

資料 4-④
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 329 号 南風原バイパス

沖縄総合事務局開発建設部

一般国道329号 南風原バイパス 再評価資料

2025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人口動態・周辺地価の変化	6
2)事業の投資効果	7
●円滑なモビリティの確保	7
●安全で安心できるくらしの確保	8
●東海岸地域へのアクセス性の向上	9
●費用対効果(B/C)に含まれない効果の算定	10
●事業費の見直し	12
●費用対効果(B/C)の結果	16
3. 事業の進捗の見込みの視点	18
4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点	19
5. 対応方針(原案)	20

1. 事業の目的と概要

①事業概要

事業目的

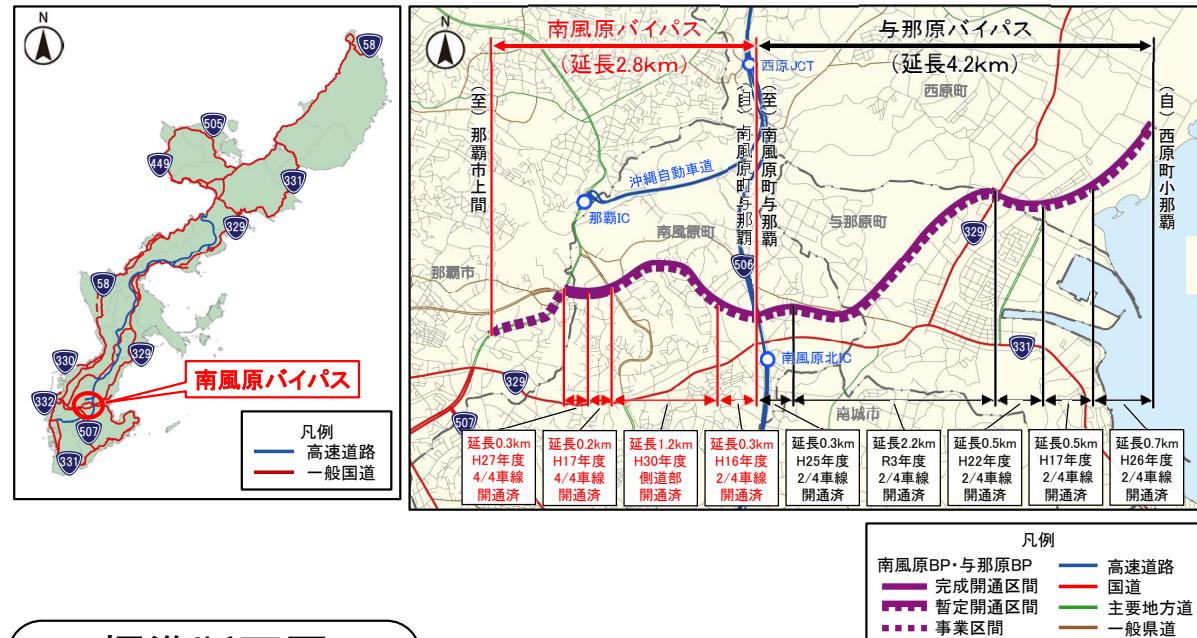
- ①国道329号の渋滞緩和
 - ②国道329号の交通安全確保及び沿道環境の改善
 - ③東海岸地域の産業振興の支援

計画概要

事業区間	(自)南風原町与那霸(はえばるちょうよなは) (至)那霸市上間(なはしうえま)
延長	2.8km
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)	32,000台/日
事業費	520億円[490億円※]

