

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第2回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

○日 時 平成21年 7月 8日（水）15：00～17：00

○場 所 福岡市博多区 福岡建設会館 7F701・702会議室

○出席者

- ・委 員 秋山委員、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、難波副局長、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

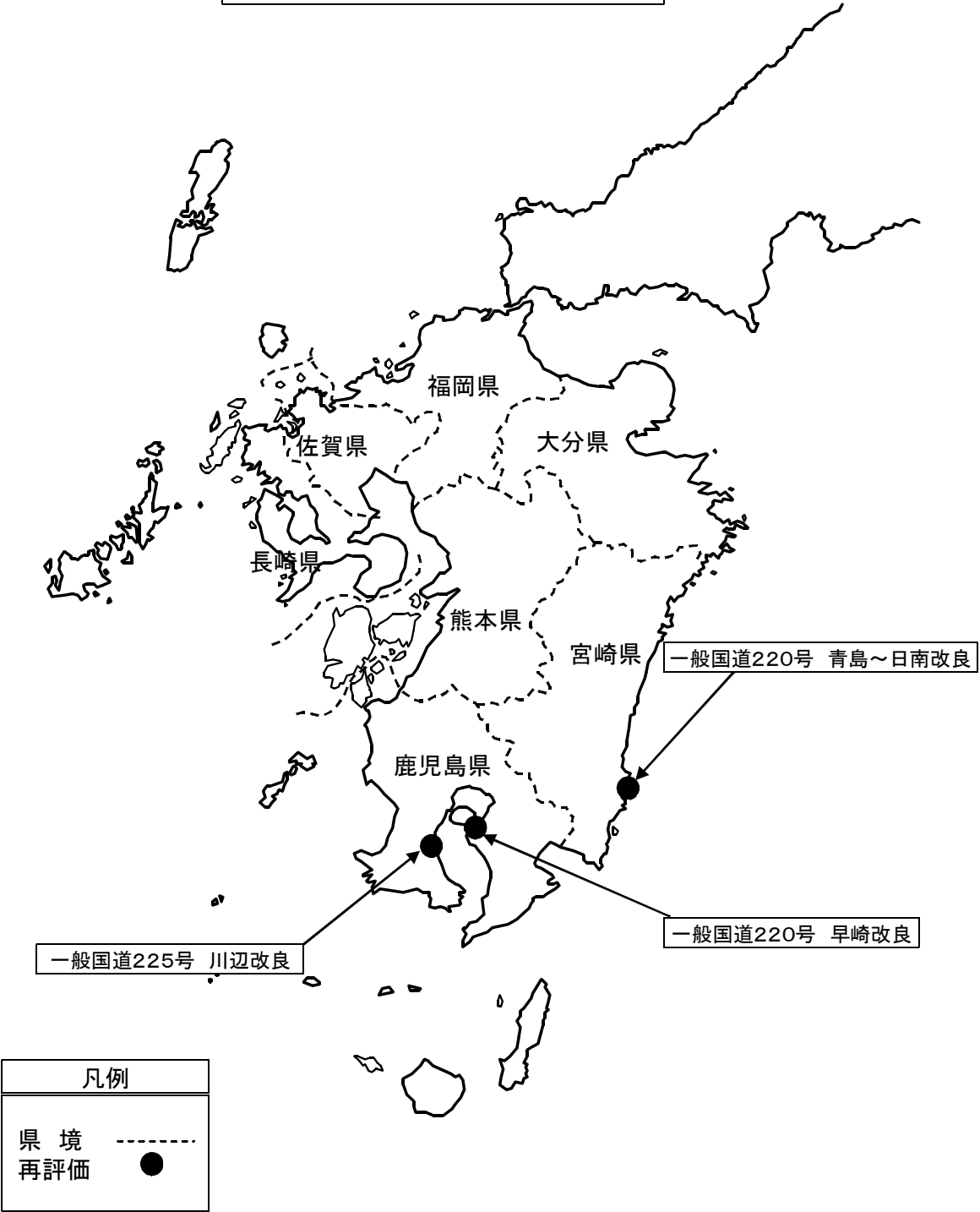
○資 料

- ・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2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 第1回事業評価監視委員会議事概要
- ・資 料－5 平成21年度第2回委員会 事業再評価（道路3事業）

○議 事

1. 開会
2. 事務局からの説明
3. 第1回委員会議事録の説明
4. 対象事業の説明及び審議
 - ・一般国道225号 川辺改良 （鹿児島県）
 - ・補足説明
 - ・一般国道220号 早崎改良 （鹿児島県）
 - ・一般国道220号 青島～日南改良（宮崎県）
5. 対応方針
6. その他
7. 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

※◎印：委員長

○印：副委員長

(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。

【一般国道225号 川辺改良】

■審議の結果、事業継続。

■委員からの意見

- ・平常時の移動時間の短縮、大雨等に起因する通行止めによる迂回の解消等総合的に見て効果大である。
- ・異常気象時通行規制区間の解除を最優先に行うことで事業計画を見直し、コストも削減できる。なお、標準3便益による残事業B/Cの指標から見ても適当である。

【一般国道220号 早崎改良】

■審議の結果、事業継続。

■委員からの意見

- ・総合的に見て、大雨等に起因する通行止めによる迂回の解消及び桜島噴火時の避難路の確保等に効果大である。
- ・なお、標準3便益による残事業B/Cの指標からみても適当である。

