

資料-4-①

平成23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

○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（再評価）

一般国道58号 嘉手納バイパス



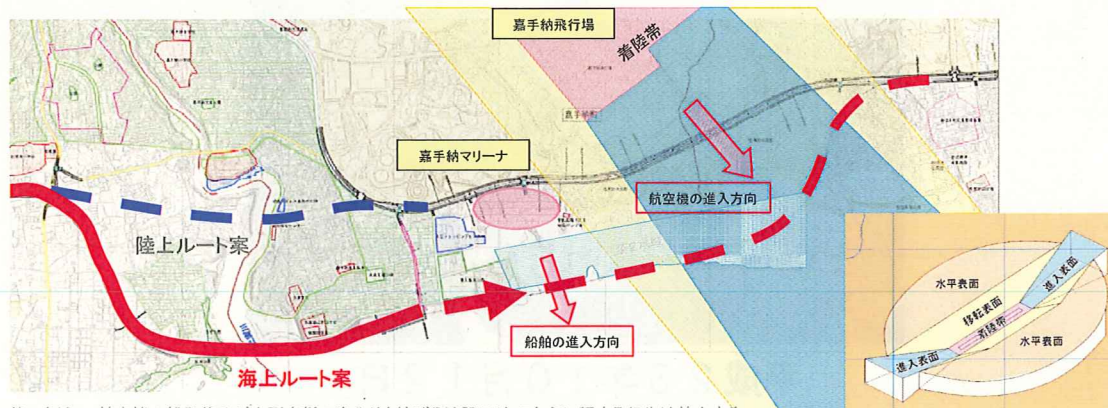
平成23年10月12日
沖縄総合事務局 南部国道事務所

目次

1. 嘉手納バイパスの事業再評価について	2
2. 事業概要	3
3. 事業の必要性	5
(1) 社会状況の変化	5
(2) 道路交通状況の変化	7
(3) 地域の要望・活動	8
4. 事業の整備効果	9
(1) 円滑なモビリティの確保	9
(2) 安全で安心できるくらしの確保	11
5. 事業の進捗状況と見込み	12
6. 事業の投資効果	13
7. 対応方針	14

1. 嘉手納バイパスの事業再評価について

- 前回再評価時(H21.3)は、現ルートの変更(海上→陸上)を視野に入れた地元調整を実施している中、現(海上)ルートで再評価を実施。
- その後、地元と協議を重ねるものの未だにルートが確定していない状況。
- 現在は、あらゆるルートの可能性を探るべく、現(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)内へのバイパス延伸整備について、再度、沖縄防衛局、米軍等の関係者と調整を行っている状況。
- 今後もあらゆるルートの可能性を検討しつつ、早期の地元同意、関係者同意を得て、事業の進捗を図りたい。
- 本来はルート確定時に審議頂くべきであるが、今回は3年に1回の再評価時期にあたるため、再度、海上ルートで再評価を行うものである。



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

2. 事業概要

- ◆ 沖縄西海岸道路は、国道58号、331号などの交通混雑緩和と那覇空港自動車道、那覇空港、那覇港と西海岸地域の各拠点を連結し、地域の活性化、地域振興プロジェクトに寄与する広域幹線道路で、読谷村から糸満市に至る約50kmの地域高規格道路である(図1)。
- ◆ また沖縄西海岸道路は、渋滞の緩和、交通事故抑制、観光支援並びに物流の効率化等を目的に策定されたハシゴ道路計画にも位置づけられている。
- ◆ 嘉手納バイパスは、その沖縄西海岸道路の一部を形成し、国道58号の混雑緩和、北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興に資する道路で、読谷村字古堅から嘉手納町字兼久に至る延長3.2kmの道路である(図1)。

【沖縄西海岸道路】

沖縄西海岸道路は読谷村から糸満市に至る約50kmの道路
⇒ 恩納海岸地区、南部西海岸地域の産業拠点と那覇市、空港、那覇港等を連絡することにより、観光支援、地域活性化、地域振興プロジェクトの支援に資する



