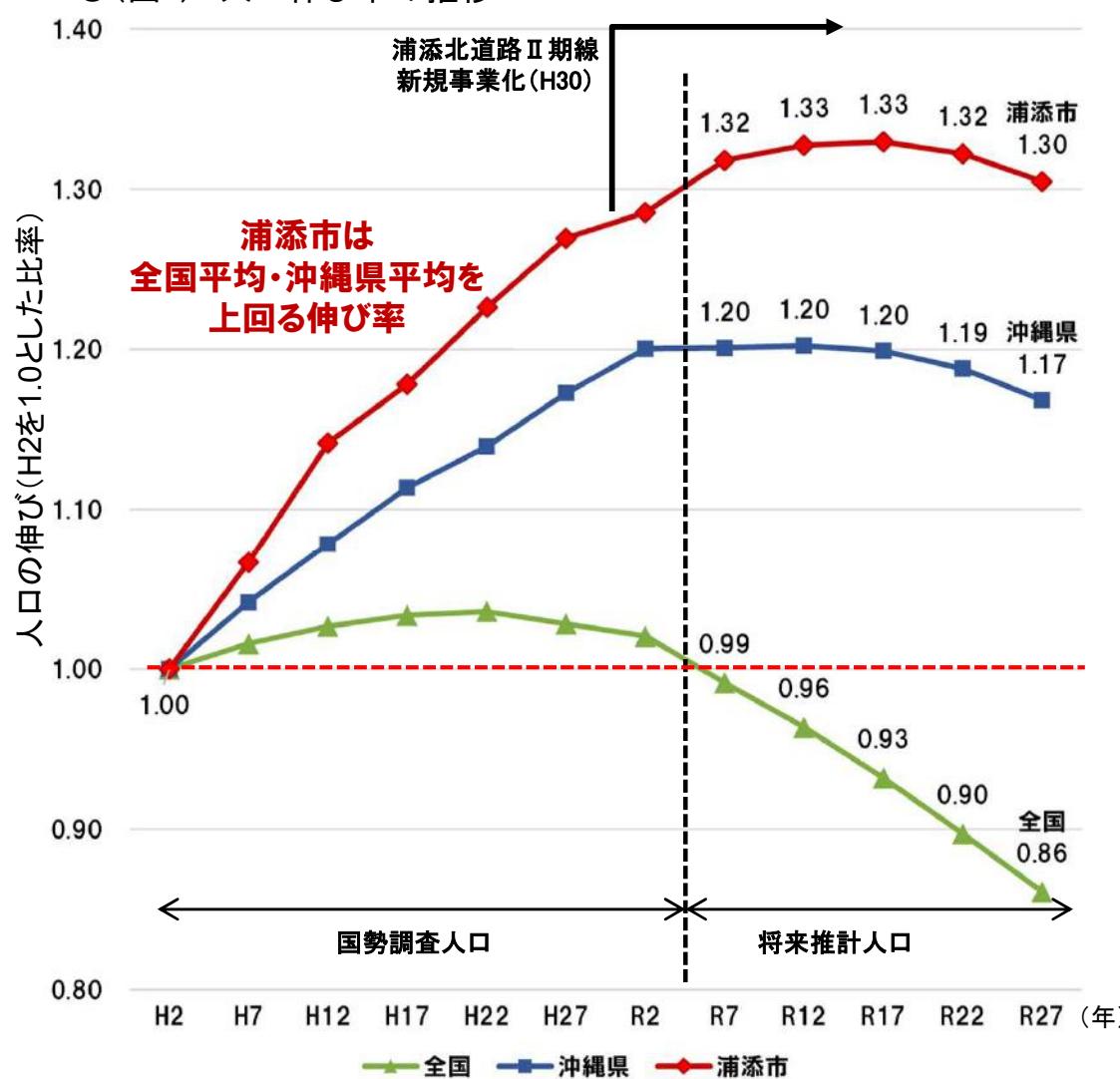
## 2. 事業の必要性に関する視点

### 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

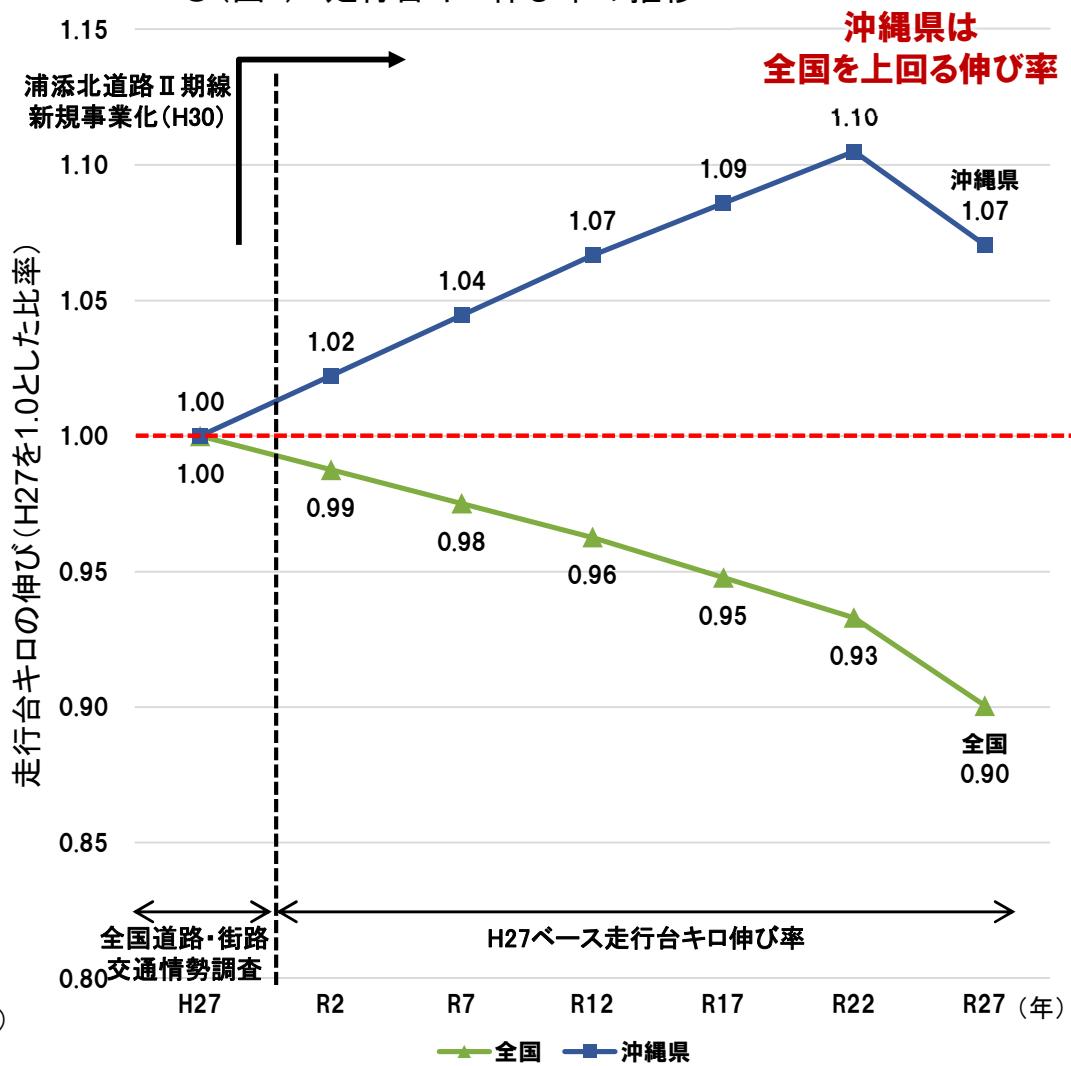
- 国道58号浦添北道路Ⅱ期線の位置する浦添市の人口の伸び率は全国平均を上回る伸び率を示しており、今後沿線開発等が進むことで更なる人口の増加が期待される。(図3)
- 沖縄県の走行台キロは、全国を大きく上回る伸び率である。(図4)

