

事業評価監視委員会審議資料

再評価事業の説明資料

一般国道329号宜野座改良

沖縄総合事務局開発建設部

**事業評価監視委員会審議資料
道路事業の説明資料(再評価)**

国道329号 宜野座改良

2009年3月13日

沖縄総合事務局 開発建設部

1. 事業概要	1
---------	---

2. 事業の必要性	4
-----------	---

(1) 社会経済情勢等の変化	4
----------------	---

1) 人口	4
-------	---

2) 宜野座村周辺の地域状況	5
----------------	---

3) 道路交通の状況	6
------------	---

(2) 地域の要望・活動	7
--------------	---

(3) 事業の投資効果	8
-------------	---

1) 交通安全の確保	8
------------	---

2) 地域交流の促進	10
------------	----

3) 幹線道路としての機能向上	11
-----------------	----

4) 計画の見直しおよびコスト縮減	12
-------------------	----

5) 事業の投資効果	14
------------	----

3. 事業の進捗と見込み	15
--------------	----

4. まとめ	16
--------	----

1. 事業概要

(1) 事業箇所



事業目的

1. 交通安全の確保

急カーブや急勾配等の線形不良箇所が複数ある宜野座村内における交通安全の確保

2. 地域交流の促進

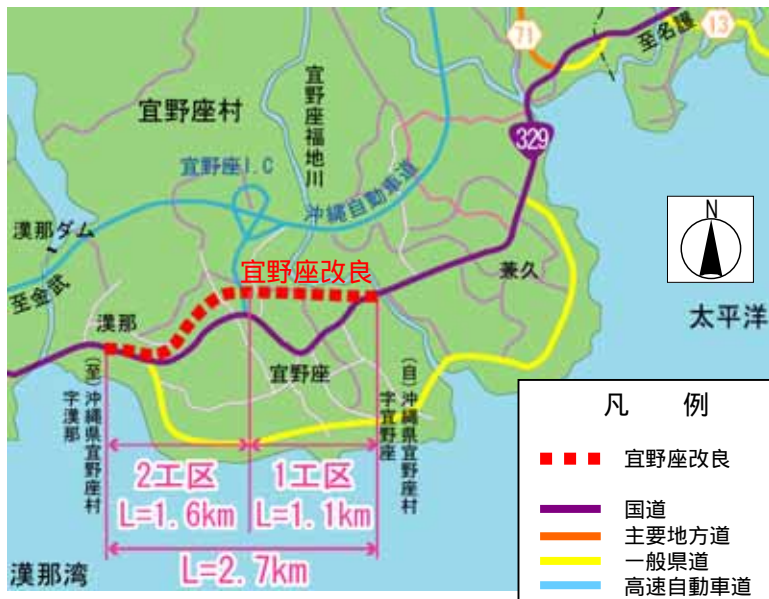
国道329号を中心とした地域交流の促進

3. 幹線道路としての機能向上

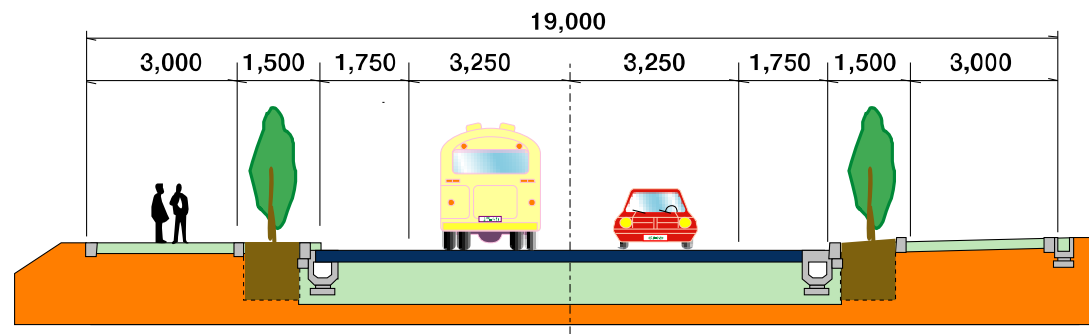
沿道は住宅、商店、公共施設等が密集している現道の幹線道路としての機能の向上

計画概要

区間	(自)沖縄県宜野座村字宜野座 (至)沖縄県宜野座村字漢那
延長	2.7km
道路規格	第3種第2級 (平地部、計画交通量4,000台/日以上20,000台/日未満)
車線数	2車線
設計速度	60km/h
全体事業費	66億円



標準断面図





宜野座村松田付近から金武町方面を望む

区間	〈2工区〉 宜野座村字惣慶～宜野座村字漢那	〈1工区〉 宜野座村字宜野座～宜野座村字惣慶
区間延長	L = 1.6km	L = 1.1km
事業化年度	平成2年度	
用地着手	平成11年度	平成11年度
工事着手	平成14年度	
供用状況	未供用	平成21年3月24日供用予定

