

資料4-⑤

令和5年度第1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329号 西原バイパス

沖縄総合事務局開発建設部

# 一般国道329号 西原バイパス 再評価資料

2023年 12月 18日  
沖縄総合事務局開発建設部

# 目次

1. 事業の目的と概要	1
2. 事業の必要性に関する視点	3
1) 事業を巡る社会情勢等の変化	3
① 交通状況の変化	3
② 交通事故の発生状況	4
③ 商業施設、観光施設の立地	5
④ 周辺地価の推移	6
2) 事業の投資効果	7
● 費用対効果(B/C)の結果	7
● 円滑なモビリティの確保	9
● 安全で安心できるくらしの確保	10
● 地域活性化の支援	12
● その他の投資効果	13
3. 事業の進捗の見込みの視点	14
4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	15
5. 対応方針（原案）	16

# 1. 事業の目的と概要

## 事業目的

- ①交通の円滑化
- ②災害時に強い道路ネットワークの確保
- ③産業振興の支援、周遊観光の支援

## 計画概要

事業区間	(自) 中城村津覇 (なかぐすくそん つは) (至) 西原町小那覇 (にしはらちょうおなは)
延長	3.6km
道路規格	第4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)	33,200台/日
事業費	140億円

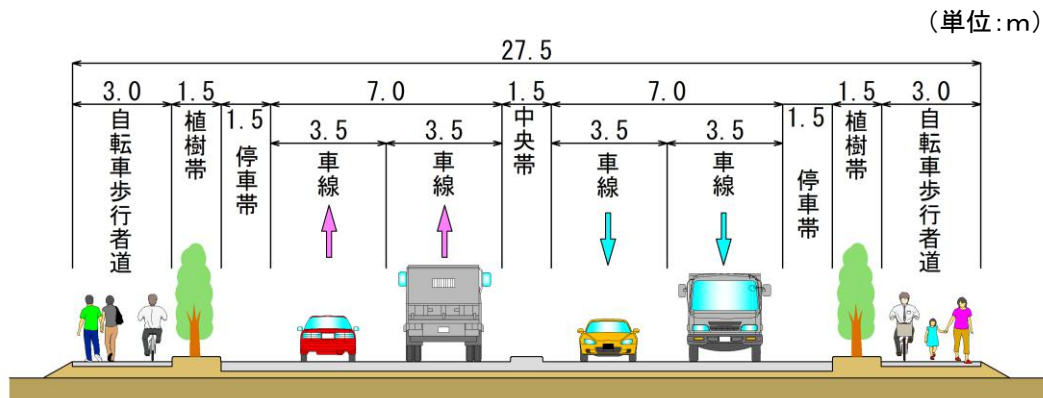
## 事業の経緯

年次	事業実施項目
令和2年度	都市計画決定
令和3年度	事業開始

## 位置図



## 標準断面図

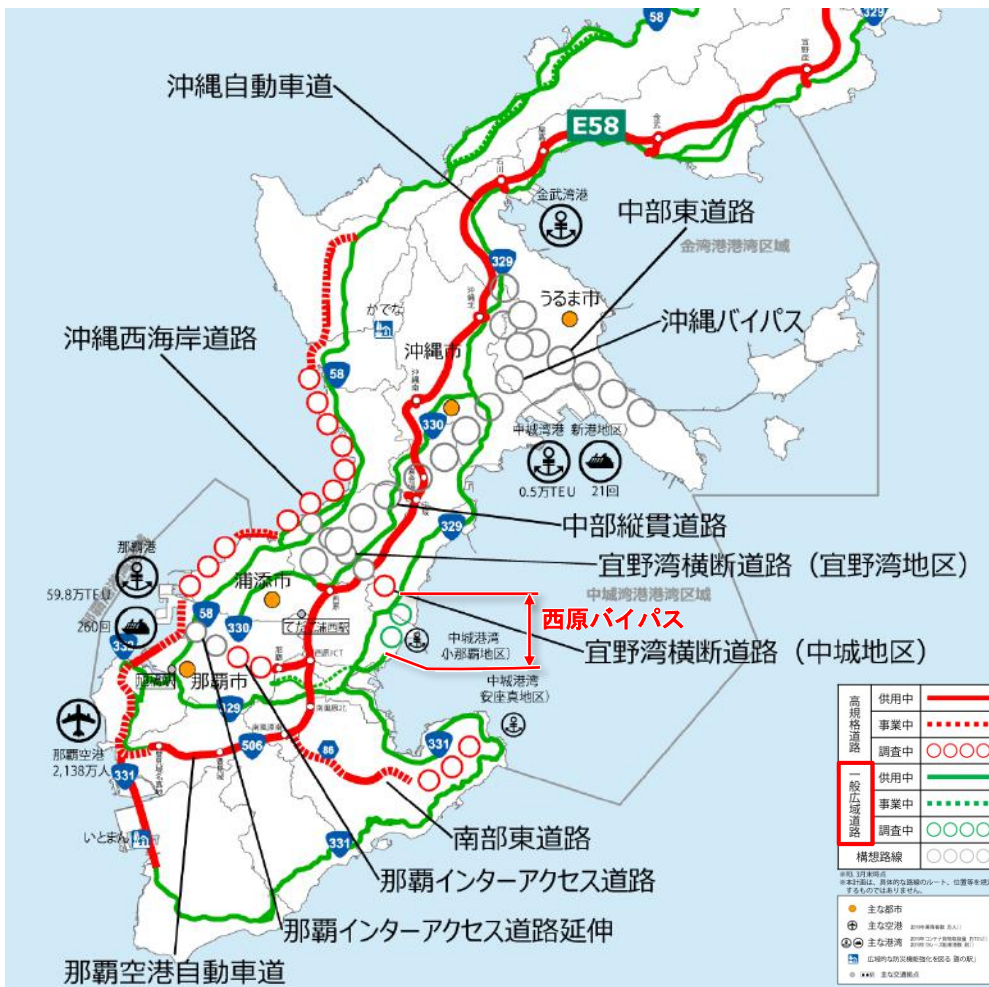


# 1. 事業の目的と概要

■一般国道329号西原バイパスは、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられている。(図1)

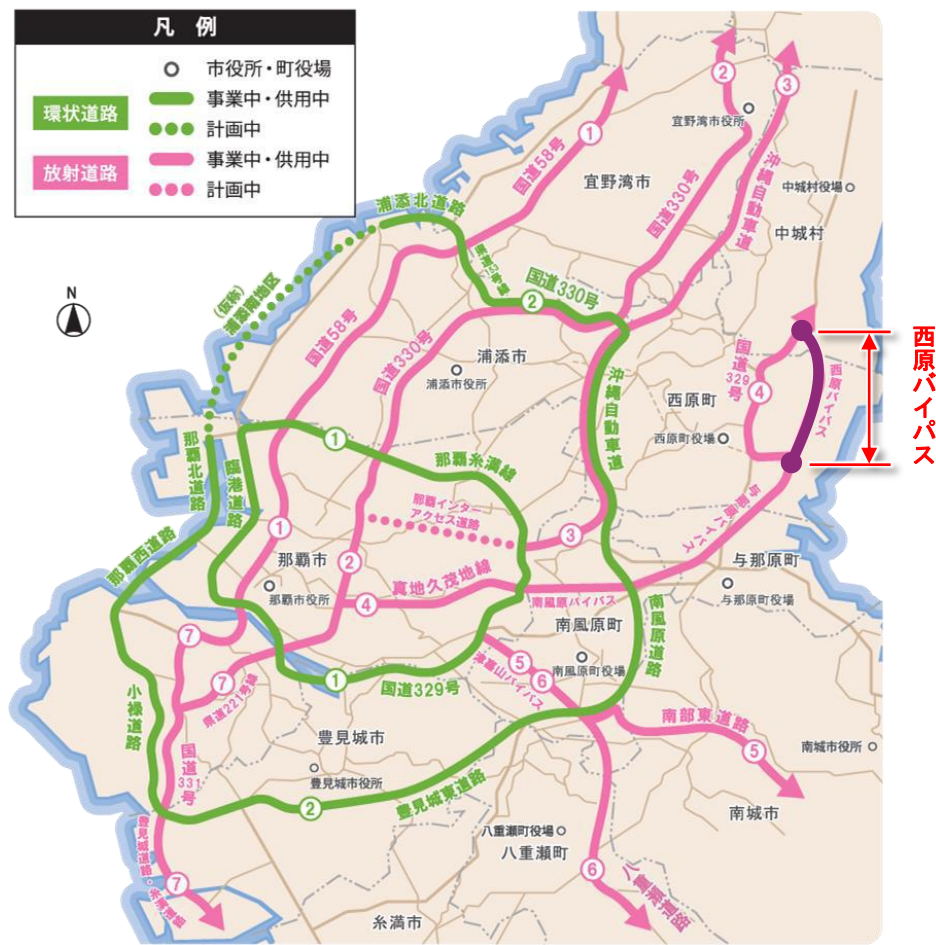
■那覇都市圏は、2環状7放射道路の整備を行うことにより、交通経路の分散化による慢性的な那覇都市圏の混雑時旅行速度の向上を図ることを目的に整備を推進しており、国道329号西原バイパスは7放射道路の一部を形成する。(図2)

●(図1) 沖縄ブロック広域道路ネットワーク計画図(案)



出典: 沖縄ブロック新広域道路交通計画より一部抜粋、作成

●(図2) 那覇都市圏の2環状7放射道路



出典: 南部国道事務所事業概要2023

# 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交通状況の変化

- 西原バイパスに並行する国道329号では、西原町の小那覇交差点、内間交差点付近で速度低下が発生しており、両交差点を先頭に慢性的な渋滞が発生。(図3,4,5)
- 国道329号の当該区間の交通量は年々増加しており、混雑度は1.0を超過している。(図6)

