

土 木 委 員 会 記 録
＜第 1 号＞

平成21年第3回沖縄県議会（2月定例会閉会中）

平成21年6月8日（月曜日）

沖 縄 県 議 会

土 木 委 員 会 記 録<第 1 号>

開会の日時

年月日 平成21年 6 月 8 日 月曜日
開 会 午前10時 2 分
散 会 午前11時35分

場 所

第 3 委員会室

議 題

- 1 道路、橋梁の整備事業について（直轄国道 3 事業の凍結について）

出 席 委 員

委 員 長	當 山 眞 市 君
副 委 員 長	照 屋 大 河 君
委 員	新 垣 良 俊 君
委 員	嶺 井 光 君
委 員	池 間 淳 君
委 員	新 垣 哲 司 君
委 員	嘉 陽 宗 儀 君
委 員	新 垣 安 弘 君
委 員	大 城 一 馬 君
委 員	平 良 昭 一 君
委 員	吉 田 勝 廣 君

委員外議員 なし

欠 席 委 員

高 嶺 善 伸 君

説明のため出席した者の職・氏名

土 木 建 築 部 長	仲 田 文 昭 君
道 路 街 路 課 長	新 里 末 守 君
道 路 街 路 課 副 参 事	神 村 美 州 君

○**當山真市委員長** ただいまから、土木委員会を開会いたします。

本委員会所管事務調査事項道路、橋梁の整備事業についてに係る直轄国道3事業の凍結についてを議題といたします。

本日の説明員として土木建築部長の出席を求めております。

まず初めに、直轄国道3事業の凍結について審査を行います。

ただいまの議題について、土木建築部長の説明を求めます。

仲田文昭土木建築部長。

○**仲田文昭土木建築部長** ただいま議題となりました直轄国道3事業の凍結解除について御説明申し上げます。

お手元の冊子土木委員会説明資料直轄国道3事業の凍結解除についての5ページをお開きください。

平成21年3月31日、国土交通省より、費用便益比（B/C）の点検結果、道路整備の効果が費用を下回る直轄国道事業について、平成21年度の事業執行を当面見合わせるとの発表がなされました。

次に、1ページをお開きください。

事業執行を見合わせる箇所は、全国で着工済みの直轄国道など617カ所のうち18カ所で、そのうち沖縄県については、国道329号の南風原バイパスと与那原バイパス及び国道331号の中山改良の3カ所であります。

次に、2ページをお開きください。

国道329号南風原バイパスは、国道329号の南風原町から那覇市間の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、那覇空港自動車道、那覇東バイパス、与那原バイパス、都市計画道路真地久茂地線と一体となった幹線道路網の形成を目的とする道路であります。

事業区間は南風原町字与那覇から那覇市上間まで延長は約2.8キロメートル、幅員が40メートル4車線でございます。事業着手が平成7年度、それから全体事業費は約600億円を見込んでおります。

次に、3ページをお開きください。

国道329号与那原バイパスは、国道329号の与那原町周辺の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、那覇市へのアクセス強化など幹線道路網の形成を目的とする道路であります。

事業区間は西原町字小那覇から南風原町字与那覇まででございます。延長は約4.2キロメートル、幅員は31メートル4車線でございます。事業着手は平成4年度で全体事業費は約580億円でございます。

次に、4ページをお開きください。

国道331号中山改良は、国道331号の南城市内の平面及び縦断線形の改良による交通安全の確保により幹線道路としての機能向上を目的とする道路であります。

事業区間は南城市玉城字志堅原から南城市玉城字中山、延長は2.1キロメートルで幅員は12メートルの2車線でございます。事業着手は平成2年度で全体事業費は約85億円であります。

国道3事業凍結の発表を受け、地元、南風原町・与那原町・南城市が所属する財団法人南部振興会が主体となって、国道3事業の凍結解除と道路整備促進に関する要請活動が、4月9日、10日、国土交通大臣、内閣府等に対し行われました。

また、地元初め関係団体からの強い要望により、5月12日に住民約1200名が参加した国道3事業の凍結解除と道路整備の促進を求める南部地域住民総決起大会が開催され、要請活動が行われました。

次に、6ページをお開きください。

平成21年4月7日付で知事から沖縄総合事務局長へ回答した文書であります。

沖縄県における直轄国道網は、沖縄自動車道及び那覇空港自動車道と一体となって沖縄本島の幹線道路網を形成し、本土における鉄道網と同等の役割を果たしており、都市部の渋滞緩和や各圏域間のアクセスを強化するなど本県の振興発展に重要な役割を担っております。

地域の自治体においては直轄国道の整備を前提にまちづくりや企業誘致を進めているところであり、早急に凍結を解除し整備を継続すべきであると考えております。

国道329号与那原バイパスと南風原バイパスは、沖縄本島中南部地域の交通混雑の緩和と沿道環境の改善を図るとともに、那覇市へのアクセス強化と中城湾港マリントウン地区の振興を支援する重要な道路であり、国道331号中山改良は、交通安全の確保を図る観点から線形改良やバイパス整備が必要な事業であります。

事業主体である沖縄総合事務局では、3事業の凍結解除に向け、基本的にB/C、1以上を確保している必要があるため、トンネルや橋梁など構造物の取りやめ、工法の変更により事業のコスト縮減を検討しております。

あわせて、地元首長から現行のB/Cだけではあらかたない効果があるとの声があるため、医療機関へのアクセス性向上、地域経済への波及効果など、その他の便益を検討しており、今後、沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会で再評価を実施し、6月末を目途に事業の継続か中止かを最終決定すると聞いております。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○當山眞市委員長 土木建築部長の説明は終わりました。

