

再評価結果（原案）

○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

再評価結果（平成24年度事業継続箇所）（案）

担当課：

担当課長名：

事業名	一般国道58号 嘉手納バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	内閣府 沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県読谷村字古堅 至：沖縄県嘉手納町字兼久			延長	3.2km
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。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。					
S62年度事業化		都市計画決定不要		H6年度用地着手	
H14年度工事着手					
全体事業費	286億円		事業進捗率	約9.7%	供用済延長 0km
計画交通量	23,000台/日				
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 1.7 (残事業) 2.1	総費用 (残事業)/(事業全体) 182/221億円 事業費：166/205億円 維持管理費：16/16億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 377/377億円 走行時間短縮便益：323/323億円 走行経費減少便益：33/33億円 交通事故減少便益：21/21億円	基準年 平成23年	
感度分析の結果					
残事業について感度分析を実施					
交通量変動 B/C=1.9 (交通量-10%) B/C=2.2 (交通量+10%)					
事業費変動 B/C=1.9 (事業費+10%) B/C=2.3 (事業費-10%)					
事業期間変動 B/C=1.8 (事業期間+20%) B/C=2.3 (事業期間-20%)					
事業の効果等					
①円滑なモビリティの確保					
・並行路線である国道58号に集中する交通が分散し、渋滞損失時間が約49%削減。【244万人時間/年→125万人時間/年】					
・那覇空港から読谷村役場までの所要時間が約8%短縮。【71分→65分】(未整備→完成4車線)					
②物流効率化の支援					
・那覇新港から読谷村役場までの所要時間が約10%短縮。【63分→57分】(未整備→完成4車線)					
③個性ある地域の形成					
・北谷町(アメリカンビレッジ)から読谷村(座喜味城址)への所要時間が約16%短縮【25分→21分】(未整備→完成4車線)					
④地球環境の保全					
・CO2排出量が約0.1万t-CO2/年削減(約0.1%)削減【205.0万t-CO2/年→204.9万t-CO2/年】(未整備→完成4車線)					
⑤生活環境の改善・保全					
・NO2排出量が約37.8t/年削減(約46.9%)削減【80.6t/年→42.8t/年】(未整備→完成4車線)					
・SPM排出量が約3.5t/年削減(約46.1%)削減【7.6t/年→4.1t/年】(未整備→完成4車線)					
関係する地方公共団体等の意見					
沖縄西海岸道路は、沖縄本島の道路網の骨格となる地域高規格道路であり、車社会である本県の振興発展に極めて重要な役割を担うものである。現在、延長約50kmの全長の各区分にて鋭意事業が推進されている。					
嘉手納バイパスは、国道58号の混雑緩和、北部地域と中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。					
本事業の現状は、現ルートの海上から陸上への変更を視野に入れた地元調整を実施している状況であり、未だにルートが確定していない。					
あらゆるルートの可能性を探るべく、海上ルートの先線である米軍提供施設(嘉手納飛行場、嘉手納マリナ)内へのバイパス延伸整備について、再度、沖縄防衛局、米軍等の関係者との調整を行っている。					

ルート選定の際に必要な関係者との協議には、時間と事業費が必要である。また、読谷村では、当事業に接続する読谷道路を軸とした基盤整備が進んでおり、本事業との一体的な整備が望まれていることから、ルートを早期に確定させ、事業を進捗させる必要がある。

したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。

事業評価監視委員会の意見

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

○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

事業の進捗状況、残事業の内容等

・事業進捗率は約9.7%、用地取得率は約83%（平成23年度末見込み）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・当面、早期の暫定全線2車供用を目指し、鋭意、関係機関と調整を行う。

施設の構造や工法の変更等

・特になし

対応方針（原案）

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初から変わらず、事業を継続する必要があるため。

事業概要図

位置図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。

様式 1 客観的評価指標による事業採択の前提条件、事業の効果や必要性の確認の状況

事業名	一般国道58号 嘉手納バイパス
事業主体	沖縄総合事務局

●事業採択の前提条件を確認するための指標

		指標	指標チェックの指標
前提条件	事業の効率性	■ 便益が費用を上回っている	全 体：費用便益比 (B/C) = 1.7 (経済的純現在価値 (B-C) = 156億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 6.4%) 狭 小：費用便益比 (B/C) = 2.1 (経済的純現在価値 (B-C) = 195億円、経済的内部収益率 (EIRR) = 8.4%)

