

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 地方道・環境課
担当課長名：吉崎 収

事業の概要

事業名	主要地方道 浦添西原線	事業区分	地方道	事業主体	沖縄県
起終点	自：沖縄県西原町字翁長 至：沖縄県西原町字嘉手苅			延長	2.9km
事業概要	主要地方道浦添西原線は、沖縄本島東海岸と西海岸を結ぶ延長約9kmの主要地方道である。 当該事業は、主要渋滞ポイントの坂田交差点を含む西原町翁長から嘉手苅間の約2.9kmの区間について4車線へ拡幅し、交通容量の拡大を図るものである。				
事業の目的、必要性	現道は大学、病院、小中高校等へのアクセス道路、東西への横断道路として利用されており、交通量は西原町翁長で16,219台/日（H17センサス）と多く、朝夕のラッシュ時における混雑が日常化しており、今後も交通量の増加が見込まれている。 また、坂田交差点を中心に平成18年度に西原西地区土地区画整理事業、平成19年度に県道那覇北中城線が相次いで事業化されており、これらの隣接事業との連携により整備効果の早期発現をめざす。				
全体事業費	249億円	計画交通量	27,800台/日		



関係する地方公共団体等の意見
西原町は、「西原町第三次総合計画」において浦添西原線をまちづくりの都市軸を担う主要幹線として位置づけている。

事業採択の前提条件
・ 便益が費用を上回っている。
・ 平成14年5月10日 都市計画決定済み。

事業評価結果

費用対便益	B/C	4.8	総費用: 206億円 (事業費: 205億円, 維持管理費: 1.3億円)	総便益: 982億円 (走行時間短縮便益: 870億円, 走行経費減少便益: 92億円, 交通事故減少便益: 20億円)	基準年: 平成20年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=5.2 (交通量+10%)	B/C=4.3 (交通量-10%)		
		事業費変動	B/C=4.3 (事業費+10%)	B/C=5.3 (事業費-10%)		
	事業期間変動	B/C=4.6 (事業期間+1年)	B/C=4.9 (事業期間-1年)			
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策	◎	現道の拡幅により、渋滞ポイントなど現道の渋滞の緩和が見込まれる。 【渋滞損失時間の改善】 【H42年 整備有無】 約89万人時/年 ⇒ 約11万人時/年 【1kmあたり(台kmあたり) 渋滞損失時間】 現況 : 約20万人時/年km 沖縄県平均: 約4.1万人時/年km (約4.9倍) 全国平均 : 約2.0万人時/年km (約10.0倍)		
		事故対策	◎	渋滞や交通の集中に起因する交通事故の減少が見込まれる。 【死傷事故率】 約253.0件/億台km (現況) (死傷事故率比(県内平均比) 3.23 (現況)) 沖縄県平均: 約78.4件/億台km (約3.23倍) 全国平均 : 約115.3件/億台km (約2.19倍)		
	社会全体への影響	歩行空間	○	・ 沿線は小中高校、住宅地、病院等が立地し、学生等の通学路となっているため、自歩道の整備により、歩行者、自転車の安全性が向上する。		
		住民生活	○	・ 渋滞緩和により定時定速性・安全性が向上する。 ・ 医療施設までの走行時間の短縮による安心ある暮らしを確保する。 (西原町役場～琉球大学医学部附属病院(第三次医療機関)の所要時間21分→14分)		
		地域経済	○	・ 交通環境の改善により、沖縄本島の東西方向への物流の効率化や地域活性化など、観光振興・産業振興に寄与する。		
		災害	○	・ 緊急輸送道路としての機能強化が図られる(第2次緊急輸送道路)。		
環境		○	・ CO2、NOX、SPM排出量の削減に寄与する。			
地域社会	◎	・ 隣接する道路事業(那覇北中城線)、区画整理事業及びマリントウン事業との連携整備により、事業効果の早期発現が図られ、地域間の交流促進に寄与する。				
事業実施環境	○	・ 平成14年5月10日に都市計画決定。 ・ 主要地方道那覇北中城線、西原西地区土地区画整理事業と一体的な整備が必要。				

採択の理由

事業主体である沖縄県が実施した評価結果に基づけば、費用便益比が4.8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。
 また、渋滞損失時間の改善や医療施設までの走行時間の短縮など、当該事業の整備の必要性・社会全体への効果は高いと判断できる。
 以上により、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。