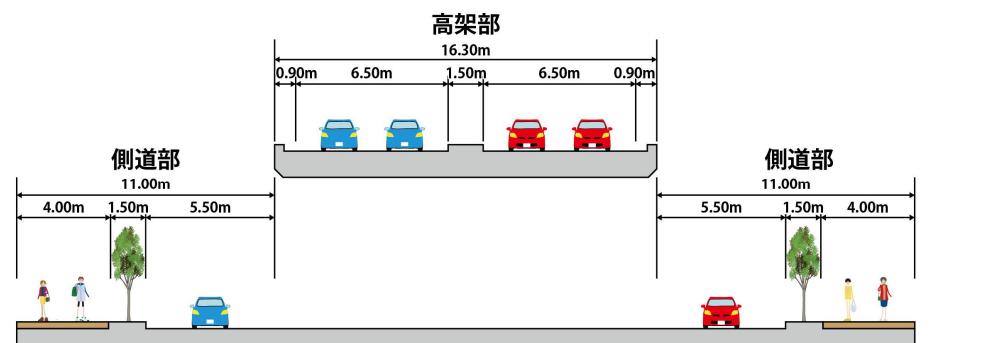
※前回評価時の事業費

位置圖

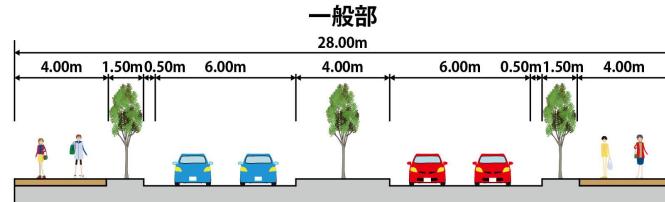


標準断面図

高架部



■ 一般部

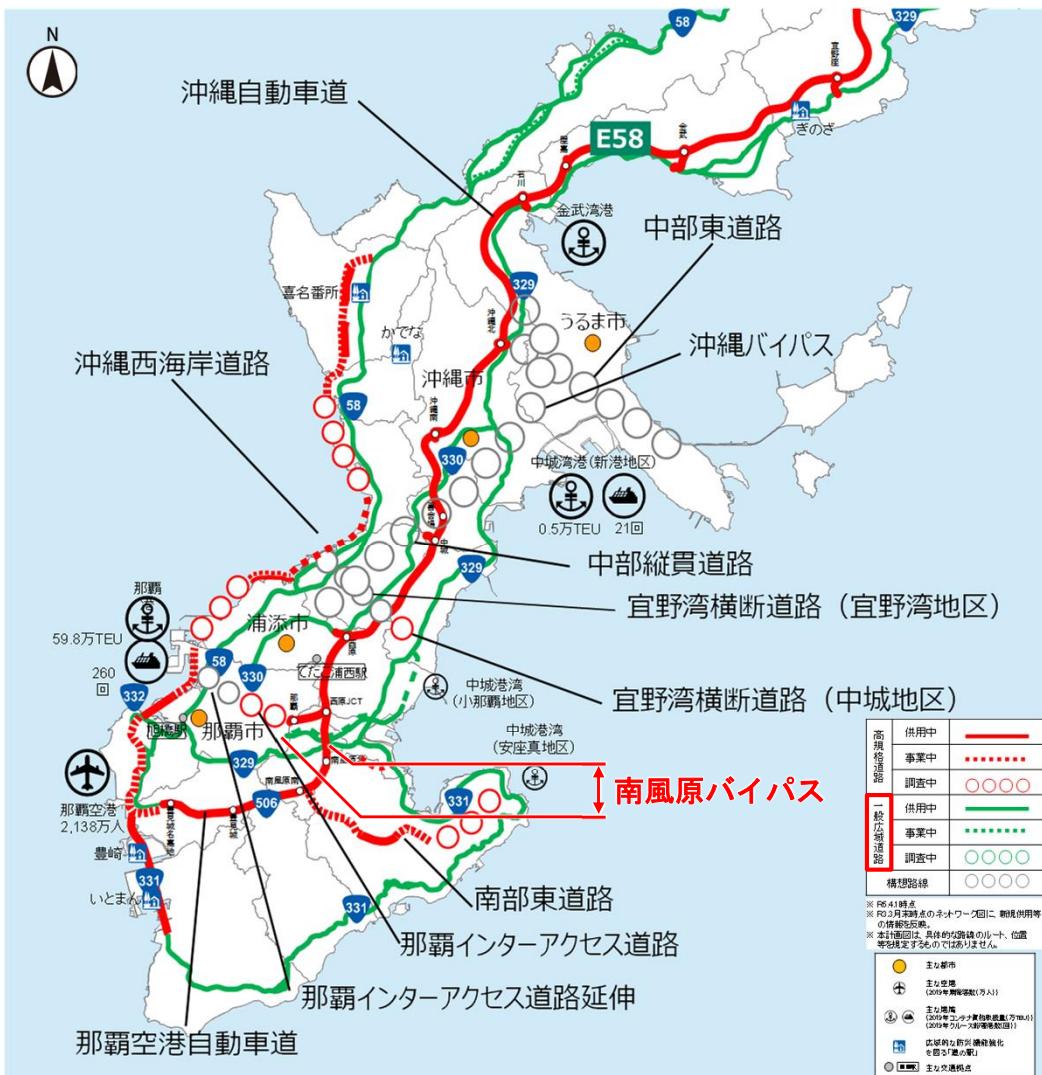


1. 事業の目的と概要

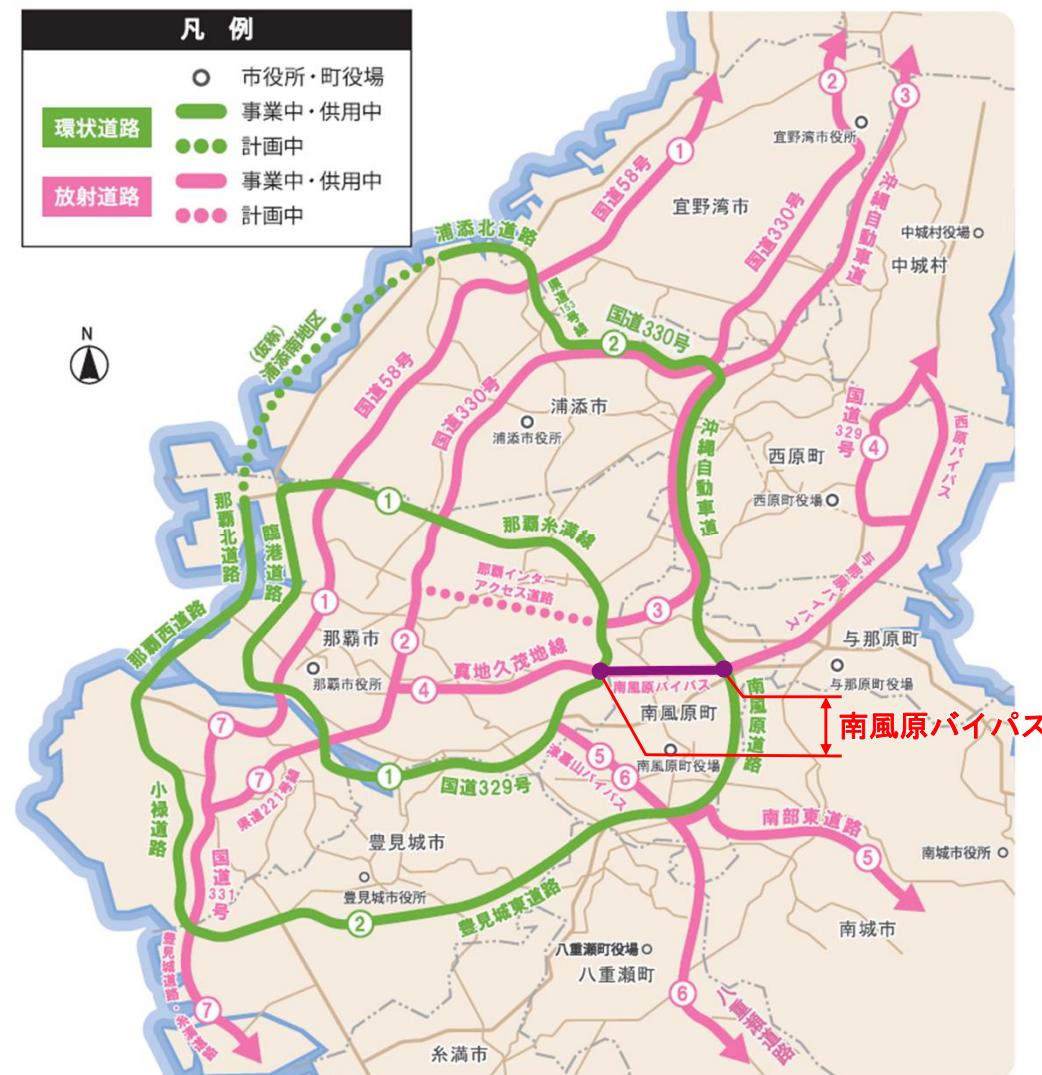
②上位計画

- 南風原バイパスは、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)
 - 那覇都市圏において、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、南風原バイパスは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



●(図2)那覇都市圏の2環状7放射道路



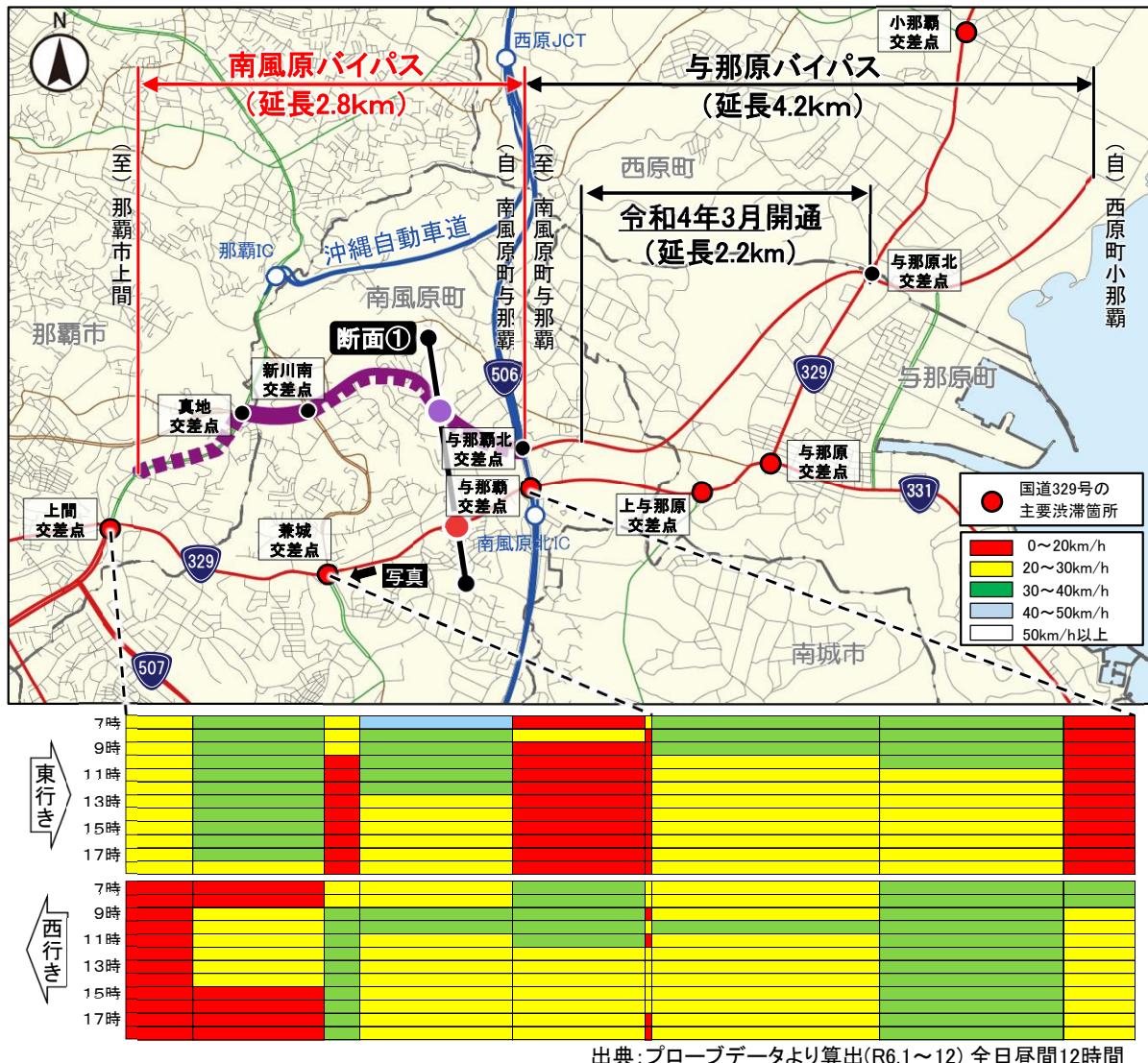
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

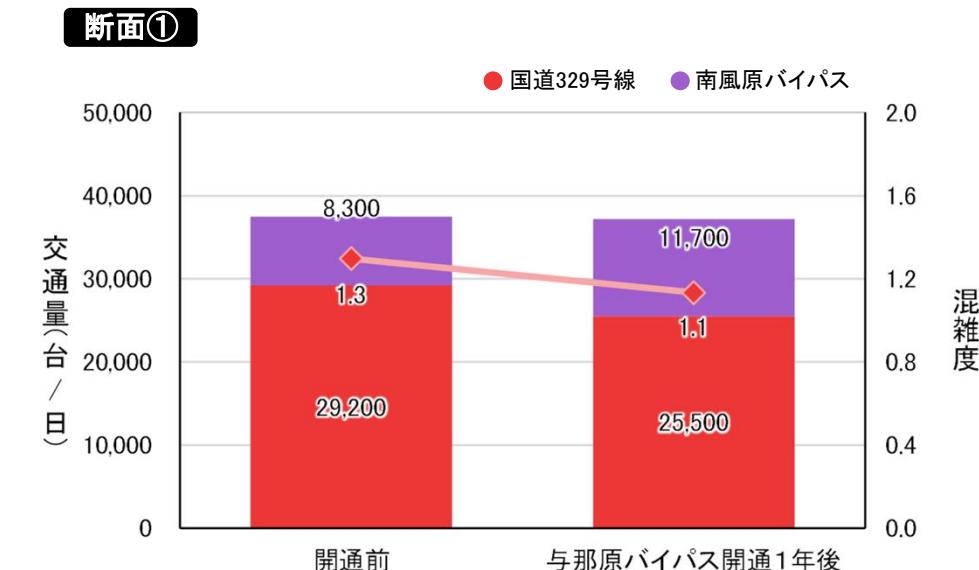
① 交通状況の変化

■令和4年3月に隣接する与那原バイパスが全線暫定開通したこと、南風原バイパスの利用が増加し、並行する国道329号の交通量は減少しているものの、依然として国道329号では主要渋滞箇所が連続しており、混雑度は1.0を超過している区間が残存している。(図3,4,5)

●(図3)時間帯別速度図



●(図4)南風原バイパス沿線の交通量・混雑度の変化



出典:交通量調査(開通前:令和3年10月20日(水)、開通1年後:令和5年2月2日(木))

●(図5)周辺路線(兼城交差点)の渋滞状況



令和7年8月撮影

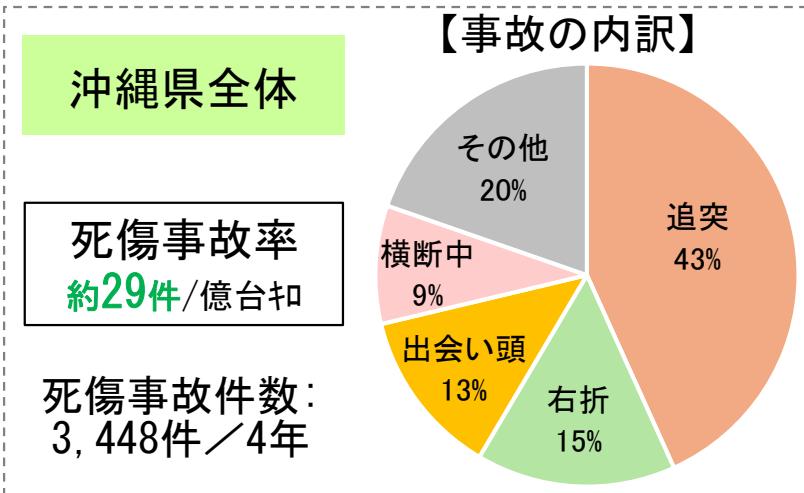
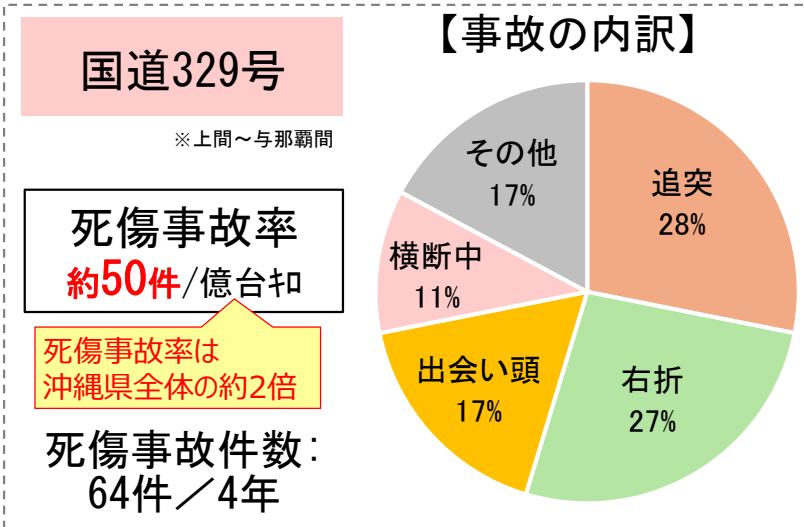
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

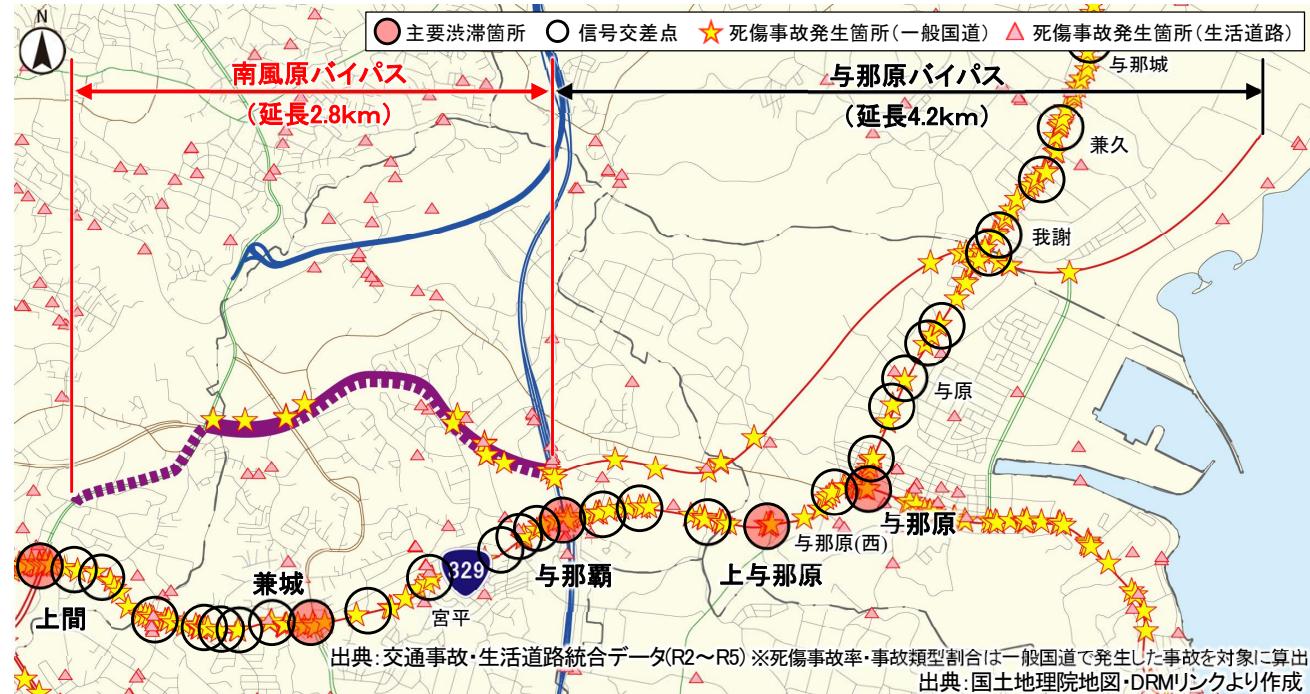
②交通事故の発生状況

■南風原バイパスと並行する国道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2倍となっている。狭小幅員(18m)の4車線で運用しており、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が沖縄県全体と比較して多いと考えられる。(図6,7,8)

●(図6)死傷事故率と事故類型別割合



●(図7)与那原・南風原BP区間及び周辺道路の事故発生箇所



●(図8)中央分離帯のない道路状況



狭小幅員(18m)を
4車線運用しており、
中央分離帯が
設けられていない

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

■隣接する与那原バイパスの開通により、与那原バイパス周辺の小売店舗の集客数が増加した。(図9)

■「沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画」が策定されており、西原町と与那原町にまたがる中城湾港マリンタウン地区に、大型MICE施設や、付随する宿泊施設や商業施設の建設が予定されている。(図10)

●(図9)与那原バイパス周辺小売店の集客状況の変化



与那原バイパス沿線 小売店舗

- ・与那原町や南風原町からの集客が増加しており、バイパス整備の影響は大きいと考えられます。
- ・南風原バイパスが整備されることで東西の地域間交流が促進され、更なる集客の増加や働き手の確保等に期待しています。



出典:ヒアリング調査結果(令和7年10月)

●(図10)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(R4)



出典:マリンタウンMICEエリアまちづくりデザイン(H30)

