

那霸港 臨港道路整備事業(若狭港町線)

国土交通省 港湾局

【事業概要】

那覇港及びその周辺で整備が進められている臨港道路浦添線や道路ネットワークと連携し、那覇港から那覇空港・沖縄本島南部地域・中北部地域への交通量の増加に対応するとともに、臨港道路港湾1号線などの交通混雑を緩和し、ふ頭間の円滑な交通の確保を図るため、臨港道路の整備を行う。

【対象事業】

- ・ 整備施設：臨港道路（延長2,200m、3.5m×6車線、自動車専用道路）
 - ・ 事業期間：平成26年度～平成35年度
 - ・ 事業費：731億円（うち港湾事業費358億円）
- 《整備スケジュール》

〔国：694億円、港湾管理者等：37億円〕

※道路事業との合併事業として実施

港	地区名	区分	施設	全体数量	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
那覇港	新港ふ頭	直轄事業	臨港道路 (3.5m×6車線)	2.2km										



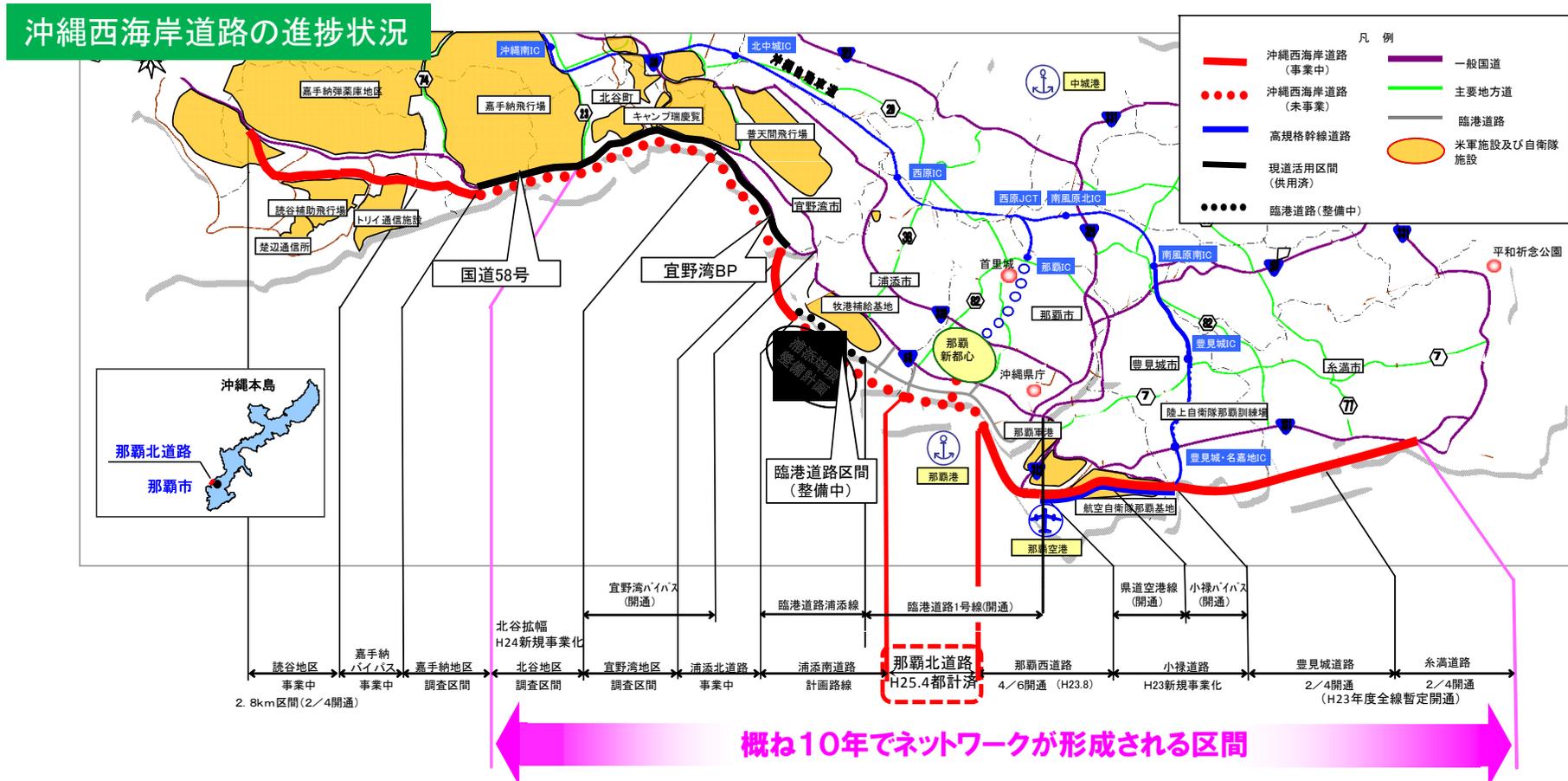
那覇港臨港道路若狭港町線は、地域高規格道路である沖縄西海岸道路・那覇北道路としても位置付けられている。

