

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第4回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

○日 時 平成21年12月3日（木）16：30～19：00

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎8階 防災対策室

○出席者

- ・ 委 員 秋山委員、浅野委員、井上委員、善委員、田中委員、野見山委員
- ・ 整備局 岡本 局長、難波副局長、川上副局長、上田 総務部長、清水 企画部長、松原 港湾空港部長、中島 建政部長、藤澤 河川部長、野口 道路部長、伊藤 用地部長 他

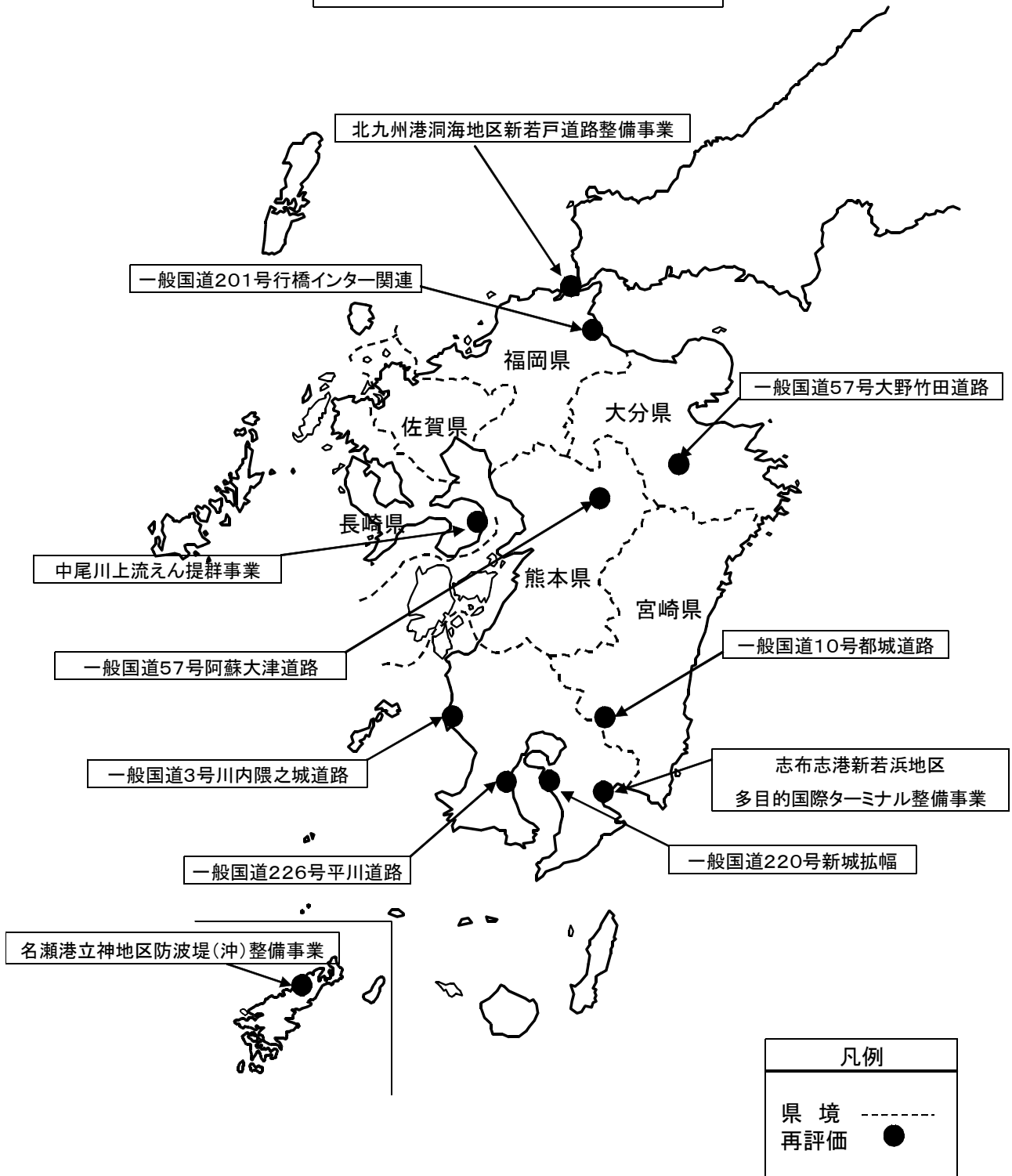
○資 料

- ・ 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4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4回委員会 再評価
(道路7事業、港湾3事業、砂防1事業)

