

資料 4－⑦

令和 4 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】

○一般国道 58 号 恩納バイパス・恩納南バイパス

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号  
恩納バイパス 恩納南バイパス  
再評価資料

令和4年 12月 19日  
沖縄総合事務局開発建設部

# 目次

1. 事業概要 .....	1
2. 事業の必要性に関する視点 .....	2
1) 事業を巡る社会情勢等の変化 .....	2
①人口動態・地域情勢の変化 .....	2
②道路交通状況の変化 .....	3
③観光の活性化 .....	4
2) 事業の投資効果 .....	6
①円滑なモビリティの確保[交通混雑の緩和] .....	6
②交通安全の確保・沿道環境の改善 .....	7
③観光産業の支援 .....	8
④通勤圏の拡大 .....	9
●その他の投資効果 .....	10
●費用便益分析 .....	11
3. 事業の進捗状況と見込みの視点 .....	15
4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点 .....	16
5. 対応方針（原案） .....	17

# 1. 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

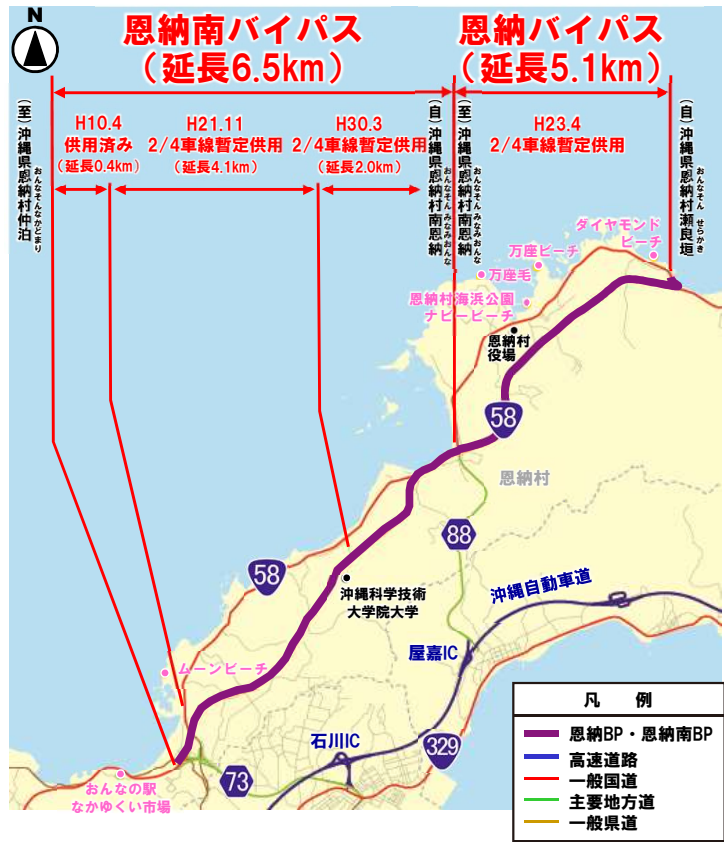
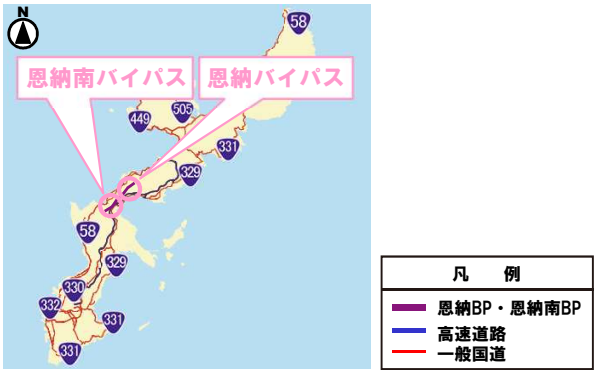
## 計画概要

	恩納南バイパス	恩納バイパス
区間	(自)沖縄県恩納村南恩納 (至)沖縄県恩納村仲泊	(自)沖縄県恩納村瀬良垣 (至)沖縄県恩納村南恩納
延長	6.5km	5.1km
道路規格	第3種第2級	第3種第2級
車線数	4車線	4車線
設計速度	60km/h	60km/h
計画 交通量	300百台/日 (令和22年推計値)	272百台/日 (令和22年推計値)
事業費	約410億円[392億円※]	約410億円[395億円※]

※前回評価時の事業費

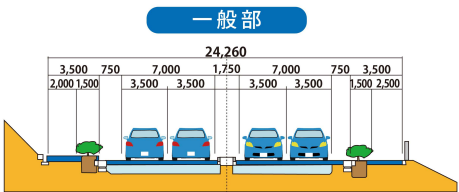
	恩納南バイパス	恩納バイパス
平成元年度	-	事業化
平成2年度	事業化	-
平成5年度	用地着手	-
平成7年度	工事着手	用地着手
平成9年度	-	工事着手
平成21年度	谷茶～仲泊 暫定2車線供用	
供用状況	平成30年3月 全線暫定2車線供用	平成23年4月 全線暫定2車線供用

## 位置図

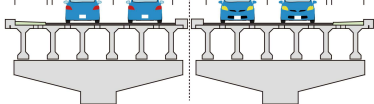


## 標準断面図

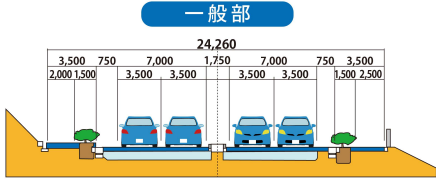
＜恩納バイパス＞  
単位)mm



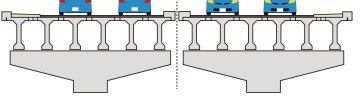
橋梁部  
単位)mm



＜恩納南バイパス＞  
単位)mm



橋梁部  
単位)mm



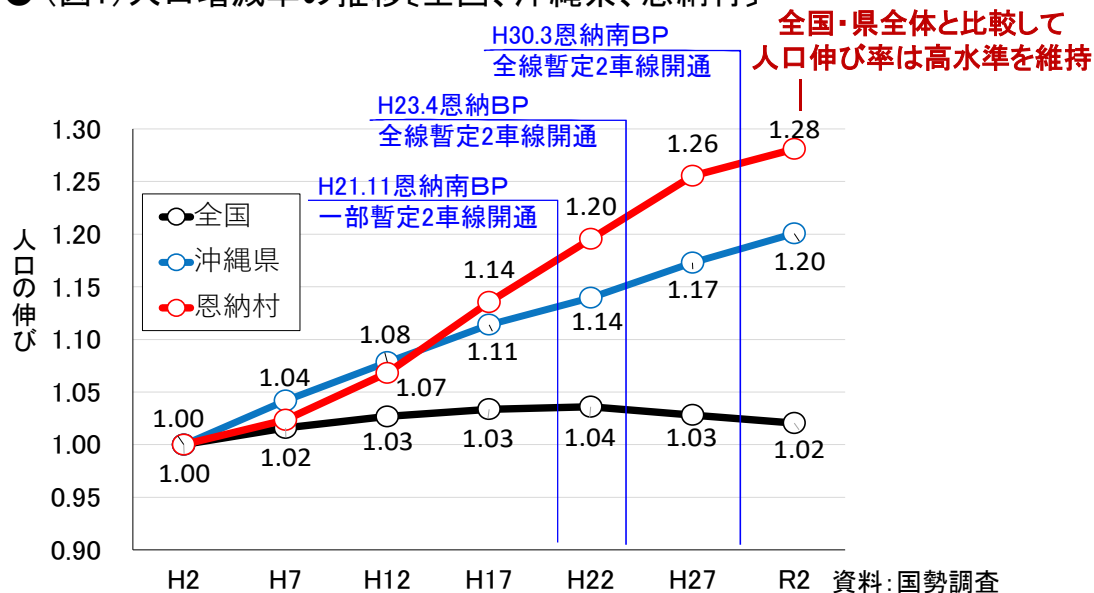
## 2.事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

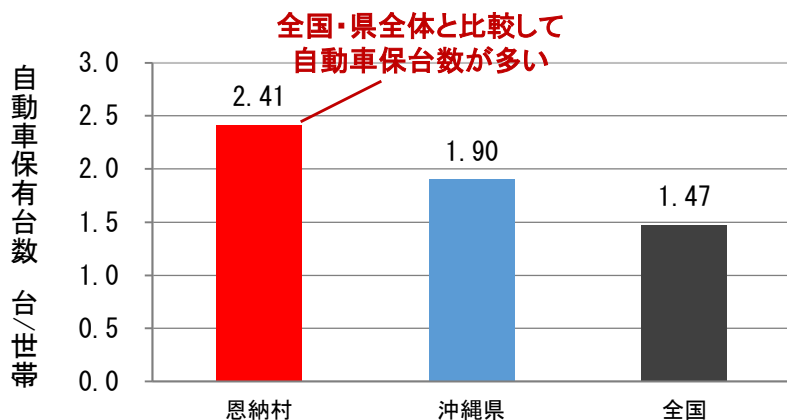
### ①人口動態・地域情勢の変化

- 近年の全国の人口減少傾向に対し、沖縄県の人口は増加を続けており、恩納村は県平均を上回っている。(図1)
- 恩納村の1世帯当たりの自動車保有台数は2.41台であり、沖縄県全体や全国の平均の保有台数を大きく上回っている。(図2)
- 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備進捗に伴い、並行する国道58号の混雑は緩和しているが、今後の人口増加や観光振興に伴う自動車交通需要の高まりに対応する道路整備が求められる。(図3)

