

令和6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6年12月25日（水）13時30分～16時15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、佐藤委員、城間委員、玉木委員、野崎委員、
朱委員、宮城委員、守田委員（10名中8名出席）

4 議題

- | | |
|---------------------------|-------|
| (1) 豊見城中央線（2工区）街路事業 | （再評価） |
| (2) 豊見城中央線（3工区）街路事業 | （ 〃 ） |
| (3) 胡屋泡瀬線（1工区）街路事業 | （ 〃 ） |
| (4) 胡屋泡瀬線（高原工区）街路事業 | （ 〃 ） |
| (5) 城間前田線（安波茶工区）街路事業 | （ 〃 ） |
| (6) 幸地インター線インターチェンジ道路改築事業 | （ 〃 ） |
| (7) 沖縄都市モノレール輸送力増強事業 | （ 〃 ） |

5 議事

- (1) 豊見城中央線（2工区）及び（3工区）街路事業（※一括審議）[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) 2工区の事業費について、前回の再評価時点より減額となった理由は何か
→ 前回の再評価時点の事業内容を見直したわけではなく、設定した事業費に対し結果的に少ない金額で実施できたことによる。
 - (イ) 走行経費減少便益について、前回の再評価時点より2倍程度になる理由は何か
→ 前回再評価時点との与条件の違い及び本路線の周辺道路利用状況が要因と考えられる。
 - (ウ) 予算確保が困難となっている中、事業の進め方はどのように考えているか
→ 早期の事業完了が見込める事業や主要渋滞箇所を含む事業など、優先的に整備する事業を絞って取り組んでいる。
 - (エ) 豊見城市の人口増加が進むと合わせて自動車保有台数も増えることから、道路整備効果が薄れることはないか。
→ 人口増に伴う自動車保有台数の増は想定されるが、本事業の整備効果が低下するものではない。
- (2) 胡屋泡瀬線（1工区）及び（高原工区）街路事業（※一括審議）[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) 高原工区の延長事業期間について、当初と同程度としているが、1工区の進捗状況を見ると、もう少し余裕を持って設定する必要はないか。
→ 高原工区の延長事業期間は、残事業費に対し、単年度執行可能な予算の要望額ベースで算定し設定している。
- (イ) 人口増とともに65歳以上高齢者も増えていくと思うが、公共交通を利用する割合も増えると想定されることから、ハード整備と合わせた公共交通整備の視点はあるか。
→ 道路街路課としてはハード整備が主であるが、合わせて、他部で取り組んでいるわったーバス党等の公共交通利用に向けたソフト対策も必要と認識している。
- (ウ) 整備後に混雑度が改善することについて、B/Cに含めることは可能か。
→ 費用効果分析マニュアルに基づいてB/Cを算出しており、定められた便益以外を加味することはできない。
- (エ) 維持管理費も物価高騰を反映する必要はないか（意見）。
- (オ) 混雑度の算定と渋滞箇所の選定はどのように行っているか。
→ 混雑度とは、道路の交通容量に対する実際の交通量の比である。また、渋滞箇所は、道路を所管する行政団体で構成される渋滞対策協議会で選定される。

(3) 城間前田線（安波茶工区）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) 収用裁決申請をする際の条件はあるのか。
→ 用地幅杭を打って3年、あるいは用地取得率8割に進んだ時点で残っている用地について検討していく。
- (イ) どの程度用地が取得できたら着工するのか。
→ 具体的な数値目標はないが、地域への事業進捗PR効果等も期待できるため、部分的にでも工事に着手する。
- (ウ) 部分的な整備の進め方では、整備時期による経年劣化により維持管理が難しくならないか（意見）。
- (エ) AIやロボット技術を活用した渋滞対策はできないか。
→ 現状ではAI等を活用した対策に至っていない。今後の課題として取り組みたい。

(4) 幸地インター線インターチェンジ道路改築事業〔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) 幸地インター線整備に関連して周辺道路にも影響があるのか。
→ 周辺道路も並行して整備を進めているところであり、幸地インター線の供用開始にあたっては、他道路事業の進捗も見ながら必要な取組を進める。
- (イ) 用地取得の状況はどうか。

→ 今年度中に全ての用地取得を完了する見込みである。

(ウ) NEXCOと連携して事業を進めているが、整備内容や運用について今後変更になる可能性はあるのか。

→ 現計画の変更予定はないが、引き続きNEXCOと連携を図りながら、県として協力できるところがあれば対応を検討したい。

(5) 沖縄都市モノレール輸送力増強事業 [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) 目標である混雑緩和が達成された判断基準はあるのか。

→ 令和12年度の需要予測に対応した混雑緩和を図る。

(イ) 9編成導入で事業効果は十分なのか。

→ 令和12年度見込みの乗客数に対しても、現状の混雑状況程度に抑えるものとしている。

(ウ) B/C算出マニュアルがないとのことだが、他に算出方法はないのか。

→ モノレール整備そのものには国土交通省より評価手法マニュアルが出されているが、今回の輸送力増強事業になじむような便益はない。他県のモノレール事業者から同様の事例が無いか情報収集したが、B/Cを算出しているところはなかった。

(エ) 2両編成のまま、ダイヤを改正して本数を増やすという検討あったのか。

→ ピーク時の朝8時から9時の間は最短4分間隔で運行しているが、那覇空港駅の分岐器の性能上、これ以上の短縮は厳しいため、3両化により輸送力増強を図る必要がある。

6 会議の公開・非公開の別：公開

令和6年12月25日

土木建築部土木総務課