



沖公評第74号
平成22年4月20日

沖縄県知事 殿

沖縄県公共事業
評価監視委員会
委員長 吉永安 俊



平成21年度 公共事業評価について (答申)

平成21年7月17日付け沖縄県諮問土第5号及び平成22年1月13日付け沖縄県諮問土第21号で諮問のあったみだしのことについては、下記のとおりお答えします。

なお、事業の継続にあたっては、意見について十分留意していただくよう要望します。

記

1 審議結果

第1回委員会 平成21年8月13日

- | | |
|----------------------------|---------------|
| 城辺下地線道路改築事業 | : 事業継続は妥当である。 |
| 保良上地線道路改築事業 | : 事業継続は妥当である。 |
| 都市計画道路3・2・13号南風原中央線街路事業 | : 事業継続は妥当である。 |
| 都市計画道路3・2・10号豊見城中央線外1線街路事業 | : 事業継続は妥当である。 |

第2回委員会 平成21年10月23日

- | | |
|--------------|---------------|
| 久米島一周線道路改築事業 | : 事業継続は妥当である。 |
| 奥武山米須線道路改築事業 | : 事業継続は妥当である。 |
| 平和祈念公園整備事業 | : 事業継続は妥当である。 |

第3回委員会 平成21年12月18日

- | | |
|---------------------|---------------|
| 村道一周線道路改築事業 (県代行事業) | : 事業継続は妥当である。 |
|---------------------|---------------|

第4回委員会 平成22年3月5日

県営林道開設事業（伊江I号支線）

：工事の休止は妥当である。

県営林道開設事業（伊江原支線）

：工事の休止は妥当である。

本部港（本港地区）港湾改修事業（旧塩川地区）

：事業継続は妥当である。

2 意見

①城辺下地線道路改築事業

- ・当該道路は、畑の真ん中を通る道路で人が通っている印象はあまりないが、両側に歩道をつくる必要があるのか疑問である。
- ・宮古島の東西を結ぶことが本道路の基本的な位置付けだと思うが、今のところ途中で止まっている気がするので、全体を通して横断的にした方がより有効になると思う。

②保良上地線道路改築事業

- ・土地収用法の手続に関して、もっと早く申請すれば事業期間を延長しないで決着すると思われるが、最終的に収用箇所が残され、事業のネックになっている印象を受ける。
- ・観光客が自転車に乗って観光する時に、殺風景でだだっ広い道というよりも、曲がりくねったところや緑が生い茂った緑陰の間をサイクリングすることの方がより魅力的だと思う。
- ・今後、道路事業を考える場合には、ある程度地元で判断するための本当の意味での需要予測をきちんと考慮したうえで、事業の是非を考えていただきたい。
- ・まっすぐで見通しがきく車だけを考えた道づくりから、もっと人が潤い憩うことのできる沖縄らしい特徴を網羅した道づくりを考えてほしい。
- ・道路整備については、国のマニュアルに従わないといけないということは理解できるが、地方に根ざした道路をどうすべきかということを、先を見越して検討していただきたい。
- ・国が地球温暖化防止策に取り組んだ場合、車の利用回数も制限されてくることが予想されるので、今後は道路のつくり方も検討する必要があると思う。

③都市計画道路3・2・13号南風原中央線街路事業

- ・用地はほぼ解決しているのに整備率が極端に低い、用地がある程度解決していれば工事の方も早く進めていただいて、渋滞緩和に役立ててもらいたい。
- ・用地交渉が難航している人に対して、近隣住民からの意見で気持ちが和らぐことも予想されるので、沿線に住んでいる方々に対して、進捗状況などの情報提供や整備効果についての広報活動も必要と思われる。

④都市計画道路3・2・10号豊見城中央線外1線街路事業

- ・事業費が90%以上も投入されているのに効果が発現されていない、土地収用に関する問題解決に向けた内規や基準を定め、事業効果の発現に影響を及ぼす箇所の見極めを図り、できるだけ計画期間内で事業を収めていただきたい。
- ・住民に対して、事業進捗状況、期間を周知徹底し、移転補償される住民に対しても引越す期限を定め、税金の無駄が無いシステムを構築してもらいたい。
- ・地球温暖化対策に係る沖縄県のCO2削減の取り組みについて、都市部での公共交通機関の連携策や、地域における車を使わない、これ以上車を増やさない対策を公表していただきたい。

