

資料 4-②
令和 7 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資料

【再評価】

- 一般国道 58 号 恩納バイパス
- 一般国道 58 号 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7年 12月 15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
①事業概要	1
②上位計画	2
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人口動態・地域情勢の変化	3
②道路交通状況の変化	4
③観光動向の変化	5
④地域の活性化	6
2)事業の投資効果	7
①円滑なモビリティの確保[交通渋滞の緩和]	7
②通勤の支援[交通渋滞の緩和]	8
③交通事故の削減 [交通安全の確保・沿道環境の改善]	9
④地域活性化[観光産業の支援]	10
●費用対効果(B/C)に含まれない効果の算定	11
●事業費の見直し	13
●費用便益分析	20
3. 事業の進捗状況と見込みの視点	22
4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	23
5. 対応方針（原案）	24

1. 事業の目的と概要

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

位置図



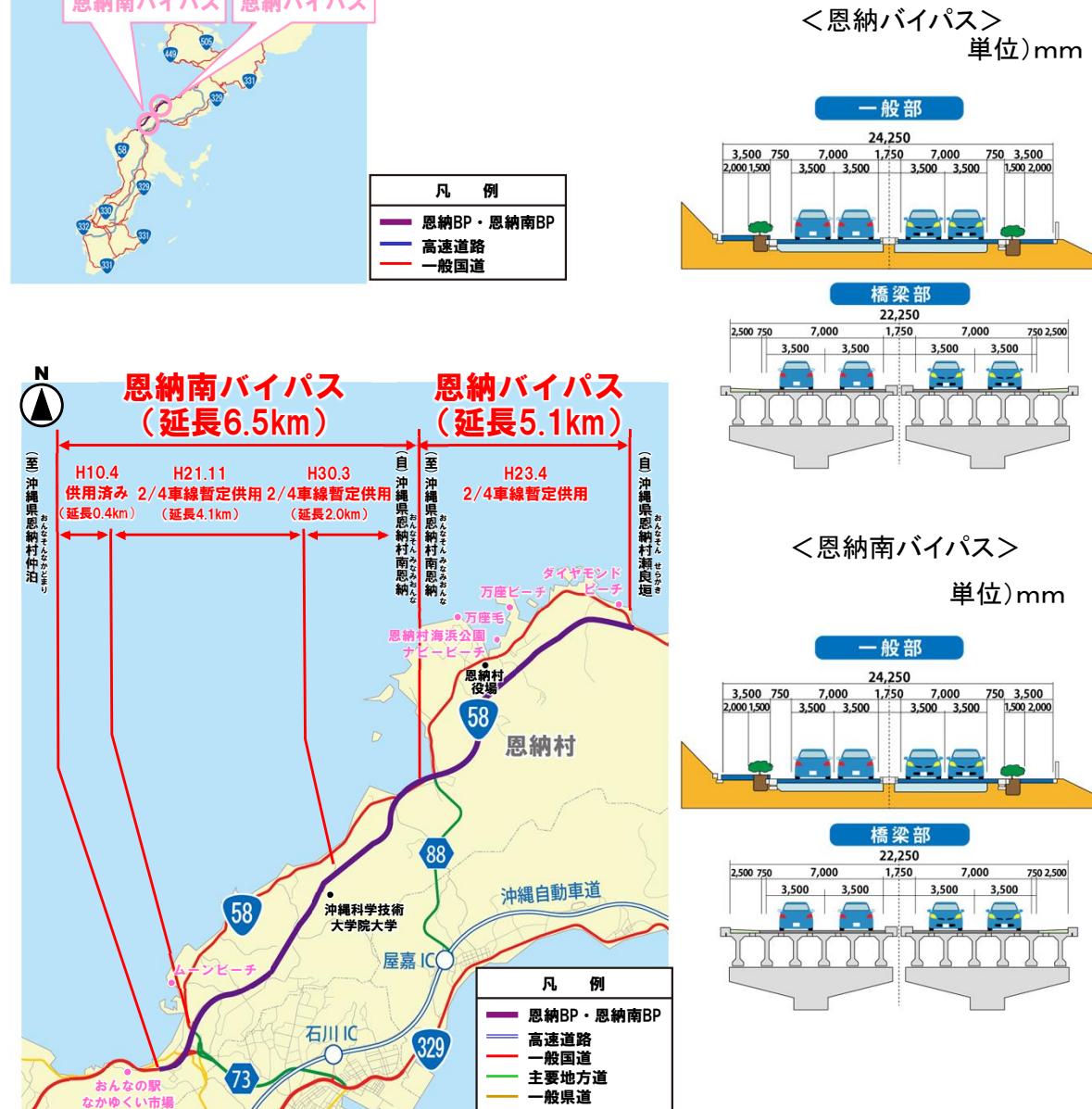
計画概要

	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	303百台/日 (令和22年推計値)	279百台/日 (令和22年推計値)
事業費	約417億円[410億円※]	約450億円[410億円※]

※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

標準断面図



1. 事業の目的と概要

②上位計画

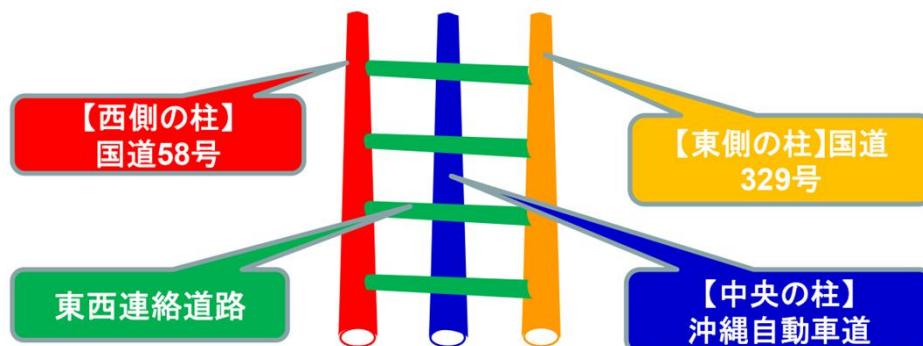
- 恩納バイパス・恩納南バイパスの一部を構成する国道58号は、沖縄ブロック新広域道路交通計画において、沖縄自動車道、国道329号とともに南北を走る強固な『3本の柱』として位置付けられている。（図1, 2）
 - 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により、恩納村内の交通渋滞の緩和・交通安全および沿道環境の改善が図られるとともに、周辺観光施設へのアクセス向上など観光産業を支援する道路である。（図1, 2）

【新たな広域道路ネットワークの強化の方向性】

- ・中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
 - ・我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
 - ・空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
 - ・災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靭化
 - ・国土の更なる適正な管理

⇒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、ハシゴ道路ネットワークの整備を推進

●(図1)ハシゴ道路ネットワークイメージ



出典:沖縄ブロック新広域道路交通計画より一部抜粋

●(図2)広域道路ネットワーク計画図



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

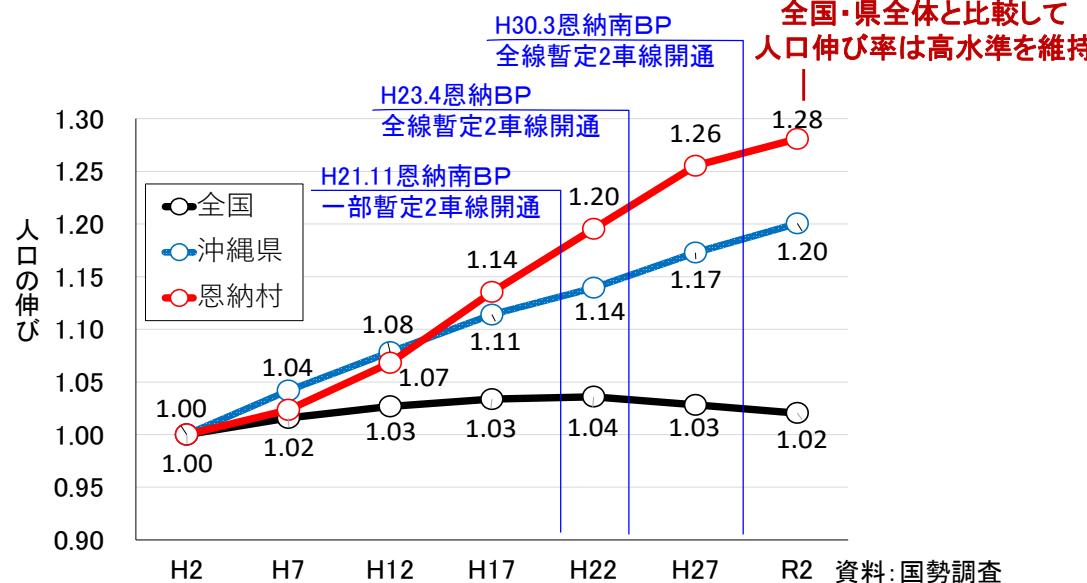
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

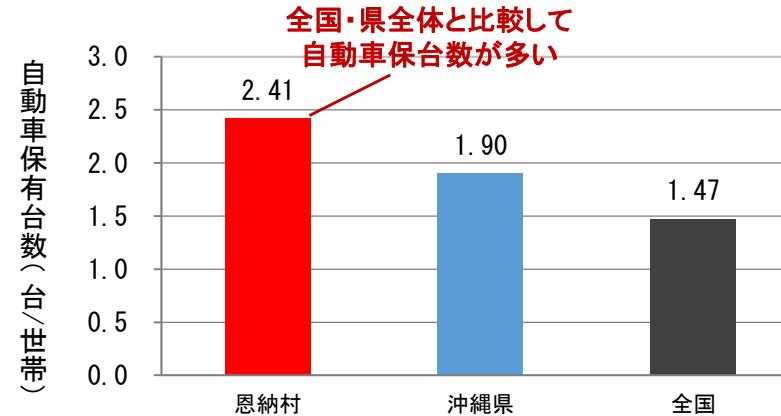
①人口動態・地域情勢の変化

- 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3）
 - 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4）
 - 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5）

