

一般国道58号 宜野湾道路に係る新規事業採択時評価

1. 事業概要

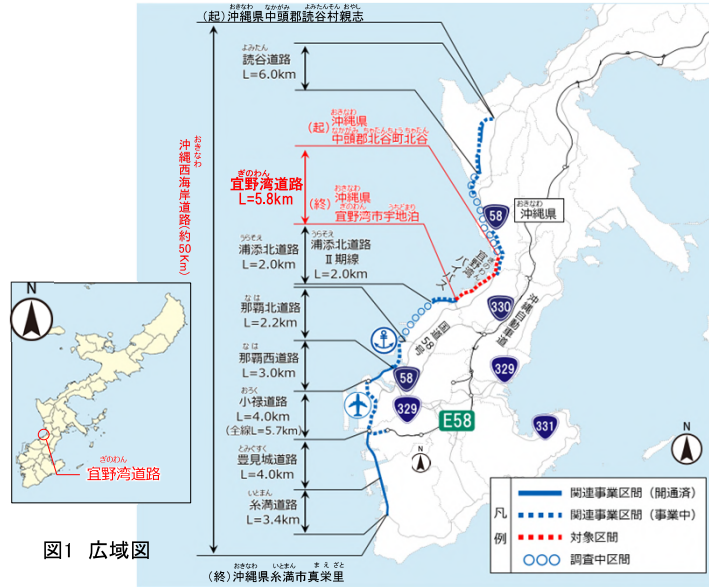


図1 広域図

図2 事業位置図

- 起終点: 沖縄県中頭郡読谷村北谷
～ 沖縄県宜野湾市宇地泊
- 延長等: 5.8km
(第1種第3級、4～6車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約1,710億円 ・計画交通量: 約56,800台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約45,500台/日	約6,700台/日	約4,600台/日

①路線概要

- 沖縄西海岸道路は沖縄県中頭郡読谷村から沖縄県糸満市に至る延長約50kmの高規格道路。このうち、宜野湾道路は沖縄県中頭郡北谷町北谷から沖縄県宜野湾市宇地泊に至る延長5.8kmの自動車専用道路

②事業目的

- 国道58号北谷町から宜野湾市の交通渋滞の緩和、交通事故減少に伴う安全性の確保を図るとともに、中南部西海岸の連結による那覇港・那覇空港とのアクセス強化や物流の効率化、観光産業を支援

③事業実施に向けた検討状況

- 沖縄西海岸道路は上位計画として地域高規格道路(H6.12月)、沖縄ブロック新広域道路交通計画(R3.3月)、那覇広域都市計画(R4.11月)に位置づけ
- 地域課題等をふまえ、計画段階評価(R3.1月～R4.12月)において以下の政策目標を設定し、ルート構造を検討

- 産業観光振興を支援する道路ネットワークの強化
- 幹線道路の機能向上(交通渋滞の緩和・安全性の確保)

2. 評価結果

費用便益分析	■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)					防災機能評価	■道路ネットワークの防災機能評価結果						
	B/C		(参考)※4	EIRR※1	総費用		総便益	脆弱度 (防災機能ランク)		累積脆弱度 の変化量	改善度		評価
	4%	1.6(1.4)	2.2	6.4%(5.6%)	11,007億円※2 (1,137億円※2)		17,342億円※2 (1,539億円※2)	整備前	整備後	通常時	災害時		
	[2%]※3	2.1(2.1)	3.0									9 (3)	
注)費用便益分析結果は、沖縄西海岸道路全体(読谷村～糸満市)を対象とした場合()書きの値は事業化区間を対象にした場合 ※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(令和6年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%) ※3: 比較のために参考とすべき値として設定した社会的割引率 ※4: 参考として多様な便益を算出													