2. 事業の必要性

(1) 社会経済情勢等の変化

1) 人口

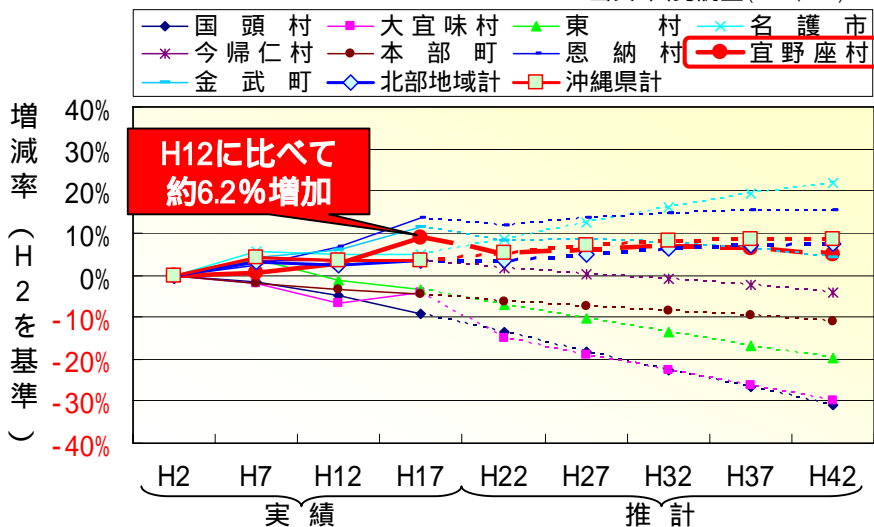
宜野座村の人口は近年増加しており、平成12年から平成17年にかけての伸び率は県内4位である(表1)。今後は、他の市町村が減少傾向になっているのに対し、一定を保持すると予測されている(図1)。

高齢者人口の割合は年々増加傾向となっており、県内の経済中心地である那覇市で約16%であるのに対し、宜野座村は約20%と高い割合となっており、今後もますます高齢化が進むと予測されていることから医療支援等が重要な課題となる(図2)。

表1 対象地域周辺の人口推移(H2を基準)

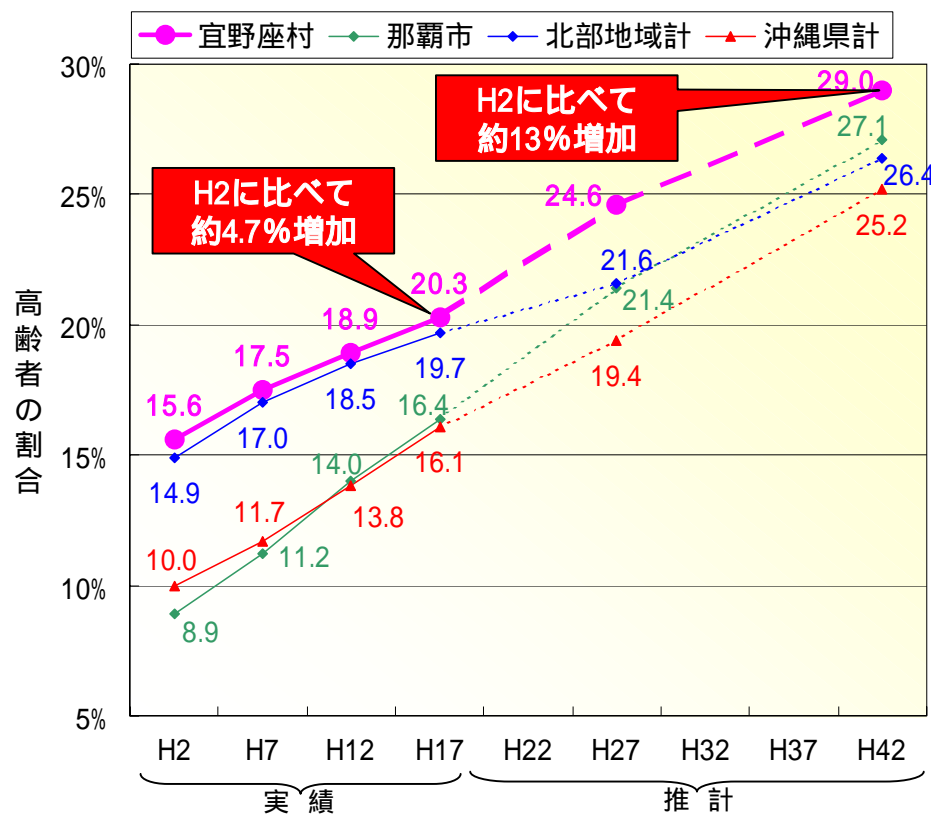
順位	市町村名	H12人口	H17人口	増加数	伸び率
1	竹富町	3,551	4,192	641	18.1%
2	渡嘉敷村	730	790	60	8.2%
3	恩納村	9,064	9,635	571	6.3%
4	宜野座村	4,749	5,042	293	6.2%
5	沖縄市	119,686	126,400	6,714	5.6%
北部地域計		115,512	119,360	3,848	3.3%
沖縄県計		1,318,220	1,361,594	43,374	3.3%

出典:国勢調査(H12、17)



出典:国勢調査(H2~17)、国立社会保障・人口問題研究所(H22~42)

図1 対象地域周辺の人口推移(H2を基準)



高齢者の割合 = 高齢者(65歳以上)人口/総人口
出典:国勢調査(H2~17)、国立社会保障・人口問題研究所(H22~42)

図2 対象地域周辺の高齢化率の推移

宜野座改良が事業化後、漢那ダムや未来ぎのぞ等、様々な施設が整備されており、これらの観光資源へは年間延べ50万人以上の来訪者に利用されている。宜野座カントリークラブや、冬季、春季のスポーツトレーニング地として漢那ダムや総合運動公園が好評であり、未来ぎのぞでは観光客などへ向け特産品を加工直売、宜野座養殖場では冷凍車海老の通信販売をしている。