図1 沖縄西海岸道路イメージ

3

2. 事業概要

◆嘉手納バイパスは、昭和62年度に事業化され、現在、早期の2車線整備に向けて、関係機関と調整を行い、鋭意事業進捗を図っている。

区 間	自) 読谷村字古堅 至) 嘉手納町字兼久
延 長	3.2km
道 路 規 格	第3種第1級
設 計 速 度	60km/h
車 線 数	4車線
計 画 交 通 量	230百台/日 (平成42年推計値)
事 業 費	286億円

年次	事業実施項目
昭和62年度	嘉手納バイパス 事業化
平成6年度	嘉手納バイパス 用地着手
平成14年度	嘉手納バイパス 工事着手



図2 位置図

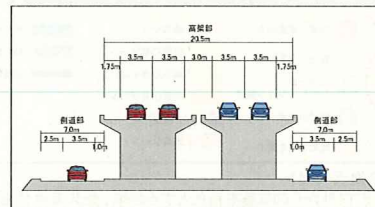


図3 標準横断面図

4

3. 事業の必要性

(1) 社会状況の変化[人口等]

- ◆近年、沖縄県内の人口は増加傾向にあり、嘉手納バイパス周辺地域(嘉手納町、読谷村)においても増加しており、今後も横ばいに推移することが見込まれる(図4)。
- ◆嘉手納町は面積の約83%が米軍基地のため、限られた住民地域範囲(約17%)内に移動が集中しており、町内の国道58号の混雑度※1は2.0を越えている箇所がある(図5)。

■人口の推移

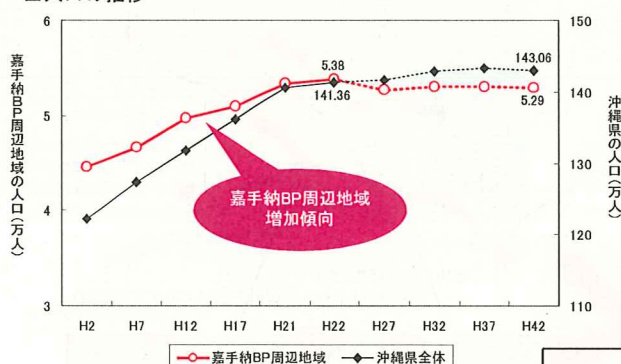


図4 人口の推移

※出典: 国勢調査(H2~H17)、住民基本台帳(H22.3、H23.3)、
国立社会保障・人口問題研究所(H27~H42)
※嘉手納BP周辺地域: 嘉手納町、読谷村
※破線は将来推計人口

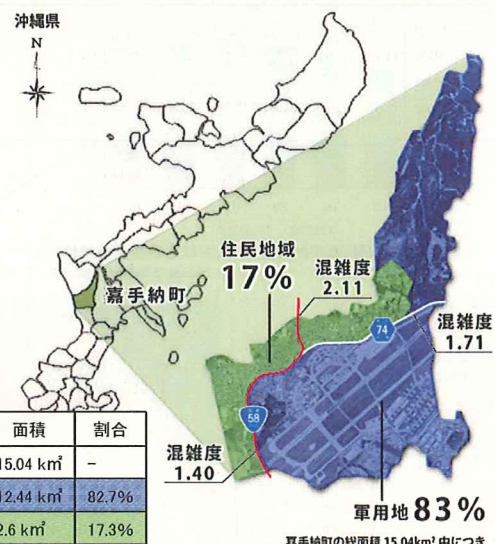


図5 嘉手納町の地理情報

※出典: 嘉手納町HP
H17道路交通センサス

※1 混雑度は、昼間の12時間交通量を12時間交通容量で除した値

5

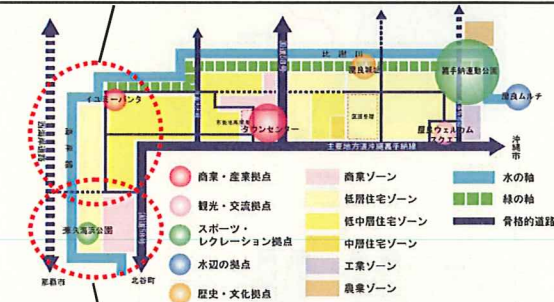
3. 事業の必要性

(1) 社会状況の変化[土地利用]

