

資料 4－⑧

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 5 8 号 嘉手納バイパス

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道58号 嘉手納バイパス 再評価資料

2022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
●事業概要	1
●上位計画	2
2. 事業の必要性等に関する視点	2
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	3
①社会状況の変化	3
②道路交通状況の変化	5
③リダンダンシー(代替路線)の確保	6
④地域の要望・活動	7
2) 事業の投資効果	8
①円滑なモビリティの確保	8
②地域活性化	9
③安全で安心できる暮らしの確保	10
④交通事故の減少	11
●費用便益分析	13
3. 事業の進捗状況の見込みの視点	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. 嘉手納バイパスの事業概要

事業目的

- ① 嘉手納町を通過する国道58号の交通渋滞の緩和、地区内道路の交通環境改善
- ② 嘉手納町における骨格道路網の形成及び地域活性化
- ③ 沖縄北部地域と中南部地域の交流促進と地域振興支援

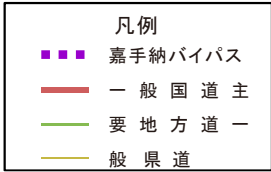
計画概要

事業名	嘉手納バイパス
事業区間	(自)沖縄県読谷村古堅(よみたんそんふるげん) (至)沖縄県嘉手納町兼久(かでなちようかねく)
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 (R22将来推計値)	213百台/日 (R22年推計値)
事業費	全体事業費:286億円(H29再評価時286億円) 残事業費 :250億円(H29再評価時251億円)