#### ● (図1)人口増減率の推移[全国、沖縄県、恩納村]

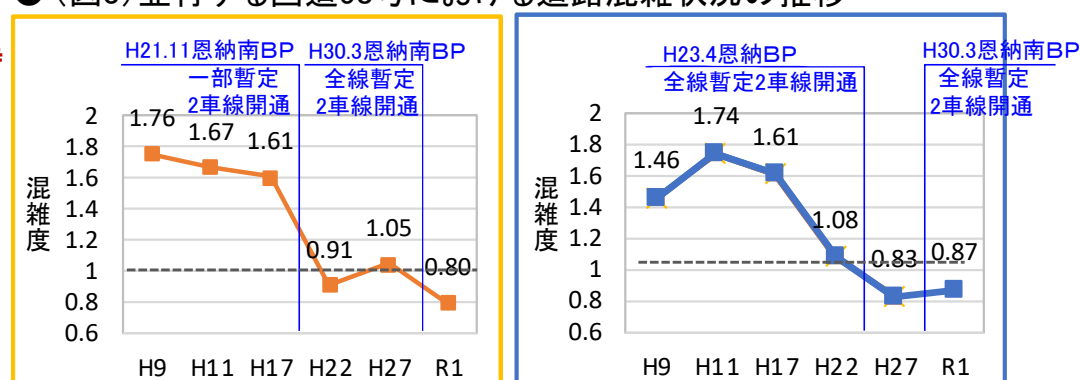


#### ● (図2)自動車保有台数[全国、沖縄県、恩納村]



資料: 内閣府 沖縄総合事務局 運輸部 業務概況(R3)、国勢調査(R2)

#### ● (図3)並行する国道58号における道路混雑状況の推移



資料: H9～H27: 全国道路・街路交通情勢調査、R1: 交通量調査結果(8月7日(水))より算出  
恩納バイパス: 恩納交差点、恩納南バイパス: 仲泊交差点

## 2.事業の必要性に関する視点

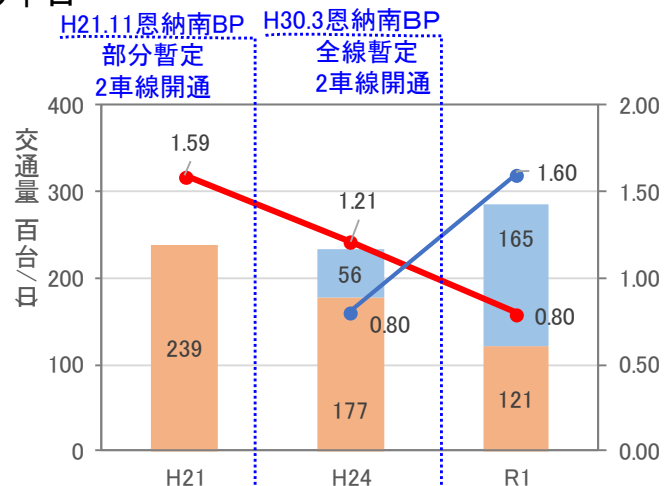
### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

### ②道路交通状況の変化

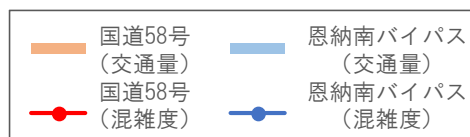
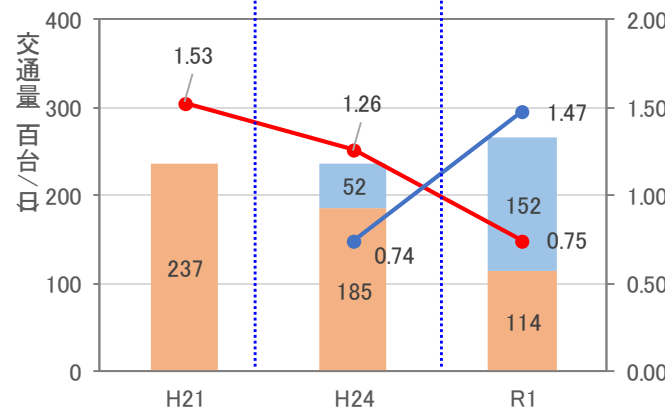
- 恩納バイパス・恩納南バイパスの全線暫定2車線供用により交通が転換し、国道58号の交通量が半減している。（図4, 図5）
- 国道58号は、現在、平日・休日ともに交通容量以下の交通量となっており、交通混雑は解消されているが、恩納バイパス・恩納南バイパスにおいては、交通容量を超過する交通が利用しており、今後の観光需要の増加により交通混雑の発生が懸念される。（図4, 図5）

●（図4）恩納南バイパス・国道58号の交通量  
（断面1）

○平日

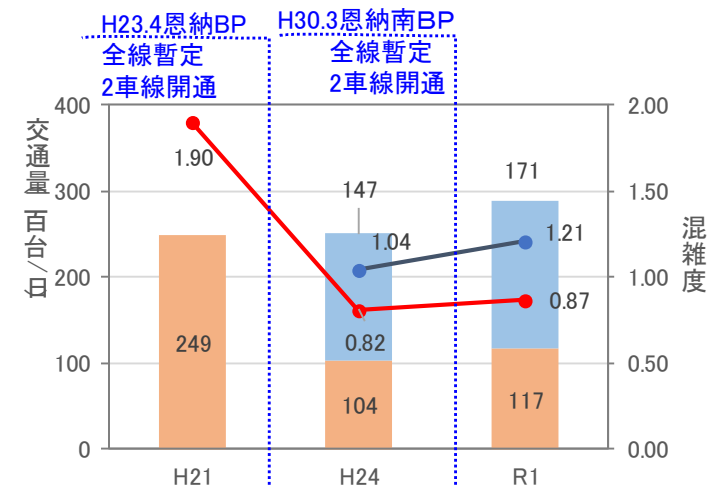


○休日

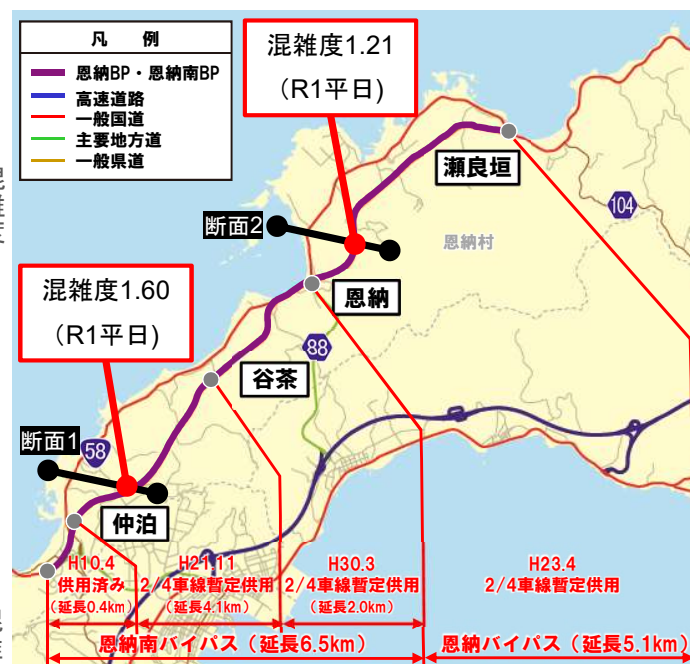
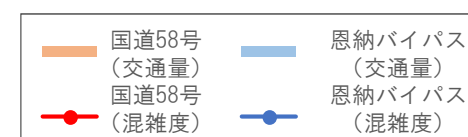
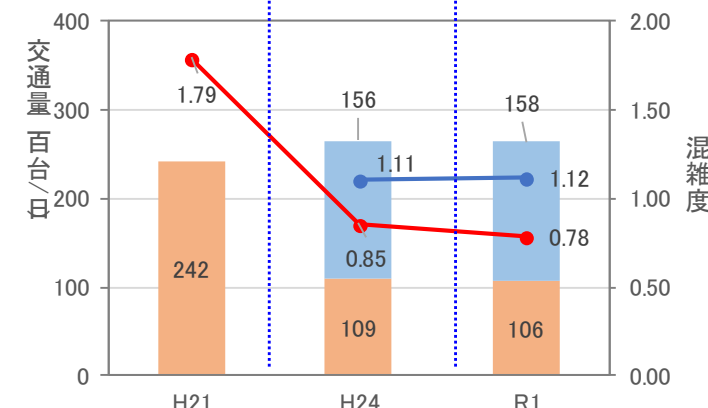