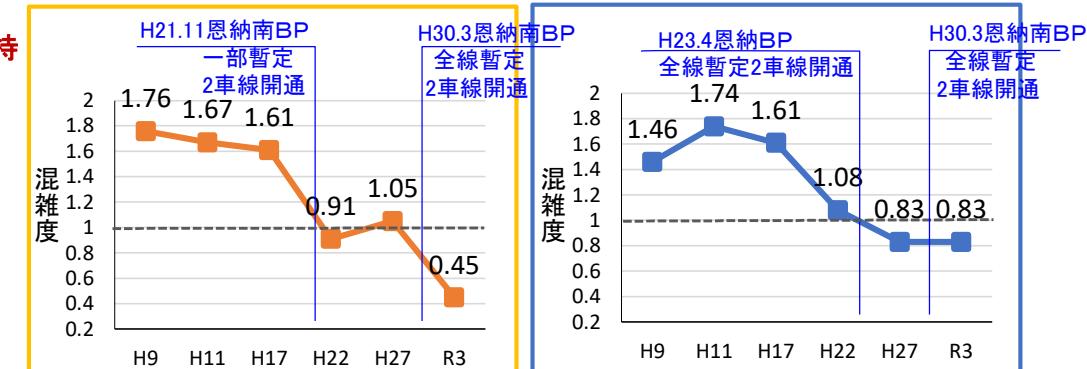
●(図3)人口増減率の推移[全国、沖縄県、恩納村]



● (図4)自動車保有台数[全国、沖縄県、恩納村]



●(図5)並行する国道58号における道路混雑状況の推移



2. 事業の必要性に関する視点

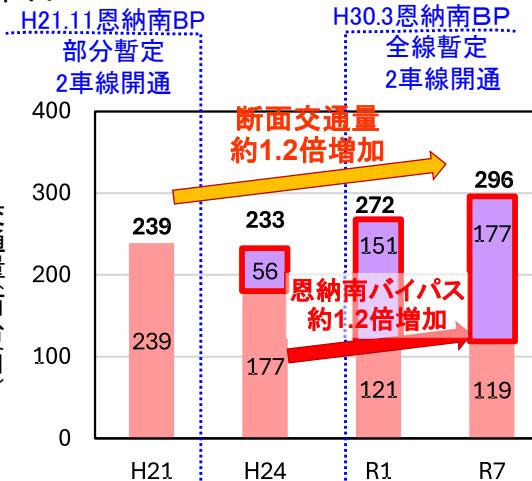
1) 事業を巡る社会情勢等の変化

②道路交通状況の変化

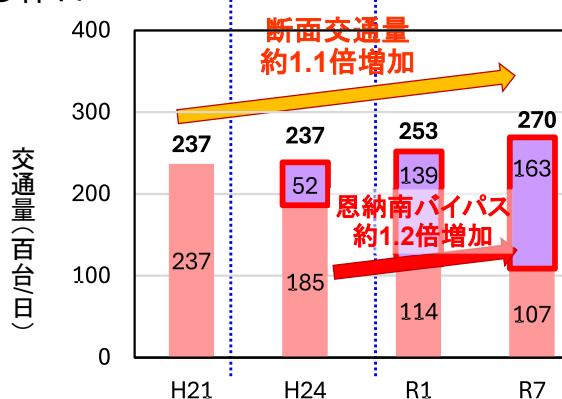
- 恩納バイパス・恩納南バイパスの全線暫定2車線供用により交通が転換し、国道58号の交通量が半減している。（図6, 7）
- 恩納バイパス・恩納南バイパスと国道58号を合わせた断面交通量は増加傾向であり、今後の観光需要等の高まりにより交通混雑の発生が懸念される。（図6, 図7）

● (図6) 恩納南バイパス・国道58号の交通量 (断面1)

○平日

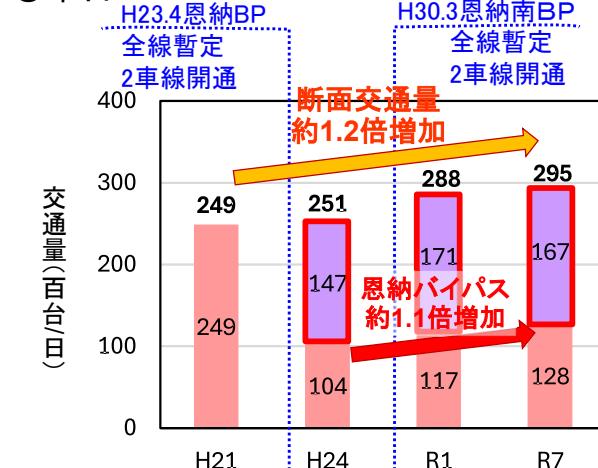


○休日

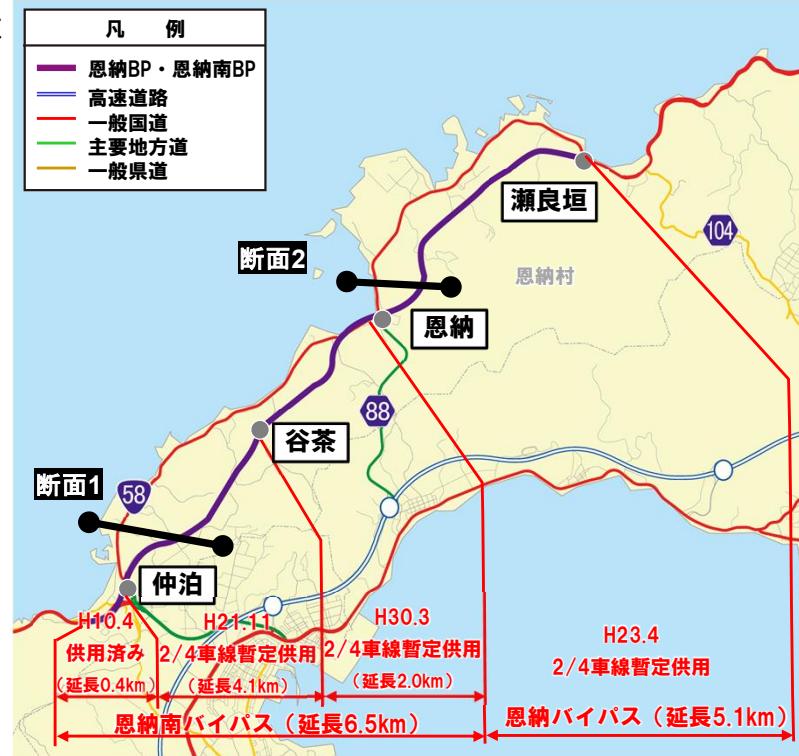
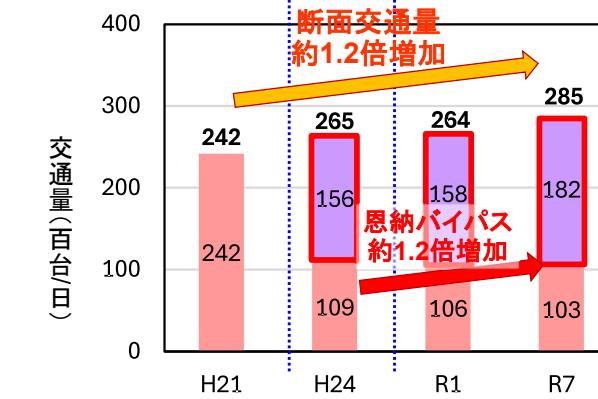


● (図7) 恩納バイパス・国道58号の交通量 (断面2)

○平日



○休日



■ 国道58号 (交通量) ■ 恩納南バイパス (交通量)

■ 国道58号 (交通量) ■ 恩納バイパス (交通量)

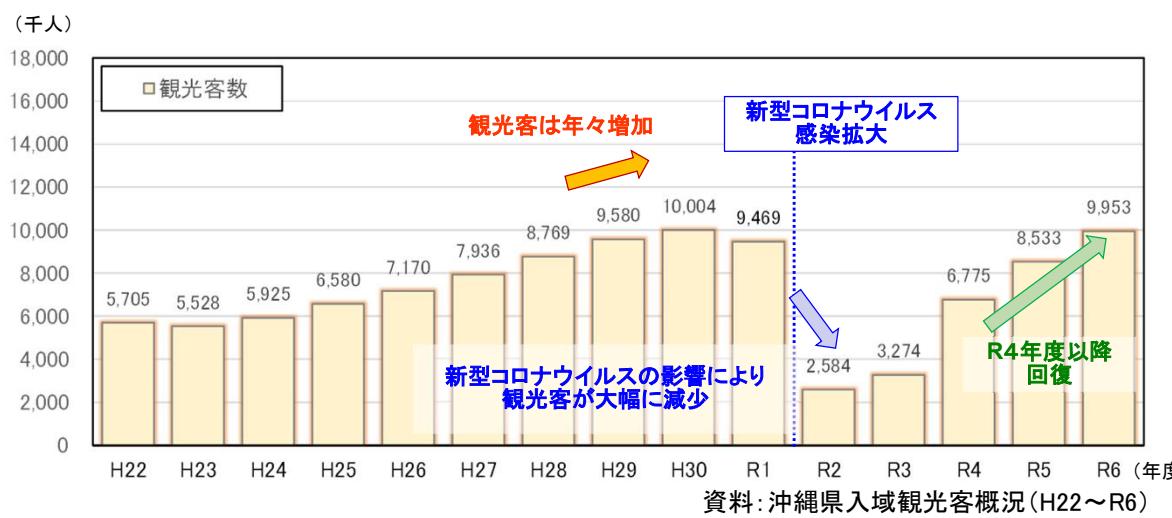
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

③観光動向の変化

- 沖縄県における入域観光客数は年々増加しており、令和6年度には約995万人に達した。（図8）
- 恩納村内には、真栄田岬（青の洞窟）や万座毛などをして、多くの観光地が存在する。（図9）
- 令和7年7月に名護市周辺で大型テーマパークが開業しており、沖縄北部地域では今後観光需要のさらなる増加が見込まれる。（図10）

● (図8) 沖縄県入域観光客数の推移



● (図9) 恩納村の主な観光施設



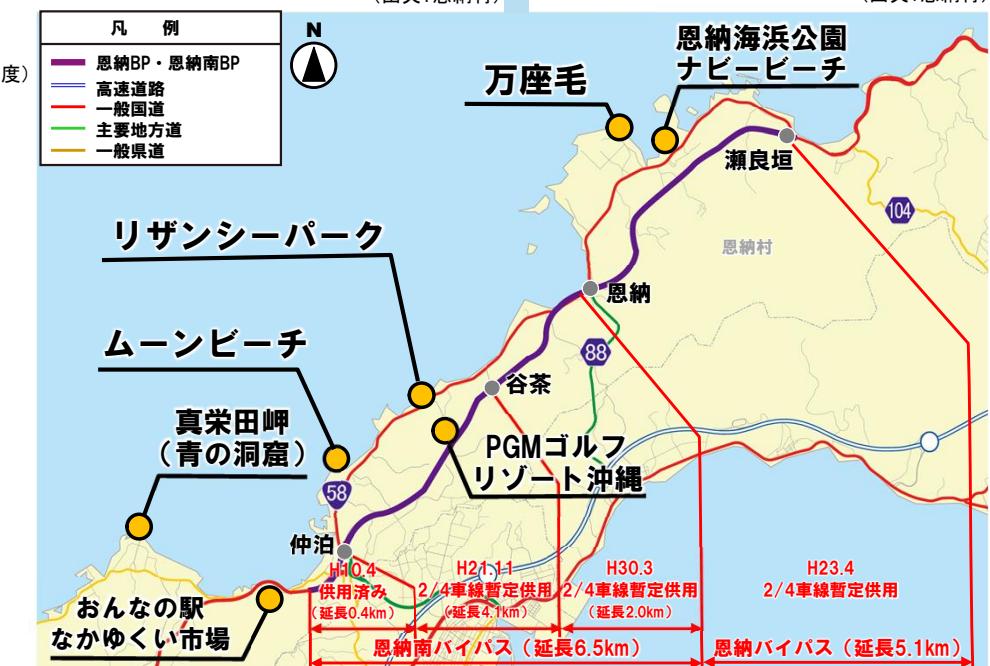
● (図10) 大型テーマパークの開業(R7年7月開業)