●事業の効果や必要性を評価するための指標

政策目標		指 標 (対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは口を■に変更)	指標チェックの根拠
1. 活力 円滑な モビリティの 確保	物流効率化 の 変換	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率	当該区間及び並行区間について：嘉手納バイパス、国道58号、町道水釜大木線、県道16号 当該区間の渋滞損失時間：整備なし244万人・時間/年、整備あり125万人・時間/年 当該区間の渋滞損失削減率：約49%削減
		□ 現道等における遅延時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される	
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される	
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する	国道58号を利用する既存バスルートの定時性の確保が期待される。 ⇒琉球バス 計208便/日 (平日) [20系統往復12便 (那覇～名護)、28系統往復108便 (那覇～読谷)、29系統往復12便 (那覇～読谷)、120系統往復52便 (那覇空港～名護)]。 228系統往復24便 (おもろまち～読谷)]
		□ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる	
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる	那覇空港から読谷村役場までの旅行時間 ・現況 (国道58号) : 71分 ・将来 (完成供用) : 65分 [6分短縮]
	都市の再生	■ 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる	那覇新港から読谷村役場までの旅行時間 ・現況 (国道58号) : 63分 ・将来 (完成供用) : 57分 [6分短縮]
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上	
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する	
		□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である	
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する	
		■ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり	読谷道路を含む地区にて「大木地区土地区画整理事業」を計画。 読谷道路を含む読谷補助飛行場跡地における、公共施設、道路、農地の整備整備が進行中。
		□ 中心市街地内で行う事業である	
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km ² 以下である市街地内での事業である	
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する	
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅地開発 (300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上) への連絡道路となる	

1. 活力	国土・地域ネットワークの構築	☐ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り	
		☒ 地域高規格道路の位置づけあり	平成6年に「沖縄西海岸道路」が地域高規格道路に指定され、その一部を形成している。
		☐ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する	
		☐ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する	
		☐ 現道等における交通不能区間を解消する	
		☐ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する	
		☒ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる	読谷村役場から沖縄県庁までの旅行時間 ・現況（国道58号）： 74分 ・将来（完成供用）： 68分【6分短縮】
	個性ある地域の形成	☐ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する	
		☒ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する	読谷道路を含む地区にて「大木地区土地区画整理事業」を計画中。 読谷道路を含む読谷補助飛行場跡地における、公共施設、道路、農地の基盤整備が進行中。
		☒ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される	北谷町（アメリカンビレッジ）から読谷村（座喜味城址）までの旅行時間 ・現況（国道58号）： 25分 ・将来（完成供用）： 21分【4分短縮】
		☒ 特別立法に基づく事業である	沖縄振興特別措置法（平成十四年三月三十一日法律第十四号）
		☐ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である	
		☐ 歴史的景観を活かした道路整備や中心商店街のシンボリックな道路整備等、特色あるまちづくりに資する事業である	
		☐ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる	
2. 暮らし	歩行者・自転車のための生活空間の形成	☐ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される	
		☐ 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り	
	無電柱化による美しい町並みの形成	☐ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する	
		☐ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる	
	安全で安心できるくらしの確保		

3. 安全	安全な生活環境の確保	☐ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存在する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる	
		☐ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は児童、幼児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される	
	災害への備え	☐ 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する	
		☒ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり	国道58号は第1次緊急輸送道路に位置付けられている。
		☒ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する	並行する国道58号は、第1次緊急輸送道路に位置付けられており、嘉手納バイパスは迂回路としての機能が期待される。
		☐ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）	
		☐ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される	
		☐ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する	
		☐ 避難路へ1km以内で到達できる地区が新たに増加する	
		☐ 幅員6m以上の道路がないため消火活動が出来ない地区が解消する	
4. 環境	地球環境の保全	☒ 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量	CO2排出削減量：0.1万t-CO2/年 （整備なし205.0—整備あり204.9万t-CO2/年）
	生活環境の改善・保全	☒ 現道等における自動車からのNO2排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）：国道58号（大湾交差点～兼久交差点） 排出削減量：37.8t/年 排出削減率：約5割削減 （整備なし80.6—整備あり42.8t/年）
		☒ 現道等における自動車からのSPM排出削減率	（推計結果） 評価対象区間（現道/並行区間等）：国道58号（大湾交差点～兼久交差点） 排出削減量：3.5t/年 排出削減率：約5割削減 （整備なし7.6—整備あり4.1t/年）
		☐ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある	
		☐ その他、環境や景観上の効果が期待される	
5. その他	他のプロジェクトとの関係	☒ 道路の整備に関するプログラム又は都市計画道路整備プログラムに位置づけられている	嘉手納町都市計画マスタープランの幹線道路網計画の主軸として位置づけられている。
		☐ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり	
		☐ 他機関との連携プログラムに位置づけられている	
	その他	☐ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる	

費用便益分析の結果

路線名	事業名	延長	事業種別	現拡・ＢＰ・その他の別
一般国道58号	嘉手納バイパス	L=3.2km	二次改築	ＢＰ

計画交通量 (台/日)	車線数	事業主体
23,000	4	沖縄総合事務局

① 費 用

	事業費	維持管理費	合 計
基 準 年	平成23年度		
単純合計	273億円	59億円	332億円
うち残事業分	246億円	59億円	305億円
基準年における 現在価値（C）	205億円	16億円	221億円
うち残事業分	166億円	16億円	182億円

② 便 益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成23年度			
供 用 年	平成36年度			
単年便益 (初年便益)	5.2億円	-0.01億円	-0.47億円	4.7億円
基準年における 現在価値（B）	323億円	33億円	21億円	377億円
うち残事業分	323億円	33億円	21億円	377億円

③ 結 果

費用便益比（事業全体）	1.7
経済的純現在価値（事業全体）	156億円
経済的内部収益率（事業全体）	6.4%
費用便益比（残事業）	2.1
経済的純現在価値（残事業）	195億円
経済的内部収益率（残事業）	8.4%

