

事業評価監視委員会審議資料

○一般国道58号 恩納バイパス

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 恩納バイパス

平成23年10月12日

沖縄総合事務局
北部国道事務所



目 次

○事業概要	1
1. 事業の必要性	2
(1)社会経済情勢等の変化	2
(2)道路交通状況の変化	3
(3)地域の要望・活動	4
2. 事業の投資効果	5
(1)交通渋滞の緩和	5
(2)交通安全の確保・沿道環境の改善	6
(3)観光産業の支援	7
(4)地域活性化の支援	8
(5)費用便益分析	9
3. 事業の進捗と見込み	10
4. まとめ	11

○事業概要

事業目的

1. 交通渋滞の緩和
2. 交通安全の確保・沿道環境の改善
3. 観光産業の支援

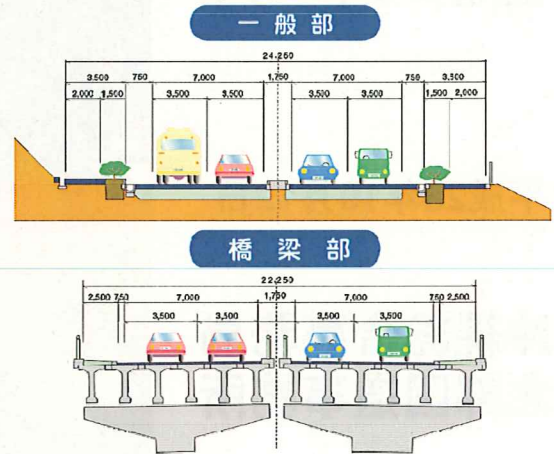


事業化年度	平成元年度
用地着手	平成7年度
工事着手	平成9年度
供用状況	平成23年4月29日(金) 全線暫定2車線供用

計画概要

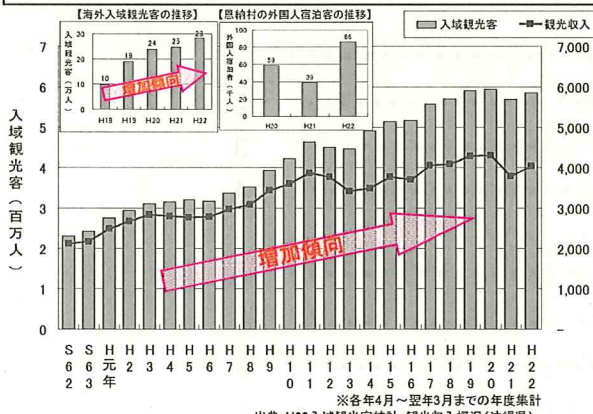
区間	(自)沖縄県恩納村瀬良垣 (至)沖縄県恩納村南恩納
延長	5.1km
道路規格	第3種第2級
車線数	4車線
設計速度	60km/h
計画交通量	250百台/日(平成42年推計値)
事業費	330億円

標準断面図

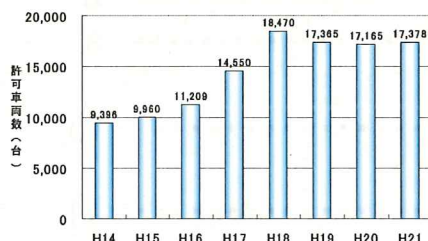


1. 事業の必要性 (1) 社会経済情勢等の変化

- 沖縄県における観光客数、海外からの観光客数は年々増加しており、レンタカー許可台数もH18までは増加傾向、その後も高い水準を維持している(図1、2)。
- その中でも、恩納村は県内有数のリゾート地として豊富な観光資源等を有していることから、宿泊客数は高い水準にあり、年間200万を超える観光客に宿泊されており、そのうち約8.6万人が外国人利用客となっている(図3)。

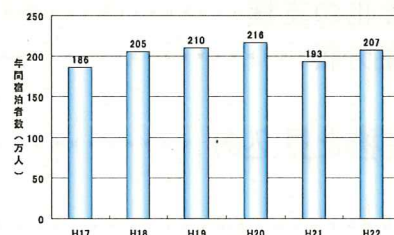


▲図1 沖縄県における入域観光客・観光収入の推移



▲図2 レンタカー許可車両数(沖縄本島)