【一般国道220号 青島～日南改良】

■審議の結果、青島バイパス4車線化については、とり止めるのが適当であり、残る区間については防災対策としての必要性は認め、事業継続とする。なお、事業計画の検討が進んだ段階で、適宜、事業評価監視委員会に報告されたい。

■委員からの意見

- ・既存計画と今後の事業計画について事業評価監視委員会としてどのように審議を行うべきか。

（今までに事業を実施してきた箇所）

- ・青島地区での渋滞解消や大雨による通行止め等に起因する迂回や集落孤立の解消の効果大である。
- ・新しい交通需要推計を踏まえると、青島バイパス4車線化をとりやめる方針は適当である。

（今後の事業計画）

- ・大雨などに起因する通行止めによる効果等を総合的に勘案すると、早急に、防災対策としての事業を実施することが必要である。

【総括的な意見】

- ・B/C算定に使用する標準3便益以外に、
 - ①災害時の通行止めや集落の孤立化の解消の効果、
 - ②救急医療へのアクセス向上の効果、
 - ③交通安全の効果
 - ④観光など地域産業振興への効果など地域の状況に即した種々の効果を確認した。
- ・想定される多様な効果を定量化あるいは便益として金銭価値化する手法を設定するための取組を、全国レベルで、早急を実施すべきである。
- ・現行マニュアルにおいて、地域の特性を考慮したやり方を検討願いたい。

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第2回）
議 事 概 要**

○日 時 平成21年 7月 8日（水）15：00～17：00

○場 所 福岡市博多区 福岡建設会館 7F701・702会議室

○出席者

- ・委 員 秋山委員、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：浅野委員）
- ・整備局 岡本 局長、難波副局長、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

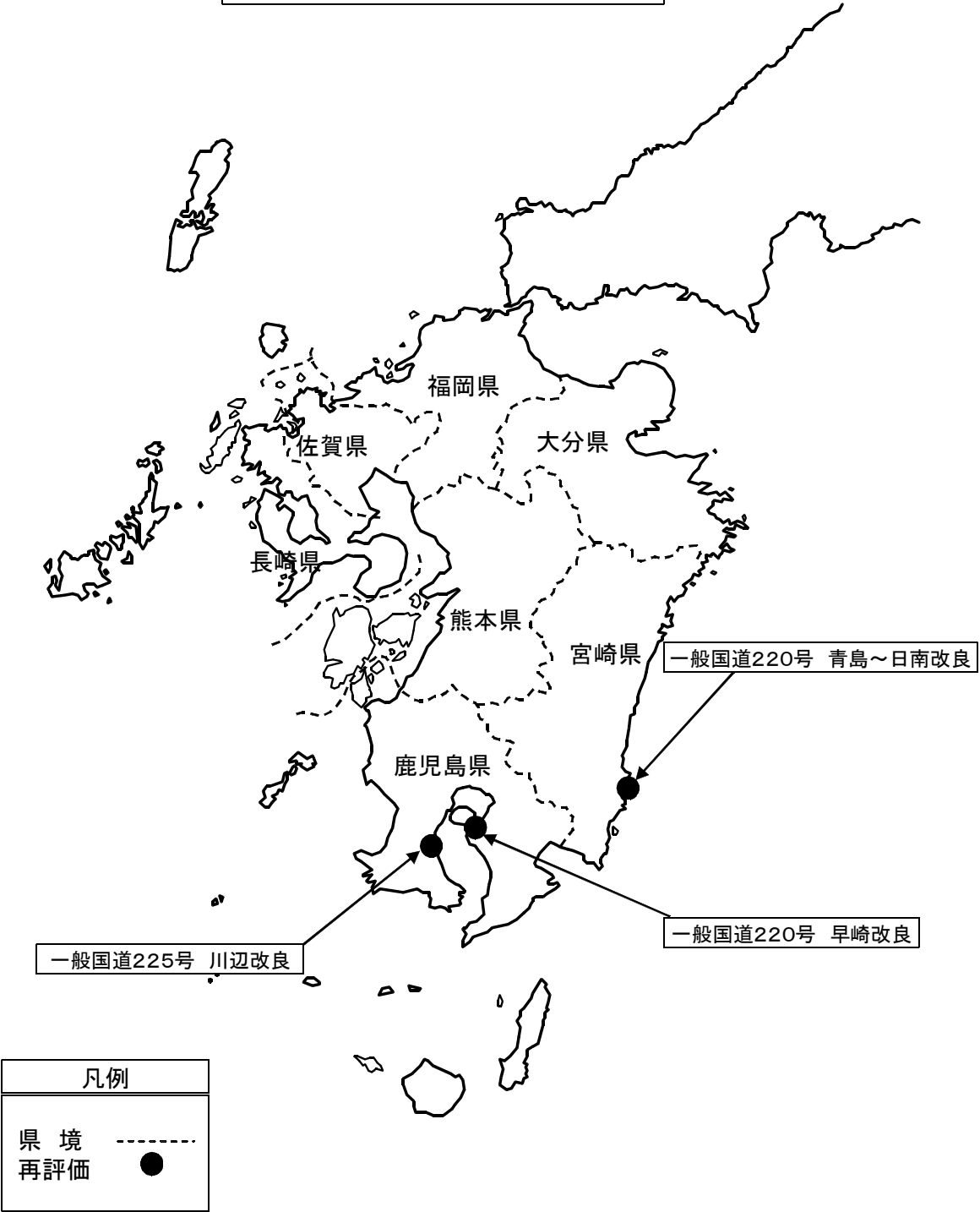
○資 料

- ・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2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 第1回事業評価監視委員会議事概要
- ・資 料－5 平成21年度第2回委員会 事業再評価（道路3事業）