漢那ダム (湖畔公園)

- 平成5年4月1日管理開始
- カヌー練習、大会
- 地区マラソン
- 約8万6千人 / H19年度



沖縄総合事務局北部ダム
統合管理事務所資料
(駐車車両からの利用者数
換算値)



宜野座カントリークラブ

- 平成16年12月1日オープン
- GPSナビつきカートによるセルフプレー
- 県内屈指の本格的パブリックコース
- 利用者数5万9千人 / H19年度

カンナリゾートヴィラ

- 平成18年4月オープン (全30室)
- 南国バリ風リゾートで、サンライズオーシャンビューが魅力
- オープン以来、大手観光会社のツアーに組まれている
- 来訪者約1万2千人 / H19年度

宜野座養殖場

- 車えび (活きえび) レストランを直営
- 全国どこでも翌日の午前中着が売りの急速冷凍えびの発送
沖縄県内は発送当日の16~18時着 (一部離島を除く)

宜野座村サーバーファーム

- 平成14年3月1日オープン
- 2棟目が平成21年3月6日にオープン
- データセンター
- オペレート業務

宜野座村サーバーファーム就業者数	
総従業員数	404人
内 北部地区通勤者	50.2%
内 中部地区通勤者	42.8%
内 南部地区通勤者	6.9%
09年 03月現在	

凡 例

- 宜野座改良
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 高速自動車道



未来ぎのぞ (道の駅登録予定)

- 平成10年8月 オープン
- 特産品加工直売
- 年間集客数 約16万人 / H19年度



沖縄総合事務局農林水産部 ホームページより

かなタラソ沖縄

- 平成15年1月10日完成 (同年、春オープン)
- 海洋療法、植物療法
- 約12万8千人 / H19年度



宜野座村資料より

国際交流村

- 平成5年5月14日オープン
- 利用者数 約1300人 / H18年度
宜野座村資料より

利用設備	概要
ホール	収容 520名 ギリシャ風多目的ホール
イベント 広場	収容 300名 屋外のコロニアム風スタンド

総合運動公園

- 平成7年7月30日 野球場完成
- 平成15年より プロ野球キャンプ地 (阪神タイガース)
- 平成18年2月 宜野座ドーム完成
宜野座村資料より
- 来訪者 約4万5千人 (H20キャンプ時)



宜野座村における国道329号の交通量は、平日、休日いずれも増加傾向にあり(図3)、プロ野球チームのキャンプが行われる2月においては、交通量が増加しており、特に休日では10月の1.2倍となっている(図4)。

現道区間の沿道は、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗入口も多く、道路線形等も悪いことから幹線道路としての機能が低下している。(図5・6)

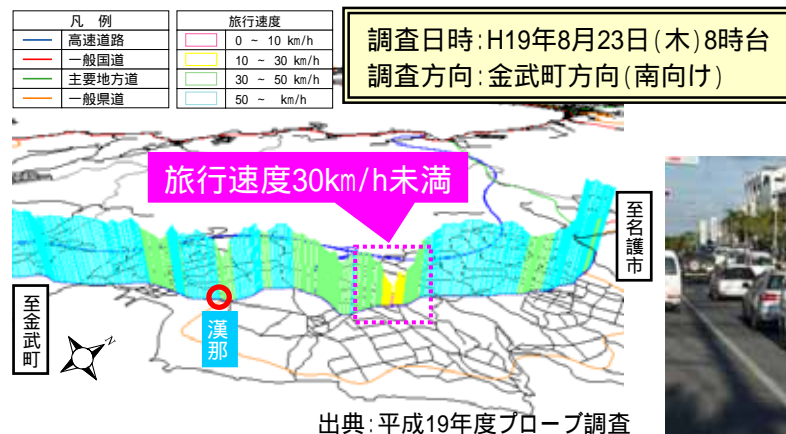
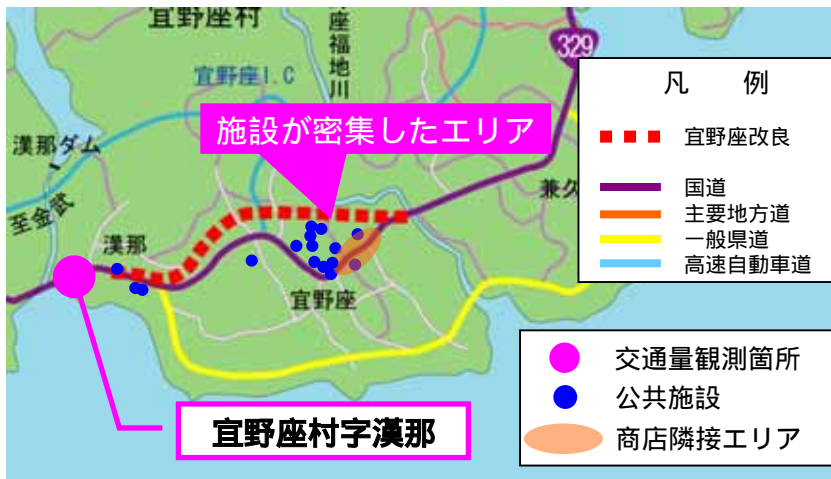


