

## 第7章 沖縄県土地開発公社

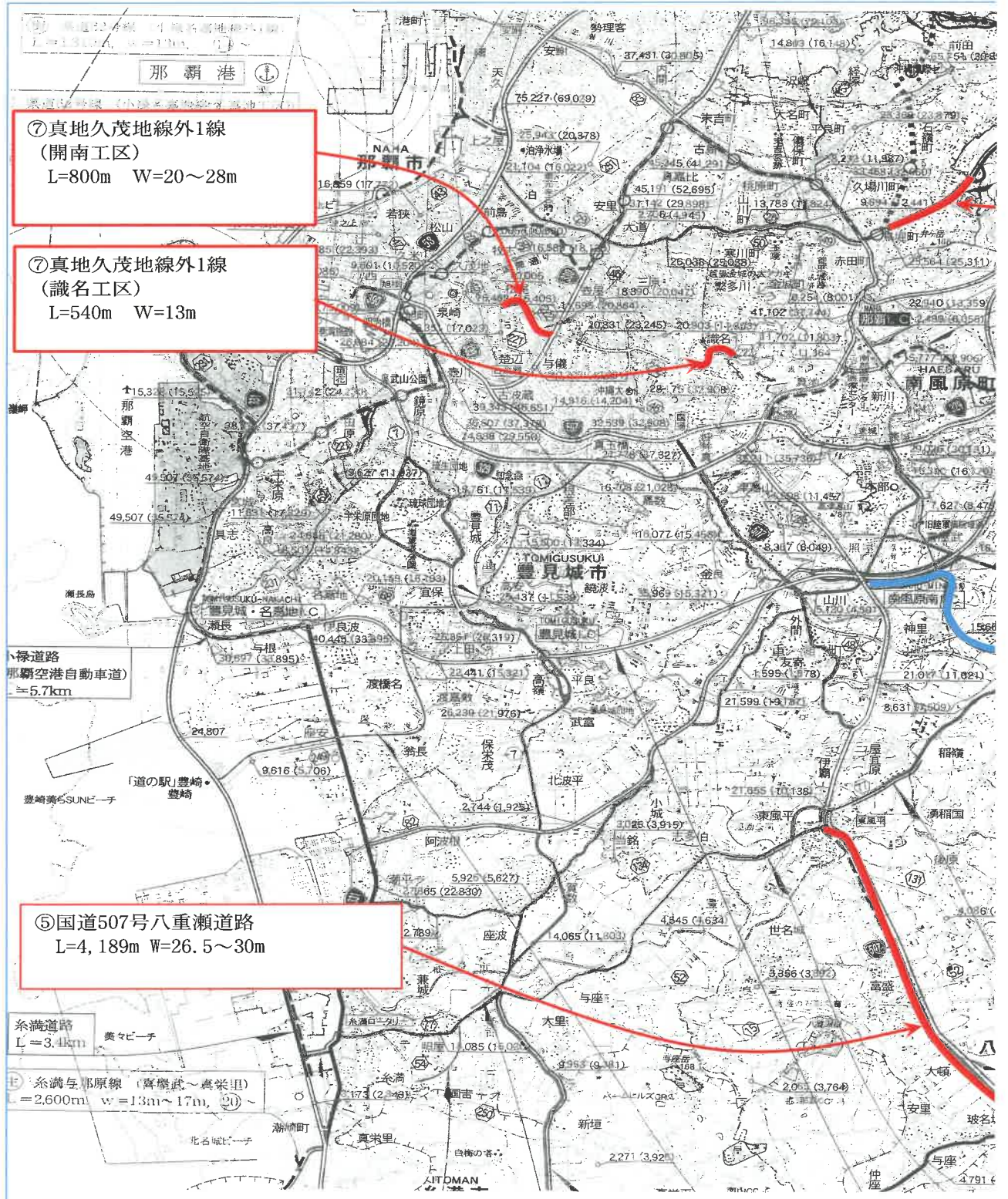
### 第1 用地取得一覧表

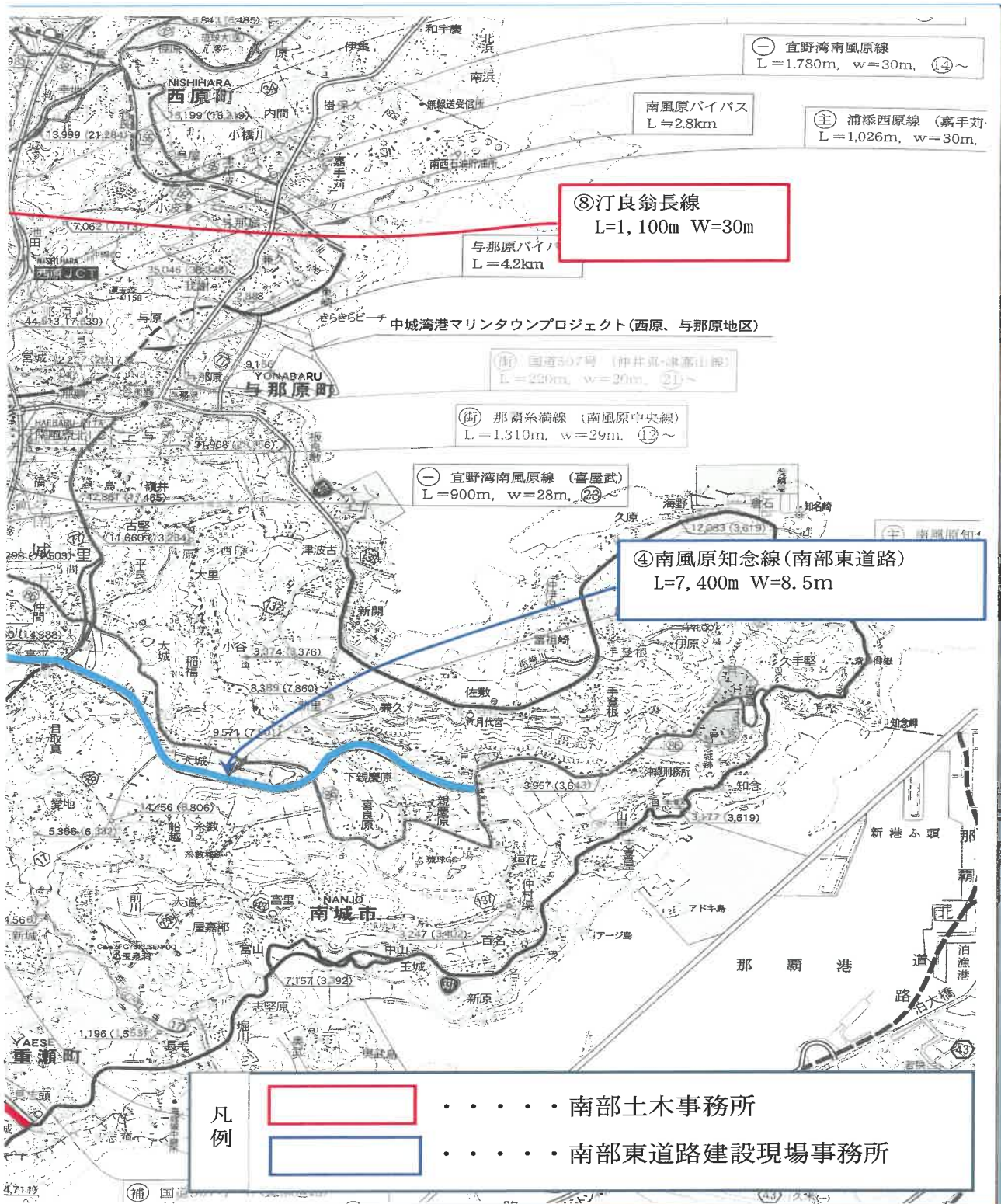
	予算事業名	事業箇所名	事業費総額 (平成29年度末時点の予定額で、工事請負費、用地取得費、補償費、委託料等を含む)	詳細設計業務委託完了日(なお、詳細設計業務完了日と幅杭打設日を同じものと看做す)	詳細設計業務委託完了時に想定した用地取得を実施する期間(年度)	用地取得面積 (㎡)	
						取得予定面積	取得済面積
1	社会資本整備総合交付金 事業費(道路)	浦添西原線 (嘉手苺～小那覇)	4,090,000,000	H16.10.31	H15～20	32,109	21,131
2	社会資本整備総合交付金 事業費(道路)	浦添西原線 (翁長～嘉手苺)	24,900,000,000	H22.7.20	H21～28	75,994	25,716
				H23.3.28			
				H24.9.28			
				H25.3.25			
				H26.2.21			
				H27.3.23			
3	社会資本整備総合交付金 事業費(道路)	那覇北中城線 (幸地～翁長)	10,200,000,000	H20.7.30 H23.3.15	H21～30	49,911	29,799
4	地域連携推進事業費 (地域高規格道路)	南風原知念線 (南部東道路)	38,970,000,000	H25.9.30	H25～38	69,012	67,180
				H26.8.30		77,105	19,019
				H27.2.28		73,628	23,245
5	沖縄振興公共投資交付金 (道路)	国道507号(八重瀬道路)	16,188,000,000	H21.12.18 H22.3.19	H21～27	73,758	42,563
6	沖縄振興公共投資交付金 (街路)	胡屋泡瀬線(1工区)	10,661,523,000	H18.12.20	H18～22	15,332	15,265
		胡屋泡瀬線(2工区)	8,707,000,000	H22.3.22	H23～29	32,364	16,734
7	沖縄振興公共投資交付金 (街路)	真地久茂地線外1線 (開南工区)	18,789,765,000	H21.2.27	H21～25	11,049	9,372
		真地久茂地線外1線 (識名工区)		H20.11.30		5,344	3,120
8	沖縄振興公共投資交付金 (街路)	汀良翁長線	10,874,000,000	H23.3.30	H22～27	16,932	6,564
9	沖縄都市モノレール道整備 事業費(街路)	城間前田線	11,203,354,000	H25.3.15	H24～29	17,372	17,372
10	沖縄都市モノレール道整備 事業費(道路)	浦西停車場線	2,223,520,000	H27.11.30	H27～30	9,633	9,397
11	都市モノレール効果促進 事業	てだこ浦西駅パーク& ライド駐車場	3,579,862,000	H26.3.31	H27～30	7,483	7,483
12	沖縄都市モノレール道整備 事業費(道路)	幸地インター線	5,080,000,000	H28.2.29	H27～30	37,599	4,027
13	特定駐留軍用地等内土地 取得事業	普天間飛行場	6,912,664,000	H25.6.11	H25～33	171,500.00	94,942.83
14	特定駐留軍用地等内土地 取得事業	キャンプ瑞慶覧の西普 天間住宅地区	4,496,254,000	H29.8.29	H29	75,000.00	2,249.00
事業費総額 計			176,875,942,000				

未取得面積	用地取得筆数			最初に委託した年度	詳細設計業務委託完了日後3年以内に契約に至った件数		詳細設計業務委託完了日後3年を超え4年以内に契約に至った件数		詳細設計業務委託完了日後4年を超え5年以内に契約に至った件数		詳細設計業務委託完了日後5年を超え6年以内に契約に至った件数		詳細設計業務委託完了日後6年を超えて契約に至った件数		収用裁決申請件数
	取得予定筆数	取得済筆数	未取得筆数		筆数	面積	筆数	面積	筆数	面積	筆数	面積	筆数	面積	
10,978	90	69	21	H19	9	5,214	13	3,947	17	8,574	4	2,384	26	6,635	0
50,278	340	117	223	H22	14	3,563	7	1,055	6	1,049	8	2,516	3	70	0
					10	1,997	3	609	3	504	0	0	4	1,282	0
					2	251	0	0	0	0	0	0	0	0	0
					16	4,293	4	555	0	0	0	0	0	0	0
					12	1,792	1	125	0	0	0	0	0	0	0
					24	6,054	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,111	232	122	110	H23	0	0	9	1,172	1	162	1	70	14	4,262	0
					27	5,651	26	6,976	20	5,616	19	4,913	5	977	0
1,831	166	156	10	H25	133	60,322	15	4,007	8	2,851					3
58,087	204	36	168		33	16,906	3	2,112							0
50,383	161	29	132		29	23,245									0
31,195	412	210	202	H21	44	9,131	8	1,562	15	2,775	10	2,198	32	4,699	0
					13	3,555	4	873	36	8,640	23	4,066	25	5,065	0
67	120	90	30	H18	52	10,034	14	2,229	8	1,949	2	16	14	1,036	0
15,630	256	92	164	H23	22	4,037	7	1,625	12	1,550	33	6,354	18	3,167	0
1,677	138	111	27	H21	55	4,571	20	1,580	8	717	9	703	19	1,801	0
2,224	83	36	47	H21	23	2,488	8	419	0	0	1	7	4	205	0
10,368	225	46	179	H22	33	4,790	6	823	4	524	3	427	0	0	0
0	95	95	0	H24	81	14,768	10	1,426	4	1,179					2
236	33	28	5	H27	28	9,397									0
0	17	17	0	H27	17	7,483									0
33,572	92	11	81	H27	11	4,027									0
76,557.17		138		H25											0
72,751.00		8		H29											0

