

再評価結果（平成23年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局 国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

事業名	一般国道329号 金武バイパス		事業区分	一般国道	事業主体	沖縄総合事務局
起終点	自：沖縄県金武町字金武中川 至：沖縄県金武町字金武浜田				延長	5.6km
事業概要 国道329号は、名護市を起点とし本島東海岸を南下し那覇市に至る延長約76kmの主要幹線道路である。金武バイパスに並行する現道区間の金武町金武中川から金武浜田にかけては、急カーブや急勾配など線形不良箇所が複数あり、交通事故の恐れが非常に多い箇所となっている。また、沿道には、基地入口、住宅、商店、公共施設などが密集しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、渋滞が発生し、幹線道路としての機能が低下している。金武バイパスは、交通安全の確保、朝夕の交通混雑の解消、地域交流の促進、幹線道路としての機能向上に大きく寄与する道路である。						
H3年度事業化		都市計画決定		H6年度用地着手		H7年度工事着手
全体事業費		152億円		事業進捗率		58%
				供用済延長		0.8km
計画交通量		10,300台/日				
費用対効果分析結果		B/C (事業全体) 1.1 (残事業) 2.9		総費用 (残事業)/(事業全体) 74/198億円 事業費：46/170億円 維持管理費：29/29億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 212/212億円 走行時間短縮便益：197/197億円 走行経費減少便益：8.1/8.1億円 交通事故減少便益：6.8/6.8億円
						基準年 平成22年
感度分析の結果 残事業について感度分析を実施 交通量変動：B/C=3.1（交通量+10%） B/C=2.6（交通量-10%） 事業費変動：B/C=2.7（事業費+10%） B/C=3.0（事業費-10%） 事業期間変動：B/C=2.9（事業期間+20%） B/C=2.8（事業期間-20%）						
事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道（宜野座IC～金武IC間）の年間渋滞損失時間の削減（約4割削減） （現況：63千人時間/km・年→将来（整備あり）：39千人時間/km・年） ②交通安全の確保 ・現道（宜野座IC～金武IC間）の交通事故密度の削減（約3割削減） （現況：2.7件/km→将来（整備あり）：2.0件/km） ・快適な走行が可能な区間の割合が向上（約1割向上） （現況（現道利用ルート）：87%→将来（バイパス利用ルート）：100%） ③個性ある地域の形成（観光産業の支援） ・金武町の主要観光地「ネイチャーみらい館」の利用者数（年間約3万人） ・高速道路から主要観光施設までの所要時間が短縮（金武IC～ネイチャーみらい館で所要時間が約2割短縮（約3分）） ④沿道環境（地球環境）の改善 ・CO2排出量の削減：H42時：541 t-CO2/年 ・NO2排出量の削減：H42時：22.9 t-NO2/年 ・SPM排出量の削減：H42時：2.3 t-SPM/年						
関係する地方公共団体等の意見 一般国道329号は、沖縄本島の道路網の骨格となる東海岸側の幹線道路であり、基地や住宅、商業施設、公共施設などが密集する金武町の中心部を通過している。その交通量は、年々増加しており、交差点や車両乗り入れ口も多く、道路線形不良箇所が多いことから混雑を招き、旅行速度は低下傾向にある。そのため、幹線道路の本来の機能である通過交通の処理機能を十分に果たせていない状況となっている。 これらを解消するため、一般国道329号金武バイパスが整備されているところであり、用地取得の進捗率も8割、事業全体の進捗も5割を超え、今年度末には全長5.6Kmのうち3.0Kmが供用予定となっていることから、早期の全線供用開始が望まれる。 したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。						
事業評価監視委員会の意見 ・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業継続」で了承された。						
事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等 ・国道329号は、急カーブや急勾配の線形不良箇所が多数存在し、走行時に交通事故の恐れが高い路線となっている。 ⇒ 交通安全の確保 ・国道329号では、年々の交通量の増加に伴う走行性の悪化により、高速道路までのアクセス性が悪くなり、町内に点在する観光資源への訪問や農作物の出荷の際に利便性を損なっている。						

⇒ 地域交流の促進

- ・現道区間沿道は、住宅が密集しており、交差点や車両出入口が多いため、渋滞が発生しており、幹線道路機能が低下している。

⇒ 幹線道路としての機能向上

事業の進捗状況、残事業の内容等

全体事業費での進捗率は約58%、用地買収の進捗率は約87%である。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

今年度末に3工区の供用を予定している。また、早期の全線供用に向けて、現在事業の進捗を図っている。

施設の構造や工法の変更等

当初計画から片側歩道化・植栽帯削除等に伴う道路幅員の見直し、1号橋の橋種の変更等により、事業費の縮減額約35億円（縮減率約19%）の工事コストの縮減を行っている。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及びコスト縮減等の内容、事業評価監視委員会における審議等を踏まえると、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。