●(図3) 人口伸び率の推移



出典：(H2～R2)国勢調査、(R7～R27)国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口

●(図4) 走行台キロ伸び率の推移



出典：全国道路・街路交通情勢調査(H27)、  
費用便益分析における交通流推計及び便益算出の方法の改定について(R4.2.22)

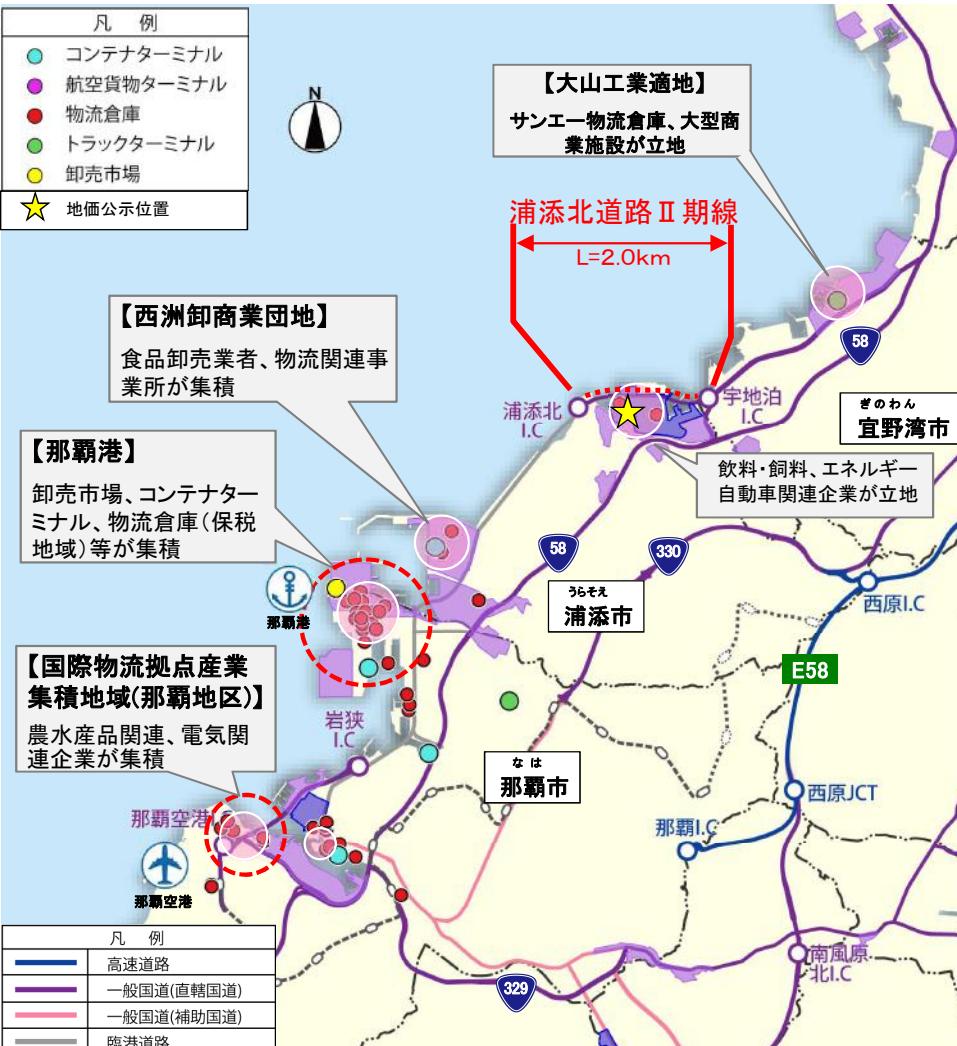
## 2. 事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

