

資料 - 4 -

平成20年度第2回
沖縄総合事務局
開発建設部
事業評価監視委員会

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58号嘉手納バイパス

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)

一般国道58号 嘉手納バイパス

(平成21年3月13日)

内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部

1 嘉手納バイパスの事業再評価について

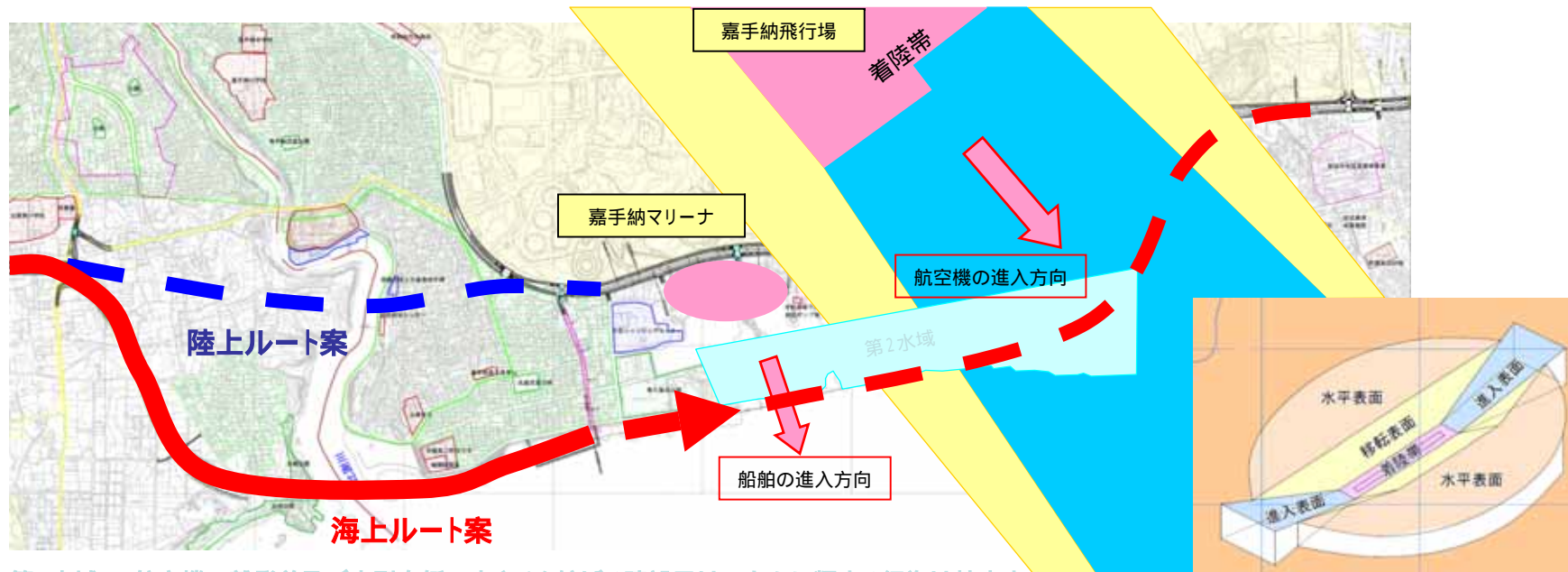
嘉手納バイパスは、**現在ルートの変更も視野に入れつつ地元と調整中**である。本来であれば、ルートが確定した時点で再評価委員会に諮るべきであるが、今回は5年に1回の再評価時期にあたるため、**海側ルート**で再評価を行うものである。