事業の影響	評価項目	評価	内容
	歩行者・自転車・自動車への影響	◎	交通転換により、渋滞緩和が図られる(図4)〔混雑度の改善〔現況〕1.46 →〔整備後〕1.08(3割減少)〕
	事故対策(政策目標②)	○	交通渋滞の緩和により、死傷事故が減少し、安全性が向上〔死傷事故件数〔現況〕79件/年 →〔整備後〕62件/年(2割減少)〕
	歩行空間	○	通過交通の転換に伴う、現道等の交通量減少により、歩行者、自転車の安全性向上に寄与
社会全体への影響	住民生活	◎	交通転換、渋滞緩和による救急医療活動の支援【課題】 ・基地返還後の西普天間住宅地地区跡地では、救命救急センターを有する琉球大学病院等、沖縄健康医療拠点として整備が推進(写真1) ・浦添方面から琉球大学病院へのルートは、国道58号及び宜野湾バイパスがあるが、ピーク時の旅行速度低下による交通渋滞により、救急搬送を阻害(図3、写真2) 【効果】 ・宜野湾道路への交通転換、渋滞緩和により、救急医療活動を支援(図4) ・混雑度(国道58号・宜野湾バイパス) 宜野湾バイパス: 現況 2.00 → 整備後 1.10(5割減少) 国道58号: 現況 1.33 → 整備後 1.11(2割減少) 出典: 現況(R3全国道路・街路交通情勢調査)、整備後(将来交通量推計(R22)より算出) ・琉球大学病院(宜野湾市)への30分到達圏域人口 現況 92.4万人 → 整備後 94.1万人(約1.7万人増加) 出典: プローブデータ(R5.4～R6.3)、整備後(同規格の既存道路から旅行速度を推定し算出)
	地域経済(政策目標①)	◎	所要時間短縮による産業活動の支援【課題】 ・中北部から那覇港や那覇空港への農産物の搬送ルートとして当該地域周辺の道路が利用されているが渋滞により円滑な輸送を阻害(図3、図5、図6) 【効果】 ・所要時間の短縮等により、空港・港と物流施設間のアクセス強化や物流の効率化に寄与 ・所要時間(菊の集荷場(読谷村) → 那覇港(那覇市)) 所要時間 現況61分 → 整備後50分(約11分短縮) 出典: 現況(R3全国道路・街路交通情勢調査平均旅行速度)、整備後(宜野湾道路 設計速度80km/h)
災害		○	当該地域において、災害時の緊急輸送道路として、迅速な道路路開に寄与
環境		○	環境(CO2排出量)の改善〔CO2排出削減便益: 46億円〕
地域社会(政策目標①)	観光立国の推進	◎	所要時間短縮による観光産業の支援【課題】 ・観光施設が多数立地している中部西海岸へ観光客の立ち寄りが多いものの、ピーク時の交通渋滞により、那覇空港等からのアクセス強化が課題(図3、図5、図7) 【効果】 ・所要時間の短縮等により、空港・港と主要観光施設のアクセス強化や観光振興に寄与(図8)

図3 国道58号・宜野湾バイパスの旅行速度

出典: プローブデータ(R5.4～R6.3) 整備後(R3全国道路・街路交通情勢調査) 整備後(将来交通量推計(R22)より算出)

図6 那覇市に発着する市町村間貨物流動

出典: H27全国道路・街路交通情勢調査

図7 観光客の立ち寄り地域

出典: 現況(R3全国道路・街路交通情勢調査) 整備後(R3全国道路・街路交通情勢調査) 整備後(将来交通量推計(R22)より算出)

図8 所要時間の短縮

出典: 現況(R3全国道路・街路交通情勢調査) 整備後(R3全国道路・街路交通情勢調査) 整備後(将来交通量推計(R22)より算出)

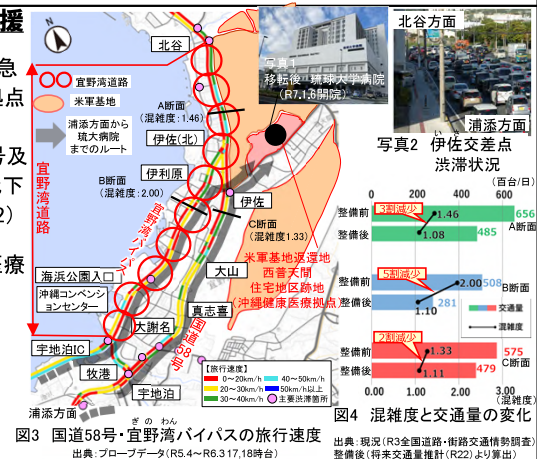


図3 国道58号・宜野湾バイパスの旅行速度

図4 混雑度と交通量の変化

図5 空港・港と主要施設の様相

図6 那覇市に発着する市町村間貨物流動

図7 観光客の立ち寄り地域

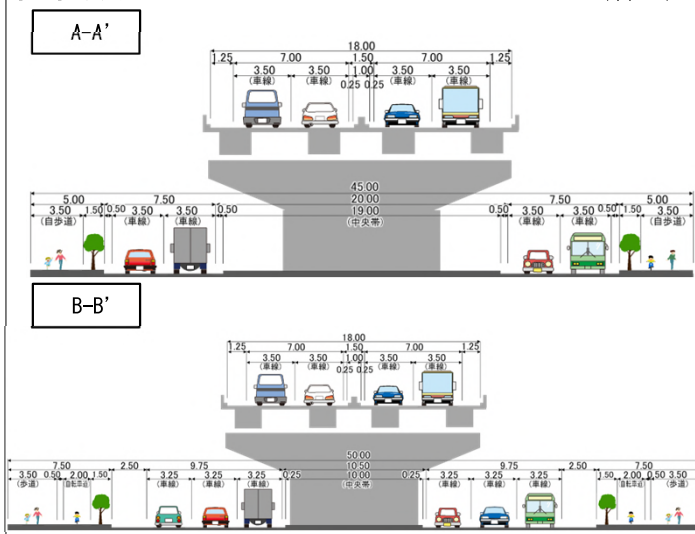
図8 所要時間の短縮

※本事業は、リスク分析を行うとともに、着工前重点準備を実施。

一般国道58号 宜野湾道路に係る新規事業採択時評価



標準横断面図



計画縦断面図