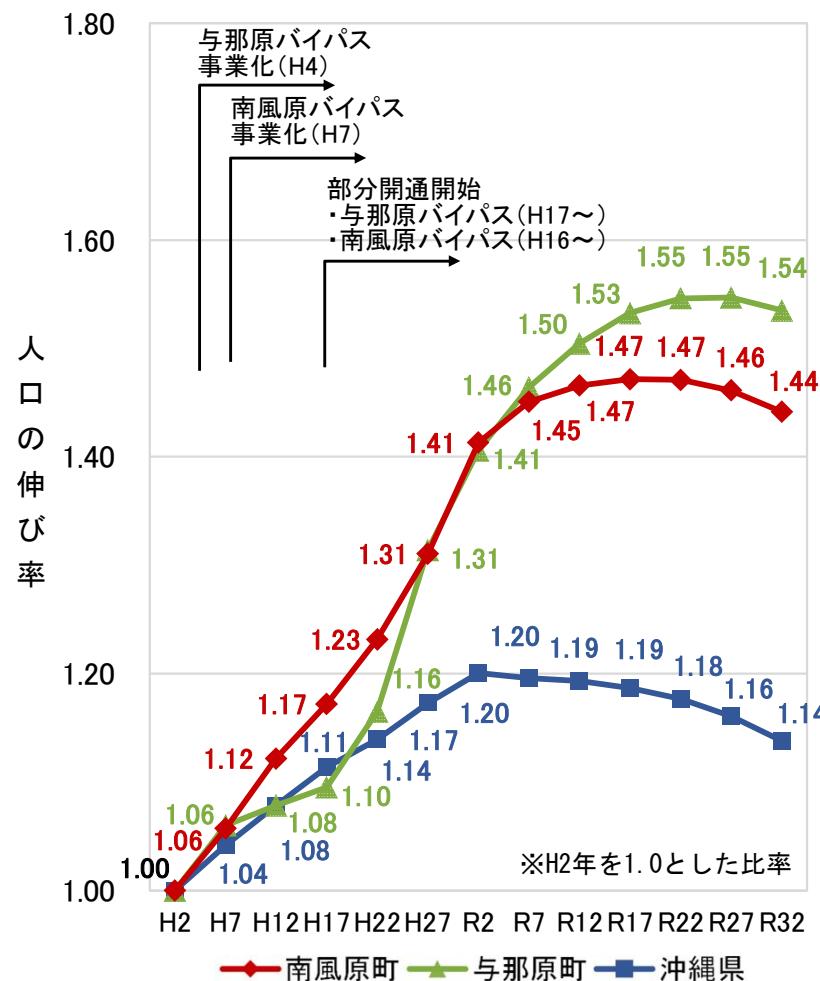
2. 事業の必要性に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

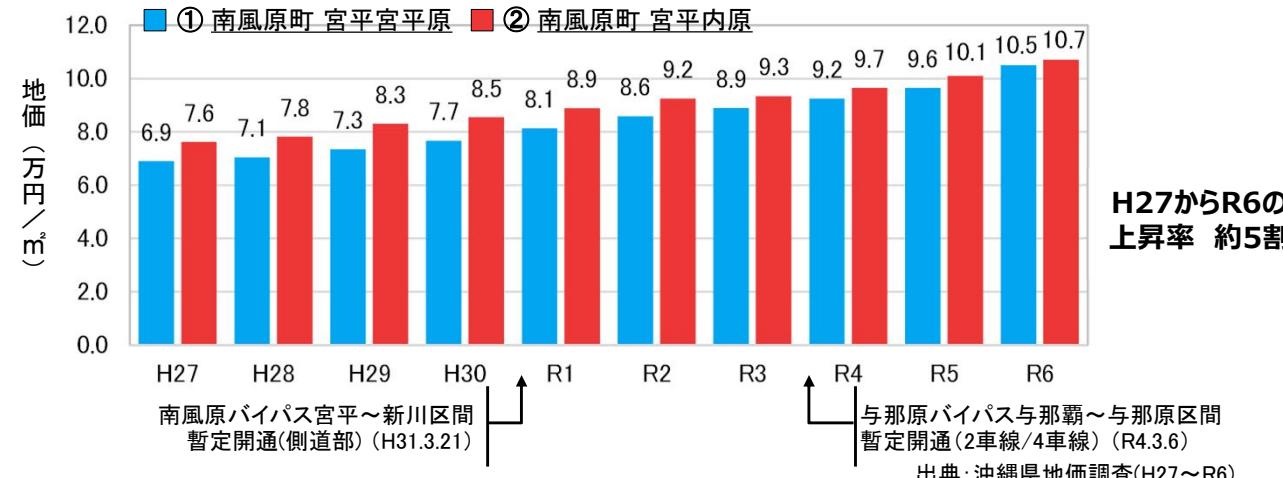
④ 人口動態・周辺地価の変化

- 南風原バイパス沿線の南風原町や東側に位置する与那原町の人口は、特に南風原バイパス・与那原バイパスの部分開通が始まった平成16年以降増加しており、沖縄県全体の上昇率を大きく上回っている。(図11)
- また、バイパス整備により那覇市街方面へのアクセス性が強化されるバイパス南側の地域(宮平宮平原・宮平内原)では、暫定開通区間の延伸が進み、平成27年～令和6年にかけて地価の上昇率が約5割と高い。(図12)

●(図11)南風原町・与那原町の人口伸び率の推移



●(図12)南風原バイパス周辺の住宅地の地価推移



2. 事業の必要性に関する視点

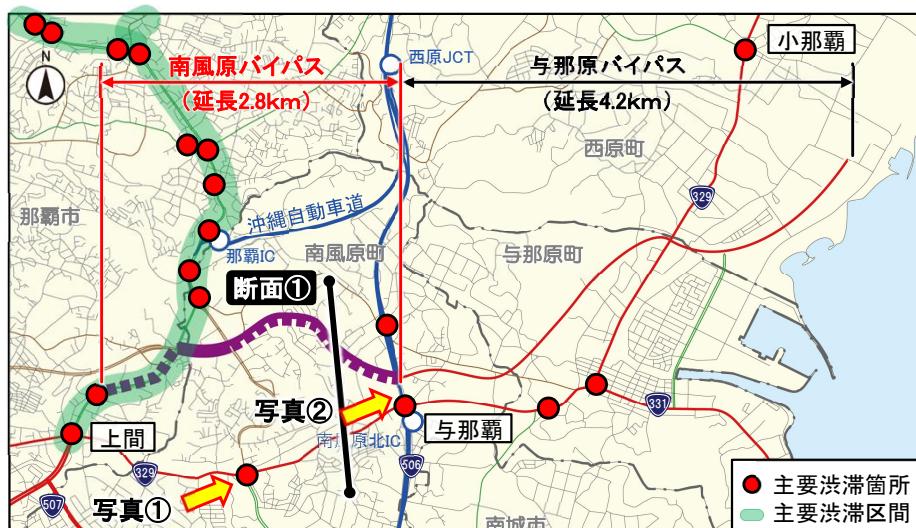
2) 事業の投資効果

●円滑なモビリティの確保

その他期待されるストック効果等

- 令和4年3月の与那原バイパスの全線暫定開通により、南風原バイパス並行区間の交通量が減少したものの、交通混雑は残存している。(図13)
- 南風原バイパスの全線整備により、国道329号からバイパスへの交通転換が図られ、主要渋滞箇所が連続する国道329号の更なる交通混雑の緩和が期待される。(図14)