(沖縄西海岸道路・那覇北道路の状況)

幹線道路ネットワークである高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する路線として地域高規格道路が位置付けられている。

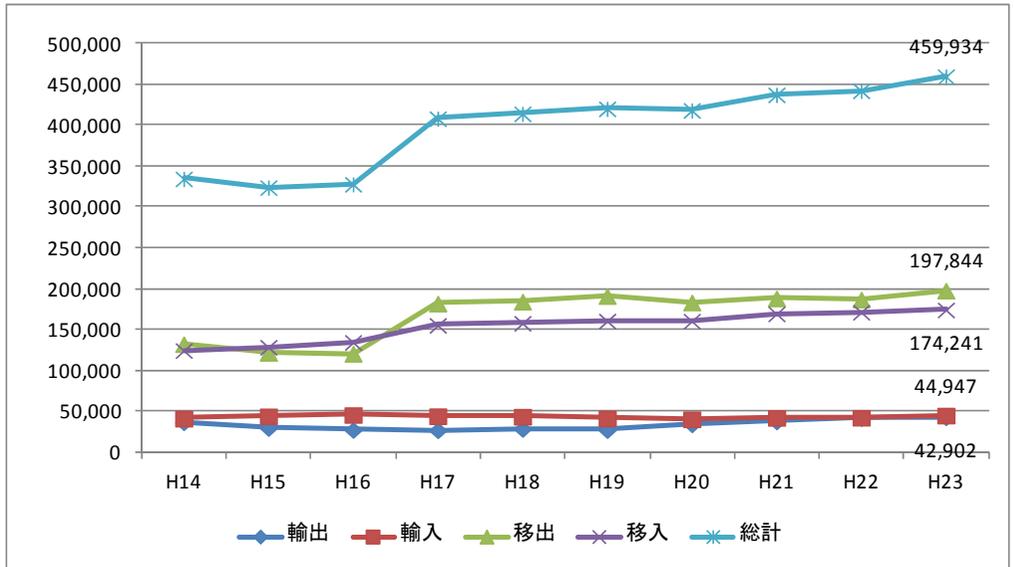
沖縄西海岸道路は、国道58号、331号などの交通混雑緩和と那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点を連結する広域幹線道路で、読谷村から糸満市に至る約50kmの地域高規格道路となっている。

沖縄西海岸道路は、早期のネットワーク形成を目指し鋭意推進中(3事業については全線暫定開通済み)であり、その内、那覇地区～浦添地区においてネットワーク形成(概成)には、那覇北道路のみが未対策区間となっている。