これより、直轄国道3事業の凍結について質疑を行います。

なお、質疑・答弁に当たっては、挙手により委員長の許可を得てから行い、重複することがないように簡潔にお願いします。

質疑はありませんか。

大城一馬委員。

○大城一馬委員 この国道3事業の凍結問題なんですけれども、仲田土木建築部長からもお話がありました。本当に寝耳に水、全く青天のへきれきということで、各当該自治体の首長初め議会、地域住民、相当な怒りを持っております。去る5月12日の南部地域住民総決起大会の状況を見ても、十分にこの危機感、怒りがいかに大きいかということ、私も参加して実感をいたしております。そこで県のほうに直接どうのこうのという問題ではないだろうと、あくまでもこれは直轄事業だと思っておりますけれども、やはり県の対応も、私は即刻動いてもらいまして、非常にその点に対しましては評価をします。そこで今、この凍結解除に向けまして国のコメント、これはもうマスコミでしか私どもは理解をしておりませんが、いわゆる費用の削減で、この問題の解決にもっていかうとい

う動きがあるようですけれども、確かに凍結解除のためにはこの費用の削減問題、これは避けては通れないなあという気がします、ただこのバイパス事業、道路3事業、この事業が契約され、そして着工された段階で、一体どういった状況のもとで、当初この問題が契約されたのか、まず認識を県のほうにお伺いしたいと思います。

○仲田文昭土木建築部長 当該事業につきましては、御存じのとおり、現在の国道329号が非常に交通渋滞が激しいと。とりわけ与那原交差点のほうです。それから一日橋とかそういったものがありまして、順次、国においては那覇東バイパス、明治橋のところから整備しておりまして、いま一日橋までできております。これを順次、南風原、与那原バイパスを整備することによって、渋滞緩和を図ると。そしてまた中城湾港マリンタウンの事業での企業誘致、そういったまちづくりの観点からも大変重要なものと位置づけておりまして、それにつきましては私どものほうとしては、県においても那覇広域の都市計画道路として県知事決定をしている状況でございまして、今回、急に凍結ということが出てまいりまして、事業見直しを国がやっているということは、全国の、それは聞いておりましたけれども、この事業が凍結になるということは予想外ではありました。

○大城一馬委員 まさにそのとおりで、こういう事業を発表する場合、いわゆる県が通達するというんですか、当然、関係自治体にも団体にも事前に、こういうことであるということをしつかりと伝えて、そしてしつかりと当該地域に議論をさせる、これが本来の筋じゃないかなと思うんです。ですから、今回の国のこのいきなりの凍結の問題、県も知らない当該自治体も知らない、一体どういう経路で、この国が凍結という指針を出したのか、非常に理解に苦しみます。まあそれは、先ほどから申し上げますように、県に言ってもしょうがないんですが。ただ、では果たしてこの費用削減、例えば与那原バイパスで約100億円削減、そしてまた南風原バイパスで約100億円、これは当初計画のいわゆる立体交差、高架橋これをすべて平面タッチにするという形でこれだけの削減がなされますけれども、果たしてこの平面タッチにした場合の効果、本当に従来の交通渋滞の解消あるいはまた経済的な改善、そして救命救急の問題、改善されるのだろうかという疑念を持つんですけれども、その点につきましてはどうですか。

○新里末守道路街路課長 沖縄総合事務局の発表、いわゆる凍結解除に向けて

の動きでございまして、基本的に2つのことを考えているということでございまして。まず1つ目は、先ほど申しましたように、いわゆるコスト削減ということで、総事業費の中で緊急にやるというものとかを見直して、費用対効果1.0を越すように、事業費を抑えようというのが1つでございまして。

2つ目でございまして、現在、沖縄総合事務局のほうでは、費用対効果の便益でございましてけれども、いわゆる自動車の走行時間の短縮、それから走行距離の減少、交通事故の減少という3つの部分だけを便益とカウントしてございましてけれども、それに加えて、医療機関へのアクセス性の向上、それから地球環境の保全—これは二酸化炭素の削減でございまして—それから地域経済への波及効果—これは企業進出とか転入者の増加、雇用創出—そういったいわゆる現在、費用対効果として算出している3つ以外のものについても、今数値としてあらわせないかということをお聞きしております。

○大城一馬委員 与那原、西原地区に限ってお話ししますが、御承知のように中城湾港マリンタウンプロジェクト事業、この事業というのはもう既に着工、終了して、地域活性化のために商業施設や企業誘致等々が結構進んでいるんです。また、現在計画中のところも結構あります。やはりこのバイパス完成を想定して、目指して企業も商業施設も誘致計画が結構あるんです。そうしますと、こういう経済効果等を考えますと、これは極めて厳しい予測がなされると思います。それで私も、この平面タッチにするということで専門的な企業の皆さん方に何社かお伺いしますと、平面タッチにするるととても交通渋滞や経済効果の改善にはならないと、はっきりこれは言っているんです。ただ、この国道が、バイパスが約200億円削減されて、なおかつ企業に対する利益云々ではなくて、あくまでも純粋にこの問題を検証した場合に、効果が出ないとはっきり言うんです。それからしてもやはり今回の、この200億円の削減で交差点や高架橋がなくなると、平面タッチにするということは、極めて危険だなあと思うんです。そこで沖縄総合事務局の担当課は、将来はもし解決しなければ見直してもいいと。こんな安易な、一たんこれだけの大型プロジェクトが進むと、50年100年は改善できないんです。素人が見ても、考えてもです。そういうところで、どうも本当に真剣にこの問題に対して、国はとらえていないという気が私はこのマスコミのコメントからとらえても残念だなあという気がしてならないんです。ですからいずれにしても、いま各当該自治体の首長さんはこういうことを話ししても、いやとにかく凍結解除が先決だということで、相当なこれは危機感を持って、これはとまると大変なことになるという認識があるもん

