

平成23年度 第2回 沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会議事録

1. 開催日時：平成23年10月12日（水）9：30～12：00

2. 場所：那覇第2地方合同庁舎2号館 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
新垣 裕治 名桜大学国際学群教授
佐喜真 實 沖縄経済同友会常任幹事
（りゅうぎん総合研究所社長）
前泊 博盛 沖縄国際大学経済学部教授
（前 琉球新報社 論説委員長）

○沖縄総合事務局

菊池次長、中野開発建設部長、松野企画調整官 ほか

4. 審議

【議事録】

●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、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：今後の交通量の予測をする場合において、今後高齢化が進むなか、自動車に乗る人がどれぐらいになるのか？（高齢化を予測にどのように反映しているのか）について説明をお願いしたい。

事務局：需要推計については、平成15年度までは交通量のトレンドだけの推計を行っていたが、それ以降、交通需要推計モデルを改良し、性別や年齢、階層別の免許保有率を考慮したような形で需要推計を行っている。

委員：現在渋滞が発生しており、今必要となっている道路であるのに、事業の進捗が遅すぎる感じがする。事業の効果を上げるには、事業を早める事も必要ではないか？という感じがする。また、嘉手納バイパスの出口部分が嘉手納マリーナの方にタッチしているが、これはマリーナを越えて海を埋め立てする形になるのか？自然海岸は沖縄の魅力でもあるし、道路というのは利便性だけでなくそこから見える景観も観光資源になることから、埋め立てに安易に走らないような計画を作って欲しいと思う。

事務局：嘉手納バイパスの出口から先については、現在米軍と調整を実施している状況

にある。現在の計画では、海側を進んでいくルートや、早く現道タッチさせるルートなど様々なルート検討を実施している。今後米軍側と調整を図り、事業を早期に進めることが事業効果を発現することは承知していることから、事業推進に向けて努力していきたい。

委員：資料－４－①のP14事業の必要性に「嘉手納町のまちづくりに寄与する」とあるが、県からの意見にもあったように読谷の方も効果が高まるのではないかとことから、地域づくりの観点から言えば読谷村も含めて「まちづくりに寄与する」と入れておいた方がよいかと思う。

委員長：貴重なご意見ですので、検討していただきたいと思う。

委員：走行時間短縮の便益には水釜・大木線も考慮しているとの理解で宜しいか？

事務局：はい。

委員：事業進捗の遅れの所で、ルートが確定していないとあったが、陸上案と海上案の双方に難しい面があり、調整が難航しているとの認識でよいか？

事務局：はい。事業効果を含めてルート案の検討を実施している状況である。

委員：西海岸との連結という意味では海側ルートが良い感じもするが、その辺はどう考えているのか？

事務局：読谷側陸上部の用地取得の状況等を勘案して、検討していきたいと考えている。

委員長：米軍との調整等々遅れが出ていると言うことではあるが、早めに事業を進捗して頂きたいと言うことで、本案件については、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

●一般国道５８号 浦添北道路

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：施工方法でコスト縮減に取り組んでいるとあるが、これは新しい工法なのか？

事務局：初めての技術ではないが、比較的新しい工法である。

委員：設計速度が80kmとあるが、コンベンションセンター付近も同規格になるのか？

事務局：コンベンション付近は当面平面構造であるので60kmである。将来的には立体構造の構想があるので、そうなった際には80kmとなる。

委員：この道路の必要性は高い評価をしているが、交通事故を考えた場合、この道路の完成を待たずに対応しなければならない課題があると思う。特に牧港南交差点は突出して事故が多いことから、交差点に構造的な問題があるのではないかとと思う。バイパスの建設とは別に58号の交差点改良が必要ではないかと思う。また、浦添北道路取り付け部分のバイパス側が急カーブになっていて危険であ

る。当該箇所は、浦添北道路との連結を想定しての形と思うが、急カーブを放置せず、危険を回避する何らかの対策が必要と考える。

事務局：牧港南交差点が事故多発地点であることは承知している。交通事故のデータは平成18年度から平成21年度までの4年間の平均データを用いていることから、平成22年に安全対策を実施したとしてもすぐには効果が反映されない。今までカラー舗装化や交差点の改良等を実施してきたが、今後についても安全対策に取り組んでいきたいと考えている。

