# 新規事業採択時評価結果 (平成18年度新規事業化箇所)

### 事業の概要

事業名	松山線	事業 区分	街路	事業 主体	那覇市
起終点	那覇市若狭2丁目~那覇市松山1丁目			延長	O. 305km

### 事業概要

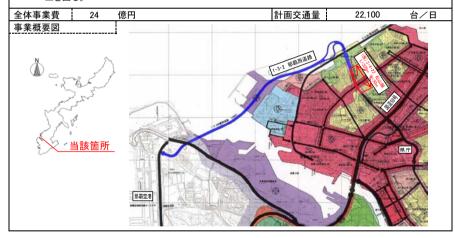
計画幅員30m、車線数:4車線、歩道幅員4m×両側、H18事業内容:物件調査、用地·補償費

事業内容:物件調査、用地·補償費、道路工事

うちH18事業内容:物件調査、用地·補償費

### 事業の目的、必要性

本路線は、都市計画道路・那覇西道路の終点と国道58号を結び、那覇市の中心部と沖縄西海岸道路(那覇西道路)を連絡する主要幹線道路である。現在、国が事業中の那覇西道路整備スケジュールに合わせ、早期に当該路線整備に着手し、現道の2車線を4車線に拡幅する必要があり、那覇西道路と併せて、那覇市街部の交通渋滞緩和と那覇空港へのアクセスの向上を図る。



# 関係する地方公共団体等の意見

### 事業採択の前提条件

費用対便益: 便益が費用を上回っている。

手続きの完了 : 都市計画決定済み

### 事業評価結果

<u>担 当 課:</u> 担当課長名:

費用対便	B/C		2.3		総費用 4 事業費: 維持管理	40.82		総便益 95.46 走行時間短縮便 走行費用減少便 交通事故減少便	益:	82.97 億円 7.95 億円 4.54 億円	基準年	17 年
益				量変動	B/C=	(交通量		%)	B/C=	(3	交通量	%)
	感度分析の結果		事業費変動		_	(交通量		%)	B/C=	(3	交通量	%)
			事業期	間変動	B/C=	(交通量		%)	B/C=	(3	交通量	%)
-	評価項目		評価	個 根拠								
事業の影響	自動車や歩行者へ	渋滞対策	-	【渋滞損失時間の改善】 【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】  【渋滞度曲線】 【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  死傷事故率が高い区間の事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】約341件/億台キロ(現況)								
	の影響	事故対策	0	沖縄県: 72.9件/億台キロ(H15) (約4.68倍) 全 国:119.99件/億台キロ(H15) (約2.84倍) 【その他の特徴】中央分離帯の設置により、車両相互通行を分離し、安全を確保する。 ※データは県内平均・全国平均と比較すること								
		步行空間	0	バリアフリー化の促進								
	社	住民生活	0	空港の利便性向上								
	会全	地域経済	0	関連する大規模道路事業との一体的整備								
	体へ	災害	-									
	の影響	環境	-									
	1	地域社会	_									
事第	事業実施環境		-			_				_		

# 採択の理由

費用便益比が2.3と、便益が費用を上回っており、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。 また、現在事業中の那覇西道路と共に、那覇市街部の交通渋滞緩和と那覇空港へのアクセスの向上を図る効果があると認められることから本事業を採択した。

※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。