

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20年度 第2回）

1. 開催日時：平成21年3月13日（金）13：30～15：50

2. 場所：沖縄総合事務局 4階 事業審査室

3. 出席者：○委員 有住 康則 琉球大学工学部教授  
池田 孝之 琉球大学工学部教授  
大城 勇夫 琉球銀行頭取  
大城 常夫 琉球大学名誉教授  
立原 一憲 琉球大学理学部准教授  
(敬称略：五十音順)

○沖縄総合事務局 次長、開発建設部長、企画調整官 ほか

4. 事務局説明：第2回事業評価監視委員会での審議対象事業は、再評価は、道路事業3事業、公園事業1事業となっている。

・事後評価は河川1事業（羽地大川羽地ダム建設事業）となっており、「ダム管理フォローアップ委員会」で審議した結果報告を行う。

5. 審議

○一般国道329号 宜野座改良

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

【審議内容】

(委員) 宜野座村は人口伸び率は増加傾向ということだが、高齢者の割合が将来増加する理由はなぜか。

(事務局) 平成12年から平成17年の間、人口は増加しているが平成17年以降はほぼ横ばいであるため、その結果、高齢者割合が将来約3割に達するものと推計している。

(委員) コスト縮減で2工区の幅員を縮小（片側歩道）しているが、新設区間のみが片側歩道なのか。現道改良区間はどうか。

(事務局) 片側歩道区間は新設区間のみである。現道改良区間は現況で両側歩道で設置されているため、同区間については両側歩道計画としている。

(委員) 現道改良部の縦断勾配で8%というのは厳しい値ではないのか  
無理にコストを抑えるために本来の事業目的（現道の線形不良個所の解消）を損ねてまでもコスト縮減しているように見える。

(事務局) 事業の迅速及び確実な実施を行うために地元関係機関との協議を行い今回の計

画を見直したため、結果的にコスト縮減を行ったことになった。

現道改良区間の縦断勾配は道路構造令の特例値の８％で計画している。現在、詳細設計を実施しており、少しでも勾配を緩和出来ないか検討している。

(委員) 事業の整備効果として「地域交流の促進」のみ強調されている。「産業活性化の促進」についてもPRした方が良いのでは。

(事務局) 今後のPRの参考にします。

(委員) 現道改良区間の工事の際には現道交通を確保しながら施工可能か。

(事務局) 現時点で詳細な施工計画は詰めていないが、出来る限り現道の交通に支障がないよう計画を立てて実施していきたい。

(※事業継続として審議終了)

#### ○一般国道58号 恩納バイパス

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

#### 【審議内容】

(委員) 赤土砂について流出の懸念はないか。

(事務局) 当バイパス工事については、赤土防止条例に基づき適切に対応しており、当該事業が原因による赤土砂流出は発生していません。

(委員) 子供の通学の際の道路横断時に安全等には問題ないか、またコスト縮減による事業費削減分を同事業の景観面の整備に充てることは可能か。同事業は県内有数の観光地に整備されるバイパスである。削減した費用はどうなるのか。

(事務局) 当バイパスは山地部を通過しており沿線には住宅や交差点等はないため、現段階では、子供の通学路としての利用はないと考えている。

植栽整備による景観的な整備は予定している。計画について、縮減可能な分についてはコスト縮減を図っており、その縮減した費用については、他の必要な事業に充てられる。

(委員) 交通事故減少便益について、マイナスとなっているがなぜか。

(事務局) 将来交通需要予測の結果、沖縄自動車道からの交通量約10,000台/日がバイパスへ転換という結果が出ていますが、信号や交差点を有さない自動車道の交通事故件数は一般道路と比較すると事故の発生確率が顕著に低いことが起因し、全体で事故便益がマイナスとなっています。