○議 事

1. 開会
2. 事務局からの説明
3. 第1回委員会議事録の説明
4. 対象事業の説明及び審議
 - ・一般国道225号 川辺改良 （鹿児島県）
 - ・補足説明
 - ・一般国道220号 早崎改良 （鹿児島県）
 - ・一般国道220号 青島～日南改良（宮崎県）
5. 対応方針
6. その他
7. 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

※◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

平成21年度第2回事業評価監視委員会 議事概要

- 日時 平成21年7月8日(水) 15:00～
○場所 福岡市 福岡建設会館 7F 会議室
○出席者 委員：善委員長、秋山副委員長、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

1. 開会

2. 事務局からの説明

3. 第1回委員会議事録の説明

(事務局)

- ・資料—4 (前回の議事概要) 説明

(委員長)

- ・特に依存無ければ承認。

4. 対象事業の説明及び審議

■R225 川辺改良

(事務局)

- ・異常気象規制区間を抱える事業。3, 8 kmの規制区間が残る。
- ・県、枕崎市、鹿児島市から意見をいただいている。
- ・県からは、3便益以外にも総合的に評価すべきとの意見。
- ・命の道との意見も、産業。経済の道とも強調。
- ・今回、検討にあたり、地域からの声を定量化貨幣化、コスト縮減の2点を検討方針にした。
- ・事業の効果を整理すると、定量化、貨幣化を実施。
- ・1つは救急医療アクセス向上、便益17, 6億円と推計。
- ・2つ目は、ピーク時間帯の移動時間短縮。
- ・3つ目は、交通事故減少、規制区間の中で事故が多発。
- ・4つ目は、災害や事前通行規制による迂回損失。約2, 5億円と推計。
- ・コスト縮減も検討、第一に異常気象時の通行規制区間内を最優先。
- ・その他のところで、歩道の見直し12億円、登坂車線1億円、構造・橋梁の見直し1億円。見直し後、207億円。
- ・便益の見直しでは、3便益で204億円。その他の便益で20億円。
- ・残事業B/Cでは、コスト縮減後で、1. 8。
- ・以上。

■補足説明

(事務局)

- ・ 整備効果の貨幣換算手法について（3事業共通部分）
- ①休日交通・・・マニュアル掲載
 - ・ 平日交通のみを算出のため、休日交通にも着目したもの。
- ②災害等による通行止めの解消・・・マニュアル掲載
 - ・ 孤立の場合。
 - ・ 迂回の場合
 - ・ いつ通行止めとなるか分からないのが課題。
保険＝マークアップ率の概念を援用。安心係数として適用（3.5倍）
- ③救急医療アクセス向上・・・カーラー曲線

■質疑

委員長)

- ・ 前回、地域性を考慮した、定量化したやり方をお願いした。
- ・ 観光、災害、医療、こういった3つの便益について、意欲的な定量化が示された。これを含めまして意見・質問をお伺いしたい。

委員)

- ・ マークアップ率の概念を説明頂いたが、道路とどのように関係しているのかお聞きしたい。

事務局)

- ・ マークアップ率については、通行止めが起こったことによる不安感があるというものを解消する効果ということで、どういった保険なのか特定しない形で説明させていただいた。不安感がどの程度平均的な損害に対して、安心感を得るためにどの程度効果があるのか、計算したいということが目的。ただし、道路に限らずいろんなものに対して不安を持つ。これについてはご意見を頂きたい。

委員)

- ・ 頻度が違うということは不安感の内容が違うということ。不安感の項目別マークアップ率を見る限り、道路と関連した不安感として、(マークアップ率)平均3.66は、過小に評価しているぐらいかもしれない。

委員)

- ・ 新しい便益の概念を入れるまでもなく、事業費を削減したことによって、残事業B/Cは1.0を超えることから、この事業については新しい概念を議論する前に、これで再開ということでもいいと思う。

委員長)

- ・ 前回評価時に事業継続になっている。今回新しいデータに基づく計算結果

によると、1.0を切ったことにより、再度議論することとなった。

委員)

- ・難しい事案もあることから、そちらに時間をかけ議論しては。

委員)

- ・費用の縮減、新しい定量化された効果を入れた場合、事業全体の B/C はどのようになるのか。

事務局)

- ・3便益（コスト縮減を図った場合）では204億円の便益。事業費は207億円。単純に言えば0.99となる。

委員長)

- ・それに今回新たなものを加えれば・・・

事務局)

- ・道路整備の効果を金額だけでなく、定性的なものも含めて整理している。費用は明確には出るが、表に示した全体を効果として考えている。3便益に加えれば1.0を超えることとなるが、単純に加えていいものか難しく、計算がしにくいと思っているところ。単純に加えて計算すれば、1.08となる。

委員)

- ・全事業に対する B/C は、事業を開始するときの判断材料として必要であって、今回、残事業を継続するかどうかであり、残事業での B/C が大事。その意味では再開として良いと思う。

委員長)

- ・オープンの中で議論するというのが委員会の大きな使命であり、できるだけ議論を頂いて結論を出したいと思う。

委員)