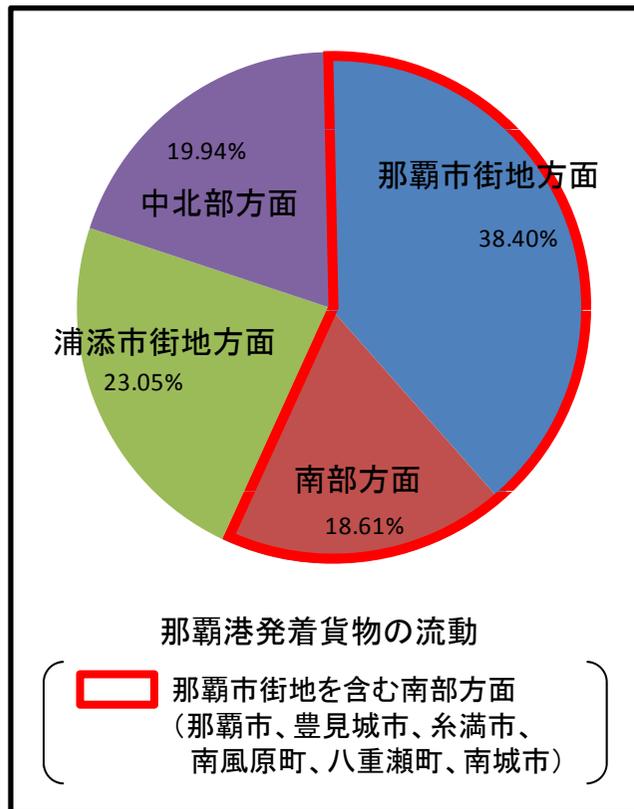


那覇港の現状

- ・那覇港は、沖縄県全体の公共貨物の52.4%を取り扱っており、取扱貨物量は堅調に推移している。
- ・特に、外貿コンテナ貨物量は近年、増加傾向にある。
- ・那覇港発着貨物の流動について、那覇市等沖縄県南部方面の貨物が全体の約57%を占めており、那覇港から臨港道路港湾1号線や国道58号を經由して那覇市街地及び沖縄県南部方面へ向かうアクセスルートが沖縄県の貨物の流動にとって重要な役割を果たしている。



那覇港におけるコンテナ取扱量の推移



那覇港の課題と事業の必要性・緊急性

①那覇港周辺における物流センター整備の動向

- ・ 沖縄21世紀ビジョン(沖縄振興計画)(平成24年5月)では、那覇港及び那覇空港を基軸とした国際物流拠点の形成を図り、臨空・臨港型産業を新たなリーディング産業として育成することとされている。
- ・ 那覇港では、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、新港ふ頭地区および那覇空港付近に物流センターの整備が予定されている。



那覇港の課題と事業の必要性・緊急性

②臨港道路の渋滞緩和による円滑な物流動線の確保

- ・臨港道路港湾1号線については、国道58号等の都市内道路とともに混雑しており、円滑な物流動線の確保が課題となっている。

臨港道路港湾1号線は、1日当たり45,100台の交通量があり、混雑度1.88と設計交通容量を超えた車両が通過し連続的な混雑状況となっている。



国道58号	H22
交通量(台/日)	75,200
交通容量(台/日)	43,700
混雑度	1.72

港湾1号線	H24.3
交通量(台/日)	45,100
交通容量(台/日)	24,000
混雑度	1.88

【混雑度の解釈】

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0以上～1.25未満	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25以上～1.75未満	ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が続く可能性が高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡的状態。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典
 ・国道58号の交通量 : H22道路交通センサス
 ・港湾1号線の交通量 : 那覇港湾・空港整備事務所による調査結果

