

## 事後評価結果（令和2年度）

担当課：沖縄総合事務局 道路建設課  
担当課長名：眞栄里 和也

<b>事業名</b>	一般国道331号 <small>なかやまかいりょう</small> 中山改良		<b>事業区分</b>	一般国道	<b>事業主体</b>	内閣府 沖縄総合事務局			
<b>起終点</b>	自：沖縄県南城市玉城字志堅原 至：沖縄県南城市玉城字中山				<b>延長</b>	1.8km			
<b>事業概要</b>									
一般国道331号は、沖縄本島島尻地域の外縁を通過し県都那覇へ至る約50kmの主要幹線道路である。中山改良事業は、一般国道331号玉城地域の防災対策及び線形改良を行い、災害に強いネットワーク形成、旧道からの交通転換による安全性向上を目的とした延長1.8kmの道路事業である。									
<b>事業の目的・必要性</b>									
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害に強いネットワークの形成</li> <li>・ 旧道からの交通転換による安全性向上</li> </ul>									
<b>事業概要図</b>									
<b>事業の 効果等</b>	<b>事業期間</b>	<b>事業化年度</b>	H2年度	<b>用地着手</b>	H6年度	<b>供用年</b>	(前回再評価) - /H27	<b>変 動</b>	1.0倍
		都市計画決定	-	<b>工事着手</b>	H12年度	(暫定/完成)	(実績) - /H27		
	<b>事業費</b>	<b>計画時</b>	(各目値)	- /82億円	<b>実績</b>	(各目値)	- /88億円	<b>変 動</b>	1.1倍
		(暫定/完成)	(実質値)	- /78億円	(暫定/完成)	(実質値)	- /83億円		
<b>費用対効果 分析結果</b> (前回再評価)	<b>事業の効果等</b>					<b>費用</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等(88億円)</li> <li>○走行性向上に期待</li> <li>○部分供用前後(H22. 11. 14→H23. 9. 11)の旧道の交通量削減 ・ 2660→1282[台/12h] (全体の55.7%、52%減)</li> <li>○通行止め迂回時間短縮(38.5分→18.4分)</li> </ul>					118 億円 事業費： 108 億円 維持管理費： 9.9 億円			
<b>費用対効果 分析結果</b> (事後)	<b>事業の効果など</b>					<b>費用</b>			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時の迂回解消を含めた走行時間の短縮等(106億円)</li> <li>○改良区間に交通が転換し、危険箇所を通過する交通量減少 ・ 旧道ではR≤150箇所:13箇所、縦断勾配6%超箇所:10箇所</li> <li>・ 改良区間では0箇所</li> <li>○供用前後(H26. 10. 29→H28. 11. 1)の旧道の交通量削減 ・ 4167→826[台/12] (全体の23%、80%減)</li> <li>○通行止め迂回時間短縮(42分→19分)</li> </ul>					164 億円 事業費： 151 億円 維持管理費： 13 億円			

	<p>事業遅延の理由</p> <p>—</p> <p>客観的評価指標に対応する事後評価項目</p> <p>① 円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧道の渋滞損失時間が削減。3.7万人・時間/年→0.8万人・時間/年(77%削減)</li> <li>・国道331号を利用する既存バスルートの定時制の確保が期待される</li> </ul> <p>② 国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型車のすれ違いや走行性の向上が期待される</li> </ul> <p>③ 個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南部地域へのアクセス性が向上し観光の活性化が期待される</li> </ul> <p>④ 災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道331号、中山改良は第2次緊急輸送道路に位置づけられ、迂回機能も期待される</li> </ul> <p>⑤ 地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量を削減(448t-CO2/年)</li> </ul> <p>⑥ 生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量を削減(69%削減)</li> <li>・SPM排出量を削減(69%削減)</li> </ul> <p>⑦ その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧道区間での線形不良箇所(13箇所)、縦断勾配6%超箇所(10箇所)が、改良区間では0箇所</li> </ul> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・急減速の発生頻度の削減</li> </ul>
事業による環境変化	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
	<p>事業を巡る社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南城市の人口伸び率は、沖縄全体を上回る。</li> <li>・南城市の生体辺り自動車保有台数は沖縄全体を上回る。</li> <li>・旧道では落石、土砂災害は発生。</li> <li>・那覇空港利用者数、沖縄県の入域観光客数、南城市の宿泊施設収容人数は増加傾向。</li> <li>・那覇空港における発着回数・那覇港におけるクルーズ船寄港回数は増加傾向。</li> </ul> <p>今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該道路の整備により、災害時において脆弱な旧道の代替路が形成され、救急搬送や災害復旧活動を支援している。</li> <li>・また、一部歩道がない通学路からの交通転換が図られることで、安全で安心できる暮らしの確保に寄与している。</li> <li>・更に、観光バスなどの運行がスムーズになることから観光周遊の利便性が向上し、地域経済の好循環に寄与し、当該道路の重要性が増大していくことは明らかであり、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。</li> <li>・当該道路は、想定された効果が発現されており、当面の改善措置の必要性はない。</li> </ul> <p>計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</p> <p>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。今後ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、安全・安心の向上などの「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。</p> <p>特記事項</p> <p>特になし</p>

※ 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。