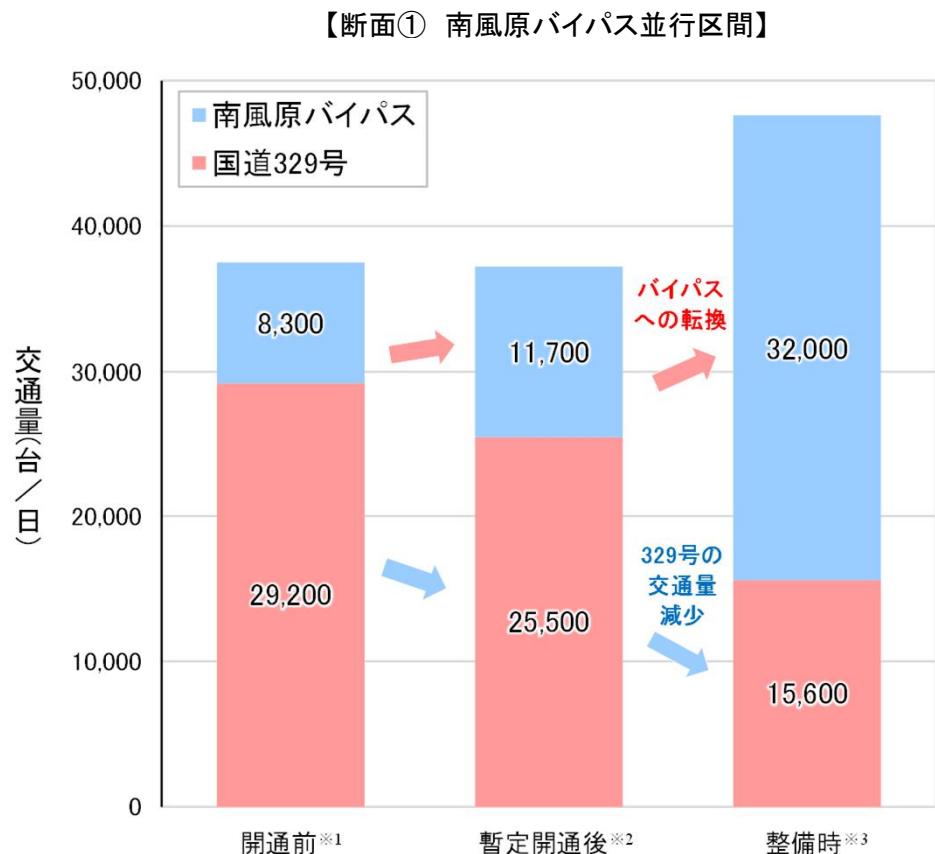
●(図13)南風原町・与那原町・西原町の主要渋滞箇所



国道329号の渋滞状況 (南風原町方面⇒与那原町方面向け)



●(図14)国道329号の交通量の変化



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

その他期待されるストック効果等

■南風原バイパスの整備により、西原町・豊見城市から三次救急医療施設である沖縄県立南部医療センター・こども医療センターまでの一般車両の所要時間が短縮し、救命率の向上や搬送経路の選択肢増加などが期待される。(図15,16)

●(図15)西原町役場・豊見城市役所～県立南部医療センターへのアクセスの例



消防施設 (豊見城市消防本部)

- ・南部医療センター・こども医療センターへの搬送する件数は一定数あり、特に患者が子どもの場合は搬送することが多い状況です。
- ・南風原バイパスの多車線整備により、速達性の高いルートを選択できるようになるなど、搬送経路の選択肢増加が期待されます。

出典:ヒアリング調査結果(令和7年9月)

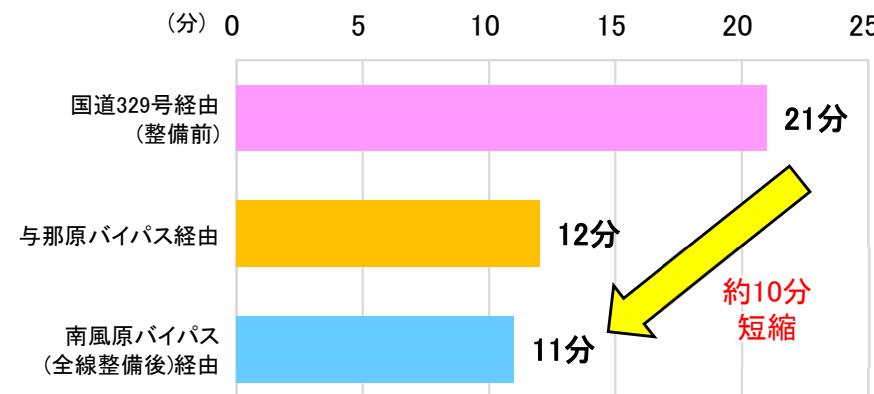
消防施設 (沖縄県東部消防組合)

- ・南部医療センター・こども医療センターは、救急搬送の約半数を占めている状況です。
- ・南風原バイパスの多車線整備により、搬送時間の短縮や揺れ・振動による患者への負担軽減が期待されます。

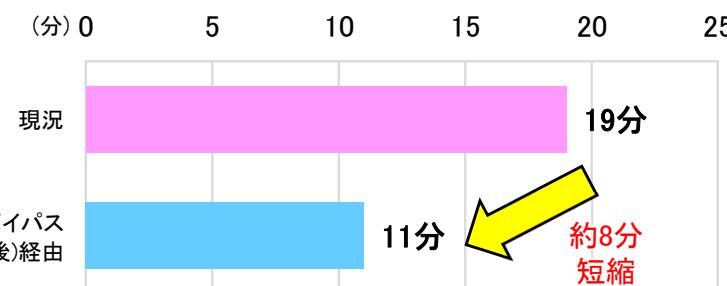
出典:ヒアリング調査結果(令和7年9月)

●(図16)西原町役場・豊見城市役所～
県立南部医療センターの所要時間

西原町役場～県立南部医療センター・こども医療センター



豊見城市役所～県立南部医療センター・こども医療センター



出典:全国道路・街路交通情勢調査(R3)の混雑時旅行速度(上下平均)を使用

2. 事業の必要性に関する視点

2) 事業の投資効果

● 東海岸地域へのアクセス性の向上

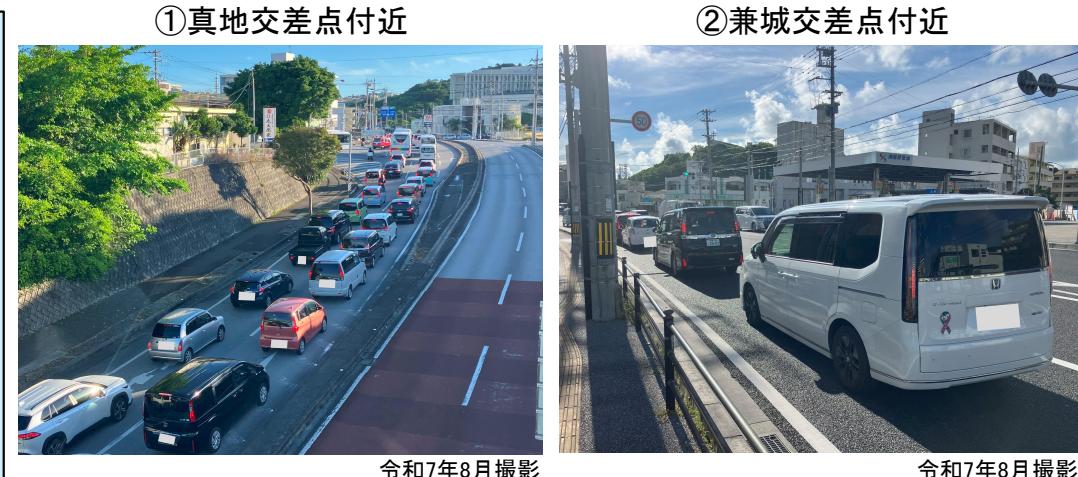
その他期待されるストック効果等

- 南風原バイパスの整備により、那覇市内～東海岸地域間のアクセス経路が新たに確保され、国道329号の主要渋滞箇所に指定されている交差点等を回避することが可能となり、交通の分散も図られる。(図17,18)
- 那覇市内～東海岸地域間のアクセス性が強化されることで、今後、東海岸地域のさらなる商業振興が期待される。

●(図17)那覇市内～マリンタウン間のアクセス経路



●(図18)周辺路線の渋滞状況



③与那覇交差点付近



南風原町役場

- ・国道329号沿線は商業エリアと位置付けていますが、渋滞していることや渋滞に伴い商業施設への出入りが困難になっていることから利用控えの方がが多いと考えられます。
- ・南風原バイパスへの交通転換により、新たな利用客が増え、商業振興にも期待できます。

令和7年8月撮影

出典:ヒアリング調査結果(令和7年9月)

2. 事業の必要性に関する視点

[参考]