注）費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

④ 感 度 分 析（残事業を対象）

変動要因	基準値	変動ケース	費用便益比（B／C）
交通量	23,000台/日	±10%	1.9～2.2
事業費	246億円	±10%	1.9～2.3
事業期間	15年	±20%	1.8～2.3

交通状況の変化

様式－3①

事業名：嘉手納バイパス（事業全体）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [嘉手納バイパス : 3.2km]		交通量	[台/日]	23,000	
		走行時間	[分]	4.2	
		走行時間費用	[億円/年]	18	
②主な周 辺道路	現道(国 道58号) : 2.7km	交通量	[台/日]	56,700	44,500
		走行時間	[分]	6.3	5.0
		走行時間費用	[億円/年]	62	40
	町道水釜 大木線 : 0.7km	交通量	[台/日]	26,200	11,600
		走行時間	[分]	3.7	3.5
		走行時間費用	[億円/年]	17	7.0
	(県)16号 : 1.0km	交通量	[台/日]	21,000	11,400
		走行時間	[分]	4.7	3.3
		走行時間費用	[億円/年]	17	6.6
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 延長 : 1,375km		走行時間費用	[億円/年]	7,685	7,682

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計 : 1,383km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,782	7,753	29

(2) 図面 (①、②)に該当する道路を明示すること)



交通状況の変化

様式－3①

事業名：嘉手納バイパス（残事業）

（推計時点 H42年）

			整備なし (A)	整備あり (B)	
①新設・改築道路 [嘉手納バイパス : 3.2km]		交通量	[台/日]	23,000	
		走行時間	[分]	4.2	
		走行時間費用	[億円/年]	18	
②主な周 辺道路	現道(国 道58号) : 2.7km	交通量	[台/日]	56,700	44,500
		走行時間	[分]	6.3	5.0
		走行時間費用	[億円/年]	62	40
	町道水釜 大木線 : 0.7km	交通量	[台/日]	26,200	11,600
		走行時間	[分]	3.7	3.5
		走行時間費用	[億円/年]	17	7.0
	(県)16号 : 1.0km	交通量	[台/日]	21,000	11,400
		走行時間	[分]	4.7	3.3
		走行時間費用	[億円/年]	17	6.6
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
		交通量	[台/日]		
		走行時間	[分]		
		走行時間費用	[億円/年]		
③その他道路合計 延長 : 1,375km		走行時間費用	[億円/年]	7,685	7,682

			走行時間費用 整備なし (A)	走行時間費用 整備あり (B)	走行時間短縮便益 (A - B)
合計：1,383km	走行時間短縮便益	[億円/年]	7,782	7,753	29

(2) 図面(①、②)に該当する道路を明示すること)



費用便益分析の条件

事業名：嘉手納バイパス

(2)

項目		チェック欄	
算出マニュアル	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)	☒	
	その他	☐	
分析の基本的事項	分析対象期間	50年	
	社会的割引率	4%	
	基準年次	平成23年度	
交通流推計	交通流の推計時点	1時点のみ推計	☐
		複数時点での推計	☒
	推計の状況	整備の有無それぞれで交通流を推計	☒
		整備の有無のいずれかのみ推計	☐ 有 ☐ 無
		いずれかのみ推計の場合	いずれかのみ推計とした理由を記載
	推計に用いたOD表	道路交通センサスをベースとした自動車OD表 (三段階推定法)	☒ (H17センサス)
		パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表 (四段階推定法)	☐
		その他()	☐
	開発交通量の考慮	無	☒
		有	☐
		有の場合のみ	考慮した開発交通量(トリップ数) ()台トリップ/日 考慮した理由を記載
	配分交通量の推計手法	Q-V式を用いた配分	☐
		転換率式を用いた配分	☐
		Q-V式と転換率式の併用による配分	☒
		均衡配分(リンクパフォーマンス関数を用いた配分)	☐
簡易手法		☐	
簡易手法の採択理由		小規模事業である	☐
		山間部海岸部で併行道路が少ない	☐
		その他()	
簡易手法の考え方(将来交通量の設定方法等)			
速度設定の考え方	各回の配分終了時の速度を交通量でウェイト付けして設定	☒	
	採用理由を記載 交通量が、交通容量(Qmax~Qmin)以上の路線、交通容量程度の路線等が混在した配分結果となっているため、費用便益算出においては、速度差の生ずる「加重平均速度」を用いた。		
	最終配分の速度	☐	
	採用理由を記載		
	その他()	☐	

(3)

項目		チェック欄		
便益の算定	休日交通の影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	面的に考慮	☐
			対象路線のみ考慮	☐
			採用した休日係数 休日係数を考慮した理由および採用した休日係数の考え方を記載	() %
	災害等による通行止めの影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	採用した通行止め日数 採用した通行止め日数の考え方を記載	() 日
			とり止め交通を考慮する とり止め交通を考慮しない場合はその理由、考慮した場合はその考え方を記載	☐
	冬期交通の影響	考慮しない	☒	
		考慮する	☐	
		考慮する場合のみ	採用した冬期日数 採用した冬期日数の考え方を記載	() 日
	冬期の走行速度と交通容量の関係 設定の考え方を記載			
	交通流推計の時点以外の便益の算定	ブロック別・車種別走行台キロの伸び率による設定	☒	
その他 ()		☐		
車種別時間価値原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
車種別走行経費原単位	費用便益分析マニュアルの値を使用	☒		
	独自に設定した値を使用	☐		
交通事故減少便益算定	中央分離帯の有無を考慮	☒		
	中央分離帯の有無を考慮しない	☐		
走行時間短縮・走行経費減少・交通事故減少以外の便益	考慮しない	☒		
	考慮する (考慮の場合の算出根拠)	☐		
その他				

(4).

