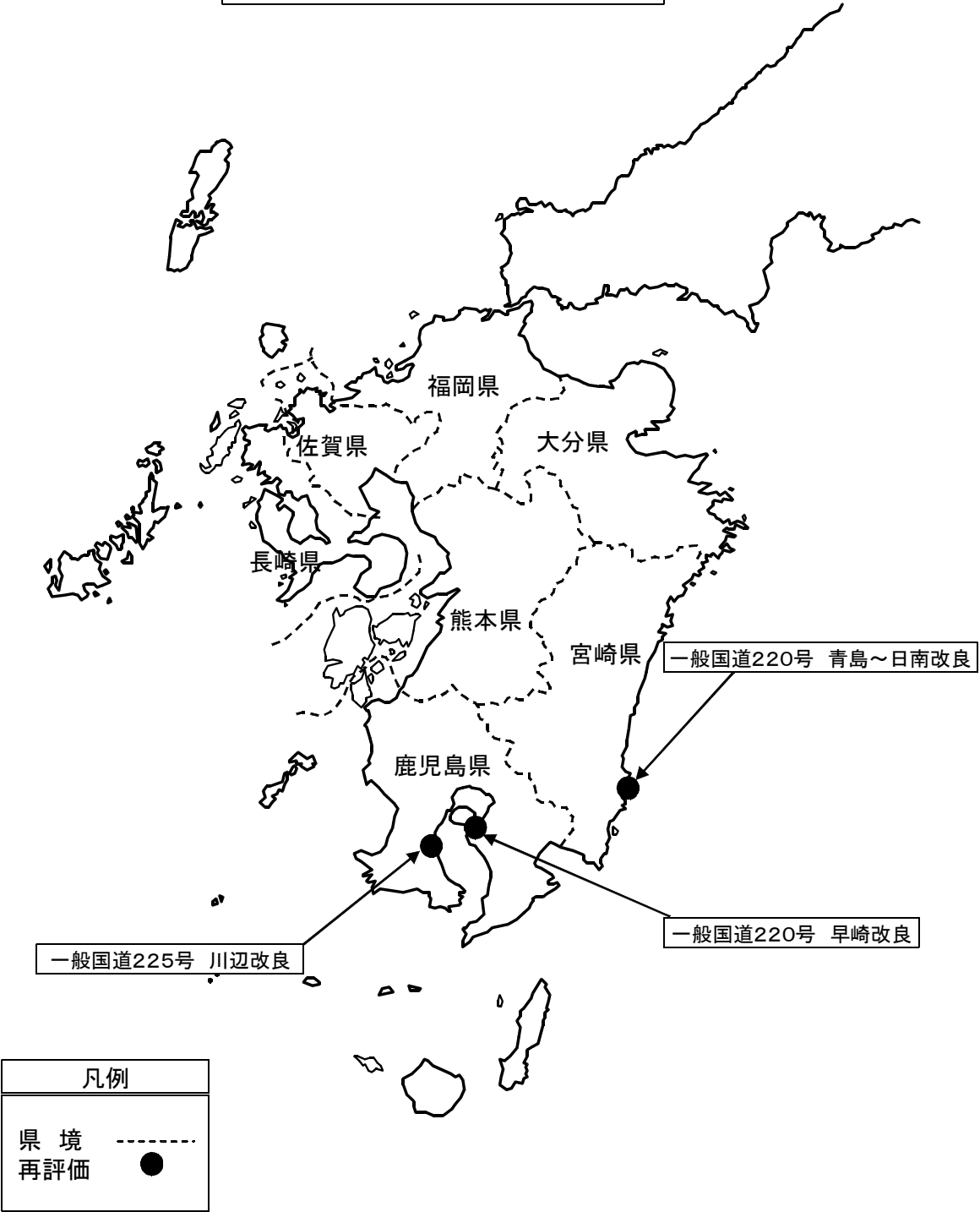


**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第1回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成21年 6月25日（木）10:00～12:00
- 場 所 福岡市博多区 第五博多借成ビル10F会議室
- 出席者
- ・委 員 井上委員、巖佐委員、長委員、善委員、田中委員、野見山委員
 - ・整備局 岡本 局長、小池 副局長、上田 総務部長、森北 企画部長、中島 建政部長、藤澤 河川部長、野口 道路部長、川元 営繕部長、伊藤 用地部長 他
- 資 料
- ・資 料－1 議事次第
 - ・資 料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第1回）座席表
 - ・資 料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
 - ・資 料－4 平成21年度第1回委員会 事業再評価（道路3事業）
 - ・資 料－5 意見聴取者一覧表
 - ・資 料－6 意見聴取者からの資料
 - ・資 料－7 意見書
 - ・資 料－8 欠席委員の意見
 - ・資 料－9 九州地方整備局事業評価監視委員会規則及び運営要領
- 議 事
1. 開 会
 2. あいさつ （九州地方整備局 岡本局長）
 3. 出席者の紹介
 4. 事務局からの説明
 5. 道路事業の費用便益分析の考え方について
 6. 対象事業の説明【再評価】（道路3事業）
 - ・一般国道220号 青島～日南改良
 - ・一般国道220号 早崎改良
 - ・一般国道225号 川辺改良
 7. 外部からの意見聴取
 8. 質疑
 9. 今後の方針等
 10. 閉会

位置図(再評価)



九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

あきやま じゅいちろう

秋山 壽一郎 九州工業大学大学院工学研究院教授

あさの なおひと

浅野 直人 福岡大学法学部教授

いのうえ のぶあき

井上 信昭 福岡大学工学部教授

いわさ よう

巖佐 庸 九州大学大学院理学研究院教授

おさ やすろく

長 安六 佐賀大学経済学部教授

ぜん こうき

善 功企 九州大学大学院工学研究院教授

たなか こうじ

田中 浩二 (社)九州経済連合会 副会長

のみやま みちこ

野見山 ミチ子 NPO直方川づくりの会理事長

(五十音順、敬称略)