● (図3) 時間帯別速度図



● (図4,5) 小那覇・内間交差点の状況

内間交差点付近



令和5年9月撮影

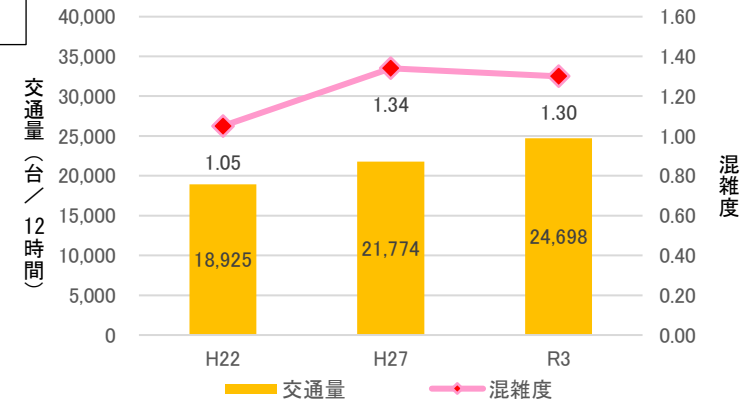
小那覇交差点付近



令和5年10月撮影

● (図6) 西原バイパス沿線の交通量・混雑度の変化

(断面①: 内間交差点・小那覇交差点間)



出典: 全国道路・街路交通情勢調査 昼間12時間交通量(7時から19時)

出典: プロパデータ(令和4年4月~令和5年3月)

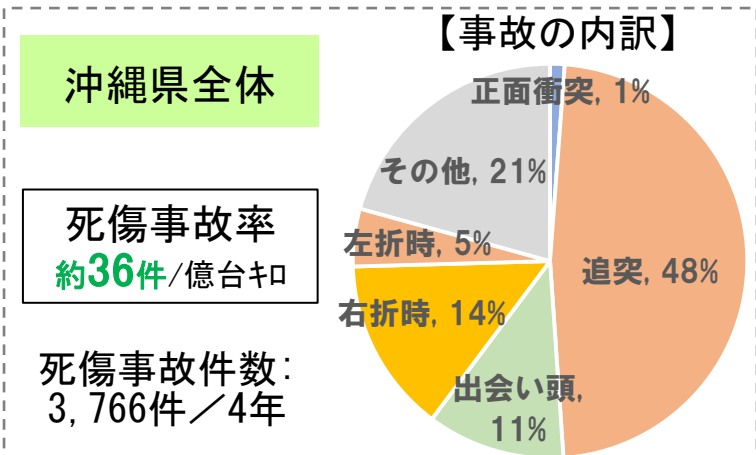
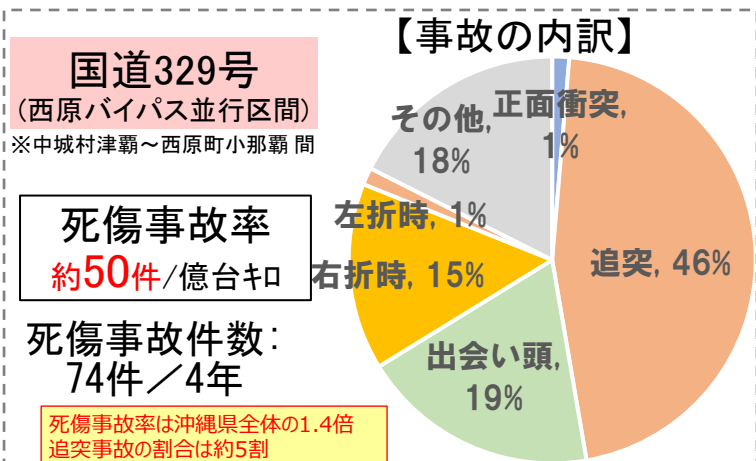
# 2. 事業の必要性に関する視点

