

令和7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7年12月19日（金）9時30分～12時00分

2 開催場所：県南部合同庁舎 5階 第2・第3会議室

3 出席委員：入部委員長、我謝委員、木村委員、朱委員、野崎委員、守田委員
(10名中 6名出席)

4 議題

- | | |
|------------------------------------|-------|
| (1) 都市計画道路3・2・18号 城間前田線街路事業 | (再評価) |
| (2) 都市計画道路3・3・3号 真地久茂地線(開南工区)街路事業 | (〃) |
| (3) 都市計画道路3・2・10号 豊見城中央線(4工区)街路事業 | (〃) |
| (4) 都市計画道路3・2・10号 豊見城中央線(高安工区)街路事業 | (〃) |
| (5) 一般県道20号線(泡瀬工区)道路改築事業 | (〃) |
| (6) 水釜海岸高潮対策事業 | (〃) |
| (7) 伊是名漁港(勢理客地区)地域水産物供給基盤整備事業 | (〃) |

5 議事

(1) 都市計画道路3・2・18号 城間前田線街路事業 [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) 幸地インターなど周辺道路が供用開始されることで混雑が増すことが予想されるが、部分供用など段階的な事業効果の発現は考えているのか。
→用地取得は完了しており、幸地インター完成までに全区間で車道部4車線の供用を目指している。

(2) 都市計画道路3・3・3号 真地久茂地線(開南工区)街路事業 [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) 費用便益比について、前回再評価時のR3年度の1.1を下回る1.02という結果となっている。今回4年の事業期間延長となるが、今後の予算の確保を含めた見通しはあるか。
→費用便益分析の結果が厳しい状況なのは認識しているが、整備自体は進捗しており、今後は優先的に配分を行うことで、なるべく早期での整備を考えている。

(イ) 事業期間が長くなるほど、費用便益分析の観点から難しくなってくる。本事業に限らず、県全体で選択と集中が必要であると考える。(意見)

(ウ) 難航案件について、収用に移行した箇所もあれば任意交渉を続けているところもあるが、同時に収用を行わなかった理由はあるか。また、収用に移行する基準等があるのか。

→収用裁決申請を同時に複数件進めていくと、同時期に多額の補償費を支払う必要が生じて、予算面で対応しきれなくなることが想定される。基準等は無いが、ハード交付金の予算確保に苦慮していることから、優先順位を付けて取り組んでいる。

(ウ) その他の事業効果にて、平均速度が20.4km/hから36.2km/hに上昇している。36.2km/hは信号を考慮すると速いと感じるが算出方法はどのようにになっているのか。

→時間的変化を考慮しない静的解析により算出しており、信号も考慮していない。その静的解析において、事業区間における所要時間が1.3分と算定され、(事業区間の)距離を所要時間で割って事業区間の平均速度を算出している。

(エ) 周辺道路の整備後の混雑度が上昇しているが。

→整備後は車線数が増えて通りやすくなるため、周囲から交通量が当該路線に集中することで周辺道路の混雑度が増えることがある。

(3) 都市計画道路3・2・10号 豊見城中央線(4工区)街路事業 [道路事業]

(4) 都市計画道路3・2・10号 豊見城中央線(高安工区)街路事業 [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) 4工区の調書で、事故発生便益が前回の4億5千万円から15億5千万円へ大幅に増加しているが要因は何か。

→国土交通省の事業評価マニュアルの改定により原単位や係数の変更があったこと、前回再評価時（R4）はH22センサスデータにより算定していたが、今回はH27センサスデータにより算定したことで交通量に差が生じたこと、H22センサスとH27センサスでは車の動き（OD）が異なることなど、複合的な要因からこのような結果となった。

(イ) 評価調書にて令和4年度の用地取得率が91%であるのに対し、今回は90%と低下しているが要因は何か。

→計画用地取得面積が20.6千m²から20.9千m²に変更となっている。取得済み筆数は4筆増えているが、端数処理の範囲内のため調書上では取得済み面積は変更無となる。

(ウ) 4工区は用地取得が8割以上で工事も進捗があるが、高安工区は用地取得が4割程度以上、工事未着手である。高安工区の事業期間の設定に問題ないか。

→任意交渉を集中的に行い、用地取得を進め事業進捗を図りたい。

(オ) 高安工区の用地取得率が低いと感じる。大幅な事業期間の延長が難しいのは理解するが、効率的な行政の観点からも現実的な事業期間を設定してはどうか。（意見）

(カ) 土地開発公社は活用していないのか。

→豊見城中央線は公社を活用しておらず土木事務所の職員が対応している。公社との調整を経て路線ごとに活用有無を判断しており、他の路線で活用実績がある。

(5) 一般県道20号線(泡瀬工区)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) 増額60億円について、物価高騰との理由は理解できるが、4年の延長で60億円は高額ではないか。

→残り4年で60億ではなく、前回の再評価以降の増額要因を含め、総事業費に対する増額で算出している。令和7年度末で進捗率は90%程度であることから、のこり30億程度の事業費を見込んでいる。

(イ) 仮橋の撤去で3年かかるのはなぜか。

→仮桟橋の杭の引き抜きには大型の重機が必要であるが施工スペースが限られており、先端から1本ずつ杭を引き抜きながら撤去作業を行うこととなる。また、近年は予算の確保に苦労しており、予算配分も考慮して3年と設定している。

(ウ) 遅延理由の資材調達遅れについて、今後も同様な事態が発生する可能性はあるか。

→当時は、コロナ後ということもあり、工場生産資材の遅れが発生していたが、現時点では、そのような遅れが生じているとの情報はない。

(エ) 事業期間延長に伴う環境調査や現場技術業務で6億円も費用の増額が必要なのか。

→環境調査や現場技術業務は内容のほとんどが人件費となっており、これまでの実績を考慮し6億円費用が必要と見込んでいる。

(6) 水釜海岸高潮対策事業〔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) 費用便益比が75.38と非常に高く、既設護岸の上に嵩上げを行う事業であるが、既設護岸による便益は含まれているのか。

→費用便益比が高い理由は、嵩上げの事業であるため全体事業費が比較的低いこと、家屋の価値評価が高いこと等が考えらえる。また、既設護岸は古い設計基準で造られており、平成30年被災時の波は当時の設計を超えており、新たな事業として費用対効果を算出している。

(イ) 整備済みの護岸の整備時期はいつか。

→昭和55年度から平成5年度と、平成11年度から平成21年度にかけて整備している。

(6) 伊是名漁港(勢理客地区)地域水産物供給基盤整備事業〔漁港整備事業事業〕

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) 静穏度の確保が事業目的であるが、浚渫範囲の変更により入口を広げることで波が入りやすくなるのではないか。

→波が強くなる冬季風浪は北風が主である。本事業箇所の勢理客地区は入口が南側を向いているため影響は小さいと考えている。

(イ) 工法の変更に至った経緯について、事前調査と、追加調査はどこの地点を実施したのか。

→当初は波除提付近の調査結果から砂質土を想定していたが、追加で泊地の4箇所を調

査した結果、軟岩等があることが判明した。

(ウ) 事業費が約1.5倍の増額となっており、事業開始段階でのヒアリング調査が不十分であったという印象を与えかねないので、事業実施前のヒアリングと調査費用への投資が重要であると考える。(意見)

6 会議の公開・非公開の別：公開

令和7年12月19日

土木建築部土木総務課