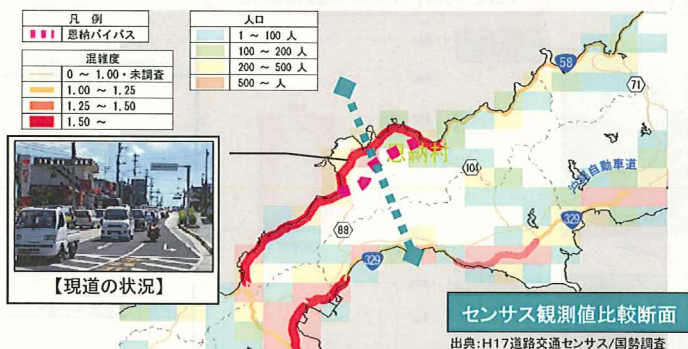
年間宿泊客数
207万人/H22年
(うち外国人8.6万人)
※恩納村内の主要宿泊施設



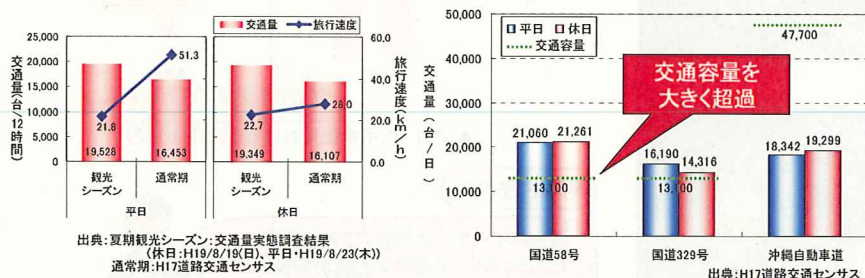
▲図3 恩納村の年間宿泊客数(主要施設)

1. 事業の必要性 (2) 道路交通状況の変化

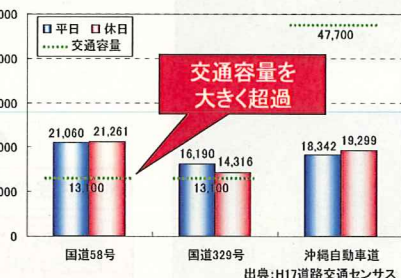
- 沿道に人口が集中している国道58号の交通量は年々増加傾向であり、平休日ともに混雑が発生しており、特に夏季観光シーズンの渋滞が顕著となっている(図4~6)。
- 当該地域の利用交通の約4割が国道58号を利用し、交通容量を超過するなど他道路との利用バランスが悪くなっている(図7)。
- 平成23年4月に恩納バイパスが全線暫定2車線で供用し、現道の交通量は平休日ともに大幅に減少している(図5)。
- 一方で、恩納バイパスの交通量は高速道路の無料化社会実験終了後、大幅に増加しており、混雑度が1を超過している(図8)。