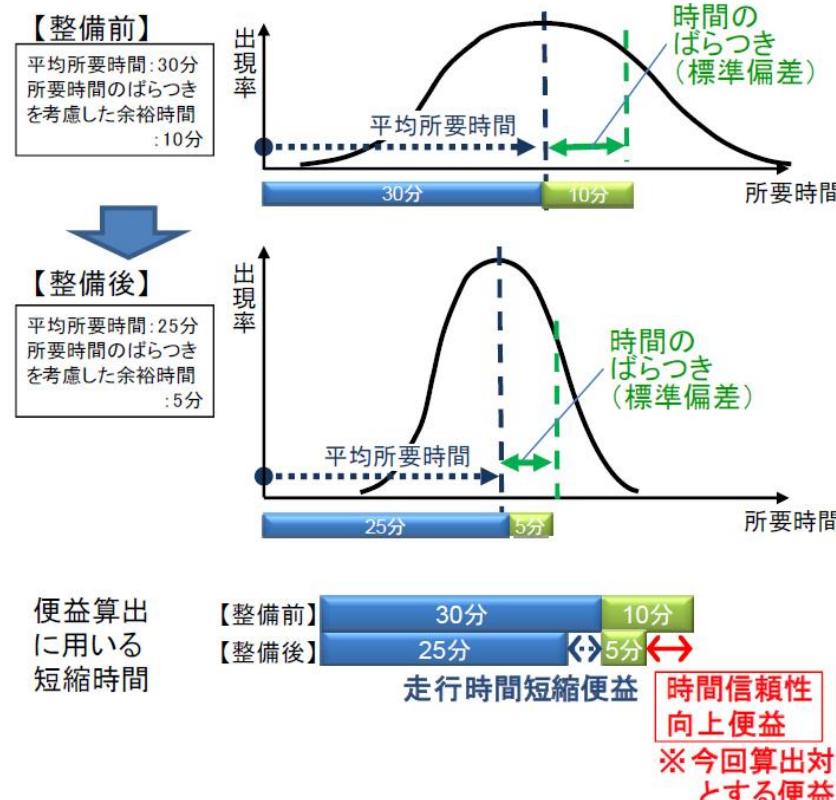
2) 事業の投資効果

●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

- 南風原バイパスの整備により、与那原町役場から県立南部医療センターまでの時間信頼性(定時性)の向上が期待される。(図19,21)
- 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33億円/50年の効果が見込まれる。

●(図19) 時間信頼性向上効果のイメージ



【時間信頼性の向上】

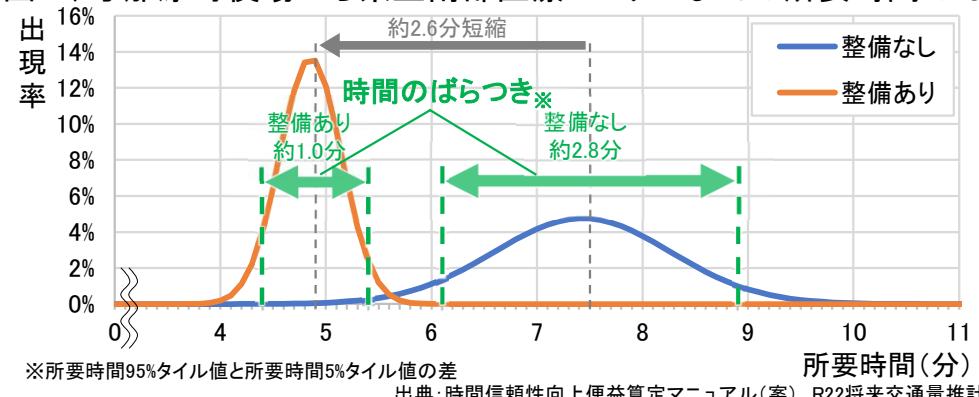
出典: 時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)

対象路線	総余裕時間費用(億円/年)		時間信頼性向上便益(億円/年)
	整備なし	整備あり	
南風原バイパス	554.9	552.6	2.3

●(図20) 与那原町役場・県立南部医療センターの位置図



●(図21) 与那原町役場から県立南部医療センターまでの所要時間のばらつき



「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便益を算定した結果、約33億円/50年の効果が見込まれる

2. 事業の必要性に関する視点

[参考]

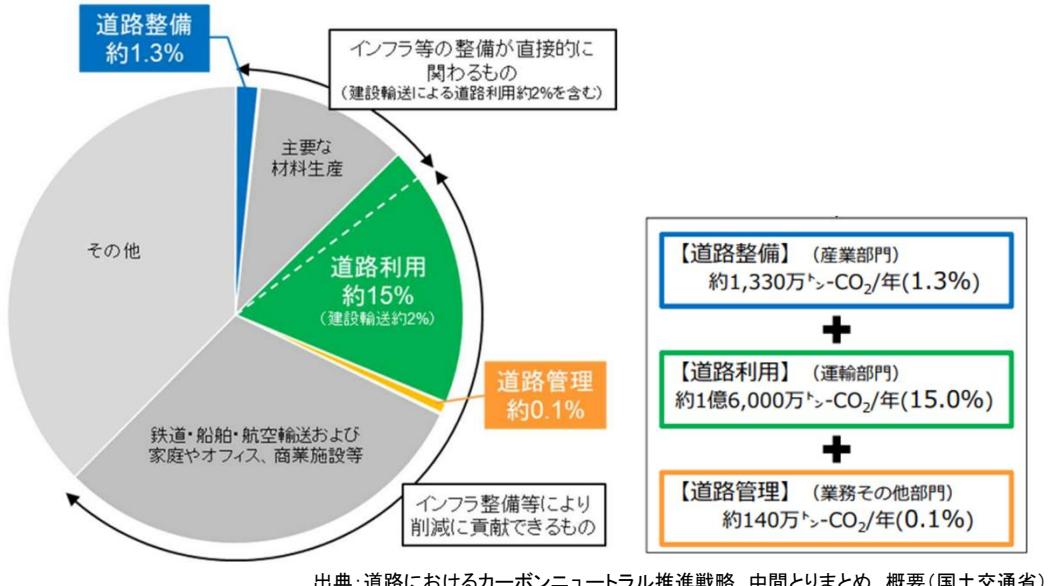
2) 事業の投資効果

●費用対効果(B/C)に含まれない効果の算定

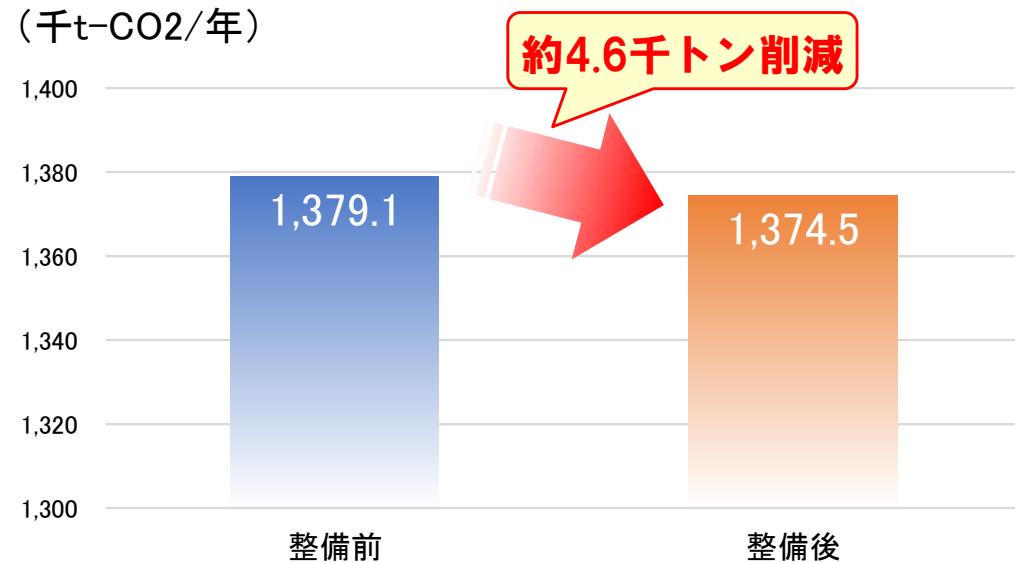
地球環境の保全

- 南風原バイパスの整備に伴う旅行速度の向上により、CO₂排出量年間約4.6千トンの削減が見込まれる。(図24)
- CO₂排出削減の効果を貨幣換算すると、約1.9億円/50年の効果が見込まれる。

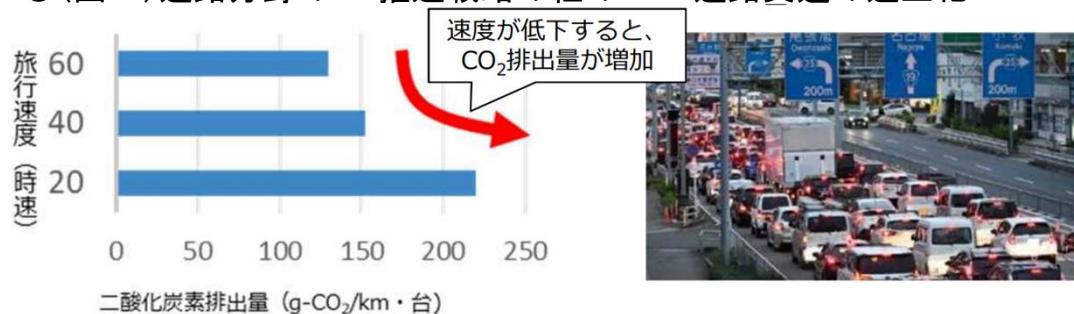
●(図22) 我が国CO₂排出量の内訳(2020年度)



●(図24) CO₂排出量削減効果



●(図23) 道路分野のCN推進戦略の柱の1つ: 道路交通の適正化



「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1.9億円/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)(R7.9)
※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