(4).

[illegible]

費用の現在価値算定表

様式-4

箇所名: 嘉手納バイパス(事業全体)
基準年 H 23

維持管理費の単価の算出(消費税相当額含む)
採用単価の根拠 一般国道(直轄)
単価(億円) 延長(km) 単価(億円)
0.39 3.2 1.2

年次	年度	割戻率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価(億円)	現在価値	単価(億円)	現在価値
-37年目	S 62	2.5633	94.4	0.30	0.73		
-36年目	S 63	2.4647	94.9	0.30	0.70		
-35年目	H 1	2.3699	97.4	0.39	0.85		
-34年目	H 2	2.2798	99.6	1.8	3.8		
-33年目	H 3	2.1911	102.0	0.00	0.00		
-32年目	H 4	2.1068	103.4	0.78	1.4		
-31年目	H 5	2.0258	103.7	0.00	0.00		
-30年目	H 6	1.9479	103.6	1.3	2.2		
-29年目	H 7	1.8730	103.0	0.00	0.00		
-28年目	H 8	1.8009	102.4	2.9	4.6		
-27年目	H 9	1.7317	103.4	1.2	1.7		
-26年目	H 10	1.6651	102.8	0.29	0.43		
-25年目	H 11	1.6010	101.3	2.0	2.8		
-24年目	H 12	1.5395	99.7	0.60	0.84		
-23年目	H 13	1.4802	98.4	8.8	12		
-22年目	H 14	1.4233	96.6	2.9	3.8		
-21年目	H 15	1.3686	95.4	0.08	0.10		
-20年目	H 16	1.3159	94.4	0.96	1.2		
-19年目	H 17	1.2653	93.2	1.2	1.4		
-18年目	H 18	1.2167	92.5	0.27	0.32		
-17年目	H 19	1.1699	91.7	0.07	0.08		
-16年目	H 20	1.1249	91.2	0.17	0.18		
-15年目	H 21	1.0816	90.0	0.04	0.04		
-14年目	H 22	1.0400	90.0	0.27	0.28		
-13年目	H 23	1.0000	90.0	0.38	0.38		
-12年目	H 24	0.9615	90.0	0.95	0.92		
-11年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88		
-10年目	H 26	0.8890	90.0	0.95	0.85		
-9年目	H 27	0.8548	90.0	2.3	2.0		
-8年目	H 28	0.8219	90.0	9.5	7.8		
-7年目	H 29	0.7903	90.0	14	11		
-6年目	H 30	0.7599	90.0	21	16		
-5年目	H 31	0.7307	90.0	21	15		
-4年目	H 32	0.7026	90.0	24	17		
-3年目	H 33	0.6756	90.0	46	31		
-2年目	H 34	0.6496	90.0	23	15		
-1年目	H 35	0.6246	90.0	23	14		
供用開始年次	H 36	0.6006	90.0	20	12	1.1	0.64
1年目	H 37	0.5775	90.0	20	12	1.1	0.61
2年目	H 38	0.5553	90.0	20	11	1.1	0.59
3年目	H 39	0.5339	90.0			1.2	0.63
4年目	H 40	0.5134	90.0			1.2	0.61
5年目	H 41	0.4936	90.0			1.2	0.58
6年目	H 42	0.4746	90.0			1.2	0.56
7年目	H 43	0.4564	90.0			1.2	0.54
8年目	H 44	0.4388	90.0			1.2	0.52
9年目	H 45	0.4220	90.0			1.2	0.50
10年目	H 46	0.4057	90.0			1.2	0.48
11年目	H 47	0.3901	90.0			1.2	0.46
12年目	H 48	0.3751	90.0			1.2	0.44
13年目	H 49	0.3607	90.0			1.2	0.43
14年目	H 50	0.3468	90.0			1.2	0.41
15年目	H 51	0.3335	90.0			1.2	0.39
16年目	H 52	0.3207	90.0			1.2	0.38
17年目	H 53	0.3083	90.0			1.2	0.36
18年目	H 54	0.2965	90.0			1.2	0.35
19年目	H 55	0.2851	90.0			1.2	0.34
20年目	H 56	0.2741	90.0			1.2	0.32
21年目	H 57	0.2636	90.0			1.2	0.31
22年目	H 58	0.2534	90.0			1.2	0.30
23年目	H 59	0.2437	90.0			1.2	0.29
24年目	H 60	0.2343	90.0			1.2	0.28
25年目	H 61	0.2253	90.0			1.2	0.27
26年目	H 62	0.2166	90.0			1.2	0.26
27年目	H 63	0.2083	90.0			1.2	0.25
28年目	H 64	0.2003	90.0			1.2	0.24
29年目	H 65	0.1926	90.0			1.2	0.23
30年目	H 66	0.1852	90.0			1.2	0.22
31年目	H 67	0.1780	90.0			1.2	0.21
32年目	H 68	0.1712	90.0			1.2	0.20
33年目	H 69	0.1646	90.0			1.2	0.19
34年目	H 70	0.1583	90.0			1.2	0.19
35年目	H 71	0.1522	90.0			1.2	0.18
36年目	H 72	0.1463	90.0			1.2	0.17
37年目	H 73	0.1407	90.0			1.2	0.17
38年目	H 74	0.1353	90.0			1.2	0.16
39年目	H 75	0.1301	90.0			1.2	0.15
40年目	H 76	0.1251	90.0			1.2	0.15
41年目	H 77	0.1203	90.0			1.2	0.14
42年目	H 78	0.1157	90.0			1.2	0.14
43年目	H 79	0.1112	90.0			1.2	0.13
44年目	H 80	0.1069	90.0			1.2	0.13
45年目	H 81	0.1028	90.0			1.2	0.12
46年目	H 82	0.0989	90.0			1.2	0.12
47年目	H 83	0.0951	90.0			1.2	0.11
48年目	H 84	0.0914	90.0			1.2	0.11
49年目	H 85	0.0879	90.0	-10	-0.88	1.2	0.10
合 計				263	205	59	16
単純事業費計				273		59	

