

(事後評価)

様式1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道58号 浦添北道路
事業主体	沖縄総合事務局

●事業の効果や必要性の評価評価に対応する事後評価項目

政策目標	指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠	
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	● 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率	区間 当該区間及び並行区間について：国道58号現道、国道330号、県道153号線 ・当該区間の渋滞損失時間：整備なし54.5万人・時間、整備あり35.1万人・時間 ・当該区間の渋滞損失削減率：約36%削減	
	■ 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満であった区間の旅行速度の改善状況	国道58号（地点：牧港～屋富祖）の旅行速度 ・現況（国道58号）：17.9km/h（H27センサスより） ・将来（国道58号）：21.5km/h（区間：牧港～屋富祖）【3.6km/h向上】	
	□ 現道又は並行区間等における踏切道の除却もしくは交通改善の状況		
	■ 当該路線の整備によるバス路線の利便性向上の状況	国道58号を利用する既存のバスルートの定時性の向上が期待される。 ⇒沖縄バス、琉球バス、東陽バスが運行 計511便/日（平日）【国道58号（港川バス停留所） 系統数：15系統】	
	□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上の状況		
	■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上の状況	那覇空港～沖縄コンベンションセンターまでの所要時間短縮が期待される ・現況（国道58号）：34分 ・将来（完成供用）：21分【13分短縮】	
	物流効率化 の支援	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上の状況	那覇港新港ふ頭～北谷町役場までの所要時間短縮が期待される ・現況（国道58号）：42分 ・将来（完成供用）：36分【6分短縮】
		□ 農林水産業を主体とする地域における農林水産品の流通の利便性向上の状況	
		□ 現道等における総重量25tの車両もしくは150規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間が解消	
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトの支援に関する効果	
■ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路が形成（又は一部形成）されたことによる効果		沖縄ブロック 新広域道路交通計画において、那覇都市圏における2環状7放射道路として位置付けられている	
■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携に関する効果		浦添市による牧港補給地区跡地利用基本計画を支援する	
□ 中心市街地内で行われたことによる効果			

1. 活力	都市の再生	<input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km2以下である市街地内での事業である	
		<input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上	
		<input type="checkbox"/> 対象区間が事業実施前に連絡道路がなかった住宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となった	
	国土・地域ネットワークの構築	<input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道(A'路線)としての位置づけあり	
		■ 地域高規格道路の位置づけあり	平成6年に「沖縄西海岸道路」が地域高規格に指定され、その一部を形成している
		<input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		<input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		<input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間が解消	
		<input type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間が解消	
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上の状況	北谷町役場から沖縄県庁までの旅行時間 ・現況(国道58号) : 57分 ・将来(完成供用) : 51分【6分短縮】
	個性ある地域の形成	<input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されていた地区の一体的発展への寄与の状況	
		■ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントの支援に関する効果	浦添市による牧港補給地区跡地利用基本計画を支援する
■ 主要な観光地へのアクセス向上による効果		那覇空港からアメリカンビレッジまでの旅行時間 ・現況(国道58号) : 56分 ・将来(完成供用) : 37分【19分短縮】	
<input type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設と直結されたことによる効果			
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	<input type="checkbox"/> 自転車利用空間が整備されたことによる当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化された	
	無電柱化による美しい町並みの形成	<input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけあり	
		<input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区(歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区)等の幹線道路において新たに無電柱化を達成	
	安全で安心できるくらしの確保	<input type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上の状況	

3. 安全	安全な生活環境の確保	<input type="checkbox"/> 現道等における交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等による安全性向上の状況	
		<input type="checkbox"/> 歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置されたことによる安全性向上の状況	
	災害への備え	<input type="checkbox"/> 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落が解消	
		<input checked="" type="checkbox"/> 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	浦添北道路は第2次緊急輸送道路に位置づけられている。
		<input checked="" type="checkbox"/> 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成	並行する国道58号は第1次緊急輸送道路に位置づけられており、浦添北道路は迂回路としての機能を期待される
		<input type="checkbox"/> 並行する高速ネットワークの代替路線として機能	
		<input type="checkbox"/> 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消	
<input type="checkbox"/> 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間が解消			
4. 環境	地球環境の保全	<input checked="" type="checkbox"/> 対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：約3.6千t-CO2/年 (整備なし1418.1千t-CO2/年→整備あり1414.5千t-CO2/年)
	生活環境の改善・保全	<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのNO2排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/並行区間等)：国道58号現道、国道330号、県道153号線 排出削減量：3.0t/年 排出削減率：6%削減 (整備なし50.7t/年→整備あり47.7t/年)
		<input checked="" type="checkbox"/> 現道等における自動車からのSPM排出削減率	(推計結果) 評価対象区間(現道/並行区間等)：国道58号現道、国道330号、県道153号線 排出削減量：0.17t/年 排出削減率：6%削減 (整備なし2.83t/年→整備あり2.67t/年)
		<input type="checkbox"/> 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善の状況	
	<input type="checkbox"/> その他、環境や景観上の効果		
5. その他	他のプロジェクトとの関係	<input checked="" type="checkbox"/> 関連する大規模道路事業との一体的整備の必要性または一体的整備による効果	浦添北道路の南端は現道の国道58号に合流しないため、南端に接続する沖縄西海岸道路及び臨港道路浦添線等との一体的に整備を実施
		<input type="checkbox"/> 他機関との連携プログラムに関する効果	
	その他	<input type="checkbox"/> その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・BP・その他の別
一般国道58号	浦添北道路	L=2.0 km	地域高規格	BP