事業費について

南風原バイパス

全体事業費 前回(R5):490億円 ⇒ 今回:520億円(+30億円増)

■事業費増の内訳

項目	主な内容	増額金額
1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増額に伴う増額	①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額	+ 18億円
2. 事業計画見直しによる増額	②交差点改良の設計・工事計画見直しに伴う増額	+ 6億円
	③補強土壁工の盛土材料の見直しによる増額	+ 6億円
合 計		+ 30億円

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

事業費について

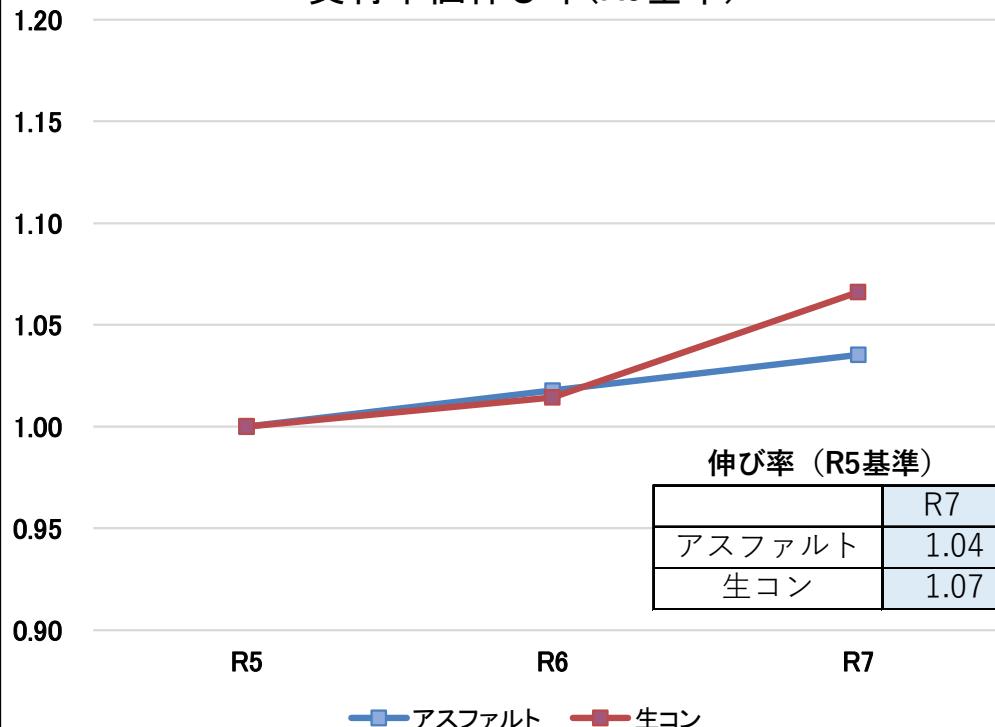
1. 物価上昇等の情勢変化による資機材及び労務費の増加に伴う増額

①資材単価及び労務単価等の見直しによる増額

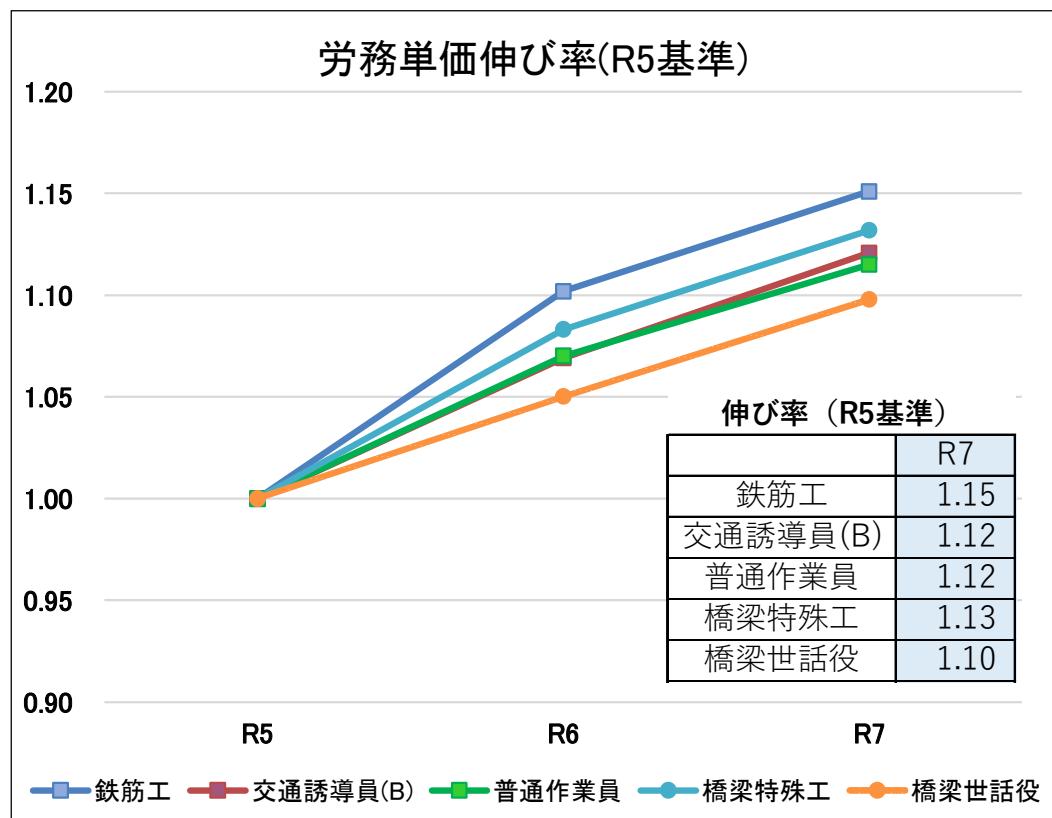
■前回評価(R5)後の資機材・労務単価の変動に伴い、増額の必要が生じた。【+18億円】

■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。

資材単価伸び率(R5基準)



労務単価伸び率(R5基準)



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

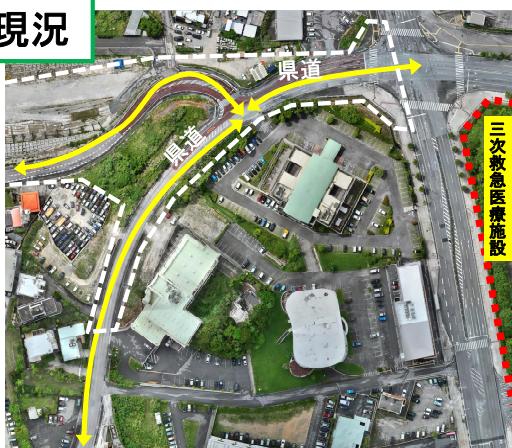
事業費について

2. 事業計画見直しによる増額

②交差点改良の設計・工事計画見直しに伴う増額

- 当初:隣接する県道の全面通行止めを行い、迂回路を確保して、交差点付近を集中的に工事する計画。
- 変更:当該交差点付近に三次救急医療施設があり、迂回路では緊急車両が通行する際、一般車両が避けるスペースが確保出来ず、緊急搬送時に支障が出る可能性があることから、複数ルート確保できるよう工事計画の見直しを行うよう要望があった。よって、現道交通を確保しつつ、県道を切り回しながら、工事を行う計画に変更した。【+6億円】