## 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

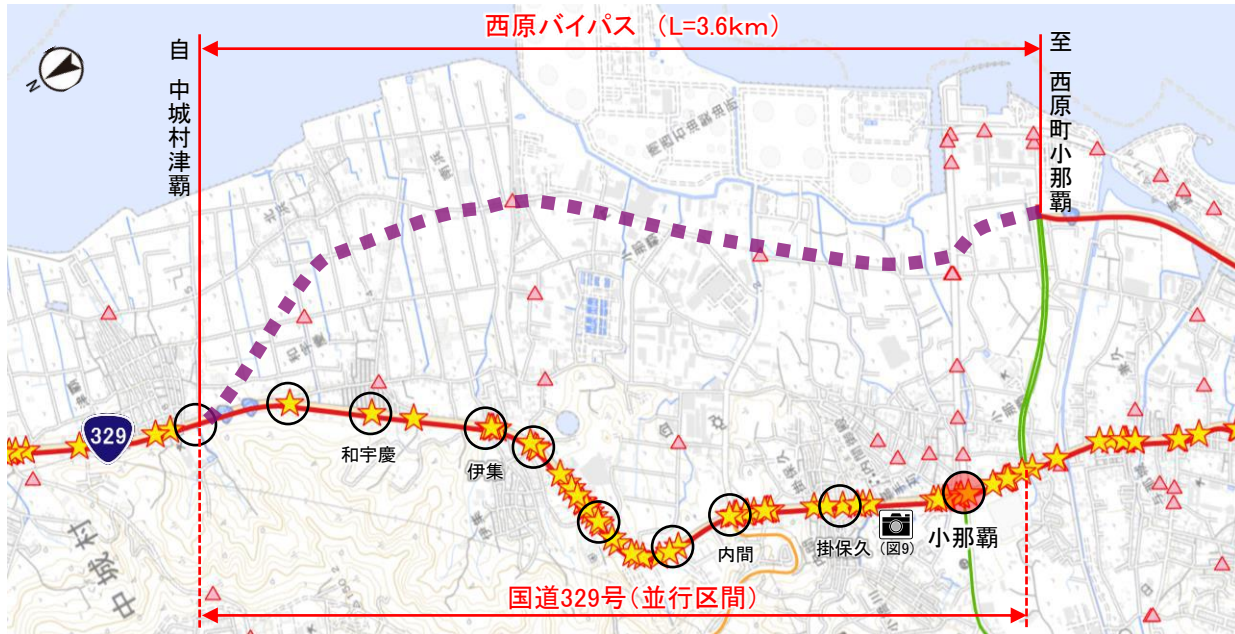
## ②交通事故の発生状況

- 西原バイパスの並行区間である国道329号では、死傷事故率が約50件/億台キロと沖縄県全体の約1.4倍となっている。追突事故の割合が約5割と高く、交通渋滞に起因すると想定されるほか、狭小幅員(18m)を4車線運用しており右折レーンや中央分離帯がないこと、生活交通の沿線出入りも見られることから、右折時や出会い頭の事故も多いと考えられる。(図7,9)
- 死傷事故率は沖縄県全体平均の約36件/億台キロよりも高い数値を示しており、死傷事故の発生率が高い区間となっている。西原バイパスの開通により、交通安全への寄与が期待される。(図7,8)

●(図7)死傷事故率と事故類型別割合



●(図8)西原バイパス区間及び周辺道路の事故発生箇所



●(図9)国道329号現道の状況



- 主要渋滞箇所
- 信号交差点
- ★ 死傷事故発生箇所(一般国道)
- ▲ 死傷事故発生箇所(生活道路)

地図の出典 : 国土地理院地図・DRMリンクより作成  
 事故データ出典 : 交通事故・生活道路統合データ(H30~R3)  
 ※死傷事故率・事故類型割合は一般国道で発生した事故を対象に算出

# 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商業施設、観光施設の立地

- 東海岸地域には、世界遺産である中城城跡・斎場御嶽等の観光資源が点在。(図10)
- 「沖縄県東海岸サンライズベルト構想」(令和3年3月策定)では、国道329号の西原・与那原・南風原バイパスについて、東海岸地域一帯に連なる新たな基軸として整備に向けた取組を推進すると示されている。
- 令和4年8月には「沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画」が策定され、与那原町マリンタウン地区では、大型MICE施設や付随する宿泊施設、商業施設の建設が予定されている。(図11)
- 西原バイパスの整備により東海岸地域の南北のアクセス性が強化され、周遊観光の活性化など、東海岸地域の活性化に寄与することが期待される。

### ●(図10)東海岸地域の観光施設等の立地状況



### ●沖縄県東海岸サンライズベルト構想(R3.3)

国道329号バイパス(西原・与那原・南風原バイパス)について、本島南北軸であるとともに、東海岸の物流道路としての役割を担う、東海岸地域一帯に連なる新たな基軸として位置づけ、その整備に向けた取組を推進するとしている。

### ●(図11)沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画(R4.8)

沖縄県では、「マリンタウンMICEエリアの形成を核とした戦略的なMICEの振興」を重要施策として掲げ、国際的なMICE開催地としてのブランド構築及び関連産業の成長発展を目指した取り組みを推進している。



出典: 沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画(令和4年)