図5 現道上の平均旅行速度

図6 沿道状況

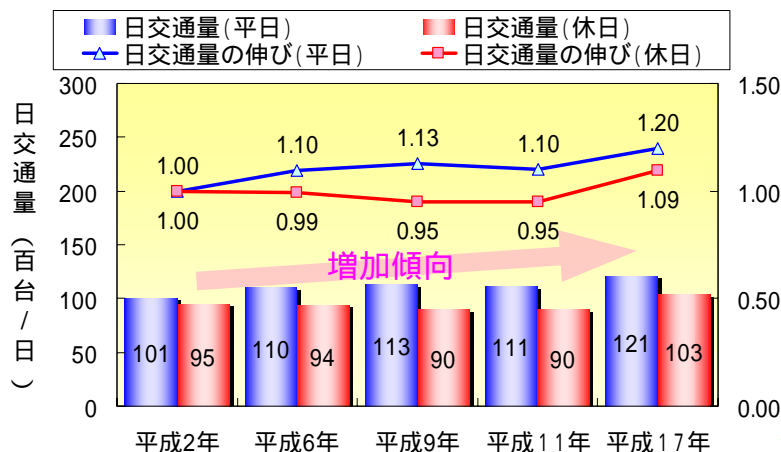


図3 日交通量の経年推移(宜野座村字漢那)

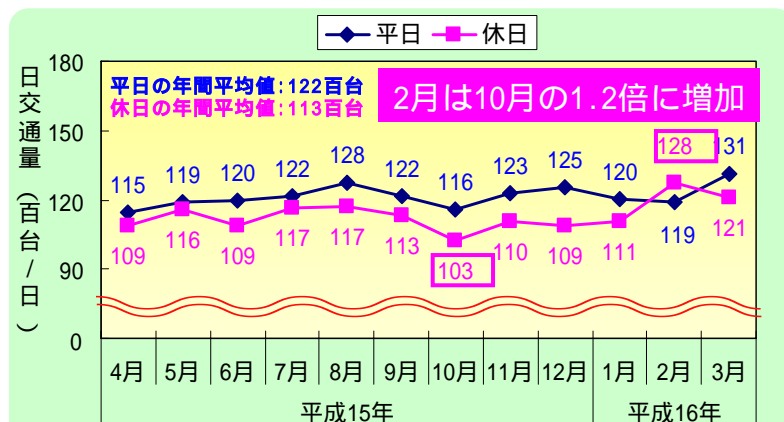



図4 10月と2月の日交通量の比較

宜野座改良の整備により、交通安全の確保、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上が期待されており、地元宜野座村から早期整備の要望を受けている(図7)。

要望書文書名	要望者氏名	要請先	要望書日付
1 国道329号宜野座改良工事の推進について(要請)	宜野座村長	北部国道事務所長	平成18年10月10日
2 中期的な計画の作成にあたっての意見について	宜野座村長	国土交通省道路局長	平成19年4月26日
3 国道329号宜野座改良事業早期完成について(要請)	宜野座村長	北部国道事務所長	平成19年6月1日
4 国道329号改良事業の早期完了並びに周辺関連事業の協力について(要請)	宜野座村長	内閣府 沖縄総合事務局長	平成19年9月11日
5 国道329号線宜野座改良事業(2工区)の早期着工についての要請	漢那区長	北部国道事務所長	平成19年10月19日
6 国道329号 宜野座改良(2工区)の早期着工についての要請	漢那区長	内閣府 沖縄総合事務局長	平成19年11月15日
7 今後の道路行政についての意見・提案について	宜野座村長	国土交通省道路局長	平成20年10月20日

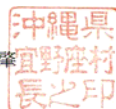
最近3年以内の要望について掲載



宜 企 第 182 号
平成19年6月1日

内閣府 沖縄総合事務局
北部国道事務所
所長 石垣 弘規 殿

宜野座村長 東 肇



一般国道329号宜野座改良事業早期完成について(要請)

時下、益々ご健勝のこととお慶び申し上げます。
 平素は、本村行政にご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。
 さて、国道329号宜野座地域の改良については、事故多発防止、交通の円滑化等交通安全対策を目的に平成2年ルート決定以来推進されてきましたが、今だに供用に至っておりません。また、同事業に伴う周辺開発は本村振興発展にとって重要であり、新たな村づくり構想を推進しているところでありますが停滞しているのが現状であります。
 事業の円滑な進行は、同時に本村の発展につながるものと大いに期待しているところであり、支援・協力していきたいと考えております。緊縮財政の中、コスト縮減等計画変更によりルートや構造変更についてはやむを得ないと思っておりますが残された改良すべき区域については引き続き検討していただきますようお願い申し上げます。以上、宜野座改良事業の早期完成を実現して頂きますようお願いいたします。

図7 要望書の一例(平成19年6月)

(3) 事業の投資効果

1) 交通安全の確保

宜野座改良の整備により、通過交通がバイパス区間に転換することで現道区間の交通量が減少し、当該区間の事故密度が約50%減少する等、沿道住民の安全性が向上する(図11・12)。