(委員) 全線暫定2車線供用が平成22年度末ということだが、完成4車線への整備時

期は決まっているか。

(事務局) 整備スケジュールとしては先ず早期の整備効果発現のため暫定供用を行っている。その後の4車線化については、暫定供用後、交通量等の状況を見て整備時期の判断をすることとしている。

(※事業継続として審議終了)

#### ○一般国道58号 嘉手納バイパス

・ 対応方針(原案)に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

#### 【審議内容】

(事務局) 「嘉手納バイパス」は、先線の「嘉手納地区」に米軍の嘉手納飛行場があり、1990年ごろは米軍と海側で調整が進められていたが、様々な条件が付され調整が難航し、さらにアメリカの同時多発テロ以降、米軍基地防衛の観点で、当方の道路整備に厳しい対応を迫っており米軍との調整に見通しがたたない状況である。このことを考慮して、嘉手納バイパスの早期供用を図るべくルート変更の可能性も含め、地元と調整しながら検討を進めていきたいと考えている。また、ルート変更になった場合、その段階で再度事業再評価委員会に諮りたいと考えている。今回は現在の海側ルートで審議いただきたい。

(委員) (道路事業全般に関係した事項として) これまでの「渋滞緩和」、「交通事故減少」を目指して整備してきたが、人口増に伴う交通量の伸びが現在、使用している交通需要予測より早くピークアウトを迎える可能性もあり、より極め細かい整備推進の要因の拾い出しを行い、合理性を高めて行かなければならないのではないか

(事務局) ご意見を参考に事業を進めていきたい

(委員) 嘉手納バイパスを陸上ルートにした場合、西海岸道路という現道との別線とはならず、機能が確保できないのではないか

(事務局) 現道区間は米軍基地に囲まれているため、乗入れ及び信号制御による速度低下がないため、現道の拡幅などの対応で、当面の交通量の増加にも対応できるものと考えている。

(※事業継続として審議終了)

○国営沖縄記念公園

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

【審議内容】

- （委員）コスト縮減について、太陽光の活用などは実施される予定はあるか。
- （事務局）平成20年5月に更新した「海洋博公園基本計画」において、環境負荷低減のための取組みの一環として、太陽光の活用についても位置づけられており、実施したい。
- （委員）老朽化施設の改修については海洋博当時のものだけでなく、新しい施設でも今後何十年か後に出てくると思われるが、修繕にコストが掛からないよう耐久性を考慮した整備方法を検討してもらいたい。
- （事務局）施設改修にあたっては、ライフサイクルコストを十分考慮したうえで実施する。
- （委員）これまでの事業の実施内容や今後の取り組みについて、よりわかりやすい資料作成に努められたい。
- （事務局）ご意見を参考に事業を進めていきたい。
- （※事業継続として審議終了）

○委員の先生からの特段の意見

○道路事業

道路事業全般に関連しての話であるが、これまでの道路整備の大義名分は、人口や車が増加し続けることを前提として、「交通渋滞緩和」、「交通事故減少」を目指して整備が進められている。

しかし、現実には県内人口も伸びが鈍化し、社会減も3年連続の状況下、人口も予測より早くピークアウトする可能性もある。また最近の車販売の低迷は、世界的な不況の影響も大であるが、若者の車離れという要因も多い。これまでのように人口・車の増加に対応した道路整備という論拠は、成立しない可能性もある。

今後は、こうした社会情勢の変化も踏まえ、柔軟な対応を図り、合理性を高めることが必要と思う。

○公園事業

事業継続の必要性を議論するには、これまでの921億円が何に使われ、どういう効

果があったかを検証することが必要。

入園者が増えたとかアンケートの結果、再来訪の意向が多いというだけで本件の投資効果があったとは検証し難いのではないか。

しっかり検証の上で、今後のB／C評価を行うべきである。

新たな評価方法をいきなり採用することは、現実的に難しいと認識しているが、今後は、少なくとも丁寧な資料の開示、妥当性がある評価方法を研究すべきではないか。