○審議結果

事務局より再評価対象事業（道路3事業）について説明し、審議を行った。

3便益以外についてもできるだけ定量化を検討し、コストについても精査した上で、次回委員会で事業継続の是非について審議する。

☆詳細は議事録で速やかに公表します。

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第1回）
議 事 概 要**

○日 時 平成21年 6月25日（木）10:00～12:00

○場 所 福岡市博多区 第五博多借成ビル10F会議室

○出席者

・委 員 井上委員、巖佐委員、長委員、善委員、田中委員、野見山委員
（欠席：秋山委員、浅野委員）

・整備局 岡本 局長、小池 副局長、上田 総務部長、森北 企画部長、中島 建政部長、
藤澤 河川部長、野口 道路部長、川元 営繕部長、伊藤 用地部長 他

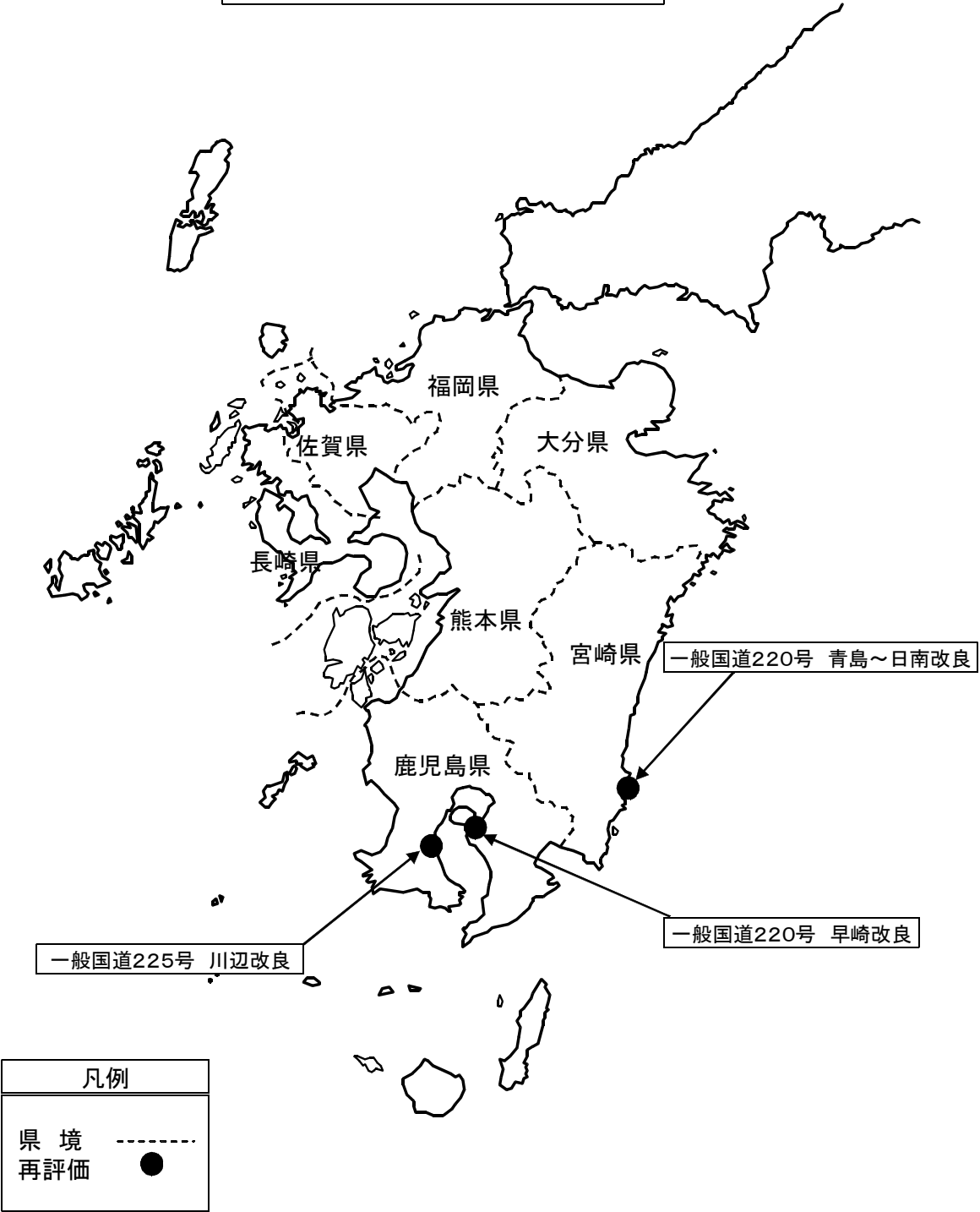
○資 料

- ・資 料－1 議事次第
- ・資 料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第1回）座席表
- ・資 料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
- ・資 料－4 平成21年度第1回委員会 事業再評価（道路3事業）