現在の状況

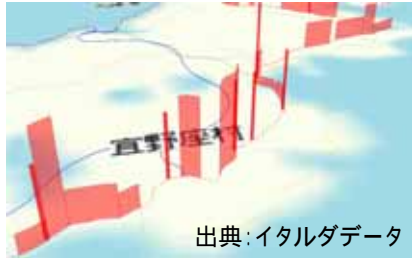
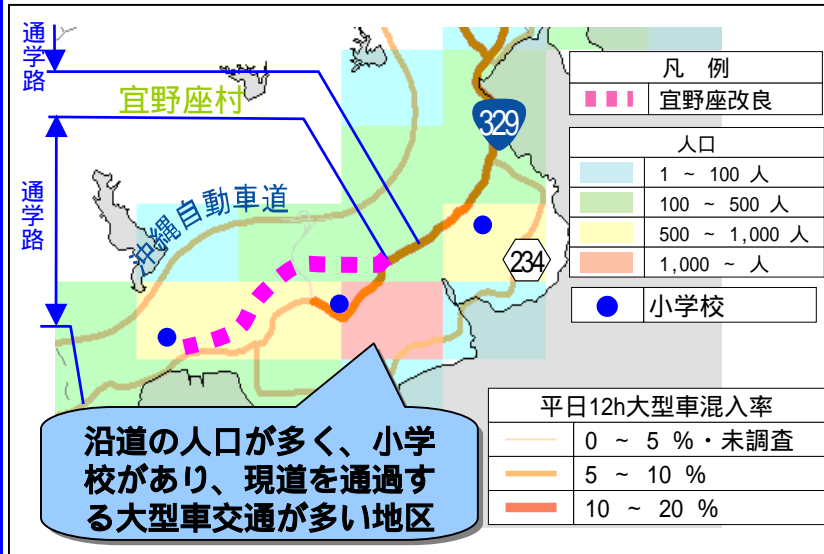


図8 死傷事故率3Dマップ



図9 大型車走行状況



出典:道路交通センサス/国勢調査

図10 対象地域周辺の大型車混入率と人口分布

期待される整備効果

・対象路線の整備による交通事故の減少
宜野座改良により、事故密度が約50%削減。

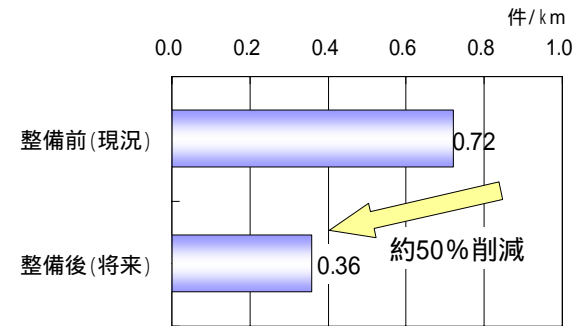


図11 交通事故件数の変化

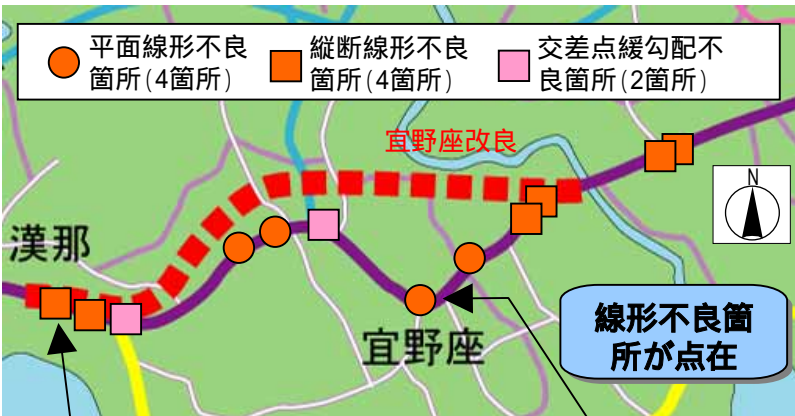


図12 整備前後における通過交通の動線の変化

宜野座改良の整備により、現道区間の急勾配や急カーブを迂回することで、快適な走行が可能となる。松田交差点から漢那交差点間では、快適に走行できる区間の割合が73%から95%へ向上する(図14)。

現在の状況

図13 現道における平面・縦断線形不良箇所



漢那タラソ前縦断勾配不良箇所 平面不良かつ視距不足箇所



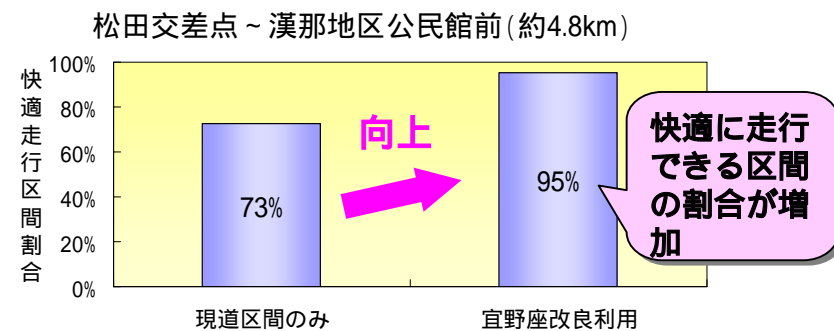
漢那タラソ前 (縦断勾配9.7%)

宜野座小学校前 (曲線半径61m)