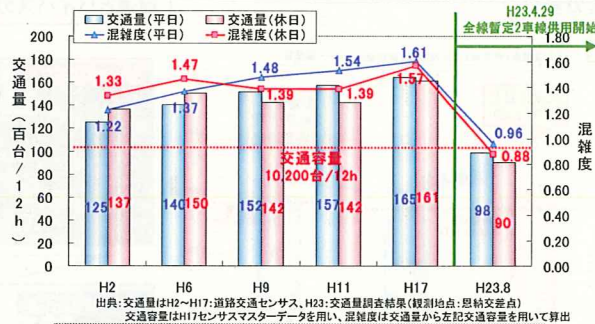
▲図4 対象地域周辺の混雑度と人口分布



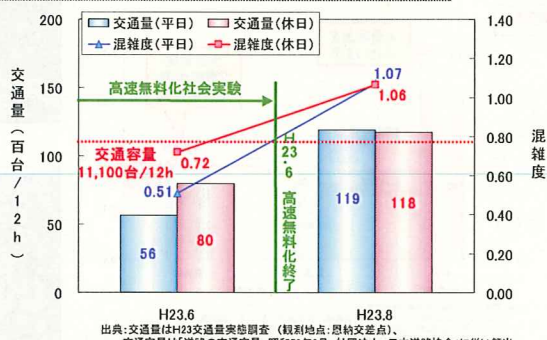
▲図6 夏季観光シーズンと通常時の交通状況



▲図7 断面における交通量と交通容量



▲図5 国道58号現道における交通量と混雑度の推移



▲図8 恩納BPにおける交通量と混雑度の推移

3

1. 事業の必要性 (3) 地域の要望・活動

- 恩納バイパスの整備により、交通渋滞の緩和、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、地元恩納村等から早期整備の要望を受けている(表1、図9)。

▼表1 恩納バイパスに関する要望書一覧

要望書文書名	要望者	要請先	要望書日付
1 恩納バイパス・恩納南バイパスの早期整備について	北部振興会、北部市町村会、名護東道路整備促進期成会	北部国道事務所長	平成16年5月19日
2 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成16年5月19日
3 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成16年11月5日
4 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成17年5月19日
5 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成18年5月22日
6 中期的な計画の作成にあたっての意見	恩納村長	国土交通省道路局長	平成19年4月26日
7 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成19年5月21日
8 道路の整備について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成20年5月13日
9 沖縄北部地域における道路網の整備促進・離島架橋の早期実現について	沖縄県道路利用者会議他5団体	北部国道事務所長	平成20年5月19日
10 今後の道路行政についての意見・提案について	恩納村長	国土交通省道路局長	平成20年10月22日
11 沖縄北部地域における道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会他2団体	北部国道事務所長	平成21年5月20日
12 沖縄北部地域における道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会他2団体	内閣府沖縄担当大臣	平成22年11月25日
13 沖縄北部地域における道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現に関する要望書	沖縄県北部市町村会他2団体	内閣府沖縄振興局長	平成23年5月19日

※最近8年間の要望について掲載

平成23年 5月 19日

内閣府沖縄振興局長 大比 義弘 殿

北 部 市 町 村 会 長 儀 武

北 部 振 興 会 長 島 袋 啓

名護東道路整備促進期成会 会 長 島 袋 啓

沖縄北部地域の道路網の整備促進並びに離島架橋の早期実現について

一、恩納バイパス・恩納南バイパスの整備促進について

この地域は、国内において有数のリゾート地のため、県内外から多くの観光客が訪れ、活気を呈しております。特に、夏場の観光シーズンには、国道58号・恩納村仲泊から名護市許田間の当道路は観光、余暇活動の交通要路により幹線道路の機能低下を引き起こしており、今後、ますます交通量は増加するものと思われ、地域生活環境に与える影響は大きなものがあります。

また、沖縄科学技術大学院大学の建設が推進されており、これまでの国内有数のリゾート地に加え、世界最高水準の自然科学系の学術拠点として、沖縄をアジア太平洋地域の先駆的産業振興地域として発展が期待されているところであります。

現在、西バイパスの一部暫定供用され、利便性が一段と強化されたところであり、引き続き、地域住民の安全な居住環境の確保、魅力あるリゾート地としての観光関連産業の振興、県都那覇市や名護市など中心市街地へのアクセス道路としての機能を果たすため、当該道路全線の整備を促進していただきたい。

▲図9 要望書の一例(平成23年5月)