○議 事

1. 開会
2. 事務局からの説明
3. 対象事業の審議
【再評価】（道路：7事業、港湾：3事業、砂防：1事業）
 - ・ 一般国道3号川内隈之城道路 (鹿児島県)
 - ・ 一般国道57号阿蘇大津道路 (熊本県)
 - ・ 一般国道10号都城道路 (宮崎県)
 - ・ 一般国道57号大野竹田道路 (大分県)
 - ・ 一般国道201号行橋インター関連 (福岡県)
 - ・ 一般国道220号新城拡幅 (鹿児島県)
 - ・ 一般国道226号平川道路 (鹿児島県)
 - ・ 北九州港洞海地区新若戸道路整備事業 (福岡県)
 - ・ 名瀬港立神地区防波堤（沖）整備事業 (鹿児島県)
 - ・ 志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業 (鹿児島県)
 - ・ 中尾川上流えん堤群事業 (長崎県)
4. 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7事業、港湾3事業、砂防1事業）について説明し、審議を行った。

【一般国道3号 川内隈之城道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・環境への配慮において「必要に応じて」の表現を訂正願いたい。
- ・対応方針（原案）の表現で「全線」の表現が解りにくいので、「当該事業区間」に訂正願いたい。

【一般国道57号 阿蘇大津道路】

■審議の結果

対応方針（原案）については、原案どおり休止し、「見直し継続」とすることと了承されたが、書きぶりについては、阿蘇大津道路に関する方針について記述した上で、代替案としての国道57号の4車線化についての説明を充実するべきであるとの意見があった。修正については、委員長に一任された。

■委員からの意見

- ・特になし

【一般国道10号 都城道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・特になし

【一般国道57号 大野竹田道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・特になし

【一般国道201号 行橋インター関連】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・特になし

【一般国道220号 新城拡幅】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・特になし

【一般国道226号 平川道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

- ・特になし

【北九州港洞海地区新若戸道路整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・ 特になし

【名瀬港立神地区防波堤（沖）整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・ 特になし

【志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・ 特になし

【中尾川上流えん堤群事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・ 特になし

【付帯意見】

道路事業については、対応方針（原案）に完成目標年度を明記することを考えて頂きたい。

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第4回）
議 事 概 要**

○日 時 平成21年12月3日（木）16：30～19：00

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎8階 防災対策室

○出席者

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

・整備局 岡本 局長、難波副局長、川上副局長、上田 総務部長、清水 企画部長、
松原 港湾空港部長、中島 建政部長、藤澤 河川部長、野口 道路部長、
伊藤 用地部長 他