ですから。ですからそういったことを考えると、私もこの件に関しましてはそこまで強くは言えますねと、ずっと先週からお話ししてやっておりますけれども。したがって、凍結解除ができるかどうかはまだわからないんですよ、見通し。県としては見通しはどうなんですか。

○仲田文昭土木建築部長 凍結解除に向けて国のほうでは、解除といいますか、費用対効果の見直しということで、今作業をしていると聞いています。それにつきましては、各関係する首長のほうにも説明されていると聞いております。費用対効果でいいますと、今現在、与那原バイパスが0.9、それから南風原バイパスが0.8という段階でございますが、それを見直すことによって1を上回る可能性があるんじゃないかと国のほうから聞いておりますので、事業評価監視委員会の審議を経て、正式に来月、7月と聞いておりますので、またそうなるということ、私のほうもぜひそうしてもらいたいと考えております。

○大城一馬委員 最後に要望しておきたいと思います。凍結解除のために、この200億円の縮減がなされるという前提にということ、極めて残念ではありますが、できたら、やはり県がこういった場で、ぜひ、国に物が言える場があれば違うんじゃないかと。やはり当初の計画どおり、ぜひやっていただきたいということを伝えていただければと要望いたしまして私の質疑は終わります。

○當山眞市委員長 ほかに質疑はありませんか。
嶺井光委員。

○嶺井光委員 この便益費の考え方、先ほどのコメントでもあったんですけども、これまでもこの便益費、時間短縮だとか経費、あるいは事故を減少させる、この3点だけで便益費が計算されている。このこと自体にまず疑問を持っているんです。今大城一馬委員からもあったように、まちづくりとか企業誘致とか、こういうことが道路事業の計画によって実施されてきた。しかも、この事業がもう七、八割進んでいるという地域もある。あえてこういう事業が進んでいる、ましてや完成を待つ時期に来て、あえてこの費用対効果を見て、凍結するのかどうかという対象にしたということ自体に、とても憤りを感じているんです。そういう意味で今回のこの便益費の計算式の問題で、日本全国同じような形でなされた、このことにとっても不愉快な思いをしている。ある場所でもこういうことを訴えてきたんですけども、特に沖縄は鉄軌道もモノレ

ール以外にない。全国同じような形で道路事業を見られたら、ここまで道路事業を全国的に進めてきた。もう都会を中心に整備がなされてきた。そろそろというか、地方の道路整備に取りかかっているこの時期に、こういう問題が出てきた。もちろん去年の道路特定財源の問題とか、暫定税率の問題とかという議論の沸騰の影響でもあるのかなと私は思っています。そういうことにしても、全国一律の見方じゃいかんじゃないかということを考えてますから、まずこのことについて県の認識、あるいはどう国のほうに対応しているのか、それをお聞かせください。

○新里末守道路街路課長 先ほどお話ししましたように、現在、費用便益というふうにかウントしているのは、いわゆる費用として明確に計算できると、算出できるということで時間短縮、走行経費の減少、それから交通事故の減少というのを全国一律にいま計算しています。ただ、やっぱりそれ以外の、先ほどおっしゃっていましたが医療施設へのアクセスとか、地域経済への貢献とか、そういったものにつきましても、沖縄県以外の他県からも出されている要望でございまして、それについては沖縄総合事務局としても、やっぱりそういう3便益以外のものについても当然カウントすべきじゃないのかという要望を本省に出しているし、沖縄県としてもやっぱりそういった便益以外のものについても、算出の必要があると考えております。

○嶺井光委員 まさしく全国の18路線がこういう便益の関係で、18路線が出てきた。その中で3路線が我が沖縄県にあるという自体、やはり地方を無視した計算式になっていると言わざるを得ないと思うんです。直接、県の事業ではありませんから、県のほうで判断できるものではないんですけれども。こういうところをやっぱり強く訴えていくということ、これからもしかりやってもらいたいと思っています。国のほうでも、この地方の訴えに反応していただいておりますけれども、どう解消するかというのは、やっぱりこう分母で分子を割って1以下というのをどうするかという議論ですから、いま分母はさわろうとしている。それ自体、当初計画したこの道路改良の質を落とすと私はとらえているんです。先ほどもあったように、立体交差するものを平面交差するということは、立体交差というのは渋滞緩和とか、何かこう目的がしっかりあったと思うんです。これを戻すというのは、当初の目的を放棄するということになるんじゃないのかなあと思うんです。特に私は南城市の出身で、この中山改良については用地交渉に直接かかわった経験もあります、役場の職員時代に。既に8割用地取得もされている。これを凍結して、この用地に何するんですかと、

もう地元では本当に怒り心頭です。だから、今回のこの対象にしたというものも、進捗状況を見て、まだこれからだというものをどうするかという議論は理解できます。もう終わるかなあというところに来て、これだめだよと、何考えてるかというのが、今ちまたの国民、県民の声ですから。そこでしっかり受けとめて、県としても国のほうに訴えてもらいたい。この問題をどうとらえるか、どう取り組むか、姿勢をお聞かせいただきたいと思うんですけども。

○新里末守道路街路課長 今回国のほうの示した分母の削減ですか、その中でやっぱり一番大きいのは立体交差を平面交差にするということでございます。それにつきましては、私どもも県の立場から、それから道路整備の効果の観点から、立体交差というのと平面交差というのはやっぱり渋滞緩和、交通安全等の観点からも相当違いがありますよと、効果がやっぱり違いますよということで、これはやっぱり当初どおりの計画で進めてほしいとの要望はしております。ただし、国としましては完成型であります立体化の形での用地買収は進めていくと、やっているということでございます。