ジャングリア沖縄 (R7年7月開業)

沖縄県国頭郡今帰仁村と名護市にまたがる大型テーマパークであり、令和7年7月25日に開業した。「大自然没入型」を掲げ、恐竜や絶景、野外体験などをテーマにしたアトラクションや温泉施設を備える。



(画像提供: ジャパンエンターテイメント)



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

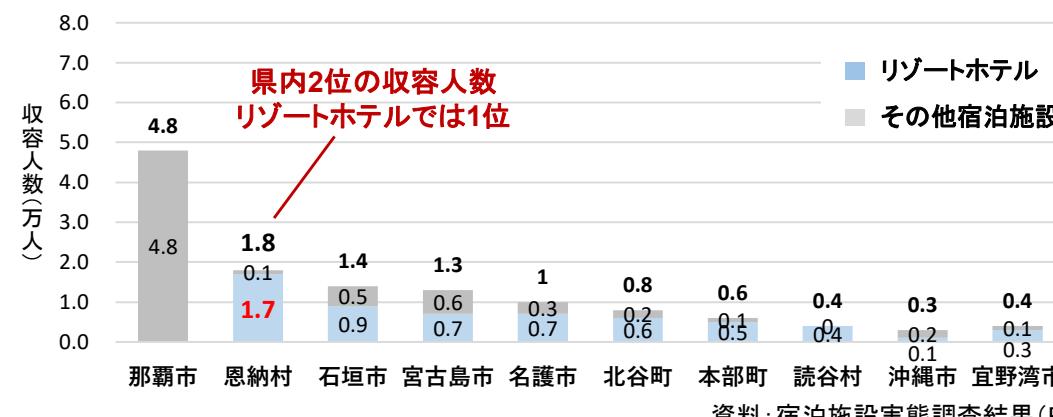
④地域の活性化

- 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11, 12）
- 恩納村の宿泊施設は増加を続けており、平成22年から令和6年の15年で約3.5倍（17軒→59軒）となっており、新規ホテルの建設も予定されている。（図13）
- 年間宿泊者も増加傾向であり平成22年から令和6年で約1.2倍（207万人→253万人）となっている。（図13）

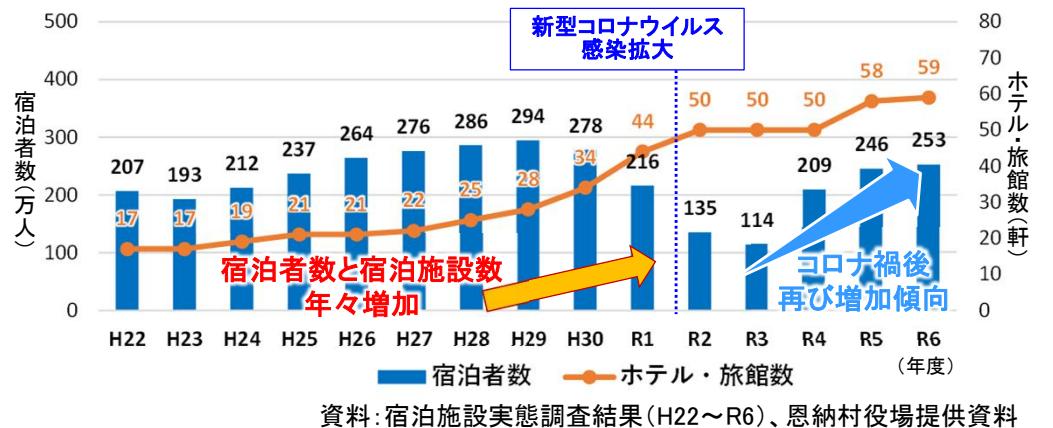
（図11）恩納村の主なリゾートホテル



（図12）沖縄県内の宿泊施設収容人数



（図13）恩納村の宿泊施設数・宿泊者数の推移



2. 事業の必要性に関する視点

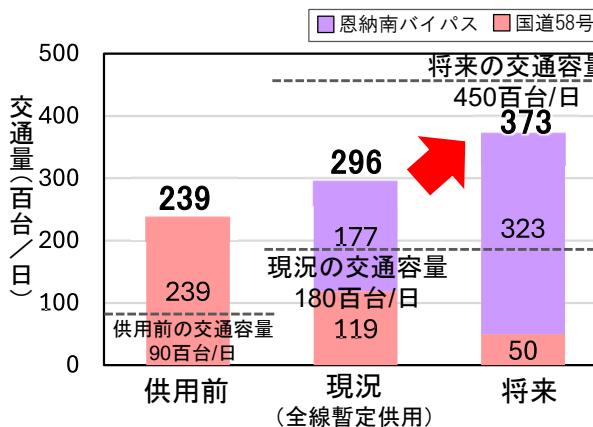
2) 事業の投資効果

①円滑なモビリティの確保 [交通渋滞の緩和]

- 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車線化により各バイパスにおける混雑緩和が見込まれる。（図14）
- 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：173.6万人時間/年→ 整備あり：3.3万人時間/年）（図15）
国道58号恩納交差点～瀬良垣交差点区間（整備なし：251.3万人時間/年→ 整備あり：7.2万人時間/年）（図16）

● (図14) 交通量の変化

○ 恩納南バイパス並行区間(A-A'断面)

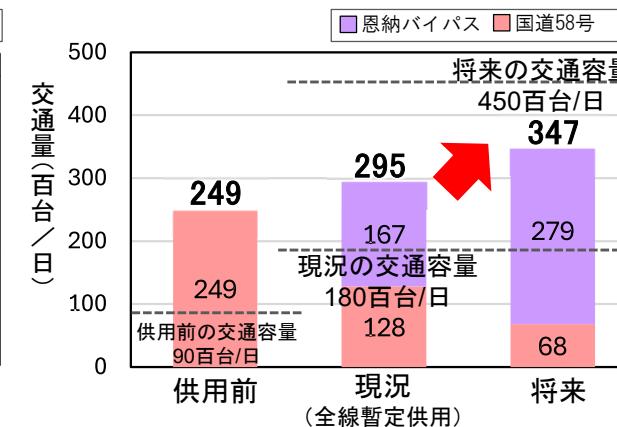


資料: 【供用前】平成21年8月25日(火)調査結果 【現況】令和7年8月20日(水)調査結果 (恩納バイパス: 恩納交差点、恩納南バイパス: 仲泊交差点) 【将来】将来交通量推計結果(令和22年度)
※交通容量は設計基準交通量より算出

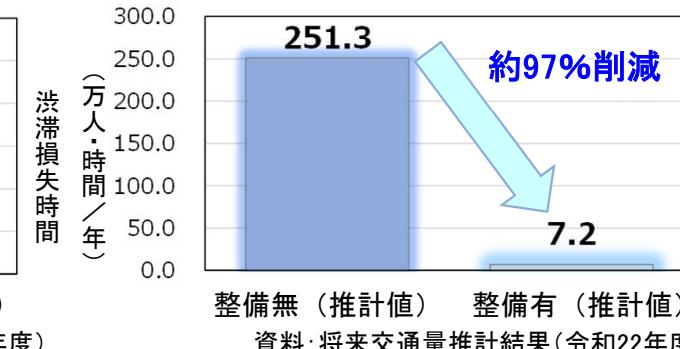
● (図15) 国道58号(仲泊～恩納)の渋滞損失時間の変化



○ 恩納バイパス並行区間(B-B'断面)



● (図16) 国道58号(恩納～瀬良垣)の渋滞損失時間の変化



- 路線バスは国道58号を通行しており、恩納南・恩納バイパスの全線暫定2車線の供用により、渋滞が減り、定時性が向上したことで遅延の苦情が減少しました。
- 4車線化による更なる定時性の向上が旅客利便性向上や運転士の疲労軽減に繋がることに期待しています。

資料: バス事業者ヒアリング調査 (R7.8) 結果より



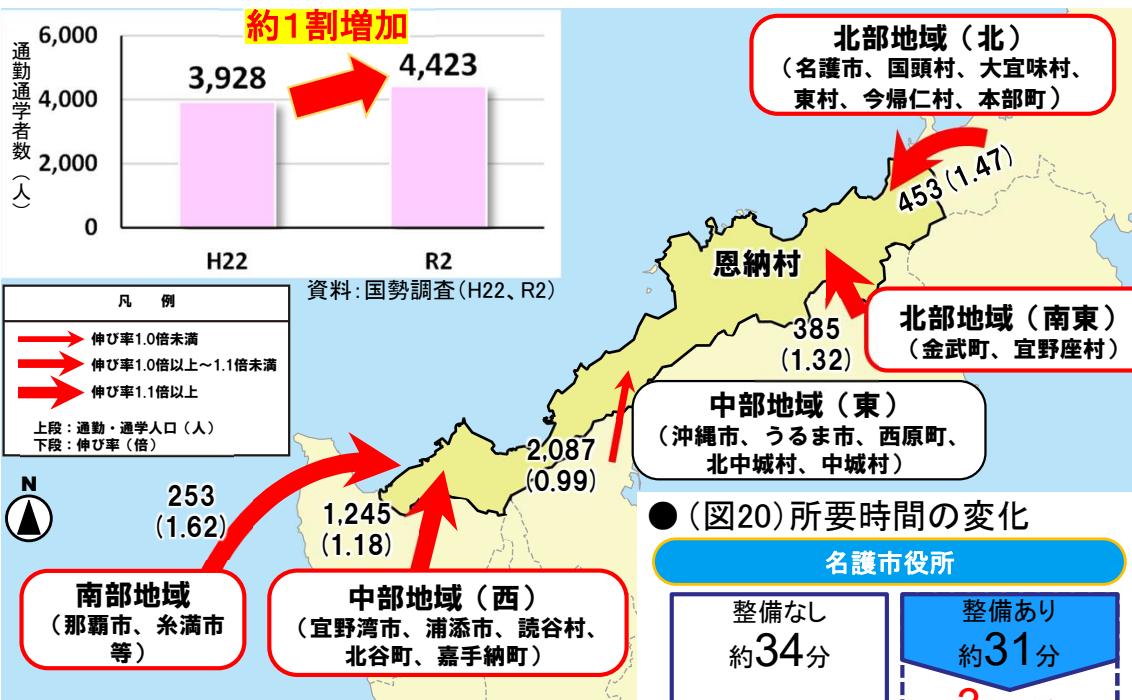
2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