第2 事業箇所図

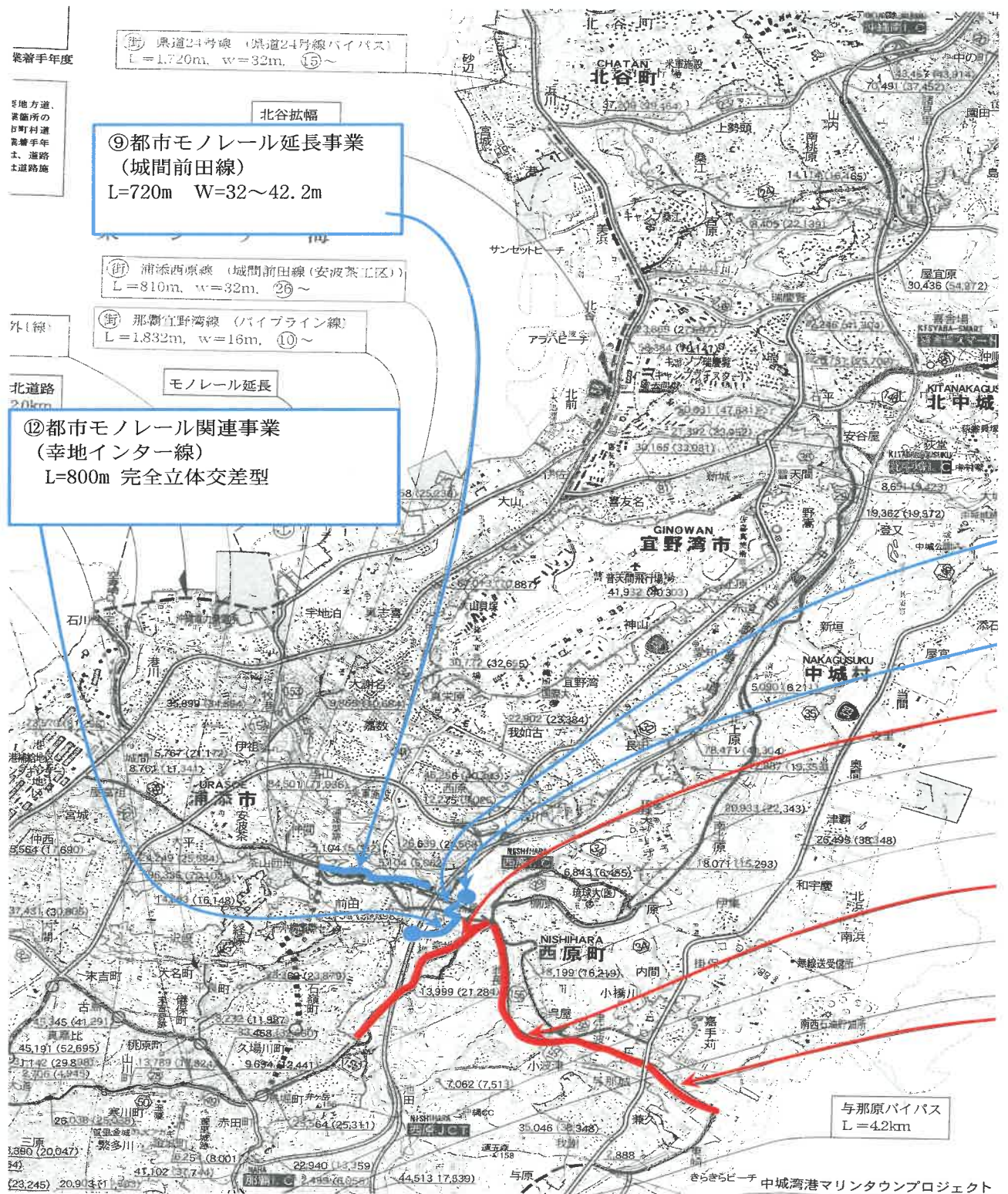
平成29年度 沖縄県土地開発公社事業箇所図(南部管内)

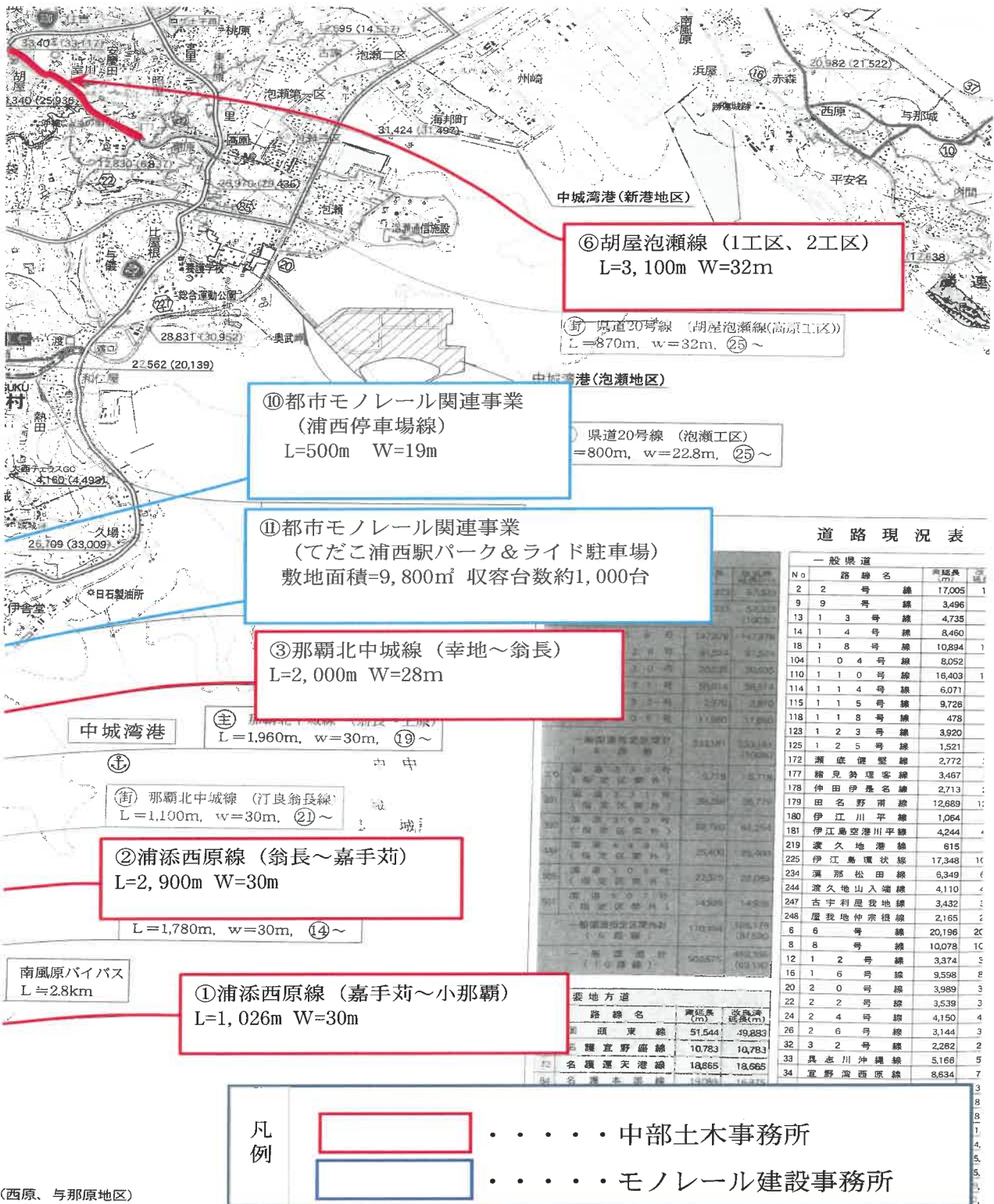




(公社提供資料)

# 平成29年度 沖縄県土地開発公社事業箇所図(中部管内)





道路現況表

一般県道			
No	路線名	路線長 (m)	道
2	2号線	17,005	1
9	9号線	3,496	
13	13号線	4,735	
14	14号線	8,460	
18	18号線	10,894	1
104	104号線	8,052	
110	110号線	16,403	1
114	114号線	6,071	
115	115号線	9,726	
118	118号線	478	
123	123号線	3,920	
125	125号線	1,521	
172	瀬底健壁線	2,772	
177	猪見勢理客線	3,467	
178	仲田伊豊名線	2,713	
179	田名野雨線	12,689	1
180	伊江川平線	1,064	
181	伊江島空港川平線	4,244	
219	渡久地港線	615	
225	伊江島環状線	17,348	1C
234	漢那松田線	6,349	E
244	渡久地山入端線	4,110	E
247	古宇利屋我地線	3,432	E
248	屋我地仲索根線	2,165	E
6	6号線	20,196	2C
8	8号線	10,078	1C
12	12号線	3,374	E
16	16号線	9,598	E
20	20号線	3,989	3
22	22号線	3,539	3
24	24号線	4,150	4
26	26号線	3,144	3
32	32号線	2,262	2
33	具志川沖繩線	5,166	5
34	夏野渡西原線	8,634	7

凡例  
 . . . . . 中部土木事務所  
 . . . . . モノレール建設事務所

(公社提供資料)

### 第3 公社の組織等

#### 1 沿革

公社は、本土復帰とともに策定された「沖縄振興開発計画」に基づく県の施策の円滑な遂行に必要な公共用地、公用地等の取得、管理、処分等を行うことにより、地域の秩序ある整備と県民福祉の増進に寄与する事を目的として、昭和47年12月1日、「財団法人沖縄県開発公社」として設立された。

その後、昭和47年9月、公有地の拡大の推進に関する法律（以下「公拡法」という。）が施行され、公社も、昭和48年8月31日、公拡法に基づく特別法人として「沖縄県土地開発公社」に組織変更し、現在に至っている。

#### 2 業務

公社は、公拡法に規定された業務として、公有地等先行取得事業（公拡法第17条第1項第1号）、あっせん等事業（公拡法第17条第2項第2号）等を行っている。

公有地等先行取得事業については、那覇空港自動車道等の公有地の先行取得を行っている。

また、県等の委託により土地を取得するあっせん等事業については、真地久茂地線、沖縄都市モノレール延長事業等を行っている。

公社設立当初は、先行取得事業が公社の全事業費のおよそ80%を占めていたが、現在ではほとんどをあっせん等事業で占めている。その額は年間約36億円～100億円程度と、県の用地取得執行体制を大きく補完している。

なお、次の表は、県各土木事務所の執行状況と公社の執行状況を比較したものである。これをみると、公社が県土木建築部の用地取得業務において非常に大きな役割を果たしていることがわかる。また、執行率については、用地取得対象事業や路線が異なるため、同一条件の比較ではないものの、公社の執行率が、県各土木事務所の執行率の合計を平成25年度以外は上回っており、県が用地取得を公社へ委託する有効性は認められる。

土木事務所・土地開発公社の執行状況(用地・補償費のみ)

H31.1.31用地課作成

単位:千円

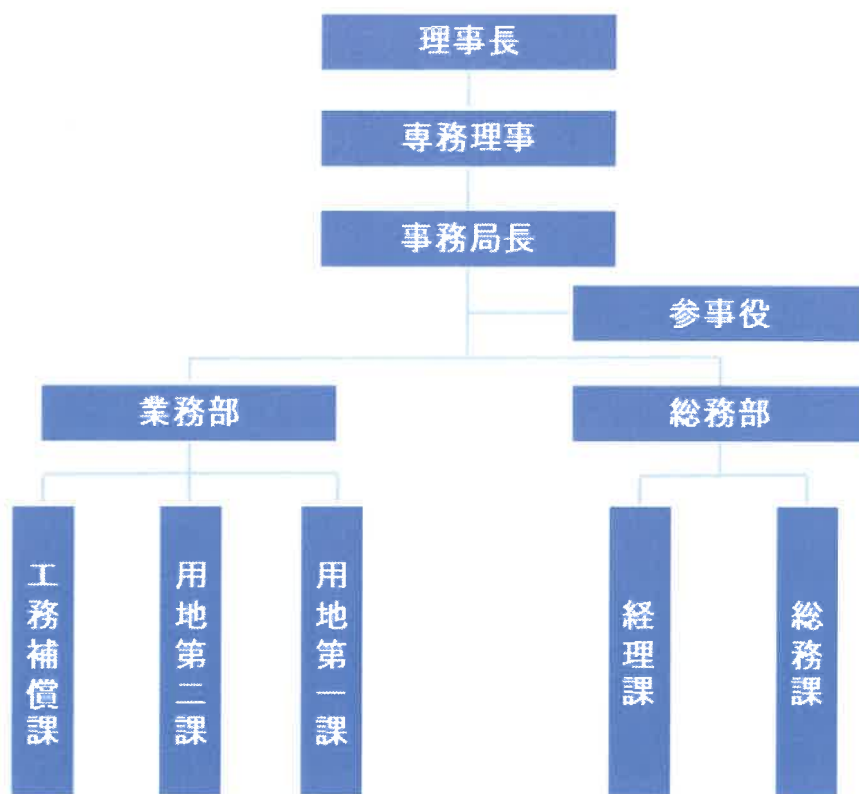
項目	北部	中部	南部	宮古	八重山	事務所合計	公社	県合計
H25								
当初予算額(繰越含む)	959,043	3,495,744	4,232,941	585,039	699,196	9,971,963	13,711,477	23,683,440
最終予算現額(繰越含む)	859,903	2,944,655	4,542,737	772,120	677,417	9,796,832	12,476,961	22,273,793
最終執行額(契約ベース)	782,086	2,584,463	3,836,117	632,106	606,640	8,441,412	9,616,147	18,057,559
執行率(対当初予算)	81.5%	73.9%	90.6%	108.0%	86.8%	84.7%	70.1%	76.2%
執行率(対予算現額)	91.0%	87.8%	84.4%	81.9%	89.6%	86.2%	77.1%	81.1%
取得筆数	80	131	191	27	72	501	171	672
H26								
当初予算額(繰越含む)	969,276	2,072,921	4,989,923	658,175	976,067	9,666,362	14,202,892	23,869,254
最終予算現額(繰越含む)	605,747	1,956,745	4,356,538	500,388	876,670	8,296,088	13,750,917	22,047,005
最終執行額(契約ベース)	578,062	1,778,902	3,336,429	291,685	849,500	6,834,578	12,812,736	19,647,314
執行率(対当初予算)	59.6%	85.8%	66.9%	44.3%	87.0%	70.7%	90.2%	82.3%
執行率(対予算現額)	95.4%	90.9%	76.6%	58.3%	96.9%	82.4%	93.2%	89.1%
取得筆数	51	78	212	22	116	479	337	816
H27								
当初予算額(繰越含む)	646,836	1,933,517	5,422,172	866,733	817,953	9,687,211	8,436,635	18,123,846
最終予算現額(繰越含む)	439,933	1,615,602	4,646,733	571,042	702,081	7,975,391	8,713,117	16,688,508
最終執行額(契約ベース)	415,039	1,347,167	4,108,547	570,385	597,668	7,038,806	8,118,064	15,156,870
執行率(対当初予算)	64.2%	69.7%	75.8%	65.8%	73.1%	72.7%	96.2%	83.6%
執行率(対予算現額)	94.3%	83.4%	88.4%	99.9%	85.1%	88.3%	93.2%	90.8%
取得筆数	46	82	209	24	119	480	235	715
H28								
当初予算額(繰越含む)	965,320	2,006,815	3,468,541	396,684	757,928	7,595,288	7,524,782	15,120,070
最終予算現額(繰越含む)	954,306	1,266,472	2,235,415	391,078	405,976	5,253,247	7,311,350	12,564,597
最終執行額(契約ベース)	884,773	1,164,430	1,964,410	368,620	332,323	4,714,556	6,952,450	11,667,006
執行率(対当初予算)	91.7%	58.0%	56.6%	92.9%	43.8%	62.1%	92.4%	77.2%
執行率(対予算現額)	92.7%	91.9%	87.9%	94.3%	81.9%	89.7%	95.1%	92.9%
取得筆数	57	105	140	16	82	400	218	618
H29								
当初予算額(繰越含む)	771,686	793,881	1,296,665	201,435	324,483	3,388,150	3,080,575	6,468,725
最終予算現額(繰越含む)	771,686	806,760	1,299,141	198,960	324,483	3,401,030	3,704,832	7,105,862
最終執行額(契約ベース)	518,812	562,781	1,133,249	169,630	266,722	2,651,194	3,614,431	6,265,825
執行率(対当初予算)	67.2%	70.9%	87.4%	84.2%	82.2%	78.2%	117.3%	96.9%
執行率(対予算現額)	67.2%	69.8%	87.2%	85.3%	82.2%	78.0%	97.6%	88.2%
取得筆数	36	88	96	7	97	324	79	403

