

令和5年度第2回沖縄県公共事業評価監視委員会 議事概要

- 1 開催日時：令和5年12月19日（火）13時30分～16時30分
- 2 開催場所：県庁11階 第1・2会議室
- 3 出席委員：入部委員長、上地委員、及川委員、佐藤委員、朱委員、野崎委員、屋宜委員（10名中7名出席）

4 議題

- (1) 当間地区地すべり対策事業 (再評価)
- (2) 豊原地区地すべり対策事業 (")
- (3) 北前海岸高潮対策事業 (")
- (4) 北浜地区海岸保全施設整備事業 (")
- (5) 幸地インター線インターチェンジ道路整備事業 (")
- (6) 那覇北中城線（幸地～翁長）道路改築事業 (")
- (7) 浦添西原線（翁長～嘉手苅）道路改築事業 (")
- (8) 那覇北中城線（上之屋道路）道路改築事業 (")
- (9) 石垣空港線道路改築事業 (")

5 議事

- (1) 当間地区地すべり対策事業 [地すべり対策事業]
 - ア 審議結果：事業継続は妥当である
 - イ 主な質疑は次のとおり
 - (ア)中頭東部地区全体において、未対策箇所の取組方針について聞きたい。
→地すべり対策箇所の優先順位を設定しており、現在事業中の箇所が完了次第、随時、事業化していく。
- (2) 豊原地区地すべり対策事業 [地すべり対策事業]
 - ア 審議結果：事業継続は妥当である
 - イ 主な質疑は次のとおり
 - (ア)今年の台風に伴う被害のように、今後も同様の被害が発生する可能性はないか。
→本事業完了後に被害が起きた場合は、別事業で対応することになる。
- (3) 北前海岸高潮対策事業 [海岸事業]
 - ア 審議結果：事業継続は妥当である
 - イ 主な質疑は次のとおり
 - (ア)費用便益分析における維持管理費の算定について聞きたい。

→海岸事業の費用便益算定指針に基づき、事業費の5%で算出している。

(イ)年度別平均便益における確率年1年の場合の想定被害額の算定について聞きたい。

→確率年1年の波高の場合には被害額が発生しないためゼロとしている。

(ウ)護岸断面変更の経緯について聞きたい。

→先行して整備した砂辺地区宮城海岸は景観に配慮した事業として進められていたが、本事業においても宮城海岸と同様に歩行者スペースや親水空間等の海岸整備の要望があったことから、事業化後に護岸断面の形状を変更することとなった。

(エ)令和3年度までと4年度以降で予算種別が違う理由を聞きたい。

→当初は沖縄振興公共投資交付金で事業を実施していたが、近年の予算減少傾向を踏まえ、社会資本整備総合交付金に移行した。

(4) 北浜地区海岸保全施設整備事業 [海岸事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア)用地未取得箇所に対応方針について聞きたい。

→現在、当該箇所整備の必要性や代替案等を検討する業務を実施しており、検討結果を踏まえて対応方針を決定する。

(イ)費用便益効果分析にあたり、用地未取得箇所背後の住宅地も被害軽減便益として見込んでいるのか。

→現時点では、当初予定護岸全てを整備するものとして便益を算定している。

(ウ)用地未取得箇所を整備しなかった場合の費用便益効果分析も行っているのか。

→護岸の一部を未整備とした費用便益効果分析は行っていない。用地取得できず護岸整備ができない場合においても、代替策での対応を検討する。

(エ)費用便益効果分析にあたり、再現確率年1/10の浸水高さを4.45mとしているが、これまでこの規模の浸水被害や被害額が発生したことはあるか

→過去に越波した実績はあるが、被害額は想定程発生していない。

(5) 幸地インター線インターチェンジ道路整備事業 [道路事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア)自動車交通から公共交通への転換について聞きたい。

→幸地インターチェンジから浦西停車場線を通過して、てだこ浦西駅に結節する。

モノレールを利用することで、那覇都市圏への自動車交通を抑制し、渋滞緩和に一部寄与すると考えている。

(イ)公共交通への転換に関連して、利用者の見込みはどの程度か。また、通勤ラッシュなどピーク時利用等についてモノレール株式会社と調整しているのか。

→公共交通への転換利用者数については検討していないが、てだこ浦西駅隣接のパーク&ライド駐車場が約1,000台収容可能であるため、その程度の利用は見込めると考えて

いる。また、モノレール株式会社との連携について現時点で特にないが、モノレール利用にあたって、例えばパーク&ライド駐車場の定期契約が定期券購入と同時だと安くできるといった施策を展開している。