- ・資 料－5 意見聴取者一覧表
- ・資 料－6 意見聴取者からの資料
- ・資 料－7 意見書
- ・資 料－8 欠席委員の意見
- ・資 料－9 九州地方整備局事業評価監視委員会規則及び運営要領

○議 事

1. 開 会
2. あいさつ （九州地方整備局 岡本局長）
3. 出席者の紹介
4. 事務局からの説明
5. 道路事業の費用便益分析の考え方について
6. 対象事業の説明【再評価】（道路3事業）
 - ・一般国道220号 青島～日南改良
 - ・一般国道220号 早崎改良
 - ・一般国道225号 川辺改良
7. 外部からの意見聴取
8. 質疑
9. 今後の方針等
10. 閉会

位置図(再評価)



九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

あきやま じゅいちろう

秋山 壽一郎 九州工業大学大学院工学研究院教授

あさの なおひと

浅野 直人 福岡大学法学部教授

いのうえ のぶあき

井上 信昭 福岡大学工学部教授

いわさ よう

巖佐 庸 九州大学大学院理学研究院教授

おさ やすろく

長 安六 佐賀大学経済学部教授

ぜん こうき

善 功企 九州大学大学院工学研究院教授

たなか こうじ

田中 浩二 (社)九州経済連合会 副会長

のみやま みちこ

野見山 ミチ子 NPO直方川づくりの会理事長

(五十音順、敬称略)