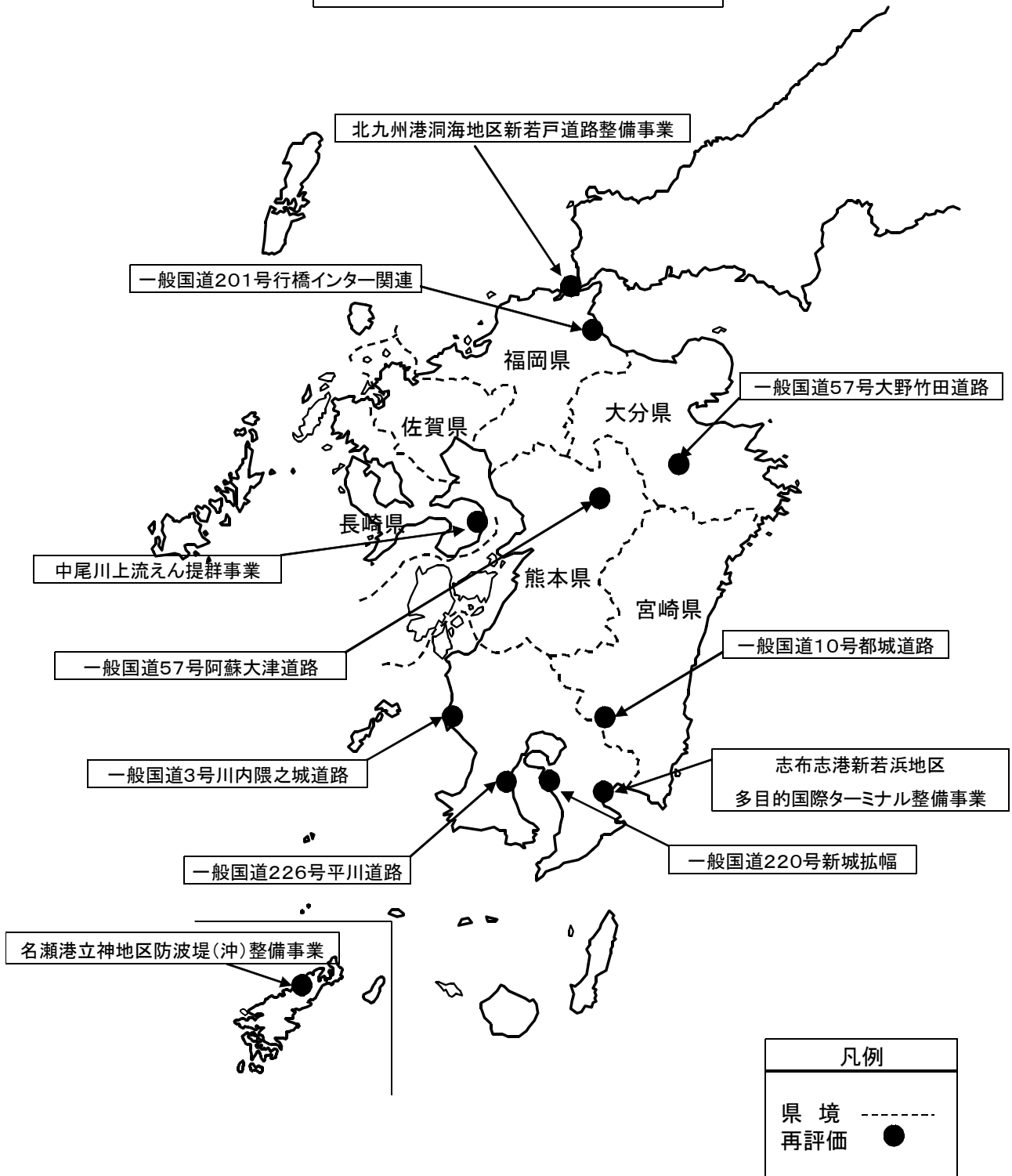
○資 料

- ・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4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4回委員会 再評価
（道路7事業、港湾3事業、砂防1事業）

○議 事

1. 開会
2. 事務局からの説明
3. 対象事業の審議
【再評価】（道路：7事業、港湾：3事業、砂防：1事業）
 - ・一般国道3号川内隈之城道路（鹿児島県）
 - ・一般国道57号阿蘇大津道路（熊本県）
 - ・一般国道10号都城道路（宮崎県）
 - ・一般国道57号大野竹田道路（大分県）
 - ・一般国道201号行橋インター関連（福岡県）
 - ・一般国道220号新城拡幅（鹿児島県）
 - ・一般国道226号平川道路（鹿児島県）
 - ・北九州港洞海地区新若戸道路整備事業（福岡県）
 - ・名瀬港立神地区防波堤（沖）整備事業（鹿児島県）
 - ・志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業（鹿児島県）
 - ・中尾川上流えん堤群事業（長崎県）
4. 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)

○重点審議事業の選定説明

本日の審議事業における重点審議事業の選定理由について、道路事業について井上委員、港湾事業、砂防事業については善委員長より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（道路7事業、港湾3事業、砂防1事業）について説明し、審議を行った。

【一般国道3号 川内隈之城道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

◆・「当面全線暫定2車線での供用に向け事業継続をしたい」ということについては理解する。ただし、用地買収は約50%が完了である中、この場合4車線化を前提とした買収を進めているかと思うが、今後はどうするのか。対応方針（原案）においても、「4車線化については、新たな事業評価を行って検証を行う」となっていることから、考えようによっては、「当面、用地買収も2車線分にするれば、もっと費用が安くなる」という議論になる可能性がある。