当該事業は費用対効果の面で非常に整備効果の高い事業である。

現行ルート(海上ルート)の先線である**米軍提供区域**(嘉手納飛行場、嘉手納マリーナ)との調整が難航することが予想され**事業進捗が不透明な状況**である。

今後、地元との調整を図りつつ、**陸上ルートへの変更も視野にいれながら事業の進捗を図りたい**。

ルート変更時には、事業評価委員会で再審議をお願いします。



第2水域：航空機の離発着及び小型舟艇の出入りを妨げる建設又はこれらに類する行為は禁止する。
ただし、漁業は制限しない。

(2) 一般国道58号 嘉手納バイパスの事業概要



図 事業位置図

事業名 : 一般国道58号 嘉手納バイパス
 規格 : 第3種1級
 起点終点 : (自) 沖縄県読谷村古堅 (至) 沖縄県嘉手納町兼久
 延長 : 3.2km (供用延長 : 0 km)
 事業化 : 昭和62年度
 都市計画決定 : -
 用地着手 : 平成6年度
 工事着手 : 平成14年度
 全体事業費 : 286億円
 現在の費用便益比 : B / C = 6 . 9

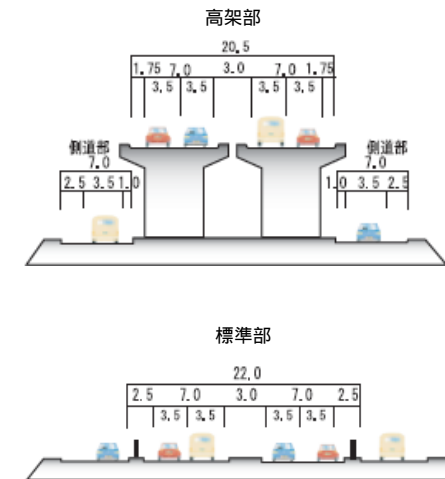


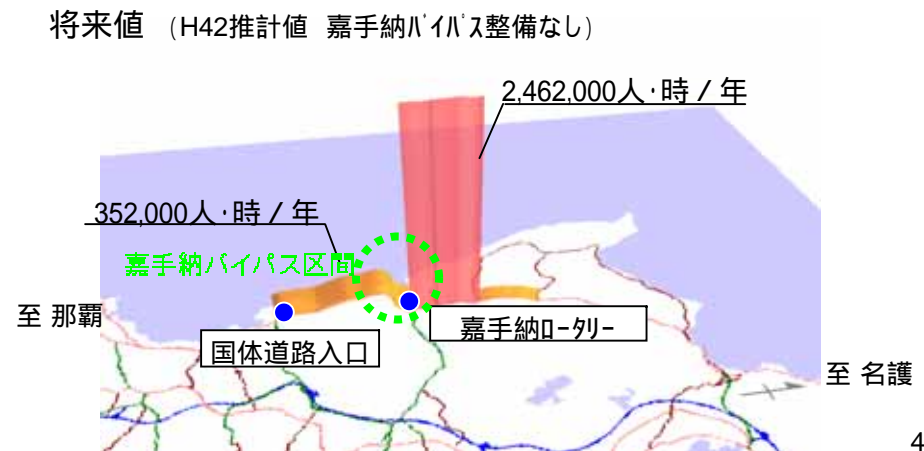
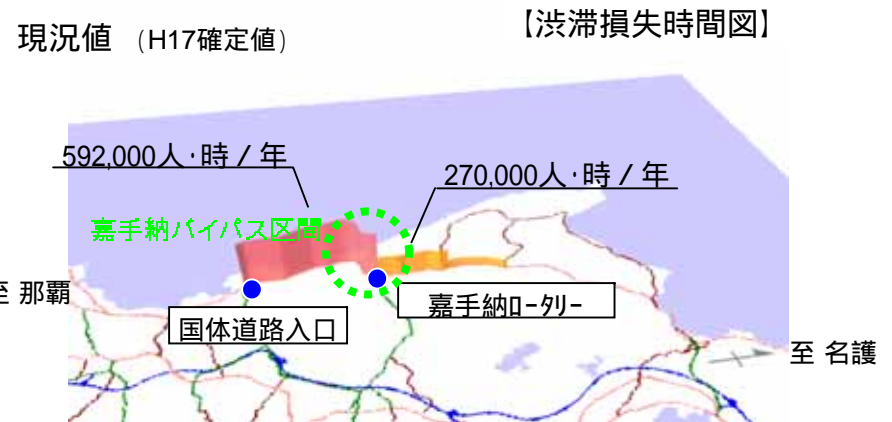
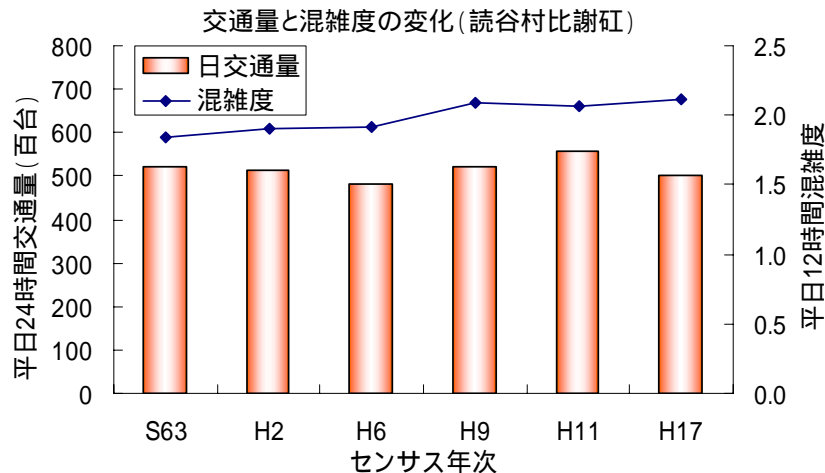
図 標準断面図