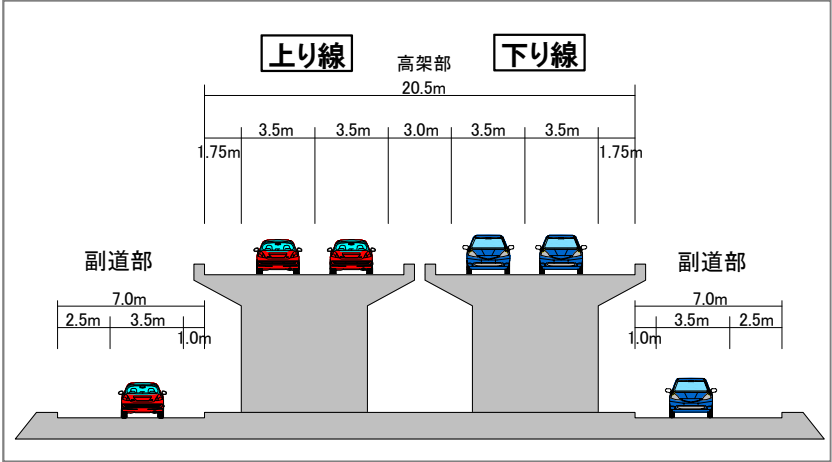
事業の経緯

年次	事業実施項目
昭和62年度	事業化
平成6年度	用地着手
平成14年度	工事着手

位置図



標準断面図



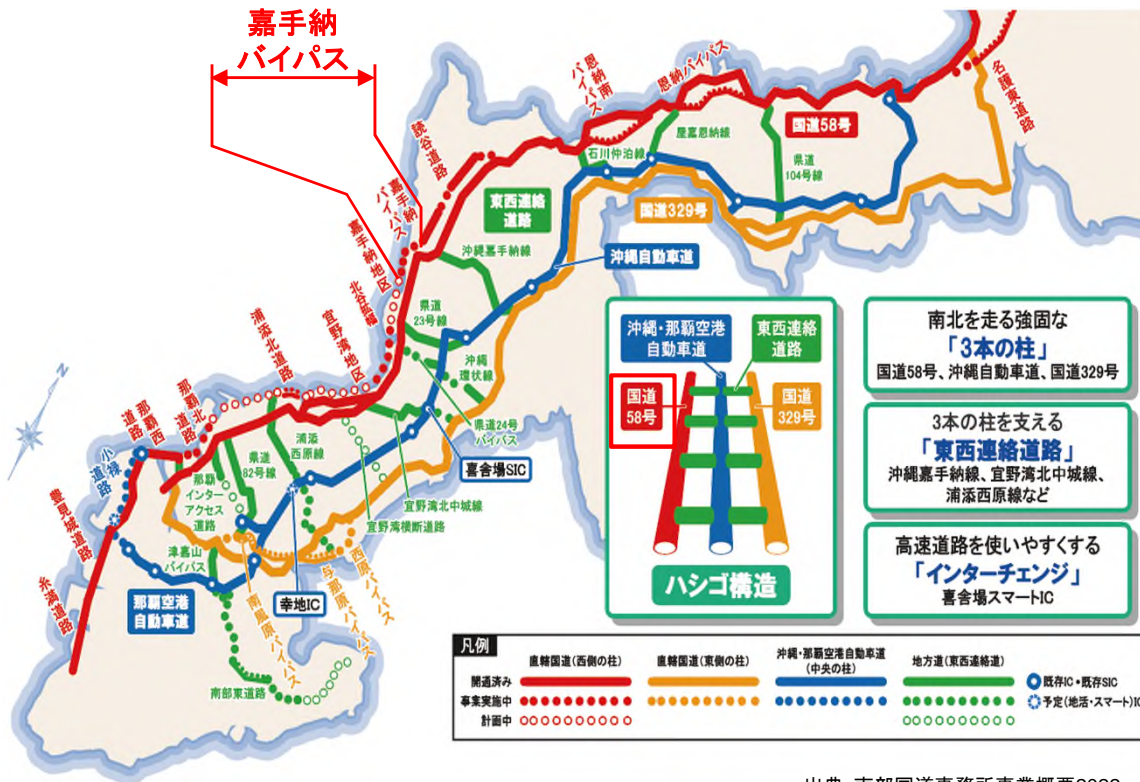
1. 嘉手納バイパスの事業概要

●上位計画

■国道58号嘉手納バイパスは、沖縄本島のハシゴ道路計画（ネットワーク）において、沖縄自動車道・那覇空港自動車道、国道329号とともに南北を走る『3本の柱』として位置づけられており、沖縄本島北部及び中南部から那覇空港間の定時性・高速性を確保するとともに物流・観光の効率化を支援する。（図1）

■沖縄西海岸道路の一部を形成し、交通経路の分散化により国道58号の慢性的な混雑緩和を図る。（図2）

●（図1）ハシゴ道路のネットワークイメージ



出典：南部国道事務所事業概要2022

●（図2）沖縄西海岸道路位置図



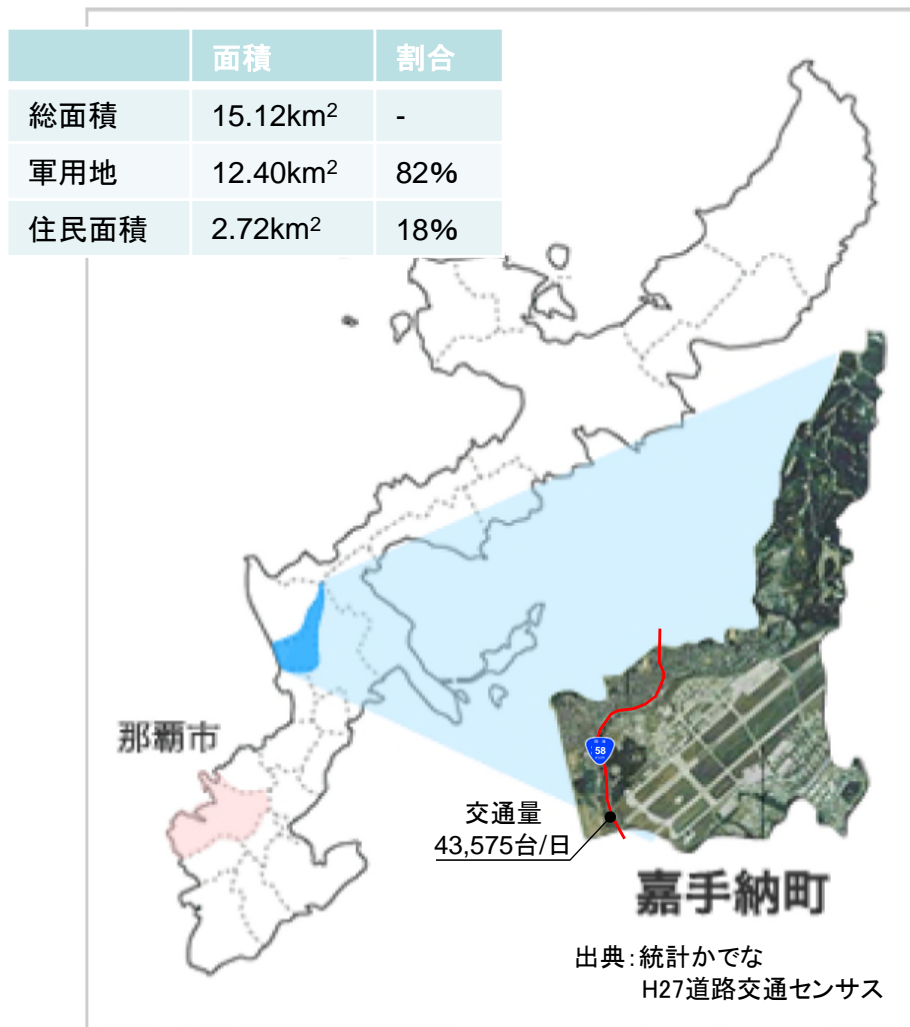
2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