- ・事業の評価自体に問題があるのではなく、マニュアルに問題があるのではと申し上げておきたい。
- ・P12 交通事故便益がマイナス。おかしい。事業の目的が事故対策であり、整備して事故が増えるとは矛盾。交通量が増えると事故が増えるというマニュアルに疑問。基本的に交通事故というのは、道路整備すれば減るのは当たり前。マニュアルに早く反映させ、全国ベースで検討して頂きたい。

事務局)

- ・マニュアルの技術を高めていくことは必要。本省にも届けたいし、努力をしていきたい。

委員長)

- ・移動時間の短縮、大雨等に起因する通行止めによる迂回の解消等、総合的に見て効果大である。事業計画見直し、コストも縮減も図られている。残事業 B/C からみても 1 を超えている。この事業については、継続とすることよいか。

(異議なし)

- ・この事業は継続ということで評価させて頂きたいと思う。交通事故の問題については、この事業だけでないと思う。マニュアル等の検討をお願いしたい。意見があったことを申し添えておきたい。

■早崎改良

(事務局)

- ・ 前回意見。観光、交通安全、子供の通学路、桜島噴火の避難路。安全安心、地域産業支援。避難路確保。
- ・ 今回、検討方針として、知事からの意見を踏まえ、できるだけ定量化。コスト縮減に留意。事業の効果を整理し、定量化、貨幣化を実施。
- ・ 1つは休日交通。効果 1 2. 2 億円と推計
- ・ 2つ目は、小中学生の通学路
- ・ 3つ目は、救急医療活動のアクセス。効果 5. 1 億円。
- ・ 4つ目は、全面通行規制時の迂回損失。安心係数を加味すると約 8 1. 9 億円 (幅 3 5. 1 ~ 2 3 4 億円) と推計。
- ・ 5つ目は、桜島フェリー売り上げ減収。3. 2 億円。
- ・ 6つ目は、観光産業の売り上げ減収。1. 5 億円
- ・ 7つ目は、漁業の売り上げ減収。2 2. 9 億円
- ・ 8つ目は、桜島爆発時における避難路、救難路の機能確保。(貨幣化なし)
- ・ コスト縮減も検討。トンネル断面の検討 (既計画済み)。残土処理 0. 0 2 億円。
- ・ 便益の見直しでは、3 便益で 3 5 4 億円。その他の便益で。。
- ・ 残事業 B/C では、1. 1。コスト縮減後でも、1. 1。
- ・ 以上。

■質疑

委員)

- ・その事業に対して、地域の方の声や顔が見えるような事業であってほしいと考えている。
- ・B/C が 1.0 を超えるために苦労されてるように時々感じる。地域の方の思い

が数値になればと思いながら、今回は非常に努力をされたところが感じられる。今後も B/C のあり方を工夫されていくと、地域の方も喜ばしいのではと感じた。

委員長)

- ・総括表の中の緑の部分、フェリー売り上げ減収などは便益に含めているのか。

事務局)

- ・B/C の計算上はしていない。赤の部分と基本の B/C 以外は出していない。
- ・3 便益はマニュアルに記載。赤は3 便益の拡張型、緑は、それ以外。拡張の更に外。全額が道路整備の効果かと言えば、いろんな議論はあると思うが、ただ、地域の方から道路整備の効果として頂いているので、整理を試みた。

委員)

- ・P 1 4 道の駅の売り上げ減少。開業後 1 年のデータを持って、僅かではあるが、通行止めによるマイナスと評価するのは無理があるのでは。

委員長)

- ・今後の評価の中で、検討頂けるように。

委員)

- ・新しい項目があがっているが、今後、全国でまとめてマニュアルに組み込んでいく必要があると思えるが、今後のプロセスを教えてください。

事務局)

- ・各地方整備局の評価委員会でも、3 便益以外の効果についてもしっかり把握してとの意見も出ている。九州からも本省に伝え、皆さんの意向が伝わるようにしたい。

委員長)

- ・コスト縮減は、もう実施済みのため、更にはないとのこと。

委員)

- ・3 便益以外の便益 9 9 億。緑も入れると 1 2 6 億。赤で 1. 1 緑で 1. 2。残事業の方については、既存の 3 便益のみということでもいいか。残事業についても新たに算出した部分を当てはめる手法を考えるとすると、総事業費の中の残事業のコスト部分の相対割合など。何か考えがあるか。

事務局)

- ・細かくみれば、残事業に適用されるものと適用外のものがある。

委員)

- ・残事業に加算して見せる手法もあるのではないか。(積み上げ方式、全事業からの配分方式など)
- ・それを前提にして、残事業もみせたほうがよろしいのではないか。

事務局)

- ・残事業と全体事業の特質性が違っている。
- ・残事業についても新たな項目で算出を考えていたが、短い期間での作業であったため、全体事業の効果として示させて頂いた。

委員)

- ・一施設の売り上げの増減をもって、観光客の、地元の収益を計算するのは乱暴と思う。観光消費額は多方面にわたるもの。
- ・今回求められているのは、残事業をやるかどうかであり、既存の3便益だけで1.1となっているので、継続とすべき。

委員長)

- ・総合的に判断して、事業を継続することが妥当であるという結論にしたいと思うが、いかがか。

委員)

- ・総合的というよりも、残事業B/Cが1以上という理由で良いのではないか。

委員長)