平成21年度第1回事業評価監視委員会 議事概要

- 日 時 平成21年6月25日(木) 10:00～
- 場 所 福岡市 第五博多偕成ビル 10F 会議室
- 出席者 委 員：善委員長、田中副委員長、井上委員、巖佐委員、
長委員、野見山委員
九州地整：局長、副局長、企画部長、道路部長他

整備局長のあいさつ

- ・全国で18事業予算執行見合わせ。九州では3事業。しっかり審議お願いしたい。

事務局より説明

- ・資料説明
- ・委員長選出案の提案
- ・外部意見聴取の確認

委員長)

- ・3つの事業は、H15、H19に再評価。その際、事業継続で決定。また、今回は、従前の事業評価のやり方でいいのかということも議論になると考えているところ。
- ・今回、社会情勢の変化(交通量)の変改で再検査。1.0を切ったことで、事業執行見合わせ。
- ・再度、再評価を実施して確認したいとのこと。事務局よりも、説明。

事務局)

- ・前回の再評価時の内容、結果の説明。

委員長)

- ・費用便益の考え方の変更の説明をお願いします。

事務局)

- ・交通センサスによる推計値及び費用便益マニュアルの見直しによる変更点の説明。

- ・これによる点検B/Cの結果、3事業が1.0を切ったことの内容説明。

委員長)

- ・この説明に対して、ご質問はないか。

委員)

- ・計画交通量は何年のものか。現在の交通量は？前回評価時の交通量はいくらか？

事務局)

- ・計画交通量については、H42の計画交通量となっております。
- ・前回の計画交通量については、代表地点のものですが、
青島日南改良：14,600台/日、
早崎改良：10,800台/日、
川辺改良：4,800台/日 となっております。
- ・現況交通量は、後ほどの個別箇所説明時に説明。

委員)

- ・前回の再評価時では、残事業・全事業のB/Cだが、今回は全事業B/Cだけなのか。

事務局)

- ・今回、急いで点検を行ったので、年度内の残事業B/Cが間に合わなかった。

委員)

- ・今回、初めて本委員会に参加するので、基本的なことの確認をしたい。
- ・B/Cで1.0以上は絶対条件なのか。それ以外の効果も含めて行うのか。

委員長)

- ・委員会のスタンスの問題なので、委員長の私からご説明する。
- ・委員会のこれまでの評価委員会では、B/Cだけではなく、総合評価として行っている。重要な指標ではあるが、ひとつの指標としてとらえている。

委員長)

- ・では、個別事業毎の説明をお願いします。

事務局)

- ・青島日南改良、早崎改良、川辺改良の3事業を個別に説明。

委員長)

- ・引き続き、外部からの意見をお願いします。

事務局)

- ・意見書を頂いていることを紹介。(配布資料 【資料7】参照)

～外部からの意見聴取～

宮崎県知事) ビデオレター

青島日南改良事業の凍結解除に向けた意見を表明させて頂く。

- ・物流、観光を担うばかりか生活や医療支える命の道として大変重要な道路である。
- ・今回は、3点に的を絞って事業の必要性について訴えていきたい。

1. 生活交通全般に対する影響

年平均約60時間の通行止めが発生。このため約8,000台の車が迂回を余儀なくされる。また、鶴戸地区の約1,000人の住民は完全に孤立。H9年度には堀切峠の土砂崩壊で11日間通行止め。地域に大打撃を与えた。

2. 観光に対する影響

日南市観光客125万人のうち100万人が鶴戸神宮に訪れる。H9年度の堀切峠の災害時には、鶴戸神宮の観光客が7割～8割減少。

3. 医療に対する影響

県南の日南市、串間市には、3次救急医療施設がない。重篤患者は、宮崎市へ搬送する必要がある、国道220を使用。回数は、年平均77回にも達する。また、鶴戸地区には人工透析などで週に3回は病院に通わないと確実に命の危機に瀕する方がいる。