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
33,100	2	沖縄総合事務局

① 費用

	事業費	維持管理費	更新費	合計
基準年	令和4年度			
単純合計	367 億円	24 億円		392 億円
基準年における 現在価値 (C)	525 億円	13 億円		538 億円

② 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 短縮便益	交通事故 減少便益	合計
基準年	令和4年度			
供用年	平成30年度			
単年便益 (初年便益)	34 億円	1.9 億円	0.67 億円	37 億円
基準年における 現在価値 (B)	919 億円	51 億円	18 億円	988 億円

③ 結 果

費用便益比 (B / C)	1.8
経済的純現在価値 (B - C)	450億円
経済的内部収益率 (EIRR)	7.4%

注) 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

交通状況の変化

様式-3①

事業名：浦添北道路

(推計時点 R22年)

			整備なし(A)	整備あり(B)	
①新設・改築道路 [浦添北道路] : 2.0km	交通量	[台/日]	12,600	33,100	
	走行時間	[分]	3.5	4.6	
	走行時間費用	[億円/年]	8.3	14	
②主な周辺道路	現道(国道58号) : 2.4km	交通量	[台/日]	62,700	54,000
		走行時間	[分]	4.8	4.2
		走行時間費用	[億円/年]	55	41
	国道330号 : 2.7km	交通量	[台/日]	62,200	61,200
		走行時間	[分]	4.6	4.6
		走行時間費用	[億円/年]	52	51
	県道153号線 : 1.5km	交通量	[台/日]	47,600	48,000
		走行時間	[分]	3.6	3.8
		走行時間費用	[億円/年]	31	34
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
	交通量	[台/日]			
	走行時間	[分]			
	走行時間費用	[億円/年]			
③その他道路合計 延長: 1,378.0km	走行時間費用	[億円/年]	5,685	5,654	

			走行時間費用 整備なし(A)	走行時間費用 整備あり(B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計: 1,386.6km	走行時間短縮便益	[億円/年]	5,832	5,795	37

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：浦添北道路

(2)

		項目	チェック欄	
算出マニュアル	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)		■	
	その他		□	
分析の基本的事項	分析対象期間		50年	
	社会的割引率		4%	
	基準年次		令和4年	
交通流の推計時点	1時点のみ推計		■ (R22)	
	複数時点での推計		□	
推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計		■	
	整備の有無のいずれかのみ推計		□ 有 □ 無	
推計に用いたOD表	いずれかのみ の推計の場合	いずれかのみ の推計とした理由を記載		
	道路センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)		■ (H27センサス)	
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	□	
		その他()	□	
開発交通量の考慮	無		■	
	有		□	
	有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) 考慮した理由を記載	()台トリップ/日	
配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分		□	
	転換率式を用いた配分		□	
	Q-V式と転換率式の併用による配分		■	
	均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)		□	
	簡易手法		□	
	簡易手法の 採択理由	小規模事業である		□
		山間部海岸部で併行道路が少ない		□
		その他()		
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)				
その他()		□		
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付け して設定		■	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。			
	最終配分の速度		□	
	採用理由を記載			
その他()		□		

交通流推計

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	<input type="checkbox"/>
			対象路線のみ考慮	<input type="checkbox"/>
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
		考慮する	<input type="checkbox"/>	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	<input type="checkbox"/>
	冬期交通の影響	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>	
考慮する		<input type="checkbox"/>		
考慮する場合のみ		採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日	
		冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載		
交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	<input checked="" type="checkbox"/>		
	その他 ()	<input type="checkbox"/>		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	<input checked="" type="checkbox"/>		
	独自に設定した値を使用	<input type="checkbox"/>		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	<input checked="" type="checkbox"/>		
	中央分離帯の有無を考慮しない	<input type="checkbox"/>		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	<input checked="" type="checkbox"/>		
	考慮する (考慮の場合、算出根拠を添付すること)	<input type="checkbox"/>		
その他				