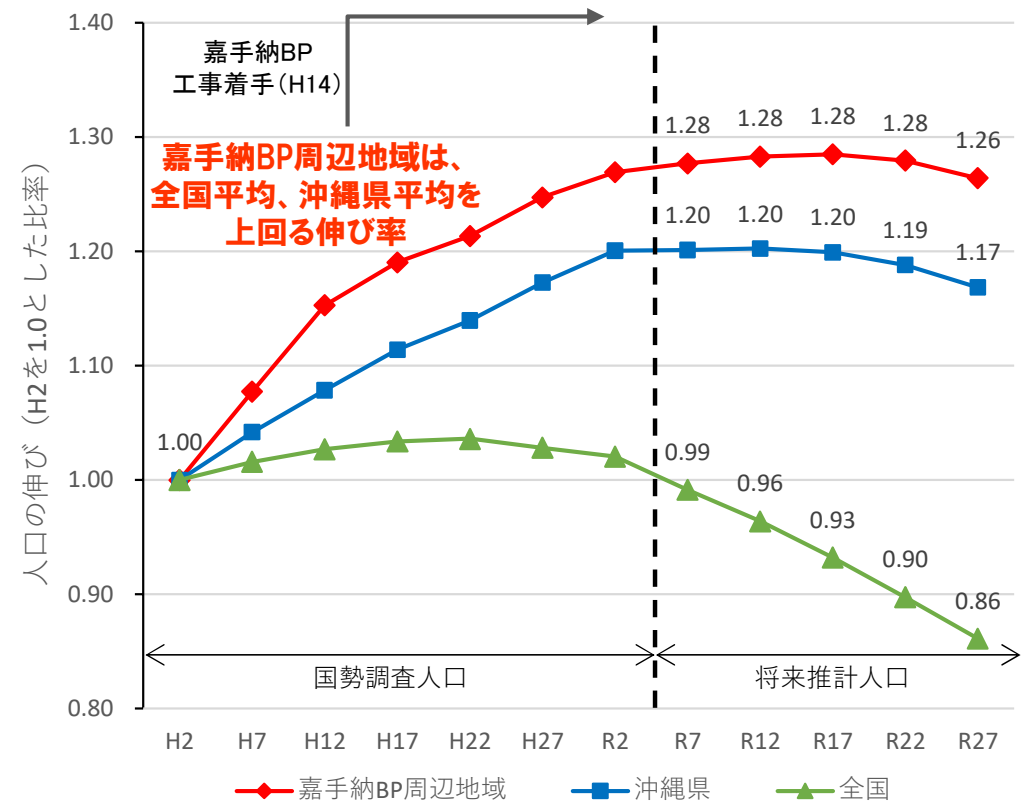
①社会状況の変化1/2[人口等]

- 嘉手納町は面積の約82%が米軍基地で占められるため、限られた住民地域内（約18%）に移動が集中しており、町内を通過する国道58号の交通量は4万台／日を超えている。（図3）
- 近年、沖縄県内の人口は増加傾向にあるが、嘉手納バイパス周辺地域（嘉手納町、読谷村、北谷町）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）

●(図3) 嘉手納町の地理情報



●(図4) 人口伸び率の推移



出典:国勢調査(H2~R2)、国立社会保障・人口問題研究所(R7~R17)
※嘉手納BP周辺地域:嘉手納町、読谷村、北谷町
破線は将来推計人口

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化 ①社会状況の変化2/2 [周辺の道路整備・基地跡地利用]

- 現在、嘉手納バイパスの周辺において、読谷道路や北谷拡幅の整備が進められている。
- 読谷村や北谷町では、基地跡地を活用した区画整理事業等が進められており、人口の増加や新たな集客施設の立地等が見込まれている。
- 嘉手納町に隣接する読谷村及び北谷町において道路整備や基地跡地利用の進展により、嘉手納町に流出入する交通が増加すると想定される。

●(図5)嘉手納バイパス周辺の道路整備進捗状況・基地跡地利用計画

**大木地区
土地区画整理事業**
読谷村の南部に位置する大木地区（約18.3ha）で、土地区画整理事業が実施されている。
（平成29年度工事開始）



大湾東地区
土地区画整理事業
読谷村の南部に位置する大湾地区（約25.4ha）で、土地区画整理事業が実施されている。
（平成24年度工事開始）



桑江伊平地区 土地区画整理事業
北谷町の中心部に位置する桑江伊平地区
(45.8ha)で、土地区画整理事業が実施さ
れている。(平成15年度工事開始)



キャンプ瑞慶覧 西普天間住宅地区
宜野湾市の北西部に位置する西普天間住宅地区(50.7ha)で、土地区画整理事業が実施されている。(令和2年度工事開始)



出典: 令和元年10月8日 第2回 基地跡地の未来に関する懇談会資料 内閣府
西普天間住宅地地区跡地まちづくりニュースvol47

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

②道路交通状況の変化

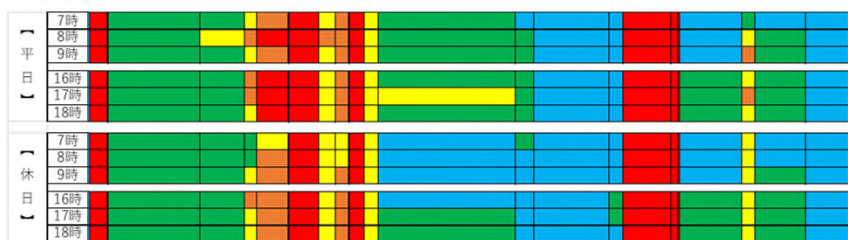
- 国道58号は、水釜交差点、嘉手納ロータリー、嘉手納北交差点、大湾交差点付近で速度低下が発生している。（図6）
- 嘉手納バイパスと並行する国道58号や町道水釜大木線に交通が集中しており、この区間の交通を分散させる必要がある。（図6）
- 国道58号の交通量は4万台/日以上あり、交通容量を超過している。（図7）
- 町道水釜大木線は、接続する読谷道路事業の進捗により交通量が交通容量を大きく超過して慢性的な混雑が発生している。町道水釜大木線は、地域にとって必要不可欠な生活道路のため、交通負荷の軽減及び交通安全性の向上が求められている。（図8）

