

新規事業採択時評価結果（平成20年度新規事業化箇所）

担当課：沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課
担当課長名：竹富 信也

事業の概要

| | | | | | |
|--|--------------------|-------|------------|------|-----|
| 事業名 | 都市計画道路 3・4・浦1号 神森線 | 事業区分 | 街路 | 事業主体 | 浦添市 |
| 起終点 | 浦添市宮城 ～ 浦添市内間 | 延長 | 0.3km | | |
| 事業概要 幅員構成：計画幅員18m、車線数：2車線、歩道幅員4.5m×両側 整備延長：L=300m 事業内容：設計、物件調査、用地買収、物件補償費、道路改築工事 （うちH20事業内容：実施設計、用地測量、物件調査、物件補償、用地買収） | | | | | |
| 事業の目的、必要性 本県那覇都市圏においては渋滞が慢性化しており、当該路線は那覇都市圏において、東西軸の道路網を補完する道路として位置付けがある。当該道路の一部区間は昭和54年度に事業認可を受け、国道58号から大宮土地区画整理事業地区内の区間とあわせ約1,200mが完成しており、国道58号から県道那覇宜野湾線の区間は既に供用開始がなされていることから、平成20年度に新規要望する国道330号に至る300mの区間は、道路ネットワーク上も早急な整備が求められている。当該路線が整備されることにより、都市圏の渋滞緩和を図り、更に県道那覇糸満線の渋滞の緩和が期待されている。 | | | | | |
| 全体事業費 | 14 億円 | 計画交通量 | 13,400 台/日 | | |
| 事業概要図  | | | | | |

| |
|---|
| 関係する地方公共団体等の意見 浦添市都市計画道路整備プログラムにおいて最優先に整備すべき路線として位置付けられており、地元からも早期事業化を望まれている。 |
|---|

| |
|--|
| 事業採択の前提条件 <ul style="list-style-type: none"> ・ 便益が費用を上回っている。 ・ 都市計画決定済みであり、円滑な事業執行の環境が整っている。 |
|--|

事業評価結果

| | | | | | |
|--------|-------------|---|---|---|----------------|
| 費用対便益 | B/C | 3.8 | 総費用：12 億円 （事業費：12 億円 維持管理費：0.02 億円） | 総便益：45 億円 （走行時間短縮便益：44 億円 走行経費減少便益：1.1 億円 交通事故減少便益：0.08 億円） | 基準年 平成 19 年 |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C= 4.1 (交通量 +10 %) | B/C= 3.6 (交通量 -10 %) | |
| | | 事業費変動 | B/C= 3.5 (事業費 +10 %) | B/C= 4.3 (事業費 -10 %) | |
| | 事業期間変動 | B/C= 3.7 (事業期間 +20 %) | B/C= 4.0 (事業期間 -20 %) | | |
| 事業の影響 | 自動車や歩行者への影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | |
| | | 渋滞対策 | ○ | 都市圏の主要な環状道路である那覇糸満線の渋滞緩和が期待される。 【1kmあたり（台kmあたり）渋滞損失時間】 並行路線である那覇糸満線の渋滞損失時間が約29万人時間/年・kmとなっており、県内平均4.1万人時間/年・km、全国平均2.0万人時間/年・kmのいずれも大きく上回っている。 【渋滞度曲線】 県内センサス区間の渋滞度曲線の中で、上位1割以内にある。 【その他の特徴】 ※データは県内平均・全国平均と比較すること | |
| | | 事故対策 | ○ | 都市圏の主要な環状道路である那覇糸満線の事故減少が期待される。 【死傷事故率】 約91.4件/億台キロ（那覇糸満線現況）（死傷事故率比（県内平均）1.19（現況）） 沖縄県平均：約77.1件/億台キロ（約1.19倍）全国平均：約121.5件/億台キロ（約0.75倍） 【その他の特徴】 本路線起点側那覇宜野湾線との交差点が、安心歩行エリア（仲西地区）に位置し、幹線道路の整備により、住宅地域への侵入交通が減少し、狭小な生活道路における交通事故の軽減が期待できる。 ※データは県内平均・全国平均と比較すること | |
| | 社会全体への影響 | 歩行空間 | ◎ | 既存市街地における歩道整備により、居住地域における歩行者空間が確保され、特に児童生徒の安全な通学路が確保できる。（歩道幅員：4.5m） | |
| | | 住民生活 | ○ | 二次救急医療体制救急病院である浦添総合病院へのアクセス性向上により、移動時間の短縮が図られ救急時の迅速な対応が期待される。 | |
| | | 地域経済 | ◎ | 沖縄自動車道西原ICをはじめ、国道58号及び国道330号等広域道路網へのアクセス性が向上し、物流機能等の広域化、迅速化が期待できる。また、本路線が整備されることにより関連する土地区画整理事業の促進が期待される。 | |
| | | 災害 | ◎ | 災害時の避難所となる公立中学校（神森中学校）に直接連絡する道路であり、避難路としてばかりで無く、周辺地域の消火活動の支援、延焼遮断帯機能が確保される。 | |
| 環境 | ○ | 県道那覇糸満線、県道浦添西原線及び県道那覇宜野湾線等における慢性的な交通渋滞が緩和されることにより、CO2、NO2、SPN排出量が削減されることが期待できる。 | | | |
| 地域社会 | ◎ | 広域道路との連結により日常活動圏中心都市へのアクセス性が向上する。 | | | |
| 事業実施環境 | ◎ | 浦添市都市計画道路整備プログラムにおいて最優先に整備すべき路線として位置付け。 | | | |

採択の理由

費用便益費が3.8と便益が費用を上回っており、事業採択の前提条件が確認できる。本路線が供用することにより、国道58号と国道330号を結ぶ基幹的な一般国道間を連絡する道路となることから、事業の必要性・効果は高いと判断できる。以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。