●（図5）恩納バイパス・国道58号の交通量  
（断面2）

○平日



○休日



資料：交通量調査データ

恩納バイパス：恩納交差点

恩納南バイパス：仲泊交差点

【H21調査】平日：8月25日（火）、休日：8月23日（日）

【H24調査】平日：8月8日（水）、休日：8月12日（日）

【R1調査】平日：8月7日（水）、休日：8月4日（日）



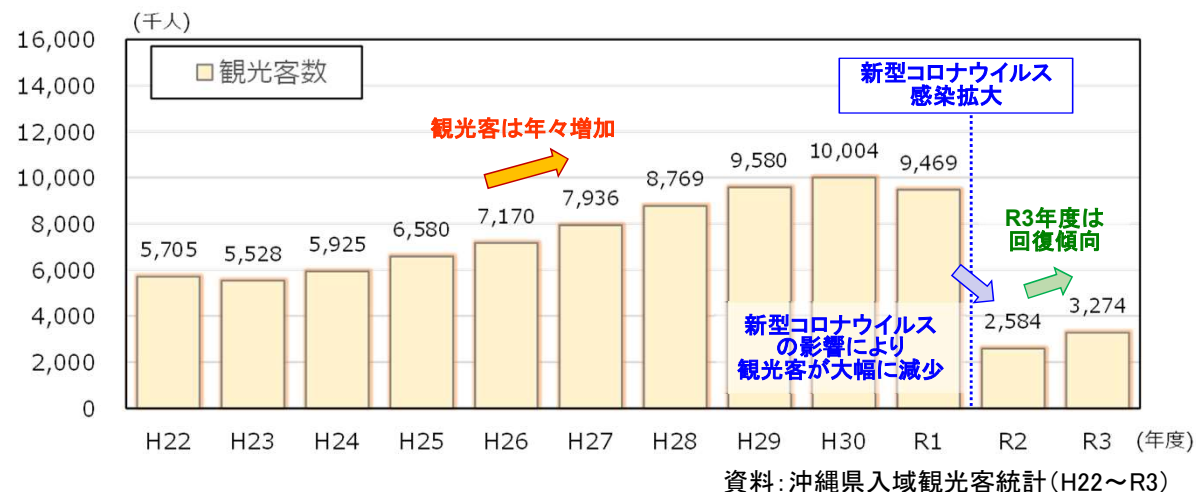
## 2.事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

### ③観光の活性化

- 沖縄県における入域観光客数は年々増加しており、平成30年度には約1,000万人に達した。(図6)
- 恩納村内には、リザンシーパークや万座ビーチなどをはじめとして、多くの観光地が存在する。(図7)
- 主要な観光地である万座毛周辺では新たな周辺活性化施設が整備され(令和2年10月開業)、更なる観光振興を図っている。(図8)

#### ● (図6) 沖縄県入域観光客数の推移



#### ● (図8) 観光施設の整備(万座毛周辺活性化施設整備事業)

##### 万座毛周辺活性化施設(R2年度10月開業)

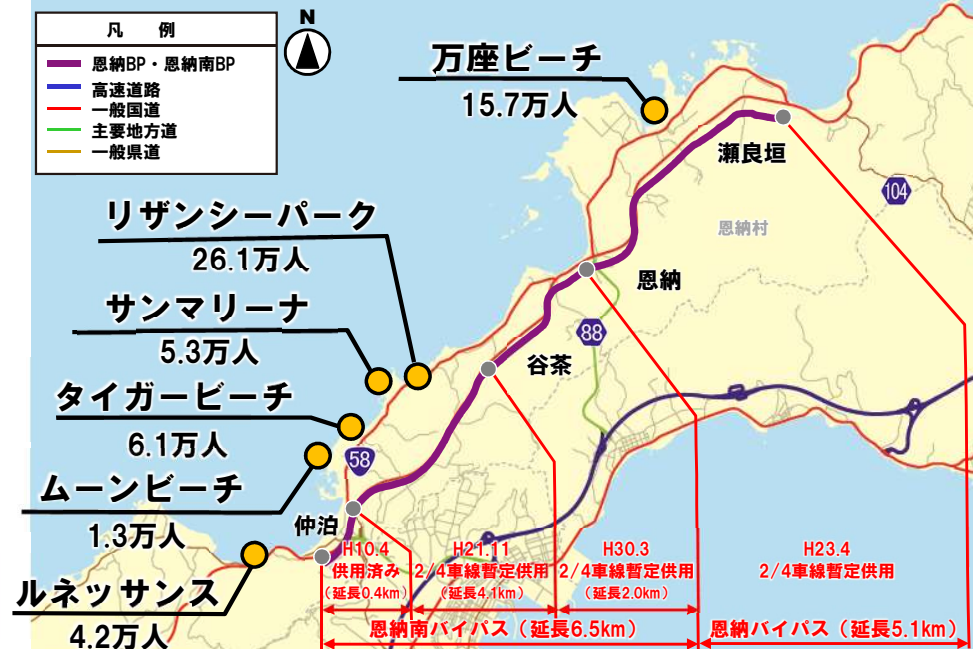
特産品店(三矢本舗、SHOP MANZAMO)やレストラン(元祖海ぶどう、琉球料理松ノ下)等の活性化施設および駐車場等の周辺環境を整備



(c) NTTインフラネット

(出典: 恩納村HP)

#### ● (図7) 恩納村の主な観光施設



## 2.事業の必要性に関する視点

### 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

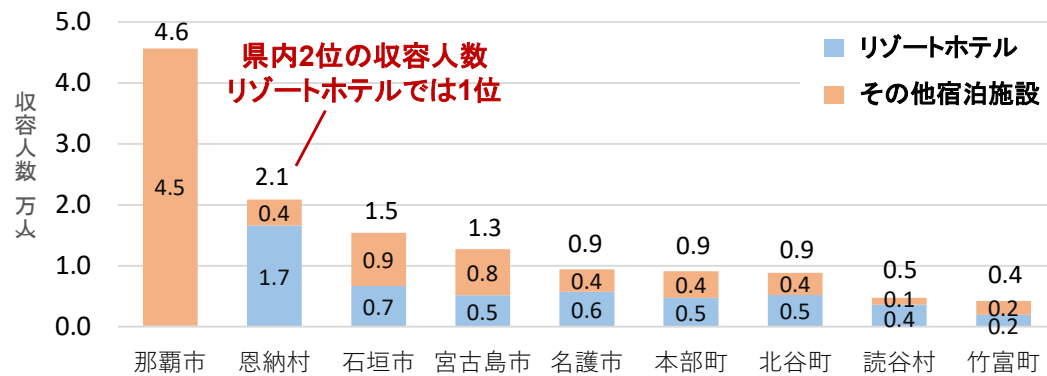
### ③観光の活性化

- 恩納村は、多数のリゾートホテルを有し、リゾートホテルの宿泊者収容人数は県内最大である。(図9, 図10)
- 恩納村の宿泊施設収容人数も増加を続けており、平成23年から令和2年の10年で約1.6倍(1.31万人→2.09万人)となっている。(図11)
- 年間宿泊者も増加傾向であり平成23年から平成30年で約1.4倍(193万人→278万人)となっている。(図11)

(図9) 恩納村の主なリゾート施設

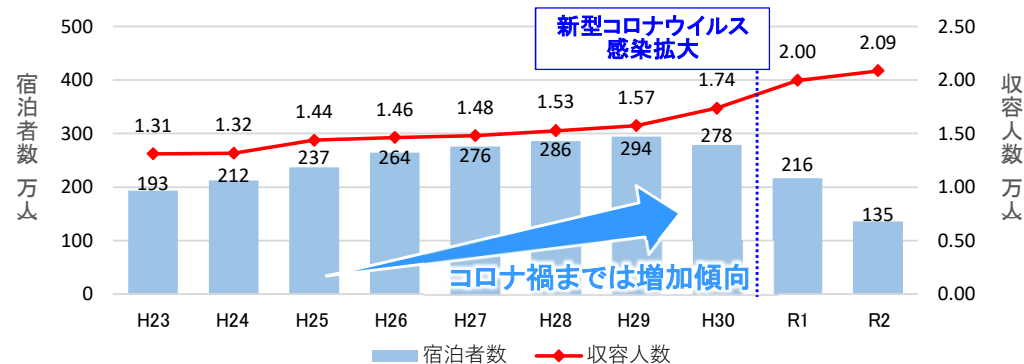


(図10) 沖縄県内の宿泊施設収容人数



資料: 沖縄県観光要覧(R2)

