

令和元年度 第1回 沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会

議事録（案）

1. 開催日時：令和元年11月26日（火）13：30～15：30
2. 場 所：那覇第2地方合同庁舎2号館 沖縄総合事務局 6階 特別会議室
3. 出席者：○委員
照屋 保 沖縄経済同友会常任幹事（りゅうぎん総合研究所社長）
大城 郁寛 琉球大学国際地域創造学部教授
神谷 大介 琉球大学工学部准教授
堤 純一郎 琉球大学工学部教授【委員長】
○沖縄総合事務局
小口次長、中嶋開発建設部長、和田企画調整官、山田営繕調査官、
石原港湾空港指導官、崎間港湾空港情報管理官、新垣技術企画官ほか

4. 議事要旨：

【審 議】

●石垣港新港地区旅客船ターミナル整備事業

- ・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委 員：中国のクルーズマーケットは、ここ4～5年で急拡大したものの、以前より寄港回数が減っているので当方でヒヤリング等の調査をした。その結果、クルーズ船は中国発着であるが、実際には米国やイタリアのクルーズ船社が運営しているケースがあることがわかった。急激な市場拡大のため中国の方で価格が低下し、採算面で合わなくなり、いくつかのクルーズ船が中国以外にシフトしたと考えられる。もうひとつ、中国自体の景気が悪くなっている。為替が円高になっていることも含め、一人当たりの日本での消費額が少なくなっている。その辺の見積をどういう形で見込んでいるのか説明していただきたい。

それと要望だが、和暦の平成・令和で表示しているので、何年伸びたのか分かりにくい。当面は西暦にて記載することも検討してほしい。

事 務 局：中国マーケットがこの4～5年で急拡大をしたため世界中の各クルーズ会社がこぞって上海を中心とした中国マーケットにクルーズ船を持ってきて競争が非常に激化をしていった。そのため思ったような価格設定ができなかった事もあり、一部調整が昨年から今年ぐらいにかけて確かにみられている。一方こうした調整局面のなかで各クルーズ船の幹部の方にお話を伺うと、最近販売価格を引き上げていくような取り組みを各社で進めており、実際いくつかの会社は価格が急に上がってきたとコメントも最近はされている。事業の説明でもご紹介あったが、世界最大級の20万トンあるいは22万トン級のクルーズ船も各社相次いでアジアマーケットに2021年ごろを中心に入ってくるという表明もされており、来年ぐらいから供給が拡大してくるかというイメージをもっている。そういう意味でここ数年調整局面はあったが中国のマーケットのポテンシャル自体は各船社評価をしており、再び拡大して戻ってくると想定している。もう一つは上海を出発するクルーズ船に加えて最近例えばイタリアのコスタという会社などは那覇を発着するようなクルーズを今年の10月からトライアウト的に始めており、来年以降も数を増やすと考えている。中国発のクルーズに加えて日本発、特に那覇発のクルーズなども増やしていきたい。そのため、冒頭次長挨拶でも申し上げた那覇のクルーズバースもMSCという会社が那覇発着を実施予定である。中国市場が今

後回復をしてくることに加えて那覇発着クルーズも需要が比較的あがっている。

また、価格設定では、基本一人当たりの消費額2万円以上としているが、県の調査等では3万円である。本評価では、2万円という堅めの値を用いているため、消費額は妥当と考えている。

委員長：需要は今後も伸びる予想ということでよろしいか。消費額もかなり少なめに見積もっているということで理解した。

委員：石垣港の寄港が現在107回だが将来369回になっている。開発建設部の仕事ではないとおもうが、税関や入国管理や検疫の準備とか対応はできているのか。

事務局：ご指摘のとおり、沖縄に来るクルーズ船は中国を出発して日本へ来るファストコートという第1寄港地に沖縄の港に入港するためC I Qを対応している。一度に入ってくる人数は、飛行機の場合は200～300人でクルーズ船では、3,000～4,000人であるが、現在ターゲットにしている大型クルーズ船は5,000～6,000人が2時間程度で入国していただくものである。現在船の中で入国審査している。那覇・平良・石垣では陸側にC I Q審査を行う施設で行うよう検討している。作った施設でC I Qの検査が行えるように関係者も含めた協議会を作って議論して対応していきたい。