○嶺井光委員 最後に要望というか、頑張っていたきたいんですけども、この分母をさわるというのも、幾らか必要であるかと思うんですけども、やはりこの便益費そのものの考え方、これを変えてもらうように、あるいはこの全国一律の計算式で片づけるということは、極めて問題があるという視点で、県としてもしっかり取り組んでいただきたいと、頑張っていたきたいと思っています。よろしくお願いします。

○當山眞市委員長 ほかに質疑はありませんか。

嘉陽宗儀委員。

○嘉陽宗儀委員 このそもそも論で、いきなり国のほうが凍結すると言っているのびっくりしているんですけども。その中身について、分母・分子の問題いろいろありますけれども、県民にもわかるようにちょっと説明してもらえませんか、何のことか。

○新里末守道路街路課長 先ほどの読み上げの中でもございましたが、3月31日でございますが、費用便益費、これはB/Cと呼んでおります。Bがベネフィット、いわゆる便益費。Cがコスト、道路整備にかかる費用。これは用地買収、物件補償プラス工事費と。それから、将来50年間にかかる維持管理費とい

うものでございます。そのコストというものと、その道路を整備することによって地元が受けるだろうというベネフィットを計算した場合に、いわゆるコスト以上の整備効果がないという道路については、当面、平成21年度の予算については凍結しますということでございます。

○嘉陽宗儀委員 今の言い方をすると、全国的に、四国架橋とか、それから東京湾横断道路とか。全く関係なしにつくっているわけ。そういうことをやりながら、沖縄についてはそういうことを言うというのは全く筋違いという感じがするんです。ただ、今全国的には、道路特定財源の問題とかいろいろあって、無駄な道路をつくるな、それから無駄な公共工事、財政難だからちゃんと総合点検をせよと。この流れがあります。だからそういう面では、一概に全部無視するわけにはいかないと思うんですけれども、しかし沖縄だけというのであれば、それなりのやっぱり説得力をもった国との交渉の仕方を考えないといけないと思うのです。そこで、道路をつくる場合にはやっぱり交通量でしょ、基本的には。交通渋滞をどう解消するかということが基本にないといけない。費用対効果というのは後の問題で、基本的にはやっぱり県民の生活の利便性を図る意味で、交通渋滞をどう解消するかということが問題だと思うんですけども。国の直轄事業だから、みんなじゃなくていいから国道329号について、国は計画するときの交通量は幾らで、そして将来の交通量の増を、これは幾らで、だから道路整備しなきゃならんと、こういうのがあったと思うんですが、それはつかんでますか。あったらちょっと説明してください。交通量。

○新里末守道路街路課長 ただいまの交通量の説明をいたします。南風原バイパスでございますが、旧の算定方式で計算した交通量が3万2300台でございます。現在の新しい計算式で算出したのが、2万5400台でございます。

○嘉陽宗儀委員 私が聞いたのは、実態。実態がこうなっていて、この実態を解消するために道路をちょっと拡張するとか、路線をいろいろ手直さないといかんとか、いろいろ出てくると思うんですけれども。現在、この直轄事業計画なぜそれが出てきたかという問題だから。予測を言っているんじゃない。まず実態はどうなっているのかということ。

○新里末守道路街路課長 国道329号南風原バイパスの兼城交差点でございますが、現在、3万5000台でございます。

○嘉陽宗儀委員 僕が聞いているのは国道329号についてどここの交差点と特定のものと言わないでいいけれども、問題は交通量が幾らあると。最低限これを押さえて道路計画をつくらないといかんでしようということを行っているわけね、基本は。であれば、その基本を押さえた交通量というのは幾らと押さえていたのかと聞いているのだから、単純な質疑ですよ。道路計画の段階でね、国が。

○新里末守道路街路課長 当初の計画時点での、この南風原バイパスの計画交通量は3万2300台ということでございました。それにつきましては、いわゆる平成11年度の交通量調査をベースにした計算ということで、当時は右肩上がりというんですか、人口もふえると、それから車両もふえるという状況のもとでの将来交通量ということがなされたということで、国会、それから国民等からの指摘もございまして新しい道路交通センサス、平成17年度の交通量調査で、将来交通量を算定いたしましたところ、2万5400台ということに落ちたと。そして結果として、当時、費用対効果1.0を超えていたのが今回1.0を割ったということでございます。

○嘉陽宗儀委員 いや僕は予測を聞いているんじゃないよ。だから当時の実態は幾らで、この交通渋滞を解消するために将来予測は幾らになるから、だからこういう道路をつくろうと。いろはを聞いているわけ。何でこんなにもたもたするの。

○神村美州道路街路課副参事 国道事業がスタートしたのは、中山改良で平成2年、与那原バイパスで平成4年、南風原バイパスで平成7年です。その当時の現況交通量というのは私たちもまだ把握していませんけれども、その後に費用便益費がスタートした平成11年センサスを使ったものについては把握しているんですが、スタート時点の現況交通量でその当時のバイパスにいく交通量というのは一その時点の交通量は出ているとは思いますが、スタート時点での交通量の現況はどうだったかというのはつかまえておりません。

○嘉陽宗儀委員 わからないものまで、本当だったら県議会にかかるんだったら、事前にちゃんと調査ぐらいしておかないと。いろはを聞く人がいるんだから。まあ、これはわからないというからいいです。それで当初は幾らあって、幾ら需要が出てくるというのは、全くこれはわからんわけだから。そうすると、今、少なくとも将来予測交通量というのはあるんですか。これは幾らですか。