・環境への取り組みについて、環境影響評価の結果を踏まえて保全措置を行うということであれば、「必要に応じて」という表現が非常に気になる。既に報告書を踏まえ評価が行われているのであれば、必要かどうかということは分かっているのではないか。「必要に応じて」ということがどういうことか分からない。

・重要な植物における移植は、問題が多く見られる。事後調査でしっかり対応すべきだと思うが、どう考えているのか。

▲（事務局）：用地買収は、今まで4車線化で行っている。

同じ地権者において、4車線化部分も関係する地権者については、この部分も含めた取得をしないと地権者の理解を得られないケースも考えられる。一方では、4車線化部分のみといった地権者は、場合によっては買収を行わないという考え方もある。

◆そうすると、もう少し事業費が安くなる可能性は潜在的にはあるという理解でいいか。

▲（事務局）：結構です。

・当該事業は、環境影響評価の結果に沿って事業を行っているものではあるが、「必要に応じて」の表現は適切ではないと考えるため、訂正する。

・移植については、事後調査を実施しており、今のところ問題は無いという結果である。

◆了解。

特に、法面緑化等は、やり方によっては、野生動物、野生生物にあまり有効でない場合があるので、専門家のアドバイスを受ける等するほうが良い。例えば、この点に関しては、九州大学でかなり自然保護の法面緑化について、良いリストを開発しておられるので是非、参考にして進めてほしい。

◆対応方針（原案）について、「4車線化の必要性が生じたときには新たに事業評価をする」とあるが、その必要性の判断基準は、既に整備局等で定められているのか。

▲（事務局）：まず、当面暫定2車線で供用し、現道の交通状況等を確認していきたい。また、予算も非常に厳しい状況の中での判断となることから、他との優先順位ということも考慮する必要がある。

◆事業費が厳しい中、今までのように整備することは厳しいということが背景にあると思うが、そういう状況の中で優先順位等の整理が必要と考える。国として、高規格の幹線道路を優先させる、或いは、地域の道路を同時にやっていく等、優先順位

等を整理しておく必要がある。

▲（事務局）：当面、効果の高いところから暫定2車線をつないで行くことを第一目標とし、将来、社会経済情勢等を見ながら判断していきたい。

◆先般、B/Cが1以下の事業について総合的判断を行ったが、今回、この幹線道路については、地域産業の支援等が非常に評価されるべき道路と思う。それら効果が $+\alpha$ の便益として表現されており、優先順位を整理する上で、これからどのようにして整理するかが見えない。

▲（事務局）：他の多様な効果については、今回も第2回事業評価監視委員会時の方針と同じように評価をしている。全体的、総合的に見て、 $+\alpha$ の便益も加味した上で地域の方々の声を聞きながら優先順位を決めていきたい。

◆評価方法において、標準3便益だけでなく、より全体的なものに変えていくような取り組みはされているのか。

▲（事務局）：第2回事業評価監視委員会の審議で頂いた意見については、本省にも伝えている。本省も、「標準3便益以外に多様な効果があるのではないか」ということで考えていくと言う方針であり、今後、更に科学的知見等を踏まえて検討が進められていくと考えている。

◆是非、お願いしたい。

◆環境・景観への取り組みについて、地域の方たちへはどのようなPRをしてるのか。

▲（事務局）：環境影響評価を行った際に説明を行っている。また、当該事業ではないが、周辺の小学生を含む、地域の方々と一緒になって取り組んでいる。

◆対応方針（原案）について、「当面暫定2車線供用に向けて事業を継続することとしたい」ということについては了解する。

問題は、いつまでに整備をするのかということである。資料にあるように、平成24年度暫定2車線供用として記している。対応方針（原案）において、この供用目標を明記してほしい。

これからの道路事業の予算が厳しくなる中、九州地方整備局として、或いは国土交通省としてどういう方針で道路事業に取り組んでいくのかを表明してほしい。今後、4年間の中で、ある程度目途が見られる事業については、重点的に行っていくという一つの方針があるようなので、当該事業もこの方針に沿って行うのであれば、対応方針（原案）の文面に、「平成24年度の全線暫定供用に向けて」という目標を明記した方がいいのではないか。