事務局：交差点改良等の交通安全事業については、沖縄県内の交差点を集約し、定量的なデータ及び地域の声から交差点改良を実施する候補箇所を全体で50箇所くらい選定している。そのなかから事業箇所として個別にピックアップしている状況であり、別途委員会で検討している。

委員：当該事業区間には沖縄で一番スパンの長い橋梁がかかることになるが、塩害が厳しい地域であるので、耐久性に優れた構造物にしていきたい。

委員：泊大橋は縦断勾配が急であることから風に弱く封鎖されることが多いので、勾配やカーブにも配慮して風に強い安定的な橋梁を造っていただきたい。

委員長：本案件についても原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

●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、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：観光の交通や物流等からも期待されている道路であると思うが、費用便益が1.1と低いのは当該地が山林地域であるため事業費が高くなっているからという理解でよいのか？また用地の取得で地域との課題が何か有れば教えていただきたい。

委員：通常他の道路で見ると1km当たり100億円～90億円程度と思われるが、この事業は百数十億円となっていることから、1kmあたりの単価が高いと感じている。そういう意味で工事が難しいのかと思うが。

事務局：当事業はトンネルと橋梁が多いのでそういう意味では普通の道路よりは割高になっている。

委員：費用便益が1.1と低いので事業費のコスト縮減の努力が必要かと思われる。

事務局：コスト縮減の取り組みも実施している。

委員：資料の中でコスト縮減に対する紹介があまりされていないので、取り組んでいるのであれば積極的にアピールして、県民・国民に見える形でコスト縮減努力

の部分も出しておいた方が良くと思う。費用対効果が低いので、その分努力の形を見せてアピールした方が良くと思う。

委員：観光産業支援として海洋博記念公園があげられているが、大宜味村・国頭村・東村にとっても、時間的短縮の効果がかなり大きいのかなと思われる。特に国頭村で修学旅行などを受け入れる時には時間的な制約が凄く大きいので、その辺も考慮して観光産業の支援として大きな効果の一つになると思うので加筆したほうが良いのではないかという気がする。

委員長：本案件については本年度内に暫定ではあるが1工区について2車線供用を予定していることもあり、原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

●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、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：幹線道路の4車線化の話であるが、2車線区間では、速度の遅い車が1台入るとそれだけで渋滞を引き起こしてしまうこととなる。同じようなことが新しい2車線道路でも考えられ、バイパス効果が抑制されてしまう懸念がある。当事業は費用対効果も高いことから、4車線化は速やかに進めて欲しいと考えている。

委員：費用便益も高いし用地取得も完了している状況で意外だったのは、交通安全の面で効果があるというのを改めて知り、望まれている道路だとの認識を持った。

委員：交通事故というのは大型車両等の関連が多いのか？

事務局：一概にそう言うことでは無い。大型車が入ることによっての視認性や車間距離等の関係があると思われる。

委員：他の道路にも関連すると思われるが、バイパスの場合には周りにあまり住宅がない場合が多い。このような中、道路構造令の改定もあり両側歩道を必ずしも造らなくても良くなっていると思うが、当事業ではどうなっているのか？

事務局：現在の暫定では片側歩道、将来の完成では両側歩道の計画である。

委員：当該事業においても歩道として使われる可能性が殆ど無い場合は最初から片側だけの歩道にして、事業費の縮減が図れるものは図っていただきたい。歩道の需要予測は実施しているのか？

事務局：それは実施していない。

委員：建設中であればこれから造る際不要な歩道を造ることがないように事業費を縮減して事業効果をあげると言うことを検討してはどうか。

事務局：歩道の幅員を狭くすることで事業費の縮減を図った経緯はあるが、委員の仰るとおりこれから４車化に向けた中でのコスト縮減を図っていきたいと考えている。

委員：自動車専用道路的な使われ方をするような感じがするのだが？

事務局：観光バブルの時代に道路沿線の用地も観光開発の業者が取得を進めており、一部ではカフェや民宿が立地してきており、今後開発が進む可能性がある。

事務局：今の使われ方を見ると必ずしも自動車専用道路ということではなくて、観光客が自転車で歩道を走ったりしている傾向はある。

委員：まだ建設途中の道路であり、今後の計画もあるだろうし基本に関わる問題なので、総合的に判断して慎重に検討していただきたい。

委員：名護も含めてサイクリングロードの話題が出てくるし、恩納村でもツールド沖縄の立ち上げに貢献している方も居るので、観光という観点で考えると北部の道というのは車だけではなく、自転車も走らせる道の活用の仕方があるのではないかと？今、歩道を自転車が走っているが、基本的には駄目なのか？