○新里末守道路街路課長 平成17年度センサスをもとに算出した将来交通量は2万5400台でございます。

○嘉陽宗儀委員 現在の交通量は幾らなんですか。

○新里末守道路街路課長 先ほど申しました兼城交差点で、3万5000台でございます。

○嘉陽宗儀委員 そうすると現在、3万5000台なのに、将来予測は2万5400台に減るといふ根拠でこの凍結問題が出ているんですか。国のやり方は。

○新里末守道路街路課長 この将来予測の2万5400台と申しますのは、南風原バイパスだけではなくて国道507号とか隣接する道路もすべて完成して、そしてつながったときにおいて、交通量が分散されて現在の3万5000台が南風原バイパスでは2万5400台になるという計算でございます。

○仲田文昭土木建築部長 現在の交通量は3万5000台です。これは現在の国道329号、4車線しかないんですけれども、そこしか通れないんです。将来、バイパスをつくとバイパスのほうに分散していく交通量が2万5400台だという。現道はそのままありますので、推計としてバイパスでは分担といいますか、バイパスに流れる交通量として推計で2万5400台だということでございます。

○嘉陽宗儀委員 そうすると、バイパスができてしまえば現在、国が凍結しようとしても問題はないわけだ。そうだよな。だから、そう言われぬようにちょっと根拠を明確にしておかないと。バイパスができたなら、いまの道路そのものは問題ないわけね。

○仲田文昭土木建築部長 今の道路も交通量は減りますので、渋滞が緩和されるということでございます。

○嘉陽宗儀委員 バイパスができたならこれだけ落ちますと。

○仲田文昭土木建設部長 バイパスができないと、今の道路が、3万5000台でもうパンクしておりますので、この交通渋滞というのは依然として解消できな

いということでございます。

○嘉陽宗儀委員 そうするとこれは凍結した場合に、国はこの現在の渋滞をどう解消すると言っているんですか。

○仲田文昭土木建築部長 国はこれは絶対必要な道路だと認識していますので、費用対効果を見直して事業化を図っていきたいということで、そのための作業をしていると私は聞いております。

○嘉陽宗儀委員 では、凍結はしないと。解除すると。それで今言った交差点のやり方を工夫する話。

○仲田文昭土木建築部長 国のほうもこの重要性は、沖縄総合事務局でございますが、認識は一致しておりますので、この手続を踏まえて、凍結を解除する方向で作業を進めていると聞いております。

○嘉陽宗儀委員 恐らく需要予測の場合でも中城湾港マリンタウンへの道路の問題はかなりの交通量を見ていたんだと思うんだけど。今そうはなっていないからね。結局向こうは、一番落ち込んでいるのはそのほうだろうと。見直し作業にかかったのかもしれないけれども。しかしそういうわけにはいきませんよと、皆さん方が頑張って、これは引き続きどうしても整備してもらわんといかんということでやらんといけないよ。やっぱりこれは立体交差の問題でもすぐ、はいそうですか、わかりましたというわけにはいかんでしょう。解消の問題からいえば。

○仲田文昭土木建築部長 先ほど、確かに立体交差の件、私どもとしては将来的には、立体交差にしないとこの交差点は渋滞がひどくなるなるだろうと。平面交差では。だからその辺のやつは、将来的にも国としては立体交差は先々は必要だろうと考えておまして、それで用地買収も、それに備えてその幅でやっておりますので、将来的には立体交差がなされるだろうと思っています。

○嘉陽宗儀委員 この将来的というのは何年先ぐらいのことですか、大体。皆さん方が将来的に必要というのは。

○新里末守道路街路課長 明確に何年後ということは申し上げられませんが、

その平面交差における交通渋滞等が、やはり緩和されないという場合においては国はそういう、いわゆる立体高架等の作業に着手したいということをお聞きしております。

○嘉陽宗儀委員 だから、やってみなければわからないみたいなことの道路行政じゃまずいでしょ。少なくとも、今皆さん方がやっぱり需要予測をやって、将来の交通量の変化についてもしっかりと押さえて、どうしても立体交差でなければならないという根拠を明確に出すならわかるけれども。今平面交差してみても、まあやって渋滞がひどかったらまた立体交差を要求しますよというのは、こういうことじゃまずいと思うんだ、少なくとも。だから今やっぱり理論的にも、税金を使うわけだから、税金を投入するわけだから、またしばらくしたら立体交差にしましょうなんていう、こういうことじゃなくて。恐らく今の車の増加予測からすれば、すぐに平面交差で渋滞が出てくるという予測をするのであれば、最初から国にこれはだめです、こうなさいというのはやっぱり根拠に基づいて要求すべきだと思うんですがどうですか、それは。

○新里末守道路街路課長 基本的な県の姿勢と申しますのは、やはり先ほどの費用対効果の分で、現在、カウントされていない医療施設へのアクセス、それから産業振興に資するという、いわゆる便益の部分をやはりカウントしてほしいということを私どもは訴えながら、現在の当初計画で予定した立体交差等で進めてほしいということでございます。

○嘉陽宗儀委員 だから、便益の理由を言おうと思えばたくさん出てくるからこれじゃなくて、一番基本的なのは交通渋滞解消の問題でしょう。的を絞って、平面交差したらたちまちパンクしますよという根拠を示して、強く当たればいいんじゃない。

○神村美州道路街路課副参事 先ほどの立体化の話なんですけれども、時間短縮の効果が立体化がなくなると、渋滞が起こって短くなります。そうすると、効果が小さくなるという問題があります。ですから、先ほど嘉陽委員がおっしゃるように、立体化というのは時間短縮のための効果の一つの大きな要素なんです。ですから、今国のほうは立体化をやめたらどれくらいのほうになるのか、今トンネルをちょっと見直そうかという。ただ、それで今決定したわけじゃなくて、いろんなコストを見直す話、これは立体化を平面交差化にすると今度は効果が少し渋滞の分、時間がロスになります。その分は効果が落ちます。です