◆全線の供用年次を記すことは難しいと考える。まだ、基本計画区間等もあり単純に10kmの全線ではない。ここでは、全線ネットワークの効用を説明しており、対応方針（原案）で明記している「全線」とは、南九州西回り自動車道と思うが違うのか。ネットワークとして考えると、南九州西回り自動車道の全線ができないと意味がない。ここでいう全線が10kmの区間であれば、供用時期は言えると思う。

▲（事務局）：・供用時期については、B/C算定上の仮定として、また、今の段階として、一部区間（川内～高江）は、平成24年度暫定2車線供用予定、全線については平成31年度供用を目標としてB/Cの算出をしている。

・供用年次については、毎年度の国会の審議を経た予算の中でしか図れない事項があることから、九州地方整備局の立場として、対応方針（原案）に供用年次を記載することは出来ない。

・南九州西回り自動車道の全線の整備のスケジュールについて、1ページ《参考資料》にあるように、八代側から八代～日奈久間を平成13年度に供用し、日奈久～芦北間が平成21年度ということで、北から順次整備するのと併せて、南側では鹿児島道路、川

内道路、それから当該事業である川内隈之城道路という順に整備を進めている。その次が阿久根川内となり、このような順番を考えているところである。

- ◆ 芦北出水道路、出水阿久根道路は順次なのか。それとも同時進行なのか。
 - ▲ (事務局)：芦北出水道路については、予算の関係上、IC区間毎の整備になると考えるが、今開通している芦北から南側へ向け順次進めている。ただし、出水阿久根道路については、現道の交通状況を勘案して、一部区間ではあるが終点部に近い箇所より集中的に整備している。地域の状況を見つつ、また、要望を聞きながら行っている。なお、対応方針(原案)で記載している全線とは10km区間のことである。
- ◆ 制約条件が多々あるのは理解するが、一部区間(川内～高江)は4年間での整備を考えているのであれば、目標年次を記載して意思表示をして頂きたい。
 - ▲ (事務局)：平成24年度のような供用が間近にある事業は、「必要な予算は毎年確保していきたい」ということで、各県知事に今後の見通しを示しているところである。今の概算要求ベースでは、当該事業の一部区間(川内～高江)において、平成24年度目標として伝えている。
- ◆ 対応方針(原案)が、行政サイドとしての書きぶりになっており分かりにくい。委員会意見として、「平成24年度までに供用できるのであれば、明記してほしい」という補足意見をつけさせて頂く。
また、「全線」という表現も分かりにくい。本資料は、一般の人が見る資料であり、委員会の意見としては「全線」という表現ではなく、適切な言葉をもって表現をお願いしたい。
- ◆ 「当該区間」と言ったような表現が適切である。
 - ▲ (事務局)：修正する。

【一般国道57号 阿蘇大津道路】

- 審議の結果
- 委員からの意見
- ◆ ・代替案という言葉の使い方について、表現が気になる。ここで言う代替案とは、国道57号の現道が抱える課題に対する対応策として2つの案があり、阿蘇大津道路が原案であり、代替案として国道57号の4車線化ということで良いか。そうでなければ、最初から複数案あるということになるが、そうすると我々が求められている審査の事項は何になるのか、ということになる。表現ぶりを考えた方が良い。
- ・阿蘇大津道路の投資効果について確認したい。阿蘇大津道路以外の隣接区間をはじめとする関連事業は、調査区間である。そうすると、この阿蘇大津道路の整備のみでこれだけの時間短縮効果が見込まれるのか。現状における狭い道路等をつなぐと言うことになると、時間短縮効果は期待できないと考える。中九州自動車道の全線供用を仮定して算出しているのか、それとも、阿蘇大津道路のみでの算出なのか教えてほしい。
 - ▲ (事務局)：代替案について、現行案が「①阿蘇大津道路を先行整備(暫定2車線整備)」であり、代替案が「②立野拡幅及び瀬田拡幅を先行整備」である。
- ◆ それであれば、結構である。
 - ▲ (事務局)：時間短縮効果については、平成31年度に阿蘇大津道路のみが整備され、平成41年度に暫定2車線であるが中九州自動車道全線が整備されるという仮定で算出している。