(図11) 恩納村の宿泊施設収容人数・宿泊者数の推移



資料: 沖縄県観光要覧(H2~R2)、恩納村役場ヒアリング



## 2.事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ①円滑なモビリティの確保[交通混雑の緩和]

■ 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により、国道58号からバイパスへの交通転換が図られ、さらにバイパスの4車線化により交通容量が拡大することで各バイパスにおける混雑緩和が見込まれる。(図12, 図13)

■ 恩納バイパス、恩納南バイパスの全線4車線供用により、国道58号仲泊交差点～恩納交差点区間及び恩納交差点～瀬良垣交差点区間の年間渋滞損失時間が約9割以上削減することが見込まれる。

国道58号仲泊交差点～恩納交差点(整備なし: 185.1万人時間/年→ 整備あり: 3.1万人時間/年)(図14)

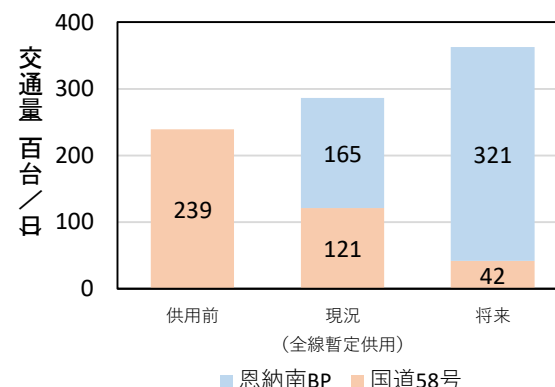
国道58号恩納交差点～瀬良垣交差点区間(整備なし: 275.1万人時間/年→ 整備あり: 6.8万人時間/年)(図15)

#### ●(図12)恩納村内の主要渋滞箇所

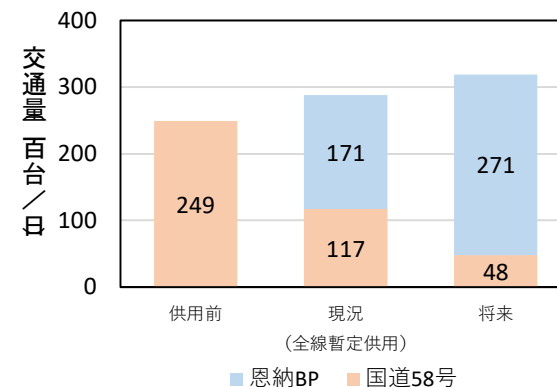


#### ●(図13)国道58号の交通量の変化

○恩納南バイパス並行区間  
(A-A' 断面)

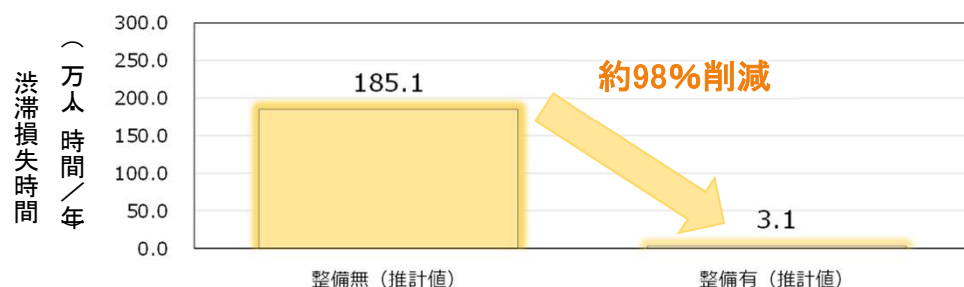


○恩納バイパス並行区間  
(B-B' 断面)

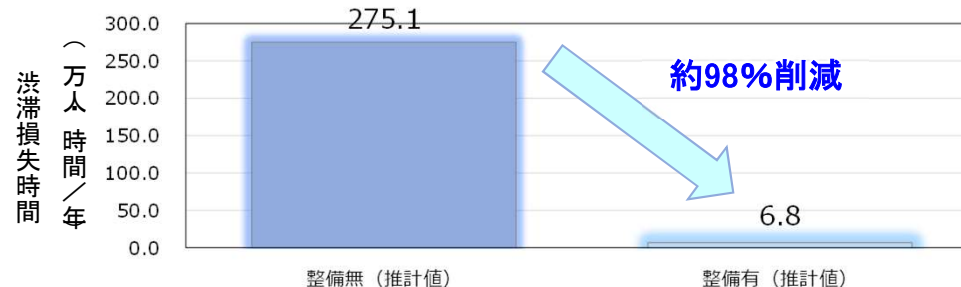


資料: 【供用前】平成21年8月25日(火)調査結果、恩納バイパス:恩納交差点、恩納南バイパス:仲泊交差点  
【現況】令和元年8月7日(水)調査結果、恩納バイパス:恩納交差点、恩納南バイパス:仲泊交差点  
【将来】将来交通量推計結果

#### ●(図14)国道58号(仲泊～恩納)の渋滞損失時間の変化



#### ●(図15)国道58号(恩納～瀬良垣)の渋滞損失時間の変化



資料: 将来交通量推計結果

## 2.事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

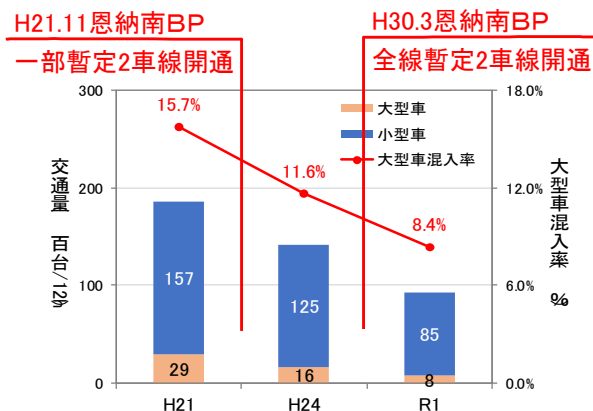
### ②交通安全の確保・沿道環境の改善

- 恩納バイパス・恩納南バイパスの全線暫定2車線供用により、大型車をはじめとする通過交通と生活交通が分散されることで、事故件数は大きく減少している。（恩納南バイパス：図16、図17、恩納バイパス：図19、図20）
- 現道の国道58号側では、沿線の通学児童の安全性が向上するなど、交通安全性の確保に貢献している。（図18）

#### ● (図16)車種別交通量(平日)

○恩納南バイパス並行区間

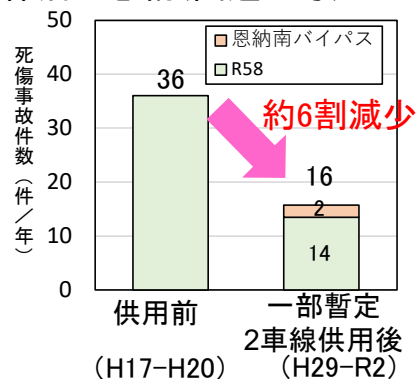
仲泊～恩納(国道58号)



#### ● (図17)事故発生件数

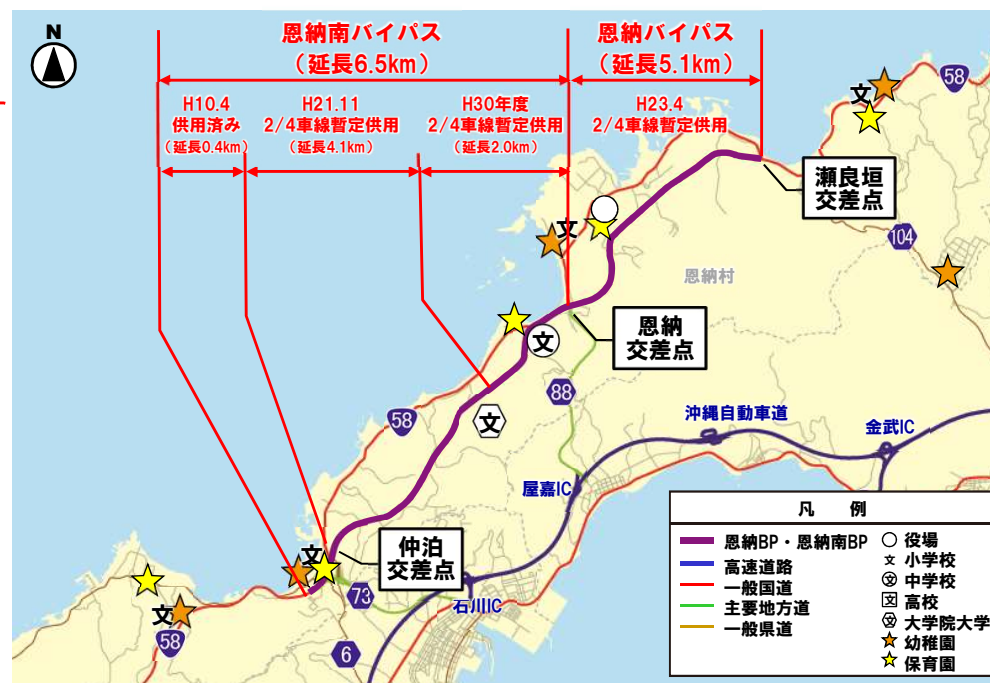
○恩納南バイパスおよび並行区間

仲泊～恩納(国道58号)