(県提供資料)

### 3 組織機構・従業員数

公社の平成29年4月1日現在の組織体制は、常勤役員である理事長、専務理事の下に、事務局長、総務部、業務部で構成され、職員数は、プロパー(固有)職員21名、住宅供給公社併任職員2名、住宅供給公社派遣職員3名、県派遣職員5名(役員含む)となっている(その他、臨時職員等27名がいる)。





組織	固有 (人)	派遣 (人)	合計 (人)
常勤役員		2	2
事務局	21	3	24

(沖縄県土地開発公社HPより)

#### 第4 県から公社への用地取得の委託について

##### 1 委託の流れ

県から公社への用地取得業務の委託は、昭和48年11月6日付け基本協定書(以下「基本協定」という。)に基づいて行われている。基本協定は、県と公社が上記の年月日に締結したもので、県が公社に公共用地、公有地等の用に供する土地の取得、造成、管理処分及びその他の業務(以下「土地の取得等」という。)の委託について定めたもので

ある。基本協定を実施するために、県と公社は別に個別の委託契約を締結し、具体的な委託を行っている。

県から公社への個別の委託契約は、予算事業名（「社会資本整備総合交付金」等）ごとに締結されている。まず、事業課（本庁道路街路課等）が、公社への委託を検討し、委託を決定した後、県と公社の間で委託契約を締結する。委託契約は、単年度契約であり、毎年度委託契約を締結している。委託契約における委託料等の費用は、委託事務算定表に基づき支払われており、出来高払いである。すなわち、公社は、用地取得のために交渉を地権者で行い、地権者と契約を締結し、地権者から県への所有権移転登記及び土地引渡しまで完了した後に、県へ報告をなすことで委託事務の完了となる。

この点、県土木事務所においては、用地取得のフローそれぞれの段階において、県用地取得事務取扱要領に従って土地台帳等の必要書類（以下「事務取扱要領記載書類」という。）を作成、保管している。しかし、県から公社に委託された事業については、公社は、事務取扱要領記載書類と同内容の記載項目がある書類を公社の業務として作成しているが、事務取扱要領記載書類自体は作成していない。県から公社への委託契約の内容にも、事務取扱要領記載書類の作成が含まれていない。また、県においても、公社委託案件について県側で事務取扱要領記載書類を作成するといった運用は採られていない。そのため、県から公社に委託された事業については、事務取扱要領記載書類が一部作成されておらず、これらの書類を県が保管していないという状況が生じている。しかし、公社委託案件について、事務取扱要領記載書類の作成・保管を県が行わないとする例外規定は存在しないのであるから、県は、かかる書類の作成まで公社に委託するか、県において作成し、保管する必要がある。上記のような運用は、用地取得事務に必要な書類の作成及び保管を義務付けることで、用地取得事務の円滑化・効率化や、情報の記録、保存及び集計業務への活用を図った、事務取扱要領の趣旨に反する。

#### 指摘

県が公社へ委託した事業について、事務取扱要領記載書類が作成されていないので、県は、作成を公社に委託するか、県において作成するか、何れかの方策を実施すべきである。

なお、県が公社に事業を委託する際には、登記記載の事項及び測量関係書類のみしか資料として県から公社には引き渡されていない。そのため、公社は用地取得事務の委託を受けた後、権利調査や現地調査等の内部的・簡易的なアセスメントを行い（あくまで担当者レベルでのアセスメントのため、統一の書式で記録に残す等のレベルでは実施されていない）、事業区域内で用地取得の円滑な進捗を阻害することが予想される個別の

要因（以下、「用地リスク」という。）をその時点で把握し、公社から県へ用地リスクの情報を必要に応じて報告している。

## 2 県の内部での委託についての基準等

県から公社に委託する事業の選定基準については、県土木建築部において、平成22年3月3日施行「沖縄県土木建築部公共用地取得業務に係る沖縄県土地開発公社委託基準」（以下「公社委託基準」という。）が存在する。公社委託基準においては、公社に委託できる事業について、次のとおり定めている。

### 公社委託基準第2条

沖縄県土地開発公社に委託することができる事業は、次に掲げる要件のいずれか一つ以上に当てはまる事業とする。

- (1) 県の重要事業
- (2) 緊急を要する事業
- (3) 用地取得期間が長期にわたる事業
- (4) 用地取得の難航が予測され、特に高度な用地補償に関する専門知識・技術を求められる事業
- (5) 面的広がりのある事業
- (6) 先行取得を要する事業
- (7) その他、沖縄県土木建築部長が特に公共用地の取得の推進を図る必要があると認めた事業

そして、上記公社委託基準第2条の各要件をさらに具体化する形で、平成22年3月3日施行「沖縄県土木建築部公共用地取得業務に係る沖縄県土地開発公社委託基準運用方針」（以下「運用方針」という。）を定めている。

県土木建築部では、公社委託基準及び運用方針に従って公社へ委託する事業の選定を行っている。

## 3 公社委託事業への県の関与・管理について

県は、公社へ用地取得業務を委託した場合においても、委託者として公社へ進捗状況の報告を求め、取得箇所の優先順位の指示を出す等している。

県と公社の協議の場は複数存在する。まず、①県事業課、県土木事務所及び公社で行う執行会議が、年4回程度開催されている。ここでは、進行管理計画書を用いて、用地取得業務の進捗状況を確認することや、難航案件に対する公社からの報告、予算執行状況の確認がなされている。続いて、②県土木事務所用地班及び公社で行う会議が、年4

回程度開催されている。この会議では、公社が、用地平面図、予算執行状況資料等を用いて、県土木事務所用地班に、その時点における用地取得業務の進捗状況等を報告している。また、③県土木事務所事業班及び公社で行う会議が、年4回程度開催されている。この会議では、公社からの用地取得業務の進捗状況の報告があった上で、県土木事務所事業班から工事の進捗等を考えた用地取得業務の優先順位の指示等が行われている。なお、②及び③の会議は、合同で開催される場合も多い。これらの会議に加えて、公社内部での業務の進捗状況報告は、毎月行われている上、県の担当者と公社担当者における個別のやりとり等は頻繁に行われている。

上記のような会議や個別のやりとりで、県は公社委託事業についてその進捗状況等を把握している。なお、モノレール延長整備関連事業については、ここで述べた県の公社への関わり方とは異なる面が存在する。この点については、「第6」において述べる。

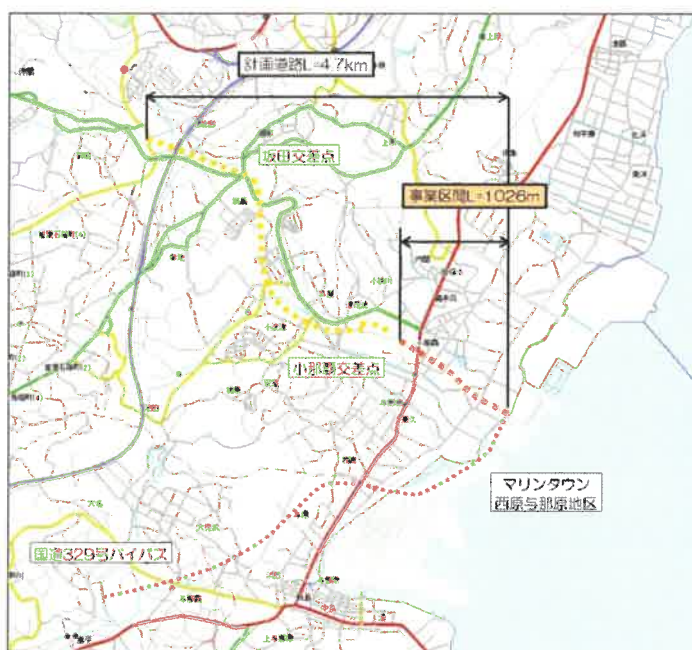
## 第5 公社受託道路街路事業

以下、実際に公社が平成29年度において受託している事業それぞれについて述べる。  
なお、モノレール延長整備関連事業については、「第6」で述べる。

### 1 浦添西原線（嘉手苺～小那覇）

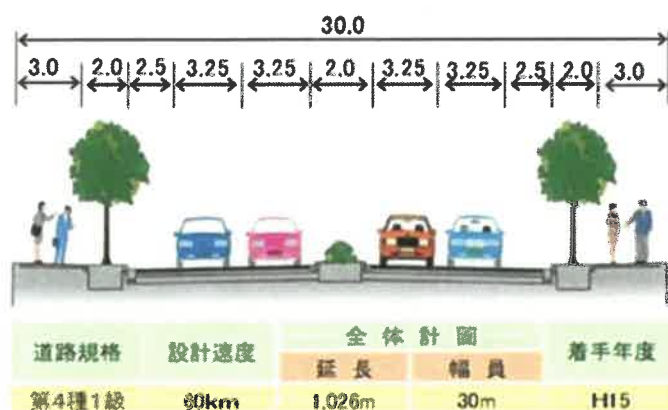
#### (1) 事業の概要

- ・名称 浦添西原線（嘉手苺～小那覇）
- ・種別 主要地方道
- ・事業の目的 浦添西原線は、国道58号（浦添市）と国道329号（西原町）を東西に連絡する主要地方道である。しかし、現道は2車線のため、慢性的な交通渋滞などの課題を抱えている状況となっている。そこで、広域交通ネットワークへの対応や浦添市及び西原町の都市基盤整備と併せた4車線化を進めている。本事業区間は、国道329号（嘉手苺）と、現在計画中の国道329号バイパスを結ぶ1,026mの区間で、中城湾港マリンタウン西原与那原地区等の産業振興及び経済活動に、大きく寄与するものと期待されている。
- ・事業箇所 西原町嘉手苺～西原町小那覇
- ・事業位置図



(沖縄県HP「沖縄県土木建築部 中部土木事務所」から)

- ・担当事務所 中部土木事務所
- ・事業概要 延長 1,026m 幅員 30m(4車線)



(沖縄県土木建築部中部土木事務所「平成30年度事業概要」から)

- ・事業着手年度 平成15年度
- ・総事業費 約40億9000万円

### (2) 用地取得の概要

浦添西原線(嘉手苺～小那覇)については、平成15年度に事業を開始し、その用地取得は公社及び中部土木事務所が行ってきた。公社への委託については、平成19年度に初めて委託がなされ、平成29年度で委託は終了している。

事業開始後、しばらくの時間を経て公社へ委託することになった理由としては、国道との交差点協議等に時間を要したためである。その後、平成29年度に公社への委託を終了した理由については、未取得筆数も減ってきており、土地収用法に基づく収用裁決申請に向けた事業認定申請を検討していること等が挙げられる。

- ・詳細設計業務委託完了日(幅杭打設日) 平成16年10月31日
- ・用地取得を実施する期間 平成15年度～平成20年度
- ・公社への委託開始年度 平成19年度
- ・用地取得面積・筆数, 詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日(幅杭打設日)から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積(m <sup>2</sup> )	筆数	面積(m <sup>2</sup> )	割合(%)	累積割合	筆数	割合(%)	累積割合
3年以内	32,108.67	90	5213.69	16.24	16.24	9	10.00	10.00
3年超4年以内			3946.66	12.29	28.53	13	14.44	24.44
4年超5年以内			8573.52	26.70	55.23	17	18.89	43.33
5年超6年以内			2384.26	7.43	62.66	4	4.44	47.78
6年超			6634.69	20.66	83.32	26	28.89	76.67
未取得面積(m <sup>2</sup> )・筆数					5355.85			21

### (3) 検討

本路線においては、詳細設計業務委託が完了した平成16年当時には、平成20年度までに用地取得を完了させることを見込んでいた。しかしながら、平成29年度末の進捗率は、8割程度(面積で83.3%, 筆数で76.7%)であり、当初の用地取得計画から大幅に時間を要している。

本事業に関する平成26年度における公共事業再評価調書には、「条件不満のため、用

地の取得に時間を要している区間があり、工事が遅れている。」と再評価に至った主要因の具体的な理由を記載している。このように、用地取得の遅れが事業計画の遅れの原因であることは明らかである。

しかしながら、平成 27 年度における進行管理計画書において、用地取得が難航している土地 4 筆について記載があるが、今後の対応について、単に「鋭意交渉を進める」との記載があるのみであり、具体的な対応や土地収用法に基づく収用裁決申請に向けた事業認定申請の検討といった方策が検討された様子を読み取ることができない。実際、平成 29 年度末時点では、事業認定申請は実施されていない。

地権者が事業へ反対している場合や、交渉拒否の態度をとっている場合については、一定の時期の経過といった事情も踏まえて、事業認定申請等も検討すべきである。

また、事業認定申請の検討の時期については、幅杭打設から一定の時期に行うべきである。この点、国交省通達による「事業認定の申請は、当該事業の完成期限等を見込んだ適切な時期に行うこととし、原則として、一の事業認定申請単位における用地取得率が 80 パーセントとなった時、又は用地幅杭の打設から 3 年を経た時のいずれか早い時期を経過した時までには、収用に移行するものとする」いわゆる「適期申請ルール」が存在し、平成 15 年 12 月 16 日、沖縄地区用地対策連絡会理事会において同内容の申合せが行われ、同日、県土木建築部長宛に同内容が通知されている。

