

沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会議事録（平成22年度 第2回）

1. 開催日時：平成22年11月25日（木）14：00～17：15
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  
大城 勇夫 沖縄経済同友会代表幹事（株）琉球銀行頭取）  
大城 保 沖縄国際大学経済学部教授  
前泊 博盛 琉球新報社 論説委員長  
（敬称略：五十音順）  
○沖縄総合事務局 次長、企画調整官、技術監理官、港湾空港指導官  
公園まちづくり調整官、営繕調査官 ほか
4. 事務局説明：対象事業説明  
○再評価事業：6件  
○事業評価事業：2件

5. 審議

【再評価】

●一般国道58号読谷道路

（審議結果）

- ・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】現在価値の割引率が4%ということだが4%と決まった時のリスクフリー、国債のレートがいくらであったか等数字の根拠を教えて欲しい。現在のリスクフリーと言われる国債の10年物が1%である、著しく高いのではないか。割引率を低くすると事業費が少なくなるはずである。ここで計算されたB/Cが適切であるのか疑問がある。また、将来時点というのが10年後か20年後なのかこれによって割引率を変えていかなければならない。そうでないとこのB/Cの値が数字のマジックになってしまう。

【事務局】現在、本省の方で、事業評価手法の見直しを行っている。この点についても問題意識を持って申し上げて行きたい。

4%の根拠は約15年前の国債利回りを参考に設定している。これがB/Cにもたらす影響は、ある例で説明する平成22年を基準に10年前に10億投資したとすると現在価値に換算すると14.8億になるコストに関しては割高になる。便益の方は将来に毎年10億発生すると仮定して割引率を適用すると25年後の便益を現在価値に換算すると3.7億にしかならない。この割引率が大きいとB/Cとしては厳しい方向で評価されている。

【委 員】全体計画で嘉手納まで繋がる計画が示されたが、今は嘉手納まで繋がっていない。今後の見通しはどうか。

このB/Cは繋がった想定のB/Cになっているのか。また、繋がらない場合の想定はあるか。

【事務局】現在試算しているのは繋げて計算している。繋げていないものでは計算していない。参考値として出している時間短縮、安全安心というのは嘉手納バイパスはカウントしていない。読谷道路、嘉手納バイパスは一体となって58号線のバイパスとして機能するので、嘉手納バイパスなしというのは考えられない。

【委員】嘉手納バイパスが用地買収も含めて難しいとなった場合、全体を見直す必要があるので、嘉手納バイパスがない場合も含めてB/Cを出した方が審議しやすいという提案したい。

【事務局】参考にしてください。

【委員】全体に絡む話で、各事業で便益の計算方法が同じなのに、残事業便益比と事業全体、事業全体便益比で逆転とかマイナスになるのはおかしい。

【事務局】計算方法自体は同じだが、事業の進捗状況が各事業毎に異なるので残事業費によって便益も変化する。

【委員】効果の中で観光客が増えているのは間違いない。観光客が及ぼす影響（小売業の売上高、ホテルの稼働率等）の資料の見せ方を考えるべきではないか、現実的な効果を見せて地域の理解を得ていることが納得性のある資料の見せ方ではないかと思う。

【事務局】因果関係がどこまで出せるか問題になるが、説明ができるデータが揃えば積極的に出して行きたい。

【委員】生活貢献度みたいなものが見えていないと道路事業の継続について沖縄が不利になる。都市部は経済的に計算しやすいが、ライフライン的な要素が高い場合には、このB/Cでは正確に反映できない部分がでてしまい、優先順位として切られる場合があるので、沖縄の道路の場合はこのプラスαの部分の評価基準を持っていたほしい。