事務局：自転車歩行車道なので自転車も走れる道路である。

委員：地域の方からどう言った要望が上がってきているか分からないが、名護の場合はそう言った事も想定されている。将来的にはサイクリングロードとしても自転車も走れるような事が出来ると、観光の観点から考えても良いのではないかと感じている。

事務局：その事については我々も意識していて歩道をバリアフリー化して自転車が走りやすいような道路を造るようにしている。

委員：自転車では車道が走りやすい。ヨーロッパに行くと車道と自転車道が分かれています。そこを自転車が自由に走れるようになっている。そう言ったことを想定しても良いと思う気がする。

事務局：自転車は車道を走るのが基本であるが、場所によっての使われ方を勘案していきたい。

委員：是非よろしくをお願いします。

委員長：本案件については全線暫定二車線供用しているという事もありますし、委員の皆様から頂いた意見はご検討頂くということで、事業については原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

・対応方針（原案）に対して審議を行なった結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：事業費が４億円増加したとあるが、他の事業との兼ね合いからすると必ずしも４億円が全体で増えていないということも有るのではないか。本来使うべき予算であるとか、恩納南バイパスからの兼ね合いからするとどうなのか？道路事業全体の中から４億円が余分にかかるという形ではないのではないのか？

事務局：そうです。道路事業全体としては恩納南バイパスが減って宜野座改良の事業費が増える形となっている。

委員：その兼ね合いの部分は少し整理をしておいた方が良いと思う。当該事業単独で事業評価をするのは理解しているが、県民・国民の視点からすれば全体としてどうなんだという事になると思うので、ここで４億円増額していても他で減額している部分もあると思うので、その部分でいくと幾らになるのかということとは説明しておいた方が良いと思う。

事務局：了解。

委員：Ｂ／Ｃはあえて出していないのか？

事務局：当該事業は昨年の３月に当委員会案件としていたが、その際、防災性の高い事業については走行便益を中心とする三便益だけで評価するのはおかしいという議論が全国的にあったので、防災性の高いものは試行的に三便益以外を考慮した形での事業評価を行うということを全国的に行う一環として今年の三月に事業評価にかけた。

事務局：資料Ｐ１３「４．（６）まとめ」の表の中に通常の三便益も出している。この三便益でも１は超えるが、他の事業でいくと場合によっては防災事業として救急車を運ぶための道路だから便益は１を下回っても仕方がないといった道路も出てくると思う。今回は事業費が変わったので事業結果の最終便益の所には標記していないが、実体的には１を超えている。

委員長：本案件については昨年度も審議したとおり、防災事業ということで事業については原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

●中城湾港新港地区国際物流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、「事業を継続」で了承された。

[委員からの主な意見]

- ・社会経済情勢等の変化により、東部海浜開発事業の推進が困難となった場合には、その時点で、すみやかに事業再評価を実施した上で、継続するかどうか判断すること。
- ・事業の実施にあたっては、環境に対して最大限配慮すること。

【審議内容】

委員：埋め立て後の売却価値がこの事業全体の便益を引き上げているが、本来は港湾施設を造ることによる便益というものがもう少し強調されるべきである。今、泡瀬地区は微妙な位置にあり、この事業が継続されない場合、当該港湾事業が破綻してしまうという懸念があるが、泡瀬地区を抜きにしてこの事業は成立しないのかどうかについて説明を頂きたい。