このような経緯を踏まえると、本事業においては、任意交渉における経緯等も踏まえながら、それなりの時期に、事業認定申請の検討を進めることが望ましかったといえる。

なお、本事業については、平成 29 年度末時点の残 21 筆の内、平成 30 年度において、12 筆を取得し、残 9 筆については、土地収用法に基づく収用裁決申請に向けた事業認定申請の検討が本格化しているとのことである。

さらに、本監査において、進行管理計画書上の契約済筆数が実際の契約済筆数よりも多く記載されているという状況が確認された。具体的には、平成 29 年度末時点の契約済筆数として、「77 筆」と記載されていた（実際の契約済筆数は「69 筆」である。）。進行管理計画書は、現在、県土木事務所の調整会議等、事業の進捗を確認し、協議するような場における主要な資料として使用されている。進行管理計画書は、その内容として幅杭打設年度を記載する欄がある点や、計画記載欄と実績記載欄があり、計画の進捗を確認することができる書式になっている。このような資料については進捗管理の資料として積極的に利用すべきと考える。契約済筆数は、進行管理計画書に記載する情報の中でも、用地取得の進捗具合を把握するために重要な数字であることは明白であり、具体的にどのくらい未取得筆数として残っているのかは、土地収用法に基づく収用裁決申請に向けた事業認定申請手続に移行するかの判断の根拠となる。

そこで、今後は、資料の正確性等により意識を及ぼし、進捗管理を適切に行うべきである。



## 2 浦添西原線（翁長～嘉手苺）

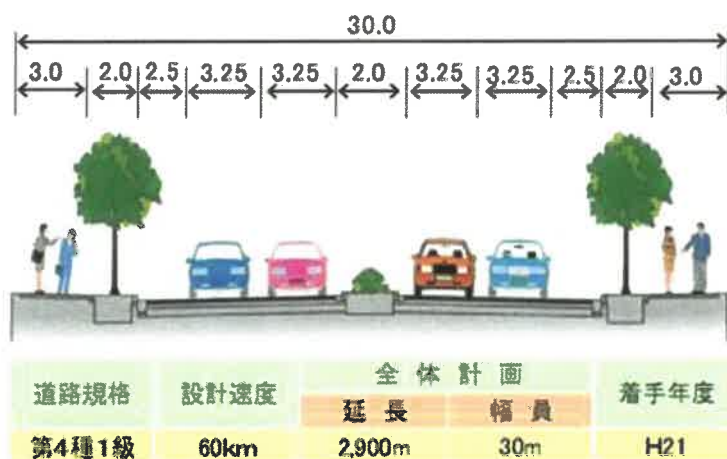
### (1) 事業の概要

- ・名称 浦添西原線（翁長～嘉手苺）
- ・種別 主要地方道
- ・事業の目的 浦添西原線は、沖縄本島東海岸と西海岸を結ぶ主要地方道である。当路線は、那覇都市圏交通円滑化総合計画（那覇市、浦添市、宜野湾市、南風原町、西原町、豊見城市の那覇都市圏の6市町を対象圏域として、那覇都市圏の安全な交通を確保するために平成19年に策定された基本計画）において、渋滞緩和を目指す主要渋滞ポイントを含んでいる。また、国道58号、沖縄自動車道、国道329号の縦軸幹線を相互に連結し、南北間の交通の流動を図る主要な横軸幹線としても位置付けられている。当路線の拡張整備により、南北間の縦軸幹線の交通が平準化され、渋滞の緩和や地球温暖化ガスの削減、及び歩行者の安全確保等の効果が発現される。
- ・事業箇所 西原町字翁長～西原町字嘉手苺
- ・事業位置図



（沖縄県HP「沖縄県土木建築部 中部土木事務所」から）

- ・担当事務所 中部土木事務所
- ・事業概要 延長 2,900m 幅員 30m (4車線)



(沖縄県土木建築部中部土木事務所「平成30年度事業概要」から)

- ・事業着手年度 平成21年度
- ・事業費総額 249億円
- ・主要構造物 橋梁



(沖縄県土木建築部中部土木事務所「平成30年度事業概要」から)

- ・その他 浦添西原線(翁長～嘉手苅)は、勾配がきつく大きく蛇行している現況道路について、長大橋(橋長757m)を含むバイパス道路の整備を行い、より緩やかな勾配にするとともに道路線形の大幅な改善を図っている。

(2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日(幅杭打設日) ①平成22年7月20日

②平成 23 年 3 月 28 日

③平成 24 年 9 月 28 日

④平成 25 年 3 月 25 日

⑤平成 26 年 2 月 21 日

⑥平成 27 年 3 月 23 日

- ・ 用地取得を実施する期間 平成 21 年度～平成 28 年度
- ・ 公社への委託開始年度 平成 22 年度
- ・ 用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	75,993.61	340	23163.53	30.48	30.48	87	25.59	25.59
3 年超 4 年以内			6291.18	8.28	38.76	28	8.24	33.82
4 年超 5 年以内			10127.05	13.33	52.09	26	7.65	41.47
5 年超 6 年以内			4899.93	6.45	58.53	12	3.53	45.00
6 年超			7986.72	10.51	69.04	33	9.71	54.71
未取得面積（㎡）・筆数					23525.20			154

### (3) 検討

本事業は、当初の事業期間は平成 21 年度～平成 28 年度という計画であったが、現在では事業終了年度は平成 38 年度に延長されている。進行管理計画書によると、事業終了予定年度であった平成 28 年度時点で用地取得の進捗率は 33.2%（筆数）に止まっており、当初計画からの大幅な遅れが認められる。もっとも、「第 3 公社の組織等」でも述べたとおり近年の公社の予算執行状況は高い執行率で推移しており、本事業においても同様であった。したがって、本事業の用地取得の進捗の遅れの原因の 1 つとして、予算の不足という点が認められる。

他方、進行管理計画書の「用地取得難航，困難事案等の状況」によると、難航が予想される案件については 2 件しか記載されていない。公社では、委託を受けた事業については、当初年度のうちに対象路線の全案件について調査を行い、内部的・簡易的なアセスメントを実施してリスク等を把握してから用地取得を行っているところ、公社は本事業についてはこの 2 件以外に大きなリスクがありそうな案件は特にないという見通しを持って、用地取得を進めている。いわゆる適期申請ルールからすれば、すでに幅杭の打設から 3 年以上が経過しており、平成 29 年度時点での進捗率が面積で約 69.0%（筆数で約 54.7%）であることからすれば、収用裁決申請の検討に入ってもよい段階ともいえる。

にもかかわらず、進行管理計画書においては、「土地収用法の適用可能性」欄については「無」と記載されており、「全体工程上の権利取得期限」欄も空欄となっている。また、執行会議や調整会議においても、収用裁決申請についての具体的検討は行っていない。これは、本事業がまだまだ多くの協議事項を抱えていることに起因している。具体

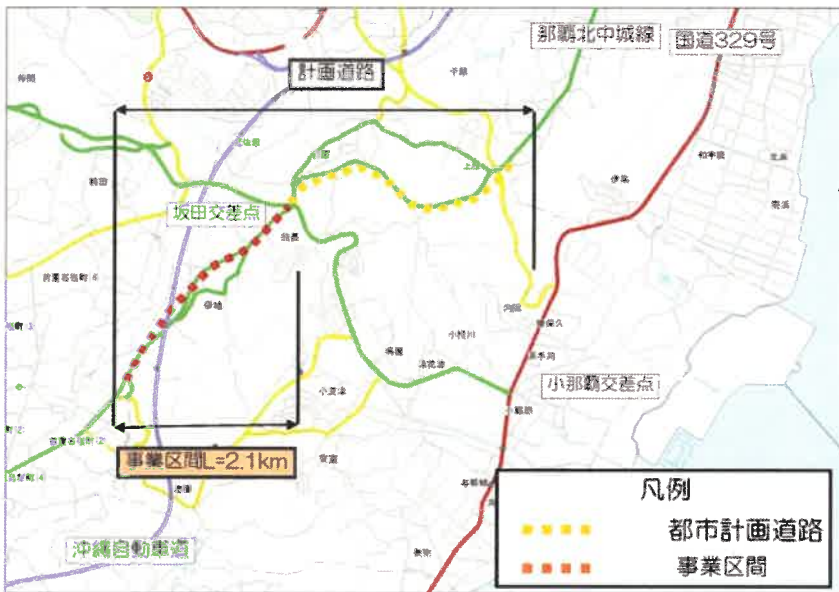
的には、交差点の設計との関係で県警との協議、団地の取付道路との関係での自治会との協議、事業区間西端の坂田交差点が西原西地区土地区画整理事業の影響を受けることによる西原町との協議等であり、進行管理計画書に列挙されているだけでも12件もの協議が残っている。これらの協議事項については、交差点の設計に関する協議等、その多くが協議結果次第で設計変更になる可能性があるため、収用裁決申請についても検討が難しい状況となっている。

しかしながら、事業開始から約10年が経過しているにもかかわらず、いまだに多数の協議事項を抱えているという現状は、事業の計画段階での調査、協議や、準備段階での関係者への説明等が不十分であったと言わざるを得ない。県が計画段階での情報収集や第1用地アセスメントを十分に実施することにより、事業開始後の協議事項の発生・未解決による用地取得の遅れというリスクは軽減でき得る。県においては、本事業を教訓として計画段階での情報収集やアセスメントについて、より意識を向けるべきである。

### 3 那覇北中城線（幸地～翁長）

#### (1) 事業の概要

- ・名称 那覇北中城線（幸地～翁長）
- ・種別 主要地方道
- ・事業の目的 那覇北中城線は、那覇市泊を起点とし、北中城安谷屋を終点とする路線で、沖縄本島中南部を縦断する主要地方道である。同路線のうち、西原町幸地では慢性的な交通渋滞が発生しており、この渋滞を緩和するため、那覇市石嶺住宅付近から坂田交差点までの2.0 kmを現在の2車線から4車線道路へ拡張するという事業である。
- ・事業箇所 西原町字幸地～西原町字翁長
- ・事業位置図



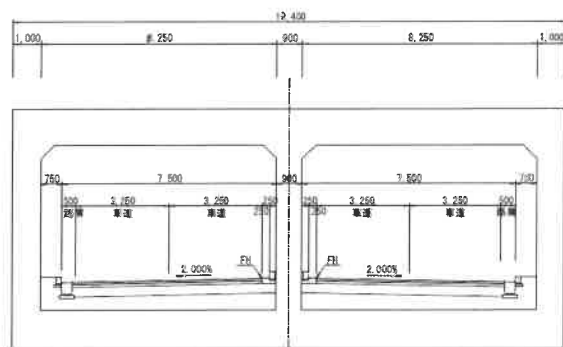
(沖縄県HP「沖縄県土木建築部 中部土木事務所」から)

- ・担当事務所 中部土木事務所
- ・事業概要 延長 2,000m 幅員 28.0m (4車線)



(沖縄県土木建築部中部土木事務所「平成30年度事業概要」から)

- ・事業着手年度 平成 21 年度
- ・事業費総額 102 億円
- ・主要構造物 道路ボックスカルバート（沖縄自動車道との交差部分）



## (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） ①平成 20 年 7 月 20 日  
②平成 23 年 3 月 15 日
- ・用地取得を実施する期間 平成 21 年度～平成 30 年度
- ・公社への委託開始年度 平成 23 年度
- ・用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積 (㎡)	筆数	面積 (㎡)	割合 (%)	累積割合	筆数	割合 (%)	累積割合
3 年以内	49,910.56	232	5651.31	11.32	11.32	27	11.64	11.64
3 年超 4 年以内			8148.54	16.33	27.65	35	15.09	26.72
4 年超 5 年以内			5777.79	11.58	39.23	21	9.05	35.78
5 年超 6 年以内			4983.04	9.98	49.21	20	8.62	44.40
6 年超			5238.48	10.50	59.71	19	8.19	52.59
未取得面積 (㎡)・筆数					20111.40			110

## (3) 検討

本事業は、当初の事業期間は平成 21 年度～平成 32 年度という計画であったが、現在では事業終了年度は平成 38 年度に延長されている。監査対象年度の平成 29 年度時点での用地取得の進捗率は 59.7%（筆数は 52.5%）である。

進行管理計画書の用地取得計画表の計画筆数とほぼ同数の用地が取得されており、一見すると同計画書上は用地取得について特に遅れは生じていないように見える。しかしこれは、進行管理計画書は事業期間が延長されると延長に合わせて計画筆数についても記載を変更してしまうためであり、実際には当初計画からの遅れが生じている。また、監査対象年度の進行管理計画書の用地取得計画表には、平成 30 年度以降の取得計画が記載されていない。同計画書の事業計画工程表上は平成 32 年 3 月までに用地取得は終了するという計画となっているが、これまでの用地取得のペースからすると平成 32 年 3 月には間に合わない進捗であり、事業計画の通りに用地取得が終了するかの見通しは不透明である。さらに、進行管理計画書には難航案件として 3 件が記載されており、「土地収

用法の適用可能性」欄に「有」との記載もなされているが、ヒアリングによると、任意交渉での合意成立の見込みがあることや、事業の進捗状況等もふまえて、収用裁決申請に向けた検討は具体化していないとのことであった。

本事業は、見直し後の事業計画における用地取得の進捗について、一見すると今のところ特に問題が生じていないように見えるが、進行管理計画書上の用地取得の計画が不透明であったり、難航案件について全体工程上の権利取得期限が示されていなかったりすることから、今後の進捗管理に不安が残る。また、当初から事業計画が10年以上の長期に設定されている事に加えて、事業開始から数年の内に路線内の詳細設計業務委託（幅杭打設）を完了しており、用地取得や工事の計画を立てるにあたって、適期申請ルールも意識されていない。さらに、本事業の予算についても、当初計画に比べて予算の割当が少なく、今後も用地取得の遅れが懸念される場所である。

#### 4 南風原知念線（南部東道路）

##### (1) 事業の概要

- ・名称 南風原知念線
- ・種別 地域高規格道路
- ・事業の目的 南部東道路は、現道をバイパス化して地域高規格として整備するもので、那覇空港自動車道と連結して一体となり機能させ、那覇市及び那覇空港、那覇港等へのアクセス向上を図り、沖縄本島南部地域における産業及び観光の振興等を目的とする事業である
- ・事業箇所 南風原町字喜屋武～南城市玉城字垣花（つきしろ交差点）
- ・事業位置図