- ◆嘉手納町都市計画マスタープランでは、嘉手納町のまちづくりに寄与する交通ネットワークを形成する骨格的道路として西海岸道路が位置づけられており、嘉手納バイパスはその一部を構成する路線である(図6)。
- ◆同バイパス起点側の読谷村では、読谷道路を軸とした基盤整備事業を進めているが、嘉手納バイパスは読谷道路と一体的な整備が必要(図7)。

■嘉手納町都市計画マスタープラン(平成17年度)
住民の意見を十分に反映した形で、まちづくりの将来像や都市計画の整備方針を総合的に策定。

《低中層、低層住宅ゾーン》
低層の戸建住宅や低層・中層の集合住宅が調和した良好な住環境を整備



《商業ゾーン、兼久浜公園》
商業の中心として、町内外からの集客を目的とする地域、兼久浜公園はレクリエーションの拠点となる大規模公園と指定

図6 まちの拠点、土地利用計画図

■読谷補助飛行場跡地利用実施計画



※出典: 読谷村提供資料

図7 跡地利用計画図

6

3. 事業の必要性

(2) 道路交通状況の変化

- ◆国道58号の交通量は5万台/日以上、混雑度は国道58号の並行区間(嘉手納町兼久～読谷村比謝砦)で高くなっている(図8,9)。
- ◆嘉手納バイパスと並行する区間において、国道58号の渋滞が連続しており、この区間の交通を分散させるためのバイパス整備が必要(図10)。

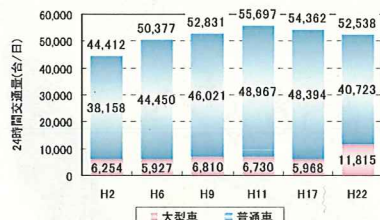


図8: 国道58号(嘉手納町兼久)における交通量の推移
※出典: 各年道路交通センサス



図9: 嘉手納バイパス周辺の旅行速度と混雑度(県道以上の状況を表現)
※出典: H17道路交通センサス

■周辺道路の渋滞損失時間

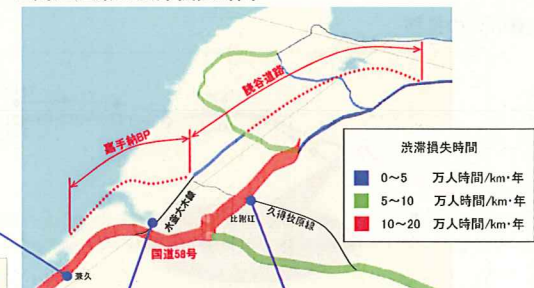


図10 渋滞損失時間(嘉手納バイパス周辺の県道以上の状況を表現)
※出典: H22民間プローブデータ



図11 周辺道路の状況(国道58号、水釜大木線)

7

3. 事業の必要性

(3) 地域の要望・活動

◆ 沖縄西海岸道路(嘉手納バイパス)に関しては、各種団体より平成12年以降、地域振興や安全向上、混雑緩和等の観点から、多くの早期建設に関する要望が出されている。

■ 整備促進要望状況(平成12年以降)