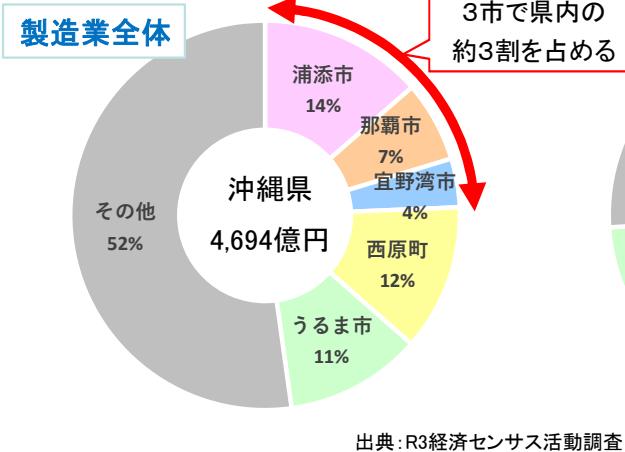
### ②地域産業の変化

- 沿線地域は、那覇港、卸商業団地、国際物流拠点産業集積地域など主要産業が立地しており、製造品出荷額は沿線3市で県内の約3割を占め、うち食料品製造関連が県内の約5割を占めている。(図5,6)
- 浦添北道路Ⅱ期線が位置する浦添市は、製造品出荷額において沖縄県内1位であり近年2割増加(R2/H23)しており、周辺の地価も上昇傾向となっていることから、今後も産業集積による物流活動の増加、地域活性化が予想される。(図7,8)

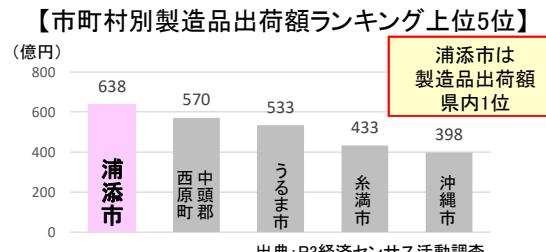
●(図5)浦添市、宜野湾市、那覇市の工業群



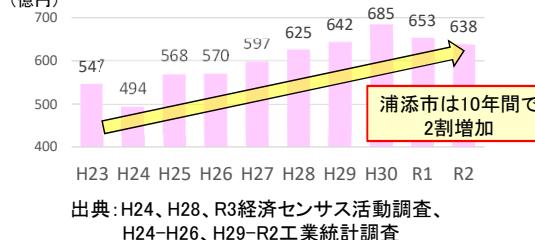
●(図6)製造品出荷額の市町村別割合



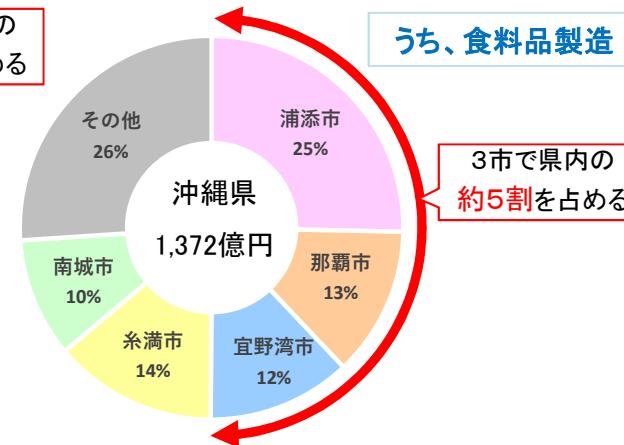
●(図7)浦添市の製造品出荷額



【浦添市製造品出荷額推移】

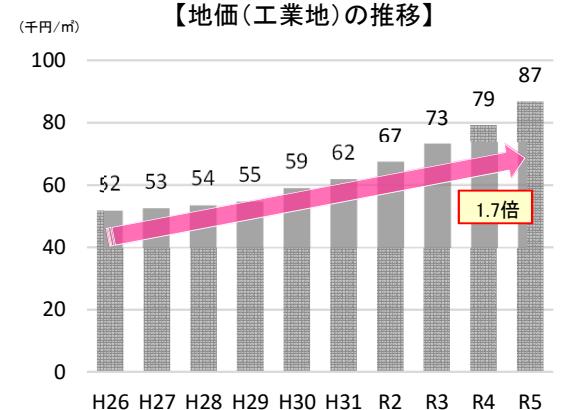


うち、食料品製造



3市で県内の  
約5割を占める

【地価(工業地)の推移】



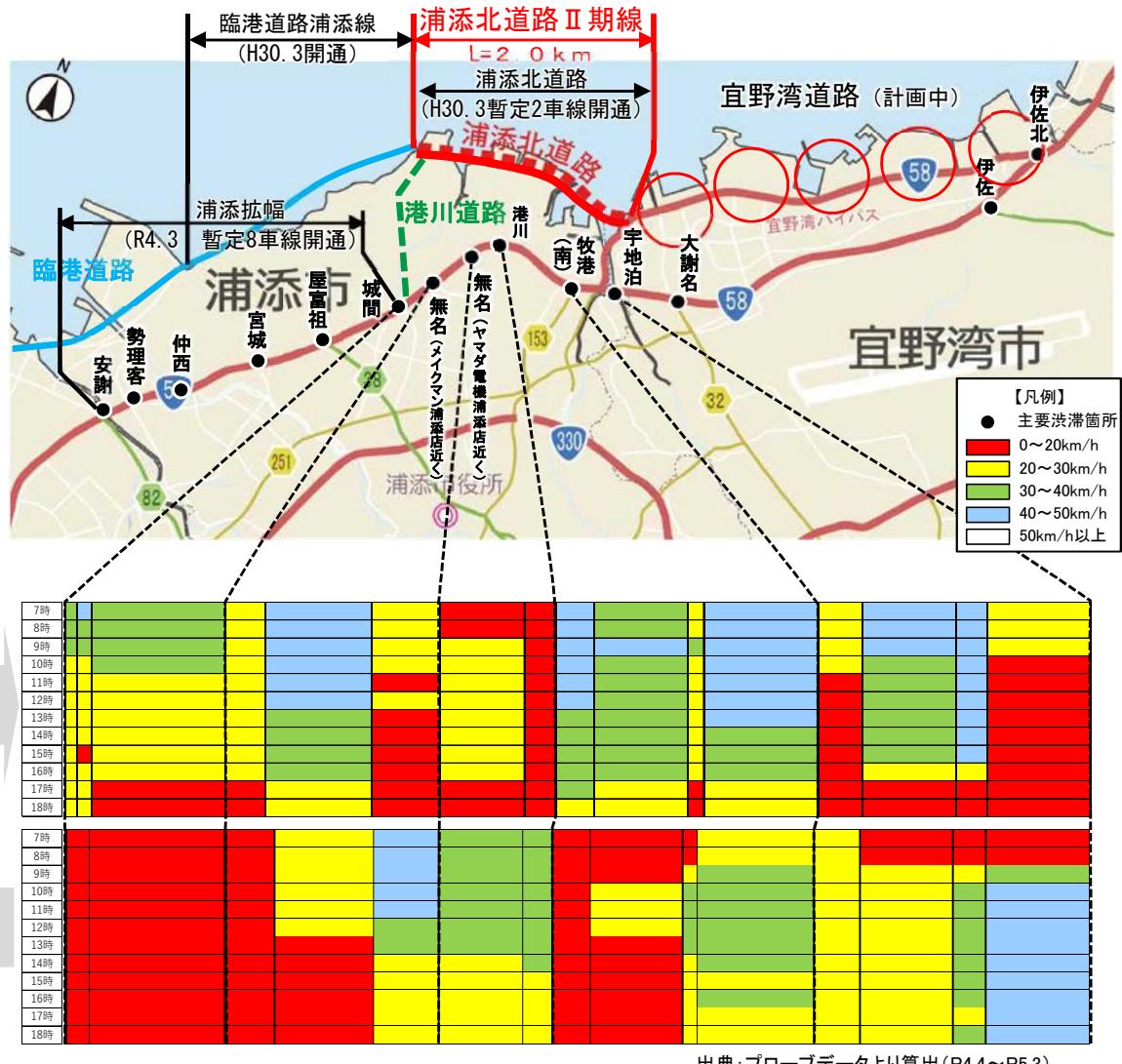
## 2. 事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