(「南部土木事務所 事業概要 2018」から)



- ・担当事務所 南部土木事務所・南部東道路建設現場事務所
- ・事業概要 延長 7,400m 幅員 8.5m (2/4車線)
- ・事業着手年度 平成 18 年度
- ・事業費総額 389 億 7000 万円
- ・主要構造物 橋梁, トンネル



(「南部土木事務所 事業概要 2018」から)

#### ・その他

本事業は、平成 18 年度から平成 22 年度の 5 年をかけて、着工準備のための予備設計や地元との協議を重ねた上で、平成 25 年度から公社に用地取得事務が委託されている。また、公社に委託する前年には用地アセスメントを委託して、本事業における用地リスクを調査・検討した上で公社に用地取得事務を委託している。

さらに、大規模事業であることから、平成 28 年 1 月に南部東道路建設現場事務所を設置して、事業の効率化を図っている。

その後、計画・設計について南城市や南城市民から沖縄自動車道への直接乗り入れについての強い要望があり、平成 29 年 11 月の検討協議会（国・県・南城市・南風原町で構成）において直接乗り入れ方式へ設計を変更することになった。これに伴い、予算についても当初の 159 億円（後に 182 億円）から 357 億円に増額されている。

旧計画では 1 工区から 5 工区の 5 つの工区が予定されていたが、上記の直接乗り入れ方式への設計変更に伴い、1 工区については別の事業に切り分けられたため、本事業としては 2 工区から 5 工区までが対象区間となった。また、これら 4 つの工区のうち、2 工区についてはいまだ用地取得は始まっておらず、公社にも委託されていない。

用地取得が実施されている 3 工区から 5 工区のうち、4 工区については、当該区間の現道が災害に弱く、台風等の影響で頻繁に通行止めになっていたことから、地元からの早期供用開始の要望が強い区間であった。これを受けて、県としても、他の区間に優先して 4 工区から事業を進めている。

#### (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）
  - ①3 工区：平成 26 年 8 月 30 日
  - ②4 工区：平成 25 年 9 月 30 日

③5 工区：平成 27 年 2 月 28 日

- ・用地取得を実施する期間 平成 25 年度～平成 38 年度
- ・公社への委託開始年度 平成 25 年度
- ・用地取得面積・筆数、詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

①3 工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	77,105.33	204	16906.16	21.93	21.93	33	16.18	16.18
3 年超 4 年以内			2112.49	2.74	24.67	3	1.47	17.65
未取得面積（㎡）・筆数			58086.68				168	

②4 工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	69,011.59	166	60321.80	87.41	87.41	133	80.12	80.12
3 年超 4 年以内			4007.38	5.81	93.22	15	9.04	89.16
4 年超 5 年以内			2851.00	4.13	97.35	8	4.82	93.98
未取得面積（㎡）・筆数			1831.41				10	

③5 工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	73,627.79	161	23245.05	31.57	31.57	29	18.01	18.01
未取得面積（㎡）・筆数			50382.74				132	

(3) 用地アセスメント

前述のとおり、本事業においては、県は公社に用地取得事務を委託する前年に、用地アセスメントを委託して、用地取得を行う上での各取得予定地のリスク調査を行っている。

公社が行った用地アセスメントの調査方法は以下のとおりであり、県の事務マニュアル第 10 章「用地取得アセスメント」に沿った方法で実施され、成果物についても同マニュアルの書式により作成されている。

ア 権利者調査

- ・構図調査による合分筆等、現在の土地の状況調査
- ・土地及び建物登記記録の調査
- ・公的記録簿の調査（住民票・戸籍謄本・資産台帳）
- ・相続人の調査（相続人 1 代まで）、相続関係説明図の作成

イ 現地調査

- ・目視調査  
現場に赴き、目視により現況調査（土地の用途確認）
- ・聞き込み調査

構図と現況が異なる場合や、墓地の代替地等について、該当地を管轄する自治体及び法務局に確認

・地元精通者等確認調査

地区共有地や不在者について、区長等に確認

上記の調査による結果をふまえて、各取得予定地等について、リスクレベルを1(2年以内に取得可能)、2(2~2.5年以内に用地取得可能または目途が立つ)、3(2.5年を超え、5年以内に用地取得の目途が立つ)、4(5年を超える)に分けて分類している。

(4) 収用裁決

前述のとおり、4工区については、他の区間に優先する方針で事業を進めてきたが、本線等の重要部分にかかる土地の一部について任意交渉で用地を取得できる見込みがなかったため、3筆の土地について収用裁決により用地を取得している。平成27年度に1筆、平成29年度に2筆の土地について収用裁決申請を行っているが、具体的な状況は以下のとおりである。

	交渉回数	申請日	裁決日	難航理由
土地 A	21回	平成27年12月4日	平成28年10月13日	単価不満
土地 B	14回	平成29年4月27日	平成30年2月8日	相続人不確定
土地 C	46回	平成29年8月24日	平成30年9月13日	戸籍の訂正を条件にされる

平成29年度の収用裁決申請については、適期申請ルールに照らせばやや申請時期が遅いとも思えるが、工事の進捗に大きな影響をきたしておらず、概ね適切な時期に申請がなされたと評価できる。

(5) 検討

本事業は、着工準備のための予備設計に5年もの長期間を要しているが、平成25年度から開始した用地取得について、今のところ大きな遅れは生じておらず、順調に用地取得が進んでいるといえる。事業区間が4つの工区に分かれているが、前述のとおり早期供用開始を目指した4工区については収用裁決も利用して、工事に必要な用地の取得をほぼ完了している。

本事業については、事業そのものに対する地権者の理解は得られているものの、計画の細部や単価に対する不満等で、個別の地権者との交渉については難航案件もありうる事業である。にもかかわらず、すみやかな用地取得が実現している要因の1つとしては、

県が公社に用地アセスメントを委託した点があげられる。用地アセスメントを行うことにより、県が各土地の用地リスクのレベルや事情を把握して処理期間を推計したり、工区内の用地リスクの分布状況を踏まえた工事計画の策定等が可能となり、より効果的な計画策定や、工程管理を行うことが可能となる。実際に、県としても調整会議や執行会議で用地アセスメントの資料を活用しており、公社としても事業の初期段階で詳細な用地アセスメントを実施できたことで、計画的・効率的に用地取得を進めることが可能となっている。

予算との関係でも、本事業は必ずしも当初計画通りの予算が毎年割り当てられていたわけではないが、限られた予算から効率的に用地取得を行うためには、適切な工程管理が必要不可欠であり、かかる観点からも、用地アセスメントが有効に機能した事業といえる。

## 5 国道 507 号（八重瀬道路）

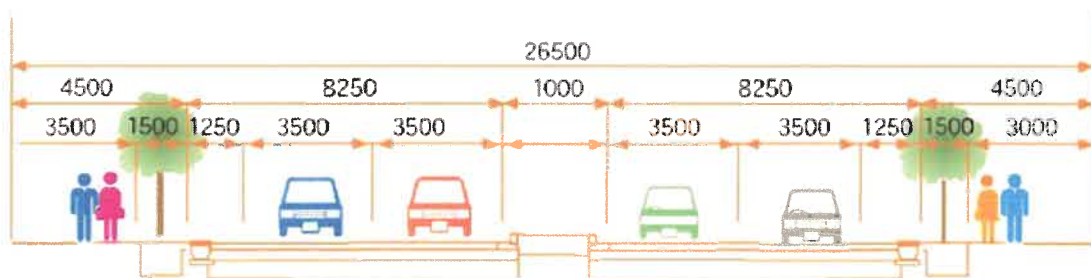
### (1) 事業の概要

- ・名称 一般国道 507 号
- ・種別 一般国道
- ・事業の目的 一般国道 507 号のうち、八重瀬町内の現道は幅員狭小で慢性的に渋滞が発生しており、通勤・通学や産業経済活動に大きな支障をきたしている。そこで、当該区間を 4 車線に拡張整備することで、地域の安心・安全の向上を図るとともに、一般国道 329 号那覇東バイパス、那覇空港自動車道、一般国道 331 号と連結して、南部地域における南北の脆弱な幹線道路ネットワークを強化し、地場産業や観光産業等の活性化を支援することが期待されている。
- ・事業箇所 八重瀬町字東風平～八重瀬町字具志頭
- ・事業位置図



（沖縄県HP「一般国道 507 号（八重瀬道路）事業計画」から）

- ・担当事務所 南部土木事務所
- ・事業概要 延長 4,189m 幅員 30.0m, 26.5m (4/4 車線)



（「南部土木事務所 事業概要 2018」から）

- ・事業費総額 161 億 8800 万円
- ・主要構造物 なし

### (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） ①平成 21 年 12 月 18 日

②平成22年3月19日

- ・用地取得を実施する期間 平成21年度～平成27年度
- ・公社への委託開始年度 平成21年度
- ・用地取得面積・筆数、詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（編杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3年以内	73,758.20	412	12685.68	17.20	17.20	57	13.83	13.83
3年超4年以内			2434.46	3.30	20.50	12	2.91	16.75
4年超5年以内			11415.44	15.48	35.98	51	12.38	29.13
5年超6年以内			6264.18	8.49	44.47	33	8.01	37.14
6年超			9763.66	13.24	57.71	57	13.83	50.97
未取得面積（㎡）・筆数					31194.78			202

### (3) 検討

本事業は、当初の事業期間は平成20年度～平成28年度という計画であったが、現在では事業終了年度は平成36年度に延長されている。当初の事業終了予定年度であった平成28年度時点での用地取得の進捗率は48.8%であり、計画からの遅れが認められるが、監査対象年度の平成29年度時点での進行管理計画書上の用地取得の進捗率は59.7%（筆数は52.5%）まで達成されている。

進行管理計画書の用地取得計画表の計画筆数とほぼ同数の用地が取得されているため、資料上は一見すると用地取得について特に遅れは生じていないように見えるが、前述の那覇北中城線と同じく、事業期間の延長に合わせて計画上の取得予定筆数についても記載を変更したものであり、当初計画からは遅れが生じている。もっとも、変更後の計画との関係では、進行管理計画書の用地取得計画表の計画筆数とほぼ同数の用地が取得されており、用地取得について特に遅れは生じていない。計画通りに用地取得が進めば、平成35年度に本事業の用地取得が完了する予定である。

難航案件は、本事業区間北端である東風平地区において数件認められたが、これらの案件への対応については、県との間で、全工程上の権利取得期限を踏まえた事業認定申請、収用裁決申請の具体的な時期について、すでに検討済みである。難航案件以外の取得予定地については、公社の内部的な第2用地アセスメントによれば特に用地リスクが高い案件もないことから、計画に沿って順次用地取得を進めていく予定である。

公社の予算執行率や事業の進捗からすると、本事業についても、当初の事業計画策定段階において、適期申請ルールが意識されていなかった感は否めない。もっとも、上記の用地取得事務の状況からすると、現在の計画との関係では、用地取得の予算を確保することさえできれば、計画通りに用地取得が進む可能性が高いものと思料される。

## 6 胡屋泡瀬線

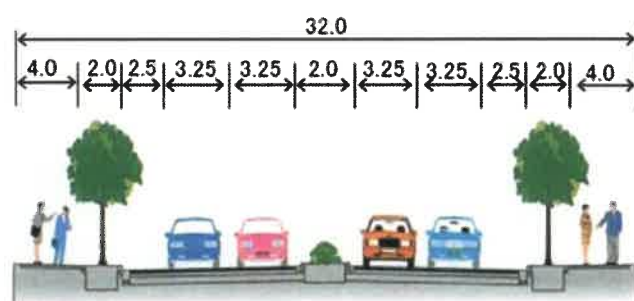
### (1) 事業の概要

- ・名称 胡屋泡瀬線
- ・種別 一般県道
- ・事業の目的 胡屋泡瀬線は、沖縄市の中心市街地と中城湾港新港地区等の東部地域を結び、国道 330 号、国道 329 号等の主要幹線道路とも接続する重要な道路で、交通量が多く慢性的な交通渋滞を生じているため、4 車線による整備が必要となっている。そこで、中部圏域の交通渋滞の解消と市街地再開発事業と連携した中心市街地活性化に資する道路として本事業を行っている。
- ・事業箇所 沖縄市上地～高原
- ・事業位置図



(中部土木事務所提供資料から)

- ・担当事務所 中部土木事務所
- ・事業概要 延長 3,100m 幅員 32.0m (4 車線)



(沖縄県土木建築部中部土木事務所「平成 30 年度事業概要」から)

- ・事業着手年度 平成 17 年度
- ・事業費総額 約 193 億円
- ・主要構造物 なし

・その他 胡屋泡瀬線は、1工区、2工区、高原工区の計3工区に分けて事業が進められているが、このうち高原工区についてはいまだ用地取得は始まっておらず、公社にも委託されていない。

## (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） ①平成18年12月20日（1工区）  
②平成22年3月22日（2工区）
- ・用地取得を実施する期間 ①平成18年度～平成22年度（1工区）  
②平成23年度～平成29年度（2工区）
- ・公社への委託開始年度 ①平成18年度（1工区）  
②平成23年度（2工区）
- ・用地取得面積・筆数、詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

### 1工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（%）	累積割合	筆数	割合（%）	累積割合
3年以内	15,332.09	120	10034.44	65.45	65.45	52	43.33	43.33
3年超4年以内			2228.98	14.54	79.99	14	11.67	55.00
4年超5年以内			1948.69	12.71	92.70	8	6.67	61.67
5年超6年以内			16.22	0.11	92.80	2	1.67	63.33
6年超			1036.37	6.76	99.56	14	11.67	75.00
未取得面積（㎡）・筆数					67.39			30

### 2工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（%）	累積割合	筆数	割合（%）	累積割合
3年以内	32,364.20	256	4037.13	12.47	12.47	22	8.59	8.59
3年超4年以内			1625.12	5.02	17.50	7	2.73	11.33
4年超5年以内			1550.16	4.79	22.29	12	4.69	16.02
5年超6年以内			6354.22	19.63	41.92	33	12.89	28.91
6年超			3167.31	9.79	51.71	18	7.03	35.94
未取得面積（㎡）・筆数					15630.26			164