⑤久米島一周線道路改築事業

- ・費用便益比について、1を超える場合は全体事業で算出し、1を下回る場合は残事業について算出することになると、事業推進の方向に傾いてしまうのではないかと懸念される。
- ・現道については、線形や勾配は厳しいものの、地元に対し非常に困難を強いているわけではないので、橋梁を造らずに現道を補修したり、片側に歩道を設定したりすることで、通勤・通学の安全は十分保障されると思う。
- ・費用便益比について、さほど交通量も多くない離島において、CO2の削減を便益として計上することは、いかがなものかと思う。
- ・地滑りがあることが予想される地域においては、異常気象の度に何度も災害が起こることがないように、細心の注意を払った工事をお願いしたい。
- ・この道路は、第二次緊急輸送道路でもあり、災害が起きた場合のこの道路の位置づけも考えると、一周線をきちんと改築していくことは大事である。
- ・人ひとりの命というのは費用便益比では計り知れないので、緊急事態を想定したときに、人が命を落とすことがないように検討されて道路を造っていただきたい。
- ・残事業に含まれる地滑り対策の費用が、住民の生活の維持ということであれば、地滑り対策は別事業とすべきで、道路事業に計上してしまうと逆におかしくなると思われる。
- ・費用便益比が全体事業で1を下回る場合のルールとして、残事業の費用便益比は1以上で、お互いが納得できる事業継続が必要となる特別な理由付けと、それが判る資料を揃えてもらうことが、最低限必要だと思う。

⑥奥武山米須線道路改築事業

- ・今後、道路事業にお金が回ってこない可能性は高いので、非常に危険な箇所は優先的に手を打って、ほかの箇所は現道のままだでもあり得るとする様な計画を立てておいた方がよい。

⑦平和祈念公園整備事業

- ・来園する方は高齢者や子供達が多いので、熱中症の防止や公園のイメージアップのためにも木陰の創出に力を入れてほしい。
- ・平和学習の場として、また、心に感動を与える公園として、野外での演劇やミュージカルなどができる公園整備を進めてほしい。

⑧村道一周線道路改築事業（県代行事業）

- ・粟国村のフクギ屋敷林は250年くらいの歴史があるので、村内の道路を拡張せずにバイパスを造ることによって、貴重な文化財を残す効果も期待できる。
- ・再評価は全国で決まったやり方で評価しなければいけないので、費用便益比が1を下回った時に、沖縄県として事業を継続すると判断した項目のリストを作っておく必要がある。
- ・将来に向けて、説明のできる形にしておかないと、行き当たりばったりで、費用便益比が1以下になったでは、説得力がないような気がする。
- ・わざわざ人も通らないところに、自然を壊して一周線を作るより、見直した現計画の方が納得できる。
- ・事業が妥当かどうかの判断をするためにも、国土交通省のマニュアルに従った計算結果と、粟国村全体、沖縄県全体で考えた場合の便益に繋がる定性的なデータも合わせて示していただきたい。

⑨県営林道開設事業（伊江I号支線）

⑩県営林道開設事業（伊江原支線）

- ・木材生産便益が低いと、基盤整備の重要性が分かりにくい。ふれあい機会創出便益が大きく、本便益を差し引くと費用便益比は1を割るという状況である。
- ・伐採による水源かん養機能の低下等の環境損失や林道建設による安全損失が適正に評価されていない。
- ・費用便益比については、国のマニュアルだけではなく、現状を踏まえた県独自の算出方法を検討してほしい。また、定性的データの比較や、複数の施工方法による損益・便益の比較を行ってほしい。
- ・環境調査の結果、多くの貴重種が確認されており、事業実施に当たっては人工林ということだけで判断すべきでない。
- ・林道の整備や木を切る林業ではなく、森林管理やエコツーリズムへのシフトを検討していただきたい。人も活かし環境も損なわないということを考えていただきたい。
- ・事業による土壌への影響、騒音や排気ガスの問題、動植物を移動した場合のリスクデータを知りたい。

- ・林道ではなく、作業道の整備であれば、受け入れられる気がする。

⑪本部港（本港地区）港湾改修事業（旧塩川地区）

- ・特に意見なし。