#### ●一般国道58号那覇西道路

（審議結果）

・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】ほぼ完成の事業まで評価する必要があるのか。

【事務局】3年ごと全ての事業という決めている。

【委員】整備のもう一つの目的として海上貨物輸送の物流支援があるが、以前に物流拠点づくりとして開発建設部が音頭をとっていたが、その後の進行はどうか。

【事務局】那覇港と那覇空港の整備を行っているが、空港の方は補修という整備と sea & air という取組で実証実験等を行う予定となっています。

【委員】21年度に実証実験を行うという話があり、その後の委員会が開かれてないようだが

【事務局】新物流ビジネス推進会議を立ち上げて内部で勉強会という形で現在も続いている。

【委員】沖縄の実体的な振興計画のためにも空のハブ空港だけでなく港というのも重要であるし、那覇西道路の効果を上げるためにもしっかり取組みを御願いたい。

【委員】維持管理費が残事業にあるが沈埋トンネルも含むのに他の読谷道路等と比較すると安価になっているのは何故か

【事務局】維持管理費の算出はトンネル、橋梁毎にキロあたりいくらという算出を行っている。修繕の部分は別計算となる。

●一般国道３３１号豊見城道路・糸満道路

（審議結果）

・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】便益がマイナスになっている部分について資料を添付してほしい。

【事務局】計算した結果がマイナスになっているのですが、既に暫定供用されている道路であり、かなりの車が国道３３１号から迂回されている。今後供用することによって更にこの道路に交通量が増加するのでこの結果となる。

委員からの提案は議事録に残し、今後の資料作成に反映させたい。

【委員】これまで道路を整備する理由として、交通事故の防止、渋滞の緩和を言ってきた、マイナスの結果になるというのはおかしい。単純にB/Cが1を上回っているだけで効果があるというだけでは、これまで言ってきたことと理由が違ってきている。

【委員長】おそらく残事業なのでマイナスという評価が出ている、そこについては、説明を明記してもらって、一般の方が見ても分かるように対応してほしい。

【委員】この事業の完成型どうなるのか示してほしい。

【事務局】最終型は4車線道路となり、来年23年度に2車線の暫定供用を予定している。引き続き、4車線化の整備を進めていく。

●一般国道５０６号豊見城東道路

（審議結果）

・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】南風原ICの付近で道路整備が進むほどに裏の小さな道は車があふれて大混雑している。（インターから降りてくる車がR329へ行くのに混むため裏の生活道路を通っている。）この連携というのは南風原町と調整がなされているのか？こういう道路整備で市町・国との連携が行われているのかどうか教えて欲しい。

【事務局】広域道路網計画ということで国の計画を県、市町村へ示している。南風原の場合は、南風原ICの受けとして南風原中央線の4車線の工事を行っている。この工事の切りまわしのために余計に混んでいる印象もある。計画としてはあるが、用地や他の要因でタイミングが遅れる場合がある。

【委員】幹線道路の整備と周辺の市町村道の整備も含めて連動的に整備しないと周辺の住民は迷惑被ることになる。全体の計画の中で国道、周辺道路の整備を進めていくか考慮してほしい。

【委員】豊見城ICから南風原ICまでの片側2車線について高速無料化も伴い、交通渋滞が激しい。このボトルネックを解消しないとその先の区間だけ4車化しても整備効果が上がらないのではないのか。豊見城～南風原までの区間も含めて一体的に整備すべきではないか。

【事務局】現在、南風原南から名嘉地の区間の4車化を進めている。

【委員】この目途はどうか

【事務局】今年度の予備費で名嘉地の付近は下部工を豊見城付近は上部工を

進めており、4車線の準備をしている。高速道路の2車線は非常に危険だと認識している。空港まで繋がる小禄道路についても新規事業化の準備をしている。

【委員】プライオリティの建て方も議論できないと豊見城から南風原の部分を先送りするというのは違和感がある。一体的に整備してほしい。

【委員長】小禄道路の進捗はどうか。

【事務局】東京で行われている社会資本整備審議会では新規事業化が望ましいという答申を頂いている。現在予算要求に向けて努力している。

【委員】再評価全体に関する事項なのだが、暫定供用することによって他に生じる影響については必要なコメントがほしい。

【事務局】影響を数値化することは難しいため、次回より、効果のところで現在の問題点をコメントで記述する。

## ●一般国道329号金武バイパス

(審議結果)

・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】このB/Cは前回もこの数字なのか。

【事務局】平成15年の再評価時は1.1である。

【委員】今回のB/Cが1.0で、新規事業を考えた時に都市部の事業であると3つの評価基準は出てくると思うが、地方(田舎)に行けば行くほど1.0を切る可能性がある。地方では、3つの基準以外の $+\alpha$ の評価基準が必要ではないか。