年度	月	提出者
平成12年度	8月	読谷村
	11月	大木地区土地区画整理事業 推進地主会
	3月	読谷村立古堅南小学校、PTA
平成13年度	10月	読谷村立古堅南小学校、PTA
	1月	読谷村議員会
平成14年度	5月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
	6月	読谷村
平成15年度	5月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
	12月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
	2月	嘉手納町
平成16年度	5月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
	5月	沖縄県道路利用研究会
		道路整備促進期成同盟会沖縄県地方連絡協議会
		沖縄県道協会
		沖縄県道建設促進期成会
平成19年度	5月	沖縄県道建設促進期成会
		沖縄ハシゴ道路ネットワーク建設促進期成会
		沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
		沖縄県道協会
	5月	沖縄県道建設促進期成会
平成20年度	5月	沖縄県道建設促進期成会
		沖縄ハシゴ道路ネットワーク建設促進期成会
		沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
		沖縄県道協会
	5月	沖縄県道建設促進期成会
平成21年度	5月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
	10月	沖縄県
	12月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
平成22年度	5月	沖縄県道建設促進期成会
		沖縄ハシゴ道路ネットワーク建設促進期成会
		沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
		沖縄県道協会
	11月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会
平成23年度	5月	沖縄県中郡市町村会・沖縄県中部振興会

平成23年5月

内閣府沖縄振興局長
大辻 義弘 殿

中郡市町村会
会長 儀間 光 男
中郡振興会
会長 儀間 光 男
中郡振興会
会長 儀間 光 男

沖縄中部地域の道路網の整備促進に関する要請

平瀬から沖縄中部地域の道路網の整備促進に経営ご努力いただいております。道路は沖縄県民の日常生活や産業経済活動を支援し、地域の振興発展と活性化を促進する上で、欠くことのできない社会基盤であります。道路整備は地域住民が熱望しており、地域の振興と活性化を促進するため建設整備を一層促進していくとともに下記事項の実現方について特段のご配慮をお願い申し上げます。

一、沖縄本島西海岸道路の建設整備促進について

北部と南部を結ぶ国道58号及びその周辺の交通混雑の緩和を図るため沖縄西海岸道路の建設整備を促進し、地域の活性化、地域振興プロジェクト並びに観光の支援に資する道路として建設整備を促進していただきたい。

※沖縄中部地域の道路網の整備促進に関する要請書(沖縄県、中郡市町村会・中郡振興会、H23年5月)

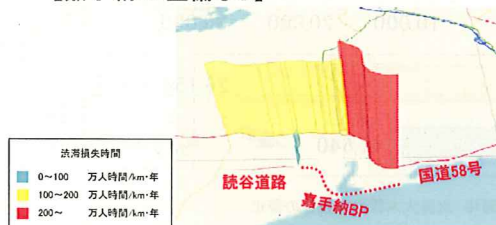
8

4. 事業の整備効果

(1) 円滑なモビリティの確保

- ◆ 嘉手納バイパスの整備によるハシゴ道路機能の強化により、並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、並行する国道58号の交通量が約9%減少(図13)。
- ◆ 嘉手納バイパスの整備により混雑が緩和し、並行路線である国道58号、水釜大木線の渋滞損失時間が約49%削減(図12,14)。

