

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21年度 第2回）

1. 開催日時：平成21年12月4日（金）15：30～16：30

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
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

下記2名の委員は欠席。

大城 勇夫 琉球銀行頭取
富川 盛武 沖縄国際大学長

（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：

○沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会規則の改正について
平成21年6月1日に国土交通事務次官の通達を受けて改正を行う。

○事業評価予定事業の修正について
港湾事業の那覇港浦添ふ頭地区臨港道路整備事業については来年度に
審議を行う。

5. 審議

○恩納南バイパス

・本事業に対して審議を行なった結果、「事業継続」で了承された。

【事業説明】

◆恩納南バイパスについては、恩納村内における観光シーズンの交通渋滞緩和、交通安全確保、沿道環境の改善並びに県内最大のリゾート地である恩納村の観光支援を目的に整備を行っており、恩納村南恩納から仲泊に至るバイパスである。

◆事業の計画は延長6.5kmで4車線の道路。

◆道路事業について、事業計画の見直しを行い、360億円となっている。

◆近年沖縄県内の入域観光客が増加しており、恩納村内の宿泊者数も増加しており、今後も、増加が予想される。

◆11月1日に一部区間の供用を行った。

供用後に約4,000台の車が転換しているが、想定よりやや少ない状況である。

これは、現時点では部分的な供用であること。そのため、本線を主交通としている為だと思われる。

- ◆恩納南バイパス整備に関する要望について、北部地域の市町村等から多数の要望を受けており、北部地域における期待が大きい。
- ◆恩納村における道路は南北に縦貫する道路が国道58号のみとなっており、58号沿線に集落が形成され、平日休日問わず渋滞が生じている。
特に夏場の観光シーズンが顕著である。
恩納南バイパスの整備により約8割の渋滞損失時間が緩和が期待される。
- ◆恩納村内における交通事故はkm当たりで見ると全国でワースト2位となってる。
恩納南バイパスの整備により通過車両がバイパスに転換する事により、年間死傷事故件数が約35%減少し交通安全に寄与する。
- ◆恩納村内のリゾートホテルから県内の観光施設への移動について、バイパスの整備により移動時間の短縮となる。
- ◆現在整備中の大学院大学へのアクセス道路となっており、大学院大学の支援となる。
- ◆コスト縮減については、幅員の見直し及び橋梁の延長を縮小し盛土構造に変更することによってコスト縮減を図っており、約38億円のコスト縮減となる。
- ◆B/Cの算出について、時間短縮、走行経費、交通事故減少の3便益については、恩納南バイパスの整備ありと整備なしの推計を行って算出している。
- ◆CO₂については、恩納バイパスの整備により旅行速度が向上するためCO₂が年間約21千トン削減が見込まれる。その他NO₂、SPMの削減も見込まれる。
- ◆費用便益比として、事業全体で約4.6、残事業で約5.6となる。
- ◆事業の進捗として、用地進捗は約93%、事業全体として、約55%、暫定供用の進捗率としては約73%となっている。

【審議内容】

- (委員) コスト縮減で構造変更されているが耐震性等は大丈夫なのか？
(事務局) 耐震性については十分に安全性を確保している。
- (委員) 事故減少便益の算出の仕方について、1件あたりいくらでその件数が減るからという風に単純に算出できるものなのか？ 旅行速度が大きくなっているが、速度が高くなると1件当たりの事故の被害額も大きくなると思われるが、そういったものも算出に反映されているのかそれとも単純平均なのか？
(事務局) 速度の差で被害額の差はでない。
- (委員) CO₂の削減額というところで通過する車が増えるという予測になっているが、予測値が入ったCO₂の削減額なのか？それとも現交通量での削減額なのか？
(事務局) 交通量の増加を見込んだ削減額です。スムーズに走るか、渋滞してノロノロ走るかで削減額は変わってくる。
- (委員) 年間宿泊数が数字が出ていないが、これが出ないと削減率とかはでないのではないのか？
(事務局) 年間宿泊客数についてはバイパスが整備されることによってさらに観光客が増え、宿泊客数も増えるのではないかという予想である。宿泊客数は実数値であ

るため予測はできない。ＣＯ２の削減額は将来交通量と旅行速度より試算可能である。

（委員）全体事業費で当初事業費よりも１１０億円増えるということだが、こういうことは普通にありえることなのか？

（事務局）当初は通常の設計でコストを算出するが、現場を進めていく中で、軟弱地盤が出てきたりして、その対策を行ったり、地元要望により構造変更があるとコストが上がることもある。豊見城では切土構造が隣接する農地の水が枯れるということでトンネル構造に変更したこともある。

（委員長）本事業の必要性については、恩納村の交通渋滞緩和ということでよろしいかと思う。事業の投資効果についてもＢ／Ｃが全体で４．６ありますので問題ないと思う。暫定供用しているには、バイパスを通過する通過交通量が少ない。現道の通過交通量は最終的にどのくらいまで落ちるのか？

（事務局）平成４２年の予測値で最終的には ７５％くらいがバイパスに乗るような予測値になっている。全体の交通量が４９,０００台あってそのうち３６,０００台がバイパスに転換される。

（※事業継続として審議終了）