# 2. 事業の必要性に関する視点

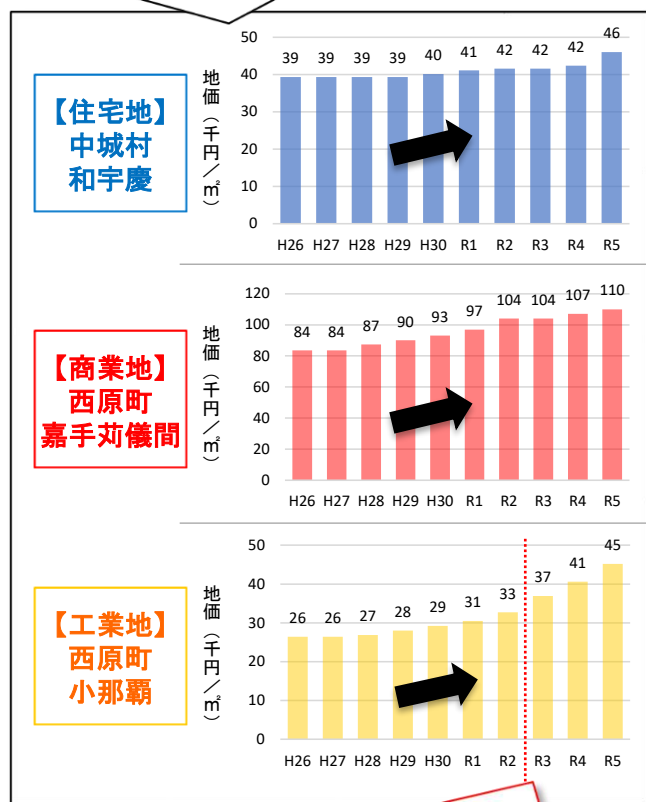
## 1) 事業を巡る社会情勢等の変化

## ④ 周辺地価の推移

- 西原バイパス沿線の地価は住宅・商業・工業の各用途ともに、近年上昇傾向にあり、今後も商工業の活性化や住宅需要の増加が引き続き見込まれる。(図12)
- 西原バイパスがアクセス道路の役割を担う小那覇工業団地付近の工業地の地点は、西原バイパスが事業化された令和3年頃からの上昇幅が大きい。

● (図12) 周辺地価の推移状況

西原バイパス沿線の地価は、各用途ともに上昇傾向で推移



小那覇工業団地内の地点で、西原バイパス事業化(R3)以降の上昇幅が大きい



## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果

### ●費用対効果（B/C）の結果

#### ■総便益(B)

道路事業に関わる便益は、令和22年度の交通量を西原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(西原バイパス)

	新規事業化時(R2年度)	今回評価時(R5年度)
基準年次	令和2年度	令和5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22年度 全国道路・街路交通情勢調査	平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
交通量の推計時点	令和12年度	令和22年度
計画交通量	37,200台/日	33,200台/日
事業費	140億円	140億円
総便益(B)	681億円	760億円
総費用(C)	117億円	132億円
費用便益比 (B/C)	5.8	5.8

# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の投資効果

## ●費用対効果（B/C）の結果

### 費用便益分析

項目	新規事業採択時(R2年度)	今回評価	
	事業全体	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額) <sup>※1)</sup>	117億円 <sup>※2)</sup>	132億円 <sup>※2)</sup>	126億円 <sup>※2)</sup>
事業費(億円)	98億円	110億円	104億円
維持管理費(億円)	19億円	21億円	21億円
便益額(B)(現在価値換算額) <sup>※1)</sup>	681億円 <sup>※2)</sup>	760億円 <sup>※2)</sup>	760億円 <sup>※2)</sup>
走行時間短縮便益(億円)	586億円	669億円	669億円
走行経費減少便益(億円)	72億円	66億円	66億円
交通事故減少便益(億円)	24億円	25億円	25億円
費用便益比(B/C)	5.8	5.8	6.0

### 費用便益比の算出条件

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

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5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(R5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5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(R5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

# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の投資効果

## ●円滑なモビリティの確保 [交通混雑の緩和]

### その他期待されるストック効果等

- 西原バイパスの整備により、国道329号現道からバイパスへの交通転換が図られ、小那覇交差点や内間交差点における交通混雑の緩和が見込まれる。(図13,14,15,16)
- 加えて、並行する国道329号の渋滞損失時間は約9割減少する。(図17)

### ●(図13)西原町の主要渋滞箇所



### ●(図14,15)周辺路線の渋滞状況

#### 内間交差点付近

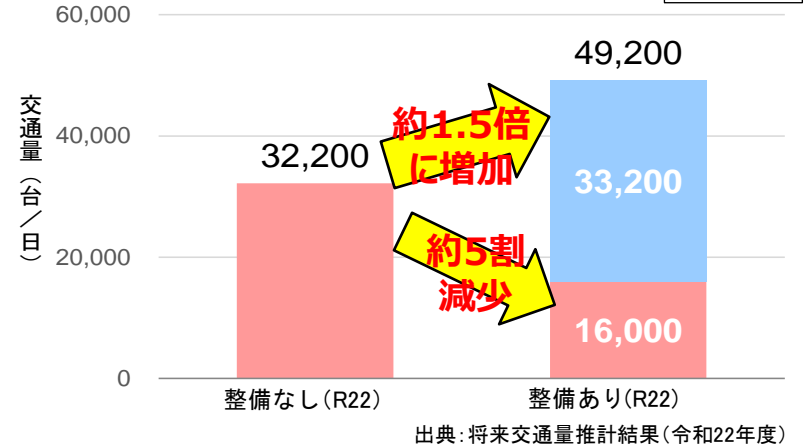


#### 小那覇交差点付近



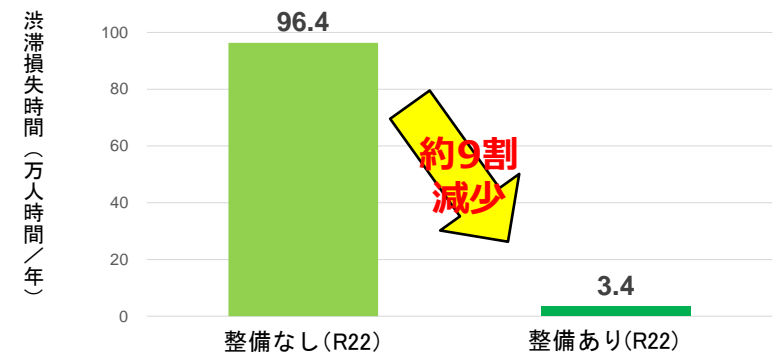
### ●(図16)国道329号の交通量の変化

【断面① 西原バイパス・国道329号並行区間】



### ●(図17)国道329号現道(※)の渋滞損失時間の変化

※西原バイパスに並行する中城町津覇～西原町小那覇の区間を対象として算出



# 2. 事業の必要性に関する視点

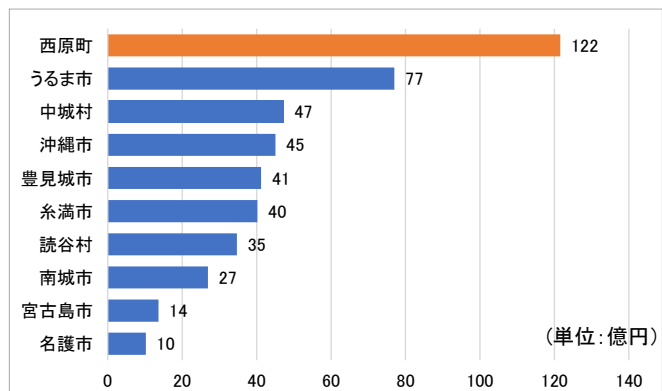
## 2) 事業の投資効果

●安全で安心できるくらしの確保 [生活道路の安全性向上]

### その他期待されるストック効果等

- 西原バイパス沿線には県内有数の規模の小那覇工業団地があり、西原町は金属製品の製造品出荷額等が県内1位。(図18)沿岸部には燃料油やガソリン等の石油製品の貯蔵施設が立地し、県内で最も需要の多い那覇都市圏の需要を担う。
- 重要港湾の中城湾港や那覇港との間での製品や原材料輸送のための物流交通が国道329号を通行。
- 中城湾港方面の国道329号と工業団地間のアクセスに際して、生活道路を抜け道として利用する車両も発生。(図19)
- アクセス道路となる西原バイパスの整備により生活道路に入り込んでいた車両が整流化し、安全性向上が期待。(図20)

●(図18)金属製品製造業の年間製造品出荷額等



出典: 沖縄県工業統計調査結果(令和元年実績) ※沖縄県上位10市町村を抜粋

●(図20)沿線位置図・生活道路への流入状況



●(図19)大型車の生活道路への流入(中城村内の村道)



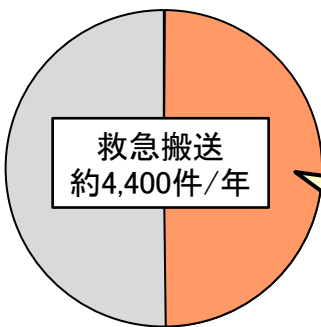
## 2. 事業の必要性に関する視点

### 2) 事業の投資効果 ●安全で安心できるくらしの確保 [災害時に強い道路ネットワークの確保]

#### その他期待されるストック効果等

- 西原町・与那原町・南風原町地域からの救急搬送は年間約4,400件で、そのうちの約半数の搬送先は国道329号沿道の第二次救急医療施設となっている。(図21)
- 小那覇交差点付近では、大雨時に近隣河川が溢れ、国道329号を跨ぐ広範囲が冠水し、通行止めが発生。(図22)  
道路冠水時は内陸部への大幅な迂回が必要となり、医療機関への救急搬送に時間を要する。(図23)
- 西原バイパスの整備により、与那原バイパスと合わせたバイパス機能を確保し、国道329号現道で通行止めや渋滞が発生した場合でも、西原町・与那原町・南風原町地域から第二次救急医療施設へのアクセスを確保。(図23)

- (図21)国道329号沿道の第二次救急医療施設への救急搬送



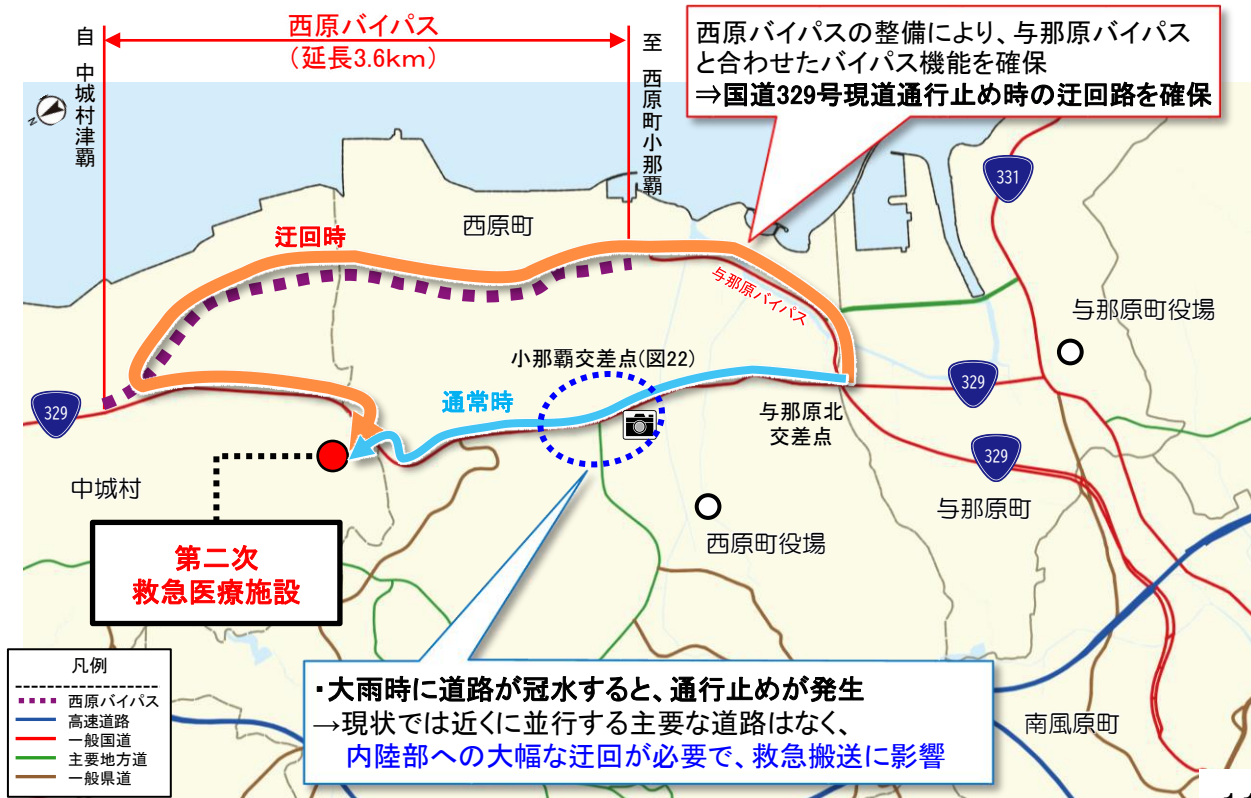
西原町・与那原町・南風原町からの搬送の約半数が、国道329号沿道の第二次救急医療施設へ

- (図22)大雨時の冠水状況(小那覇交差点付近)



平成25年5月23日撮影

- (図23)第二次救急医療施設と現道通行止め時の迂回路



# 2. 事業の必要性に関する視点

## 2) 事業の投資効果

## ●地域活性化 [産業振興・周遊観光の支援]

### その他期待されるストック効果等

- 西原バイパスは現在整備中の与那原バイパス・南風原バイパスと合わせて那覇市内～東海岸地域間の主要なアクセス道路となる。(図24)
- 西原バイパス沿線には県内有数の工業団地である小那覇工業団地に加えて燃料油やガソリン等の石油製品の大規模な貯蔵施設(油槽所)が立地し、県内で最も需要の多い那覇都市圏の需要を担う。(図25)
- 西原バイパスの整備により、那覇市内との間のアクセス性が良好になり、連携が強化されることで地域活性化等を支援。

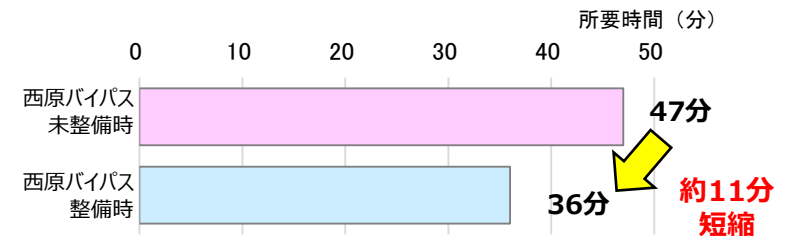
●(図24)西原町(小那覇工業団地)～那覇市内(沖縄県庁)のアクセス



●(図25)石油貯蔵施設付近の航空写真



●(図26)所要時間の短縮 那覇市内(県庁)～小那覇工業団地



出典:プローブデータ(令和4年度)の混雑時旅行速度より算出(上下平均)。  
整備時の西原・与那原・南風原バイパスの旅行速度は、道路条件の類似する区間のプローブデータ(令和4年度)の混雑時旅行速度を使用

## 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		効果
東海岸地域へのアクセス性の向上	観光の活性化	◇那覇市街地から東海岸地域への交通円滑化により、東海岸地域の産業振興・観光拠点開発を支援
地球環境の保全	CO <sub>2</sub> 排出量の減少	◇CO <sub>2</sub> 排出量 ・5.1千t-CO <sub>2</sub> /年減少(沖縄県全体) <sup>※1)</sup> ・1439.5千t-CO <sub>2</sub> /年 → 1434.4千t-CO <sub>2</sub> /年
生活環境の保全・改善	NO <sub>x</sub> 排出量の削減	◇NO <sub>x</sub> 排出量 ・13.0t-NO <sub>x</sub> /年削減 <sup>※1)2)</sup> ・23.6t/年 → 10.5t/年
	SPM排出量の削減	◇SPM排出量 ・0.75t-SPM/年削減 <sup>※1)2)</sup> ・1.33t/年 → 0.58t/年

※1) R22未整備時、R22整備時の数値の差

※2) 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329号、県道那覇北中城線のリンクを対象として算出



# 3 . 事業の進捗の見込みの視点

- 西原バイパスは、令和2年度に都市計画決定、令和3年度に事業開始。
- 令和3年度に現地測量、令和3・4年度に道路予備設計において、中城村及び西原町との取り付け道路の調整を実施。
- 令和5年度に用地幅杭の設置が完了予定、用地測量に着手済である。
- 西原バイパスの開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。

## ■ 事業の経緯

年次	事業実施項目
令和2年度	都市計画決定
令和3年度	事業開始

## ■ 事業の進捗率

事業費	約140億円
事業進捗率	約1%
用地進捗率	0%

令和5年3月末時点

## ■ 位置図



## 4 . コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

西原バイパスの計画は、国道329号西原地区の交通の円滑化、災害時に強い道路ネットワークの確保、産業振興の支援、周遊観光の支援等を目的に、周辺の土地利用状況やまちづくりとの整合を勘案し選定された合理的な計画である。



今後も、技術の進展に伴う新技術・新工法(情報化施工等)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していきます。

# 5. 対応方針（原案）

## 1. 事業の必要性

- 沖縄ブロック新広域道路交通計画において、広域交通の拠点となる都市や、空港・港湾を高規格道路等と効率的かつ効果的に連絡する「一般広域道路」として位置付けられており、那覇都市圏の2環状7放射道路の一部を形成する。[P.2] ⇒ **道路ネットワークの形成**
- 国道329号現道の交通量は年々増加しており、混雑度は1.0を超過している。[P.3] ⇒ **交通渋滞の緩和**
- 国道329号現道の死傷事故率は約50件/億台キロで、沖縄県全体平均の約36件/億台キロの1.4倍。[P.4] ⇒ **交通安全確保**
- 令和3年に「沖縄県東海岸サンライズベルト構想」、令和4年に「沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画」が策定されるなど、東海岸地域の開発が進んでいる。[P.5] ⇒ **地域の活性化支援**
- 西原バイパスの沿線の地価は上昇傾向にあり、商工業・住宅需要の増加が見込まれる。[P.6]

## 2. 事業の投資効果

- 費用便益(B/C) [P.7,8]  
⇒ **5. 8(事業全体)、6. 0(残事業)**
- 円滑なモビリティの確保 [P.9]  
⇒ 国道329号現道(中城村津覇～西原町小那覇)の年間渋滞損失時間が**約9割減少**。【96.4万人時間/年→3.4万人時間/年】
- 安全で安心できる暮らしの確保 [P.10,11]  
⇒ 小那覇工業団地へのアクセス道路が限られていることから**生活道路に入り込んでいた車両が整流化**。  
⇒ 国道329号現道の渋滞時や、小那覇交差点の通行止め発生時の**救急搬送の代替迂回路を確保**。
- 地域活性化 [P.12]  
⇒ 那覇市街～小那覇工業団地間の所要時間が**約2割短縮**。【47分→36分】

## 3. 事業の進捗と見込み

- 事業進捗率は約1%、用地進捗率は0%。(令和5年3月末時点)
- 令和5年度に用地幅杭の設置が完了予定、用地測量に着手済。
- 西原バイパスの開通に向けて、鋭意事業の進捗を図る。



○対応方針(原案): **「事業継続」**