費用の現在価値算定表

箇所名：一般国道58号 浦添北道路

維持管理費の単純単価の算出(消費税相当額含む)

年次	年度	割引率	GDP デフレータ	事業費(億円)		維持管理費(億円)		更新費(億円)	
				単純価値	現在価値	単純価値	現在価値	単純価値	現在価値
							0.27	2.0	0.53
-12年目	H18	1.8730	103.0	2.7	5.1				
-11年目	H19	1.8009	102.1	0.93	1.7				
-10年目	H20	1.7317	101.6	5.5	9.6				
-9年目	H21	1.6651	100.3	11	19				
-8年目	H22	1.6010	98.6	11	19				
-7年目	H23	1.5395	97.2	25	41				
-6年目	H24	1.4802	96.4	26	41				
-5年目	H25	1.4233	96.4	88	132				
-4年目	H26	1.3686	98.7	68	96				
-3年目	H27	1.3159	100.2	36	48				
-2年目	H28	1.2653	100.3	43	55				
-1年目	H29	1.2167	100.5	50	62				
供用開始年次	H30	1.1699	100.4			0.49	0.58		
1年目	R1	1.1249	101.2			0.48	0.55		
2年目	R2	1.0816	101.9			0.48	0.52		
3年目	R3	1.0400	101.9			0.48	0.50		
4年目	R4	1.0000	101.9			0.48	0.48		
5年目	R5	0.9615	101.9			0.48	0.46		
6年目	R6	0.9246	101.9			0.48	0.45		
7年目	R7	0.8890	101.9			0.48	0.43		
8年目	R8	0.8548	101.9			0.48	0.41		
9年目	R9	0.8219	101.9			0.48	0.40		
10年目	R10	0.7903	101.9			0.48	0.38		
11年目	R11	0.7599	101.9			0.48	0.37		
12年目	R12	0.7307	101.9			0.48	0.35		
13年目	R13	0.7026	101.9			0.48	0.34		
14年目	R14	0.6756	101.9			0.48	0.33		
15年目	R15	0.6496	101.9			0.48	0.31		
16年目	R16	0.6246	101.9			0.48	0.30		
17年目	R17	0.6006	101.9			0.48	0.29		
18年目	R18	0.5775	101.9			0.48	0.28		
19年目	R19	0.5553	101.9			0.48	0.27		
20年目	R20	0.5339	101.9			0.48	0.26		
21年目	R21	0.5134	101.9			0.48	0.25		
22年目	R22	0.4936	101.9			0.48	0.24		
23年目	R23	0.4746	101.9			0.48	0.23		
24年目	R24	0.4564	101.9			0.48	0.22		
25年目	R25	0.4388	101.9			0.48	0.21		
26年目	R26	0.4220	101.9			0.48	0.20		
27年目	R27	0.4057	101.9			0.48	0.20		
28年目	R28	0.3901	101.9			0.48	0.19		
29年目	R29	0.3751	101.9			0.48	0.18		
30年目	R30	0.3607	101.9			0.48	0.17		
31年目	R31	0.3468	101.9			0.48	0.17		
32年目	R32	0.3335	101.9			0.48	0.16		
33年目	R33	0.3207	101.9			0.48	0.15		
34年目	R34	0.3083	101.9			0.48	0.15		
35年目	R35	0.2965	101.9			0.48	0.14		
36年目	R36	0.2851	101.9			0.48	0.14		
37年目	R37	0.2741	101.9			0.48	0.13		
38年目	R38	0.2636	101.9			0.48	0.13		
39年目	R39	0.2534	101.9			0.48	0.12		
40年目	R40	0.2437	101.9			0.48	0.12		
41年目	R41	0.2343	101.9			0.48	0.11		
42年目	R42	0.2253	101.9			0.48	0.11		
43年目	R43	0.2166	101.9			0.48	0.10		
44年目	R44	0.2083	101.9			0.48	0.10		
45年目	R45	0.2003	101.9			0.48	0.10		
46年目	R46	0.1926	101.9			0.48	0.09		
47年目	R47	0.1852	101.9			0.48	0.09		
48年目	R48	0.1780	101.9			0.48	0.09		
49年目	R49	0.1712	101.9	-17	-3.0	0.48	0.08		
合計				350	525	24	13		

単純事業費計	367	24
--------	-----	----

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