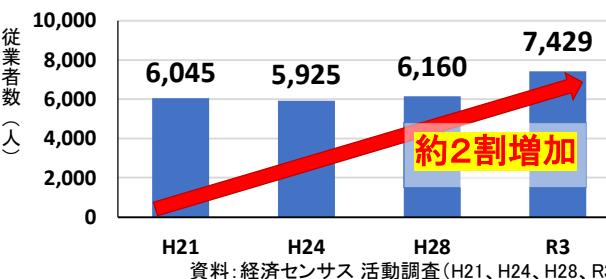
②通勤の支援 [交通渋滞の緩和]

- 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おり、恩納村内の従業者数も増加している。（図17, 18）
- 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1,650人の雇用や新たな施設を増築・増設する将来計画があり、今後は更に通勤者数等が増加する見込みである。（図19）
- 今後も通勤者等の増加が見込まれる中、恩納バイパス・恩納南バイパスの整備による移動時間の短縮により、通勤移動の支援が図られる。（図20）

● (図17) 恩納村外から恩納村への通勤・通学人口の推移(H22⇒R2)



● (図18) 恩納村の従業者数の変化(H21⇒R3)



● 沖縄科学技術大学院大学(OIST)

日本政府により創設された、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19) OIST関係者数推移(R1.5⇒R7.5)



H22年の第1研究棟供用後
第5研究棟まで増設

将来は第9研究棟等の
新たな増設・増築を計画

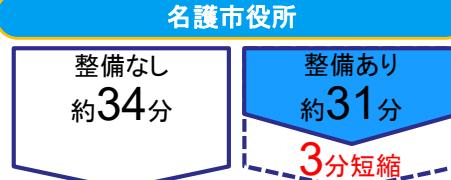
関係者数は増加傾向
(6年で約2割増加)

将来は1,650人を雇用

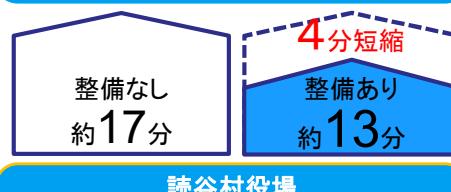
- OIST関係者はほとんどが自動車通勤しています。
- 恩納・恩納南バイパスが整備されたことで、通勤時間が短縮したと感じています。
- 恩納・恩納南バイパスは時間帯によって混雑が発生しているため、4車線化による混雑緩和に期待しています。



● (図20) 所要時間の変化



● (図20) 所要時間の変化



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

③交通事故の削減 [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。(図22, 23)
- 現道の国道58号側では、沿線の通学児童の安全性の向上や安心して観光できる道路空間づくりに寄与している。(図21)

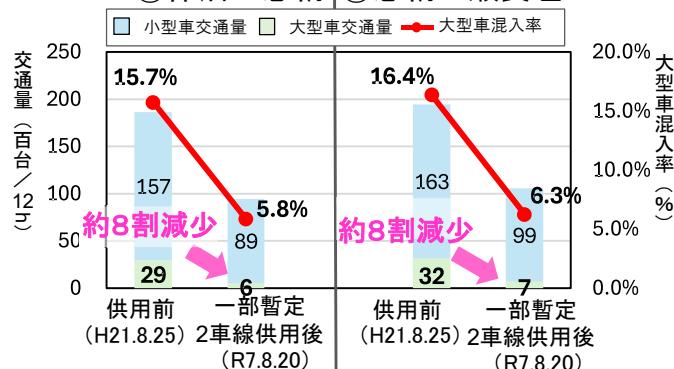
● 恩納村の学校等と主な観光施設位置図(図21)



○ 恩納・恩納南バイパスの並行区間(仲泊～瀬良垣(国道58号))

● (図22) 大型車交通量(平日)

① 仲泊～恩納 | ② 恩納～瀬良垣

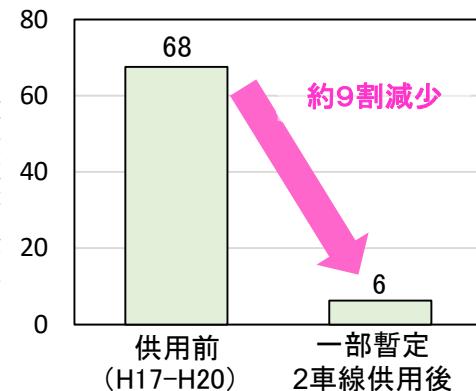


資料: 交通量調査データ

① 仲泊～恩納: 仲泊交差点、② 恩納～瀬良垣: 恩納交差点

供用前: 【H21調査】平日: 8月25日(火) 一部暫定2車線供用後: 【R7調査】平日: 8月20日(水)

● (図23) 事故発生件数



資料: イタルダデータ

- 過去、国道58号では大型車が多く通行しており、生徒が大型車の風圧でよろめくなど、事故リスクが高かったです。
- 恩納南・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 (R7.8) 結果より



- 恩納南・恩納バイパスの全線暫定2車線の供用により、大型車流入や事故件数が減少することで快適かつ安全に観光できるようになり、リゾート地としての魅力も高まりました。

資料: 恩納村役場ヒアリング調査 (R7.8) 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

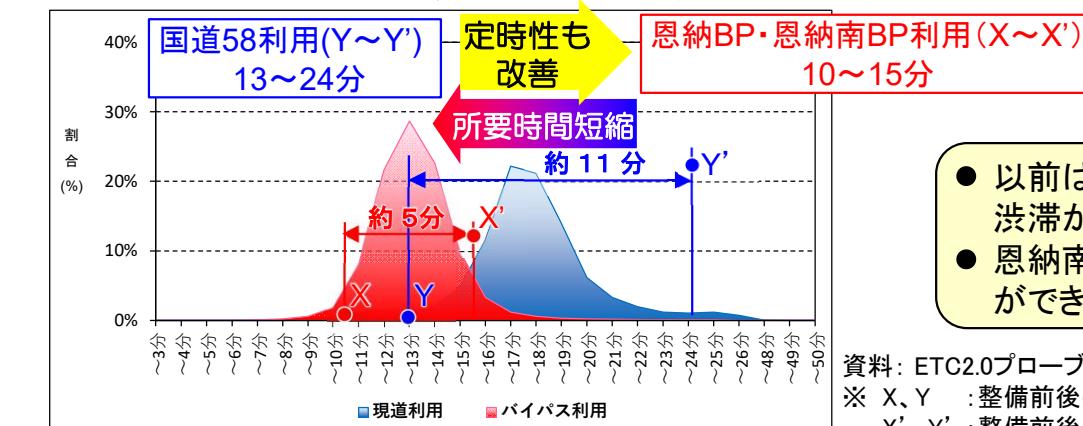
④地域活性化 [観光産業の支援]

- 恩納バイパス・恩納南バイパスの整備により、観光2次交通結節点である「北谷ゲートウェイ（美浜アメリカンビレッジ）」から2000年の沖縄サミット会場となった「万国津梁館」までの所要時間は約5分（約50分→約45分）短縮することで、観光周遊の円滑化が期待される。（図24, 25）
- 整備後は定時性も向上が見込まれ、レンタカー交通が増加するなど地域の観光振興に寄与している。（図26, 27）

● 恩納村の主なリゾートホテルと観光施設位置図（図24）

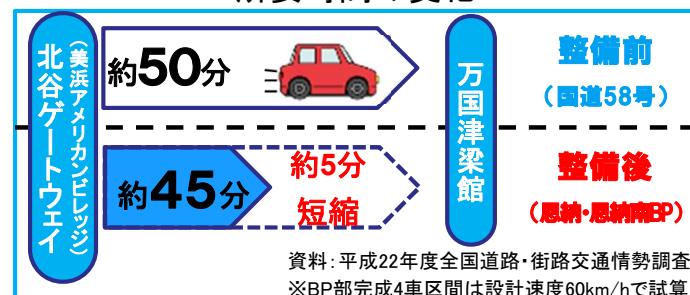


● (図26) 仲泊交差点～瀬良垣交差点の所要時間短縮・定時性の向上



資料: ETC2.0プローブデータ(R6.4～R7.3)期間内の休日データを活用
 ※ 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

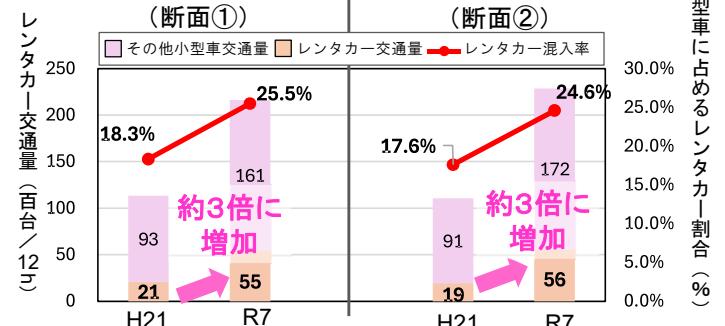
● (図25) 北谷ゲートウェイ～万国津梁館の所要時間の変化



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

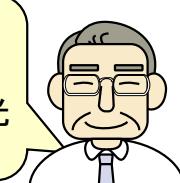
● (図27) レンタカー交通量の変化(休日)

恩納南バイパス・国道58号 恩納バイパス・国道58号
 (断面①) (断面②)



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】休日: 8月23日(日) 【R7調査】休日: 8月24日(日)

- 以前は観光シーズンや朝夕のラッシュ時間帯は交通量が著しく増加し、渋滞が観光振興のネックとなっていました。
- 恩納南・恩納バイパスの全線暫定2車線の供用により、円滑に周遊観光ができようになり、観光客の利便性・満足度の向上につながりました。