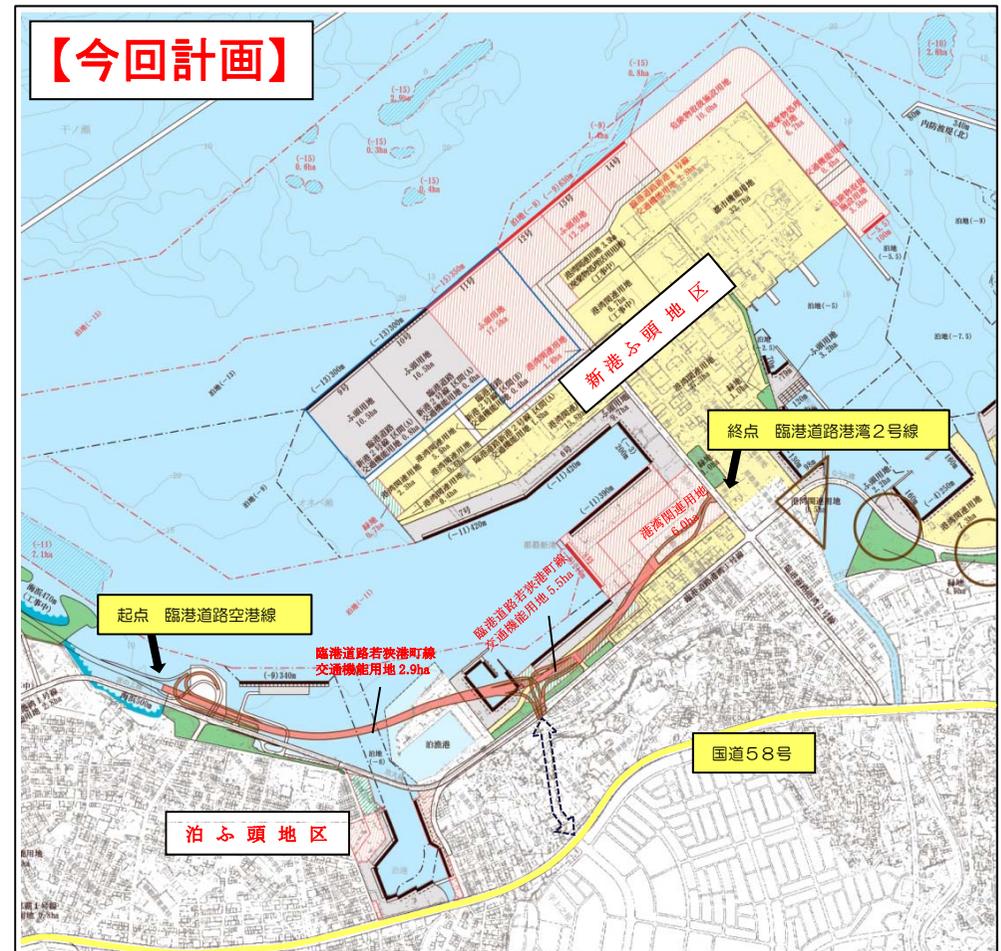