委員：10ページのスライドにある10万トン以上に関しては沖泊という考え方で良いのか。

事務局：海上保安庁と調整して11万トン級の一部が入っているが、ほとんど沖泊。

委員：10万トン以上に関しては全てWithout時0として計算ということか。実際に沖泊で入ることができる。もちろん岸壁を整備したほうがキャパが大きくなるし、C I Qの時間も短くなるし消費時間も増える。そもそも0という比較するのが適切なのか。マニュアル等で示されているのか。

事務局：船社は、基本的には将来岸壁ができる前提のもと沖泊しているが、Without時岸壁が無いときは、沖泊もせずに他の寄港地に行くという事業評価の考え方となっている。そのためWithout時に0計上しており、平良港でも同じ考え方である。

委員長：10万トンクラスが入ると陸上交通が影響受けるが、つなぎの部分をもどのように考えているのか。

事務局：陸上交通の受入れ機能も拡充する必要がある。クルーズ船のお客様が上陸される場合に大きく2つのパターンがある。ツアーに参加してツアーバスで石垣市を観光する場合とツアーに参加しないでタクシー等で個人行動して観光するパターンがある。それぞれに対応する必要がある。ツアーの場合はバス台数確保が重要なポイントのため、必要なバスを検討しているところ。個人のお客様の場合は、埋立地の先端にクルーズバスがあるため、市街地の離島クルーズターミナルまでシャトルバスで運行して、個人のお客様は市街地や船に八重山観光してもらうように地元関係者が入った協議会で議論しているところ。

委員：事前説明にも聞いたことだが、10枚目で344隻の入港になるが1年で365日の70%では、256とか257になるが1日に2隻の受け入れになるがどこで受け入れるのか。

事務局：以前に使用していたF岸壁を利用して行きたい。

委員長：B/Cも十分に満たしているということで、事業継続ということで判定したいと思います。よろしいでしょうか。

各委員：異議なし。

●竹富南航路整備事業

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

- 委員：4ページ目ですが事業要因として過年度の台風の影響で水深が確保されてないということだが、今後また台風の影響により水深確保されなくなる場合でも事業評価の対象なのか。
- 事務局：完了後の維持管理も我々国で実施する。維持管理費用で対応する。
- 委員：その時は事業評価の対象外という考えでよろしいか
- 事務局：はい
- 委員：移動コストの削減について事前説明の時に議論だった8ページ「事業の投資効果その2」の離島航路客数の増加に伴う便益は今回の計算に入れないことよろしいか。7ページの移動コストの削減が52.2億円となっているが35分が30分で航行時間の短縮だけを定義しているのか。
- 事務局：旅客数をかけていないのが35分と30分になる。
- 委員：その場合、8ページの令和4年のお客様の数がちょっと多すぎるのではないか。特に石垣大原方面のお客様が aumentando ているが、たぶん航路とも今回の浚渫とも関係ない箇所でお客様が aumentando ているような感じがしており、説明がわかりにくい
- 事務局：事前説明資料から表現を変えています。
- 委員長：以前もあったが、8ページの旅客数の推定について、旅客数の経年変化の凸凹をどのように評価するか話題になった。例えば平成20年から23年にかけて下がっているのは恐らくリーマンショックの影響と推測するが、また平成29年、30年は若干下がってる。この辺を20年ぐらいの期間で補完すると増加傾向になるが、令和4年で果たしてそこまでいくのか。赤い矢印の傾きが若干きつすぎないか。
- 事務局：今後、西表島にホテルが新しく10月1日からオープンし、さらに小浜のほうにもホテルができるという事を聞いており旅客数が増えていくと考えている。
- 委員：宿泊施設の増加に伴い旅客数も増加するということか。
- 事務局：それも含むと考えている。
- 委員長：まだ決まっていないが、西表島の世界遺産に認定も含まれると設定しているのか。
- 事務局：そこは設定していない。
- 委員長：了解。
- 委員：八重山圏域入域観光客数（空路）とは、石垣市、与那国町も入っているのか。
- 事務局：石垣市、西表島、竹富町は、入っているが与那国町については確認する。
- 委員：空路になっているので、新石垣空港からはいると記載した方がよいのでは。西表島に入るのは夏場上原多いが、冬場は上原が少なくなり大原が多くなるが配分はどのようになっているのか。エコツーリズムに行く方は、上原に行き。冬場のマグロ釣りは大原に入ることになっているが、どのような配分なのか。母数に上原が入っているが。
- 事務局：上原行きは、利用実績から配分するが、同航路を通過しないため除外している。
- 委員：了解。