資料:イタルダデータ

#### ● 恩納村の学校等位置図(図18)



- 過去、国道58号では大型車が多く通行しており、生徒との交通事故の発生もありました。
- 恩納バイパスの全線暫定2車線の供用により、これまで国道58号を通過していた大型車が非常に少なくなり、通学児童の安全性が向上しました。

資料:小学校ヒアリング調査(R1.6)結果より

資料:交通量調査データ

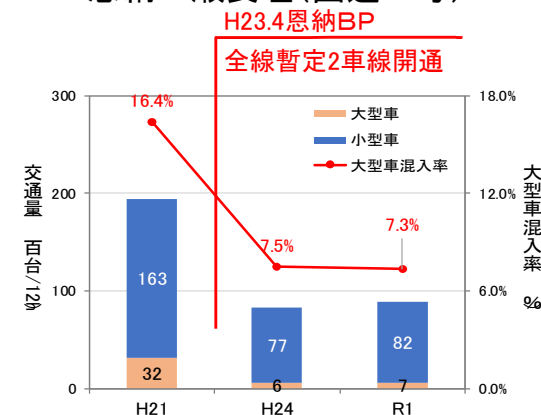
恩納バイパス:恩納交差点、恩納南バイパス:仲泊交差点

【H21調査】平日:8月25日(火)【H24調査】平日:8月8日(水)【R1調査】平日:8月7日(水)

#### ● (図19)車種別交通量(平日)

○恩納バイパス並行区間

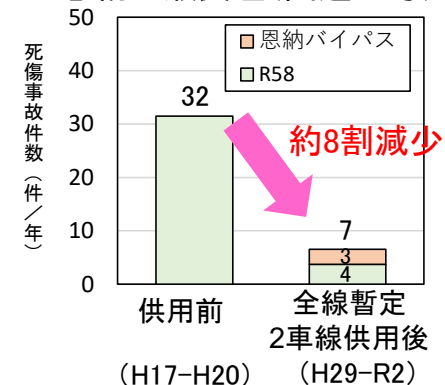
恩納～瀬良垣(国道58号)



#### ● (図20)事故発生件数

○恩納バイパスおよび並行区間

恩納～瀬良垣(国道58号)



資料:イタルダデータ

## 2.事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

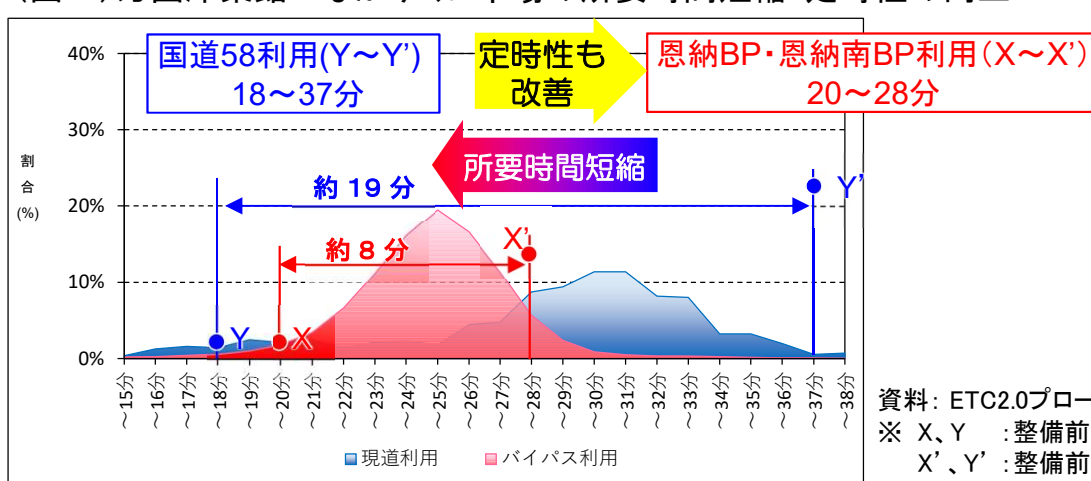
### ③観光産業の支援

- 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により、2000年の沖縄サミット会場となった「万国津梁館」から、村内の観光拠点である「なかゆくい市場」までの所要時間が約6分（約28分→約22分）短縮するなど、観光周遊の円滑化に寄与している。（図21）
- また、同区間における定時性も向上しており、地域の観光振興に寄与している。（図22）

#### ●（図21）万国津梁館～なかゆくい市場の所要時間の変化



#### ●（図22）万国津梁館～なかゆくい市場の所要時間短縮・定時性の向上



- 恩納・恩納南バイパスが開通したことにより、那覇方面からホテルまでのアクセス性が向上しました。
- 恩納・恩納南バイパスは時間帯によって混雑が発生しているため、4車線化により混雑が緩和されることに期待しています。



資料：ETC2.0プローブデータ(R3.10～12)  
※ X、Y : 整備前後の所要時間5%タイル値  
X'、Y' : 整備前後の所要時間95%タイル値

資料：恩納村のリゾートホテルヒアリング調査(R4.8)結果より



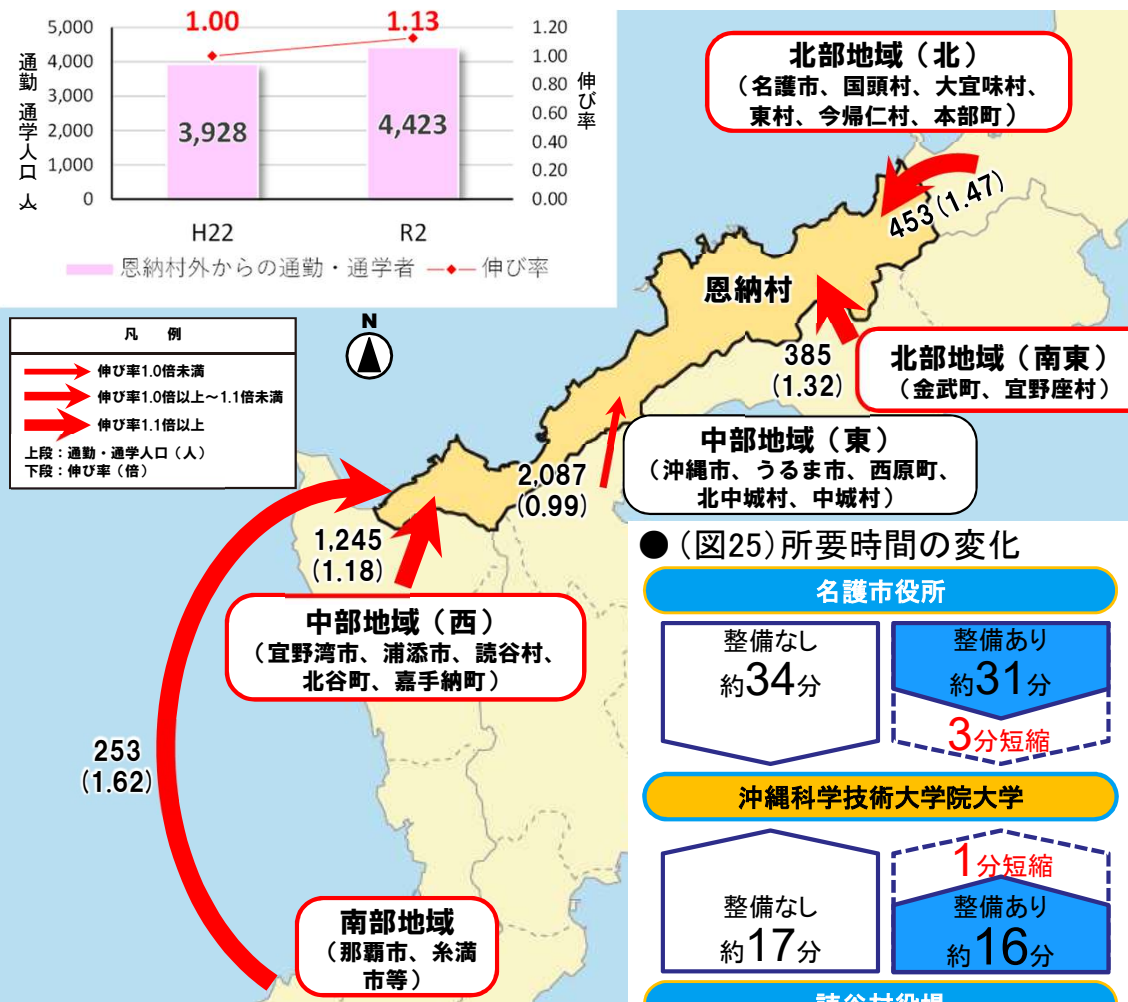
## 2.事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ④通勤圏の拡大