- ・委員会でこの3事業を取り上げたのは、点検B/Cで1を切ったので、事業執行を保留した。それが妥当かどうかを改めて委員会で議論するのが趣旨。
- ・機械的に1.0を超えた切ったからどうかというのは、今の段階で評価技術が熟しているかと思う。B/Cも極めて重要な指標ではあるが、総合的に判断したというのが大事だと思う。

委員)

- ・一部報道で、曖昧な基準で事業再開を認めたというのもあり、総合的ということが何を意味しているのか。社会から問われた時にどう答えるのか分からない。
- ・B/C3便益は完璧なものではないが、現行の3便益に基づくB/CはBを過小

評価しているのは間違いない。ただ単に「総合的」といったときに、世間が納得してくれるかどうか。

- ・この委員会として、「総合的」の意味はこういうことであると明確にしておくことが重要。具体的に総合的視点から便益計算をしたことがきっちり伝わればいいが。新聞記事を見ると少し不安になる。

委員長)

- ・B/Cは単なる数値しか出ないが、それ以外の効果もある。小学生が(通学路として)トンネルを通れないといったものは、B/Cには出てこない。
- ・委員会としては、地域の特性を考慮して便益をあげている。東京では迂回路は、いくらでもある。
- ・そういうことをオープンの中で議論していることで、「総合的」ということが分かって頂けるのではないか。

委員)

- ・この事業が止まったのは、全体B/Cで基準を満たしていないから。この場で残事業B/Cだけで決めるのか。はっきりしておく必要がある。
- ・全体B/Cも出すべき。3つの指標自体に問題があるのは申し上げているが、今回計量したものをに入れて、全体B/Cを何故出さないのかと思う。出すべきで、それが総合評価。そこでも評価できないことがあれば、次のことを考えなければならない。皆さんが努力して出てきた結果、全体B/Cきちんと説明できる。今までやっていなかったことを、やろうとしている。これは出すべきだと思う。
- ・全体事業B/Cも議論しないとイケないし、残事業B/Cも議論しないとイケないと思う。

委員長)

- ・B/Cの熟度だと思う。今の段階で「総合的」と言っているのは、テクニカルな面もあり、幅もあること。
- ・前回もそういう方向でいこうと、お答えしたとおり。総合的に。当面はそれでいこうと思う。

委員)

- ・この後、プレス発表も控えているので、総合的の中身について誤解が無いように説明をお願いしたい。

委員長)

- ・それでは、継続ということで。

■青島日南改良

(事務局)

- ・ 事業計画説明
- ・ 点検時には、既存計画だけであり、規制区間内の事業は含めず、評価。
- ・ 前回意見。観光、交通安全、子供の通学路、桜島噴火の避難路。安全安心、地域産業支援。避難路確保。
- ・ 今回、検討方針として、渋滞対策。防災対策。
- ・ 知事からの意見では、既存整備（富士TN）がなかったら260億円。
- ・ 既存の計画のコスト縮減。青島バイパス4車線化を取りやめ。△9億円
- ・ 今後の計画。異常規制区間が2区間あるので、異常気象時の防災対策について、これを整備したい。
- ・ 1つ目は、救急医療活動のアクセス。効果3億円。
- ・ 2つ目は、休日交通円滑化。休日1割増。効果3億円と推計
- ・ 3つ目は、通行規制時の孤立（100ミリから通行止め準備。）安心係数を加味すると88億円（幅38～252億円）と推計。
- ・ 4つ目は、災害通行止めの迂回損失。安心係数を加味すると約6億円（幅3～17億円）と推計。
- ・ 5つ目は、災害時の片側通行規制損失。安心係数を加味すると約37億円（幅16～106億円）と推計。
- ・ 6つ目は、その他異常気象時の安全・安心の生活確保。災害時の救急搬送、休校等（100ミリで児童帰宅など）。
- ・ 7つ目は、台風14号での被害損失。観光収入8%減少。総括して10億円減少。
- ・ 8つ目は、現道の防災対策コストの低減。TN事業実施により255億円が不要。
- ・ コスト縮減も検討。トンネル断面の検討。北区間57億円。南区間150億から170億。合計210億から230億。現在価値化で124億から133億。維持管理費を足して総事業費137億から145億円。
- ・ 便益の見直しでは、3便益で104億円。その他の便益で救急医療3億円。休日交通3億円。孤立解消88億円。通行規制0.6億円、災害時の迂回解消6億円。片側通行損失解消37億円。現道の災害対策費の軽減効果1/2で128億円のコスト縮減。
- ・ 以上。

委員)

- ・ 基本的な質問ですが、今我々が評価しようとしている事業は、北区間、南区間は対象外ではないのか。なぜ、北区間、南区間につながっていくのか。

事務局)

- ・ 全体が23.5kmの事業。北区間、南区間につきましては、S47年から始まっ

ていることもあり、2つの区間について、どういう風に造っていくのか、例えば、トンネルでいくのか、現道の法面を改良していくのかといったものを当時決め切れなかった。そのため、事業費として積み上げられなかった。この事業の中には金額として入っていなかった。費用も見込んでいないため、便益としても見込まなかったということになっている。この23.5kmを何らかの形で通行規制区間を解除するような防災対策をやらないといけないというのは、この事業全体の思想としてもっていた。今までやっていた事業費の中にはこの2つの区間は入っていない状況。そこの部分について再評価委員会で審議頂く部分について話せば、既存の計画については再評価の対象になるが、南区間、北区間については、今までの事業には入っていなかったのは事実。当然23.5kmの事業全体の中の代として持っていたというなかで判断が難しく、審議を頂くのも非常に難しいとは思いますが、何らかのご意見ご審議を頂ければと考えているところ。