●(図6) 嘉手納バイパス周辺の主要渋滞箇所・混雑度とピーク時旅行速度分布

【国道58号のピーク時旅行速度分布】

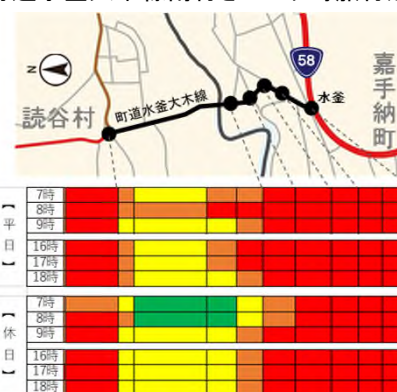
【嘉手納バイパス周辺の主要渋滞箇所・混雑度】

【下り】➡



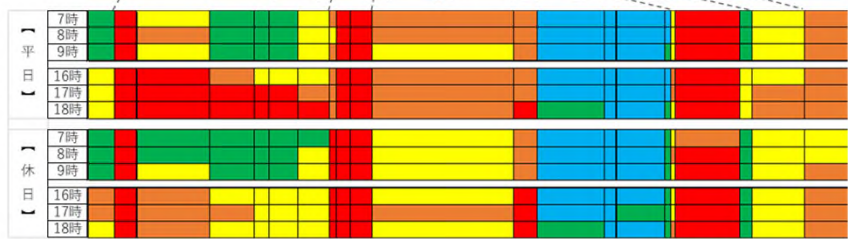
※主要渋滞箇所:
令和4年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会 (R4.8)
※混雑度: H27 道路交通センサス

【参考】町道水釜大木線南行きピーク時旅行速度分布



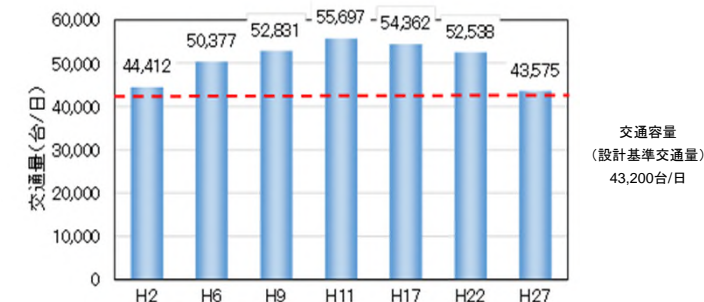
➡【南行き】

【上り】➡



旅行速度
0~20km/h 20~30km/h 30~40km/h 40~50km/h 50km/h以上
出典: ブローブデータより算出 集計期間: R3.4~R4.3

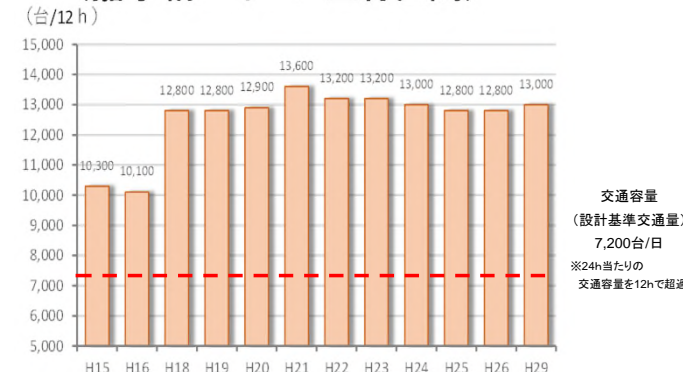
●(図7) 国道58号(嘉手納町兼久)における交通量の推移



出典: 各年道路交通センサス

設計基準交通量は、道路構造令より(第4種第1級道路)

●(図8) 町道水釜大木線における交通量の推移 (嘉手納バイパス並行区間)



出典: 各年交通量調査結果

設計基準交通量は、道路構造令より(第4種第3級道路)