【事務局】北部の市町村会からも常にそういう意見がある。

【委員】新しいバイパスを作る際に、旧道となる部分も一体として整備してほしい。生活道路に戻すまでが国の役割ではないか。

例えば歩道の段差解消、中央分離帯の撤去等、周辺地域の再活性化まで含めて事業評価の対象としてほしい。

【事務局】金武バイパスについては現道の無電柱化を進めたり、歩道を拡幅する事業を行っている。

【委員】その事業の費用は今回のB/Cに入っているのか

【事務局】別の事業として考えているため入っていない。

【委員】こういう事業の効果を「その他地域社会が受ける便益等」に記載してはどうか

【事務局】この欄にはB/Cでは拾えない効果を記載して総合的に評価していただいている。他事業の便益を書くと主旨が違ってしまう。

事業の中で言える効果については積極的に挙げていく。

## 【事後評価】

### ●一般国道329号石川バイパス

(審議結果)

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

(審議内容)

【委員】制限速度は何キロか

【事務局】設計速度は60km/hで警察による制限速度は50km/hである。

【委員】下りの橋梁のところは走り易くまた下っているためスピードが出てしまう。せっかく早く通過できるのになぜ速度を制限するのか。利用者の利便性を考慮して規格にあった速度がいいのではないのか。走行便益をもう少し上げることは可能かと考える。  
バイパスの使い方の部分でバイパスにロードサイド店が張り付くと中心市街地が廃れる。運用と地域の要望とのバランスをどう考えるかということ費用対効果を考えたら重要になってくる。

【事務局】地域の声としては通過交通を通すだけでは排気ガスをばらまくのかという声が出てくる。むしろ、使いやすい道路、地域にとっても道路を核とした新たな街づくりなど、新しい産業を立地できるような道路をとという声が多い。当然旧市街地部が影響を受けるが、新しいまちづくりという観点ではそういう地域の要望もある。  
名護バイパスが商業系が張り付いた例としては良い例である。

【委員】費用便益比が1.9という結果になっているが、計画段階でのB/Cはどうなっているのか、計画時の見通しがどれほど正確だったのかというのが事後評価の大事なポイントである。いままでの事業で事後評価1.0を切る事業はあったのか。

【事務局】事業化の時はB/Cを算出するようにはなっていなかった。  
中山改良が1.0を切る可能性がある。前回の再評価時で0.7  
去年の凍結事業評価時で災害時のベネフィットを考慮してなんとか参考値として1.0を上回るが、残事業費が1.0を超えるので動いている。

【委員】それでもどうしてもやらないといけないという事業があるわけだからB/Cだけでは判断できない。

## ●那覇第2地方合同庁舎2号館

(審議結果)

- ・対応方針(案)に対して審議を行なった結果、「今後の改善措置及び今後の事業評価の必要性はない」で了承された。

(審議内容)

【委員】事業評価委員会で評価することはコストパフォーマンスである。  
民間で同等施設を造った時の対比、最初の取得費用とランニングコストこの2つが過大にかかるということであれば問題である。  
使ったお金が適切なものなのか、造った建物が過剰な設備でランニングコストがかからないかという視点がないと評価できない。

【事務局】営繕事業は行政機能をいかに発揮するかというのが最大の目的になる。このため、施設の機能によってはコストをかけて造らないといけないものもある。そういう観点からあくまでもコストに関しては参考値という扱いになる。ランニングコストは基準に定められてその中で実施しているため、妥当であるという前提で評価を行っている。