このように、国道の通行止めは、住民の命に直結している。

- ・代表的な例として3点で述べたが、事業の可否にあたっては、3便益だけでなく、生活、観光、医療などの多面的な効果を総合的に評価すべきと考える。
- ・地域は、5分、10分の時間短縮する道路を望んでいる訳ではない。雨が降っても交通途絶しない安全で安心して利用できる道路を望んでいるだけ。

- ・今までも多くの災害を受けてきたように、今後も、沿線のどこで大規模な崩壊が起きてもおかしくない。明日起きるかもしれない。
- ・その都度手当して、地域の安全安心は守れるのか。やはりトンネルを通すなど抜本的な対策が必要。
- ・単に経済性で論じるなら民間でやればよい。公として成すべき本当の役割がここにあると強く主張する。
- ・委員の皆様方には、一日も早く事業を再開して頂くよう適切な判断をお願いする。

日南市長)

- ・国道220号青島日南改良事業凍結解除に向けた意見を述べる機会を頂いてありがたい。
- ・沿線は、急峻な山々で、砂岩と泥岩の互層で形成される宮崎層群から構成され、雨にもろく崩れやすい地質となっている。このような脆弱な地層で覆われている海岸沿いは、いつ壊れても不思議なことではない。そのような地質である。
- ・ここで、規制をうけることによる発生する影響の実態についてお話する。
(引き続き、医療の面、教育の面、観光振興の面で実態を説明)【資料7参照】
- ・雨が降るたびに、崖崩れに怯えながらの走行を強いられ、通行規制がかかると生活の麻痺等、他の地域の皆様には到底理解できないことが、この沿線では日常化している。
- ・委員の皆様にお願ひがある。一度、是非、現地に来て頂き実態を見てほしい。そして、地元の切なる思いを聞いて頂ければと思う。
- ・再評価に際しては、通行止めにより発生する生活全般に与える諸々の影響を考慮した総合的な評価をもとに検討することを切望する。
- ・何も4車線化等の高規格な道路お望んでいる訳ではない。いつでも、安全・安心に通行できる、災害に強い国道整備を願っているだけである。
- ・住民は、規制の緩和より解除を強く求めている。従って、規制を受けている宮崎市小内海から日南市風田間の整備は、必要不可欠なものと市民は認識している。
- ・委員の皆様へは、1日も早い事業再開に向け、特段のご高配をもって判断頂きたい。

垂水市長)

- ・ 高速道路が整備が遅れており、高規格道路が整備されていないということから国道220号の果たす役割は非常に大きい。中でも、早崎改良については、桜島の国道224号につながり、桜島フェリーを渡って各都と鹿児島市へつながる道路として、大隅半島全体をフォローする意味でも利用の多い道路である。
- ・ 凍結されている早崎改良事業の残る1.4km区間においても非常に重要な路線の一部を成している。
- ・ 当該区間に93mの非常に狭隘なトンネル区間がある。大型トラックが最近増えている中、大型トラックの離合がトンネルの中で出来ずらい。そこを、子供たちだけをもって通学できる状況ではないことから、この地区の父兄が送迎をしている現実がある。また、当該区間の1.4kmについては、歩道が無いことから安心した通学路としての機能をはたしていない状況。
- ・ 全国2位の出荷量を誇るカンパチにおいて、出荷経路の約8割が当該区間を通過している状況。つくる漁業及び安全安心な漁業を目指して若者も頑張っている産業である。更なる発展を目指している事業である。
- ・ 国道220号は、桜島爆発時の避難、救難道路としての役割が非常に高い道路である。
- ・ 桜島をシンボルとした観光を発展させていこうと考えている。サイクリング道路として、歩道として歩ける場所を求めている。そのためにも、歩道整備をお願いしたい。大隅半島全体として、一次産業の他に考えたとき観光であると考えている。
- ・ 安心して住めて、安心して産業活動ができるまちを目指し、地元も一所懸命取り組んでいきたい。
- ・ 適正なご判断をお願いしたい。