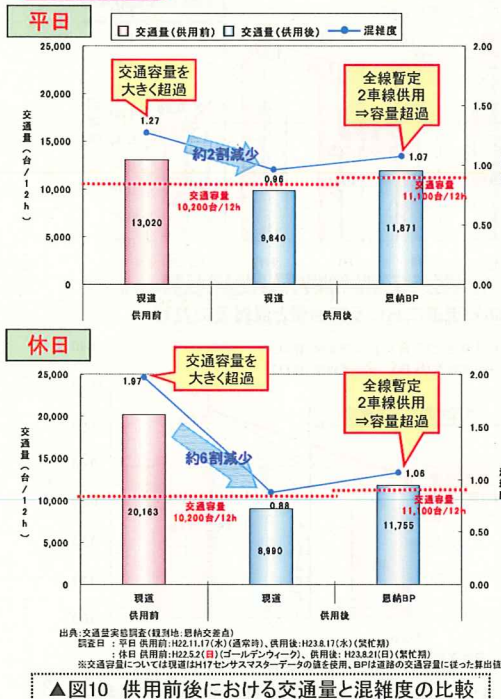
4

2. 事業の投資効果

(1) 交通渋滞の緩和

- 恩納バイパス全線暫定2車線供用に伴い、現道の交通量が約2～6割程度減少し、混雑度は1以下となり渋滞がほぼ解消した（図10、11）。また、道路利用者が渋滞緩和及び騒音の軽減について実感している。
- 一方、恩納バイパスでは暫定2車線の交通容量を超過する交通の利用が見られるため、今後の周辺の交通状況等を踏まえ、4車線化に向けた検討を進めていく（図10）。

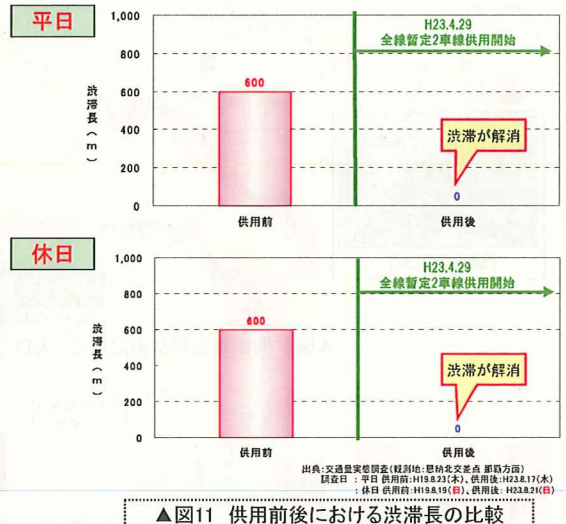
交通量の変化



現道とバイパスの様子



現道における渋滞状況の変化



地域住民の声

恩納バイパスが全線暫定2車線開通したことにより、現道の交通量が減少したため、渋滞が緩和し、騒音も減少した

5

2. 事業の投資効果

(2) 交通安全の確保・沿道環境の改善

- 国道58号現道は大型車の利用が多い中で沿線に人口が集中しており、事故の危険性が高い。延長あたりの死亡事故の発生件数は、全国ワースト2位となっていたが（図12、表2）、恩納バイパスの全線暫定2車線供用により、現道の事故件数が約6割減少した（図15）。
- また、現道における大型車交通量も約7割減少し、特にダンプトラックに着目した場合、供用後約9割が恩納バイパスを通過しており、沿道住民の安心感向上に寄与している（図13、14）。

大型車交通量の変化



死傷事故件数の変化

▼表2 市町村別事故発生状況（H18～21）

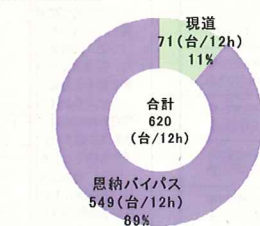
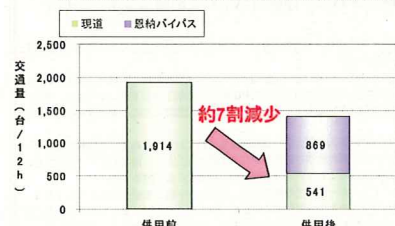
市町村	①実延長（km）	②死者数		③延長あたりの死者数（＝②/①）	
		死者数（人/年）	全国順位	延長あたりの死者数（人/年・km）	全国順位
恩納村	83.2	2.8	630	33.1	2
那覇市	457.9	7.5	155	16.4	33
金武町	108.2	2.0	826	15.6	19
浦添市	176.3	2.8	630	15.6	38
宜野湾市	154.9	2.0	826	12.9	59
沖縄県計	7,774.2	48.8	45/47	6.3	8/47
全国計	1,185,352.6	5,541.3	～/1,922	4.7	～/1,795