からその辺を勘案しながら、あと便益についても今各地域から出ている便益をどれくらいカウントできるかというのを踏まえながら、総合的に恐らく整理されていくだろうと思います。先ほど嘉陽委員がおっしゃるように、立体化というのは非常に渋滞につながりますので、コストも落ちてくると。その辺を踏まえながら、国は検討するだろうと思っております。

○**當山眞市委員長** ほかに質疑はございますか。

新垣安弘委員。

○**新垣安弘委員** 今までの議論を聞いていまして、委員側も県側もあるいは地元も、思いは一つだと思うんです。それでちょっと確認したいんですが、3月に沖縄県知事あてに通知がきまして、通知を見ましたら、当該事業について特段の意見があれば聞きたいと。そういう姿勢の通知なんです。それで知事は回答を向こうに出してあるわけです。今国のほうと接触は持ったと思うんですが、その感触が、感触としてどうなのか。そしてもう一点は、これ新聞記事を見ますと、6月末ごろに事業評価監視委員会を各地で開いて、7月上旬までに結論を出すとなっているんです。それで、地元も県も我々もその当初の予定どおり、これはもっていききたいというのは一緒だと思うんです。そこで、そういう方向でしっかり働きかけていくのか、それとも、今修正がされているような、費用を縮減するような方向でもやむを得ないと。それでも凍結だけは解除させていこうと、そこで満足してやっていくのかです。この7月上旬に向けての国に対しての、地元も議会も県も一致して、ではどういうことをやったほうがいいのか。そこら辺がもしあれば、お伺いしたいし、いや、それはもう、県のほうで国と粛々とやっていますからということで、そうやって状況を見てくださいますらば、まあそれはそれでいいんですけれども。この7月上旬までのその期間、どういうことを目標にしっかり決めて、どういうことをやっていけばいいのか、そういうことがあれば、ちょっと教えてもらえますか。県のほうであれば。

○**新里末守道路街路課長** ただいまの国、沖縄総合事務局、北海道から九州地方整備局等もいろんな国の機関で、その凍結解除に向けての作業をやっていると聞いております。私ども沖縄県の立場としましては、先ほどから繰り返しますが、当初計画した立体化、それから効果が出るようなやり方でもって道路整備は引き続き進めてもらいたいということで1つ。2つ目には、費用対効果のベネフィットにつきまして、いわゆる渋滞、速度の、早く着くこと、それから

交通事故という3つの部分ではなくて、やはり地域の実情に合った病院へのアクセスとか、産業振興に資するとかそういった要素も、何らかの形でカウントしてほしいということで、私どもも国のほうに3月以来ずっと要請等をやっているところでございます。

○**新垣安弘委員** 県の姿勢はわかったんですが、こういうことというのはとかく、ものによっては政治力も必要とされることもあったりするんです。今県がやろうとしている、説得力のある内容を提示していくというか、そういう形で作業をやっていけば、当初の予定どおりの方向に国も方向転換させることができる、そういうふうに安心して大丈夫ですか。

○**仲田文昭土木建築部長** 私どもも3月の末にそういうことが出て以来、担当課の道路街路課を中心に国のほうと、特に沖縄総合事務局の道路建設課のほうと頻りに意見交換をしております。また、年度初めの沖縄総合事務局の次長以下と我々と意見交換がありまして、その中でも、ぜひ凍結は避けてもらいたい。これはもう現地の感覚からして凍結というのはあり得ないんじゃないかという、地元の本当に必要としているところだということを訴えてきていますので。また、事務方の中でもいろいろ意見交換の場もありますので、できるだけ立体化はできる方法というんですか、それを何とかやる方向で、お互いの中で意見を出し合って、詰めていっている段階ですので、今後もまたこういう機会が6月末と聞いておりますので、その中でも、引き続きそういう県の考え方を説明して、ぜひ理解を求めていきたいと思っております。

○**新垣安弘委員** 最後にちょっと再度確認ということで。要は修正での凍結解除はほぼあるんじゃないかなと。恐らく全体の今の感触だと思うんです。全く凍結ということはないんじゃないかと。最後のその立体化も含めての当初の形での実現というか、そこら辺の今の手ごたえとか、そこまで持っていけるという手ごたえがあるのか、修正での凍結解除になりそうなのか、そこら辺の現時点の感触。相手のあることですから、国との折衝をやっているのは皆さんですから、現時点でのその感触をちょっと聞かせてもらえますか。

○**新里末守道路街路課長** 2週間ほど前、沖縄総合事務局のほうから状況を聞いたとき、今の立体交差を平面に、それからまたぐところを平面にということでございましたが、私どもとしてはやはりそういう工法とかの変更では、当初目的とした渋滞緩和等が図られないということから、それについてはやはり地

元からの強い要望もあるので、当初の計画どおりにやってほしいと伝えております。それから2週間たっていますが、沖縄総合事務局では県からの要望とか、それから地元首長への説明を得たときの首長からの要望等も受けまして、国土交通省、本省ともまたやりとりをしております。そういった私どもの県、それと地元市町村の意向というのは、いわゆる共通、全く一緒でございますので、そこら辺の要望についてはですね、どこまで近づけるかわかりませんが、十分に本省にも伝わっていると思っておりますので、いい結果が出るんじゃないかと思っております。

○**當山眞市委員長** ほかに質疑はありませんか。

吉田勝廣委員。

○**吉田勝廣委員** ちょっとお聞きしますけれども、沖縄県はそういう国道とか県道に対する交通量の基礎資料というか、これを持っていますか。

○**新里末守道路街路課長** 大体5年ごとに、全国一斉なんですけれども、県道以上の主要道路については、10月の中旬に、交通量を12時間とか24時間とか、そういうふうにはかるといいますか、調査することにはなっています。それの一番新しいのが、平成17年度のものでございます。