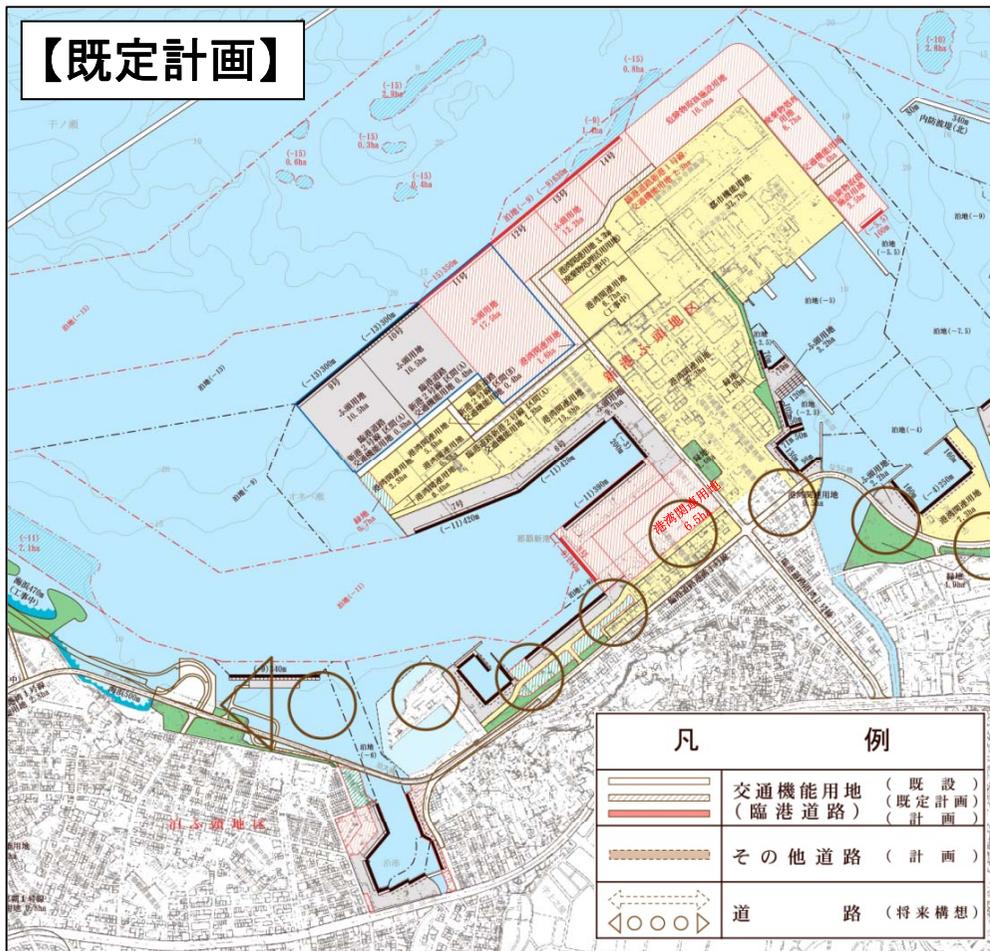
那覇港の課題と事業の必要性・緊急性