2. 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

③リダンダンシー（代替路線）の確保

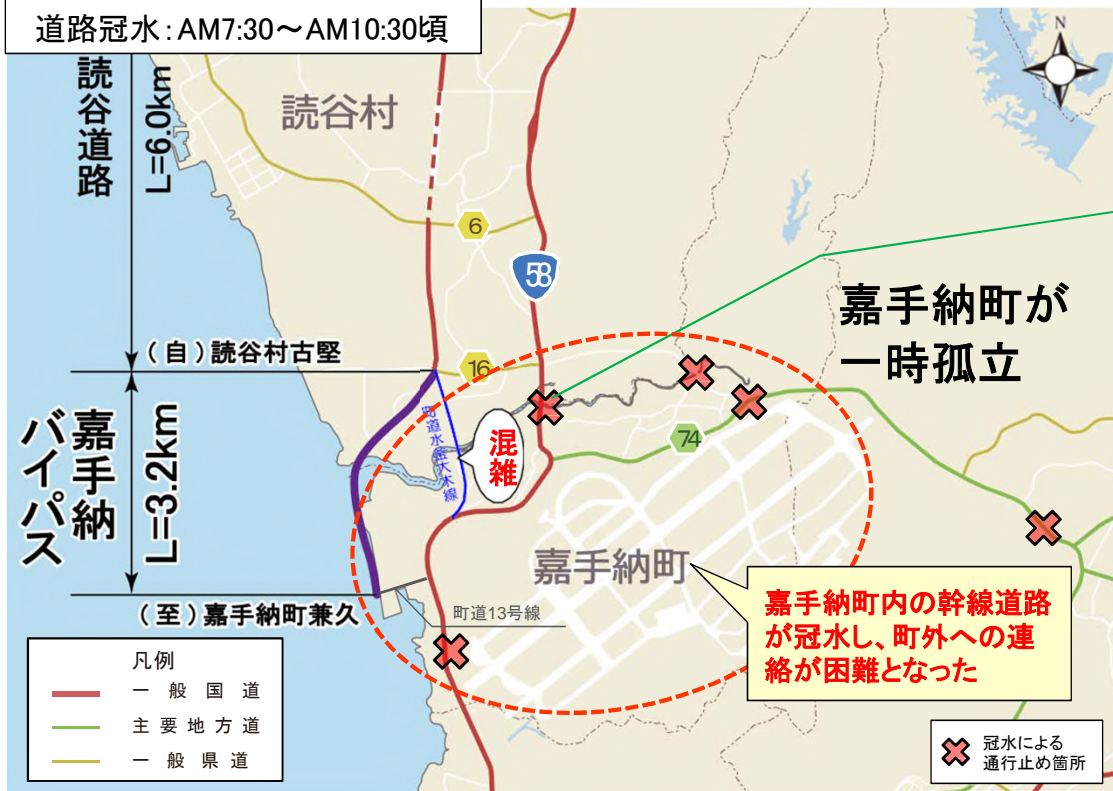
■平成26年7月9日、台風8号の影響で比謝川が氾濫し 嘉手納町付近の5箇所道路冠水が発生した。道路冠水が原因で通行止めとなり、嘉手納町は町外とのアクセスが不可能な状況となり孤立した。（図10）

■現在、嘉手納町内の幹線道路は、国道58号の1路線に依存している状況にある。今後、同様の災害が発生した場合、孤立化し、町民生活に支障をきたす恐れがあるため、災害時のリダンダンシー（代替路線）の確保が求められる。

●(図10)台風による道路冠水時の状況

【平成26年7月9日台風8号による道路冠水】

道路冠水：AM7:30～AM10:30頃



※国道58号は『第一次緊急輸送道路』に指定されている
（出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画 平成31年2月）

【国道58号 比謝橋交差点付近】



【地元自治体の声】

H26の台風8号のような、大規模な冠水は今後も発生すると想定しており、国道58号が冠水した時に迂回路として機能する嘉手納バイパスは必要と考えています。



読谷村職員
（R4.10ヒアリング）



ニライ消防本部職員
（R4.10 ヒアリング）

【地元消防関係者の声】

当消防管内は、南北方向の幹線道路が国道58号の1路線しかありません。嘉手納バイパスが整備された場合には、迂回などの通行手段になります。

2 ． 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

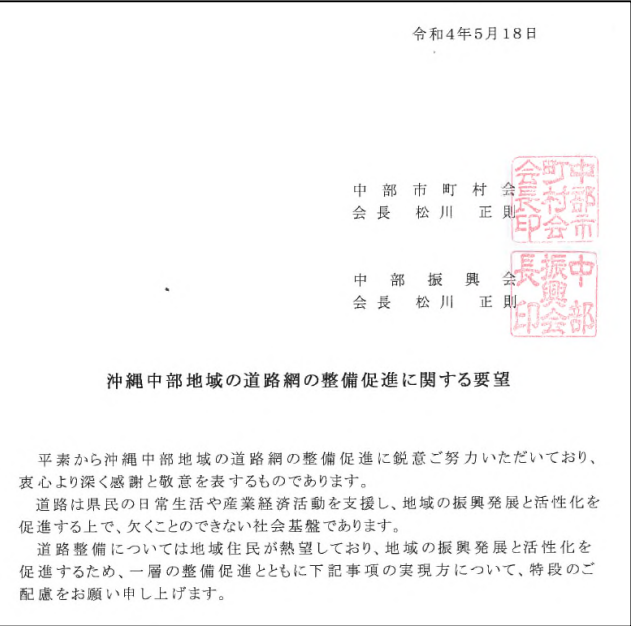
④地域の要望・活動

■嘉手納バイパスを含む沖縄西海岸道路の整備により、交通混雑の緩和、地域の活性化、地域振興プロジェクト並びに観光の支援等が期待されており、地元嘉手納町を含む沖縄県中部市町村会・沖縄県中部振興会から早期整備の要望を受けている。

■整備促進要望状況(令和2年以降)