南九州市長)

- ・ 国道225号は、農畜産物、枕崎の水産物、加工品を運ぶ経済の道、また、県都鹿児島市への救急患者を搬送する命の道として重要な役割を果たしている。
- ・ 流通が衰退すると農畜産等、300数十億円等の地域経済等に大きな影響を与える。
- ・ 鹿児島市へ搬送される患者は、1分1秒が生死の分かれ目になることもあるまして川辺改良は、通行規制が行われ、一番安全であるはずの国道が通れず、引き返すことによる時間のロスをした上に、危険な他の道路を通して病院に

っている状況。先日の意見交換会では、「もう少し早く運ぶことができれば助かったかもしれない。1分1秒が恨めしい」という言葉もあった。地域の救急医療はすべての条件が揃わなければ結果を出すことができない。

- ・平成5年の台風13号の災害時には、周辺道路が被災を受けている中、最初に復旧された国道225号による自衛隊の救助隊活動がなされ非常に助かった。薩摩半島としては、生命線であり私どもが信頼している道路である。
- ・災害は、いつ何時起こるか分からない状況の中、一日も早い整備を望んでいるのが実情。
- ・また、本地域は少子高齢化が非常に進んでおり、既に高齢化率が30数%を越えており、雇用の場もなく移住、定住も難しい。交流人口の増加を図ることが地域活性化の手段であり、地域発展に際し、国道225号に大きく依存している。
- ・地域経済、市民生活、防災、救急医療など多くの点で、国道225号を信頼し、また、期待を寄せている。
- ・あと少しで、異常気象時通行規制区間の整備も終了するが、ここで整備を中断することは、今までの投資効果をゼロにする行為に等しい。
- ・一日も早く事業凍結を解除し、事業継続して頂きたい。

枕崎市長)

- ・鉄道等の公共交通機関が少なく、人の交流や物流の手段はほとんど道路に頼っている。中でも国道225号は、最も重要な生活道路、産業道路。
- ・枕崎漁港は、特定第3種漁港であり、昨年度は181億円の史上最高の売り上げ高である。
- ・国道225号は、農畜水産物・加工品を県内外へ搬送するにあたり極めて重要な道路。輸送体制の確立から早急な整備が不可欠。
- ・日常生活においても鹿児島市内へ依存しており、行政や民間団体の介護においても鹿児島市内である。しかし、鹿児島市内まで1時間30分を要していることから日常的に不便な状況。
- ・観光客(約80万人)の約4割が国道225号を利用している状況。
- ・重傷患者の鹿児島市への救急搬送が年間270件であり、県内の他の地域に比べて突出している状況。
- ・未整備区間にまだ、事前通行規制区間が残っているが住民の命を預かる立場からも早急な整備を強くお願いしたい。川辺道路の改修は既に83%として提示されている中、残り1.2kmを残しての道路凍結は、事前通行規制区間が解かれる、正に画竜点睛を欠くことになる。

- ・国道225号が、枕崎市にとって如何に重要な路線か訴えたところであり、ご配慮頂きたい。

鹿児島県副知事)

- ・交通量を基にした3便益について、これを否定する立場ではないが、地域社会に道路が整備されることによる安心感等いろいろあると考える。
- ・現在の算定式で事業継続の可否を判断するのは人口の少ない地方、地域にとって本当に正しいかどうか大いに疑問を持っている。
- ・道路については、都市部と地方部をつなぐないしは、その道路がおかれている地形等の地利的条件によってそれぞれの役割がある。便益についても、整備に伴う産業の振興や通行規制の解除の効果、救命救急の医療の面、様々な面からの向上がある。3つの便益以外も考慮して、総合的に評価すべきであり、全国一律の基準で判断することに大いに反論したい。
- ・このような基準で事業継続の可否をすることは、県の補助事業も含めて、多くの社会基盤整備が行えないという危惧をもつものである。
- ・最後に、両路線の沿線住民の置かれている立場、状況を察すると一日も早い事業再開を強く求める。