臨港道路港湾1号線は、451百台/日(H24.3調査)の車両に利用されており、朝夕を中心に日中も渋滞が発生している状況である。港湾1号線のピーク時旅行速度は、13.4km/h～15.1km/h(法定速度40km/h)で、曙交差点～若狭交差点間の通過に10分(平常時3.8分)を要する場合があるなど、港湾物流機能の低下を招いている。



港湾計画への位置づけ

- 港湾管理者、道路事業者、民間事業者、海上保安部、その他港湾関係者との調整を行い、施設配置等について検討。
- 那覇港臨港道路計画に係る那覇港利用促進協議会航行安全部会において、泊航路部を通過する船舶や橋脚設置による航行船舶への影響等、安全面での検討を実施。
- 平成24年5月31日の那覇港地方港湾審議会、平成24年7月5日の交通政策審議会港湾分科会における審議を経て、那覇港港湾計画を一部変更。



代替案の比較(計画段階評価)

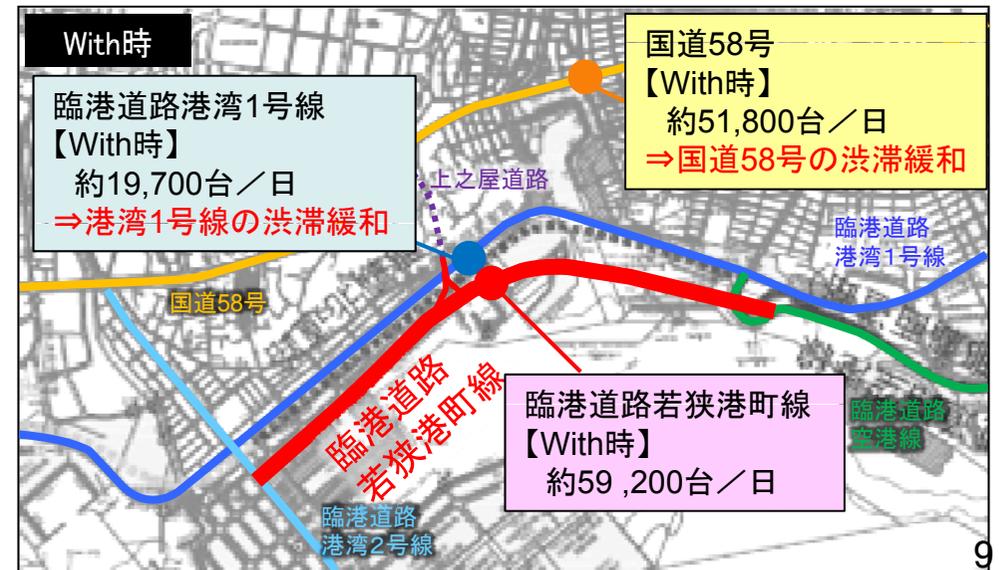
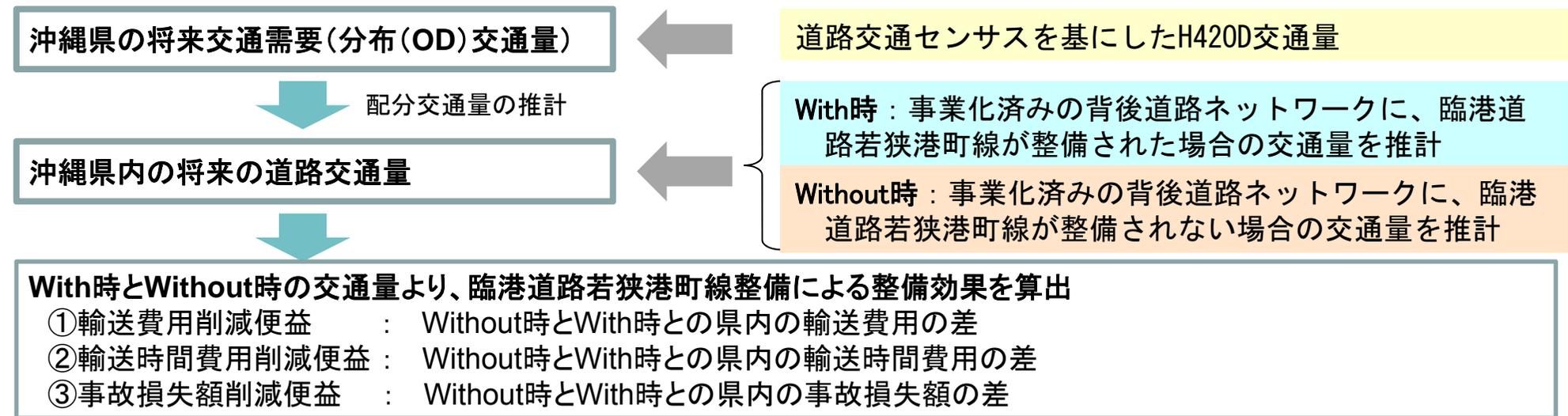
評価項目		案 1	案 2	案 3
概要		案 2 と案 3 の中間を通るルート	海上部を最短距離で結ぶルート	泊大橋に沿って導入するルート
課題への対応	臨港道路の渋滞緩和による円滑な物流の確保	○	○	○
地域経済への影響		○	○	○
環境への影響		○	○	○
実現性		△	×	×
コスト		約731億円	約856億円	約825億円
総合評価		○	△	△