地域住民の声

恩納バイパスが全線暫定2車線供用したことにより、現道を通る大型車が減少し、生徒を送迎する保護者の車の右左折が容易になり、また、児童の登下校時の安全性も上がった。

6



2. 事業の投資効果

(3) 観光産業の支援

- 那覇市と北部地域の観光地を結ぶトリップ及び北部地域の観光地を周遊するトリップが多いが、現状では施設間の移動に時間を要している(図16)。
- 恩納バイパスの整備により、旅行時間が約19分短縮され、特に夏季観光シーズンにおいては恩納村内や海洋博公園(美ら海水族館)等の北部地域の観光資源間の周遊性が向上し、観光産業の活性化が期待される(図17)。

北部地域での観光地間の立ち寄り先



▲図16 恩納村の観光地立ち寄り先上位間のパーソントリップ

観光地間の所要時間の変化



▲図17 整備前後での所要時間の変化

7

2. 事業の投資効果

(4) 地域活性化の支援

- 恩納村では沖縄科学技術大学院大学の建設が進められており、恩納バイパスの整備により、大学院大学と北部地域の中心部とのアクセスの向上が期待できる(図20)。

沖縄科学技術大学院大学について

恩納村内に沖縄科学技術大学院大学が建設中である

【沖縄科学技術大学院大学の概要】

沖縄は復帰以来30年の間、社会資本整備における本土との格差の縮小を図ってきたが、今なお自立型経済の構築が最重要課題となっている。

このような課題を抱えた沖縄を21世紀に振興し、経済の自立を図るために、沖縄において「科学技術の振興を図ること」「アジア・太平洋地域の国際交流拠点とすること」が重要とされ、政府の方針により、沖縄県に世界トップクラスの科学技術系の大学院大学を設立する構想が進められている。その大学院大学については2009年度には一部施設の供用が始まった。研究棟2および講堂の建設は2010年秋に着工した。講堂は2011年秋に、研究棟2は2012年春に完成予定である。



▲図19 完成イメージ

出典:独立行政法人 沖縄科学技術研究基盤整備機構HP
「沖縄科学技術大学院大学概要」パンフレット

▲図18 キャンパス位置(イメージ)

所要時間の変化

沖縄科学技術大学院大学～名護市までの所要時間が約19分短縮



▲図20 整備前後での所要時間の変化

8

2. 事業の投資効果
(5) 費用便益分析

費用便益分析			その他地域社会が受ける便益等		
項目	残事業	事業全体	項目	効果	
費用(C) (現在価値換算額)※1)	91億円※2)	414億円※2)	円滑なモビリティの確保	交通渋滞の緩和	◇恩納北交差点における渋滞長 ³⁾ 渋滞解消(600m→0m)
事業費(億円)	65億円	379億円	安全で安心できる くらしの確保	交通事故の減少	◇交通事故件数削減 ³⁾ 約62%削減(52件→20件) (現道区間)
維持管理費(億円)	26億円	35億円		医療施設へのアクセス向上	◇恩納村(安富祖)から県立中部病院(三次)までのアクセス性の向上 所要時間: 約39分→約32分 (約7分短縮) ⁴⁾
便益額(B) (現在価値換算額)※1)	623億円※2)	1302億円※2)	環境の改善	CO ₂ 排出量の削減	◇CO ₂ 排出削減量 ⁴⁾ H42時: 11.1t-CO ₂ /年
走行時間短縮便益(億円)	586億円	1233億円		NO ₂ 排出量の削減	◇NO ₂ 排出削減量 ⁴⁾ H42時: 74.4t-NO ₂ /年(現道区間)
走行経費減少便益(億円)	31億円	61億円		SPM排出量の削減	◇SPM排出削減量 ⁴⁾ H42時: 7.1t-SPM/年(現道区間)
交通事故減少便益(億円)	6.7億円	8.5億円	観光産業の支援	主要な観光地へのアクセス向上	◇琉球村～国営沖縄記念公園までのアクセス性の向上 ⁴⁾ 所要時間: 約118分→約99分 (約19分短縮)
費用便益比(B/C)	6.9	3.1			