事務局：本事業の便益で泡瀬地区の直轄土砂処分場の土地の価値が大きく便益に計上されているのは事実であるが、直轄土砂処分場と港湾整備をセットのプロジェクトとして考え、発現する土地の価値を便益とする考え方自体は、港湾局のこれまでの事例にも有り、実際にそれが港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルでも認められている考え方となっている。我々もそのルールに従っている。また、前回の事業再評価でも、本委員会でご承認いただいております、今回もその考え方自体は正しいと理解し、妥当であると考えている。

また、東部海浜開発事業が仮に何らかの事情で立ち行かなくなるような懸念をご指摘頂いたが、東部海浜開発事業は市長及び地元の市議会も現時点においては推進するということで進められており、我々もそれを前提として今回費用対効果の計算をして事業の判断を原案の通り示しているところである。

委員：452億円という残存価値というのが泡瀬地区とセットというのが非常にリスクが高い気がする。埋め立て土砂が使えず残存価値があがらない場合にこの事業そのものが否定されることが無いように対応策が必要ではないかと考えるのだが、端的に言えば泡瀬地区の推進が難しくなったとしてもこの事業の費用便益効果が上がるというような形をきちんと取って欲しいという事を確認しておきたい。

事務局：東部海浜開発事業の推進が仮に難しくなっても当該事業が進むような何らかの考え方を考慮すべきでないかというご指摘であるが、我々は現時点においては東部海浜開発事業とセットで進めていくということを沖縄県と沖縄市と連携を図りながら進めているところである。委員からご指摘のあったように困難となった場合は、通常事業評価を3年に1回実施すると言うことがルール化されているが、委員のご懸念のあったような場合には当然3年を待たずして、もう一

度変化を踏まえた計算を示し、その時点でご審議を頂くこととなる。

事務局：今仰った話は他の道路や河川も同じような問題を抱えている。道路の場合バイパスを造ったら周りの土地が値上がりするとか、そこに大型スーパーマーケットが張り付くとか色々な効果がある。河川の方も洪水の起こったところに洪水が来なくなるとそこは住宅開発されたり、土地の値段も上がる。本当はそういうの見込むと公共事業はやりやすくなるが、まだその辺の効果が整理されていないので現在お示しした内容のマニュアルがそれぞれ出来ている。道路と河川に比べると港湾の方が港を造ってその横に倉庫だとか工場を持ってくるというのが元々の港湾事業なので、港湾の整備効果はもっとあがってしかるべきと思う。しかし、その辺の所は全国的な議論、それからものの考え方とか整理がしっかり出来るかというのが今後の大きな課題だと思う。それができあがれば我々もそう言うのを入れた事業評価マニュアルに切り替えていきたいと考えている。

委員：本来は港を造ることの必然性・必要性そして、その経済的波及効果の部分で勝負をしていかなければならない部分を泡瀬地区の残存価値で上げるというのは、どうも本筋では無い部分で便益を上げているじゃないかという印象を受ける。この事業については泡瀬地区の動向も注視した上で、泡瀬地区が万が一の際にもこの事業が継続できるようセーフティーネットを張って事業を展開して欲しいことを意見として述べておきたい。

事務局：港の利用に伴う便益に比べて費用が大きいということだが、港の供用による便益が小さいととらえているわけではない。浚渫の費用がかさんでいる面はあるが、土砂を取ることによって土地が出来るのでそこを有効に使って頂けるということで、事業の推進を私どもは進めている。

委員：最初の頃の構想では四次埋め立てまで沖縄県が作っていたが、四次埋め立てについては全くもう無いというふうに見ているのか？

事務局：今のところ具体化はしていない。

委員：本来、沖縄県が特自貿までやって輸出入に必要な産業・工業用地を造成しているのに、連動して港湾整備が進んでいないことが、ちぐはぐな政策といわざるを得ない。

委員：そこら辺が沖縄の製造業の弱いところがここにも出ている気がする。

委員：埋め立て土砂の一次二次埋め立ての時の土砂というのは、この周辺の浚渫によって造られたわけではないのか？他から持ってきたものか？

事務局：浚渫土を使って埋め立てをしている。他から持ってきてはいない。

委員：泡瀬の埋め立て地が出来ることによって地域の土地の価値が上がる計算となっているが、マイナスの要因というのはどういった事が想定されるのか。

事務局：マイナス要因を具体的に費用で比較していないが、今回二区域までであった計画から一区域に縮小したということで、干潟を埋め立てる面積（ここで、干潟の定義を海拔0～2mぐらいの所とすると）というのが当初18%だったのが2%