- 恩納村では、近年、村外（特に南部地域、中部地域（西）、北部地域（南東））からの通勤・通学者数が増加している。（図23）
- 恩納南バイパス沿線の沖縄科学技術大学院大学（OIST）では約1,100人の研究員等の雇用があり、令和元年と比較して約2割増加している。また、OISTでは研究者総数3,000人規模の将来計画があり、今後は更に通勤者数等が増加する見込みである。（図24）
- 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により移動時間が短縮し、通勤移動の支援等により通勤圏の拡大等が図られる。（図25）

#### ●（図23）恩納村外から恩納村への通勤・通学人口の推移（H22⇒R2）



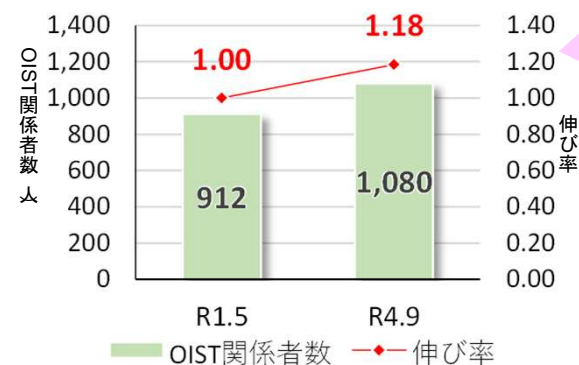
資料：国勢調査（H22、R2）

#### ●沖縄科学技術大学院大学（OIST）

日本政府の主導により創設された、科学分野の5年一貫制博士課程を置く学際的な大学院大学



#### （図24）OIST関係者数推移（R1.5⇒R4.9）



沖縄科学技術大学院大学の関係者数は増加傾向（3年で約1.2倍）

将来は3,000人の研究者が勤務予定

- OIST関係者はほとんどが自動車通勤しています。
- 2車線整備されたことで、通勤時間が短縮したと感じています。



資料：平成22年度全国道路・街路交通情勢調査  
 ※BP部完成4車区間は設計速度60km/hで試算

資料：恩納村役場ヒアリング調査（R4.9）結果より



## 2.事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ●その他の投資効果

#### その他地域社会が受ける便益等

項目		恩納南バイパス	恩納バイパス	恩納バイパス・恩納南バイパス 一体評価
円滑な モビリティ の確保	交通渋滞の 緩和	◇渋滞損失時間削減量 約98%削減 (185.1万人・時間/年→3.1万人・時間/年) (現道区間:仲泊～恩納)	◇渋滞損失時間削減量 約98%削減 (275.1万人・時間/年→6.8万人・時間/年) (現道区間:恩納～瀬良垣)	◇渋滞損失時間削減量 約98%削減 (455.3万人・時間/年→9.9万人・時間/年) (現道区間:仲泊～瀬良垣)
	通勤圏の 拡大	◇名護市役所から沖縄科学技術大学院大学までのアクセス性の向上 所要時間:約34分→約33分(約1分短縮) ◇読谷村役場から沖縄科学技術大学院大学までのアクセス性の向上 所要時間:約17分→約16分(約1分短縮)	◇名護市役所から沖縄科学技術大学院大学までのアクセス性の向上 所要時間:約34分→約32分(約2分短縮)	◇名護市役所から沖縄科学技術大学院大学までのアクセス性の向上 所要時間:約34分→約31分(約3分短縮)
個性ある 地域の形成	観光産業の 支援	◇なかゆくい市場から万国津梁館 までのアクセス性の向上 所要時間:約28分→約25分(約3分短縮)	◇なかゆくい市場から万国津梁館 までのアクセス性の向上 所要時間:約28分→約26分(約2分短縮)	◇なかゆくい市場から万国津梁館 までのアクセス性の向上 所要時間:約28分→約22分※(約6分※短縮) ※端数の影響により事業別短縮時間の総和と異なる
交通安全の 確保	交通事故の 削減	◇死傷事故件数削減量 約6割削減(36件/年→16件/年) (現道およびバイパス区間:仲泊～恩納)	◇死傷事故件数削減量 約8割削減(32件/年→7件/年) (現道およびバイパス区間:恩納～瀬良垣)	◇死傷事故件数削減量 約7割削減(68件/年→23件/年) (現道およびバイパス区間:仲泊～瀬良垣)

# 2. 事業の必要性等に関する視点

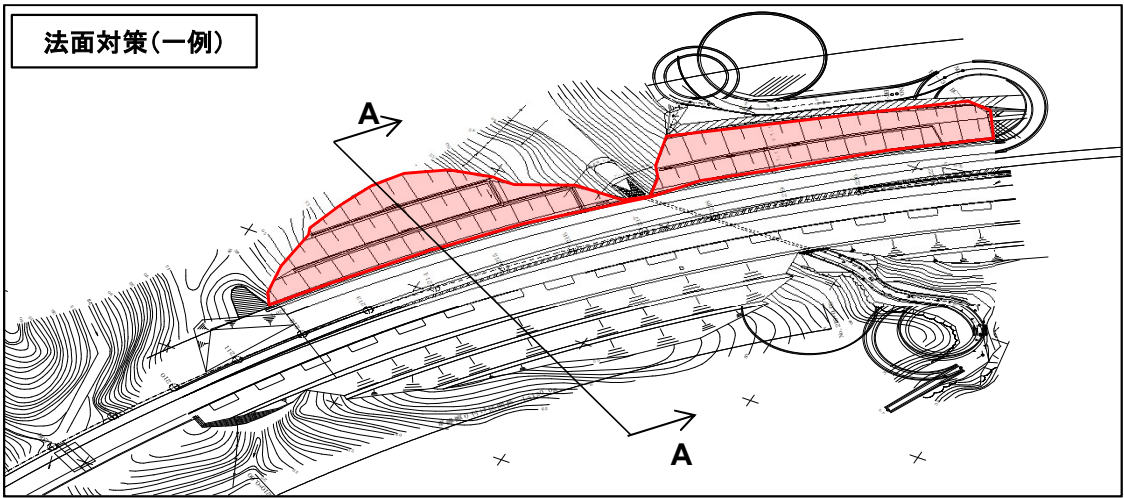
## 2) 事業の投資効果

### ●費用便益分析

#### 事業費の見直し

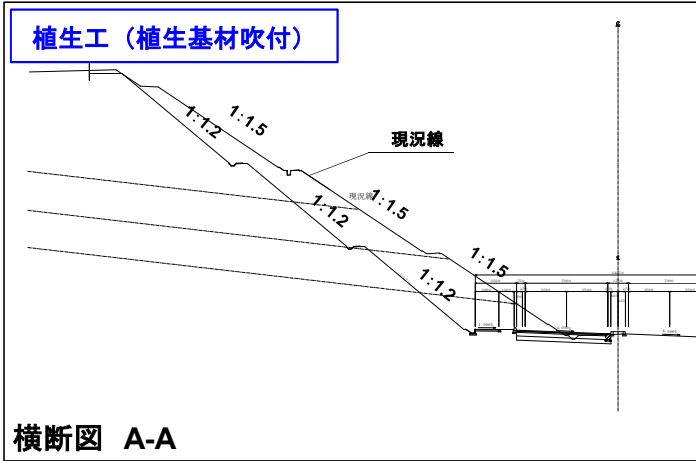
- 恩納バイパス 全体事業費 395億円 ⇒ 410億円(15億円増)
- 事業費増加の内訳：法面对策の検討及び対策工の追加に伴う増額（15億円）

当初、完成形の切土法面については、法面植生工(植生基材吹付)を計画していた。  
事業着手後の法面詳細設計において、現地調査等により風化等で地山が想定より軟弱化が進んでいることや、道路側への流れ盤であることを踏まえ検討したところ、連続長繊維補強土工＋鉄筋挿入工を併用した法面对策工の恒久対策が必要となった。  
上記理由により、法面对策が必要となったことから事業費が増加した。

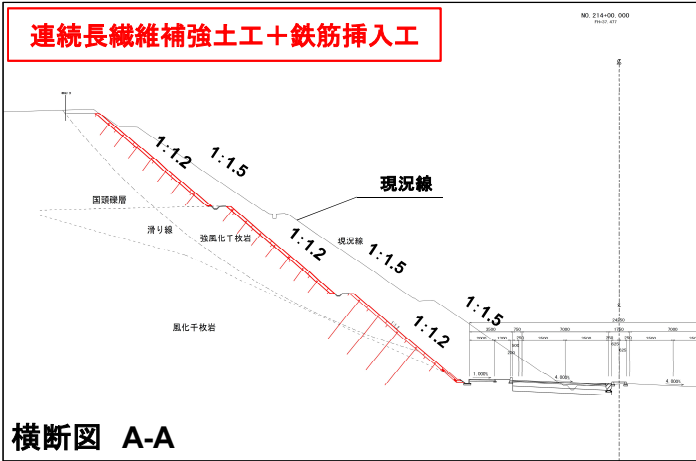


法面对策工の変更に伴う増額 (百万円)						
項目	当初			変更		
	数量	単価	金額	数量	単価	金額
植生工	8,700m2	0.008	69			0
連続長繊維補強土工						
鉄筋挿入工			0	8,700m2	0.180	1,566
吹付法枠						
植生基材吹付						
合計			69			1,566
増減						1,497