線形不良箇所の定義として、「曲線半径100m未満」、「縦断勾配6%以上」、「交差点緩勾配2.5%以上」である区間とする

期待される整備効果

図14 整備前後における快適走行区間の割合



快適走行区間の定義 【快適走行区間(%) = / × 100】
 松田交差点から漢那地区公民館前間の現道(約4.8km)のうち、「曲線半径100m以上」、「縦断勾配6%未満」、「交差点緩勾配2.5%未満」を満たす区間(平面・縦断線形不良箇所対象外区間)の延長
 松田交差点から漢那地区公民館前間の延長(約4.8km、宜野座改良利用時は約4.7km)

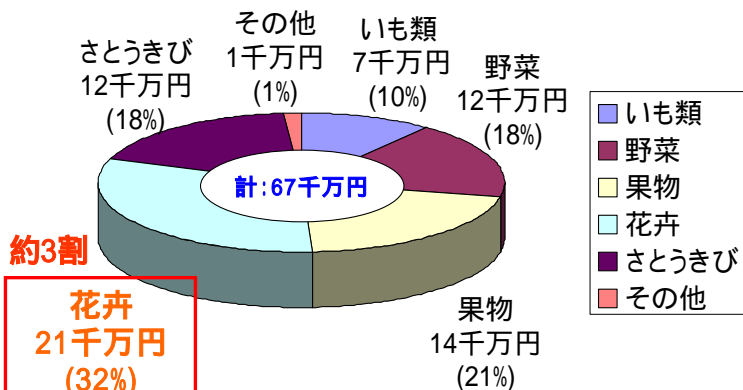


宜野座改良の整備により、宜野座村周辺の農産物集出荷場や農産加工場等から宜野座ICまでのアクセス性が向上し、農林水産業活性化の促進が期待される(図17)。

プロ野球チーム・阪神タイガースの春季キャンプ中はトレーニングや練習試合を見に訪れる観光客でにぎわい、多大な経済効果をもたらしていることから、宜野座改良の整備により、より一層の地域への経済効果が期待できる。

現在の状況

宜野座村の農林水産品



出典：平成17年農林水産統計

図15 平成17年宜野座村農業産出額(千円)

期待される整備効果

宜野座村の農林水産品の流通ルート



図17 宜野座ICへのアクセスルート(整備後)

キャンプ開催時における総合運動公園のにぎわい



図16 キャンプ開催時の様子

キャンプ開催時における宜野座村周辺のにぎわいへの期待

これまで同球場を訪れるには、宜野座ICを出てから国道329号を通るルートに限定されていた。
 阪神は03年から同村で春季キャンプを行っている。開催3年間は、毎年10億円を超える経済効果をもたらしてきた。
 毎年、春季キャンプの経済効果を試算する地元の琉球銀行も「**道路ができることが、経済効果にプラスになるのは間違いない**」と指摘。

出典：大阪日刊スポーツ新聞 (H18年1月)

阪神タイガース春季キャンプの際には、総合運動公園内の村営野球場では国道329号宜野座IC周辺が混雑していることから、宜野座改良の整備によって一般交通及び域内交通との分離が図られることにより、幹線道路としての機能向上が図られる。

現在の状況

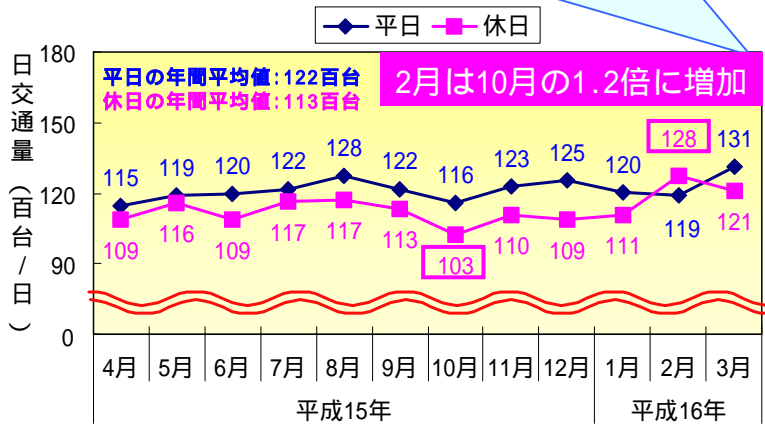
キャンプ期間中はトレーニングや練習試合を見に訪れる観光客でにぎわう反面、周辺の交通渋滞（最大渋滞長1950m;H21.2.11 渋滞長調査結果）をもたらしている



図18 キャンプ開催時の様子



図19 キャンプ開催時の渋滞状況



出典: 交通量常時観測装置データ

図19 10月と2月の日交通量の比較 (宜野座村字漢那)

期待される整備効果

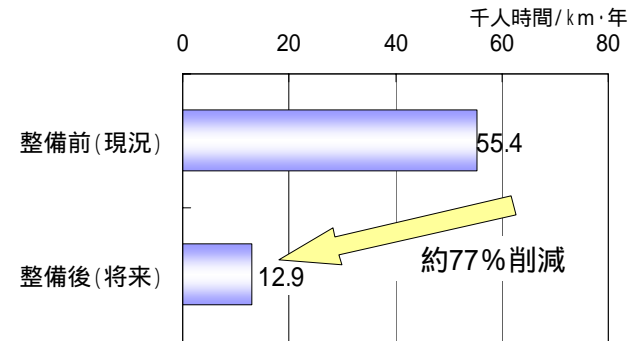


図20 渋滞損失時間の変化



図21 総合運動公園までのアクセスルート

阪神の沖縄春季キャンプの風物詩の1つが交通渋滞。特に、休日は全国からファンが集まり、沖縄道宜野座IC周辺は大混雑。同村はこの問題に頭を悩ませてきたが、球場直通的バイパスを通すことによって問題は解消される。