年度	月	提出者
令和2年度	5月	沖縄県道路利用者会議 道路整備促進期成同盟会沖縄県地方連絡協議会 沖縄国道協会
		沖縄県中部市町村会 ・沖縄県中部振興会
	11月	沖縄県道路利用者会議 道路整備促進期成同盟会沖縄県地方連絡協議会 沖縄国道協会 沖縄県都市計画協会
		沖縄県中部市町村会 ・沖縄県中部振興会
令和3年度	5月	沖縄県道路利用者会議 道路整備促進期成同盟会沖縄県地方連絡協議会 沖縄国道協会
		沖縄県中部市町村会 ・沖縄県中部振興会
	11月	沖縄県中部市町村会 ・沖縄県中部振興会
令和4年度	5月	沖縄県道路利用者会議 道路整備促進期成同盟会沖縄県地方連絡協議会 沖縄国道協会
		沖縄県中部市町村会 ・沖縄県中部振興会

●(図11)要望書の一例(令和4年5月)



一、沖縄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り、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、読谷道路や浦添北道路Ⅱ期線など沖縄西海岸道路の建設整備を推進するとともに、浦添北道路に接続する宜野湾地区についても、早期事業化に向けて計画段階評価を推進していただきたい。また、那覇市から中部方面への抜本的な交通渋滞解消に向けて沖縄西海岸道路(浦添南道路)についても、調査・検討へ着手していただきたい。

出典:沖縄中部地域の道路網の整備促進に関する要請書
(中部市町村会・中部振興会、R4年5月)

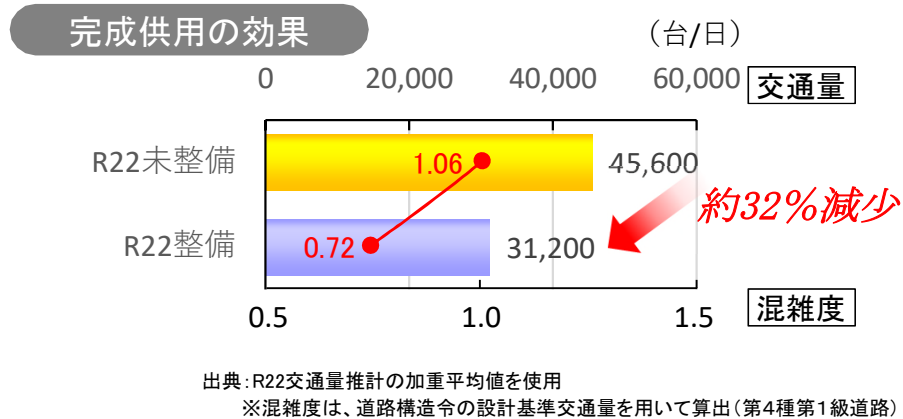
2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

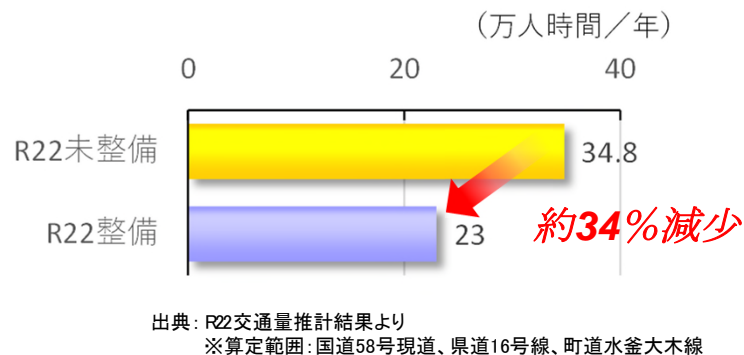
①円滑なモビリティの確保

- 嘉手納バイパスの整備によって、交通の分散が図られ、並行路線である国道58号の交通量が約32%減少。(図12)
- 嘉手納バイパスの整備により、混雑が緩和し、並行道路である国道58号、町道水釜大木線等の損失時間が約34%減少。(図13)
- また、混雑緩和により、並行道路である国道58号を利用する既存バスルート(計196便/日・平日)の定時性確保が期待される。

●(図12)国道58号の交通量の変化



●(図13)国道58号等の損失時間の変化



●(図14)嘉手納バイパス周辺の交通状況



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

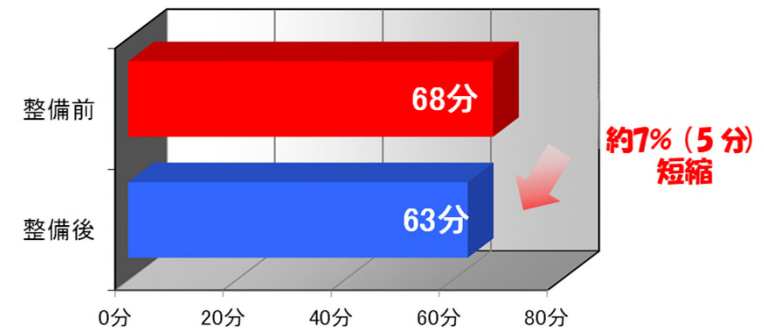
②地域活性化

- 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那覇空港～残波岬、座喜味城址付近間の所要時間が約7%（5分）短縮するなど、読谷村や北谷町の観光施設間の移動がしやすくなり、周遊性が向上するため更なる観光客数の増加が期待される。（図15, 図16）
- 嘉手納バイパスが海沿いの高架橋で整備された場合、観光バスの運行ルートとしての活用も想定されるなど、新たな観光スポットとして地域活性化に寄与することが期待される。

