

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課

担当課長名：茅野 牧夫

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	内閣府 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渡慶頭原				延長	5.6km	
<b>事業概要</b> 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渡慶頭原にかけては、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	H一年度都市計画決定 (H一年度変更)		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	約75%		供用済延長	3.0km
計画交通量	11,700台/日						
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 1.2 (残事業) 2.4	総費用 (残事業)/(事業全体) 36/205億円 事業費：24/182億円 維持管理費：12/22億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 86/254億円 走行時間短縮便益：79/236億円 走行経費減少便益：2.1/9.5億円 交通事故減少便益：4.2/8.4億円	基準年 平成25年			
<b>感度分析の結果</b> 【事業全体】 交通量：B/C=1.1~1.3 (交通量±10%) 事業費：B/C=1.2~1.3 (事業費±10%) 事業期間：B/C=1.2~1.3 (事業期間±20%) 【残事業】 交通量：B/C=1.7~2.9 (交通量±10%) 事業費：B/C=2.2~2.6 (事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3~2.4 (事業期間±20%)							
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の年間損失時間の減少（約5割減少） （整備なし：4.3万人時間/km・年→整備あり：2.1万人時間/km・年） ②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4万人） ・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4割短縮（約6分）） ③地球環境の保全 ・CO2排出量の削減：H42時：0.07万t-CO2/年 ④生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減：H42時：17.9t-NO2/年 ・SPM排出量の削減：H42時：1.06t-SPM/年 ⑤交通安全の確保 ・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の死傷事故件数の減少（約2割減少） （整備なし：13.0件/年→整備あり：9.8件/年） ・現道（金武・宜野座村境～金武IC間）の大型車交通量が減少（約7割減少） （整備なし：3,776台/日→整備あり：1,295台/日）							
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 一般国道329号は、沖縄本島の骨格となる東海岸側の幹線道路であり、基地、住宅、商店、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、年々増加しているが、交差点や車両乗入口も多く、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に至っている。 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つつあり、事業全体の進捗も8割を超えている状況である。 平成24年の一部区間の開通により、国道329号現道区間を利用していた交通の約1割がバイパスへと転換するなど現道区間の渋滞緩和が見られている。 現道区間の抜本的な渋滞緩和の為、更なる全線の早期整備が必要であると考え。 したがって、対応方針（原案）のとおり事業継続に同意する。							
<b>事業評価監視委員会の意見</b> 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

事業進捗率約75% (H25.3末現在)、用地進捗率約92% (H25.5末現在)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

平成27年度の全線開通に向けて、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、1号橋の橋梁形式の見直しにより、塗装面積の減少及び橋梁点検費用の縮減ができ、ライフサイクルコストにおいて、約0.15億円の縮減を図れる。

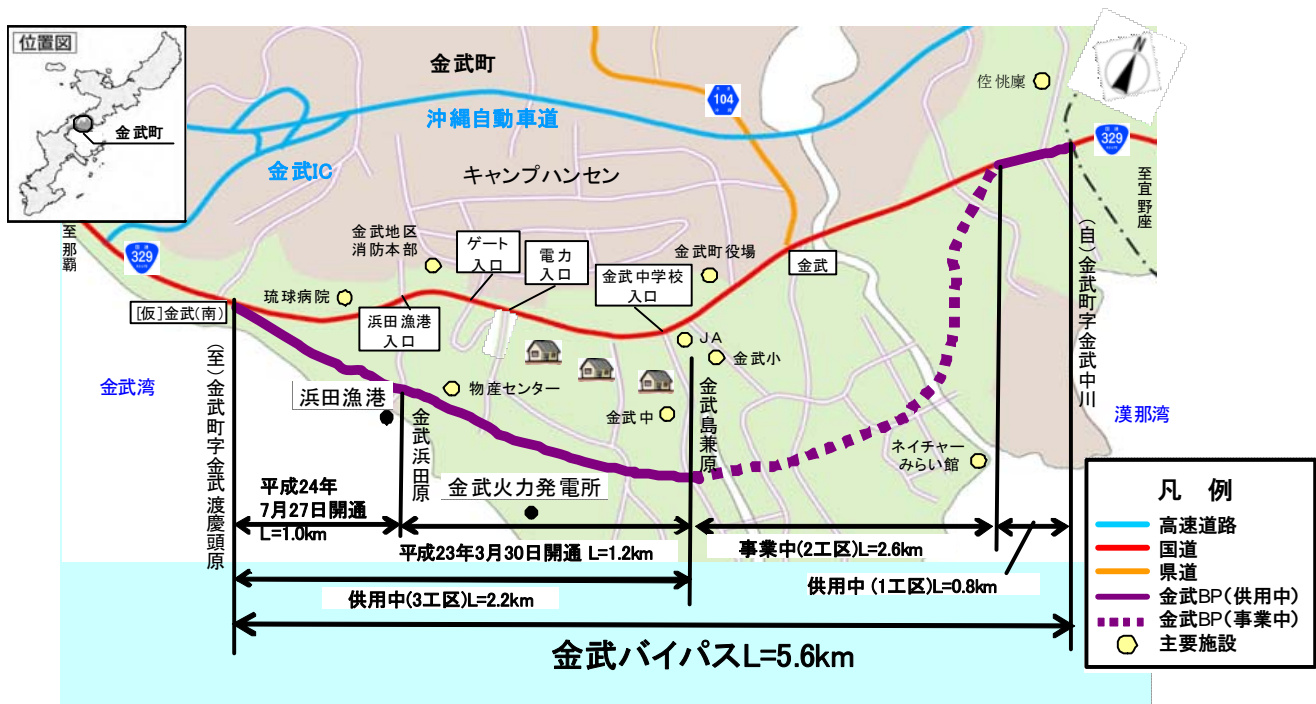
対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

以上の事業の効果及び進捗状況、関係する地方公共団体等の意見、事業評価監視委員会による審議を踏まえると、事業の必要性、重要性は当初と変わらず、事業を継続する必要があるため。

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。