資料: 恩納村役場ヒアリング調査(R7.8)結果より

2. 事業の必要性に関する視点

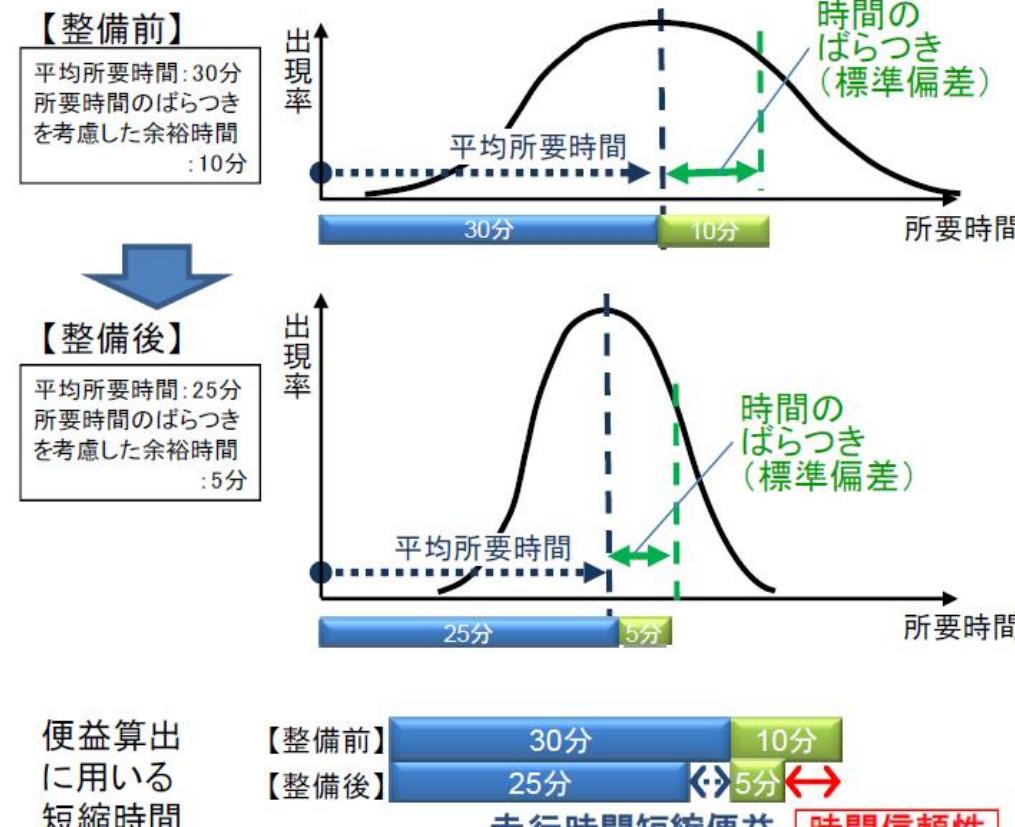
2) 事業の投資効果

●費用対効果（B/C）に含まれない効果の算定

時間信頼性の向上

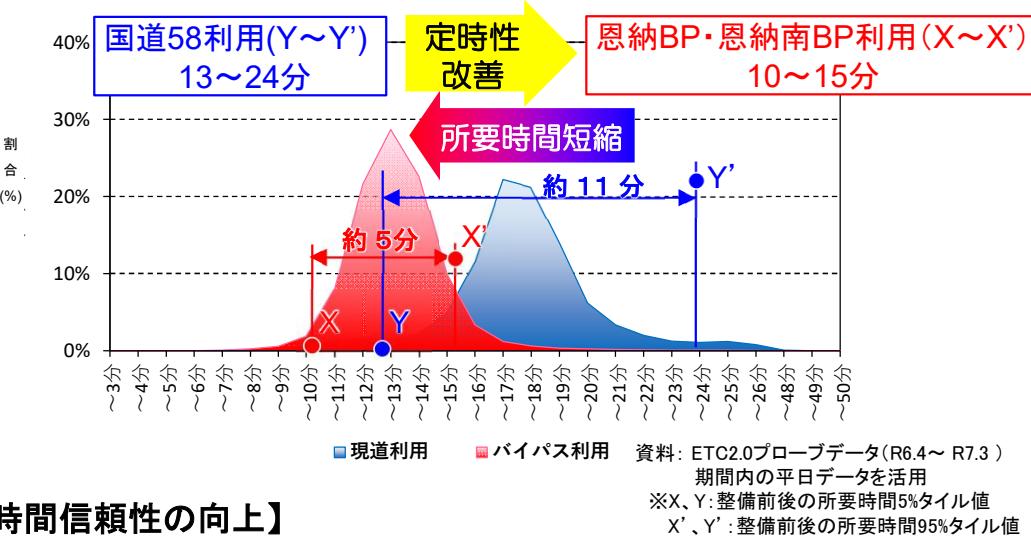
- 恩納・恩納南バイパスの整備により、仲泊交差点～瀬良垣交差点間における時間信頼性（定時性）の向上が期待される。（図28, 29）
- 道路利用者の時間信頼性が向上することによる効果を貨幣換算すると、約420億円/50年の効果が見込まれる。

●(図28)時間信頼性向上効果のイメージ



出典:時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)

●(図29)仲泊交差点～瀬良垣交差点の所要時間・定時性



対象路線	総余裕時間費用(億円/年)		時間信頼性向上効果(億円/年)
	整備前	整備後	
恩納・恩納南バイパス	975.6	960.2	15.4

「時間信頼性向上便益算定マニュアル（案）」に基づいて時間信頼性向上効果を算定した結果、
約420億円/50年の効果が見込まれる

2. 事業の必要性に関する視点

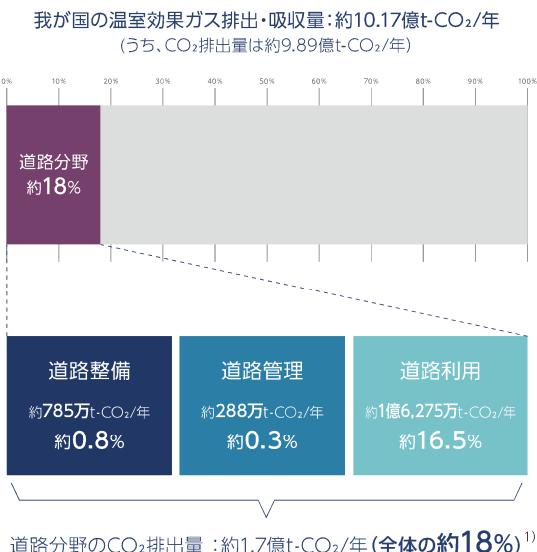
2) 事業の投資効果

●費用対効果（B/C）に含まれない効果の算定

地球環境の保全

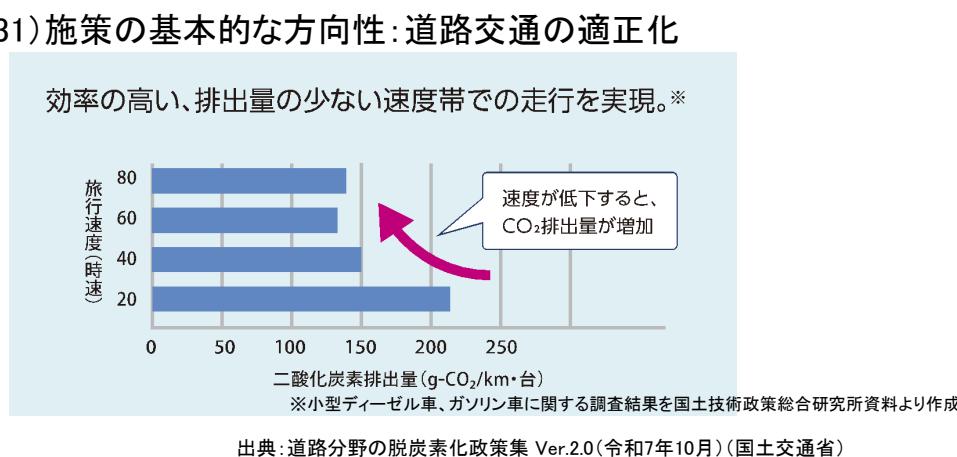
- 恩納・恩納南バイパスの整備による混雑緩和に伴い、周辺道路等の速度改善や走行距離短縮が期待され、CO₂排出量約6,500トンの削減が見込まれる。（図30, 31, 32）
- CO₂排出量の削減効果を貨幣換算すると、約4.3億円/50年の効果が見込まれる。

●(図30) 我が国のCO₂排出量と道路分野の関係(2023年度)

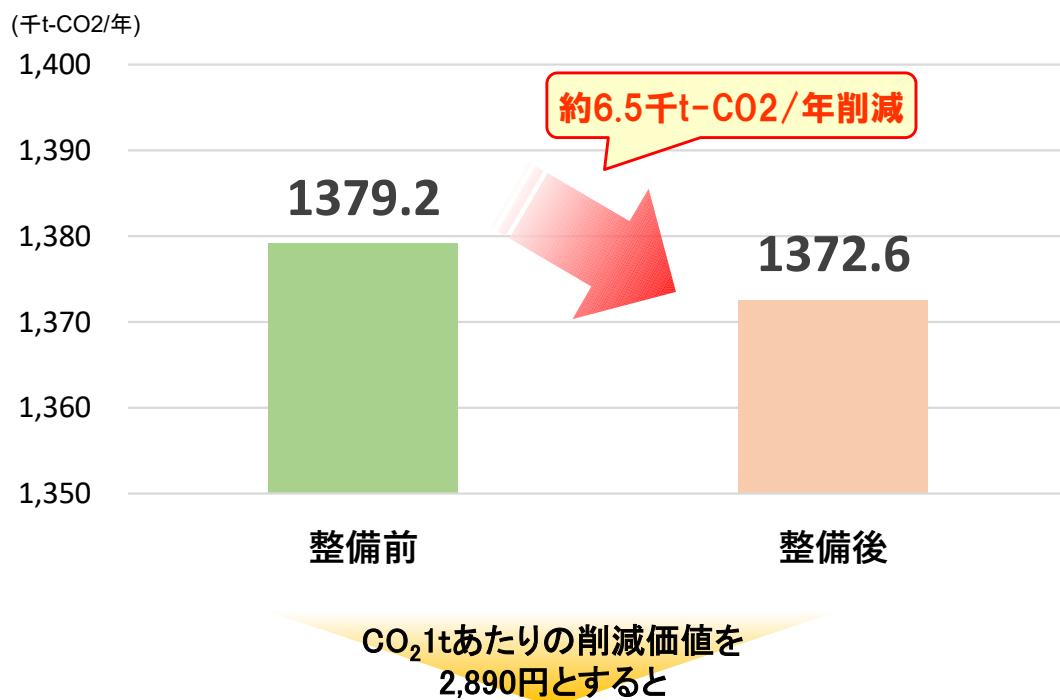


出典:道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0(令和7年10月)(国土交通省)