### ③交通状況の変化

- 浦添北道路Ⅱ期線周辺では、浦添北道路・臨港道路浦添線(平成30年3月)や浦添拡幅(令和4年3月暫定8車線)が開通しており、宜野湾道路が計画中となっている。(図9)
- 対象区間ではⅡ期線完成までは当面2車線供用となっているが、前後区間が4車線であり、ボトルネック(混雑度:1.20)となっている。(図10)
- また、並行する国道58号では慢性的な速度低下が発生しており、混雑度も1.0を超過している状況となっている。(図11)

●(図9)国道58号の時間帯別速度図



●(図10)浦添北道路(2車線供用)の交通量、混雑度

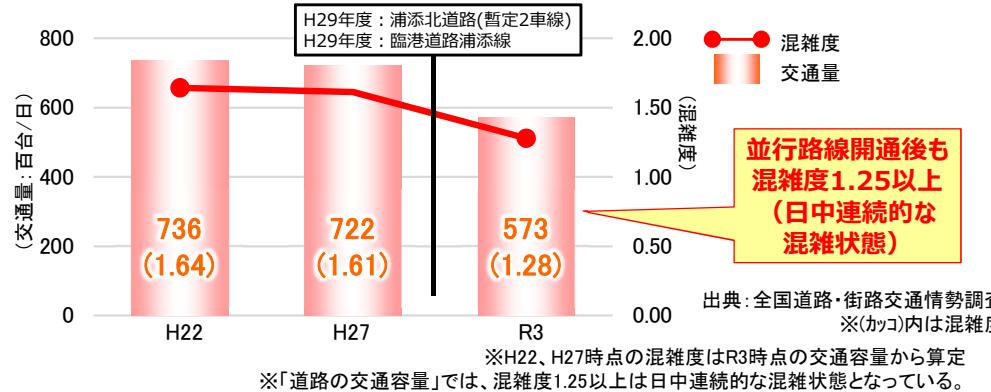
【ボトルネック模式図】



【写真】  
浦添北道路Ⅱ期線の  
混雑状況



●(図11)国道58号の交通量、混雑度推移



## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

#### ●事業費の見直し

##### 事業費について

浦添北道路Ⅱ期線 全体事業費 前回:280億円 ⇒ 今回:350億円 (+70億円)

##### ■事業費増の内訳

項目	増工金額
関係者機関協議による増額 ①バース(タンカー用)の延伸	+ 20億円
その他原因による増額 ②物価上昇による資機材及び労務費の増加	+ 50億円
合計	+ 70億円