出典: 大阪日刊スポーツ新聞 (H18年1月)

4) 計画の見直しおよびコスト縮減 ルート変更 (事業の円滑化、コスト縮減効果)

国道329号 宜野座改良

2工区においては、終点側の計画予定地に県内でも**重要な文化財** (通称ヨリアゲの森) が存在する (図22) 。
また、文化財の国道向かいには北部地域の医療の中核を担う**北部病院**もあることから関係機関との協議の結果、一部区間を現道改良 (縦断勾配は特例値を採用) することで現計画を見直した (図23) 。

その結果として、約12億円 (縮減率約15%) の工事コストの縮減も図ることが可能となった。

前計画

宜野座改良 2工区



図22 現計画とヨリアゲの森の関係

ルート変更

変更計画

宜野座改良 2工区

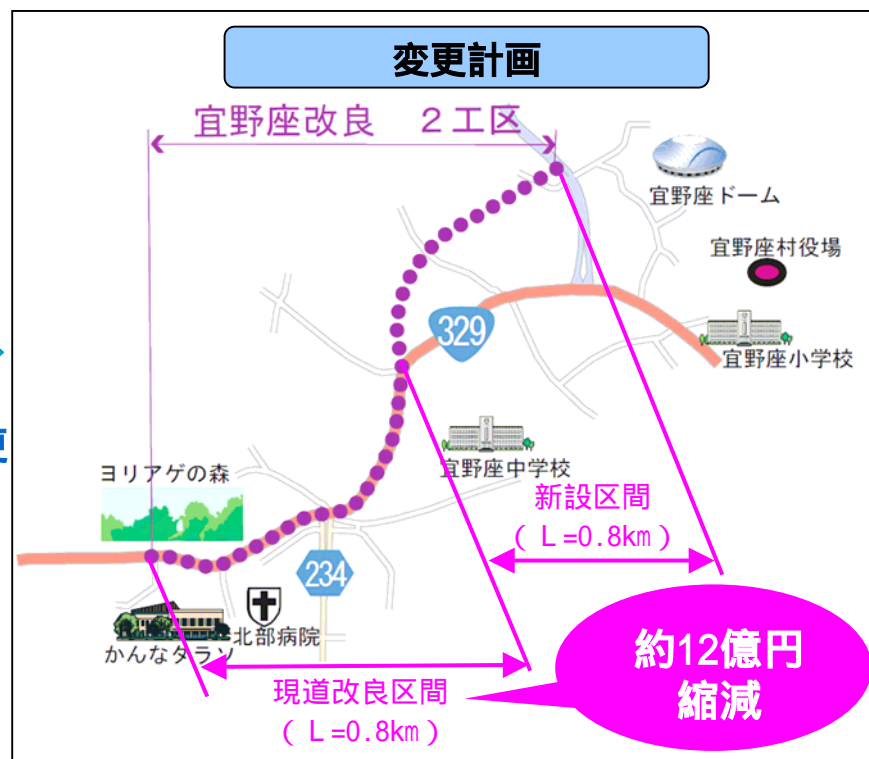


図23 計画の見直し内容(ルート変更後)

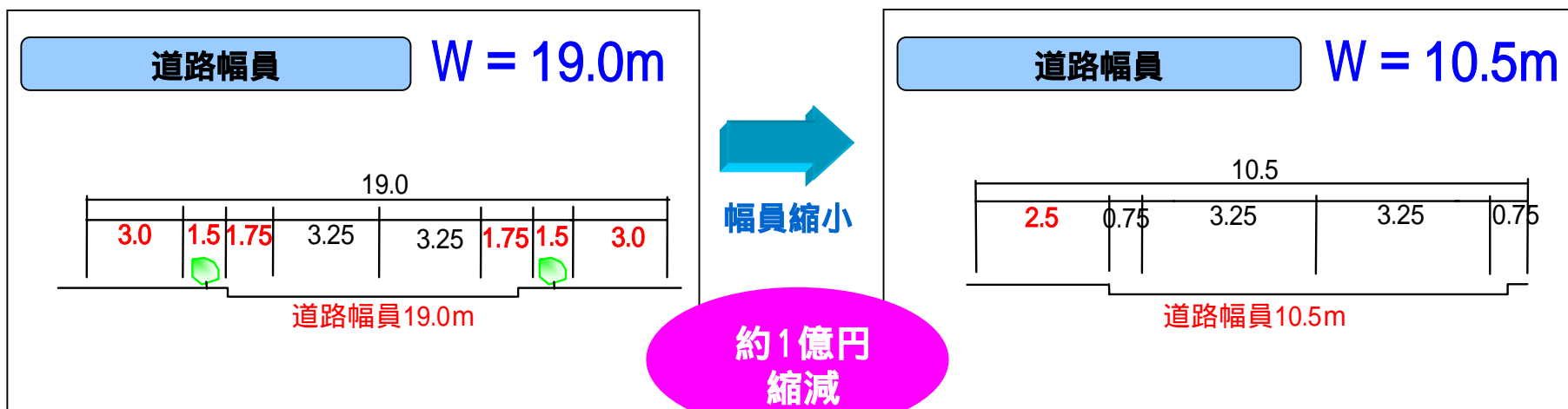
ヨリアゲの森とは

森一円が遺跡 (漢那ウェーヌアタイ遺跡) となっており、石灰岩特有な原始の森の姿を留めたアマミアラカシ群落とグシク時代の鍛冶場跡、木製大型厨子の墓があり、地元では神聖な場所とされ、拝所となっている県下でも貴重な文化財である。