【嘉手納BP整備なし】



【嘉手納BP整備あり】

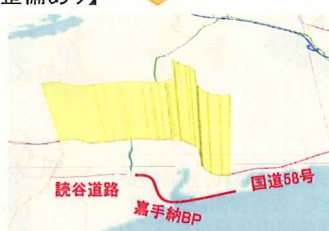


図12 国道58号の渋滞損失の変化

※H42交通量推計値より

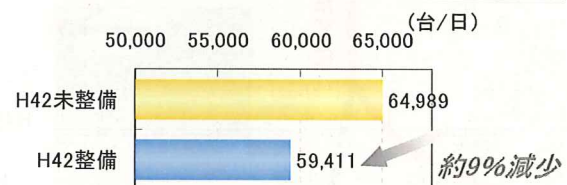


図13 国道58号の交通量の変化

※H42交通量推計値より
センサス区間1015(嘉手納～浜川)について、区間の加重平均値を使用

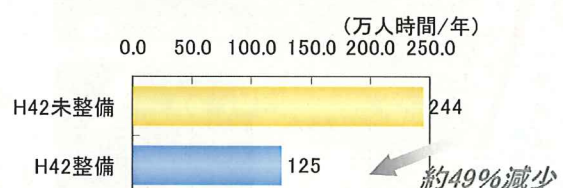


図14 国道58号等の渋滞損失の変化

※H42交通量推計値より
算定範囲: 嘉手納バイパス、国道58号、町道水釜大木線、県道16号

9

4. 事業の整備効果

(1)円滑なモビリティの確保

- ◆嘉手納バイパスが整備され読谷道路と接続することにより、北谷町(アメリカンビレッジ)～読谷村(座喜味城址)までの所要時間が約16%(4分)短縮される(図16)。
- ◆また、読谷村の観光入込み客数は増加傾向にあり(図17)、時間短縮に伴い、隣接している観光施設間の連携強化が図られることで周遊性の向上が見込まれる。



図15 北谷町(アメリカンビレッジ)～読谷村(座喜味城址)の所要時間算出ルート

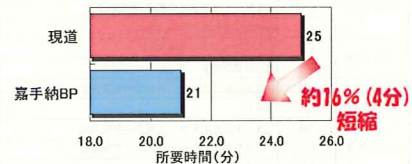


図16 所要時間の変化(座喜味城跡～アメリカンビレッジ)



図17 読谷村の観光入込み客数の推移

※読谷村提供資料
(観光入込み客数は左図に示す村内24施設の合計)

嘉手納バイパスが供用し、読谷道路と接続されることで、北谷村～読谷町のアクセスが改善され、周辺の観光地・リゾートと空港を結ぶリムジンバスの利用客増加に期待します。



バス事業者 10

4. 事業の整備効果

(2)安全で安心できる暮らしの確保

- ◆嘉手納バイパスが整備されることにより、交通の機能転換が図られ、水釜大木線の交通量が約55%削減(図19)される見込み。
- ◆交通が分散されたことで、周辺地域の安全性向上や、救急搬送における時間短縮も見込まれる。



図18 生活道路における現況の交通状況

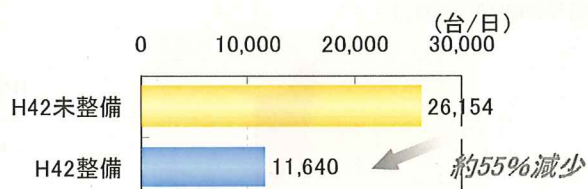


図19 水釜大木線の交通量の変化

※H42交通量推計値より



嘉手納バイパスが供用され、読谷道路と接続することで、救急搬送路の混雑が緩和し、搬送時間の短縮が見込まれます。(主な搬送先:県立中部病院)



ニライ消防本部

5. 事業の進捗状況と見込み

◆昭和62年度に嘉手納バイパスが事業化され、現在、早期の2車線整備に向けて、関係機関と調整を行い、鋭意事業進捗を図っている。(平成23年度末までの事業進捗率は約9.7%)

■事業の経緯

年次	事業実施項目
昭和62年度	嘉手納バイパス 事業化
平成6年度	嘉手納バイパス 用地着手
平成14年度	嘉手納バイパス 工事着手

■事業の進捗率

事業費	286億円
平成23年度末進捗	約28億円
進捗率	約9.7%



図20 位置図

12

6. 事業の投資効果

費用便益分析

項目	残事業	事業全体
費用(C) (現在価値換算額)※1)	182億円※2)	221億円※2)
事業費(億円)	166億円	205億円
維持管理費(億円)	16億円	16億円
便益額(B) (現在価値換算額)※1)	377億円※2)	377億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	323億円	323億円
走行経費減少便益(億円)	33億円	33億円
交通事故減少便益(億円)	21億円	21億円
費用便益比(B/C)	2.1	1.7

