

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

事業名	一般国道331号 <small>いとまん</small> 糸満道路	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自： <small>おきなわけんいとまんにしぎき</small> 沖縄県糸満市西崎 至： <small>おきなわけんいとまんしまえざと</small> 沖縄県糸満市真栄里	延長	3.4km		

事業概要
糸満道路は、沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道331号の渋滞緩和、那覇港・那覇空港へのアクセス向上、那覇都市圏の交通混雑の緩和を目的に計画された道路である。本路線は、糸満市西崎から糸満市真栄里に至る延長3.4kmの地域高規格道路で、この整備によって県南部地域の活性化や物流効率化、観光交流の支援を図る。

- 事業の目的・必要性**
- ・ 国道331号の渋滞緩和
 - ・ 那覇港・那覇空港へのアクセス向上
 - ・ 那覇都市圏の交通混雑の緩和



事業の 効果等	事業期間	事業化年度 都市計画決定	H2年度 H10年度	用地着手 工事着手	H10年度 H12年度	供用年 (暫定/完成)	(前回再評価) - /H29 (実績) - /H29	変動	1.0倍
	事業費	計画時 (暫定/完成)	(名目値) - / 550 億円 (実績値) - / 545 億円	実績 (暫定/完成)	(名目値) - / 505 億円 (実績値) - / 488 億円			変動	0.9倍
	交通量 (当該路線)	計画時 (暫定/完成)	将来交通量 (R12) - /22,300台/日	実績 (暫定/完成)	実測値 (H29) - /21,900台/日			変動	98.2%
	旅行速度向上 (供用前現道→当該路線)		17.4 → 25.6 km/h (供用前年次) H27年度 (供用後年次) R12年度	交通事故減少 (供用前現道→供用後現道)	51件 → 12件 (供用前年次) H23 (供用後年次) H29				
費用対効果 分析結果 (前回 再評価)	B/C	1.5	総費用 617 億円 事業費: 587 億円 維持管理費: 31 億円	総便益 946 億円 走行時間短縮便益: 776 億円 走行経費減少便益: 111 億円 交通事故減少便益: 58 億円	基準年	平成25年			
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C	1.5	総費用 837 億円 事業費: 803 億円 維持管理費: 34 億円	総便益 1,268 億円 走行時間短縮便益: 1,093 億円 走行経費減少便益: 138 億円 交通事故減少便益: 37 億円	基準年	令和2年			
事業遅延によるコスト増			費用増加額 -1億円	便益減少額 -1億円					

	<p>事業遅延の理由</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"> ・現道等の渋滞損失時間が削減。 【整備なし54万人・時間/年→整備あり10万人・時間/年、渋滞損失削減率：81%削減】 ・バス路線の利便性向上。 ・第二種空港へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇空港(40分→35分)】 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾へのアクセス向上。【糸満市役所～那覇港新港(49分→44分)】 ・農林水産品の流通の利便性向上。【JAおきなわ糸満集荷場～中央卸売市場(浦添市)(52分→48分)】 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇都市圏における2環状7放射道路としての位置付け。 ・DID区域内における市街地の都市計画道路網密度が向上。 【西崎地区DID地区(5.88km²)のうち、糸満道路を除く：3.1km/km² 糸満道路を含む：3.4km/km²】 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路「沖縄西海岸道路」の一部を形成。 ・日常活動圏の中心都市へのアクセス向上。【糸満市役所～沖縄県庁(49分→44分)】 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクトの支援 【豊崎タウンプロジェクト(R2年6月イーアス開業)、糸満西崎工業団地】 ・主要な観光地へのアクセス向上。【那覇空港～平和祈念公園(49分→43分)】 <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路ネットワーク計画(H23.3)における第2次緊急輸送道路として位置付け。 ・第2次緊急輸送道路である旧国道331号の迂回路としての機能を形成。 <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO₂排出削減量(並行区間)：0.3万t-CO₂/年 排出削減率：63%削減 <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・NO_x排出削減量(現道/並行区間等)：5.3t/年 排出削減率：68%削減 ・SPM排出削減量(現道/並行区間等)：0.31t/年 排出削減率：69%削減 <p>⑨他のプロジェクトとの関係：豊見城道路との一体的整備の必要性</p> <p>その他評価すべきと判断した項目</p> <p>特になし</p>
事業環境	<p>環境影響評価に対応する項目</p> <p>特になし</p>
変化する	<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"> ・糸満市の人口増加率は沖縄県全体よりも高い ・糸満市は「国際物流拠点産業集積地域」に指定され今後も大型車交通量の増加見込み ・那覇空港の利用者数、沖縄県の入域観光客数、糸満市の宿泊施設収容人員は増加傾向 ・那覇空港、那覇港の発着回数も増加傾向となっており、空港、港湾を利用した観光需要が増加 <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"> ・開通前に比べ、旧国道の渋滞長・旅行速度が改善され交通渋滞が緩和。 ・那覇空港～ひめゆりの塔区間の所要時間短縮され、那覇港・那覇空港へのアクセス性が向上。 ・所要時間が短縮され、那覇都市圏への観光周遊の利便性が向上し交通混雑の緩和に寄与。 ・そうした効果により、民需が拡大、日常生活の利便性も向上した結果、糸満市・豊見城市の人口は増加し、地方税収が増加する等、地域の活性化に寄与。 ・以上より、事業の効果が発現していることから、今後の事後評価の必要性はない。 <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、見直しの必要性はない。今後同種事業の評価に際しては、ビッグデータ等を用いた詳細なデータを活用し、交通混雑の緩和やアクセス性の向上などの「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。