3 事業の必要性

(1) 事業を巡る社会情勢

1) 一般国道58号の渋滞状況

国道58号(読谷村字比謝砦)の混雑度は2.0以上を示し**慢性的な交通渋滞**
 将来、嘉手納バイパスを整備しない場合、**更なる渋滞の悪化が懸念**



2) 周辺環境の変化

読谷道路暫定供用(H15.4)や大型ショッピングモールのオープン(H20.4)に伴い、嘉手納町内の水釜大木線へ流入交通が増加し、**沿道環境が悪化(交通渋滞・交通安全)**。
嘉手納バイパスを整備し、通過交通の転換を図る。



現況の交通状況(水釜大木線)

水釜大木線(国道58号向け)の渋滞状況



登下校時の状況



大型ショッピングモール



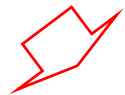
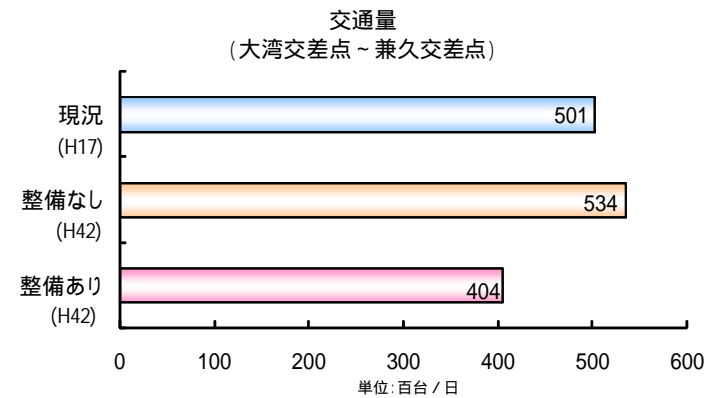
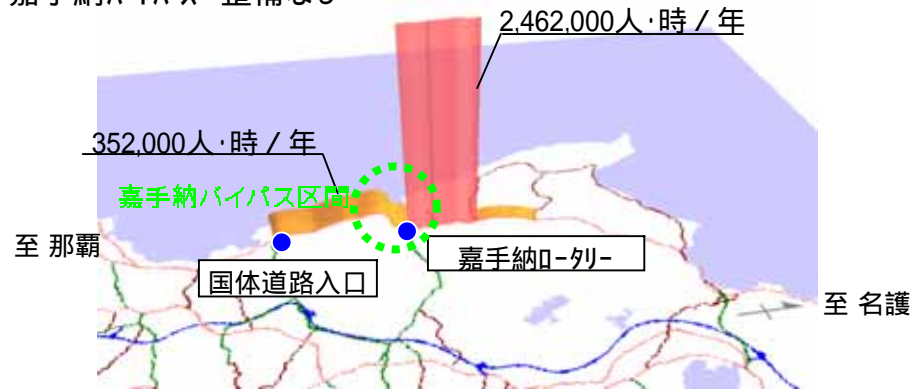
(2) 事業の投資効果