(6) 那覇北中城線（幸地～翁長）道路改築事業 [道路事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア)事業が長期化すると費用対効果分析に影響があると思うが、今後の対応方針について聞きたい。

→交差点を中心に改良工事を実施し、早期の効果発現に努める。用地取得交渉が難航している箇所については、土地収用法の活用も視野に任意交渉を進める。

(イ)道路整備に係る住民からの要望について、対応方針について聞きたい。

→住民から沿道への進入を容易にするため中央分離帯を設けないよう、または開口するよう要望があるが、交通管理者である警察から交通安全のため中央分離帯を連続して設置するよう要望があり、調整に時間がかかっている。交差点協議を次年度以降早期に完了し、交差点を含め部分的な供用開始をすることで事業効果の発現を前倒しする。

(ウ)事業期間を8年延長する理由を聞きたい。

→NEXCO施工となる沖縄自動車道の下を横断するボックスカルバートは、施工期間を3年想定している。また、ボックスカルバート前後の道路整備においては、既設水路や町道の切り回し等が伴うため2年見込んでいる。用地取得期間も含め、8年延長する必要があると考えている。

(7) 浦添西原線（翁長～嘉手苺）道路改築事業 [道路事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア)長大橋の施工に伴う、景観や影などについての検討状況を聞きたい。

→1号橋は大規模構造物であることから、景観への配慮が必要と認識している。

橋梁そのものがスマートに見えるような形状にしたり、照明は外部に光が漏れにくい構造とするように配慮したりしている。影の影響については、住民の方から特段意見はない。

(イ)工事期間を12年とする理由を聞きたい。

→1号橋は約800mであり、類似橋梁の事例を鑑みると下部工・上部工ともに5年程度要すると見込んでいる。少しでも早期に事業効果を発現させるため、坂田交差点及び小那覇交差点側の整備を先行して実施し、部分的に供用を図りながら事業を進めていく。

(8) 那覇北中城線（上之屋道路）道路改築事業 [道路事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア) 国が整備する那覇北道路の完成予定はいつ頃か。

→那覇北道路の正確な完成予定は聞いていないが、当該事業が那覇北道路と直結する道路であるため、工事実施時期等について国と調整しながら事業を進めている。

(イ) 事業期間を12年延長する理由を聞きたい。

→トンネル予定箇所の上に広範囲の墓地があり、沖縄県の風習であるユンヂチに移転すると考えられる。多数の墓があるためユンヂチ2回で全移転を想定しており、用地取得に時間を要すると考えている。

(ウ) 費用便益分析のうち、便益の算定方法を聞きたい。

→対象となる道路とその周辺道路を含め、道路整備有り無しによる走行時間経費等を比較して算出する。

(エ) 前回の平成30年度再評価時には、立体交差の検討はされていなかったのか。また、前回再評価以降の事業の取組状況について聞きたい。

→前回再評価時には平面交差で計画されていたが、最新の交通量推計では立体交差にする必要が生じた。また、前回再評価以降は、トンネル予定区間の調査及び構造の検討を進めるとともに、交差点形状の検討を行っていた。

(8) 石垣空港線道路改築事業 [道路事業]

ア 審議結果：事業継続は妥当である

イ 主な質疑は次のとおり

(ア) 当該事業の沿線開発状況について聞きたい。

→4車線区間の地域は石垣都市計画の用途地域となっており、旧空港跡地に市役所や病院が移転している状況で、石垣市により土地区画整理事業を実施していく計画となっている。2車線区間は基本的に土地改良区となっている。

(イ) 宮良川ヒルギ林やフルスト原遺跡など、自然環境への影響について聞きたい。

→宮良川ヒルギ林は環境上非常に重要な箇所だと捉えており、橋梁計画においては影響を及ぼさないよう配慮している。このように、全線、環境に配慮する必要がある地域については、対策をしながら事業を進めている。

6 会議の公開・非公開の別：公開

令和5年12月19日

土木建築部土木総務課