

資料-5

平成18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

沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会議事要旨（平成18年度第1回）

1. 開催日時：平成19年3月2日（金）13：30～16：15

2. 場 所：沖縄総合事務局 4階 特別会議室

3. 出席者：○委員 有住 康則 琉球大学教授
池田 孝之 琉球大学教授
大城 勇夫 琉球銀行頭取
大城 常夫 琉球大学教授
立原 一憲 琉球大学助教授
（敬称略：五十音順）

○沖縄総合事務局 佐藤開発建設部長、岩見企画調整官 ほか

4. 事務局説明：平成18年度沖縄総合事務局開発建設部事業評価対象事業
平成18年度沖縄総合事務局事業評価関係適用通達
事業評価の費用便益分析に関する技術指針

5. 審議

○那覇港那覇ふ頭地区臨港道路整備事業

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」が妥当とされた

【審議内容】

委員：効率的な物流が図られるだけでなく、並行する58号線の混雑が緩和されると思うが、便益に含まれているか。

事務局：含まれている。

委員：そうすると、混雑度1.75がどれだけ緩和されるか。

事務局：具体的なデータは現在持ち合わせていない。

委員：空港から港湾施設への時間短縮だけでなく、北部からの交通量を安謝から分散させるバイパス機能も出てくると思う。

事務局：それも踏まえて便益を算出している。

委員：供用されると、そこに交通が集中してくると思われ、混雑度が高くなるのでは。

事務局：この区間だけでなくネットワーク全体として便益を算出している。

○中城湾港新港地区多目的国際ターミナル整備事業

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」が妥当とされた

【審議内容】

- 委員：何隻の船が利用していて、どういう港湾整備をすればどれだけの輸送コストが削減されるのかが示されると理解しやすいが。
- 事務局：現在は那覇港で荷揚げされた後、陸送しているので、実際に余分なコストがかかっている。今回の計算上は、中城湾港が整備された場合と、現在のまま那覇港を利用する場合の費用の差を考慮している。
- 委員：過去に「全島FTZ構想」があったが、それを断念した理由として、港湾の整備が著しく劣っていて、台湾あたりと比べると、国際競争にとても太刀打ちできない、ということだった。この多目的国際ターミナルが整備されると、少しは競争できるのか。
- 事務局：FTZ制度は平成11年に認められているが、水深が浅くて船が入港できないため早く整備して欲しいという強い要望が企業などから上がっている。元々FTZ制度は港湾と一体なったものである。

○中城湾港新港地区小型船だまり整備事業

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」が妥当とされた

【審議内容】

- 委員：昭和56年度から事業を行っているが。
- 事務局：進捗率は93.9%で平成26年度完了予定。現在は、先ほどの多目的国際ターミナル整備事業の作業基地として使用しており、残りの舗装工事ができない。作業船は所定の水深が必要であり、付近でその基地となる場所がないため現在はここを使用しているが多目的国際ターミナルの工事が終われば、舗装工事をして港湾管理者に引き渡す予定。
- 委員：残存価値の土地価格はどのように算出したのか。
- 事務局：周辺の地価から算出している。
- 委員：船溜まり自体は最終的にどうするのか。
- 事務局：事業評価の計算上ではプロジェクト期間が終わった50年後は、役目は終わっているものとしているが、実際の用途については、その時点の情勢等をみて判断されるものと考えている。

○平良港下崎地区防波堤整備事業

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」が妥当とされた

【審議内容】

- 委員：事業は9割方完成しているが、既に効果は発現されているか。
- 事務局：1000トン・2000トンクラスの船は、今でも台風時に避泊しているところ。

残りわずかの整備によって、更に大型の船も避泊可能となる。

委員：沖の防波堤は残り 47 m で、手前の防波堤は残り 194 m となっているが、延長の短い方が残事業費が多いのは何故か。

事務局：沖の防波堤は水深が深いのに対し、手前の防波堤の水深はかなり浅いため。

○一般国道 58 号名護東道路

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」が妥当とされた

委員 P8 第3次救急医療施設への所要時間短縮については、通常、一般車両より緊急車両の速度が速いと思われるため、時間短縮効果は異なるのではないか。

事務局 便宜上、一般車両、緊急車両共に平均旅行速度を使っているのと同じ。

委員 P14 コスト縮減の目的で IC 形状の見直しを行っているが、車両の通行等に特段の支障はないか。

事務局 IC 形状の見直しにおいても、道路構造令等設計基準に則り設計を行っているため支障はない。

○那覇第2地方合同庁舎1号館

・対応方針（案）に対して審議を行なった結果、「改善措置及び今後の事後評価の必要性はない」とされた

【全般的な話として】

委員 現在価値に関して将来の 100 万が今いくらするのか。要は 10 年後に百万円もらった方がいいのか一年後に 80 万もらった方がいいのかよく分からない。要は完成しないと便益が出ないのでこの方法を使っているのはなぜか。途中で現在価値があるのか。

事務局 新規事業採択時に現在価値（B/C）が 1 を越えていれば便益の方が優れている。優先順位を決めるときにも 1.0 よりも 1.5 の方が優先順位が高いなどの判断に使う。また、社会情勢が変わった場合に着手したときの B/C と途中の段階での判断にも使う。5 年、10 年経過時に社会情勢の変化によって新規採択時と同じ算出の仕方でもどのように変わってきていて継続することが妥当なのかどうかを判断する際の指標となる。また、この数字だけではなくて数字に表れない部分もあるので継続の妥当性に上乗せしてもおかしくないが数値化されないの載せていない。

委員 現在価値以外にもっと適当な便益評価方法はないのか。

事務局 この方法がマニュアルで定められている。これ以外には現時点ではない。