→ 案1による対策が妥当。

費用便益分析における交通量の設定

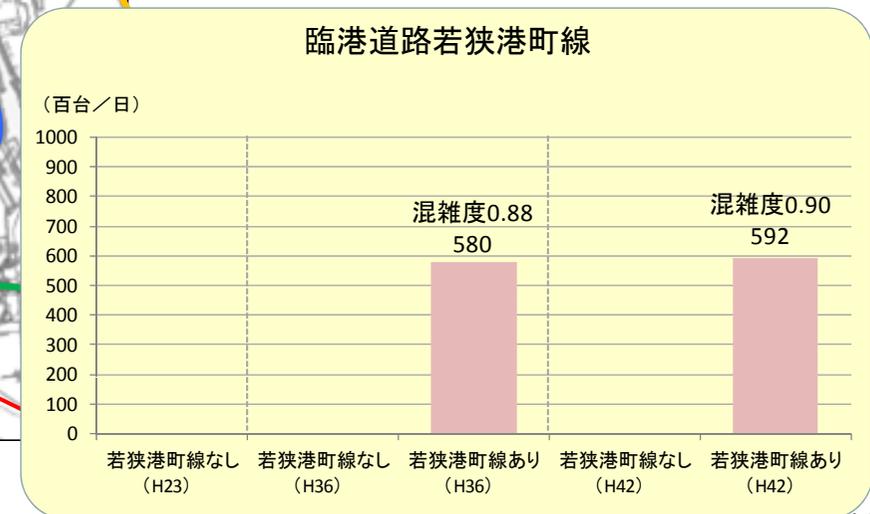
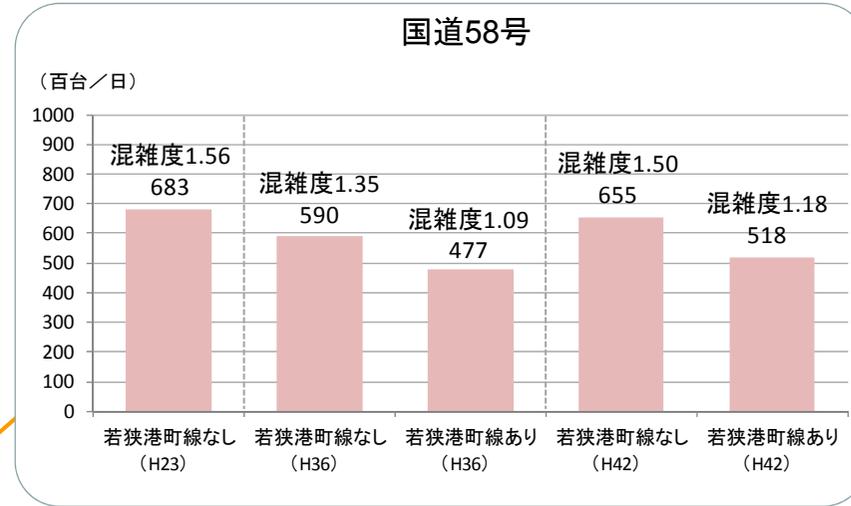
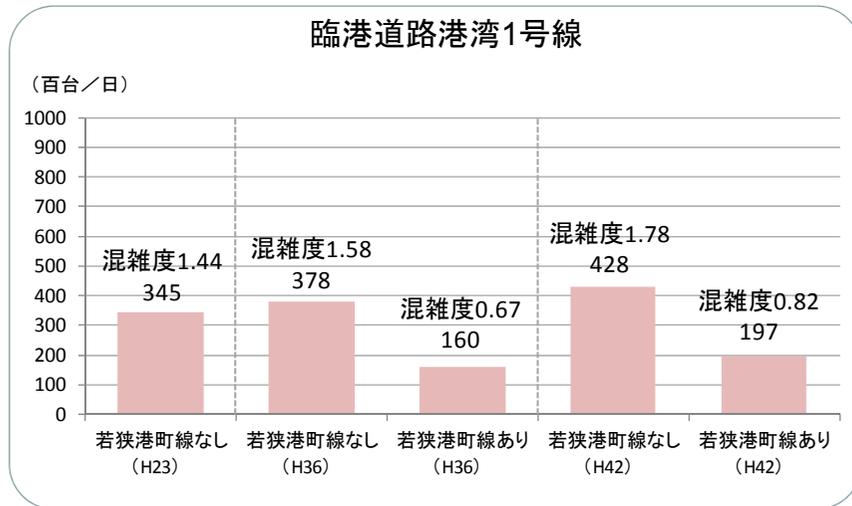
- ・ 沖縄県の将来道路ネットワークに、将来交通需要を配分した場合の交通量を、臨港道路若狭港町線の整備あり (With) ・ 整備なし (Without) それぞれの場合について推計。