注1)事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2)評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

費用の現在価値算定表

様式-4

箇所名: 嘉手納バイパス(残事業)

基準年 H 23

維持管理費の単価単価の算出(消費税相当額含む)

採用単価の根拠 一般国道(直轄)		
単価(億円)	延長(km)	単価単価(億円)
0.39	3.2	1.2

年次	年度	割引率	GDP デフレーター	事業費(億円)		維持管理費(億円)	
				単価単価	現在単価	単価単価	現在単価
-12年目	H 24	0.9615	90.0	0.95	0.92		
-11年目	H 25	0.9246	90.0	0.95	0.88		
-10年目	H 26	0.8890	90.0	0.95	0.85		
-9年目	H 27	0.8548	90.0	2.3	2.0		
-8年目	H 28	0.8219	90.0	9.5	7.8		
-7年目	H 29	0.7903	90.0	14	11		
-6年目	H 30	0.7599	90.0	21	16		
-5年目	H 31	0.7307	90.0	21	15		
-4年目	H 32	0.7026	90.0	24	17		
-3年目	H 33	0.6756	90.0	46	31		
-2年目	H 34	0.6496	90.0	23	15		
-1年目	H 35	0.6246	90.0	23	14		
供用開始年次	H 36	0.6006	90.0	20	12	1.1	0.64
1年目	H 37	0.5775	90.0	20	12	1.1	0.61
2年目	H 38	0.5553	90.0	20	11	1.1	0.59
3年目	H 39	0.5339	90.0			1.2	0.63
4年目	H 40	0.5134	90.0			1.2	0.61
5年目	H 41	0.4936	90.0			1.2	0.58
6年目	H 42	0.4746	90.0			1.2	0.56
7年目	H 43	0.4564	90.0			1.2	0.54
8年目	H 44	0.4388	90.0			1.2	0.52
9年目	H 45	0.4220	90.0			1.2	0.50
10年目	H 46	0.4057	90.0			1.2	0.48
11年目	H 47	0.3901	90.0			1.2	0.46
12年目	H 48	0.3751	90.0			1.2	0.44
13年目	H 49	0.3607	90.0			1.2	0.43
14年目	H 50	0.3468	90.0			1.2	0.41
15年目	H 51	0.3335	90.0			1.2	0.39
16年目	H 52	0.3207	90.0			1.2	0.38
17年目	H 53	0.3083	90.0			1.2	0.36
18年目	H 54	0.2965	90.0			1.2	0.35
19年目	H 55	0.2851	90.0			1.2	0.34
20年目	H 56	0.2741	90.0			1.2	0.32
21年目	H 57	0.2636	90.0			1.2	0.31
22年目	H 58	0.2534	90.0			1.2	0.30
23年目	H 59	0.2437	90.0			1.2	0.29
24年目	H 60	0.2343	90.0			1.2	0.28
25年目	H 61	0.2253	90.0			1.2	0.27
26年目	H 62	0.2166	90.0			1.2	0.26
27年目	H 63	0.2083	90.0			1.2	0.25
28年目	H 64	0.2003	90.0			1.2	0.24
29年目	H 65	0.1926	90.0			1.2	0.23
30年目	H 66	0.1852	90.0			1.2	0.22
31年目	H 67	0.1780	90.0			1.2	0.21
32年目	H 68	0.1712	90.0			1.2	0.20
33年目	H 69	0.1646	90.0			1.2	0.19
34年目	H 70	0.1583	90.0			1.2	0.19
35年目	H 71	0.1522	90.0			1.2	0.18
36年目	H 72	0.1463	90.0			1.2	0.17
37年目	H 73	0.1407	90.0			1.2	0.17
38年目	H 74	0.1353	90.0			1.2	0.16
39年目	H 75	0.1301	90.0			1.2	0.15
40年目	H 76	0.1251	90.0			1.2	0.15
41年目	H 77	0.1203	90.0			1.2	0.14
42年目	H 78	0.1157	90.0			1.2	0.14
43年目	H 79	0.1112	90.0			1.2	0.13
44年目	H 80	0.1069	90.0			1.2	0.13
45年目	H 81	0.1028	90.0			1.2	0.12
46年目	H 82	0.0989	90.0			1.2	0.12
47年目	H 83	0.0951	90.0			1.2	0.11
48年目	H 84	0.0914	90.0			1.2	0.11
49年目	H 85	0.0879	90.0	-1.7	-0.15	1.2	0.10
合 計				244	166	59	16