●(図31) 施策の基本的な方向性: 道路交通の適正化



●(図32) CO₂排出量削減効果



「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（共通編）」に基づいてCO₂排出削減効果を貨幣換算した結果、
約4.3億円/50年の効果が見込まれる

出典:公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)(H21.6)
※炭素換算トンあたりCO₂の貨幣評価原単位10,600円/t-Cより算定
(10,600円/t-C × 0.273(換算係数)) = 2,890円/t-CO₂)

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

事業費の見直し

●恩納バイパス

全体事業費 前回 (R4): 410億円 ⇒ 今回: 450億円 (+40億円増)

項目	主な内容	増工金額
1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額	①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額	20億円
2. ライフサイクルコストにおける維持管理費用の低減	①重防食処理による支承単価の上昇	11億円
	②検査路の材料変更による単価の上昇	9億円
合計		40億円

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

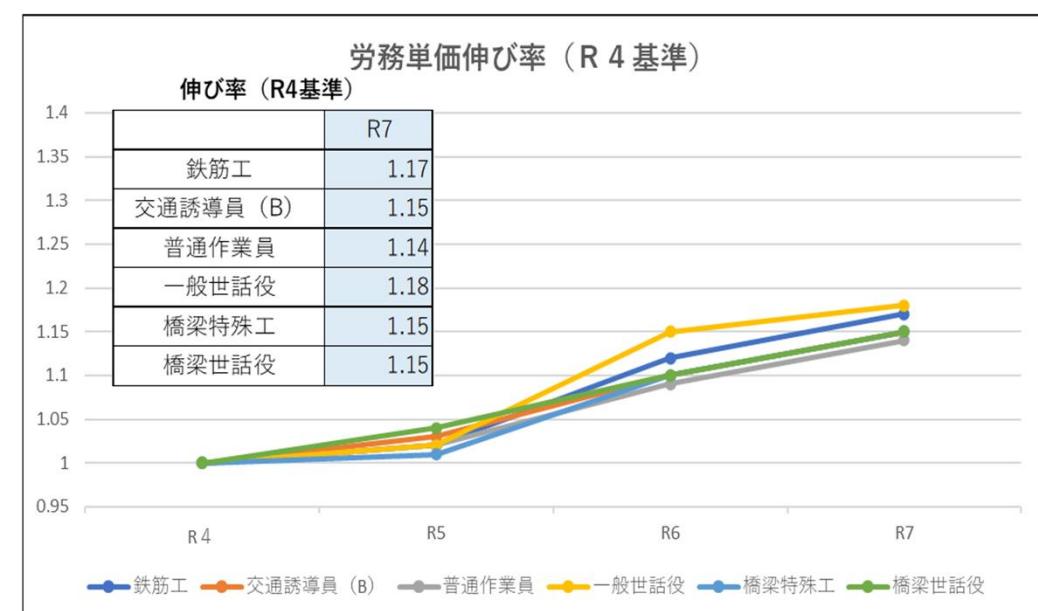
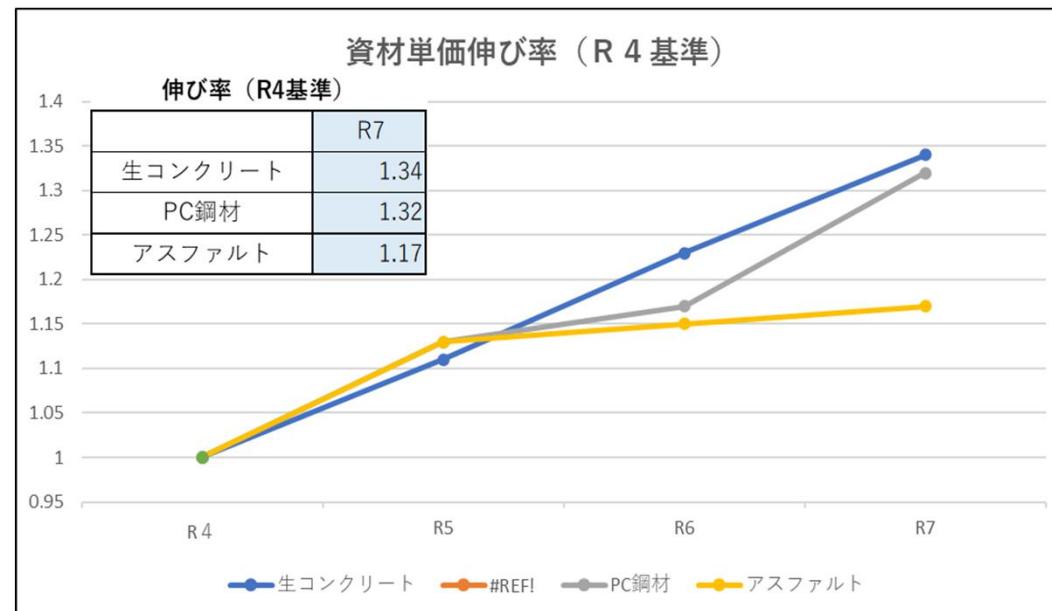
事業費の見直し

【恩納BP】

1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額

①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額(20億円増)

- 前回評価(R4)後の資機材・労務単価の変動に伴い、増額の必要が生じた。
 - なお、今後も資機材単価や労務単価の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。
- 上記の理由により事業費が増加した。



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

事業費の見直し

【恩納BP】

2. ライフサイクルコストにおける維持管理費用の低減

①重防食処理による支承単価の上昇(11億円増)

- 当初:暫定2車線供用区間は、H3道路橋支承便覧に基づき、溶融亜鉛メッキ塗装を採用。
 - 変更:暫定2車線供用区間ににおいて、支承鋼部材に腐食が確認されたことから、H26鋼道路橋防食便覧の改定に伴い、完成4車線供用区間は、腐食リスクを踏まえたより耐久性の高い支承構造を採用し、ライフサイクルコストの観点から 維持管理費用に配慮した防錆処理を施した。

上記の理由により事業費が増加した。

当初

溶融亜鉛メッキ塗装

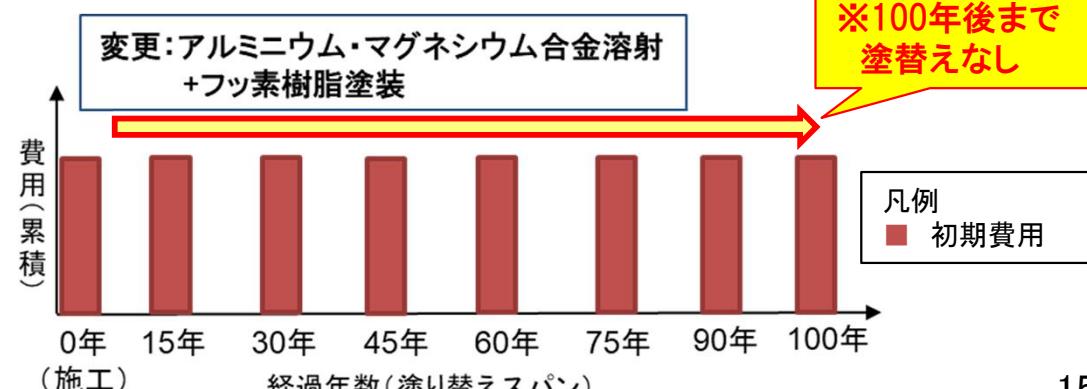
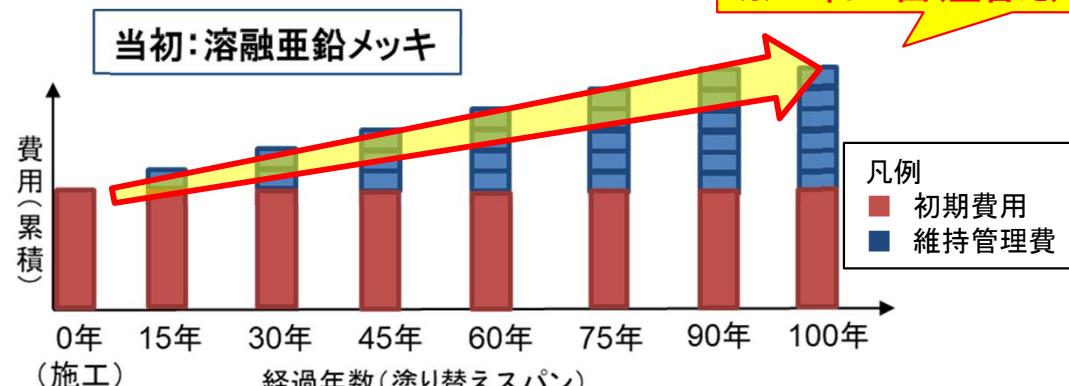


変更

アルミニウム・マグネシウム合金溶射+フッ素樹脂塗装



■ライフサイクルコスト(維持管理費用)のイメージ



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

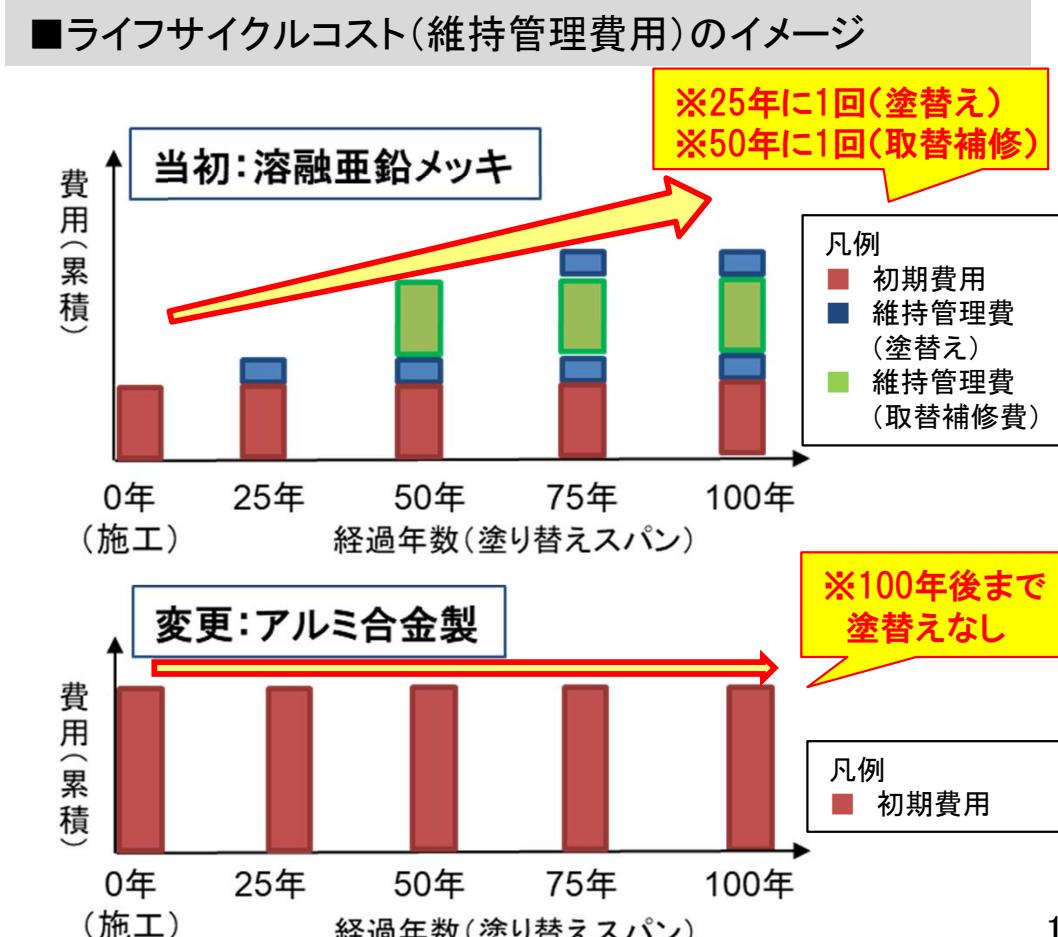
事業費の見直し

【恩納BP】

2. ライフサイクルコストにおける維持管理費用の低減

②検査路の材料変更による単価の上昇(9億円増)

