

新規事業採択時評価結果（平成21年度新規着工準備箇所）

担当課：国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課  
 担当課長名：松井 直人

事業の概要

事業名	沖繩都市モノレール 都市計画道路 浦添西原線他3線	事業区分	街路	事業主体	沖縄県
起終点	自：那覇市首里汀良町 ~ 至：浦添市字前田	延長	4.1km		
事業概要	<p>県内唯一の鉄軌道である沖繩モノレールを、既存終着駅である首里駅から西原入口（沖繩自動車道）まで延長を行う。高速道路との連携による公共交通基幹軸の形成は、沿線需要に応えるとともに中北部地域からの利用者の利便性向上が図られ、那覇都市圏の交通渋滞緩和に大きく寄与するものである。（駅数：4駅）</p>				
事業の目的、必要性	<p>那覇都市圏は1kmあたりの混雑時平均旅行速度や渋滞損失時間は、三大都市圏に次いで深刻であり、加えて、周辺開発、将来人口増加、観光客の増加等に伴い、今後一層深刻化することが想定され、早期にモノレールを延長する必要がある。</p> <p>既開業区間の終着駅である首里駅から西原入口（沖繩自動車道）までモノレールを延長することは、モノレールの利便性を向上させ、自動車から公共交通への交通手段転換を促進し、那覇都市圏の渋滞緩和に大きく貢献するとともに、沖縄中北部の那覇都市圏へのアクセス性向上にも寄与するものである。また、周辺開発や、観光等のまちづくりにも大きく貢献するものである。</p> <p>&lt;事業の効果等&gt;</p> <p>交通渋滞の緩和・・・自動車からの公共交通への交通手段転換による交通渋滞の緩和                  中北部地域とのアクセス性向上・那覇都市圏と沖縄中北部地域のアクセス性向上（那覇市・沖縄市間：81分42分）                  沿線需要の拡大とまちづくりの推進・・・石嶺、浦添、西原地域への公共交通サービスの拡大</p>				
全体事業費	306億円		計画利用者	12,700人/日	
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見  
 モノレールの延長については、沖縄県知事、那覇市長、浦添市長の公約である。また、那覇市、浦添市、西原町の議会、住民から事業化に向けての要望を受けている。

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。
- 円滑な事業執行の環境が整っている。

事業評価結果

費用対便益	B/C	1.5	総費用：240億円 （事業費：220億円 維持管理費等：20億円）	総便益：362億円 （利用者便益：309億円 供給者便益：50億円 計算期末残存価値：3.0億円）	基準年 平成20年
	感度分析の結果	交通量変動	B/C=1.7 (交通量 +10%)	B/C=1.4 (交通量 -10%)	
		事業費変動	B/C=1.4 (事業費 +10%)	B/C=1.7 (事業費 -10%)	
		事業期間変動	B/C=1.4 (事業期間 +10%)	B/C=1.5 (事業期間 -10%)	
事業の影響	自動車や歩行者への影響	評価項目	評価	根拠	
		渋滞対策		浦添西原線の渋滞緩和が期待される。	
		事故対策		【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】 現道の1kmあたり渋滞損失時間約18万人時間/年・kmとなっており、県内平均4.1万人時間/年・km、全国平均2.0万人時間/年・kmのいずれよりも大きく上回っている。	
	社会全体への影響	歩行空間		死亡事故率が高い区間の事故減少が期待される。	
		住民生活		【死傷事故率】 約135.1件/億台キロ（現況） 沖縄県平均：約78.4件/億台キロ（約1.7倍） 全国平均：約115.3件/億台キロ（約1.2倍）	
		地域経済		モノレール関連街路と接続する那覇市道石嶺福祉センター線沿線には、福祉施設群が集積する福祉地区がある。福祉施設群は延長第1駅の駅勢圏に位置し、交通弱者の移動利便性の向上が図れる。	
	災害		那覇都市圏と沖縄中北部地域間のアクセス性が向上（那覇市・沖縄市間：81分42分）に加えて、沿線地域の発展に寄与		
	環境		那覇空港を起点とするモノレールは、観光客の4人に一人が利用し、モノレールと高速道路との連携向上を図るモノレールの延長整備は、沖縄県のリーディング産業である観光リゾート産業の振興や地域の経済発展に大きく寄与するものである。		
	地域社会		開業区間において那覇市立病院と自由通路で接続されているとともに、沖縄県立南部医療センター・こども医療センターへのアクセスも可能であることから、延長沿線の住民への2次医療施設へのアクセス性が向上される。		
	事業実施環境		自動車からモノレールへの交通手段の転換により、自動車排気ガス等の削減が期待される。		
		沖繩都市モノレールと高速道路（高速バス）等を効果的に結節することにより、那覇空港から沖縄本島中・北部まで含めた公共交通システムが形成される。			
		モノレール延長に関するPIにおいて意見を寄せた約9割の県民が延長に賛意を示すとともに、沖縄都市モノレール延長検討委員会において平成20年3月に延長整備ルートが推奨されている。			

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、費用対便益が1.5と便益が費用を上回っており、採択の前提条件が確認できる。  
 沖縄県において、唯一の鉄軌道である沖繩都市モノレールを沖繩自動車道まで延長せることは、渋滞緩和、県民の移動利便性向上、沿線のまちづくり支援及び観光インフラとして観光振興に寄与することから、事業の必要性・効果は高いと判断される。  
 以上より、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の。