1) 円滑なモビリティの確保

現道等の年間渋滞損失時間の削減

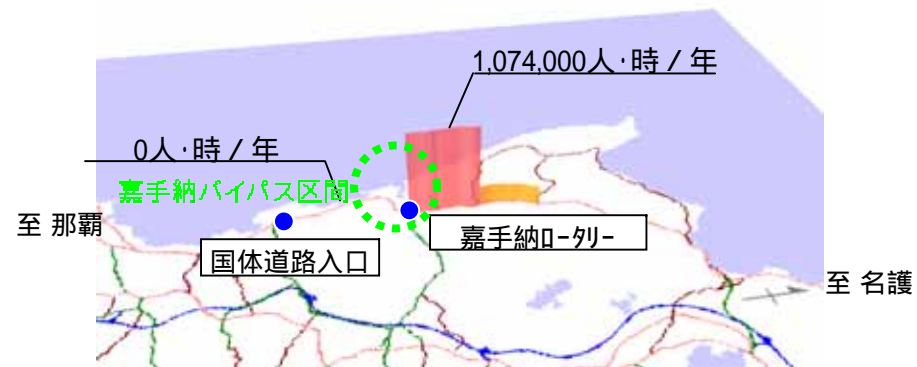
嘉手納バイパスを整備することにより、現道等(大湾～兼久交差点)の年間渋滞損失時間を62%削減

嘉手納バイパス 整備なし



嘉手納バイパス 整備あり

渋滞損失時間が
約62%削減!



2) 安全な生活環境の確保

生活道路の環境改善

嘉手納バイパスを整備することにより、嘉手納町内の生活道路(水釜大木線)を通過していた交通量の約82%を削減、生活環境(交通安全・大気・騒音)が改善される。



現況の交通状況(水釜大木線)

生活道路(水釜大木線)の走行環境改善

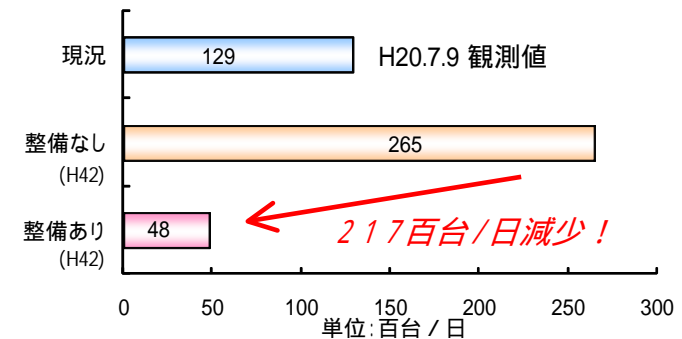


図 交通量(水釜大木線)