### (3) 検討

本事業は、当初の事業期間は、1工区は平成17年度～平成23年度、2工区は平成20年度～平成30年度という計画であったが、現在では事業終了年度はそれぞれ平成30年度、平成34年度に延長され、これに伴い用地取得の終了予定年度もそれぞれ平成30年度、平成31年度に延長されている。

1工区については、上記表のとおり平成29年度時点で進捗率が99%を超えていることから（筆数は75%）、平成31年度からは公社には委託せず、中部土木事務所が収用裁決申請も視野に入れて用地交渉を引き継ぐことになっている。進行管理計画書によると、当初計画の事業終了予定年度であった平成23年度時点で1工区の用地取得の進捗率は52.9%（筆数）に止まっており、当初計画からの大幅な遅れが認められる。2工区については、監査対象年度の平成29年度時点で用地取得の進捗率は35.9%であり、こちらも当初の事業計画から明らかに遅れている。



各年度の用地取得費の予算額をみると、1工区は当初計画の予算に近い金額が平成18年度から平成24年度まで執行されているが、平成25年度以降は平成27年度を除いて大幅に削減されており、平成28年度に至っては予定額の約6%にすぎない予算しか執行されていない。

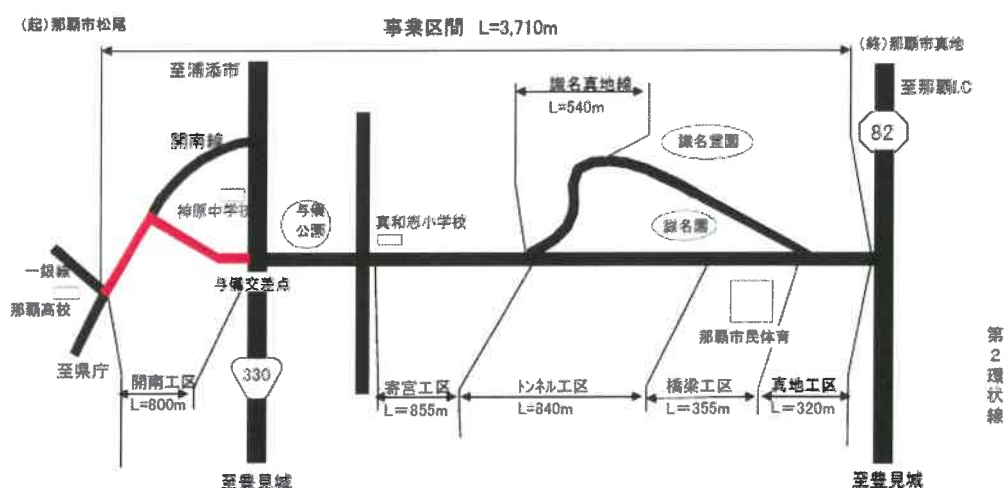
前述のとおり、近年の公社の予算執行率は高いことから、計画額に比べて予算執行率が低いということは、そもそも予算が割り当てられなかったか、県からの指示で別の事業の用地取得費に予算を付け替えたということである。1工区は、当初計画の事業期間中、用地取得費が計画通りに割り当てられていたにもかかわらず、事業終了予定年度の平成23年度時点で用地取得の進捗率は52.9%にとどまったことからすると、そもそも当初計画の段階で県のマネジメントが不十分であったと評価せざるを得ない。2工区についても1工区と同様に、平成25年度以降は平成27年度を除いて大幅に予算を削減されている。平成29年度にいたっては、予定額の約6.6%しか予算が割り当てられず、本事業の2工区の用地取得の進捗の遅れの原因の1つとして、予算の不足という点が認められる。胡屋泡瀬線は、道路街路課の事業であるところ、同じく道路街路課の事業である真地久茂地線開南工区や、汀良翁長線といった路線と予算枠が競合しているため、今後も予算不足による工事の遅れが懸念される。

他方で、進行管理計画書の「用地取得難航、困難事案等の状況」によると、難航が予想される案件として16件があげられており、その多くは2工区の墓地群に関する案件である。2工区はその西端で1工区と接続しているところ、当該接続部分に蓋をするように墓地群があり、相続の発生、代替地の要求や補償費不満等の様々な理由で交渉が難航している。用地リスクが高い案件も多く、収用裁決申請も視野に入れた交渉が必要になると思料され、進行管理計画書上も「土地収用法の適用可能性」欄に「有」と記載されている土地も多数存在している。しかし、県及び公社としては、2工区の用地取得の進捗率が低いこと及び2工区の他の区間では用地リスクが低く任意交渉により取得可能な用地も多数残っていること、用地取得の予算が大幅に不足していることを理由に、収用裁決申請の具体的検討は行っていない。今後も用地取得のための予算が確保できなければ、さらに用地取得の遅れが懸念される状況にある事業である。

## 7 真地久茂地線外1線（開南工区・識名工区）

### (1) 事業の概要

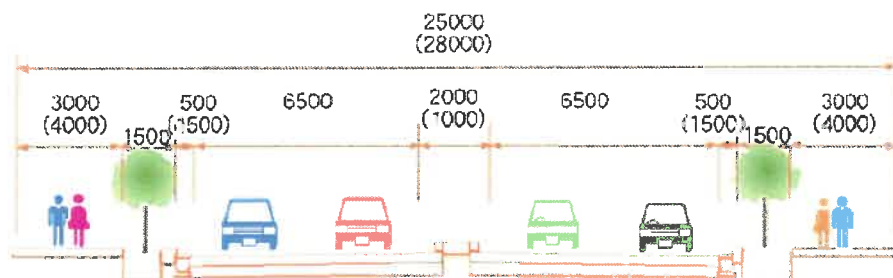
- ・名称 3・3・3号真地久茂地線
- ・種別 一般県道
- ・事業の目的 真地久茂地線は、那覇高校交差点を起点に那覇市中心市街地を東西に横断し、県道82号線（第2環状線）に連結する幹線街路である。現道は、与儀交差点、寄宮交差点において交通容量不足から渋滞を引き起こしているとともに、幅員が矮小で線形も悪いため、4車線拡張や一部区間をバイパスとして線形改良することにより機能的な交通網の確立を図ることを目的としている。
- ・事業箇所 那覇市松尾～那覇市字真地
- ・事業位置図



(沖縄県土木建築部「進行管理計画書」から)

- ・担当事務所 南部土木事務所
- ・事業概要 開南工区：延長 800m 幅員 20～28m (4車線)  
識名工区：延長 540m 幅員 13m (2車線)

### ※開南工区の断面図



(「南部土木事務所 事業概要 2018」から)

- ・事業着手年度 昭和 47 年度（開南工区・識名工区は平成 19 年度）
- ・事業費総額 開南工区：149 億円  
識名工区：38 億円
- ・主要構造物 開南工区・識名工区はなし
- ・その他 事業の開始年度が昭和 47 年とされているのは、真地久茂地線は距離が長く、工区を区切って継続的に事業を進めているためである。なお、識名工区部分の正式な路線名は「識名真地線」である。

## (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） 平成 21 年 2 月 27 日（開南工区）  
平成 20 年 11 月 30 日（識名工区）
- ・用地取得を実施する期間 平成 21 年度～平成 25 年度（開南工区）  
平成 23 年度～平成 30 年度（識名工区）
- ・公社への委託開始年度 平成 21 年度（開南工区）  
平成 21 年度（識名工区）
- ・用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

### 開南工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	11,049.00	138	4571.00	41.37	41.37	55	39.86	39.86
3 年超 4 年以内			1580.00	14.30	55.67	20	14.49	54.35
4 年超 5 年以内			717.00	6.49	62.16	8	5.80	60.14
5 年超 6 年以内			703.00	6.36	68.52	9	6.52	66.67
6 年超			1801.00	16.30	84.82	19	13.77	80.43
未取得面積（㎡）・筆数					1677.00			27

### 識名工区

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3 年以内	5,344.00	83	2488.24	46.56	46.56	23	27.71	27.71
3 年超 4 年以内			418.82	7.84	54.40	8	9.64	37.35
4 年超 5 年以内			0.00	0.00	54.40	0	0.00	37.35
5 年超 6 年以内			7.36	0.14	54.54	1	1.20	38.55
6 年超			205.13	3.84	58.37	4	4.82	43.37
未取得面積（㎡）・筆数					2224.45			47

## (3) 検討

開南工区の当初の事業期間は平成 19 年度～平成 29 年度という計画であったが、現在では事業終了年度は平成 33 年度に延長されている。当初の事業終了予定年度である平成 29 年度時点での用地取得の進捗率は 84.82%（筆数は 80.43%）であり、時間は要したものの着実に取得を進めてきたといえる。

開南工区は、那覇市の中心市街地の工区であるため、難航案件や協議事項を多数かかえている。もっとも、県としては、事業の進捗が 8 割を超えていることや、事業が長期化していることをふまえて、一部の案件について収用裁決申請に向けた準備を進めてい

る。実際に、平成 30 年度には裁決申請書の作成まで完了した案件があったが、最終提示案で地権者と妥結することができたため、同案件は申請に至らなかった。今年度も、何件か申請の準備を進めることになっており、任意交渉で妥結できなかった場合には、収用裁決を申請する予定である。

識名工区については、近年は積極的な用地交渉を行っていない。これは、県から公社に対して、用地取得完了が近い開南工区の用地取得を最優先するようとの指示が出ているためである。

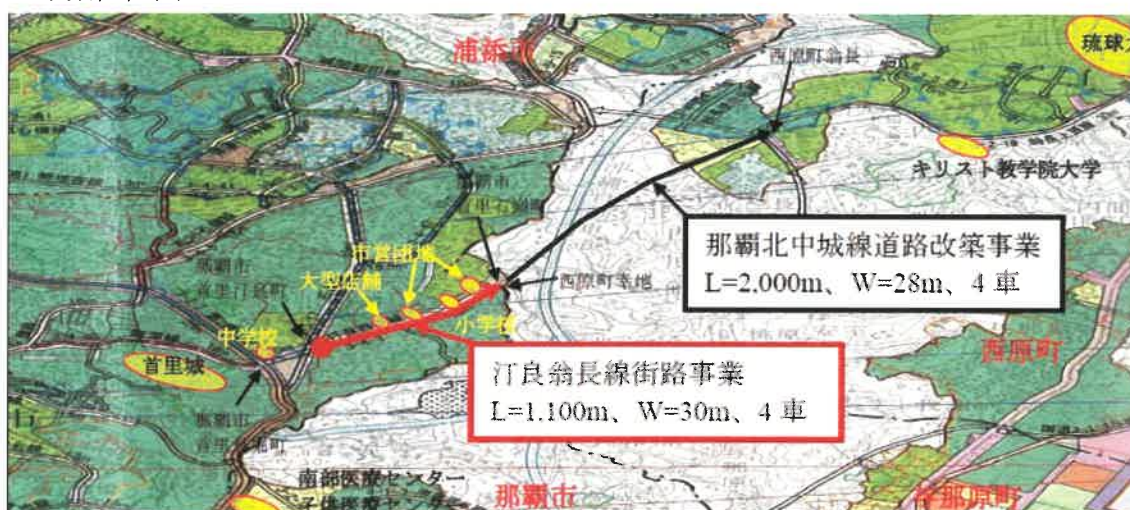
開南工区の進行管理計画書を見ると、用地取得計画表の計画筆数とほぼ同数の用地が取得されているため、資料上は一見すると用地取得について特に遅れは生じていないように見える。しかしこれは、前述の那覇北中城線等と同じく、平成 28 年度に事業期間が延長されたことに伴い、これに合わせて計画上の取得予定筆数についても記載を変更したものであり、当初計画からは遅れが生じている。前述のとおり、開南工区では難航案件については今後は土地収用法を活用する方針であり、具体的に各案件の申請時期についても検討を進めていることから、今後は用地取得に大きな遅れは生じないものと思料される。

開南工区の難航案件には、大型マンションの補償や、関係者多数等、収用裁決申請を活用しなければ解決が困難と思われる用地リスクの高い案件が相当数存在していた。県として土地収用法の活用について謙抑的であることは望ましい態度であるものの、他方で開南工区のような用地リスクの高い土地が多く、計画通りの用地取得が困難であることが明らかで、かつ事業の効果が高い路線に関しては、適期申請ルールを念頭に、任意交渉と並行して早期に収用裁決申請に向けた準備をすることも検討する必要がある。

## 8 汀良翁長線

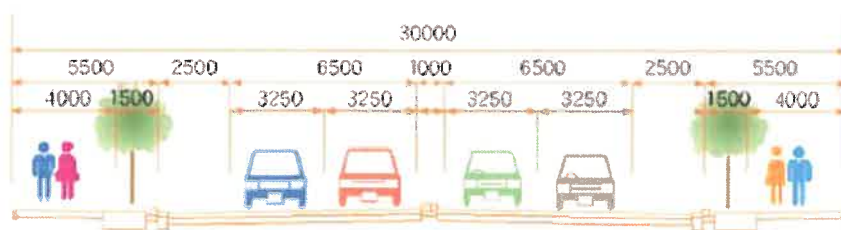
### (1) 事業の概要

- ・名称 汀良翁長線
- ・種別 一般県道
- ・事業の目的 汀良翁長線は、那覇市と中部地域を結ぶ幹線街路であるが、現道は2車線しかなく、渋滞が慢性化し、交通事故も多発している状況である。那覇市首里汀良町から西原町境界までを街路事業で、西原町境界から坂田交差点までの区間を道路事業で一体的に整備することとしており、渋滞の緩和、円滑で安全な交通の確保、地域へのアクセス性向上、歩行者の安全確保等を目的としている。
- ・事業箇所 那覇市首里汀良町～那覇市首里石嶺町
- ・事業位置図



(沖縄総合事務局HP「新規事業採択時評価結果」から)

- ・担当事務所 南部土木事務所
- ・事業概要 延長 1,100m 幅員 30.0m (4車線中央分離帯あり)



(「南部土木事務所 事業概要 2018」から)