委員長)

- ・本日のところは、結論を出すのは難しいと考える。防災、医療、産業等について考慮した評価が必要ではないかという強い訴えがあった。しかし、闇雲に、感覚的に整理する訳にはいかないと考える。今後の評価方法等についてのご意見をいただきたい。

事務局)

- ・欠席の秋山委員、浅野委員からの意見を紹介。(配布資料 【資料8】参照)

委員)

- ・3つの事業が地域にとって、生命線であることは分かった。現在捉えきっていない便益をもう少し見直すべき。
- ・交通が遮断したときの損失を計って便益化するのが重要。内容は住民の安全安心や、観光客の需要が減るなどの定量化。ただし、これまでの便益とダブりが無いよう注意して頂きたい。

- ・現マニュアルの交通事故減少効果については、車が対象となっており、道路が整備されると車が増え、事故が増え、負の便益が発生する考え方となっている。一方で歩行者、自転車など車以外の被害について何も評価されない仕組みとなっている。改良をしないといけない。

委員)

- ・全国一律で考えていくことが必要であるが、その評価方法においては便益 B として社会に与えるあらゆる効果を考慮に入れた試算をすべき。
生物多様性保全の経済的評価でさえ可能なのだから、住民の不安除去、災害時の不便なども工夫して経済評価できるはず。
- ・災害による心配もあるのであれば、様々な部分で経済評価すべき。
- ・最終的にどのくらいの効果があるのか見る上では全事業 B/C も大事だが、継続するか考える上では残事業 B/C ではないかと思う。

委員)

- ・費用対効果の言葉が一人歩きしている感じがする。
- ・地域にとっては「命の道」。問題になったところは国の地方ばかり。こういうところこそ国道として、生命線として維持すべきだと思う。国道として整備するということは、費用対効果以外の部分も含まれているはずではないか。
- ・費用対効果とは、整備することの一つの判断材料。公平な基準作りも大事だが、数量化できない部分に関しての重要性が軽視されている。
- ・その部分に関しての説明を地方に求めるのは残念。
- ・今回の事業は拡充というところに重点が置かれており、今後も継続して進めるべき。

委員)

- ・地域の人たち、女性、子供、弱者、高齢者の気持ちがどのように反映されているかに関心。
- ・住民と共に取り組んでいくことにより感謝の気持ちが生まれる。地域作りに貢献できていることを数値化できればと考えている。数値化できないようであれば、皆さんで議論されるのも一つの方法だと考える。

委員長)

- ・まとめると、地域性を考慮して判断すべき。また、できるだけ定量化の努力をした上で、その材料を基に判断していくのも必要ではないか。全国で18事業のうち3つが九州にあり、シビアに分析、努力した上で判断すべきではないかと思う。標準計算式による便益以外にも多種多様あることが分かった。これらを整理したうえで定量化したものを出していただけるのか、今後の見通しを聞きたい。

事務局)

- ・地域の災害、孤立などを定量化、金銭価値化できるよう努力したい。それ以外にも、地域経済に与える影響、地域生活に与える影響も定量化に向け努力したい。
- ・残事業B/Cについても次回説明したい。

委員長)

- ・次回は、今回の議論を踏まえ、できるだけ定量化して頂き、それらを踏まえ、総合的な審議を行いたい。

委員)

- ・青島日南改良、事業費が異様に大きくなっている。P7。
- ・この中味についてご確認頂きたい。よけいな事業費が入っているのでは？

事務局)

- ・586億円を現在価値化したもので800億。

委員)

- ・大きくなりすぎでは。20年前の580億円だったらわかるが。

事務局)

- ・平成3年供用もある。事業がふるい。

委員)

- ・本当にこれだけのギャップがあるのか疑問。

事務局)

- ・整理して、次回説明させていただく。

委員長)

- ・次回はコストについても議論をお願いしたい。