費用便益比の算出条件

$$\text{費用便益比} = \frac{\text{便益}[(1)+(2)+(3)]}{\text{費用}[\text{事業費} + \text{維持管理費}]}$$

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23年度

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×GDPデフレーター

便益：①走行時間短縮便益②走行経費減少便益③交通事故減少便益
・上記金額は、道路整備前後における、①走行時間の価値②走行経費③交通事故損失額の差により算出
・なお、各金額は将来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23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%)

その他地域社会が受ける便益等

項目	効果
円滑なモビリティの確保	交通渋滞の緩和 約49%削減(244→125万人時間/年) (現道区間)※3)※4) 交通量減少 約9%減少(64,989→59,411台/日)
物流効率化の支援	空港へのアクセス向上 所要時間短縮 約8%短縮(那覇空港～読谷村役場71分→65分)※5)
個性ある地域の形成	重要港湾へのアクセス向上 所要時間短縮 約10%短縮(那覇新港～読谷村役場63分→57分)※5)
地球環境の保全	主要観光地へのアクセス向上 所要時間短縮 約16%短縮(北谷町(アメリカンビレッジ)～読谷村(座喜味城址)25分→21分)※5)
	CO ₂ 排出量の削減 CO ₂ 排出削減 ・約0.1万t-CO ₂ /年削減 ※3)※6) ・205.0→204.9万t-CO ₂ /年※6)

※1)費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)、GDPデフレーター(H21確報値)を考慮し、現在価値に換算した値。なお、維持管理費、便益額については供用開始より50年間の総額。

※2) 便益・費用の合計は表示桁数の関係で一致していない

※3) H42未整備時(without)、H42整備時(with)の数値の差

※4) 費用便益対象リンクのうち、交通量推計の結果から当該事業により大きく影響を受ける国道58号、(県)16号、(市)水釜大木線のリンクを対象として算出

※5) 現況路線はH17センサスペース混雑時旅行速度、嘉手納バイパス(完成供用後)は設計速度(60km/h)を用いて算出

※6) 沖縄本島全域

13

7. 対応方針

1. 事業の必要性

- 嘉手納町のまちづくりに寄与する交通ネットワークを形成する骨格的道路として位置づけ。⇒地域の活性化
- 現道58号の交通量は5万台/日以上、混雑度は並行区間で高くなっている。⇒交通渋滞の緩和
- 嘉手納バイパスと並行する区間において、国道58号の渋滞が連続している。⇒交通渋滞の緩和

2. 事業の整備効果・投資効果

- 円滑なモビリティの確保
 - ⇒国道58号、水釜大木線の渋滞損失時間が約49%削減【244万人時間/年→125万人時間/年】
 - ⇒並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、交通量が約9%減少【64,989台/日→59,411台/日】
 - ⇒那覇空港～読谷村役場までの所要時間が約8%短縮【71分→65分】
- 物流効率化の支援
 - ⇒那覇港～読谷村役場までの所要時間が約10%短縮【63分→57分】
- 個性ある地域の形成
 - ⇒北谷町(アメリカンビレッジ)～読谷村(座喜味城址)までの所要時間が約16%短縮【25分→21分】
- 地球環境の保全
 - ⇒CO2排出量が約0.1%削減【205.0万t-CO2/年→204.9万t-CO2/年】
- 費用便益(B/C) = 事業全体1.7、残事業2.1

3. 事業の進捗と見込み

- 昭和62年度 嘉手納バイパス 事業化
- 平成 6年度 嘉手納バイパス 用地着手
- 平成14年度 嘉手納バイパス 工事着手
- 当面、早期の暫定全線2車線の供用を目指し、鋭意、関係機関との調整を行う

○対応方針(原案):

事業継続