○臨港道路の整備効果の算定フロー



臨港道路の将来交通量の予測

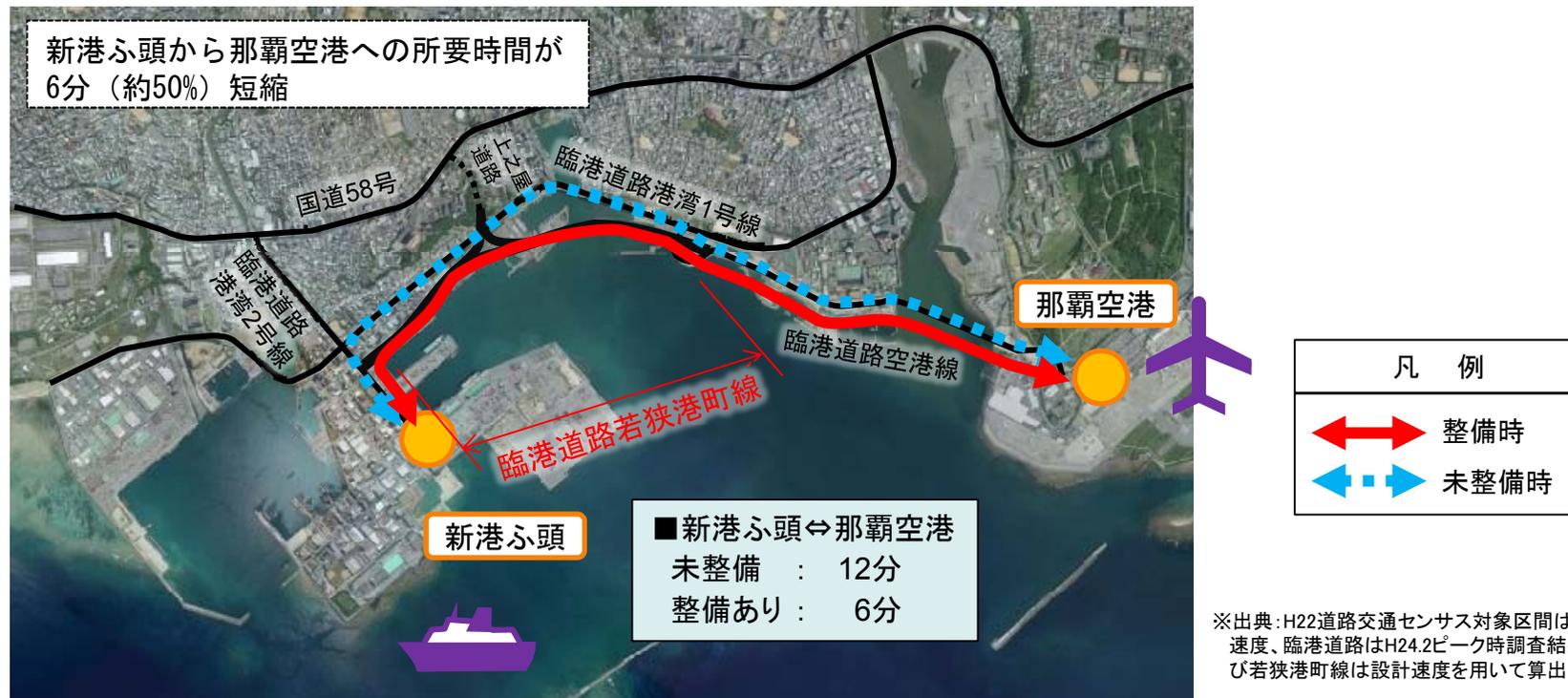
- ・ 臨港道路若狭港町線の供用に伴い、臨港道路の交通量は臨港道路若狭港町線に分散する。
- ・ 臨港道路若狭港町線の整備がされなかった場合、臨港道路港湾1号線が逼迫し、港湾物流機能が著しく低下するとともに、国道58号に港湾交通が迂回し一般交通の障害となる。



【便益計算】 便益 (B) = ①+②+③ = 1,107億円 (現在価値化後)

※①~③の便益はH42年度の将来交通量の推計結果からH42年度の単年度便益を算出し、沖縄ブロックの走行台キロ伸び率を用いて、H36年度(供用開始)から50年間の各年度便益を算出。

①輸送費用削減便益	11.7億円/年	臨港道路の整備により、自動車交通量が分散され、周辺道路も含めた走行時間の短縮および輸送費用の削減が図られる。また、規格の高い道路に交通量が分散されるため、交通事故が減少する。
②輸送時間費用削減便益	63.7億円/年	
③事故損失額削減便益	6.6億円/年	



※出典: H22道路交通センサス対象区間はセンサス混雑時旅行速度、臨港道路はH24.2ピーク時調査結果、那覇西道路および若狭港町線は設計速度を用いて算出

【費用計算】 費用 (C) = 事業費+管理運営費 = 544億円 (現在価値化後)

【費用便益分析結果】	費用便益比 (B/C) = 1,107 / 544 = 2.0
	純現在価値 (B-C) = 563億円 経済的内部収益率 (EIRR) = 8.5%

【①地域の安全・安心確保と産業活動の維持】

臨港道路ネットワークの多重化により、事故等による通行止め発生時においても通行が確保可能となり、地域の安全・安心確保と産業活動の維持に寄与する。

【②地域環境の改善】

港湾貨物の輸送の効率化が図られ、CO₂、NO_x等の排出量が削減される。