## 2. 事業の必要性に関する視点

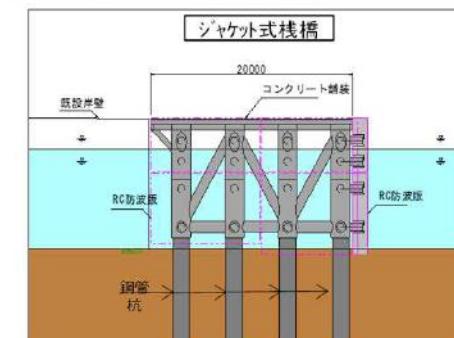
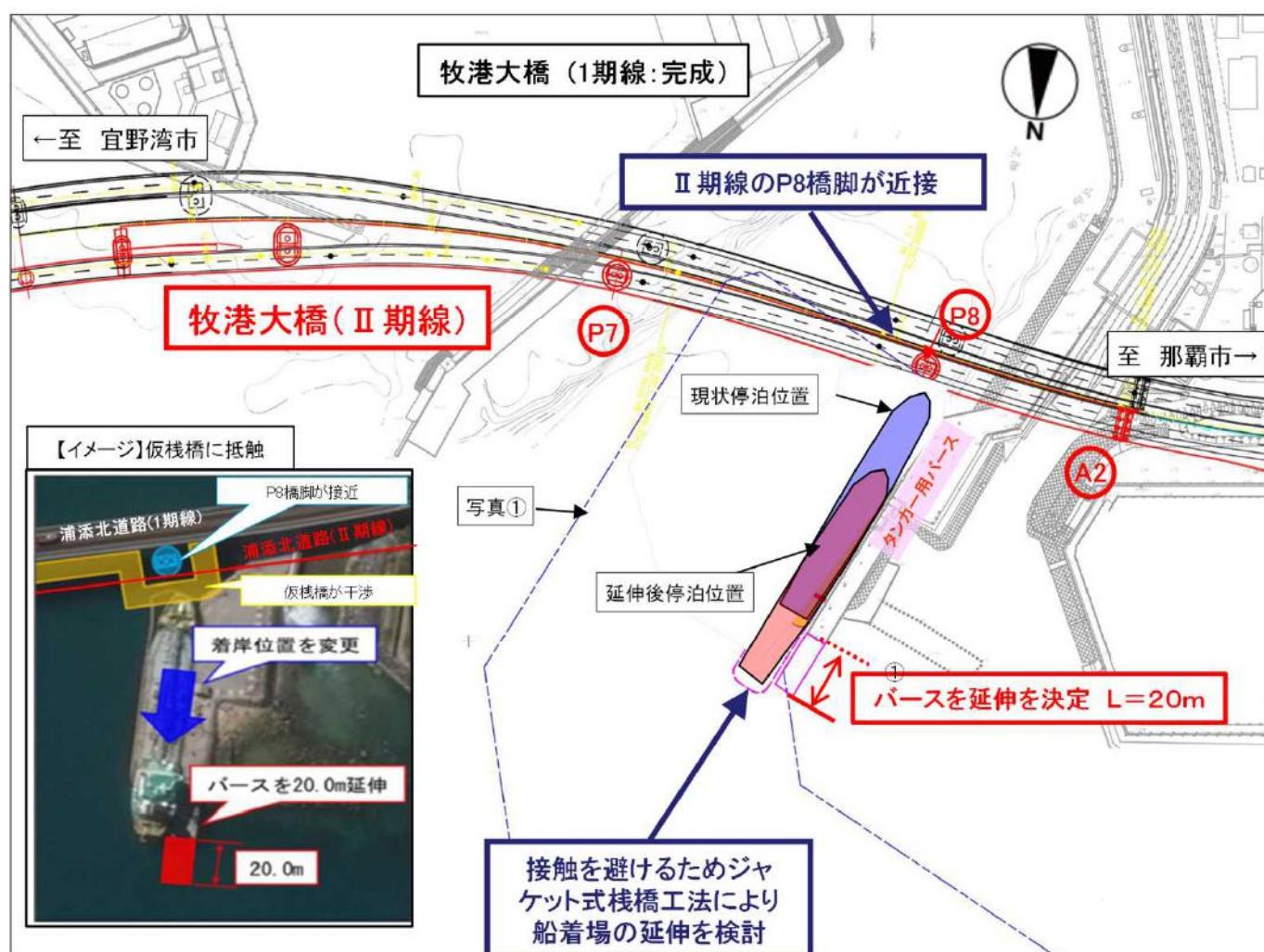
### 2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

#### 事業費について

##### ①バース(タンカー用)の延伸に伴う増額(+20億円)

■Ⅱ期線事業化後の詳細設計及び物件補償調整により、沖縄電力のタンカー接岸時に浦添北道路(Ⅱ期線)の仮桟橋と抵触することが判明。協議の結果、接岸バースを海側へ延伸(20m)することとなり、事業費が増額することとなった。(20億円増)



## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

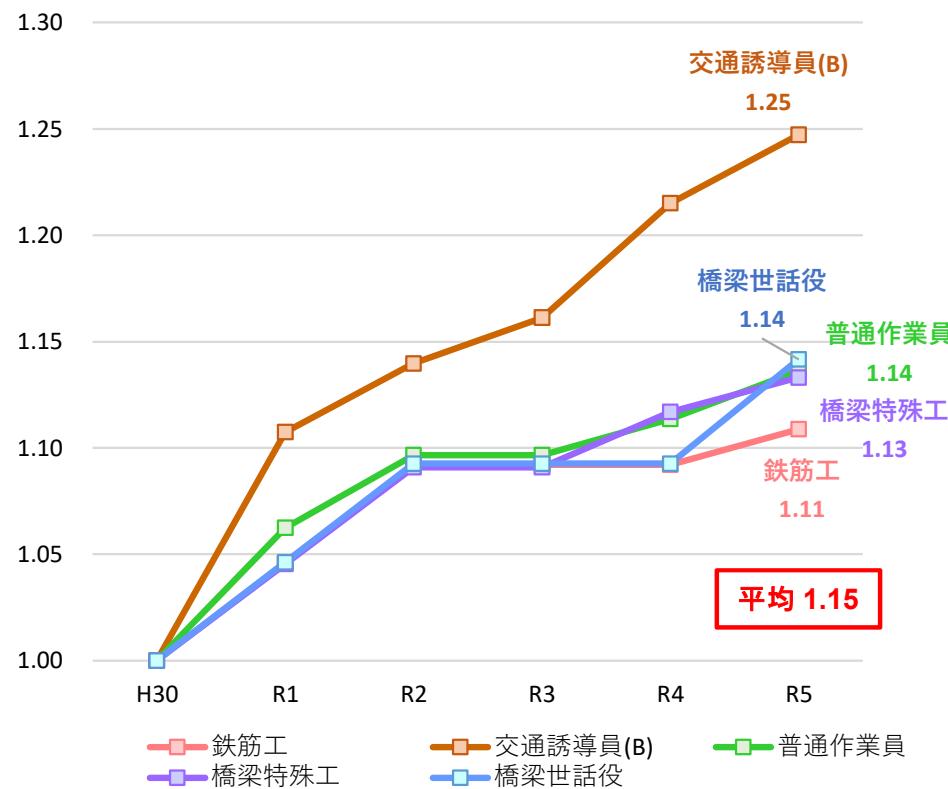
#### ●事業費の見直し

##### 事業費について

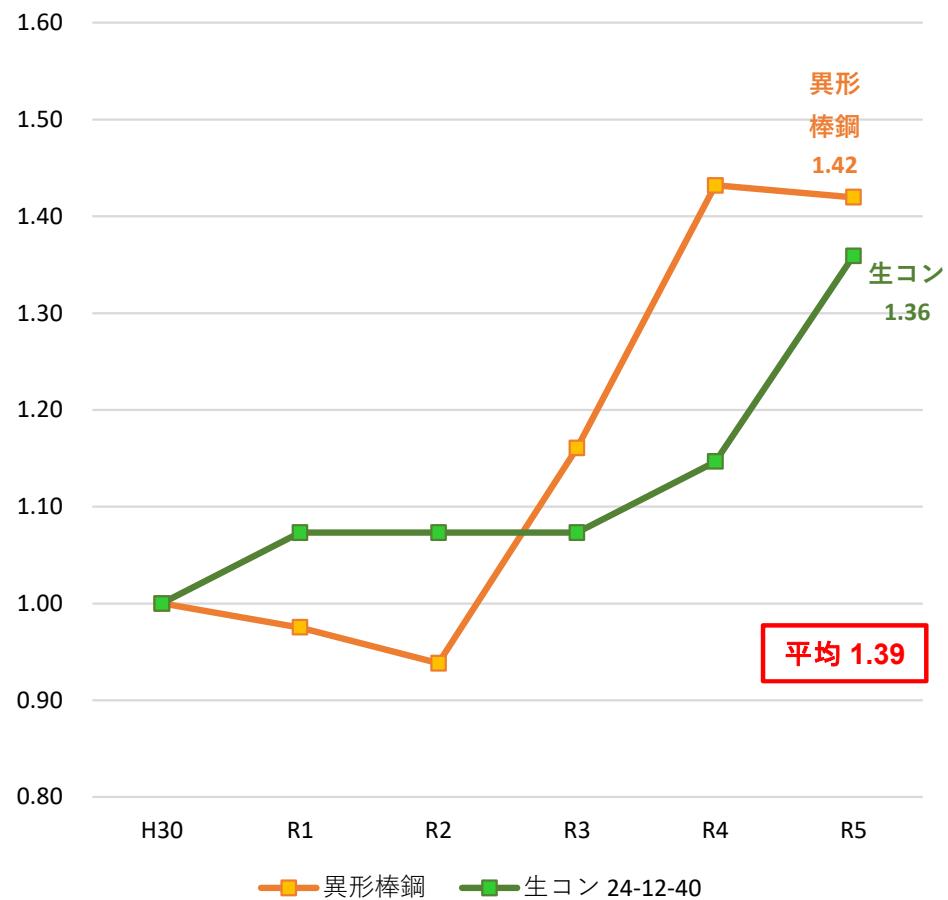
###### ②物価上昇による資機材及び労務費の増加(+50億円)

- 事業延長2.0kmの内、1.1kmが橋梁である浦添北道路の主要建設資材および労務費は、事業化当初の平成30年度から現在までに労務単価で平均1.15倍、資材単価で平均1.39倍に上昇している。
- これらの単価上昇に伴い、事業費を増額する必要が生じた。

##### ●労務単価伸び率(H30.10基準:沖縄県単価)



##### ●資材単価伸び率(H30.10基準:沖縄県単価)



## 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)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を浦添北道路Ⅱ期線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)

当該事業に関わ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(H30年度)	今回評価時(R5年度)
基準年次	平成30年度	令和5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	38,700台/日	46,100台/日
事業費	280億円	350億円
総便益(B)	403億円	536億円
総費用(C)	212億円	277億円
費用便益比(B/C)	1.9	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(H30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) <sup>※1)</sup>	212億円 <sup>※2)</sup>	277億円 <sup>※2)</sup>	236億円 <sup>※2)</sup>
事業費(億円)	206億円	270億円	229億円
維持管理費(億円)	5.4億円	6.4億円	6.4億円
便益額(B)(現在価値換算額) <sup>※1)</sup>	403億円 <sup>※2)</sup>	536億円 <sup>※2)</sup>	536億円 <sup>※2)</sup>
走行時間短縮便益(億円)	380億円	508億円	508億円
走行経費減少便益(億円)	23億円	28億円	28億円
交通事故減少便益(億円)	0.8億円	0.29億円	0.29億円
費用便益比(B/C)	1.9	1.9	2.3

#### 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5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(R5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5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(R5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

## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ●円滑なモビリティの確保

#### その他期待されるストック効果等

- 浦添北道路Ⅱ期線区間は、交通容量の拡大(2車線供用→6車線供用)に伴い混雑度が1.0未満に改善し、また、並行する国道58号では、浦添北道路への交通転換により交通量が減少するため混雑度が緩和する。(図12,13)
- 浦添北道路Ⅱ期線の整備に伴い、沖縄西海岸道路、並行する国道58号の円滑な移動を支援する。