委員)

- ・ここで何を議論するのか、はっきり最初に決めておかないといけない。
- ・586億円で何をやるのかということに対して、今日がある。そして結果的に0.6になっているのでこれを続けるか、続けないのかの議論ではないかと思っている。それとも新しい部分を含めて議論を行うのか、まずはっきり決めてないと困るのではと思う。

委員)

- ・青島バイパス部分の4車線化を止めるということですよ。逆にニーズが非常に高い、前回も日南市長さんなどみえて地元のニーズが高いこちらの方を中心にやると青島バイパスの渋滞対策は、他のもできたからいいということで、そこはコスト削減して同じだったら、こちらの方を重心的にやるという風に計画を変更されたのでは。
- ・ただし全体のプロジェクトとしては1つだから、ここで評価すべきであるが、地元の声を聞けばこうすべきであるという風に整備局で判断されたのではないかと印象を受けたのですが、それでいいですか。

事務局)

- ・事業の目的としては、青島地区等の渋滞対策、それより南の区間での防災対策となっている。その中の防災対策ではトンネル3箇所等の事業。まだ事業全体の目的としては、2箇所の事前通行規制区間の解消をもっている。

委員)

- ・宮崎県知事が4車線は、いらないと言われていたので、そういうことも踏まえて、地元の意見を聞いて計画をより適切なニーズの高いところに変えられているので、それはそれでいい。

- ・全体がプロジェクトでそれに対する評価をするのであれば、今提案されている部分について、こちらをやるという変更計画、こちらをコスト削減して変更計画するということに対して評価すればいいと思う。

委員)

- ・この評価委員会で、そういうやり方でいいのかどうか決めて頂ければ、それに沿って話をしたいと思う。

委員長)

- ・評価のルールとしては、事業評価監視委員会ですから、計画については委員会では議論しないことにしていたと思う。
- ・資料は事業再評価ということになっているが、どこまでの範囲をやるかということだが、これは47年から始まっている長い事業。長い事業はこの事業監視委員会でどうするかというと定期的に評価するようにはなっている。
- ・この事業箇所は、非常に地すべり地帯で、頻繁に地すべりが起きている。そういった意味で防災事業をやるべきかどうか、そういう判断を投げられていると理解している。資料が前の2つの事業と同レベルにはなっていないので、戸惑いがあると思う。南側については、極めて技術的に難しい。日本でも有数の地すべり地帯であり、どこで滑ってもおかしくない地質地形となっている。これは私の専門でもあるが、非常に難しい地盤になっている。したがってルートはトンネルにするかどうか、現実にはまだ決定していない中で、いくらというのを出されており、そこに我々は判断しづらいところはある。
- ・趣旨としては、今あるデータの中で概算で出されている。こういったものを見ながら、防災対策として妥当かどうか判断くださいということ。事務局サイドから出ているデータが、地すべり地帯で技術的に非常に難しい所であるということで、調査も十分に実施されていないと理解している。そういった中で、止めるのかやるのか、極端に言えばそういうことになるが、どういう風にやったらいいかを議論するという風に理解をしている。必要であればまた改めて、技術的な問題が解決して、調査等が進んだ段階で、もう一度この委員会へ報告して頂きたいと思う。そういった前提で議論を、防災事業として、このルートが妥当であるのか、継続すべきなのか議論をお願いしたい。

委員)

- ・まだ工事をすることに関して、どういう方法でやるのか分からないような状態であるということ、コストの計算が結構あやしいところがある。異常気象時に対する対策などの金額が非常に大きい。ということを考えるとう性格がかなり違うと思う。単純に計算すると2倍以上、B/Cがあるように

思うが、コストも増えてくる可能性がある。しかし、異常気象に対する通行止めなど、住民のニーズが高いというのは数値として出ていると判断するが、それをどう判断するか。コストはまだ増える可能性はあるが、ニーズが高いというのは明らか。

委員)

- ・議論するのは、北、南区間と理解。
- ・委員会の評価は、九州地方整備局の限られた予算をどの地区に入れていくのが妥当かを議論するもので、不完全であっても基準は必要だと思う。そういう意味では従来のB/C、あるいは工夫して出されたB/C、そういったものが判断基準として必要だと思う。
- ・ただ防災上必要だから、命には変えられない。これだけでは、そういう地区は九州にはたくさんあることから、どこに限られた予算を投入していくかの話であり、そういう意味では基準は必要だと思う。
- ・今の説明の中でB/Cの説明がなかったのはなぜか。

事務局)

- ・B/Cについて説明しなかったのは、全部がダブリがあるかどうか、精度がいいのかどうか、事務局でも悩みが多いところであり、B/Cまでは計算していなかった。例えばということで、標準の3便益だけの計算であれば0.72~0.76となる。これ以外の便益では合計B370億円、B/Cで見れば2.55~2.7という数値は出てくる。

委員)

- ・対策コストの低減で、現道の管理費の低減が非常に大きく効いている。
- ・これは128億だから、便益に入れるとすれば、それよりも大きなベネフィットがあるということですよ。

委員)