【委員】妥当かどうかという所が見えない。見えない中で事業評価を行うのは無理な話である。税金が適切に使われているか、コストという概念は非常に重要になる。

【事務局】ランニングコストに関しては事業評価とは別の枠組みで保全指導という形で実施している。

【委員】ランニングコストの時系列の比較、経費の削減努力、工夫改善努力が見えてこないと事業評価の意味がないのではないかな。

【委員】民間の同じような規模の施設を出してもらおうと評価しやすい。評価基準をだれが作成されたのかわからない。なぜこの評価基準になったのか教えて欲しい。

【委員】社会性、地域への貢献性で沖縄総合事務局の庁舎を造る時になぜ地元企業でなかったのかそこで×がつく。地域経済の活性化をするための役所であるにも関わらず本土の企業が造ったのか？がつく。建物の場所を選ぶ評価基準があるが、以前の庁舎の方が交通アクセスがよかった。今の場所を使う側からするとバス路線も少なく便利が悪くなった。この場所がよかったのかという疑問が残る。災害対策室があるのに、免震構造でなく、耐震対策が施されているのか疑問。駐車場が利便性の高いところにあるのに土日は閉まっている。周辺に博物館、商業施設もあるのに市民に開かれている点も評価の対象になってもよいのではと考える。オープンスペースも評価の対象になっているが、夏場は照り返しで暑くて居られない。芝生に張り替えた方が利便性がいいのではと思う。バス停も屋根は穴が開いているので雨が降ったら濡れてしまい効率的ではない。評価基準そのものが評価しにくい内容になっている。評価そのものが中の人々が評価しているので外部の第三者に評価させた方がいい。

【事務局】民間との比較については、参考資料として提示している。評価の基準は国土交通本省において、各整備局で開かれた事業評価監視委員会で出た意見も集約して作られている。WTO対象案件であった庁舎建築工事は、入札参加資格の緩和を行って、県内企業がJVとして参加することができるような枠組みとしたが、結果的に受注することには至っていない。なお、昨今の発注では、参加資格要件の評価項目の中に沖縄本島に本店、支店があることを明記し地元が参画できるように取組を行っている。施設の耐震性については、基準に基づき整備されており、この庁舎に必要な十分な耐震性能を確保している。

【委員】そうであれば防災性の評価項目はAと判定すべき。そのような基準になっていないのではないかな。

【事務局】おっしゃるとおり。駐車場の利用については庁舎の管理官庁にゆだねられる。駐車場スペースの利用は従前より、まちづくりへの貢献等の観点から議論されているが、法律上解決できない問題等もあり、事例が少ない。

【委員】まちづくりへの貢献という項目を入れたことと矛盾する。評価基準そのものに矛盾がでてくるので、正当な評価をして、評価したものが理解されるような評価基準づくりをしたほうがいい。

【事務局】オープンスペースについては那覇市と連携を取りながら、有識者委員会で頂いた意見を反映して整備を行っている。結果的に使い勝手が悪いという指摘は評価として真摯に受け止めたい。

【委員長】事後評価について平成20年にB/Cがなじまないということで改定しており、今過渡期にある。これから改善を要求して、国交省で検討してもらうために今出た意見を提出してほしい。B/Cも重要だという意見があったことも伝えてほしい。ただ、今の段階では、事後評価はこのマニュアルを用いないと評価できないの

でそれについて意見はあるか。

【委員】国の事業は、予算がついて使い切ってしまう所に力点を置いては困る。いかに節約して、工夫して努力をするかというのが今後の改善事業である。そういう努力を評価するというのが本来の事業評価でないかと思う。

【事務局】コスト縮減は設計V Eを採用して9, 000万円程コスト縮減を行っている。新規採択あるいは再評価のときの評価があって事後評価があればすんなり入れるが、過渡期にいきなり事後評価から入ると違和感があるのではないかと思う。営繕事業の事業評価は、これまで全国的にも種々の意見を頂いているところ、本日頂いた意見は本省にも伝えることとしたい。

【委員】ビル管理でいうと当初電灯を白熱球からLEDに変えると電気代が何十万円か浮いてくる。ほかにもこまめに消すとかカーペットも毛足が短いものに変えたりなど、かなりの額が縮減できる。そういう観点からこの評価をみると違和感がある。評価の手法として分かりにくいものになっている。管理運営する上でコストパフォーマンスを見るのか、使い勝手の良さという点で改善箇所を指摘するような評価にするのかそのあたりを明確に出してほしい。

【委員長】本日出た意見はそのまま本省へ伝えてほしい。再度評価基準の見直しをお願いしたい。

## 【その他報告】

### ●沖縄東部河川総合開発事業（億首ダム）

【事務局】前回再評価時の費用対効果分析について、本年11月の会計検査院の意見、国土交通省の通知に基づき再計算を行った結果を報告する。意見及び通知に基づき評価時点より前の費用及び便益を現在価値化する際、社会的割引率を用いて現在価値化した結果、前回再評価時点のB/C 1.26が1.24という結果となった。なお、次回の再評価は平成23年度上半期を予定している。