#### 当初



#### 変更



# 2. 事業の必要性等に関する視点

## 2) 事業の投資効果

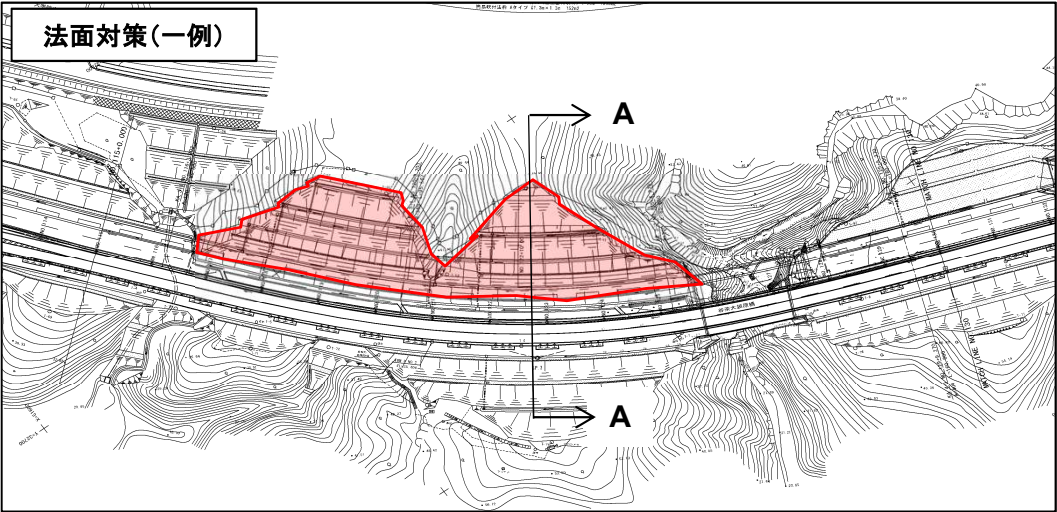
### ●費用便益分析

#### 事業費の見直し

■ 恩納南バイパス 全体事業費 392億円 ⇒ 410億円(18億円増)

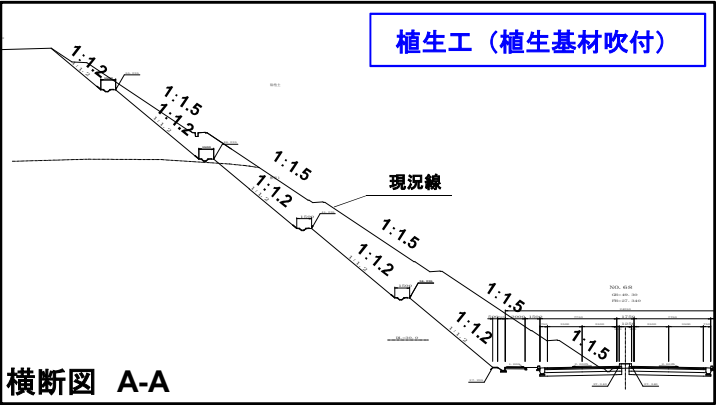
■ 事業費増加の内訳： 法面对策の検討及び対策工の追加に伴う増額（18億円）

当初、完成形の切土法面に対し法面整形後、植生工(植生基材吹付)を計画していた。  
事業着手後の法面詳細設計において、現地調査等により風化等で地山が想定より軟弱化が進んでいることや、道路側への流れ盤であることを踏まえ検討したところ、グラウンドアンカー工＋鉄筋挿入工を併用した法面对策工の恒久対策が必要となった。  
上記理由により、法面对策が必要となったことから事業費が増加した。

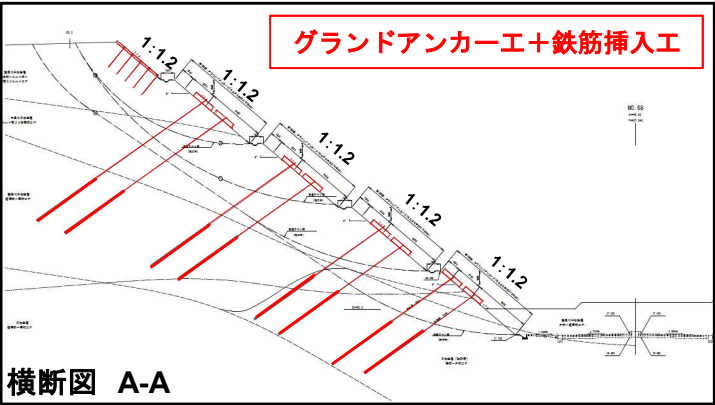


法面对策工の変更に伴う増額 (百万円)						
項目	当初			変更		
	数量	単価	金額	数量	単価	金額
植生工	8,640m <sup>2</sup>	0.008	69			0
グラウンドアンカー						
鉄筋挿入工						
吹付法枠			0	8,640m <sup>2</sup>	0.216	1,866
植生基材吹付						
連続長繊維補強土工						
合計			69			1,866
増減						1,797

当初



変更



# 2.事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の投資効果

### ●費用便益分析

#### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を恩納バイパス・恩納南バイパスの整備の有無について推計し、「費用便益分析マニュアル」に基づき3便益を計上した。

【3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】

#### ■総費用(C)

当該事業に関わる建設費と維持管理費を計上した。

■ 計算条件(恩納南バイパス)		〔参考: 前回評価(R1)〕
・適用マニュアル	: 令和4年2月	←----- 平成30年2月
・基準年次	: 令和4年度	←----- 令和元年度
・分析対象期間	: 供用後50年	←----- 供用後50年
・基礎データ	: 平成27年度	←----- 平成22年度
全国道路・街路交通情勢調査		全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度	←----- 令和12年度
・計画交通量	: 30,000台/日	←----- 22,900台/日
・事業費	: 約410億円	←----- 約392億円
・総便益(B)	: 約2,165億円	←----- 約1,403億円
・総費用(C)	: 約700億円	←----- 約599億円
・費用便益比(B/C)	: 3.1	←----- 2.3

■ 計算条件(恩納バイパス)		〔参考: 前回評価(R1)〕
・適用マニュアル	: 令和4年2月	←----- 平成30年2月
・基準年次	: 令和4年度	←----- 令和元年度
・分析対象期間	: 供用後50年	←----- 供用後50年
・基礎データ	: 平成27年度	←----- 平成22年度
全国道路・街路交通情勢調査		全国道路・街路交通情勢調査
・交通量の推計時点	: 令和22年度	←----- 令和12年度
・計画交通量	: 27,200台/日	←----- 20,400台/日
・事業費	: 約410億円	←----- 約395億円
・総便益(B)	: 約1,936億円	←----- 約1,215億円
・総費用(C)	: 約689億円	←----- 約595億円
・費用便益比(B/C)	: 2.8	←----- 2.0



2.事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●費用便益分析

費用便益分析

恩納南バイパス				恩納バイパス			恩納バイパス 恩納南バイパス 一体評価		
項目	前回評価 (R1年)	事業全体	残事業	前回評価 (R1年)	事業全体	残事業	前回評価 (R1年)	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額)※1)	599億円※2)	700億円※2)	28億円※2)	595億円※2)	689億円※2)	87億円※2)	1,195億円※2)	1,427億円※2)	115億円※2)
事業費(億円)	553億円	648億円	19億円	560億円	650億円	81億円	1,114億円	1,308億円	99億円
維持管理費(億円)	46億円	52億円	9.4億円	35億円	39億円	6.3億円	81億円	99億円	16億円
更新費(億円)	—	—	—	—	—	—	—	20億円	—
便益額(B)(現在価値換算額)※1)	1,403億円※2)	2,165億円※2)	261億円※2)	1,215億円※2)	1,936億円※2)	335億円※2)	2,407億円※2)	3,722億円※2)	763億円※2)
走行時間短縮便益(億円)	1,347億円	2,078億円	242億円	1,163億円	1,850億円	303億円	2,304億円	3,484億円	715億円
走行経費減少便益(億円)	44億円	68億円	16億円	37億円	63億円	25億円	76億円	202億円	37億円
交通事故減少便益(億円)	13億円	20億円	3.1億円	16億円	22億円	6.2億円	27億円	36億円	11億円
費用便益比(B/C)	2.3	3.1	9.3	2.0	2.8	3.9	2.0	2.6	6.6

費用便益比の算出条件

費用便益比＝
$$\frac{\text{便益【①＋②＋③】}}{\text{費用【事業費＋維持管理費＋更新費】}}$$

適用マニュアル：「費用便益分析マニュアル」  
(令和4年2月：国土交通省道路局 都市局)