●（図15）周辺観光施設



●（図16）所要時間の変化（那覇空港～残波岬）



出典：H27センサス調査結果(平日混雑時旅行速度(上下平均)より算出)

※読谷道路・嘉手納BPIは設計速度60km/hを適用

※市道は沖縄県一般道路計25.9km/hを適用

【地元自治体の声】

嘉手納バイパスの整備により、那覇方面から嘉手納バイパス、読谷道路などを経由することで残波岬方面へのアクセスが改善することから、今後より一層、読谷村へ観光客を引き込みたいと考えています。

嘉手納バイパス整備イメージ



出典：南部国道事務所作成



読谷村職員
(R4.10ヒアリング)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

③安全で安心できる暮らしの確保

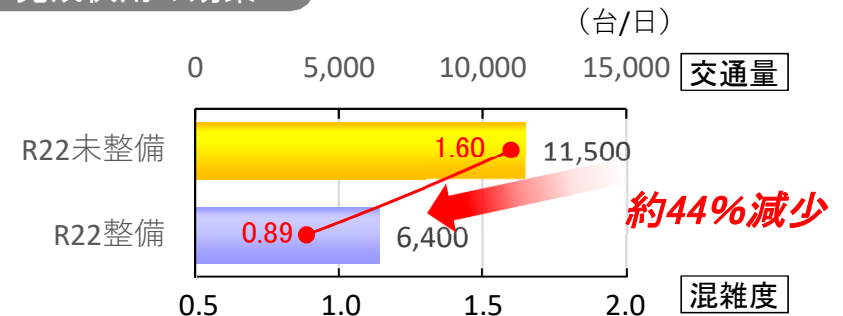
- 嘉手納バイパスが整備されることで、地域の重要な生活道路であり通学路となっている町道水釜大木線に国道58号の渋滞を避けて流入する通過交通を含む交通量が約44%削減される見込みであり、混雑の緩和、交通安全性の向上が期待される。(図18)
- 救急搬送時に嘉手納バイパスを通行することによる患者への負担軽減、冠水等で国道58号が通行止めとなった場合など災害時におけるリダンダンシー（代替路線）の確保が図られ、安心して生活できる環境整備に寄与する。

●(図17)生活道路における現況の交通状況



●(図18)町道水釜大木線の交通量の変化

完成供用の効果



出典：R22交通量推計値より

※混雑度は、道路構造令の設計基準交通量を用いて算出(第4種第3級道路)

【地元消防関係者の声】

嘉手納町の町道水釜大木線は、朝の通勤時間帯と夕方の帰宅時間帯で渋滞が著しい状況です。片側一車線で道幅も狭いため、緊急走行時にはかなり注意を払っています。

当消防管内は、南北方向の幹線道路が国道58号の1路線しかありません。嘉手納バイパスが整備された場合には、迂回などの通行手段になります。



ニライ消防本部職員
(R4.10 ヒアリング)

2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

④交通事故の減少

■嘉手納バイパスの現道区間である国道58号では、死傷事故率が約66件/億台キロとなっており、特に交通渋滞に起因すると想定される追突事故の割合が約5割と高い状況となっている。（図19）