- ・事業着手年度 平成 21 年度
- ・事業費総額 約 108 億円
- ・主要構造物 なし

## (2) 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） 平成 23 年 3 月 30 日
- ・用地取得を実施する期間 平成 22 年度～平成 27 年度
- ・公社への委託開始年度 平成 22 年度
- ・用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積 (㎡)	筆数	面積 (㎡)	割合 (%)	累積割合	筆数	割合 (%)	累積割合
3 年以内	16,932.00	225	4789.95	28.29	28.29	33	14.67	14.67
3 年超 4 年以内			822.99	4.86	33.15	6	2.67	17.33
4 年超 5 年以内			523.61	3.09	36.24	4	1.78	19.11
5 年超 6 年以内			427.45	2.52	38.77	3	1.33	20.44
6 年超			0.00	0.00	38.77	0	0.00	20.44
未取得面積 (㎡)・筆数			10368.00			179		

## (3) 検討

本事業は、当初の事業期間は平成 21 年度～平成 30 年度という計画であったが、現在では事業終了年度は平成 36 年度に延長されている。監査対象年度の平成 29 年度時点での用地取得の進捗率は 38.7%（筆数は 20.4%）である。

本事業の進行管理計画書の用地取得計画表の計画筆数をみると、事業終了年度前の平成 33 年度までしか記載がなく、計画上の平成 33 年度の用地取得の進捗率は 54.2%である。平成 33 年度からの 3 年間で残りの 45.8%を取得することは現実的ではないと思われることから、現在予定している事業期間内に用地取得を終了させる計画が立てられていない。これは、事業全体の工程をふまえた用地取得期限を設定していないということであり、用地取得の進捗を管理する意識が欠如していると評価せざるをえない（なお、同計画書は具体的筆数とパーセントの数字が一致していないという誤記もあり、かかる点からも用地取得の進捗を管理するという意識が欠如していると評価せざるをえない）。

このような用地取得計画表を作成した背景には、用地取得の予算が大幅に削減されていることが影響していると思料される。すなわち、前述の胡屋泡瀬線と同じく、本事業も道路街路課の事業であり、真地久茂地線開南工区と予算枠が競合していることから、同工区に予算を優先的に配分されてしまい、平成 24 年度以降は予定額よりも大幅に低い予算しか割り当てられておらず、今後も予算不足による工事の遅れが予想されるためである。

もともと、仮に予算不足による進捗の遅れであっても、事業全体の工程をふまえた、あるべき権利取得期限を定めなければ、当初の予定からどの程度の遅れが生じているのかを具体的に確認・共有することができないし、用地取得の終期が無制限に先延ばしになってしまう。したがって、用地取得費の予算の確保が厳しい事業であっても、用地取得計画は工事の期限をふまえて策定されるべきである。

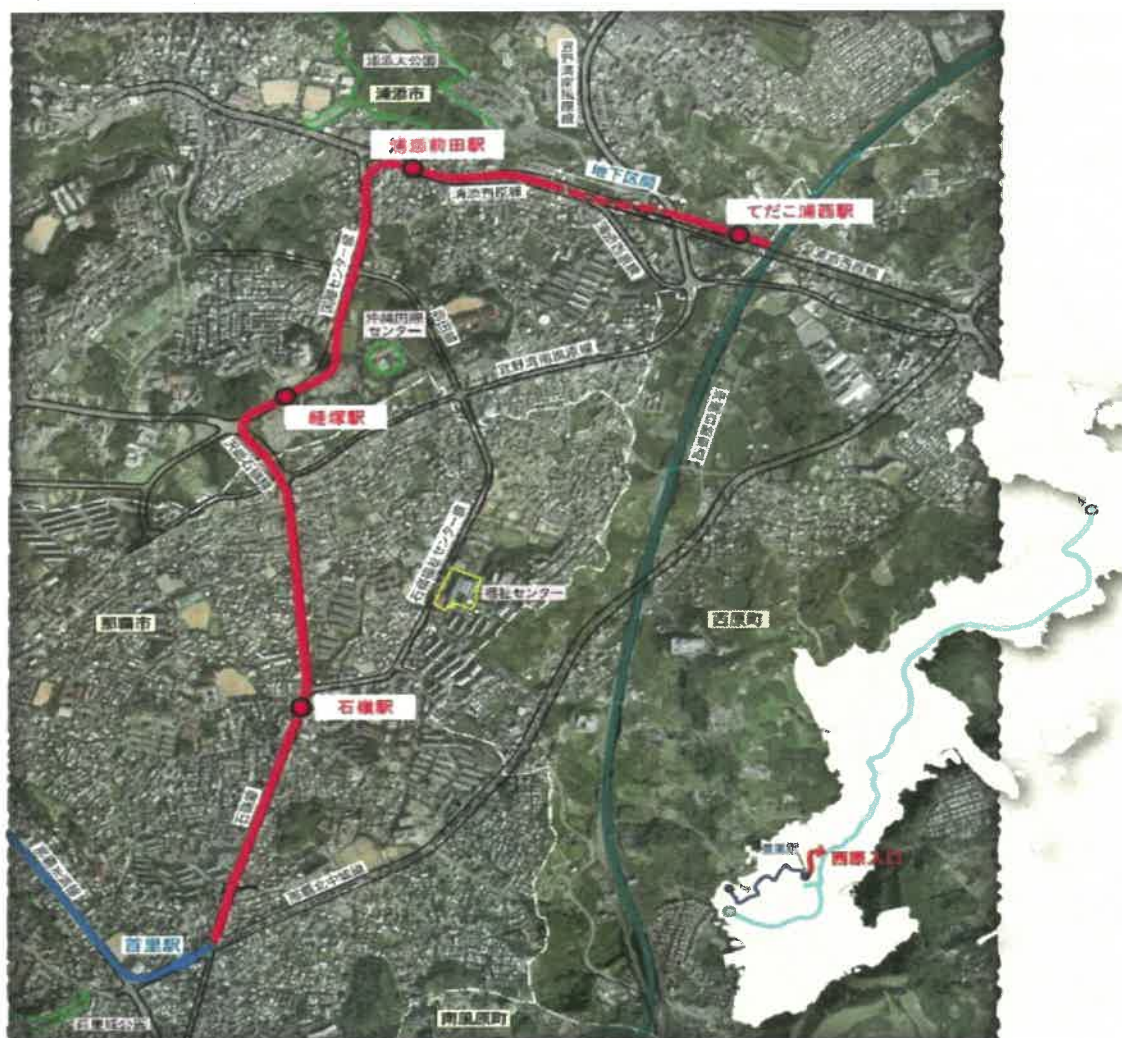
個別の難航案件については、進行管理計画書には多数の案件があげられているが、会社の内部的な第2用地アセスメントによれば、ほとんどの事案は用地リスクはそれほど高くなく、任意交渉で妥結できる見込みがある。将来的に収用裁決申請をすることになる可能性があり得る土地も個別に把握済みであった。現状では特に大きな難航事案はなく、予算の範囲では順調に用地取得が進んでいる。

## 第6 モノレール延長整備関連事業

### 1 事業概要等

昭和47年度の沖縄振興開発計画において、都市モノレールの必要性が提起された。その後、平成15年8月10日に、沖縄都市モノレールが那覇空港駅～首里駅で開業した。

現在は、沖縄都市モノレール延長事業として、首里駅～てだこ浦西駅（約4.1km）の整備事業が行われている。本延長事業は、平成24年1月27日に都市計画決定が告示され、事業を開始している。



（沖縄県HP「沖縄都市モノレール延長概要」より）

モノレール延長整備関連事業は、本庁土木建築部都市計画・モノレール課が主管し、出先機関である都市モノレール建設事務所（平成26年度設置）が工事を担当し、県は用地取得を公社に委託している。また、同事業は、土木建築部内における予算配分を決定する際に、予算の優先配分を受けており、県の優先事業として扱われている。そして、延長区間の開業時期を強く意識した用地取得計画が立てられ、開業時期を強く意識した



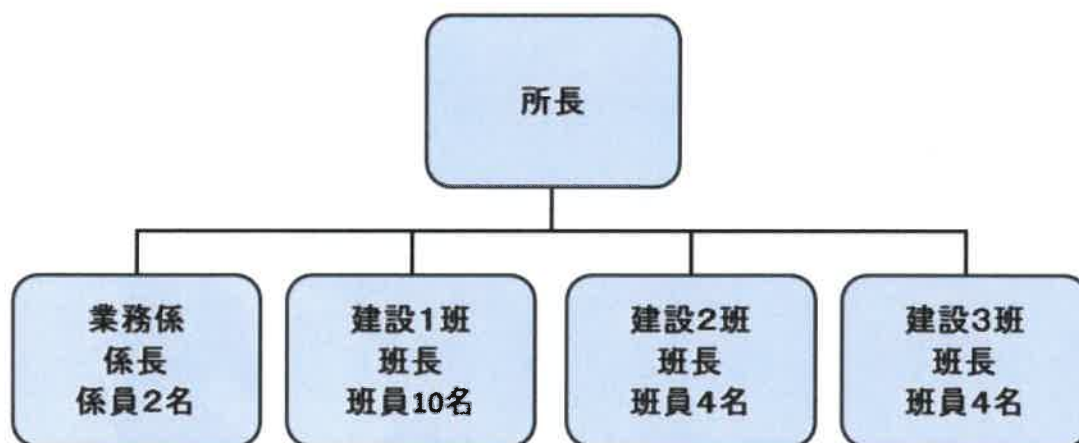
進捗管理がなされている。

## 2 都市モノレール建設事務所の所掌事務及び組織

都市モノレール建設事務所の所掌事務は以下のとおりである。

- ・都市モノレール建設の計画及び調査設計に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る用地取得及び補償に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る関係機関、関係団体等との調整に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る工事の事務検査に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る工事及び委託設計の入札及び契約に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る委託設計書の作成及び審査並びに委託業務の検査に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る工事の検査に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る関係法令等に基づく諸手続に関すること。
- ・都市モノレール建設に係る関連事業に関すること。
- ・その他、都市モノレールの建設に関すること。
- ・庶務に関すること。

次に、都市モノレール建設事務所の組織は次のとおりである(平成30年4月1日時点)。



(沖縄県HP「都市モノレール建設事務所の組織」から)

なお、都市モノレール建設事務所は、県だけではなく、浦添市及び那覇市からも職員が派遣されている。これは、モノレール延長事業においては、インフラ整備において県道区間、浦添市道区間及び那覇市道区間が存在し、それぞれの区間の連携を図りながら事業を進めていくためである。

建設事務所の組織において、業務係は、庶務を担当しており、建設1班は、県道区間のモノレールインフラ整備及び関連道路整備を担当している。建設2班は、浦添市道区

間のモノレールインフラ整備を担当し、建設3班は、那覇市道区間のモノレールインフラ整備を担当している。

### 3 進捗管理の体制

モノレール延長整備関連事業においては、進捗管理のための報告・協議の場が複数存在している。まず、①土木建築部調整会議が存在する。モノレール延長事業は、県の重要事業として、調整会議において取り上げられることも多く、平成29年度までは、毎年度進捗状況を調整会議で報告している状況であった。続いて、②四者連絡会議が年度毎に2～4回程度開催されている。四者とは、県、那覇市、浦添市及び沖縄都市モノレール株式会社（以下「モノ社」という。）である。県道区間、那覇市道区間及び浦添市道区間それぞれの工事の進捗状況やモノ社が行う工事の確認等を行い、用地取得業務の重点地域等を確認することもこの会議において行われている。また、③都市計画・モノレール課と都市モノレール建設事務所の会議が、年度毎に2度開催されている。この会議は、予算執行状況の確認が主であるため、直接進捗管理を行うためのものではないが、状況確認の場としては機能している。さらに、④都市計画・モノレール課、都市モノレール建設事務所及び公社の執行会議が、年度毎に4度程度開催されている。この執行会議においては、進行管理計画書、執行状況資料、「現状と課題」と題する資料が使用され、地権者毎の交渉状況とその対応等、具体的な報告、対応方針の確認が行われている。加えて、⑤公社と都市モノレール建設事務所の協議の場は毎月設けられていた。

このように、多数の関係部署等が、複数の会議を行い、事業の状況確認等を行っていた。そして、当然のことながら、上記複数の会議以外にも、公社、都市計画・モノレール課及び都市モノレール建設事務所それぞれの担当者間では、頻繁に連絡を取り合って日々の用地取得業務が行われている。

### 4 事業実施路線

平成29年度において用地取得費が決算計上されているモノレール延長整備関連事業は、沖縄都市モノレール道整備事業（城間前田線・幸地インター線・浦西停車場線）及び都市モノレール効果促進事業（てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場）である。

以下、個別事業についてそれぞれ述べる。

#### (1) 城間前田線

##### ア 事業の概要

- ・名称 城間前田線
- ・種別 主要地方道

・事業の目的

当該路線は、沖縄本島東海岸と西海岸を結ぶ都市計画道路で、国道58号、沖縄自動車道、国道329号の縦軸幹線道路を相互に連結する主要な横軸幹線道路である。

当該事業は、浦添警察署前交差点から西原町向けの約0.72kmの区間で、西原入口交差点を中心に慢性化している渋滞を緩和するため、道路事業等と併せて4車線に拡幅し、周辺交通の円滑化及び道路利用者の安全・安心の向上を図ることを目的としている。また、モノレール導入路線であり、モノレール事業と連携した整備により地域の活性化を図ることを目的としている。

・事業箇所 浦添市前田地内

・事業位置図



(沖縄県「公共事業事前評価調書(3・4・54 城間前田線街路整備事業)」から)

・事業概要 延長 720m 幅員 32～42.2m (4車線)

・事業着手年度 平成 23 年度

・総事業費 約 112 億 335 万 4000 円

イ 用地取得の概要

・詳細設計業務委託完了日(幅杭打設日) 平成 25 年 3 月 15 日

・用地取得を実施する期間 平成 24 年度～平成 29 年度(事業期間(工事期間含む))

・公社への委託開始年度 平成 24 年度

・用地取得面積・筆数, 詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3年以内	17,372.43	95	14767.88	85.01	85.01	81	85.26	85.26
3年超4年以内			1425.83	8.21	93.21	10	10.53	95.79
4年超5年以内			1178.72	6.79	100.00	4	4.21	100.00
未取得面積（㎡）・筆数			0.00			0		

#### ウ 収用裁決申請

本事業においては、土地収用法に基づく収用裁決申請を2筆の土地について行っている。当該2筆の土地は、土地評価額に対する不満から地権者との間で、用地取得交渉が妥結に至らなかった土地である。用地取得交渉は、2筆の土地とも約50回前後行っていた。当該2筆の土地は、平成28年度中の用地取得を目標としていた。この目標は、モノレール開業予定時期から逆算して工事に入らなければならない時期及び用地取得を終えなければならない時期といった全体工程を踏まえた目標であった。