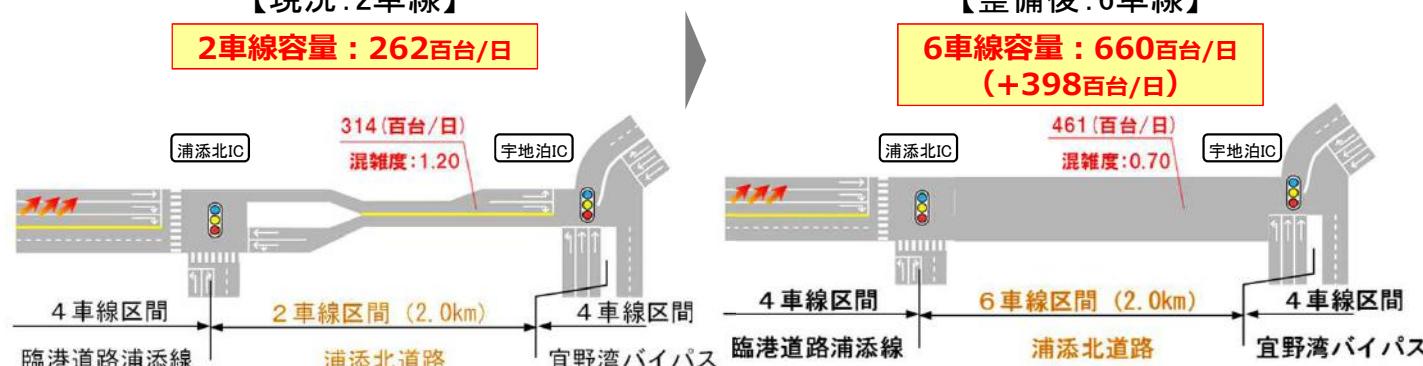
●(図12)交通量分析断面位置図



#### 【交通容量の拡大】

##### 【現況:2車線】

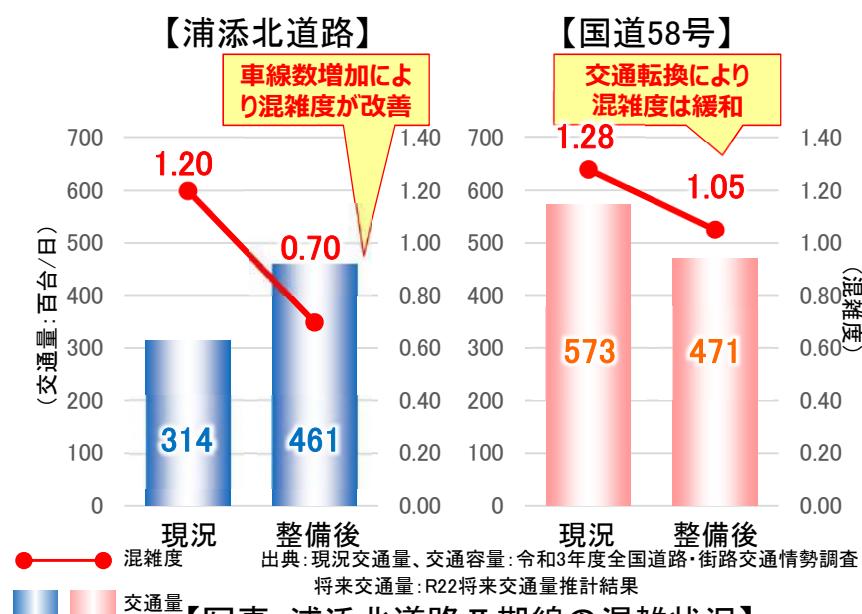
2車線容量: 262百台/日



出典: 交通容量: 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査より算定

出典: 道路の交通容量(1種3級6車線: 11,000台/日 × 6 = 66,000台/日)

●(図13)浦添北道路と国道58号の交通量の変化



【写真: 浦添北道路Ⅱ期線の混雑状況】



## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ●地域経済・観光活動の支援

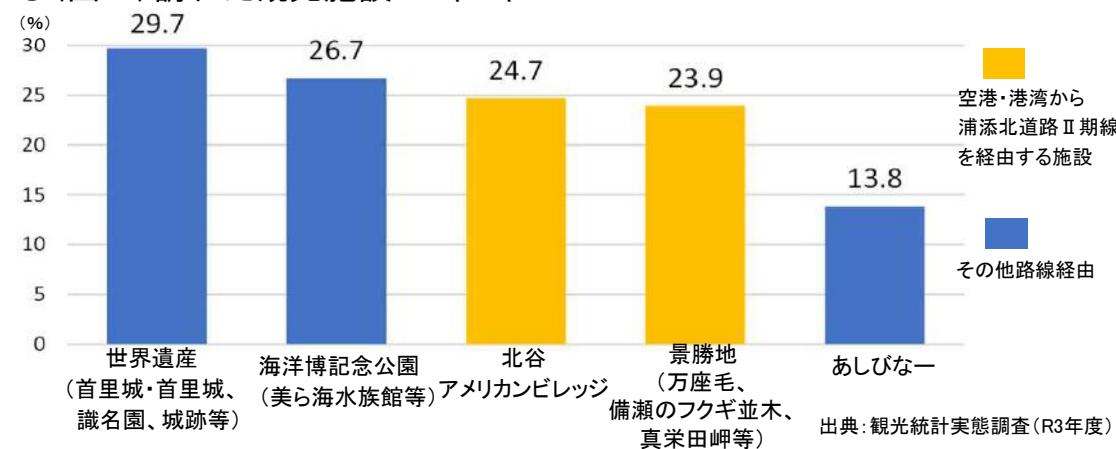
#### その他期待されるストック効果等

- 浦添北道路Ⅱ期線が一部を担う沖縄西海岸道路沿線は、観光地が多く、北谷アメリカンビレッジや万座毛などは観光客が訪れる観光施設の上位に位置しており、那覇市・浦添市・宜野湾市では近年宿泊施設が増加している。(図14,15,16)
- 那覇港第2クルーズバースが令和5年2月に供用を開始しており、22万トン級のクルーズ船を受け入れる拠点として整備が見込まれており、クルーズ船寄港数も大きく増加している。(図17)
- 浦添北道路Ⅱ期線の整備に伴い、沖縄西海岸道路、並行する国道58号の円滑な移動が確保されることで、地域経済活動、観光活動を支援する。