■嘉手納バイパスの整備により旅行速度が向上し交通事故の減少が期待される。

●(図19)死傷事故率と事故類型別割合

国道58号

※兼久～大湾

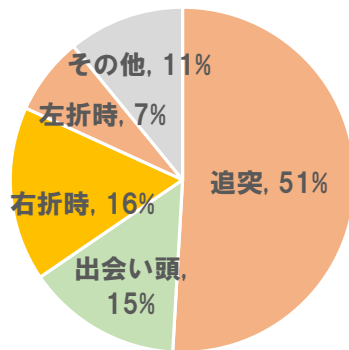
死傷事故率

約66件/億台キロ

死傷事故件数：
55件/4年

資料：交通事故総合データベース
一般国道で発生した事故を対象に算出（H29-R2）

【事故の内訳】



沖縄県全体

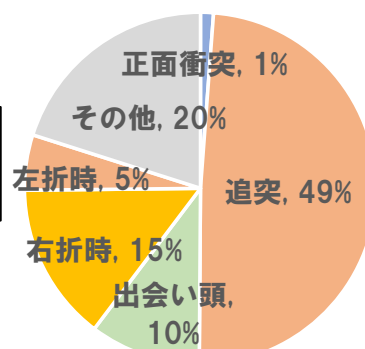
死傷事故率

約60件/億台キロ

死傷事故件数：
4,368件/4年

資料：交通事故総合データベース
一般国道で発生した事故を対象に算出（H29-R2）

【事故の内訳】



●(図20)国道58号(現道区間)の死傷発生箇所



2. 事業の必要性等に関する視点

2) 事業の投資効果

●その他の投資効果

その他社会が受ける便益等

項目		その他の投資効果
物流効率化の支援	重要港湾へのアクセス向上	◇那覇港新港ふ頭～JAおきなわ読谷集選果場までの所要時間短縮が期待 ・現況(国道58号):50分 ・将来(完成供用):45分【5分短縮】
国土・地域ネットワークの構築	中心都市へのアクセス向上	◇読谷村役場から沖縄県庁までの所要時間短縮が期待 ・現況(国道58号):57分 ・将来(完成供用):52分【5分短縮】
災害への備え	緊急輸送道路の指定	◇第1次緊急輸送道路に指定
地域環境の保全※1)	CO ₂ 排出量の削減	◇CO ₂ 排出量 ・約2.7千t-CO ₂ /年削減※1) ・1417.2千t-CO ₂ /年→1414.5千t-CO ₂ /年
生活環境の改善・保全	NO ₂ 排出量の削減	◇NO ₂ 排出量 ・9.5t-NO ₂ /年削減※1)※2) ・18.2t-NO ₂ /年→8.7t-NO ₂ /年)
	SPM排出量の削減	◇SPM排出量 ・0.55t-SPM/年削減※1)※2) ・1.02t-SPM/年→0.48t-SPM/年

※1) R22未整備時、R22整備時の数値の差

※2) 国道58号現道、県道16号線、町道水釜大木線を対象として算出

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1/2

■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、嘉手納バイパスの整備の有無それぞれについて推計し、「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

	前回評価時(H29年度)	今回評価時(R4年度)
基準年次	平成26年度	令和4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17年度 道路交通センサス	平成27年度 道路交通センサス
交通量の 推計時点	平成42年度	令和22年度
計画交通量	22,800台/日	21,300台/日
事業費	約286億円	約286億円
総便益(B)	約458億円	約534億円
総費用(C)	約234億円	約290億円
費用便益比 (B/C)	2.0	1.8

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2/2

費用便益分析

項目	前回評価時(H29年度)	今回評価時(R4年度)	
	事業全体	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額)※1)	234億円	290億円	218億円
事業費(億円)	221億円	274億円	202億円
維持管理費(億円)	13億円	16億円	16億円
便益額(B)(現在価値換算額)※1)	458億円	534億円	534億円
走行時間短縮便益(億円)	393億円	468億円	468億円
走行経費減少便益(億円)	39億円	48億円	48億円
交通事故減少便益(億円)	26億円	18億円	18億円
費用便益比(B/C)	2.0	1.8	2.5

費用便益比の算出条件

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

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
検討年次: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年公表値)
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ベースR22OD表)により推計した交通量を用いて算出
費用およ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割引率:4%)

※1)費用および便益の金額は、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)便益・費用の合計は表示桁数の関係で一致していない

3. 事業の進捗状況の見込みの視点

■事業の進捗状況

令和4年度事業内容

- ・事業中区間の調査設計を推進する。

進捗の状況

- ・令和3年度末までの用地進捗率は90%、事業進捗率は13%となっている。

事業進捗上の課題

- ・地元との調整に時間を要しているものの、事業の必要性等についてコミュニケーションを重ね、課題の共通認識を持ち、関係機関と調整を始めたところである。

■今後の事業スケジュール等

- ・早期開通に向けて、鋭意事業進捗を図る。

■事業の経緯

年次	事業実施項目
昭和62年度	事業化(L=3.2km)
平成6年度	用地着手
平成14年度	工事着手

■事業の進捗率

事業費	286億円
事業進捗率	約13%
用地進捗率	約90%

令和4年3月時点

■事業進捗状況



4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

コスト縮減

嘉手納バイパスは、交通混雑の緩和や交通事故抑制、観光支援並びに周辺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選定された合理的な計画であり、周辺の環境や景観の保全を保っている。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら引き続き事業を推進。

代替案立案等

嘉手納バイパスは、沖縄西海岸道路の一部であり、嘉手納町、読谷村における国道58号の混雑緩和、地域の産業、観光及び地域振興プロジェクト支援を目的とした道路で、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、現計画が最も優位である。

5. 対応方針（原案）

1. 事業の必要性

- 嘉手納町やその周辺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**
- 嘉手納バイパスと並行する国道58号や町道水釜大木線に交通が集中し混雑している。⇒ **交通渋滞の緩和**
- 国道58号が災害等で通行止めとなった場合、リダンダンシー（代替路線）が十分確保できない。⇒ **リダンダンシー（代替路線）の確保**
- 嘉手納バイパスの整備により、渋滞の緩和、地域の活性化等が期待されており、中部市町村等から早期整備の要望を受けている。⇒ **地域の要望・活動**

2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保 [P.8]
 - ⇒ **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32%減少**【45,600台/日→31,200台/日】
 - ⇒ **国道58号、町道水釜大木線、県道16号線の損失時間が約34%削減**【34.8万人時間/年→23.0万人時間/年】
- 地域活性化 [P.9]
 - ⇒ **那覇空港～残波岬までの所要時間が約7%短縮**【68分→63分】
- 安全で安心できる暮らしの確保 [P.10]
 - ⇒ **町道水釜大木線の交通量が約44%減少**【11,500台/日→6,400台/日】
- 地球環境の保全 [P.12]
 - ⇒ **CO2排出量の削減 約2.7千t-CO2/年削減**【1,417.2千t-CO2/年→1,414.5千t-CO2/年】
- ◎費用便益比(B/C) = 1.8 (事業全体)、2.5 (残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 用地進捗率: 約90%、事業進捗率: 約13%。
- 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**」