- ・防災対策コストの低減ですが、キロ当たり19億円で、残りの事業区間13.4kmにかけるというのは、どういう考え方か。全線に渡って使えなくなる。復旧工事が必要という考え方なのか。

事務局)

- ・全線どこの区間をみても、いつ滑るか分からないような状況。今までやった対策費用が、そのまま残りの区間、どこで起こるか分からない残りの事業区間の延長、全線に渡って必要ではないかということで試算している。

委員)

- ・先ほどの問題提起についてはどうなったのか。

- ・本来の事業の対象は、今後の事業計画区間というものは入っていないものに対してそのまま続けていくのかというもの。この中には防災上の問題区間があって、その内容が今後の事業計画区間。これは今までの事業計画にはまったく入っていないもの。何をどこでどうするか、いくらかかるか。それを含めてこの中で議論しようとするのか、それを除いてこれまでの事業に対してどうなのか議論するのか。どちらか。新しい区間だけどうするのと言われれば、防災上やるべきと申し上げるが、2つのことを同時にやっていたいのかとなれば、ここで議論をするものに、どんどん追加していく可能性もある。そうなると何を対象に議論するのか、いつもはっきりしておかないと、増えたり減ったりすることになってくる。これはまさしくその例だと思う。

事務局)

- ・青島日南改良としては渋滞解消と、この区間全体の防災対策を含んでいる。今回、点検B/Cを計算させていただいたところについては、1ページの図面の上のところになっている。1つはその部分について、今後事業をどうしていくのか、適切かどうかを皆さんのほうでご審議して頂きたい。防災はこの区間全体を含めていると考えている。1ページ図面の上、青島バイパス、堀切峠トンネル、日南富士トンネル、新鶴戸トンネルと書いてある部分、緑文字の部分。それを説明しているのが3～5ページ。6ページ以降、今後の事業計画として書かせていただいている。これ以降については、青島日南改良という区間で、3月の段階では事業の熟度が低いいため、事業費の算定等ができなかった部分について、この1つの事業としてやるということ、今後どうするかということ委員会の方に意見を頂戴したい。それ以降のページについては、最後のページまでご判断頂くような構成としている。2段階全体分けて考えているということ。

委員長)

- ・北区間、南区間は、事業計画としては過去に認められている、やる予定にはなっているということ。

事務局)

- ・事業の目的としては、やる予定にはなっているが、計画の詳細が煮詰まっていなかったので、数値的な算定でB/Cを3月の段階で出してなかった。

委員)

- ・新しい部分は新規事業と見なすのか、これまでやろうとしてきたものに入っている。どちらなのか。

委員)

- ・新規事業ではないと考える。全体延長 23.5 km は、渋滞と防災の 2 つの目的のためにこの区間の改良工事がなされるのが本来の計画で、事業費を初期の時点で出せないような性格のもの。それと期間が非常に長い。私はこういうやり方のほうが良いと思う。
- ・30～40 年の長期間の事業を、後からコスト計算すると非常に混乱する。むしろ事業全体の区間を決めて、3 年ぐらいの単位を決めて、そこに関して費用対効果をやり、判断していくほうが良いと思う。
- ・この事業自体は 23.5km は当初の事業として計画され、その中で優先順位で改良を行っている。その事業毎に費用対効果をだして判断していただくというやり方だと思うし、今後のやり方としてはいいと思う。今回の場合は、前回出された 3 つの内、渋滞に関しては、当面良いということで下ろした形。ただし防災対策に関しては緊急を要するというので、出されてきている。1 ページの図でいうと費用対効果の計算には入っていない。なぜ入っていないかの説明をされたのだと思う。

委員)

- ・この場は新規事業をやるべきか、やらざるべきかを議論する場ではない。
- ・これを既存事業の一部としてやるということは、事業期間がさらに延びることとなる。この新しい事業だけで費用便益を算出するとすれば、新規事業として議論をすべき。

委員長)

- ・事業としては、この区間をやるという計画はあった。事業の実施は上の方から順番にやってきている。この 2 区間については、新規事業としての位置付けではなく、すでに計画として位置付けられている。ただし事業としての区間内の優先順位が低いことと、地滑り地帯であるということから、十分なデータが整っていない。しかし点検 B/C で 0.6 という数値が出てきていることから、これについて委員会としてどう考えるのか、見解を出したい。ただし、最終的に新たなデータが出た場合は、再度報告なり審議にかけて頂くことで議論を頂きたい。

委員)

- ・北、南区間を議論するというのでよいか。

委員長)

- ・資料は、最後は北、南区間の話でまとめられているのか。

事務局)

- ・3 ページから 5 ページまでは既存の計画に対する事業説明。5 ページに書

かれているとおり、未整備区間は取りやめという資料。6ページ以降は、今後の事業計画区間に関する資料。5ページ以前、6ページ以降とで2つに分かれている資料となっている。

委員)

- ・現在の道路は、新しい道路ができた場合、災害が発生しても対策しないということか。

事務局)

- ・実際災害が発生し、応急復旧は行う。単に通れるだけの応急復旧工事までで、今後災害が起きないように対策までは実施しない。ここでは応急復旧工事ではなくて、現道が崩れないくらいの対策。それを見積もったのが1キロ当たり19億円かかるという数字。

委員)

- ・数字が大きいような気がするのですが。

事務局)

- ・実際の工事の費用から見積もっている。昨年崩れた災害100mで4～5億かかっており、決して大きすぎる値ではない。

委員)