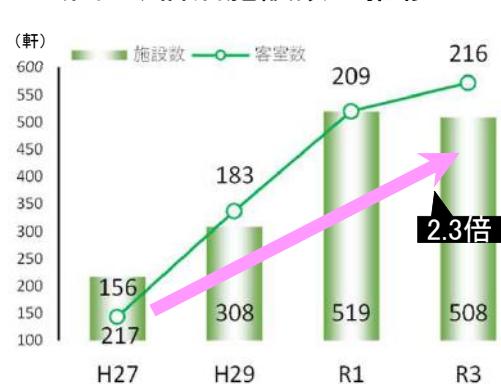
●(図14) 中部西海岸地域の主な観光地



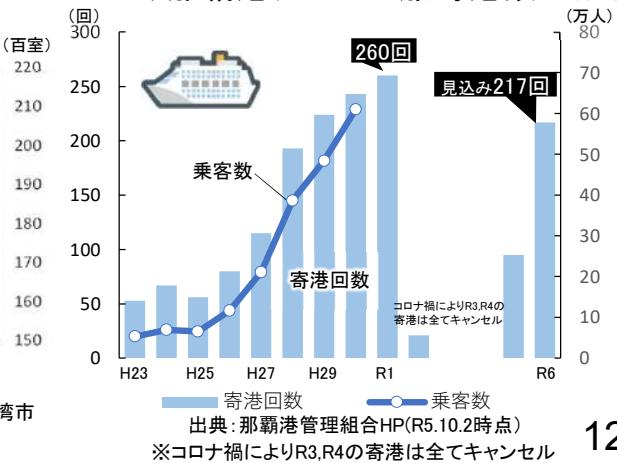
●(図15) 訪れた観光施設 上位5位



●(図16) 宿泊施設数の推移



●(図17) 那覇港クルーズ船寄港数の推移



## 2. 事業の必要性に関する視点

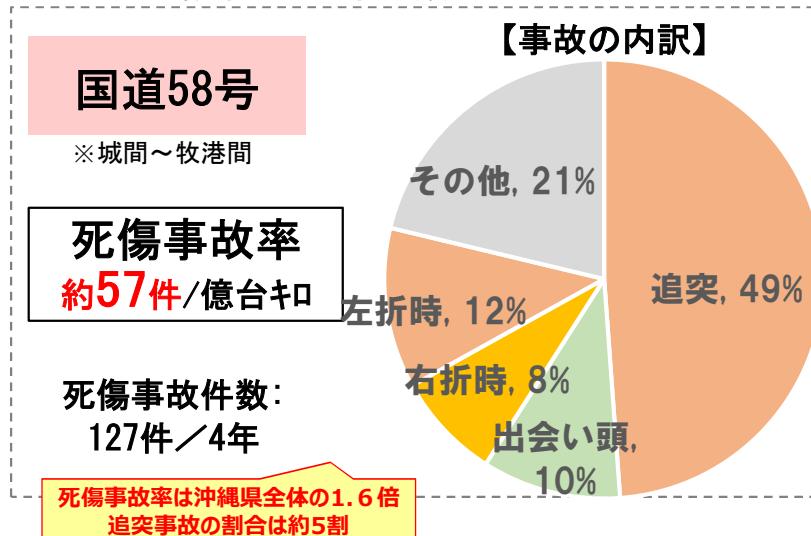
### 2) 事業の投資効果

●交通事故の減少

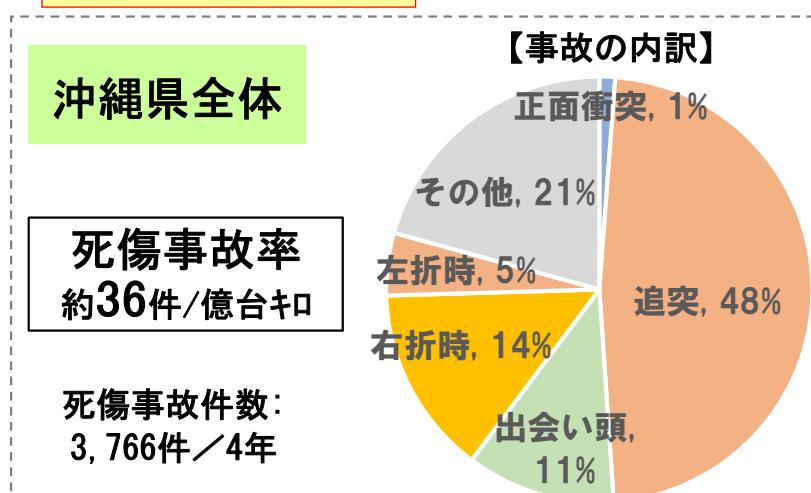
#### その他期待されるストック効果等

- 浦添北道路Ⅱ期線の並行区間である国道58号では、死傷事故率が約57件/億台キロと沖縄県全体の約1.6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18,19)
- 浦添北道路Ⅱ期線の整備により、現道の交通が浦添北道路Ⅱ期線へ転換し、現道の混雑が緩和することで追突事故の抑制が期待される。

●(図18)死傷事故率と事故類型別割合



●(図19)浦添北道路Ⅱ期線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

#### ● 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次緊急輸送道路に指定
地域環境の保全	CO <sub>2</sub> 排出量の削減	◇CO <sub>2</sub> 排出量 ・約4.1千t-CO <sub>2</sub> /年削減※1) ・1438.5千t-CO <sub>2</sub> /年→1434.4千t-CO <sub>2</sub> /年
生活環境の改善・保全	NO <sub>x</sub> 排出量の削減	◇NO <sub>x</sub> 排出量 ・5.7t-NO <sub>x</sub> /年削減※1)②) ・54.3t/年→48.6t/年
	SPM 排出量の削減	◇SPM排出量 ・0.43t-SPM/年削減※1)②) ・3.12t/年→2.69t/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浦添北道路、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

### 3. 事業の進捗状況の見込みの視点

- 平成17年度に都市計画決定。平成29年度に暫定供用(Ⅰ期線暫定供用)。平成31年度にⅡ期線事業化。
- 用地進捗率は約99%、事業進捗率は約9%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17年度	都市計画決定
平成29年度	浦添北道路暫定供用(Ⅰ期線暫定供用)
平成31年度	浦添北道路Ⅱ期線事業化
令和2年度	工事着手

#### ■事業の進捗率

事業費	350億円[280億円※]
事業進捗率	約9%[約11%※]
用地進捗率	約99%

令和5年3月末時点

※事業費増額前の数値

#### ■位置図



## 4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

浦添北道路の計画は、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

- 沖縄西海岸道路の一部を担っており、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、定住自立圏や重要な拠点、空港・港湾を連絡する「高規格道路」として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
- 浦添市の人口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.11]  
⇒ 浦添北道路Ⅱ期線の容量拡大(2⇒6車線)により、浦添北道路Ⅱ期線【1.20→0.70】、並行する国道58号【1.28→1.05】の混雑が緩和。
- 地域経済・観光活動の支援 [P.12]  
⇒ 沖縄西海岸道路・国道58号の円滑な移動が確保されることで、円滑な経済活動、観光活動を支援。
- 交通事故の減少 [P.13]  
⇒ 浦添北道路Ⅱ期線の整備により国道58号の交通量が転換し混雑緩和による交通事故の減少が期待される。
- ◎費用便益比(B/C) = 1.9 (事業全体)、2.3 (残事業)

## 3. 事業の進捗と見込み

- 事業進捗率は約9%、用地進捗率は約99%。浦添北道路Ⅱ期線の完成に向けて、鋭意事業の進捗を図る。



○対応方針(原案): 「事業継続」