- 当初:暫定2車線供用区間は、H16土木工事設計要領に基づき、溶融亜鉛メッキ塗装を採用。
- 変更:暫定2車線供用区間に於いて、検査路に腐食が確認されたことから、H26道路橋検査路設置要領(案)の改訂に伴い、ライフサイクルコストの観点から 維持管理費用に配慮したアルミ合金製を採用した。
上記の理由により事業費が増加した。



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

事業費の見直し

●恩納南バイパス

全体事業費 前回 (R4): 410億円 ⇒ 今回: 417億円 (+7億円増)

項目	主な内容	増工金額
1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額	①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額	4 億円
2. 環境整備等 (災害復旧)	①土砂災害対策工の追加による復旧工事	3 億円
合計		7 億円

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

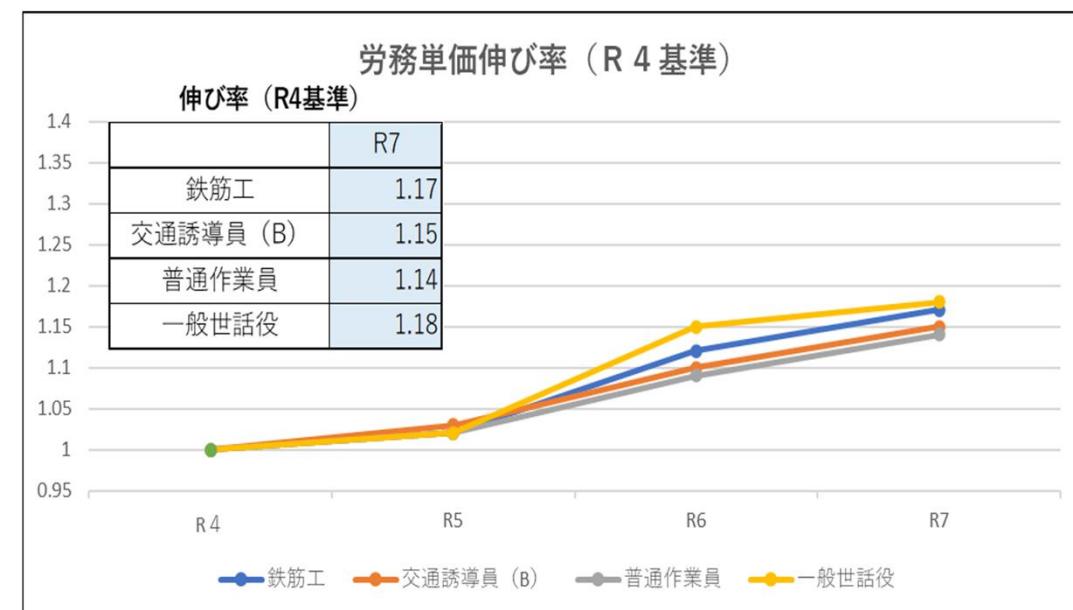
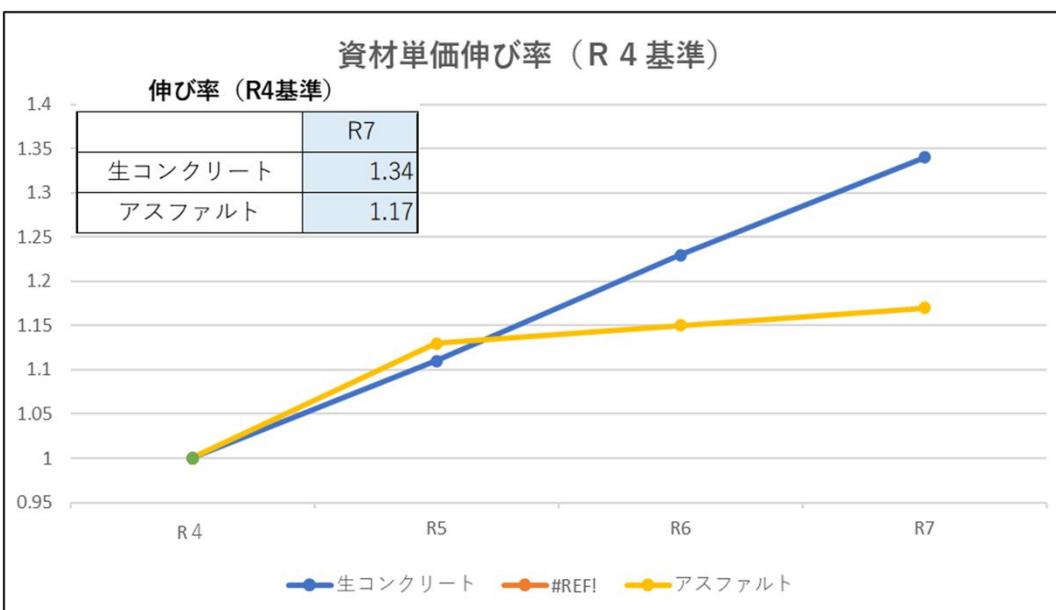
事業費の見直し

【恩納南BP】

1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額

①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額(4億円増)

- 前回評価(R4)後の資機材・労務単価の変動に伴い、増額の必要が生じた。
 - なお、今後も資機材単価や労務単価の上昇が継続する場合、更なる費用増加の可能性がある。
- 上記の理由により事業費が増加した。



2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

●事業費の見直し

事業費の見直し

【恩納南BP】

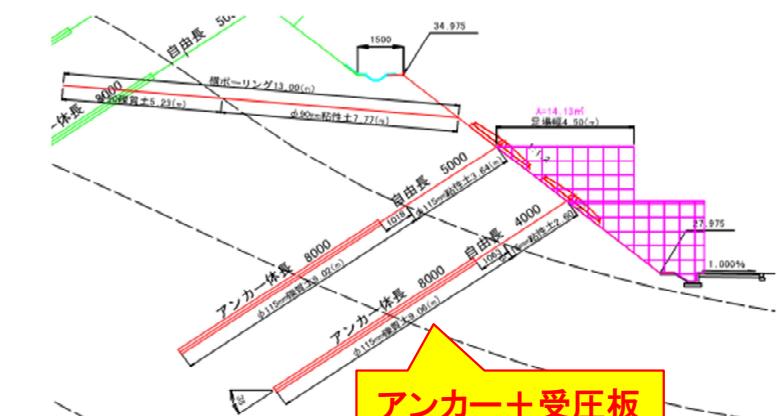
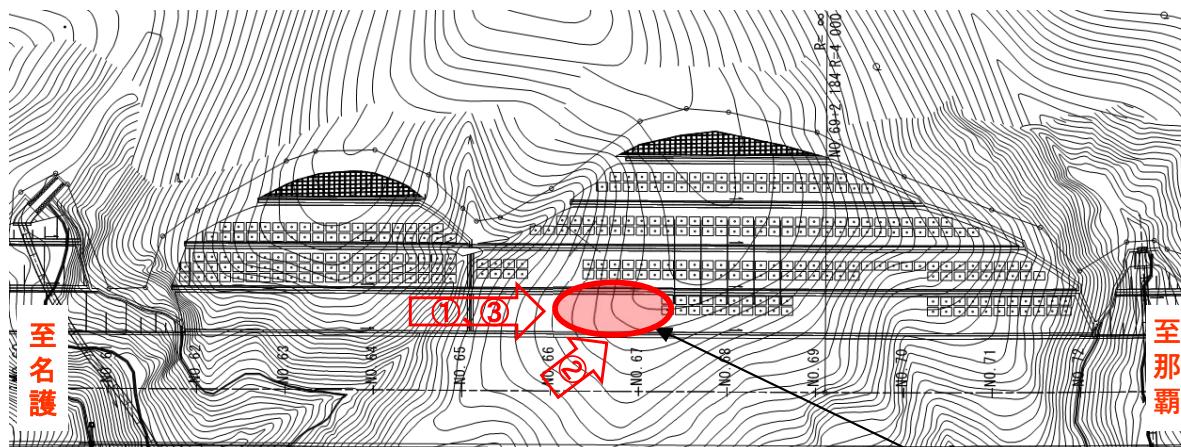
2. 環境整備等(災害復旧)

①土砂災害対策工の追加に伴う復旧工事の追加(3億円増)

○過年度に法面対策工の実施済み箇所において、令和5年8月の豪雨により、モルタル吹付箇所に線状の変状、浮き及び折れの異常がみられ、法尻水路は押し出しにより破損した。

線状の変状等が確認されたことから法面点検を実施し、対策を検討した結果、変状対策工法としてアンカーエ + 受圧板による法面対策工が追加となり、増額の必要が生じた。

上記の理由により事業費が増加した。



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)

道路事業に関する便益は、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)

当該事業に関す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)

・適用マニュアル	: 令和7年8月
・基準年次	: 令和7年度
・分析対象期間	: 供用後50年
・基礎データ	: 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22年度
・計画交通量	: 30,300台/日
・事業費	: 約417億円
・総便益(B)	: 約2,677億円
・総費用(C)	: 約831億円
・費用便益比(B/C)	: 3.2 (社会的割引率4%)

〔参考:前回評価(R4)〕

← 令和4年2月
← 令和4年度
← 供用後50年
← 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査
← 令和22年度
← 30,000台/日
← 約410億円
← 約2,165億円
← 約700億円
← 3.1 (社会的割引率4%)