ぐらいになったこと、或いは大変貴重種と言われているクビレミドロの生息域というのが二区域に架かっていたが、二区域をやめたこと、その二区域の側に生息しているトカゲハゼについても埋め立てをやめることによって少し埋め立て地と距離を取っていること、そういった環境への配慮という事は当然しつつ、なおかつ工事実施に当たっても、濁りをなるべく生息域に行かないように汚濁防止をすることや、石の洗浄をするといった環境対策を十分配慮してやるということを行っている。

それらを費用の価値にどう換算して実際に出る効果と比べるかというのはまだ技術的に手法（干潟の存在有無の効果差）がまだ確立されていないので、お答えするのはなかなか難しいが、環境対策や生物生息状況をしっかり保全しながら進めていく予定である。

事務局：埋め立てによって無くなる部分はあるが、周辺の海藻などを移植したり、埋め立て地の中の珊瑚もNPOの協力をもらいながら動かせるものは動かして生息している状況にある。或いは護岸を造る時も緩傾斜の護岸を造り、周辺との協調性を持てるような護岸構造にしたり、また新たに人工海浜を整備するなど新たな創出も出来る部分があり、環境のサイドからするとマイナス面だけではなく色々な取り組みをしている。

委員：我々の持っている技術が自然を活かすような形で出来るのかどうか、もしそれが非常にうまくいくようであれば、新たな環境の創出という可能性が出てくる気がする。その辺に関しては様々な要因というのが色々あると思うので、そういったことも検討して出来るだけ環境に対しては影響のないようなことを検討して頂いて、進めるべきではないのかなという気がする。

委員長：本案件については委員から危惧があるとの意見があったので、委員長としては委員から有った意見①「埋め立て地の造成に対する便益を勘案する」事に対する意見と②「環境に対する」意見により、本委員会では「社会経済情勢等の変化により、東部海浜開発事業の推進が困難となった場合には、その時点で、すみやかに事業再評価を実施した上で、継続するかどうか判断すること」を議事録に明記し、その旨で当事業については原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：環境に対しても最大限配慮し、事業を進めると言うことを追加で加えて頂きたい。

委員長：「事業の実施にあたっては、環境に対して最大限配慮すること」を議事録にとどめると言うことで本案件については原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか？

委員：異議無し。

●那覇港浦添ふ頭地区国内物流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、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：資料P11の残存価値で12.1億円とあるが、これはP12の残存価値にどのように反映されているのか？

事務局：12.1億円は、埠頭用地としての使用が終わる50年後に12.1億円発生するという意味での12.1億円で、表の方の2.2億円というのは現在価値に直しているので50年後の12.1億円を今の価値に社会的割引率で直すというふうになる。

委員：防波堤の延伸の部分で気になるのは、実際に船乗りが那覇港は入り口が狭いと言っているのを聞くが、それに対して防波堤を延伸することによってさらに狭くて非常に使い勝手が悪くなる事は無いか？また、そこら辺のヒアリングは実施しているか？

事務局：この事業は、北あるいは北西からの風や波の冬季風浪の方を対象に延伸することになっており、船舶が一般的に入出港する倭口とは直接関係ない（影響がない）ので大丈夫かと思う。一方、直接今回の事業とは関係ないが、大型船が倭口から入る時に少し操船がしにくいのではないかというご指摘について、港湾計画上、新港第一防波堤北側の一部を撤去するという計画を今のところ位置づけてある。

委員：それも併記した方が分かりやすいのではないか。

事務局：それは今回のプロジェクトとは違うので、今回のような整理となっている。

委員：コスト削減も時間削減もシフト率とか稼働率で出すが、これはマニュアル通りの精度の高いものでやっているという理解でよいか。

事務局：はい。

委員長：本案件については原案通り、「事業継続」としたいと思いますが宜しいでしょうか。

委員：異議無し。

委員長：以上をもちまして審議を終了します。