現況



当初



迂回路の状況

- ・緊急車両が通行する際に一般車両を避けるスペースが確保できない。



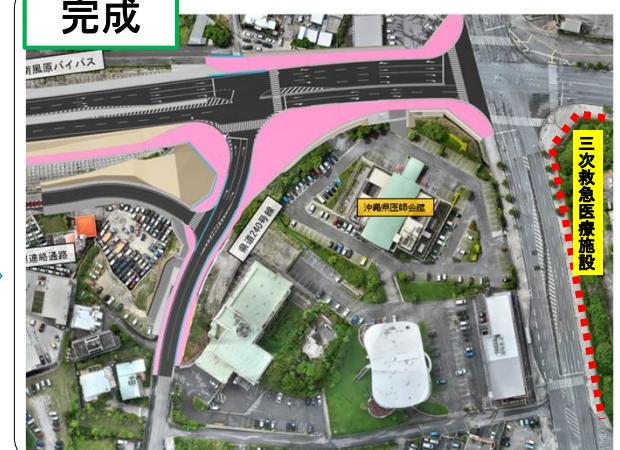
変更

現道交通を確保しつつ道路を切り回しながら工事

切り回しに伴う土工、舗装工、仮設工が増工



完成



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

事業費について

2. 事業計画見直しによる増額

③補強土壁工の盛土材料の見直しによる増額

■当初：1号橋A1橋台背面部の裏込め材として事業区間及び近隣事業からの流用土の使用を予定していた。

■変更：採取した流用土の三軸圧縮試験を実施したところ、補強土壁工設計条件の盛土材の基準を満足していないことが判明した。

よって、補強土壁盛土材の購入が必要となった。【+6億円】

●当初計画から変更が必要となった背景・理由

当初

現地流用土の活用を想定



【三軸圧縮試験結果】

- 試験材料：暫定区間流用土
 - 内部摩擦角：26.0°
 - 単位体積重量： 16.7kN/m^3
- ⇒【判定】**使用不可**

※適合条件：内部摩擦角=30°、
単位体積重量 $\gamma=19.0\text{kN/m}^3$

変更

購入土（補強土壁盛土材）を活用

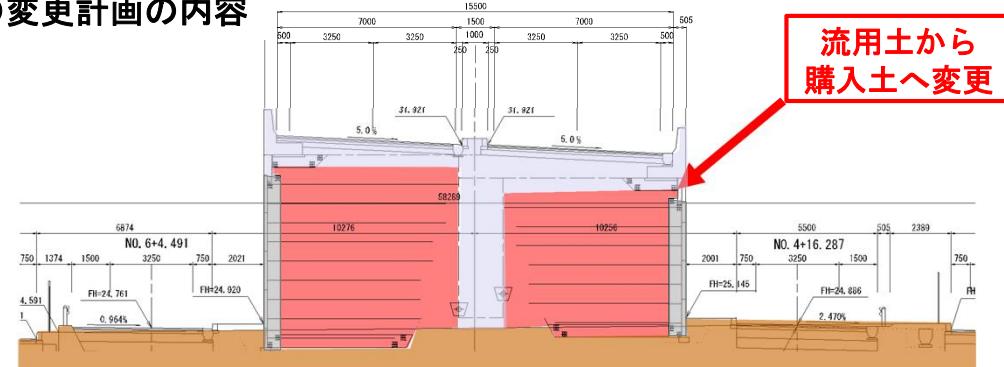


【三軸圧縮試験結果】

- 試験材料：C-40
 - 内部摩擦角：38.6°
 - 単位体積重量： 19.1kN/m^3
- ⇒【判定】**使用可**

※適合条件：内部摩擦角=30°、
単位体積重量 $\gamma=19.0\text{kN/m}^3$

●変更計画の内容



●施工位置



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)

道路事業に関する便益は、令和22年度の交通量を、南風原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)

当該事業に関する建設費と維持管理費を計上した。

■計算条件

	前回再評価(R5年度)	今回評価(R7年度)
適用マニュアル	令和4年2月	令和7年8月
基準年次	令和5年度	令和7年度
分析対象区間	供用後50年	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	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	令和22年度
計画交通量	32,400台/日	32,000台/日
事業費	約490億円	約520億円
総便益(B)	約771億円	約974億円
総費用(C)	約588億円	約689億円
費用便益比	1.3	1.4

【参考】

費用便益比(社会的割引率2%)	—	1.8
費用便益比(社会的割引率1%)	—	2.1

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	前回評価(R5年)	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) ^{※1)}	588億円 ^{※2)}	689億円 ^{※2)}	139億円 ^{※2)}
事業費(億円)	565億円	662億円	129億円
維持管理費(億円)	22億円	27億円	10億円
便益額(B)(現在価値換算額) ^{※1)}	771億円 ^{※2)}	974億円 ^{※2)}	364億円 ^{※2)}
走行時間短縮便益(億円)	727億円	903億円	337億円
走行経費減少便益(億円)	40億円	66億円	23億円
交通事故減少便益(億円)	3.9億円	5.1億円	3.9億円
費用便益比(B/C)	1.3	1.4	2.6

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
検討年次：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7年度の価値に換算

※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(R7年公表値)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ない場合がある。

3. 事業の進捗の見込みの視点

- 平成7年度に事業化、平成16年度以降に一部暫定2車線で供用済み。
- 事業進捗率は65%、用地進捗率は約86%となっており、引き続き全線開通に向けて整備を推進。

■事業の経緯

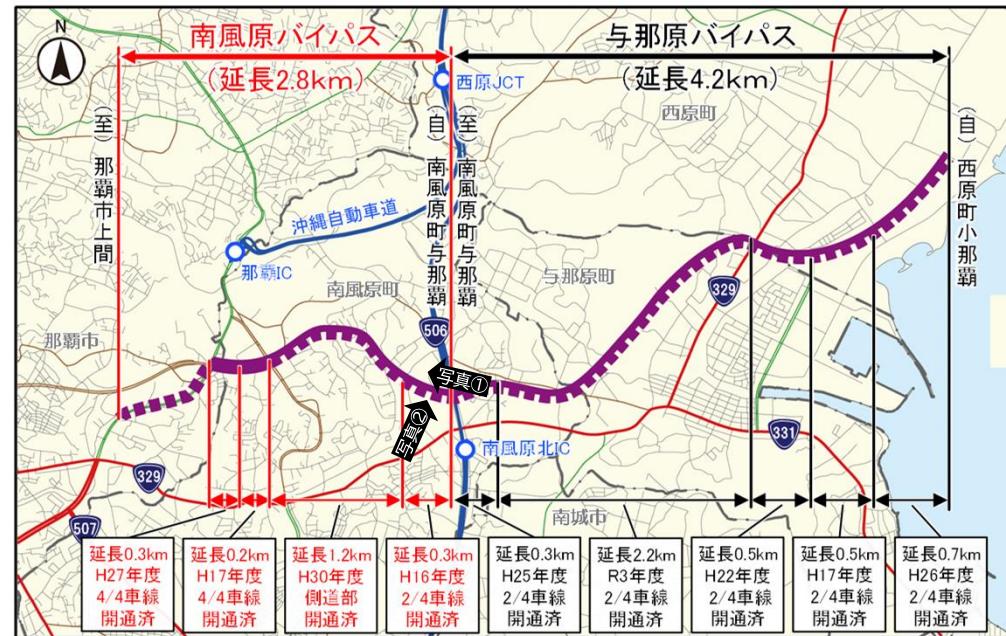
年次	事業実施項目
平成7年度	事業化
平成12年度	都市計画決定
平成16年度	部分開通(南風原町与那霸～南風原町宮平:0.3km)
平成17年度	部分開通(南風原町新川～南風原町新川:0.2km)
平成27年度	部分開通(南風原町新川～南風原町真地:0.3km)
平成30年度	部分開通(南風原町宮平～南風原町新川:1.2km)

■事業の進捗率

事業費	約520億円[約490億円※]
事業進捗率	約65%[約68%※]
用地進捗率	約86%

令和7年3月末時点
※事業費増額前の数値

■位置図



■進捗状況写真



令和6年12月撮影



令和6年12月撮影

4. コスト縮減や代替案立案の可能性の視点

南風原バイパスの計画は、一般国道329号の渋滞緩和、交通安全確保及び沿道環境の改善、産業振興等を目的に、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。[P.2] ⇒ **道路ネットワークの形成**
- 国道329号の混雑度は1.0を超過。[P.3] ⇒ **交通渋滞の緩和**
- 国道329号の死傷事故率は約50件/億台キロで、沖縄県全体の約29件/億台キロの約2倍。[P.4] ⇒ **交通安全確保**
- 沖縄県マリンタウンMICEエリア形成事業基本計画が令和4年に策定されるなど、東海岸地域の開発が進んでいる。[P.5] ⇒ **地域の活性化支援**

2. 事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保 [P.7]
⇒ 国道329号(南風原バイパス並行区間)の**交通量が減少**
- 安全で安心できるくらしの確保 [P.8]
⇒ 西原町(役場)～三次救急医療施設である県立南部医療センター・こども医療センターまでの**所要時間が約10分短縮**【21分→11分】
⇒ 豊見城市(役所)～三次救急医療施設である県立南部医療センター・こども医療センターまでの**所要時間が約8分短縮**【19分→11分】
- 東海岸地域へのアクセス性の向上 [P.9]
⇒ 南風原バイパスの整備により、那覇市内～東海岸地域間のアクセス経路が新たに確保され、**国道329号の主要渋滞箇所を回避することが可能となり、交通の分散も図られる**。また、**那覇市内～東海岸地域間のアクセス性が強化され、東海岸地域のさらなる商業振興が期待**。
- 費用便益比(B/C) = 1.4 (事業全体)、2.6 (残事業)

3. 事業の進捗と見込み

- 事業進捗率は約65%、用地進捗率は約86%。
- 南風原バイパスの全線開通に向けて、銳意事業の進捗を図る。



○対応方針(原案): **「事業継続」**