委員長：もともと上原航路は、カウントされていないことでよろしいか。
観光の問題もありますが、実際問題として地元の福祉面もあり緊急時対応や緊急患者の搬送もあり安心安全の効果が大きいことからB/Cは、1強ですが事業継続としたい。

各委員：異議なし。

●一般国道506号 豊見城東道路・小禄事業（那覇空港自動車道）

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：資料4-③13ページの事業費増の内訳で土地単価の高騰によるものというものがある。土質条件の変更に伴う工法変更にかかる増額と、土地単価の高騰による増額と同じ類で整理するのか？同じ類のコストとして整理する必要はないという気がする。

事務局：道路の場合は全国マニュアルがあり、用地の取得費や移転に伴う補償費もコストの中に入れ込むということでルール化されている。

委員：了解。

事務局：マニュアルによりこれまでも同様な方法で整理してきている。

委員長：資料4-③16ページのトンネルの掘削残土処分の件で、重金属が検出されているが、戦時中の何かが埋まったままになっているといったことか。

事務局：ヒ素とセレンという物質であり、通常海の近くでは、こういった物質がある。分析の結果は自然由来のもので、人為的なものではない。

委員長：ヒ素とセレンだと濃度によって特別管理で処分する可能性がある。

事務局：特段危険なものではないが、そのまま再利用は出来ないと考える。適正に処理をしたい。

委員長：途中までできた高規格道路をほったらかし状態にはできない。事業継続ということでよろしいか。

各委員：異議なし。

●一般国道58号 恩納バイパス・恩納南バイパス

・対応方針（原案）に対して審議を行った結果、「事業を継続」で了承された。

【審議内容】

委員：資料4-④8ページで国道での事故が32件から9件、37件から19件に減ったとのことだが、これは自動車がバイパスに迂回したからであり、バイパスにおける事故もカウントする必要があるのではないか。

事務局：ご指摘のとおり現道事故減少のみの記載なので、バイパスの事故件数を確認して記載する。なお、バイパスは将来的には中央分離帯整備されるので、出入り交通が少なくなり、事故件数的にはかなり低減されると想定される。（後日、バイパス部の事故を入れたグラフに修正・説明しHP掲載）

委員：了解。表記としてはバイパス側のものも記載すべき。

委員長：ご指摘のとおり。

委員：OISTについても今後教授、生徒さんも増える話もあり、リゾートホテル等々の建築も期待でき、従業員も増えればこのバイパスを通過する車両の増加が想定できる。ぜひバイパス整備を継続していただきたい。要望事項として、リゾートホテル、観光地、ビーチ等は旧道にあるため観光客は通り過ぎてしまった場合、Uターンするケースがある。わかりやすいような案内板を

ポイントポイントに設置し、観光客等が迷わない対策はぜひお願いしたい。

事務局：ご指摘のとおり、沿道にはリゾートホテル等施設が色々あり煩雑になることが想定されるので、わかりやすい案内標識設置を考えている。

委員長：当方もOISTに行く時にバイパスを使用するが、正直さみしい道路の感じがする。もう少し賑わいが出るとよいと考える。将来的にはそうなると思うが、観光よりもむしろ産業用に使われる感じにするので、今後どのように発展するか楽しみでもある。ぜひその辺もご配慮いただきたい。

B/Cも十分に満たしてるということで、事業継続と判定したいと思う。よろしいか。

各委員：異議なし。