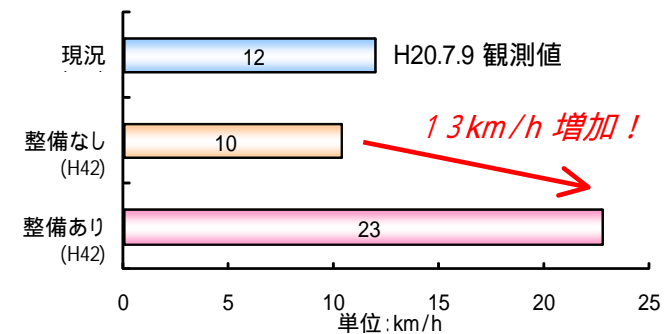


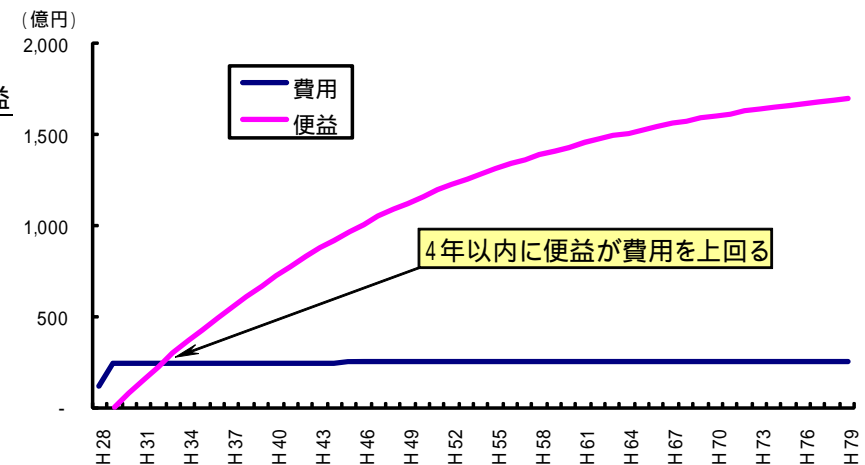
図 速度(水釜大木線)

5) 費用便益比(B/C)

$$\text{費用便益}(B/C) = 6.9$$

基準年 : 平成20年度
 現在価値算出のための割引率 : 4%
 検討期間 : 50年

$$\begin{aligned} \text{費用便益}(B/C) &= \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}} \\ &= \frac{1,521\text{億円} + 132\text{億円} + 53\text{億円}}{238\text{億円} + 11\text{億円}} \\ &= 6.9 \end{aligned}$$



事業費 : 一般国道58号 嘉手納バイパスの整備に要する事業費
 維持管理費 : 供用後の道路維持修繕に要する費用
 (例: 維持費、清掃費、照明費、オーバーレイ費 等)
 走行時間短縮便益 : 道路の整備・改良がない場合の総走行時間費用から、道路整備・改良が行われる場合の総走行時間費用を減じた差
 走行経費減少便益 : 道路の整備・改良がない場合の総走行経費から、道路の整備・改良が行われる場合の総走行経費を減じた差
 (例: 燃料費、油費(オイル費)、タイヤ・チューブ費、車両整備費(維持・修繕費)、車両償却費 等)
 交通事故減少便益 : 道路の整備・改良が行われない場合の交通事故社会的損失から、道路整備・改良が行われる場合の交通事故社会的損失を減じた差
 (運転者、同乗者、歩行者に関する人的損失額、交通事故により損壊を受ける車両や構築物に関する物的損害額及び事故渋滞による損失額)

5 対応方針

平成15年度の再評価から一定期間(5年間)が経過したため、3つの視点で再評価を行った。

1. 事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢

嘉手納ロータリーを中心とする交通状況は、現在、交差点改良事業を実施中ではあるが、南北交通の一点集中により、渋滞が発生している。

また、通過交通が流入し、町道水釜大木線の沿道環境が悪化。

事業の投資効果

交通混雑の解消 : 通過交通を嘉手納バイパスに転換し、交通渋滞を緩和
町道水釜大木線の沿道環境を改善

地域づくり支援 : 地域連携の強化、所要時間短縮により観光・物流等を支援

費用便益(B/C) = 6.9

事業の進捗状況

全体で9.4%の進捗率

2. 事業進捗の見込み

平成30年度以降全線供用目標

3. 対応方針(原案)

以上のことから、一般国道58号 嘉手納バイパス事業については継続する。