単純事業費計		246	59
--------	--	-----	----

注1) 事業費の投資パターンは、費用便益分析の計算条件として設定した標準的な投資パターンであり、必ずしも全体の予算制約等を踏まえたものではない。
このため、毎年度の予算の状況や、用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがある。
(投資パターンの変化による費用便益分析結果への影響等については、再評価及び事後評価として評価を実施。)

注2) 評価対象期間最終年において、用地残存価値(割引後の用地費)を控除している。

便益の現在価値算定表

箇所名：嘉手納バイパス（事業全体・残事業）

年次	年度 (基準年) H 23	総走行台数の年次別伸び率 (沖縄ブロック)				割引率 (A)	GDP デフレーター H23 90.0	走行時間短縮便益(億円)					走行経費減少便益(億円)					事故減少便益(億円)		合 計 (億円)	
		乗用車類	小型貨物	普通貨物	全 車			乗用車類	小型貨物	普通貨物	① 計	現在価値 ①×(A)	乗用車類	小型貨物	普通貨物	② 計	現在価値 (A)×②	③	現在価値 ③×(A)	費用合計 (①~③)	現在価値 割引率4%
供用開始年次	H 36	1.00512	1.00526	1.02696	1.00668	0.6006	90.0	2.4	1.1	1.8	5.2	3.1	-0.26	-0.05	0.30	-0.01	-0.01	-0.47	-0.29	4.7	2.8
1年目	H 37	1.00509	1.00523	1.02626	1.00664	0.5775	90.0	2.4	1.1	1.8	5.3	3.0	-0.26	-0.05	0.31	0.00	0.00	-0.48	-0.28	4.8	2.8
2年目	H 38	1.00507	1.00521	1.02558	1.00660	0.5553	90.0	2.4	1.1	1.9	5.3	3.0	-0.26	-0.05	0.32	0.01	0.01	-0.48	-0.27	4.9	2.7
3年目	H 39	1.00504	1.00518	1.02495	1.00655	0.5339	90.0	19	5.4	4.1	28	15	2.4	0.31	0.31	3.0	1.6	2.0	1.1	33	18
4年目	H 40	1.00501	1.00515	1.02434	1.00651	0.5134	90.0	19	5.5	4.2	29	15	2.4	0.31	0.32	3.0	1.6	2.0	1.0	34	17
5年目	H 41	1.00499	1.00513	1.02376	1.00647	0.4936	90.0	19	5.5	4.3	29	14	2.4	0.31	0.33	3.1	1.5	2.0	0.98	34	17
6年目	H 42	0.99305	0.99503	1.00057	0.99398	0.4746	90.0	19	5.5	4.4	29	14	2.4	0.31	0.33	3.1	1.5	2.0	0.95	34	16
7年目	H 43	0.99300	0.99500	1.00057	0.99394	0.4564	90.0	19	5.5	4.4	29	13	2.4	0.31	0.33	3.1	1.4	2.0	0.91	34	16
8年目	H 44	0.99295	0.99498	1.00057	0.99391	0.4388	90.0	19	5.5	4.4	29	13	2.4	0.31	0.33	3.0	1.3	2.0	0.87	34	15
9年目	H 45	0.99290	0.99495	1.00057	0.99387	0.4220	90.0	19	5.4	4.4	29	12	2.4	0.31	0.33	3.0	1.3	2.0	0.83	34	14
10年目	H 46	0.99285	0.99493	1.00057	0.99383	0.4057	90.0	19	5.4	4.4	28	12	2.4	0.31	0.33	3.0	1.2	2.0	0.80	33	14
11年目	H 47	0.99280	0.99490	1.00057	0.99379	0.3901	90.0	19	5.4	4.4	28	11	2.3	0.31	0.33	3.0	1.2	2.0	0.76	33	13
12年目	H 48	0.99275	0.99487	1.00057	0.99375	0.3751	90.0	18	5.4	4.4	28	11	2.3	0.31	0.33	3.0	1.1	1.9	0.73	33	12
13年目	H 49	0.99269	0.99485	1.00057	0.99371	0.3607	90.0	18	5.3	4.4	28	10	2.3	0.31	0.33	2.9	1.1	1.9	0.70	33	12
14年目	H 50	0.99264	0.99482	1.00057	0.99367	0.3468	90.0	18	5.3	4.4	28	9.6	2.3	0.31	0.33	2.9	1.0	1.9	0.67	33	11
15年目	H 51	0.99259	0.99479	1.00057	0.99363	0.3335	90.0	18	5.3	4.4	28	9.2	2.3	0.31	0.33	2.9	0.97	1.9	0.64	32	11
16年目	H 52	0.99253	0.99477	1.00057	0.99359	0.3207	90.0	18	5.2	4.4	27	8.8	2.2	0.31	0.33	2.9	0.92	1.9	0.61	32	10
17年目	H 53	0.99247	0.99474	1.00057	0.99355	0.3083	90.0	18	5.2	4.4	27	8.4	2.2	0.31	0.33	2.9	0.88	1.9	0.58	32	9.9
18年目	H 54	0.99242	0.99471	1.00056	0.99351	0.2965	90.0	18	5.2	4.4	27	8.1	2.2	0.31	0.33	2.8	0.84	1.9	0.56	32	9.5
19年目	H 55	0.99236	0.99468	1.00056	0.99347	0.2851	90.0	17	5.1	4.4	27	7.7	2.2	0.31	0.33	2.8	0.80	1.9	0.53	32	9.0
20年目	H 56	0.99230	0.99465	1.00056	0.99343	0.2741	90.0	17	5.1	4.4	27	7.4	2.2	0.31	0.33	2.8	0.77	1.9	0.51	31	8.6
21年目	H 57	0.99224	0.99463	1.00056	0.99338	0.2636	90.0	17	5.1	4.4	27	7.0	2.1	0.31	0.33	2.8	0.73	1.9	0.49	31	8.3
22年目	H 58	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.2534	90.0	17	5.1	4.4	27	6.7	2.1	0.31	0.33	2.8	0.70	1.8	0.47	31	7.9
23年目	H 59	0.99212	0.99457	1.00056	0.99329	0.2437	90.0	17	5.0	4.4	26	6.4	2.1	0.31	0.33	2.7	0.67	1.8	0.45	31	7.5
24年目	H 60	0.99206	0.99454	1.00056	0.99325	0.2343	90.0	17	5.0	4.4	26	6.1	2.1	0.31	0.33	2.7	0.64	1.8	0.43	31	7.2
25年目	H 61	0.99199	0.99451	1.00056	0.99320	0.2253	90.0	17	5.0	4.4	26	5.9	2.1	0.31	0.33	2.7	0.61	1.8	0.41	31	6.9
26年目	H 62	0.99227	0.99464	1.00056	0.99340	0.2166	90.0	17	4.9	4.4	26	5.6	2.0	0.31	0.33	2.7	0.58	1.8	0.39	30	6.6
27年目	H 63	0.99224	0.99463	1.00056	0.99338	0.2083	90.0	16	4.9	4.4	26	5.4	2.0	0.31	0.33	2.7	0.55	1.8	0.37	30	6.3
28年目	H 64	0.99222	0.99462	1.00056	0.99337	0.2003	90.0	16	4.9	4.4	26	5.1	2.0	0.31	0.33	2.6	0.53	1.8	0.36	30	6.0
29年目	H 65	0.99220	0.99461	1.00056	0.99335	0.1926	90.0	16	4.8	4.4	25	4.9	2.0	0.31	0.33	2.6	0.50	1.8	0.34	30	5.7
30年目	H 66	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1852	90.0	16	4.8	4.4	25	4.7	2.0	0.31	0.33	2.6	0.48	1.8	0.33	30	5.5
31年目	H 67	0.99217	0.99459	1.00056	0.99333	0.1780	90.0	16	4.8	4.4	25	4.5	1.9	0.31	0.33	2.6	0.46	1.8	0.31	29	5.2
32年目	H 68	0.99216	0.99459	1.00056	0.99332	0.1712	90.0	16	4.8	4.4	25	4.3	1.9	0.31	0.33	2.6	0.44	1.7	0.30	29	5.0
33年目	H 69	0.99216	0.99459	1.00056	0.99332	0.1646	90.0	16	4.7	4.4	25	4.1	1.9	0.31	0.33	2.5	0.42	1.7	0.28	29	4.8
34年目	H 70	0.99216	0.99459	1.00056	0.99333	0.1583	90.0	16	4.7	4.4	25	3.9	1.9	0.31	0.33	2.5	0.40	1.7	0.27	29	4.6
35年目	H 71	0.99218	0.99460	1.00056	0.99333	0.1522	90.0	15	4.7	4.4	24	3.7	1.9	0.31	0.33	2.5	0.38	1.7	0.26	29	4.4
36年目	H 72	0.99219	0.99460	1.00056	0.99335	0.1463	90.0	15	4.6	4.4	24	3.6	1.9	0.31	0.33	2.5	0.37	1.7	0.25	29	4.2
37年目	H 73	0.99219	0.99460	1.00056	0.99334	0.1407	90.0	15	4.6	4.4	24	3.4	1.9	0.31	0.33	2.5	0.35	1.7	0.24	28	4.0
38年目	H 74	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1353	90.0	15	4.6	4.4	24	3.3	1.9	0.31	0.33	2.5	0.34	1.7	0.23	28	3.8
39年目	H 75	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1301	90.0	15	4.6	4.4	24	3.1	1.8	0.31	0.33	2.5	0.32	1.7	0.22	28	3.7
40年目	H 76	0.99218	0.99460	1.00056	0.99333	0.1251	90.0	15	4.6	4.4	24	3.0	1.8	0.31	0.33	2.5	0.31	1.7	0.21	28	3.5
41年目	H 77	0.99217	0.99460	1.00056	0.99333	0.1203	90.0	15	4.5	4.4	24	2.8	1.8	0.31	0.33	2.5	0.30	1.7	0.20	28	3.3
42年目	H 78	0.99218	0.99460	1.00056	0.99333	0.1157	90.0	15	4.5	4.4	23	2.7	1.8	0.31	0.33	2.5	0.28	1.6	0.19	28	3.2
43年目	H 79	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1112	90.0	14	4.5	4.4	23	2.6	1.8	0.31	0.33	2.4	0.27	1.6	0.18	27	3.1
44年目	H 80	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1069	90.0	14	4.5	4.4	23	2.5	1.8	0.31	0.33	2.4	0.26	1.6	0.17	27	2.9
45年目	H 81	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.1028	90.0	14	4.5	4.4	23	2.4	1.8	0.31	0.33	2.4	0.25	1.6	0.17	27	2.8
46年目	H 82	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.0989	90.0	14	4.4	4.4	23	2.3	1.8	0.31	0.33	2.4	0.24	1.6	0.16	27	2.7
47年目	H 83	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.0951	90.0	14	4.4	4.4	23	2.2	1.8	0.31	0.33	2.4	0.23	1.6	0.15	27	2.6
48年目	H 84	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.0914	90.0	14	4.4	4.4	23	2.1	1.8	0.31	0.33	2.4	0.22	1.6	0.14	27	2.4
49年目	H 85	0.99218	0.99460	1.00056	0.99334	0.0879	90.0	14	4.4	4.4	23	2.0	1.7	0.31	0.33	2.4	0.21	1.6	0.14	27	2.3
合 計								787	235	210	1,232	323	96	14	16	127	33	83	21	1,442	377

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
嘉手納バイパス	読谷村字古堅～嘉手納町字兼久	4	3.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額(百万)	備考
①工事費					24,507	
	改良費				5,148	
		土工	m3	74,772	13	
		護岸工	式	1	4,028	
		地盤改良工	m3	—	—	
		地中連続壁工	式	—	—	
		法面工	m²	2,882	1	
		擁壁工	式	1	145	
		排水構造物工	式	1	758	
		函渠工	m	—	—	
	雑工	式	1	202		
	橋梁費				16,976	連続高架橋1橋
		100m以上	m	2,200	16,976	
		100m未満	m	—	—	
	仮栈橋工	式	1	630		
	トンネル費				0	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費				1,539	
		IC	箇所	2	1,539	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				140	
		車道舗装	m²	56,862	128	
		歩道舗装	m²	14,838	13	
	付帯施設費				75	
		交通管理施設工	式	1	75	
遮音壁		m	—	—		
②用地及補償費				1,300		
	用地費	m²	52,488	1,000		
		宅地	m²	52,488	1,000	
		田畑	m²	—	—	
		山林・原野	m²	—	—	
	補償費	式	1	300		
③間接経費		式	1	2,793	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
全体事業費				28,600		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用。

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用。

参考様式1

路線名	箇所名	車線数	延長
嘉手納バイパス	読谷村字古堅～嘉手納町字兼久	4	3.2km

■事業費内訳

区分	費目	工種	単位	数量	金額(百万)	備考
①工事費					23,676	
	改良費				4,337	
		土工	m3	74,772	13	
		護岸工	式	1	4,028	
		地盤改良工	m3	—	—	
		地中連続壁工	式	—	—	
		法面工	m²	2,882	1	
		擁壁工	式	1	145	
		排水構造物工	式	1	97	
		函渠工	m	—	—	
		雑工	式	1	52	
	橋梁費				16,976	連続高架橋1橋
		100m以上	m	2,200	16,976	
		100m未満	m	—	—	
	仮栈橋工		式	1	630	
	トンネル費				0	
		NATM	m	—	—	
		シールド	m	—	—	
	IC・JCT費				1,539	
		IC	箇所	2	1,539	
		JCT	箇所	—	—	
	舗装費				140	
		車道舗装	m²	56,862	128	
		歩道舗装	m²	14,838	13	
	付帯施設費				55	
		交通管理施設工	式	1	55	
		遮音壁	m	—	—	
②用地及補償費					272	
	用地費		m²	5,084	172	
		宅地	m²	5,084	172	
		田畑	m²	—	—	
		山林・原野	m²	—	—	
	補償費		式	1	100	
③間接経費		式	1	1,890	地質調査、測量、設計にかかる費用及び予備費	
残事業費				25,838		

【単価等について】

○工事費算出にあたっては、土木工事標準歩掛及び近接事業箇所の実績単価を使用。

○用地補償費算出にあたっては、近接事業箇所の直近実績単価を使用。

参考様式2

路線名	箇所名	車線数	延長
嘉手納バイパス	読谷村字古堅～嘉手納町字兼久	4	3.2km

■維持管理費内訳

区分	単位	数量	金額 (百万円/)	備考
維持費	km	3.2	1,050	巡回、清掃、除草等
修繕費	式	1	5,111	橋梁1橋
維持管理費合計			6,161	

【単価等について】

○維持管理費は、当該道路周辺地域における直轄国道の維持管理等に要する実績経費に基づき算出。