■計算条件(恩納バイパス)

・適用マニュアル	: 令和7年8月
・基準年次	: 令和7年度
・分析対象期間	: 供用後50年
・基礎データ	: 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22年度
・計画交通量	: 27,900台/日
・事業費	: 約450億円
・総便益(B)	: 約2,256億円
・総費用(C)	: 約841億円
・費用便益比(B/C)	: 2.7 (社会的割引率4%)

〔参考:前回評価(R4)〕

← 令和4年2月
← 令和4年度
← 供用後50年
← 平成27年度
← 全国道路・街路交通情勢調査
← 令和22年度
← 27,200台/日
← 約410億円
← 約1,936億円
← 約689億円
← 2.8 (社会的割引率4%)

【参考】

・費用便益比(B/C)	: 3.9 (社会的割引率2%)
・費用便益比(B/C)	: 4.4 (社会的割引率1%)

【参考】

・費用便益比(B/C)	: 3.4 (社会的割引率2%)
・費用便益比(B/C)	: 3.9 (社会的割引率1%)

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

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		
	前回評価 (R4年)	事業全体	残事業	前回評価 (R4年)	事業全体	残事業	前回評価 (R4年)	事業全体	残事業
費用(C)(現在価値換算額) ^{※1)}	700億円 ^{※2)}	831億円 ^{※2)}	23億円 ^{※2)}	689億円 ^{※2)}	841億円 ^{※2)}	65億円 ^{※2)}	1,427億円 ^{※2)}	1,719億円 ^{※2)}	88億円 ^{※2)}
事業費(億円)	648億円	772億円	12億円	650億円	796億円	58億円	1,308億円	1,580億円	70億円
維持管理費(億円)	52億円	60億円	11億円	39億円	45億円	7.2億円	99億円	115億円	18億円
更新費(億円)	—	—	—	—	—	—	20億円	23億円	—
便益額(B)(現在価値換算額) ^{※1)}	2,165億円 ^{※2)}	2,677億円 ^{※2)}	300億円 ^{※2)}	1,936億円 ^{※2)}	2,256億円 ^{※2)}	349億円 ^{※2)}	3,722億円 ^{※2)}	4,531億円 ^{※2)}	838億円 ^{※2)}
走行時間短縮便益(億円)	2,078億円	2,566億円	277億円	1,850億円	2,157億円	313億円	3,484億円	4,268億円	786億円
走行経費減少便益(億円)	68億円	88億円	19億円	63億円	76億円	30億円	202億円	226億円	41億円
交通事故減少便益(億円)	20億円	23億円	3.7億円	22億円	24億円	6.3億円	36億円	37億円	11億円
費用便益比(B/C)	3.1	3.2	12.8	2.8	2.7	5.4	2.6	2.6	9.5

※1)費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)、GDPデフレータ(R7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

費用便益比の算出条件

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

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7年8月：国土交通省道路局 都市局)

基準年次：令和7年度

検討年数：供用後50年(一体評価は全線供用後50年)

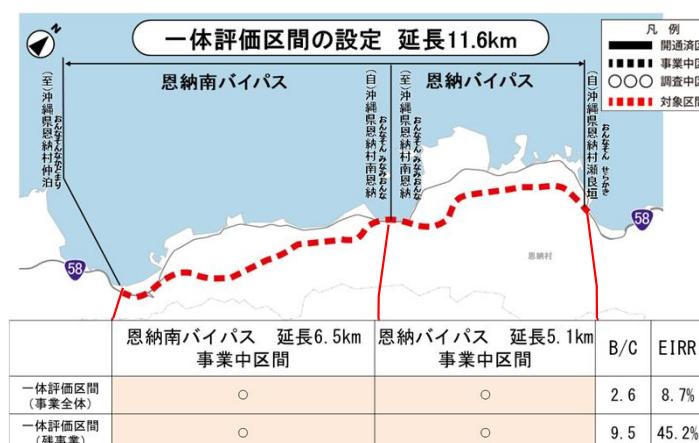
事業費：現在価値事業費=単純価値事業費×割戻率×GDPデフレータ(R7公表値)

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7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%)



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80%、恩納南バイパスの用地進捗率は100%、事業進捗率は約96%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

	恩納南バイパス	恩納バイパス
事業費	約417億円[約410億円※]	約450億円[約410億円※]
用地進捗率	100%	約99%
事業進捗率	約96%[約97%※]	約80%[約88%※]



【進捗状況写真】

恩納バイパス[写真①]



令和5年4月撮影
▲7号橋付近から起点側を望む

恩納バイパス[写真②]



令和5年4月撮影
▲7号橋付近から終点側を望む

恩納南バイパス[写真③]



令和7年4月撮影
▲谷茶交差点付近から
起点側を望む

恩納南バイパス[写真④]

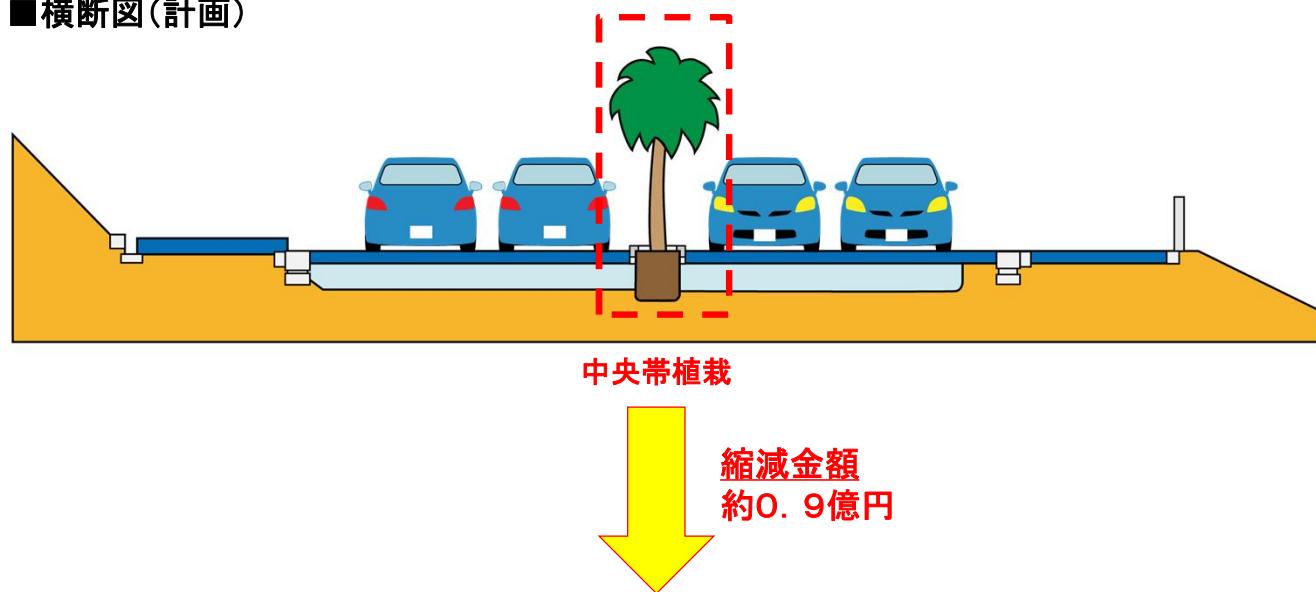


令和7年4月撮影
▲谷茶交差点付近から
終点側を望む

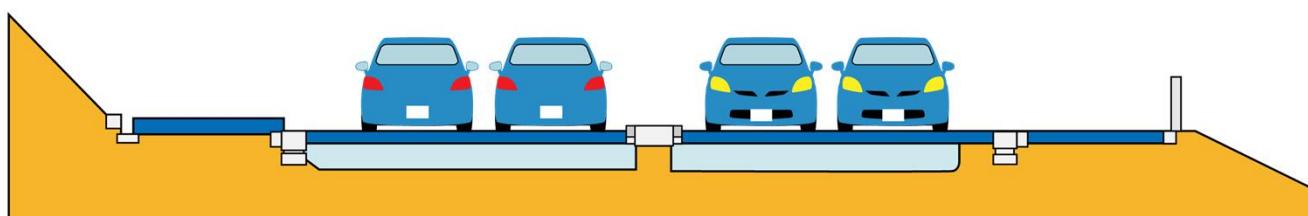
4. コスト縮減や代替立案の可能性の視点

中央分離帯の植栽の設置計画の見直しにより、コスト縮減・工期短縮・維持管理性向上を図りながら、引き続き事業を推進する。

■横断図(計画)



■横断図(完成)



【参考: 国道58号(現道)】



【参考: 国道329号石川バイパス】



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号の混雑は一部緩和されたものの、交通量は依然として増加傾向であり、今後の人口増加や観光需要に対応するため道路整備が求められる。[P.3、P.4] ⇒ **交通需要の増加**
- 恩納村は、真栄田岬(青の洞窟)や万座毛などの観光地、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。さらに沖縄北部地域では大型テーマパークが開業しており、これら観光による自動車交通需要に対応する必要がある。[P.5、P.6] ⇒ **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[交通渋滞の緩和] [P.7]
⇒【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**。【173.6万人・時間/年→ 3.3万人・時間/年】
⇒【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97%削減**。【251.3万人・時間/年→ 7.2万人・時間/年】
- 通勤の支援[交通渋滞の緩和] [P.8]
⇒名護市から沖縄技術科学大学への所要時間が**約8.8%短縮**。【現況:34分→将来:31分】
- 交通事故の削減[交通安全の確保・沿道環境の改善] [P.9]
⇒国道58号(仲泊～瀬良垣)の**年間死傷事故件数が約88%減少**。【68件/年→ 6件/年】
- 地域活性化[観光産業の支援] [P.10]
⇒アクセス性向上による**周遊観光客の増加**が期待される。【北谷ゲートウェイ～万国津梁館の所要時間 国道58号:50分→恩納BP・恩納南BP:45分】
⇒現在、恩納村では、更なるホテルの開発を進めており、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交通分散を図ることで、今後の観光交通の需要増加にも対応し、国道58号沿線の**観光地・宿泊地(リゾートホテル等)への安全で円滑な移動**に貢献する。
- 費用便益比(B/C) = **2.6**(事業全体)、**9.5**(残事業)
【恩納南バイパス】 **3.2**(事業全体)、**12.8**(残事業) 【恩納バイパス】 **2.7**(事業全体)、**5.4**(残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 恩納南バイパスは平成30年3月に全線2車線供用。
- 恩納南バイパス:用地進捗率:100%、事業進捗率:約96%、恩納バイパス:用地進捗率:99%、事業進捗率:約80%
- 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**」