基準年次：令和4年度  
検討年数：供用後50年(一体評価は全線供用後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(R4公表値)  
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(H27センサスペースR22OD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、令和4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(R4公表値)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) 一体評価における便益・費用は、全線供用後50年を対象とするため、各事業の合計と一致していない

### 3. 事業の進捗状況と見込みの視点

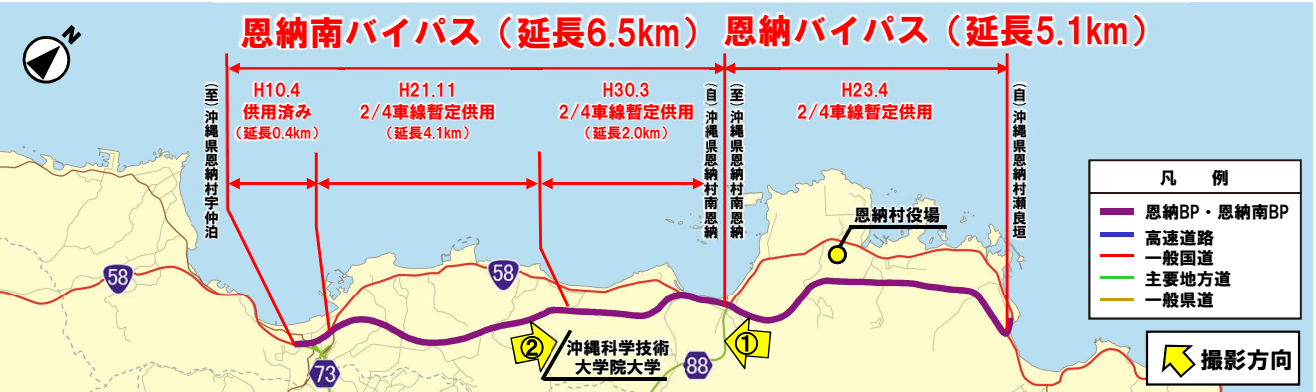
- 恩納バイパスは、平成23年4月に全線暫定2車線供用、恩納南バイパスは、平成30年3月に全線暫定2車線供用。
- 現在の恩納バイパスの用地進捗率は99%、事業進捗率は約74%、恩納南バイパスの用地進捗率は100%、事業進捗率は約95%となっており、今後は全線4車線供用に向けて、鋭意事業進捗を図る。

#### ■ 事業の経緯

年度	恩納南バイパス	恩納バイパス
平成元年度		事業化
平成2年度	事業化	—
平成5年度	用地着手	—
平成7年度	工事着手	用地着手
平成9年度	—	工事着手
平成21年度	H21.11 一部暫定2車線供用(谷茶～仲泊)	—
平成23年度	—	H23.4 全線暫定2車線供用
平成29年度	H30.3 全線暫定2車線供用	—

#### ■ 事業の進捗率(用地・事業進捗率はR4.3時点)

	恩納南バイパス	恩納バイパス
事業費	約410億円	約410億円
用地進捗率	100%	約99%
事業進捗率	約95%	約74%



#### 【進捗状況写真】

##### 恩納バイパス[写真①]



令和元年8月撮影



令和4年4月撮影

▲ 恩納バイパス  
起点から恩納交差点方向を望む

##### 恩納南バイパス[写真②]



令和元年8月撮影



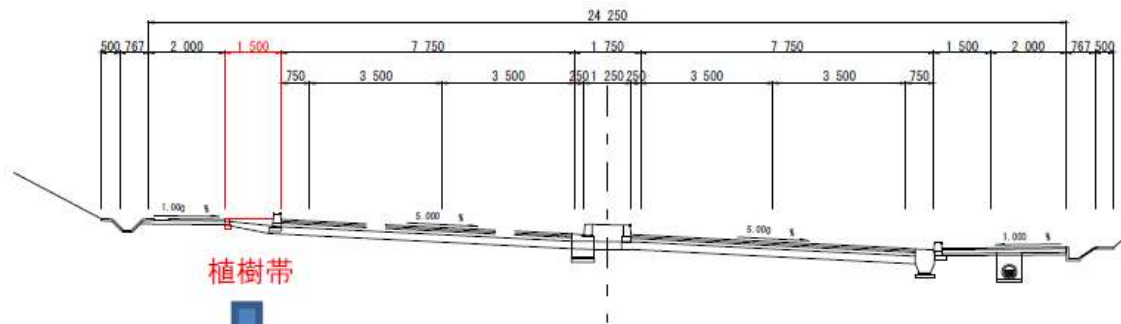
令和4年4月撮影

▲ 恩納南バイパス  
沖縄科学技術大学院大学から起点方向を望む

## 4. コスト縮減や代替立案の可能性の視点

植栽帯の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上が見込まれることから引き続き事業を推進していきます。

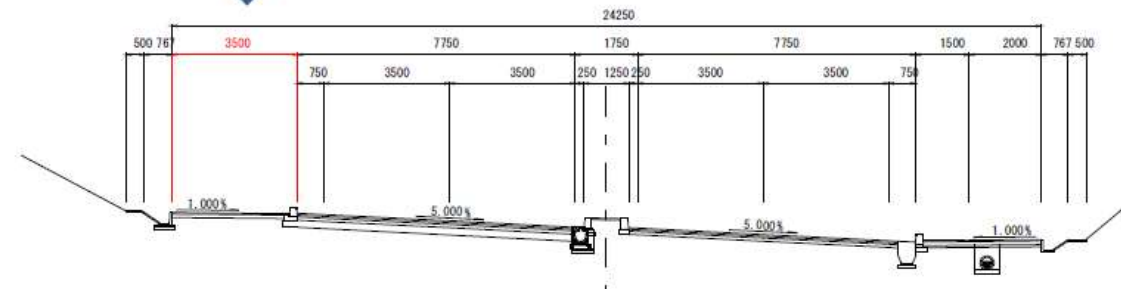
横断図(計画)



植樹帯

縮減金額  
約0.4億円

横断図(完成)



【国道58号 恩納南バイパス】

## 5. 対応方針（原案）

### 1. 事業の必要性

- 恩納村は、人口増加が進んでおり、自動車交通に依存した地域である。本事業の進捗に伴い、並行する国道58号の混雑状況は緩和しているものの、恩納バイパス・恩納南バイパスにおいては、交通容量を超過する交通が利用しており、今後の人口増加や観光需要に対応するための道路整備が求められる。[P.2、P.3] ⇒ **交通需要の増加**
- 恩納村は、万座毛などの観光地や有数のリゾートホテルを有していることから観光産業が活発な地域であり、観光施設整備やリゾートホテルの開発を進めるなど更なる観光振興を図っている。これら観光による自動車交通への需要に対応する必要がある。[P.4、P.5] ⇒ **観光需要の増加**

### 2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保 [P.6]
  - ⇒【恩納バイパス】 国道58号(恩納～瀬良垣)の**年間渋滞損失時間が約98%削減**。【275.1万人・時間/年→ 6.8万人・時間/年】
  - ⇒【恩納南バイパス】国道58号(仲泊～恩納)の**年間渋滞損失時間が約98%削減**。【185.1万人・時間/年→ 3.1万人・時間/年】
- 交通安全の確保 [P.7]
  - ⇒【恩納バイパス】 恩納バイパスおよび国道58号(恩納～瀬良垣)の**年間死傷事故が約78%減少**。【32件/年→ 7件/年】
  - ⇒【恩納南バイパス】恩納南バイパスおよび国道58号(仲泊～恩納)の**年間死傷事故が約56%減少**。【36件/年→ 16件/年】
- 地域活性化〔観光産業の支援〕 [P.8]
  - ⇒アクセス性向上による**周遊観光客の増加**が期待される。【なかゆくい市場～万国津梁館の所要時間 国道58号:28分→恩納BP・恩納南BP:22分】
  - ⇒現在、恩納村では、更なるホテルの開発や、万座毛での周辺活性化施設が整備される等、今後も観光需要の増加に向けた開発を進めている地域である。今後、恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により、国道58号を利用している通過交通を、それぞれのバイパスに転換させ、今後の観光交通の需要増加にも対応した国道58号沿線の**観光地・宿泊地(リゾートホテル等)への安全かつ円滑な移動**に貢献する。
- 地域活性化〔通勤圏の拡大〕 [P.9]
  - ⇒名護市から沖縄技術科学大学院大学への所要時間が**約8.8%短縮**。【現況:34分→将来:31分】
- ◎費用便益比(B/C) = **2.6**(事業全体)、**6.6**(残事業)
  - 【恩納バイパス】 **2.8**(事業全体)、**3.9**(残事業) 【恩納南バイパス】 **3.1**(事業全体)、**9.3**(残事業)

### 3. 事業の進捗と見込み

- 恩納バイパス:用地進捗率:99%、事業進捗率:約74%、恩納南バイパス:用地進捗率:100%、事業進捗率:約95%
- 恩納南バイパスは平成30年3月に全線2車線供用。
- 早期開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

○対応方針(原案):「**事業継続**」