

公共事業再評価調書

主管課： 道路建設課

| 1 事業概要 | 事業名：一般県道 城辺下地線道路改築事業 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|--------------|----------------------|----------|----------|--------|----------|----------|-------|---------|-------|----------|-------|-----|----|----------|-----|--------|-----|-------|----------|----------|-------|----------|-------|----------|---------------------------------|--|--|
| | 事業種別：一般県道改築事業 | 事業主体：沖縄県 | 当初事業期間：H7～H17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 事業箇所：城辺町友利～下地町上地 | 根拠法令：道路法 | 事業期間：H7～H19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 総事業費(百万円)：4,000 | 費用内訳：補助 9/10 | 事業量：L=11.2Km・W=17.0m | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (整備目的) | 一般県道城辺下地線は、宮古島西海岸の国道390号と東海岸の主要地方道保良西里線を連結し、宮古島中間部を横断する道路であるが、幅員狭小で利便性が悪い状況である。当該路線の整備は、城辺町・上野村・下地町を連結する幹線道路として地域間の交流を促進し、農業をはじめとする地域産業の活性化を支援し、また、各観光施設へのアクセス道路としての役割も果たすなど、宮古島の地域経済振興に大きく寄与するものである。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 再評価該当項目 | <input checked="" type="checkbox"/> ① 事業採択後10年間を経過 <input type="checkbox"/> ② 事業採択後5年間を経過して未着手 <input type="checkbox"/> ③ 再評価後一定期間(年)を経過 <input type="checkbox"/> ④ 事業の中止 <input type="checkbox"/> ⑤ その他() | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 再評価に至った主な要因 | <input checked="" type="checkbox"/> ① 用地取得の困難 <input type="checkbox"/> ② 調査・設計の困難 <input type="checkbox"/> ③ 事業の拡大 <input type="checkbox"/> ④ 予算の確保 <input type="checkbox"/> ⑤ 手続き・法令の問題 <input type="checkbox"/> ⑥ 他事業との関係 <input type="checkbox"/> ⑦ 整備効果の問題 <input type="checkbox"/> ⑧ 当初計画が長期間 <input type="checkbox"/> ⑨ その他() | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (具体的理由) | 共有地の未相続や所有者所在不明等で、用地交渉が難航している。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 事業の進捗状況 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>事業費(百万円)</th> <th>整備(km)</th> <th>用地取得(千㎡)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>計画</td> <td>4,000</td> <td>11.2</td> <td>191</td> </tr> <tr> <td>実施済</td> <td>1,294</td> <td>2.3</td> <td>72</td> </tr> <tr> <td>率</td> <td>32%</td> <td>21%</td> <td>38%</td> </tr> </tbody> </table> | | | 項目 | 事業費(百万円) | 整備(km) | 用地取得(千㎡) | 計画 | 4,000 | 11.2 | 191 | 実施済 | 1,294 | 2.3 | 72 | 率 | 32% | 21% | 38% | | | | | | | | | | |
| 項目 | 事業費(百万円) | 整備(km) | 用地取得(千㎡) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 計画 | 4,000 | 11.2 | 191 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 実施済 | 1,294 | 2.3 | 72 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 率 | 32% | 21% | 38% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 事業効果の評価指標 | <table border="1"> <tbody> <tr> <td>① 走行時間短縮</td> <td>11,579</td> <td>① 事業費</td> <td>4,000</td> </tr> <tr> <td>② 走行経費低減</td> <td>1,520</td> <td>② 維持管理費</td> <td>1,160</td> </tr> <tr> <td>③ 交通事故減少</td> <td>160</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>(検討年40年)</td> <td>総便益</td> <td>13,259</td> <td>総費用</td> <td>5,160</td> </tr> <tr> <td>(基準年H16)</td> <td>基準年換算(B)</td> <td>4,503</td> <td>基準年換算(C)</td> <td>4,047</td> </tr> <tr> <td>(単位:百万円)</td> <td colspan="3">費用便益比 (B/C) = 4503 / 4047 = 1.1</td> </tr> </tbody> </table> | | | ① 走行時間短縮 | 11,579 | ① 事業費 | 4,000 | ② 走行経費低減 | 1,520 | ② 維持管理費 | 1,160 | ③ 交通事故減少 | 160 | | | (検討年40年) | 総便益 | 13,259 | 総費用 | 5,160 | (基準年H16) | 基準年換算(B) | 4,503 | 基準年換算(C) | 4,047 | (単位:百万円) | 費用便益比 (B/C) = 4503 / 4047 = 1.1 | | |
| ① 走行時間短縮 | 11,579 | ① 事業費 | 4,000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ② 走行経費低減 | 1,520 | ② 維持管理費 | 1,160 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ③ 交通事故減少 | 160 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (検討年40年) | 総便益 | 13,259 | 総費用 | 5,160 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (基準年H16) | 基準年換算(B) | 4,503 | 基準年換算(C) | 4,047 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (単位:百万円) | 費用便益比 (B/C) = 4503 / 4047 = 1.1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 事業を巡る状況の変化 | <p>① 社会・経済： 平良市、城辺町、伊良部町の合併協議会に下地町、上野村が参加の調整をしており、合併に向けた取り組みが行われている。各種スポーツイベントや観光リゾート施設の整備や計画により、入域観光客数が年々増加している。沖縄振興特別措置法に基づく観光振興地域に「宮古島南岸リゾート地域」が追加された。地域間の連携の支援や観光支援のアクセス道路として当該路線の整備は必要である。</p> <p>② 地元・自治体： 地域の交通安全や公共施設へのアクセス、地域産業活性化に期待し、早期の整備を望んでいる。</p> <p>③ 利害関係者： 交渉が難航していた地権者も事業に理解を示すようになってきている。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 事業の必要性・効率性 | <p>① 事業の必要性・緊急性・有効性など： 当該路線の周辺には農地が多数あり、生産物の関連施設への輸送路を確保し地域産業の活性化や一部が通学路、生活道路となっているので交通安全のために、早期に整備する必要がある。また、宮古島の東西を結び、比較的開発の遅れている東部の地域振興を支援するために必要である。</p> <p>② 事業の効率性(代替案等の可能性やコスト縮減)： 本路線において、起点から県道友利線まで(第1区間)を重点的に整備を行い早期の供用開始を図る。友利線までは用地取得が70%、整備率は40%で今年度は380mを整備し、整備率が46%になることから、現計画の推進を図ることが効率的である。</p> <p>③ 事業効果の発現状況： 整備済区間が県道等に取り付いていないために、一般車両の利用は少ないが、周辺農地の農業従事者の方々の利用しており事業の効果がみられる。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 今後の対応・見直し | <p>① 事業計画等： 第1区間を事業期間内に重点的に整備を行い早期の供用開始をはかり、第2区間については、地元の意向や今後の社会状況等を確認しながら事業継続の必要性や可能性を検討する。</p> <p>② 対住民関係： 第1区間の未買収用地については、期限を定めて用地交渉にあたる。</p> <p>③ 執行体制等： 現体制で執行可能である。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 対応方針 | <input checked="" type="checkbox"/> ① 事業継続(現計画) <input type="checkbox"/> ② 事業継続(見直し) <input type="checkbox"/> ③ 事業の中止 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |