

資料 4-⑥

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

【事後評価事業】

○一般国道329号 金武バイパス

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道329号 金武バイパス 事後評価資料

令和5年 12月18日
沖縄総合事務局開発建設部

目 次

1. 事業概要 1

- 1) 事業概要 1
- 2) 上位計画 2

2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化 3

3. 事業の効果の発現状況 4

- 1) 交通安全の確保 4
- 2) 地域交流の促進 5
- 3) 幹線道路としての機能向上 6
- 4) その他の投資効果 8

4. 社会経済情勢の変化 9

5. 今後の事後評価の必要性等 11

1. 事業概要

①事業概要

事業目的

- ①交通安全の確保
 - ②地域交流の促進
 - ③幹線道路としての機能向上

位置圖



平成3年度	事業化
平成6年度	用地着手
平成7年度	工事着手
平成7年度	きんなかがわ きんげんぱる 金武中川～金武源原開通 (L=0.8km) [H8.3]
平成22年度	きんしまかねぱる きんはまだぱる 金武島兼原～金武浜田原開通 (L=1.2km) [H23.3]
平成24年度	きんはまだぱる きんとけずぱる 金武浜田原～金武渡慶頭原開通 (L=1.0km) [H24.7]
平成30年度	全線2車線開通[H31.3]

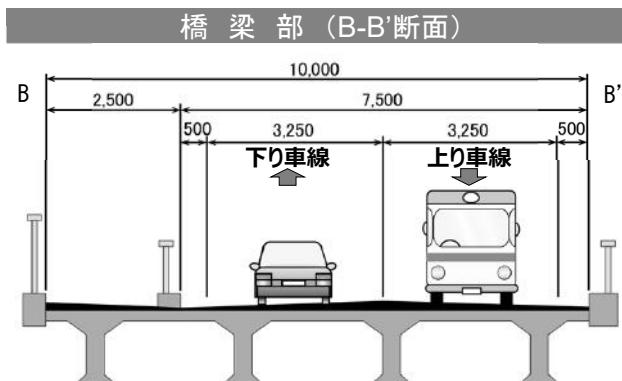
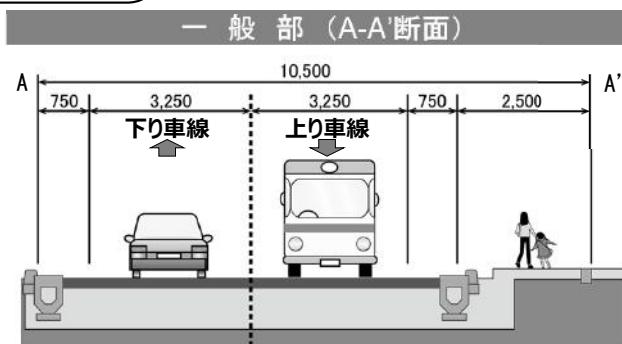


計画概要

区間	(自) 沖縄県国頭郡金武町字金武中川 (至) 沖縄県国頭郡金武町字金武渡慶頭原
延長	5.6km
道路規格	第3種第2級
車線数	2車線
設計速度	60km/h
交通量	10,027台/日（12h実測交通量と昼夜率による換算値）
事業費	194億円

標準断面図

单位)mm



1. 事業概要

②上位計画

■金武バイパスが一部を構成する国道329号は、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、国道58号とともに「南北を走る強固な『3本の柱』」として位置づけられている。

『ハシゴ道路ネットワーク』の整備

■南北を走る強固な「3本の柱」

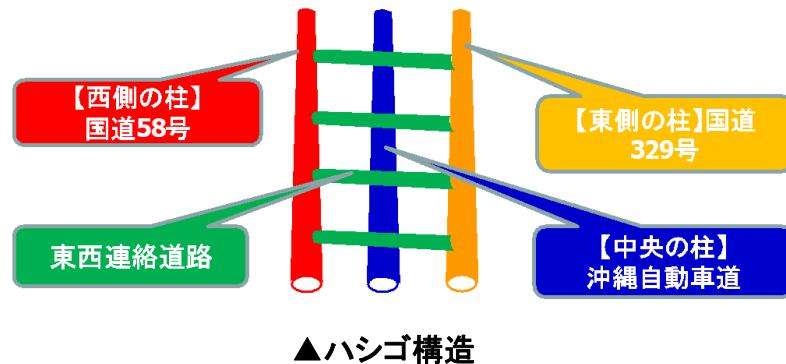
国道58号、沖縄自動車道、国道329号

■3本の柱を支える「東西連絡道路」

沖縄嘉手納線、宜野湾北中城線、浦添西原線など

■高速道路を使いやすくする「インターチェンジ」

喜舎場スマートIC、幸地IC、池武当ICなどIC



「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(令和3年3月)」において、輸送の時間短縮・効率向上による、物流・観光の両面における、地域間の交流活性化、産業振興のために、本島において、国道58号（沖縄西海岸道路）、沖縄自動車道、国道329号を南北の柱とし、東西連絡道路と沖縄自動車道との交差部においては、インターチェンジおよびスマートインターチェンジで結節するなど、広域交流拠点および各圏域拠点間同士を有機的に結ぶ幹線道路網「ハシゴ道路ネットワーク」を踏まえ、広域的な道路交通ネットワークの強化を図る。



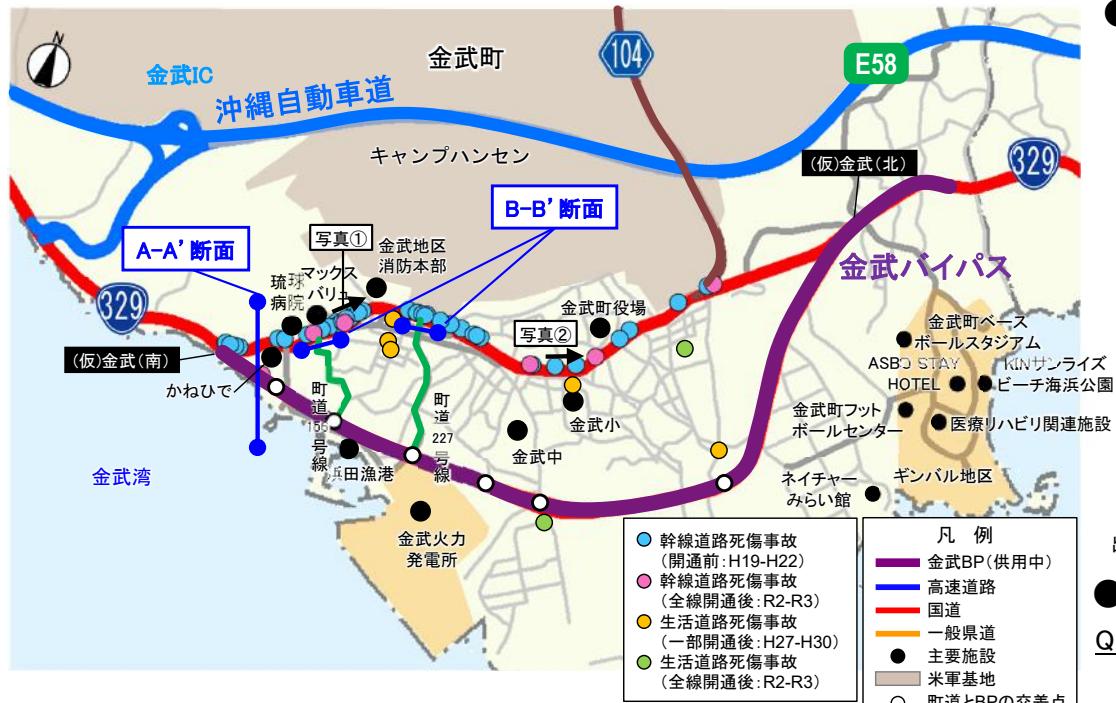
2. 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化

前回評価時と開通後の比較

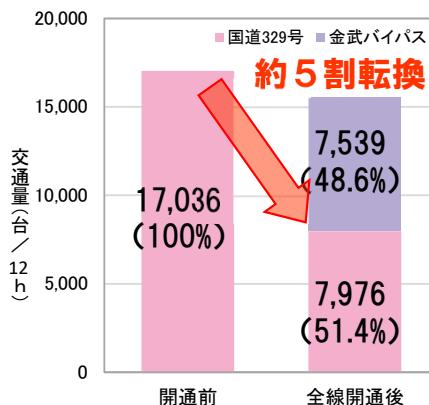
	前回再評価時 (平成27年度)	今回評価時 (令和5年度)	変化及びその原因
道路構造等	第3種第2級	第3種第2級	○変化なし
総事業費	194億円	194億円	○変化なし
交通量	11,800台/日 (H17全国道路・街路交通情勢調査 ODに基づくR12将来推計値)	10,027台/日 (令和5年度実測値と昼夜率による 換算値)	○開通後そのため交通量は推計値から実測値に変更 ○今回評価時はR3全国道路・街路交通情勢調査の昼夜 率を用いて1日当たりの交通量を算出
事業期間	平成3年度 ～ 平成30年度 (28年間)	平成3年度 ～ 平成30年度 (28年間)	○変化なし
総費用 (C)	251億円	367億円	○基準年の変更(H27→R5)、割戻し率の影響で過去の 費用ほど現在価値が大きくなるため
総便益 (B)	278億円	379億円	○基準年の変更(H27→R5)、割戻し率の影響で過去の 費用ほど現在価値が大きくなるため
費用対効果 (B/C)	1.1	1.03	○総費用及び総便益が変化したため

3. 事業の効果の発現状況 1) 交通安全の確保

- 金武バイパスの整備により、市街地部の交通が一部転換し市街地部の交通量が減少したことで、事故件数が減少（図1, 2）
- 市街地部の生活道路においても、町道における交通量が減少したことで混雑に伴う交通事故の危険性が低下（図3, 4）



●幹線道路における交通量と事故件数の変化



(図1) A-A'断面の交通量の変化

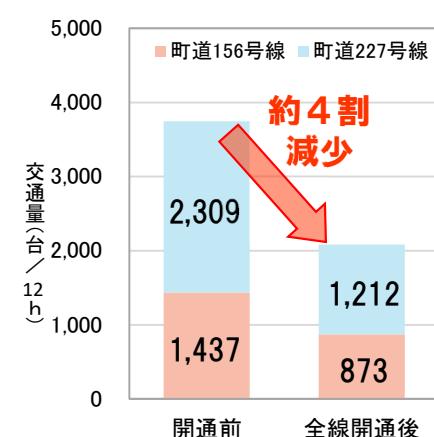
出典:交通量調査結果(整備前:H23.2.23、全線開通後:R5.5.9)



(図2) 幹線道路の事故件数

出典:イタルダデータ(H19-R3)

●生活道路における交通量と事故件数の変化



約4割
減少

(図3) B-B'断面の交通量の変化

出典:交通量調査結果(整備前:H23.2.23、全線開通後:R5.9.7)

●アンケート結果(町内住民)

Q1. 金武バイパス全線開通前に、国道329号において交通安全面で課題を感じましたか？(N=326)

課題を感じなかった
38%

課題を感じた
62%

Q2. 金武バイパス全線開通後に改善したと感じますか(N=170)

改善されていない
31%

改善された
69%

(図5) アンケート調査結果

出典:アンケート調査(R5.9.1~R5.9.20)結果より

*対象者:金武町に在住の方



開通前の交通状況(平成18年2月)



開通後の交通状況(令和5年10月)

金武バイパスが開通するまでは市街地部の現道でも大型車が多く、混雑による交通事故の危険性がありました。

金武バイパス開通後は朝・夕の交通がなくなり、大型車の多くもバイパスに転換したため、混雑に伴う事故の危険性は低下しました。



町役場

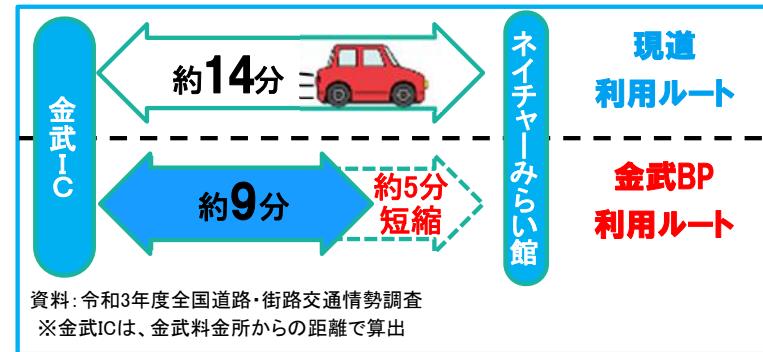
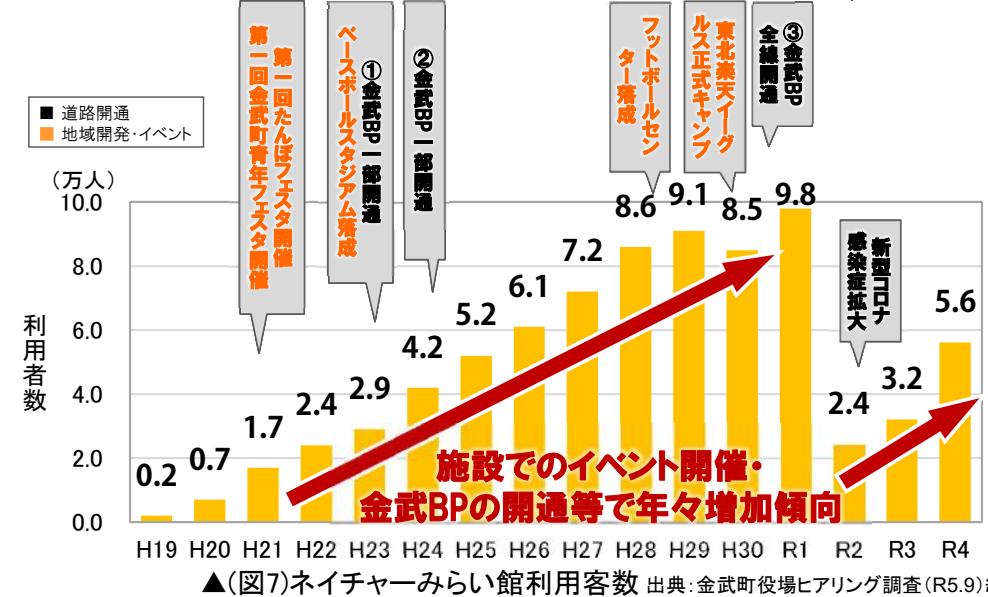
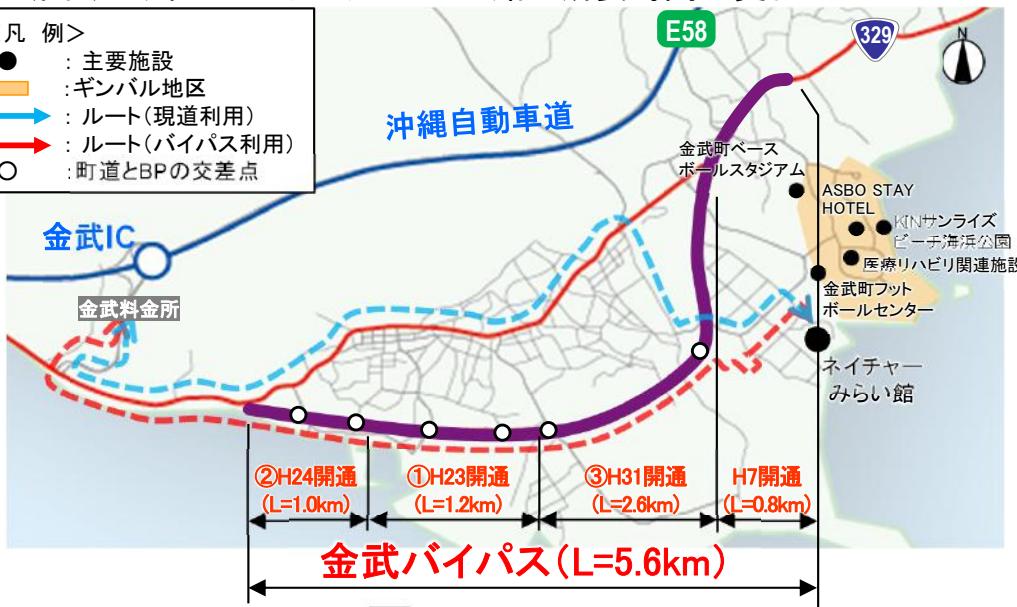
3. 事業の効果の発現状況 2) 地域交流の促進

- 金武バイパスの整備により、金武IC ⇄ ネイチャーミらい館の移動時間が約5分（約36%）短縮（図6）
 - 沖縄自動車道までのアクセス性向上に伴い、ネイチャーミらい館の利用者数が増加（図7）

● (図6) 金武IC ⇄ ネイチャーみらい館の所要時間の変化

<凡 例>

- : 主要施設
- : ギンバル地区
- : ルート(現道利用)
- : ルート(バイパス利用)
- : 町道とBPの交差点



資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査
※金武ICは、金武料金所からの距離で算出



●ヒアリング結果(町役場、KINサンライズビーチ)

観光シーズン・イベントシーズンになると国道329号で混雑が発生しアクセスしにくい状況でしたが、金武バイパスの開通によりギンバル地区への移動がスムーズになり、観光客の利便性が向上しました。

出典金武町役場ヒアリング調査(R5.9)結果より



町役場

ギンバル地区とアクセス道路の整備に伴い、観光客の増加が見込めるため、当該地域への立地を計画しました。

町外からビーチに来る人は金武ICで降りて、金武バイパスを利用している人が多いため、混雑緩和による観光客の利便性向上に役立っています。

出典:金武町のホテルヒアリング調査(R5.9.)結果より



KINサンライズ
ビーチ

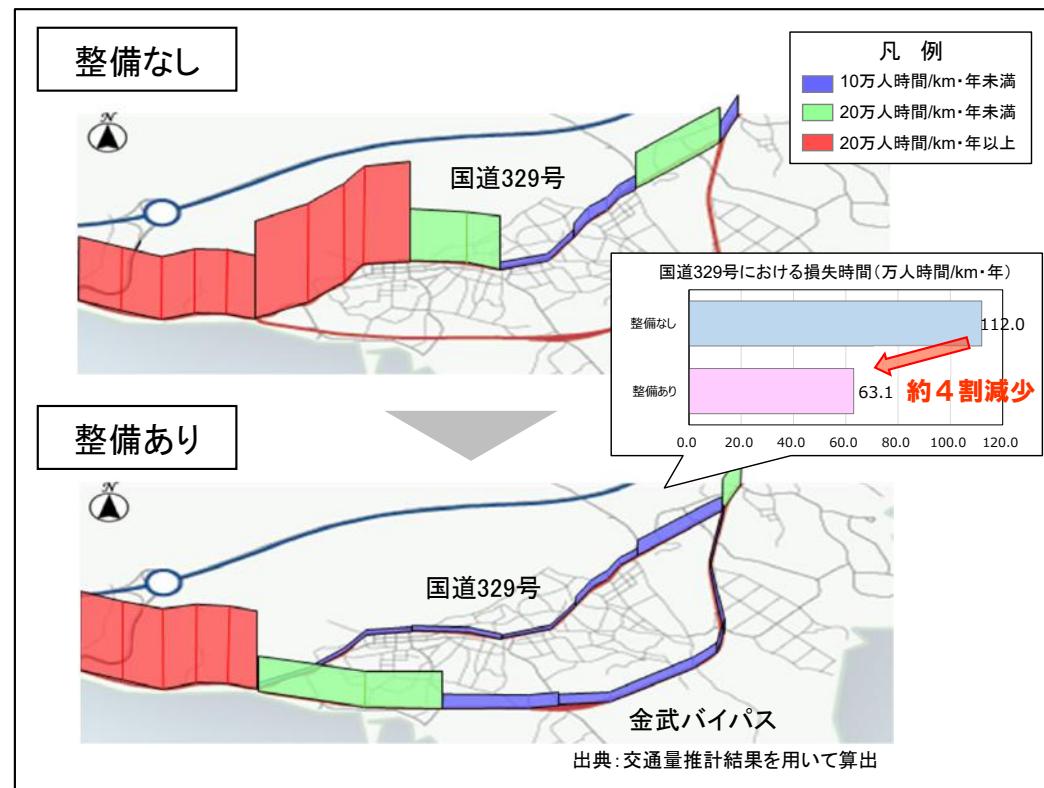
3. 事業の効果の発現状況 3) 幹線道路としての機能向上

- 金武バイパスの全線供用により、市街地部の交通が一部金武バイパスへ転換したことで、市街地部の混雑が緩和（図9、10）
- 市街地の混雑緩和により、バスや自家用車での移動が円滑になり、生活利便性が向上（図10）

●(図8)金武バイパス周辺の交通状況の変化



●(図10)金武バイパス整備あり/なしにおける渋滞損失時間の変化



●ヒアリング結果(町役場)

開通前は、国道329号における朝の混雑により金武中学校の通学に利用されるバスが約15分の道を約50分かけて通過しており、中学生が毎日遅刻している状況でした。

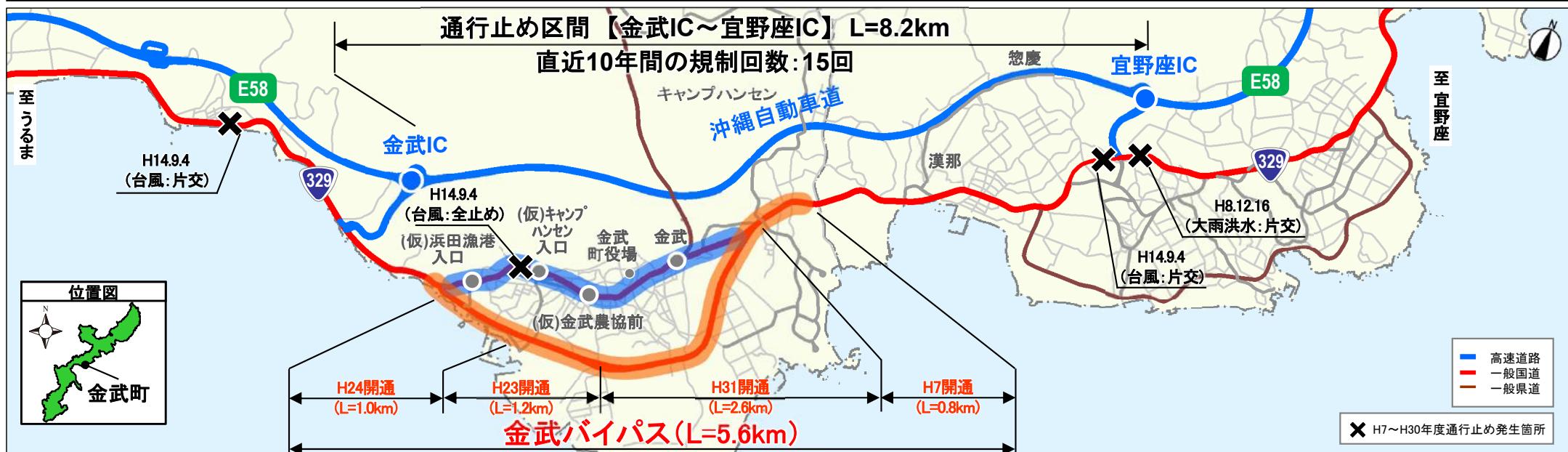
金武バイパスに加え、キャンプハンセンから金武IC付近への直結道路の整備により、国道329号の混雑が解消され、バスの遅延による通学時の問題が改善されました。



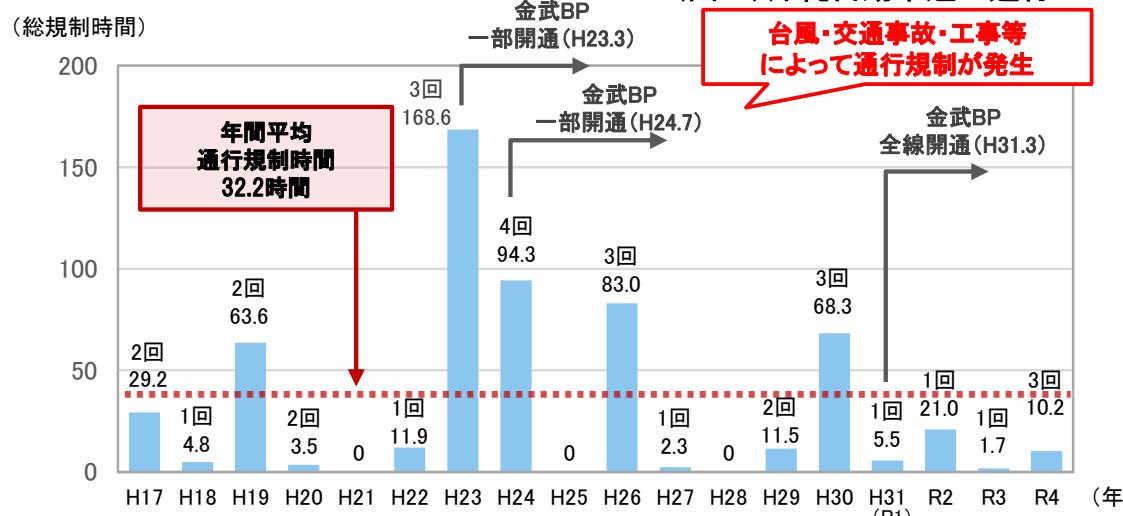
出典: 金武町役場ヒアリング調査(R5.9)結果より

3. 事業の効果の発現状況 3) 幹線道路としての機能向上

- 金武バイパスの並行区間において、沖縄自動車道は直近10年間の通行止めが15回（台風・交通事故・工事等）、国道329号ではH14年（台風）に1回発生（図11）
- 金武バイパスの全線供用により、沖縄自動車道が通行止めになった場合の町内における混雑緩和に寄与



▲(図11)沖縄自動車道が通行止め時の金武バイパス走行ルート



▲沖縄自動車道の通行止め実績【金武IC～宜野座IC区間】(H17～R4)

出典: NEXCO西日本資料(金武ICが通行止め区間内の実績を対象に集計)

●ヒアリング結果(町役場)

沖縄自動車道が事故や工事等により通行止めになった際に、国道329号を利用する車両が多くなるため、金武町内における渋滞が発生していました。

金武バイパス開通後は、バイパスと国道329号の2路線があるため、交通が分散し、町内の混雑は解消されました。



3. 事業の効果の発現状況 4) その他の投資効果

その他地域社会が受ける便益等

項目		その他の投資効果
円滑なモビリティの確保	交通渋滞の緩和	◇損失時間削減量(国道329号宜野庄村・金武町境～金武IC) 約4割削減(112.0万人時間/km・年→63.1万人時間/km・年)(現道区間)
個性ある地域の形成	主要な観光地への アクセス向上	◇金武ICからネイチャーミライ館までのアクセス性の向上 所要時間:約5分短縮(14分→9分)※1)
交通安全の確保	死傷事故の削減	◇幹線道路における死傷事故件数削減量 約7割削減(10.8件/年→3.0件/年) ◇生活道路における死傷事故件数削減量 約2割削減(1.3件/年→1.0件/年)
生活環境の改善・保全	大気汚染物質 排出量の削減	◇現道(国道329号宜野庄村・金武町境～金武IC間)における自動車からの NO ₂ 排出削減率 約2割削減(15.2t/年→11.8t/年)※2) ◇現道(国道329号宜野庄村・金武町境～金武IC間)における自動車からの SPM排出削減率 約2割削減(0.87t/年→0.67t/年)※2)

※1) 令和3年度全国道路・街路交通情勢調査による速度から算出

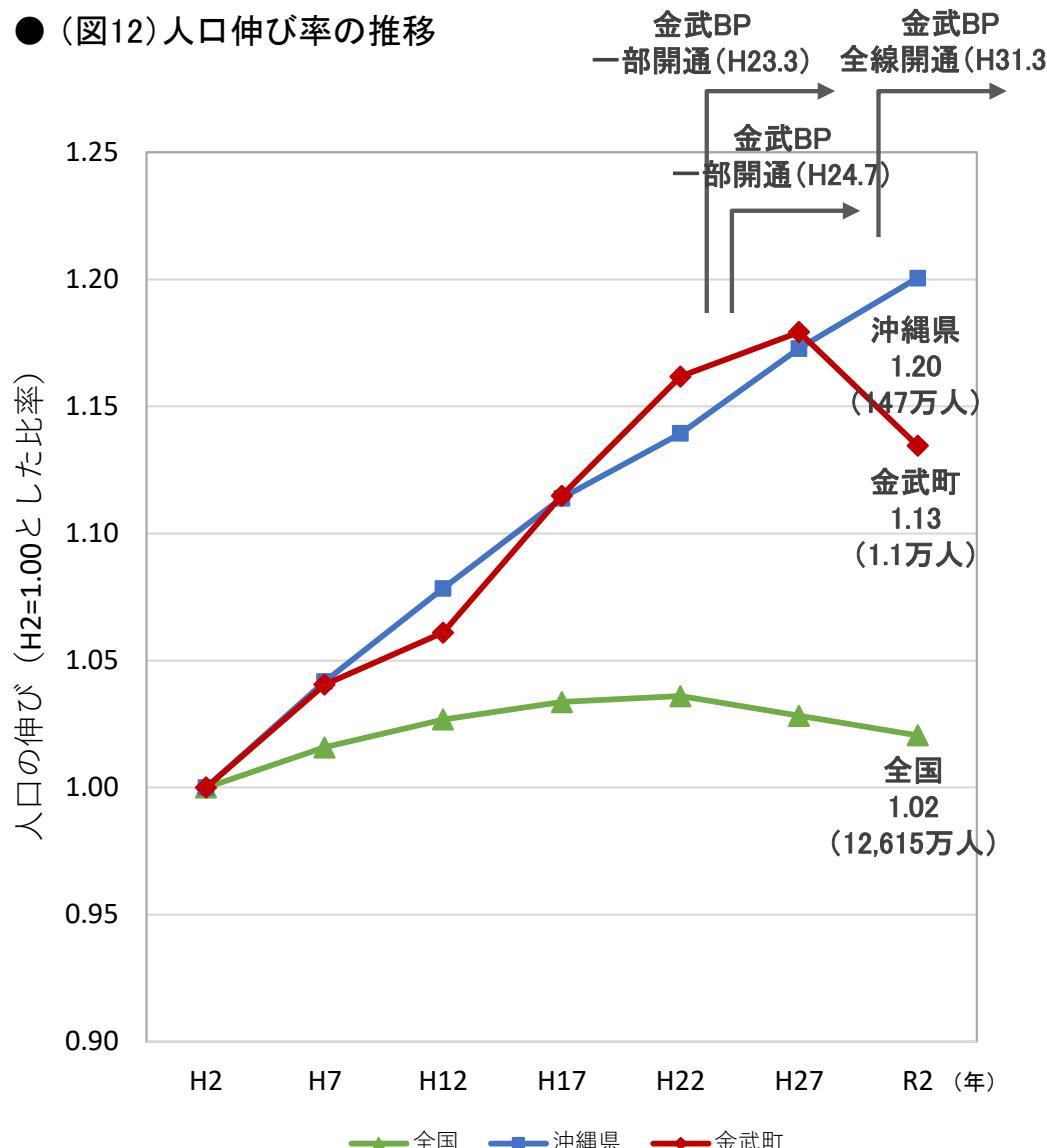
※2) 推計結果から算出

4. 社会経済情勢の変化（1）人口

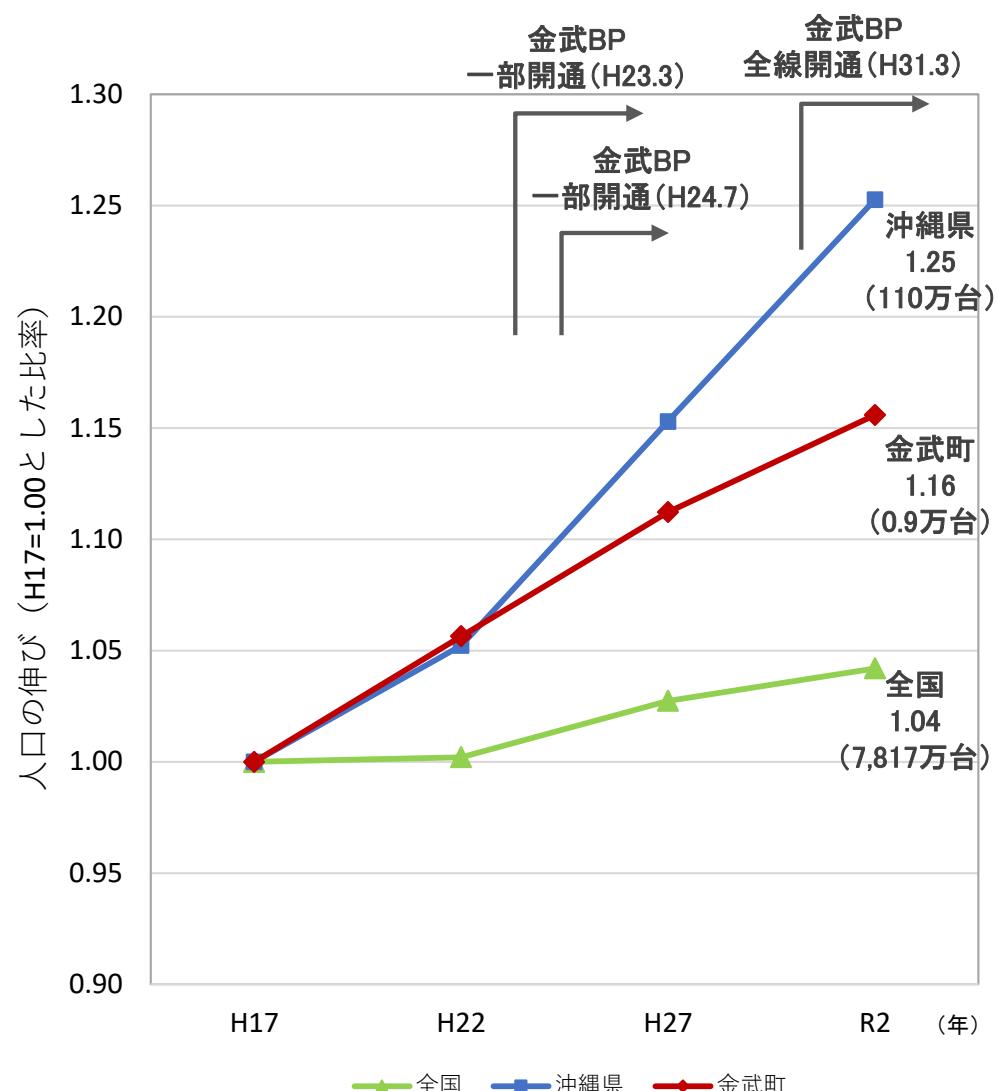
■ 金武町の人口の伸び率は、全国平均を大きく上回る伸び率である（図12）

■ 自動車保有台数の伸び率は、沖縄県と類似した変化となっており、全国平均を大きく上回る伸び率である（図13）

● (図12) 人口伸び率の推移



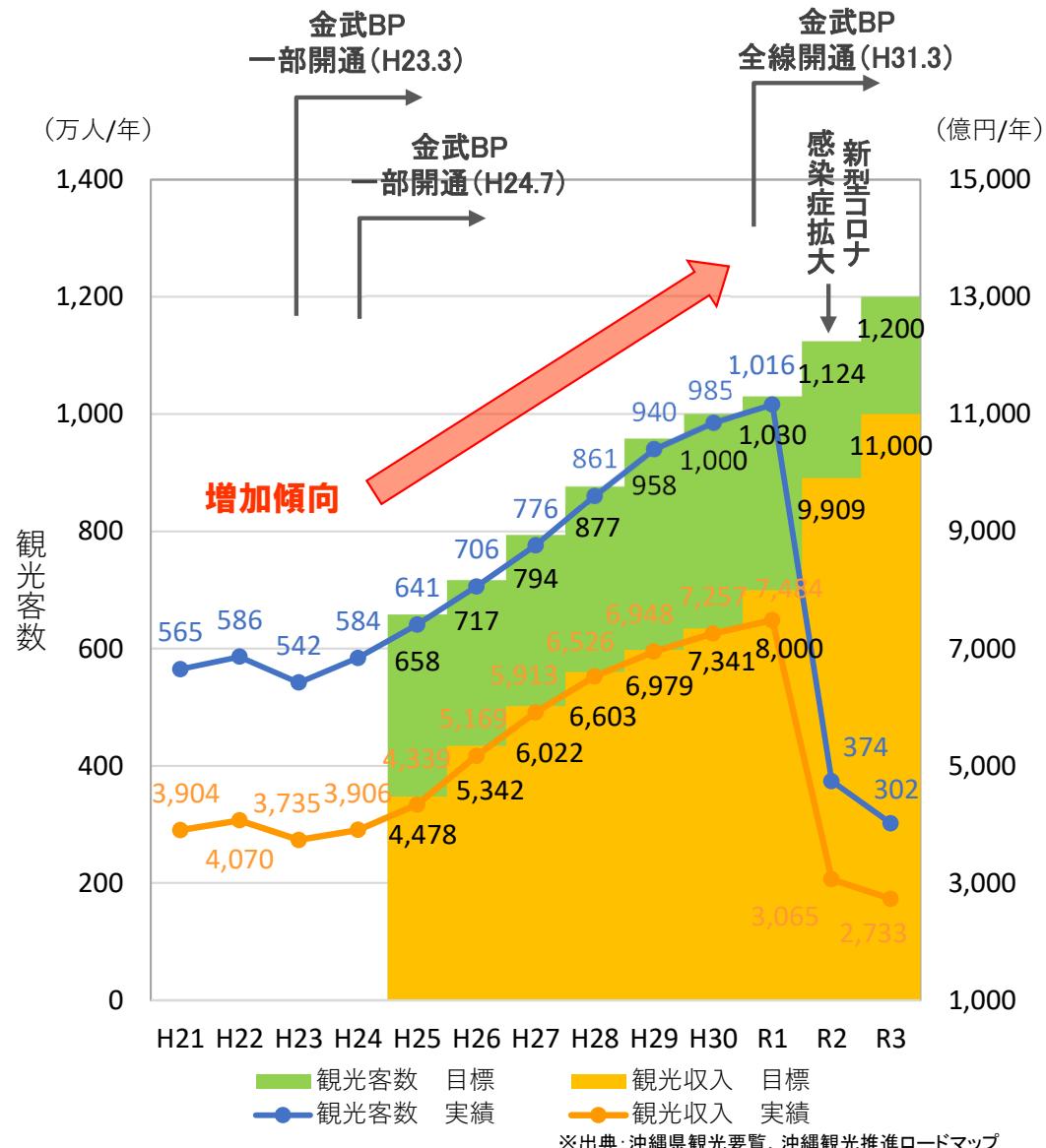
● (図13) 自動車保有台数の伸び率の推移



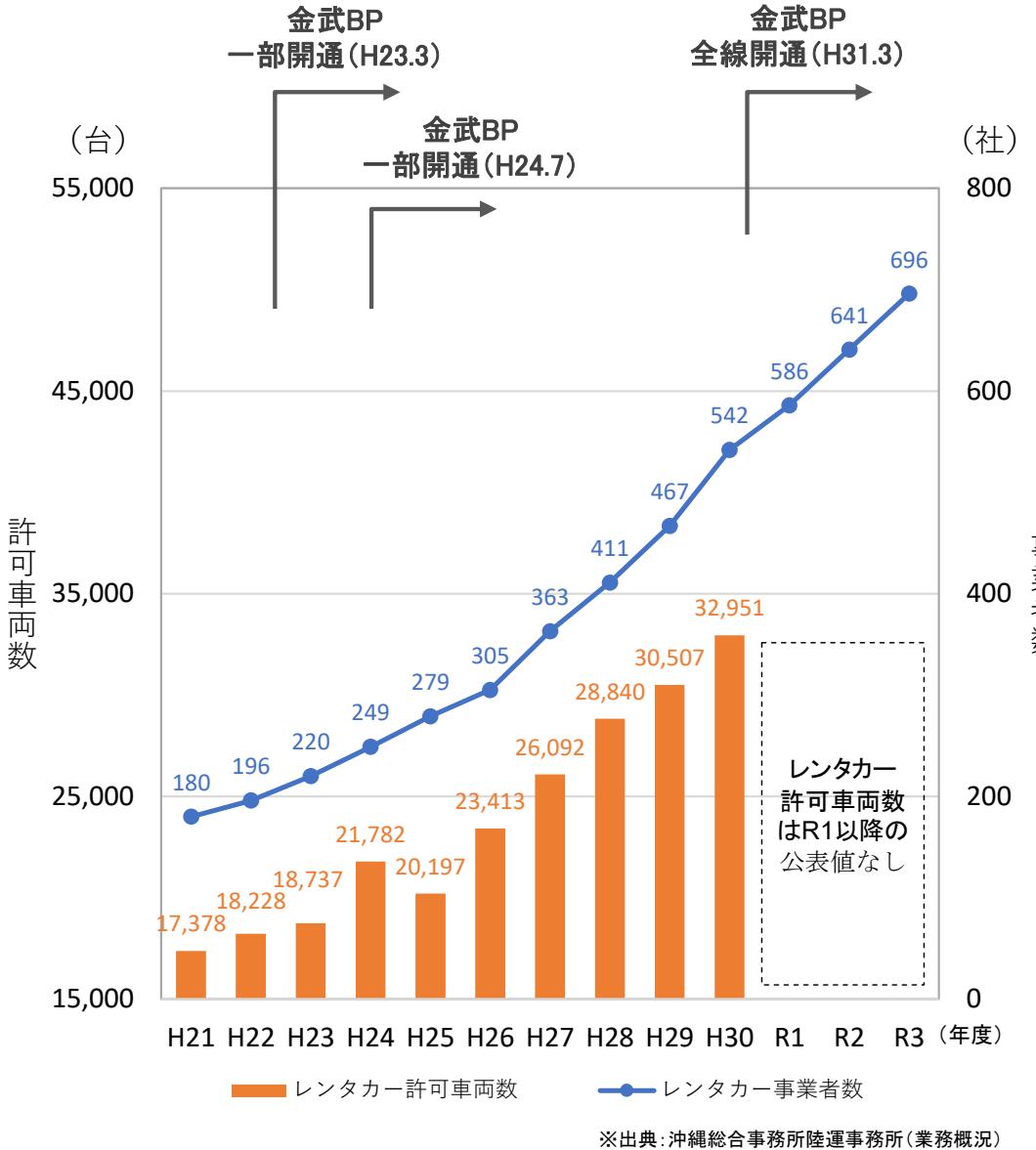
4. 社会経済情勢の変化（2）観光

- 沖縄県における観光客数・観光収入は、新型コロナ感染症拡大まで、目標値とほぼ同等に年々増加（図14）
- レンタカー許可車両数も年々増加傾向にあり、自動車で移動する観光客が増加（図15）

● (図14) 沖縄県における観光客数・観光収入の推移



● (図15) レンタカー許可車両数・事業者数(沖縄本島)の推移



5. 今後の事後評価の必要性等

■ 今後の事後評価の必要性

- ・金武バイパスの整備により、国道329号現道を利用する交通の約5割が転換したことで交通事故の危険性が低下し、幹線道路における交通事故件数が約7割減少【P.4】
- ・金武バイパスの整備により、金武IC～ネイチャーミらい館の移動時間が約5分(約36%)短縮し、金武町内における滞在施設の利便性が向上【P.5】
- ・金武バイパスの全線供用により、市街地部の交通が一部金武バイパスへ転換することで、市街地部の混雑が緩和し、渋滞損失時間が約4割減少【P.6】
- ・金武バイパスの全線供用により、沖縄自動車道が通行止めになった場合の迂回路として機能【P.7】
- ・金武バイパスの全線供用により、現道における自動車からのNO₂、SPMがそれぞれ約2割削減【P.8】
- ・以上のことから、今後の事後評価の必要性はないものと判断できる。

■ 改善措置の必要性

当該道路は、想定された効果が概ね発現されているが、当該事業より南向け(うるま市方面)の現道では渋滞の課題が残っており、屋嘉(やか)地区の3車線化(南向け2車線)を実施中である。そのため、改善措置の必要性については、金武バイパス前後区間の交通状況も踏まえながら今後も注視していく。

■ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性

事業評価手法の見直しについては、整備目的の効果を確認していることから、見直しの必要性はないと考える。