4) 計画の見直しおよびコスト縮減 幅員縮小(コスト縮減効果)

2工区新設区間の道路幅員の縮小により、約1億円(縮減率約1%)の工事コストの縮減を図る(図24)。

前述のルート変更と合わせ、合計約13億円(縮減率約16%)の工事コストの縮減を図る。



)新設区間の道路幅員。現道改良区間は両側歩道。

図24 計画の見直し内容(幅員縮小)

宜野座改良の費用便益比は、4.8（残事業）、1.3（事業全体）であり、便益が費用を上回っている。

投資効果

項目	残事業	事業全体
費用(C)	20.8億円	77.4億円
事業費(億円)	13.2億円	69.8億円 (現在の事業費 66億円)
維持管理費(億円)	7.6億円	7.6億円
便益額(B)	99.7億円	99.7億円
走行時間短縮便益(億円)	77.5億円	77.5億円
走行経費減少便益(億円)	19.3億円	19.3億円
交通事故減少便益(億円)	3.0億円	3.0億円
費用便益比(B / C)	4.8	1.3

便益・費用の合計は表示桁数の関係で一致していない

費用便益比の算出条件

$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

適用マニュアル：「費用便益分析マニュアル」
(平成20年11月：国土交通省道路局 都市・地域整備局)

基準年次：平成20年

検討年数：供用後50年

事業費：現在価値事業費 = 単純価値事業費 × 割引率

便益：道路整備前後における、
走行時間の価値 走行経費 交通事故損失額 の差
・上記金額は将来OD(H17センサスペースH42OD表)により
推計した交通量を用いて算出

費用及び便益額等については、平成20年度の価値に換算
(現在価値算出のための社会的割引率：4%)

客観的評価指標

指 標		整 備 効 果	
円滑なモビリティの確保	渋滞損失時間の低減	約72%削減(55.4千人時間/km → 15.7千人時間/km)	現道区間
安全な生活環境の確保	当該区間の安全性の向上	死傷事故密度約45%削減(0.72 → 0.40件/km)	現道区間
環境の改善	CO ₂ 削減率	0.02%削減(0.3千t-CO ₂ /年削減)	
	NO ₂ 削減率	約13%削減(3.5t-NO ₂ /年)	現道区間
	SPM削減率	約13%削減(0.3t-SPM/年)	現道区間

現在の事業進捗率は約8割程度となっており、平成20年度末に1工区の部分供用を予定している。



《全体進捗》 用地進捗率 82.4%
 事業進捗率 完成供用76.0%、
 部分供用93.7%
 平成20年度末現在



平成21年2月撮影
インター前整備状況



平成20年12月撮影
宜野座ドーム西側付近



平成20年12月撮影
宜野座ドーム東側付近

年度	事業進捗	
	《2工区(L = 1.6km)》 宜野座村字惣慶 ~ 宜野座村字漢那	《1工区(L = 1.1km)》 宜野座村字宜野座 ~ 宜野座村字惣慶
平成2年度	事業化	
平成11年度	用地着手	
平成14年度	工事着手	
平成20年度	平成21年3月24日部分供用予定	
用地進捗率	65.1%	97.4%
事業進捗率	46.5%	93.7%

平成20年度末現在

1 . 事業の必要性に関する視点

事業をめぐる社会経済情勢等の変化

年々、交通量が増加する中で、劣悪な道路構造等が存在するため、地域の交通安全上の課題がますます深刻になっている。**交通安全の確保**

プロ野球チームのキャンプ開催や、近年整備された未来ぎのぞ等の施設により、観光産業や農林水産業が活性化している。**地域交流の促進**

現道区間の沿道は、住宅、商店、公共施設などが密集している中で、近年の交通量増加等により、幹線道路としての機能がますます低下している。**幹線道路としての機能向上**

事業の投資効果

交通安全の確保

通過交通が現道区間からバイパス区間へ転換することで、当該区間の**事故密度が約5割減少**するなど、沿道住民の安全性が向上する。

地域交流の促進

宜野座村の農林水産業の活性化や観光客等による村全体への経済効果が期待される。
幹線道路としての機能向上

一般交通と周辺の交通円滑化が図られることにより、現道区間の**渋滞損失が約7割減少**するなど、幹線道路の機能向上が図られる。

費用便益比(B / C) = **1.3**(事業全体) **4.8**(残事業)

2 . コスト縮減への取り組み

2工区のルート変更及び新設区間の道路幅員の見直しにより、コスト縮減(**約13億円**)を図った。

3 . 事業の進捗と見込み

用地進捗率:約82%、事業進捗率:約76%

平成20年度末 1工区(L=1,100m:宜野座村字宜野座~宜野座IC)部分供用

4 . 対応方針(案)

以上より、「**事業継続**」とする。