- ・基準がないと単なる総合的判断というわけにはいけないのでは。そういう意味でB/C的なものを教えてもらいたい。
- ・新しい便益はよいのか悪いのかの議論をしてもらいたい。

事務局)

- ・1.67から1.76位のB/Cとなる。

委員)

- ・工事費がもっとかかるかもしれないというのが気になる。それがどの程度なものになるのか。

事務局)

- ・北区間については、地質等も把握しておりある程度の予算は計算できている。それが57億円。
- ・南区間については、計画の熟度が低いですが、多くかかっても170億。少なめに見積もって150億。
- ・今回幅を持たせて、150～170億円と提示。

委員長)

- ・対策コストの低減など大きくなっている。事業そのものとしては、B/Cも1を超えそうだというデータが出てきている。防災上、地元からの要求で最後のページにいろいろ上がっている。ここの路線については、総合的に判断するという言葉が良くないので、地域の特性を勘案するというところで、B/Cについても1.0を上回るベネフィットがあるのではということ、事業としても継続をする方向でいかがか。

委員)

- ・これをなぜ新規事業として申請をされないのか。

事務局)

- ・委員の皆様からの意見を頂きながらやっていきたいと思っている。一つは事業の単位をどうするのか。事業者側の判断も伴うものがあると思う。一連の区間で目的を一つとした事業になっている。全体の事業としての防災対策の必要性について皆さんからの議論をいただきたい。

委員)

- ・S47から始まったもの、ずっと含めて一つの事業として今回も評価されるということか。
- ・5ページと今回の部分を含めて？

事務局)

- ・含めてです。資料の構成は、今までやってきたところと、それ以降のものになっている。

委員)

- ・費用便益分析でこの必要性を議論しようとしたら、当然、全部で話をしないといけないのでは。

委員)

- ・工事を続けるかどうかは、残事業で判断してよいのでは。これからどうするか判断は、残事業で計算していくことが、経済学としては正しいと思う。

事務局)

- ・6ページの図面、2つの区間についてのB/C資料を提供させて頂いている。

委員)

- ・残事業を続けるかは残事業で費用対効果、ほかの効果を考えながら判断し

たほうが良いということだったと思う。

- ・今回ストップがかかったのは全体で、参考的に今回いろんな効果を考えた結果、全体としてそれがどうなのか。3基準以外のいろんなものも考えた結果、費用対効果がどう変わってくるかに関しては参考的に出していた方が良いと思う。今日出されたプラス効果が事業全体について計算されたものかは分からない。

委員)

- ・6ページまで、既存の事業を、なぜこうなったのか議論した方が良かったと思う。
- ・40年来お金を使って、どこにお金を使うか、できるだけ早く大きな効果が出る場所から使わないといけない。でもこの事業はそうしてない。もちろん防災が重点だったかもしれない。
- ・他の2事業と比べたら、青島道路がいちばんB/Cが大きくなるはずのものと思っている。でも大きくなっていないのは、これまでのやり方に問題があったのだろう。ものすごい長い時間をかけて、小さな効果を積み上げてきた。なぜそうなったのかを議論した方が良かった。要するにお金の使い方一つ問題があった。事業の期間をどれだけで収めるか。予想もしなかったような、本来有料道路であったものが無料になった。そういったものが積み重なり、本来は3つの事業のなかでは、一番費用便益が高かったはずのものが、一番低くなっている。なぜそうなったのか議論する意味でも、本来の事業だけに絞って、議論すべきではなかったのか。いろんな条件が重なって0.6になった。それで、この事業はどうするのかとなったら、青島の4車線化を止める、それで終わりに。
- ・今回防災の為に必要な事業は、新規事業として提起する。ただしその際は何年のうちにやるということを明記してもらいたい。そういうことが重要では。
- ・命の道路といわれている。なぜそんな道路を長い時間をかけて、まだ大きな問題点を残しているのかと言いたい。どこをいつまでにどういう考え方で、どういう優先順位をもってやってきたというのが無いまま。先の展望が見えないままに長い期間を積み上げてきたというのがこの事業だと思う。そういう議論をして、これからの事業のあり方に話がまとまればと思い、最初に申し上げた。

委員長)

- ・いろんな意見を伺って、オープン場で事業を行っていく。これからやる事業について、どうやって議論して、どうやって決まっていたかということ、皆さんに見ていただくというのが大事。過去にさかのぼっての議論は時間が足りない。今後の事業について、この場で一つずつ積み上げ、将来先程の意見みたいにならないようやっていくのが、この委員会の使命

ではと思っている。

事務局)

- ・できるだけ事業計画、地域の方にいつからいつまでに事業をやるということを、分かるように公表、「ちやくちやくプロジェクト」というものも進めている。かなり先のは限度があるが、できるだけ精度を高めるよう努力させて頂きたい。事業単位の話ですが、こういう議論があると本省にも報告し、それを踏まえて国土交通省として議論した上で判断させて頂きたい。再度報告と、どう進めるのか、今後の委員会でも報告させていただく。

委員長)

- ・まとめとしては、防災対策の事業として、実施することは必要であるということを経済委員会の結論として、継続するかは一応継続。さらに調査が進んだ段階で、もう一度、データを報告いただくなり、審議いただくなりをお願いしたい。この場では事業継続ということで。

事務局説明)

5 : 4 0 分から

7. 閉会

事務局：次回委員会の日程調整をさせていただきたい。