○**吉田勝廣委員** 平成17年度というのと、平成12年度とか平成7年度とかということをやっているわけですね。そうしたらそれは確実に下がっているということと判断していいですか。

○**新里末守道路街路課長** 沖縄県は本土復帰したのが昭和47年でございますが、沖縄県で最初に交通量センサスをしたのが昭和55年かなと思っておりますけれども、その昭和55年から平成2年、それから平成9年、平成11年と交通量センサスをやっておりますけれども、そのころは大体右上がり等で、実際に交通量も伸びていますし、将来予測も伸びているということがあります。

○**吉田勝廣委員** 平成17年度は伸びているの、下がっているの。

○**新里末守道路街路課長** 平成11年の後の交通量調査は平成17年でございますが、そんなに極端に下がっているということではなくて、平成17年度の調査をもとに、将来を推計したら下がると。以前の平成11年の調査よりはということ

でございます。

○吉田勝廣委員 今、その3つのバイパスが凍結されていますよね。そして国はこのバイパスをつくることによって、特に時間帯を短縮しましょうと。これは例えば5分か10分か15分か、そういうのになってくると思うんだけど、これは出ておりますか。3つの要素があるわけだから、効果が。

○新里末守道路街路課長 先ほどのように、費用対効果、B/Cの算出のときに、将来交通量というのがあって初めて、例えば5分短縮するならば1日当たりの交通量に掛けて、それを365日掛けるという形で計算しますので、それで出しています。

○吉田勝廣委員 出ているなら言ってくれませんか。ここが大事なんだよ。立体交差を前提としてそれを計算しているわけだから、だから立体交差がないときはどれだけなのかと、また計算し直さないといかんでしょう。

○新里末守道路街路課長 結果としての、B/Cが幾らという資料をいただいています。その3事業の細かい、この何分短縮されるか、立体交差によってどれくらいの時間短縮とかそういったものについてのデータは、こちらのほうにはございません。

○吉田勝廣委員 いや、だから基礎資料がなくて、自分たちは何を要求するの。立体交差つくってくださいと言って。国としては立体交差はやめようと言って。平成17年で将来予測をして、立体交差をつくってできればこれだけの時間、立体交差を前提として何分間を時間短縮になるだろうと。ちゃんとBのほうで計算しているわけだから、Bのほうで。これがなくなれば結局Bは少なくなるわけだ、基本的に。そうすると、限りなく1に近づかないわけです。だから、今国がやろうとしているのはCをいかに少なくするかだ、いわゆる財源を。そうでしょう、だってそれは決まっているわけだ。だからつくりたくないんだから。例えば、両方だったのを片方にしようじゃないかと。僕はだから今言うけれども、例えば金武バイパス、宜野座バイパス、恩納バイパスといっぱいあります。これはみんな変更されています、国の事業が。みんな例えば両方だったのを片方にしようねと。架橋だったところをここは平面にしようじゃないかとかです。だから、こういうのを実際やられているわけだから、さっき新垣委員が質疑したように、現状から必ず変更されて、Cが少なくなるから、何

らかの変更はあるでしょうと。それで限りなく1に近づけるんだと。これは普通に官僚が考えるでしょう。それでBを大きくしようと、Bを大きくするために皆さんも企業誘致だとか、病院があるからここを考えようじゃないかというBの指数を上げようじゃないかと。だからこれからの進む方向として、皆さん基礎データがなければ、沖縄総合事務局でも感情ではわかりますよね、つくらないといけないと。しかし数字が出ているわけだから、その数字の基礎は皆さん持ってないといけないんじゃないかと僕は言っているわけ。それからもう一つ、今国道が渋滞しているとか、どこが渋滞しているから、県民はこれだけ渋滞がゆえにこれだけ損しているよとあるじゃない、これだけ損しているんだと。だからそれをたくさん使って、例えばまた、鉄道がないことによってこれだけ県民は損しているんだと。いろんなことを出して、説得力を持ってやればいいんじゃないかと僕はいつも思っている。だから、例えば今のバイパスをつくらなかったら、これだけ県民は損しているんだよと。例えば15分渋滞があれば、掛ける幾らでこれだけ損しているんだと。これだけガソリン代も使っているんだと。そして鉄道がないことによってこれだけ県民は損しているんだよと。というぐらいのことを出さないと、とてもじゃないけど他の都道府県の凍結解除に対して沖縄はこうなんだと特殊性を出せないんじゃないかと。沖縄の特殊性というやつが。だからそういうデータがなければ戦えないと僕は思うんだけれども、どうですか。

○仲田文昭土木建築部長 バイパス3区分についてのデータというような、私どもが独自に出しているようなものはございません。しかし事務方で提案といいますか、立体交差を平面にしたら逆にマイナスが出てくるんじゃないかという指摘といいますか、意見を私どもはやっていますので、その中で国のこれから見直しして立体にした場合と、そうじゃない場合と比較・検討を総合的にやると思っています。その中でまだどれぐらいの短縮時間とか、どういう影響が出るかということは、その中で示されるだろうとっております。それから沖縄県の実情、これは県議会の中でも毎回申しているとおおり、損失時間です、渋滞による損失時間のワースト区間が国道58号に6カ所もあるというこの実情。それから鉄道がないということでもっぱら道路交通に頼っているということは、我々の要望の中でもそれはちゃんと沖縄県の実情はこうですよと訴えて、それでぜひ道路整備が必要ですよと、沖縄県はまだこれからも必要ですよということを訴えております。