そのため、2筆の土地に対する収用裁決申請は、平成27年6月に行われている。

#### エ 検討

本事業は、2車線から4車線へ拡幅を行う道路整備事業である。ただし、通常の道路整備事業であれば、道路整備完了後、道路として供用開始となるが、本事業による道路拡幅後にはモノレール運行のため、その道路上に支柱・軌道桁の工事を要する。そのため、支柱・軌道桁の工事があることを前提とした用地取得を行う必要性が存在する。

また、モノレール延長整備関連事業は、事業主としてモノ社が存在する。県の用地取得が遅れ、軌道桁・支柱設置の工事が遅れた場合、モノ社は延長区間での営業ができないことになる。モノ社の営業ができないことにより得られなくなる営業利益は、遅れの期間に比例して膨らむことになる。すなわち、県の事業が遅れた場合、民間企業であるモノ社に損失を与えてしまう可能性がある。県としては、そのような事態を避ける必要性を強く意識しながら、本事業を執行していた。

上記のとおり、モノレール延長整備関連事業においては、進捗管理のための協議の場が複数存在しており、用地取得の進捗状況について頻繁に協議していた。また、本事業については、上記のとおり、土地収用法に基づく収用裁決申請を2件行っている。そしてその収用裁決申請時期も、全体工程の中での工事時期を意識して行われている。公社と都市モノレール建設事務所の協議の場においても、工事開始時期、用地取得完了時期及び収用裁決申請移行時期が具体的に確認されていた。

本事業において行われたような収用裁決申請への移行検討は、速やかな事業完成という点で、望ましいといえる。他方、本監査において監査対象とした各土木事務所で行われている事業においては、全体工程とは無関係に、事業の終盤にならないと収用裁決申請を検討しないとといった例も見受けられた。他の事業についても、本事業のように、幅杭打設時期から全体工程・各区間の工事時期を意識した上で、事業の終盤にならずとも、

適切な時期に、収用裁決申請の検討を行うべきである。

## (2) 浦西停車場線

### ア 事業の概要

- ・名称 浦西停車場線
- ・種別 一般県道（主要地方道浦添西原線含む）
- ・事業の目的

浦西停車場線は、浦添西原線と幸地インター線を接続し沖縄都市モノレール第4駅（てだこ浦西駅）と高速道路を結節するアクセス道路である。

当路線の整備により、首里駅から西原入口（沖縄自動車道）まで延長される沖縄都市モノレールと、沖縄自動車道との連携による公共交通ネットワークを形成することで、自動車から公共交通への転換を促し那覇都市圏の交通渋滞緩和に寄与するとともに、沖縄本島中北部から那覇都市圏へのアクセス性向上に資するものである。

- ・事業箇所 西原町幸地～浦添市前田
- ・事業位置図



（沖縄県「公共事業事前評価調書（浦添西原線及び浦西停車場線道路整備事業）」から）

- ・事業概要 延長 500m 幅員 19m
- ・事業着手年度 平成 26 年度
- ・総事業費 約 22 億 2352 万円

### イ 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） 平成 27 年 11 月 30 日
- ・用地取得を実施する期間 平成 27 年度～平成 30 年度（事業期間（工事期間含む））
- ・公社への委託開始年度 平成 27 年度
- ・用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積(m <sup>2</sup> )	筆数	面積(m <sup>2</sup> )	割合(%)	累積割合	筆数	割合(%)	累積割合
3年以内	9,632.92	33	9397.05	97.55	97.55	28	84.85	84.85
未取得面積(m <sup>2</sup> )・筆数			235.87			5		

## ウ 検討

平成29年度末時点の取得率は面積97.55%、筆数84.85%となっている。未取得5筆についても平成30年度に3筆取得済であり、内1筆については、平成29年度において、収用裁決申請を検討し、申請予定であったものの、平成30年度に、交渉の結果妥結し、用地取得できたものであった。

平成30年度時点での未取得2筆は、単価不満による未取得1筆、相続多数による未取得1筆である。収用裁決申請の検討については、平成30年度時点では行われていない。その理由としては、現状の道路幅に余裕があり、未取得2筆の買収が遅延しても歩道を狭く施工すれば、車道が確保でき、事業効果は得られるためである。未取得2筆については、平成31年度においても交渉を継続する予定である。

現時点において、任意交渉を継続するという予定については、問題ないと考えるものの、今後の状況に応じて、必要な時期に適切な対応を検討すべきと考える。

### (3) てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場

#### ア 事業の概要

- ・名称 てだこ浦西駅パーク&ライド駐車場整備事業
- ・事業の目的

本事業は、てだこ浦西駅に隣接したパーク&ライド駐車場の整備を行うことで、沖縄自動車道と東西連絡道路の浦添西原線を結節する幸地インター線の整備と併せて、沖縄都市モノレールと沖縄自動車道を効果的・効率的に結節することを目的としている。

- ・事業箇所 浦添市前田地内
- ・事業位置図



(沖縄県「公共事業事前評価調書 (沖縄都市モノレールパーク&ライド駐車場整備事業)」から)

- ・事業概要 立体駐車場 (地上4階, 駐車台数約1000台)
  - ・事業着手年度 平成26年度
  - ・総事業費 約35億7986万2000円
- #### イ 用地取得の概要
- ・詳細設計業務委託完了日 (幅杭打設日) 平成26年3月31日
  - ・用地取得を実施する期間 平成27年度～平成30年度 (事業期間 (工事期間含む))
  - ・公社への委託開始年度 平成27年度
  - ・用地取得面積・筆数, 詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等



詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積(m <sup>2</sup> )	筆数	面積(m <sup>2</sup> )	割合(%)	累積割合	筆数	割合(%)	累積割合
3年以内	7,482.85	17	7482.85	100.00	100.00	17	100.00	100.00
未取得面積(m <sup>2</sup> )・筆数			0.00			0		

## ウ 検討

本事業は全て、幅杭打設から3年以内に用地取得が完了しており、問題は見受けられなかった。本事業において、早期かつ任意での用地取得が完了した理由としては、先行した他のモノレール延長事業との関係で、事前に地権者への説明及び交渉を行う時間が確保できていたことや物件がほとんどなく、補償額についての反対もほとんど無かったからである。

#### (4) 幸地インター線

##### ア 事業の概要

- ・名称 幸地インター線
- ・種別 一般県道
- ・事業の目的

幸地インター線は、ハシゴ道路ネットワークの縦軸幹線である沖縄自動車道と、主要な横断道路である浦添西原線とを結ぶ道路である。浦添西原線は同じく縦軸幹線である国道58号、国道329号を相互に連絡する道路となっており、幸地インター線の整備はハシゴ道路ネットワークの構築に資するものである。

また、当路線の整備により、首里駅から西原入口（沖縄自動車道）まで延長される沖縄都市モノレールと、沖縄自動車道との連携による公共交通ネットワークを形成することで、高速道路利用の向上が図られ、一般道から高速道路への転換を促すことで那覇都市圏の交通渋滞緩和に寄与するとともに、沖縄本島中北部から那覇都市圏へのアクセス性向上に資するものである。

- ・事業箇所 西原町翁長～西原町幸地
- ・事業位置図



(沖縄県「公共事業事前評価調書(幸地インター線道路整備事業)」から)

- ・事業概要 延長 800m
- ・規格 完全立体交差型
- ・事業着手年度 平成 26 年度
- ・総事業費 約 50 億 8000 万円

・その他 地元自治体の要望を受け、盛り土箇所を橋梁等に設計変更した。それに伴い事業期間が延長されており、総事業費も約 50 億 8000 万円の予定が、平成 30 年度には約 77 億 9500 万円に増額となっている。

#### イ 用地取得の概要

- ・詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日） 平成 28 年 2 月 29 日
- ・用地取得を実施する期間 平成 27 年度～平成 30 年度（事業期間（工事期間含む））
- ・公社への委託開始年度 平成 27 年度
- ・用地取得面積・筆数，詳細設計業務委託完了日から契約までの期間等

詳細設計業務委託完了日（幅杭打設日）から契約までの期間	取得予定面積・筆数		取得済面積・割合・累積割合			取得済筆数・割合・累積割合		
	面積（㎡）	筆数	面積（㎡）	割合（％）	累積割合	筆数	割合（％）	累積割合
3年以内	37,599.09	92	4027.00	10.71	10.71	11	11.96	11.96
未取得面積（㎡）・筆数			33572.09			81		

#### ウ 検討

本事業の平成 29 年度末時点の取得率（面積 10.71％，筆数 11.96％）からすると、用地取得が遅れているといえる。このように取得が進んでいない原因としては、本事業の対象土地の多くが農地であり、補償額として宅地よりは低い金額しか算定できないことで、単価不満を感じる地権者が多いことがあげられる。

このような事情もあり、本事業においては、既に土地収用法に基づく収用裁決申請手続が検討されている。工事の進捗を意識した上で、具体的な収用裁決申請時期も検討しており、全体工程を意識した、用地取得の執行が行われている。例えば、平成 30 年度において、早期買収予定箇所として 15 件を収用裁決申請検討箇所としていた。しかし、交渉の結果、内 13 件については、任意取得見込みとなり、平成 30 年度中に 1 件収用裁決申請予定、平成 31 年度中に 1 件収用裁決申請予定となっている。

現状、収用裁決申請の検討がそれなりに適切な時期になされている状況であり、今後も、任意取得の交渉経緯等も踏まえながら、必要に応じて、適切な時期に収用裁決申請を検討すべきである。

## 第7 指摘・意見及びコメント

### 1 意見（アセスメントについて）

公社委託案件については、委託契約が出来高払いになっていることも相まって予算の執行率が高く、用地取得が遅れている事業は、基本的に予算の問題や、県側の事業のマネジメントの問題によるところが大きいと言わざるを得ない。

県側のマネジメントという点に関して、公社は委託を受けた事業については、公社内部で独自の・簡易的な第2用地アセスメントを実施している。ヒアリングにおいても、各路線の個別の取得予定地について用地リスクを把握できており、当該用地リスク情報と現状をふまえて、見通しを立てて用地取得に臨んでいる様子が見えてきた。他方で、県においては、とくにアセスメントは実施しておらず、登記簿の取得と測量を実施する程度で、公社に用地取得事務を委託して資料を引き継いでいる。公社としては、県からの指示の範囲であれば用地取得事務をマネジメントできるが、最終的には委託者である県の意向に沿って用地交渉を行っている。その意味では、円滑な用地取得事務を実現するためには、県による用地取得マネジメントが重要であり、その前提として、県は用地アセスメントにより必要な情報を把握しておく必要がある。ところが、現在の委託契約の事務フローでは、県において事前の情報収集や委託前のアセスメントも不十分なままに、用地取得を公社に委託している。県は、用地取得事務が始まってから、公社からの報告を受けて情報を把握し、指示を出していくという業務実態であり、これでは県が当該事業を効果的にマネジメントしていくことは困難である。用地取得の現場からの情報を受けてからマネジメントをするのではなく、事業の早い段階でアセスメントを行うことによって、県が計画段階や事業の初期段階からリスク情報を把握・分析することが可能となり、これにより、工事の全行程をふまえて見通しを立てた上で、公社に対して適切な指示をすることも可能となる。このような県によるアセスメント及びマネジメントが不十分であったことが事業の遅れの原因の1つとなっているのが浦添西原線であり、他方で、県によるアセスメント及びマネジメントが効果的であったため、順調に用地取得を進めることができたのが、南部東道路である。

アセスメントの実施には、たしかに相応のコストが必要であるが、他方で事業が長期化することも県に余計なコストを発生させるし、当初計画の通りに供用開始することは事業効果の早期実現や県民の信頼という点からも効果が大きい。特に、公社委託案件については「用地取得期間が長期にわたる事業」や「用地取得の難航が予測される」事業が多く（公社委託基準第2条）、アセスメントの実施による費用対効果が高い事業が多い。公社としても、すでに担当者レベルでは内部的に用地アセスメントを実施していることから、委託契約の際にアセスメントについても委託を受ければ、これを実施するこ

とは可能であると思料される。

県においては、公社委託案件について、各事業の重要性、予算等の事業規模、想定される事業期間等を踏まえた上で、ふさわしい事案については、事務マニュアル第10章が定める第1用地アセスメントを可能な限り実施するべきである。また、第2用地アセスメントについても、必要に応じて公社に委託することを検討するべきである。

#### 意見1

県は、公社委託案件について、各事業の重要性、予算等の事業規模、想定される事業期間等を踏まえた上で、ふさわしい事案については、事務マニュアル第10章が定める第1用地アセスメントを、可能な限り実施するべきである。

#### 意見2

県は、公社委託案件について、各事業の重要性、予算等の事業規模、想定される事業期間等を踏まえた上で、ふさわしい事案については、事務マニュアル第10章が定める第2用地アセスメントの公社への委託を検討するべきである。

## 2 コメント（進行管理計画書の活用について）

本監査の結果、公社受託道路街路事業の多くにおいて、適期申請ルールは機能しておらず、事業全体の工程からみて用地取得の進捗を管理する何らかの仕組みも、特に存在しなかった。そのような状況にあって、県の土木建築部、各土木事務所、公社の三者で工事全体の情報を共有する資料として、進行管理計画書が存在する。進行管理計画書の書式には、当初計画の情報、これまでの工事の経過と今後の計画、用地取得の経過と進捗、困難案件、協議案件、全体工程上の用地取得期限の項目等、有効に活用することで用地取得の進捗管理にとって有用な情報が盛り込まれている。進行管理計画書は、あくまでも内部的な会議に向けた資料であり、県と公社が任意に作成しているものであるが、資料の内容としては、これを有効に活用することにより、用地取得の進捗管理にも十分に利用可能である。

ところが、進行管理計画書を精査すると、誤記入や空欄も多く、また、用地取得期限や工事の期限についても、簡単に数字を変更・修正してしまうという運用がなされていた。当初の計画を遵守する姿勢をもって利用すれば、進行管理計画書も進捗を管理する資料となりうるが、現在の県における進行管理計画書の使い方では、十分に有効活用しているとは言い難い。県においては、進行管理計画書のより有効な活用について、検討すべきである。

以上