費用便益比の算出条件

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%)

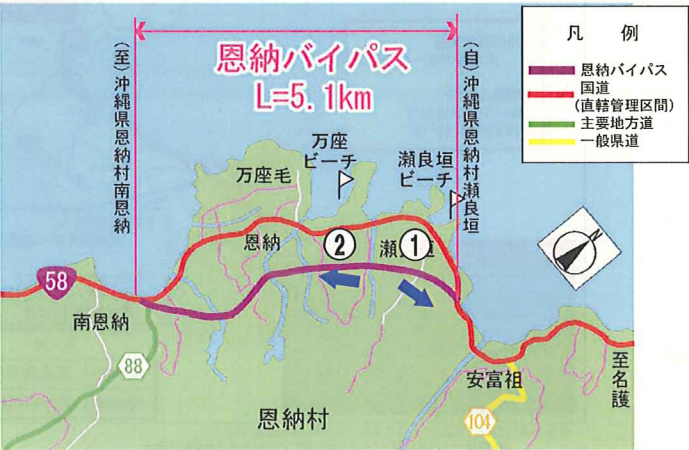
※1)費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)、GDPデフレーター(H21確報値)を考慮し、現在価値に換算した値。なお、維持管理費、便益額については供用開始より50年間の総額
※2) 便益・費用の合計は表示桁数の関係で一致していない
※3) 4月に供用した暫定2車線の効果
※4)完成4車線時における整備効果(H42時点)

3. 事業の進捗と見込み

- 平成23年4月29日(金)に全線暫定2車線で供用を開始した。
- 現在の事業進捗率は約7割となっており、今後は4車線化に向けて、検討を進めていく。

年度	事業進捗
平成元年度	事業化(L=5.1km)
平成7年度	用地着手
平成9年度	工事着手
平成23年度	4月29日(金)全線暫定2車線供用
用地進捗率(面積)	約100%
事業進捗率(事業費)	完成供用: 約73%、暫定供用: 約100%

※平成23年度末見込み



平成23年9月撮影

①1号跨道橋より瀬良垣交差点を望む



平成23年9月撮影

②2号跨道橋より終点を望む

4. まとめ

1. 事業の必要性

- 年々交通量が増加し、特にレンタカー交通の増加が顕著な夏季観光シーズンをはじめとして、近年、激しい渋滞が発生している。
⇒ **交通渋滞の緩和**
- 恩納村における延長あたりの死者数は全国ワースト2位であり、かつ、沿道に人口が集中している中、大型車の利用交通が多く、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・沿道環境の改善**
- 年々観光客数が増加し、ホテルや各種観光資源の立地が促進され、県内屈指のリゾート地となっており、さらなる支援が必要である。
⇒ **観光産業の支援**

2. 事業の投資効果

- 交通渋滞の緩和
⇒ 並行する国道58号瀬良垣～南恩納間の交通量が**約2～6割程度減少**。
一方、恩納バイパスでは暫定2車線の交通容量を超過する交通の利用が見られるため、今後の周辺の交通状況等を踏まえ整備を進めていく。
- 交通安全の確保・沿道環境の改善
⇒ 並行する国道58号瀬良垣～南恩納間で、大型車交通量が減少し、事故件数も**約6割減少**。
- 観光産業の支援
⇒ 恩納村に点在する**各種観光交流施設のアクセス性が向上**し、魅力ある観光産業が形成される。
- ◎費用便益比(B/C)＝**3.1**(事業全体)、**6.9**(残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 平成23年4月29日(金)に全線暫定2車線で供用開始。
- 用地進捗率(完成時):約100%、事業進捗率(完成時):約73%。

○対応方針(原案):「**事業継続**」