○吉田勝廣委員 それを数字であらわすということが大事だと思います。やっぱ

り数字で議論しておかないと。だから自分たちの調査分析は必要ですよと、国の資料を頼りにするのではなくて、独自で調査をして、独自で対案を出して、こうなんだということがなければ、今の全国的なB/C問題に対する説得力がなくなる。限りなくCをなくそうと、これは当たり前のことだから、財源がないわけだから。それで、ここの理論としてはBを、いわゆる分子を上げればいいわけです。分子を上げようとする努力をここはせんといかんと。Cを同じと言うならば。だから、Cを今下げようとして1に近づけるか、それはあくまでも修正をしてつくろうと。これ可能性は出てきますよね、Cを下げれば。だから今立体交差は平面にしましょう、トンネルを普通の道路にしましょう。こうなったらCは下がるわけだから。だからこういうことはできると思いますよ。では、それは沖縄にとって効果的な方法なのかどうかということ、また僕は論じないといかん。だから先ほど皆さんとしては、県としてはCをそのままにしておいてBの分子を上げようという努力をしようということ、今やっているわけですよ、基本的には。ただその努力も大事だけれども、自分たちの調査分析をして、Cをそのままにしておくための理論を構成してやるべきじゃないかなということ、僕はやっているわけです。だから、金武バイパスとか恩納バイパスとか、いろんなバイパスは全部Cを少なくしてますよ、現状は。だから沖縄県として最終的に、Cを下げられようとするときにそれじゃだめなんだと、そのままにしてくれという強い要求をできるかどうか。そこが正念場じゃないのかなあと。土木建築部長はどう思いますか。

○仲田文昭土木建築部長 当然、私どもの今の計画といえますのは例えば立体交差の話に集中していますけれども、これはサービスレベルの高い道路だと、私どもはそれは目指したい、これが望ましいと思っています。ですから、今回の中でまずコストの削減もある程度必要でしょうけれども、しかしそれでもそれ以外の便益をカウントすることによって、将来的に1を上回るんじゃないかということでもありますので、ではどれだけという数値は私どもで示すのはちょっと調査費とかが要りますので、しかし定性的にこうなるんじゃないでしょうかと、提案は県のほうから国のほうへやっております。

○吉田勝廣委員 そのバイパスをつくることによって、原点に戻ってこの道路をつくることによって1の効果、2の効果、3の効果、4の効果とあるはずですよ。

○當山真市委員長 ほかに質疑はありませんか。

新垣哲司委員。

○**新垣哲司委員** 先ほど新里道路街路課長から、2週間前に県あるいは市町村の思ったとおりにいくんじゃないかなあという答弁があったんですが、そういけば非常に我々が求めたことが実現するわけでありますので、大変ありがたいと思っているんですが。これ、国土交通省も簡単に、本当に今まで凍結というようなことをやって、本当にできるのかなあ。ある意味では疑問も持つし、ぜひ解除していただきたいとこういうことがあるんですが、土木建築部長、これはやはり大事なところですのでしっかり確かめる必要があると思いますが、どうですか。

○**仲田文昭土木建築部長** 最終的には国のほうで判断されることだと認識しておりますけれども、今の段階で確かめるとか、そういうことはちょっと向こうの事務からすると事業評価監視委員会にもかけないといけないし、それから国土交通省との調整もあると聞いていますので、まあ感触はどうかといえば非常に甘いかもしれませんが、0.9とか0.8の段階ですので、十分1まで便益を上積みするとか、それでコストは少し下げるとか、そういうことによって、それぐらいのところはカバーできるんじゃないかとは思っています。ぜひそうやってほしいとは考えております。

○**新垣哲司委員** 地元の国会議員も、3月の時点での凍結について全然知らなかったと。国会議員も知らなければ、県は当然全く知らないはずです。予測もしないでこういう結果になったというぐらいで、これから騒いだわけなんです。きょうまで3月からずっといろんな形で市町村を初め県民がこの3事業についての解除と訴えているんですが、もう私は、やはり知事初め県の行動も限界があると思うんです。ここからは政治力だと思うんです。そのためには、11名の国会議員がいますのでフル回転させるように、やっぱりこれはやらないといけないと思います。これは、みんなが共通の一致するところですか。何もどうのこのじゃないですか。やはり政治力を生かして、そういう形で知事を先頭にして与党も野党も全力で挙げて、こういう形の方向性が大事だと思いますので、頑張ってくださいたいことをお願いして終わります。

○**當山眞市委員長** ほかに質疑はありませんか。

(「質疑なし」と呼ぶ者あり)

○**當山眞市委員長** 質疑なしと認めます。

以上で、直轄国道3事業の凍結について質疑を終結いたします。
休憩いたします。

(休憩中に、執行部退席)

○**當山眞市委員長** 再開いたします。

先ほど、審査した本委員会所管事務調査事項道路、橋梁の整備事業についてに係る直轄国道3事業の凍結については、今月の6月中には、国土交通省において、沖縄総合事務局開発建設部事業評価監視委員会による再評価の意見等を踏まえ最終的な判断が行われる見通しでありますので、これに間に合わせる形で国へ意見書を提出する必要があるものと考えられますので、議員提出議案として、意見書を提出するかどうかについて、休憩中に御協議をお願いいたします。

休憩いたします。

(休憩中に、意見書を提出するかどうか及び文案・提出方法等について協議した結果、議員提出議案として意見書を提出することで意見の一致を見た。)

○**當山眞市委員長** 再開いたします。

議員提出議案としての直轄国道3事業の凍結解除を求める意見書の提出及び文案等については、休憩中に御協議いたしましたとおりに決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○**當山眞市委員長** 御異議なしと認めます。

よって、さよう決定いたしました。

以上で、本日本日予定していた議題等の処理はすべて終了いたしました。

本日の委員会は、これをもって散会いたします。

沖縄県議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

委員長 當山真市