- ◆了解。
- ◆対応方針（原案）における「（事業評価手続き上は、事業の必要性を認め「見直し継続」とする）」について、具体的に教えて頂きたい。
 - ▲（事務局）：事業評価の手続き上では、中止もしくは継続となっており、継続のなかに、事業の内容等を見直した場合は「見直し継続」となっている。阿蘇大津道路の場合、事業を行う時期（一時休止）について見直したということである。
- ◆継続という根拠は、今回の説明のどこになるのか。
 - ▲（事務局）：B/Cの結果等から、十分な投資効果がある道路であり阿蘇大津道路の必要性は高いということから継続としている。
- ◆事業再評価上、廃止か継続しかない中、当面休止しつつも、阿蘇大津道路の事業は廃止ではないという理解で良いか。
 - ▲（事務局）：そのとおりである。
- ◆今後の再評価としての扱いはどうなるのか。
 - ▲（事務局）：事業を開始する際に評価を行うことになると思う。
- ◆対応方針（原案）の最後にある「早期対応という観点から休止し」の後、すぐに、「代替案」の内容が出てくるのはおかしいのではないか。

阿蘇大津道路については、「（事業評価手続き上は、事業の必要性を認め「見直し継続」とする）」という括弧書きを前に持ってきた上で、一度区切った上で、それから、代替案としては、「当面、国道57号の4車線化を重点的に進めることとする」という表現にしないとおかしいのではないか。

 - ▲（事務局）：現在の事業評価の仕組みは、委員長が言われるように、この事業を継続か中止かという枠組みで議論する仕組みとなっている。今回は、「この事業でなく、横で行っている事業をとぎれず先にやりましょう」また、阿蘇大津道路は、「中止ではなく休止です」という仕組みとなっており、いわば、応用編となっている。今回、これをどのように皆様に審議して頂くかという、まさに初めてのケースであるため、表現も十分ではないところもあると思う。しかし、この地域にとっての課題を行政的にどの様に解決していったらいいのかという観点から考えさせて頂きたい。
- ◆表現について、委員長に一任するので、よく事務局と相談の上、当委員会としての筋が通った答申でお願いします。

結論は了解する。
- ◆対応方針（原案）の表現については、委員長一任のもと修正するということで了承するということが良いか。
- ◆結構である。

【一般国道10号 都城道路】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
- ◆環境影響評価の調査が完了してから約10年が経過しているが、その後の環境面における変化は大丈夫か。
 - ▲（事務局）：平成11年5月に環境影響評価を行っており、その後、正式な手続きではないが現地調査等、水辺の動植物調査を行っており、特に変化は無いことを確認している。
- ◆6ページ《参考資料》の環境・景観への取り組み状況の中で、「周辺環境と調和した整備を行う予定である」と記載されている。是非、地域の子供達と一緒に、普及学級として実行して頂きたいが、今後の考えを聞きたい。

- ▲（事務局）：地元都城市とも連携しながら、そして、子供達を含めて、地域の方々と一緒に行くことで考えている。また、都城市が景観行政団体でもあり、緑化した場合、どういう風に景観が変わっていくか等検討しながら行っていく。動植物調査等では、地元の小学生と一緒に行っていきたい。
- ◆周辺環境と調和した整備を行っているといったPRも大切なので、是非、よろしくお願ひしたい。
 - ▲（事務局）：分かりました。

【一般国道57号 大野竹田道路】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
- ◆オオイタサンショウウオの生息環境については、道路にかかるのか。
 - ▲（事務局）：かかります。
- ◆「適切な移設」とあるが、新たに人工的に造成するのか。それとも既存の生息場所候補等があり、そこに移設できる見込みがあるのか。
 - ▲（事務局）：関係者のアドバイスを聞き、オオイタサンショウウオが生息可能と判断される場所（既に存在する場所）に移設する予定である。
- ◆了解。人工的に生息可能な場所を造るとなると後のフォローも大変である。

【一般国道201号 行橋インター関連】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・特になし

【一般国道220号 新城拡幅】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
- ◆完成予定はいつか。
 - ▲（事務局）：平成26年度全線供用予定で考えている
- ◆事業費ベースで約90%、用地進捗率約96%であるにも関わらず、平成26年度までの期間を要するのか。
 - ▲（事務局）：今ある国道を拡幅する事業であるため、家屋の移転等に時間を要している。

【一般国道226号 平川道路】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
- ◆環境・景観への取り組みにある新工法とは、どのようなものか。
 - ▲（事務局）：当該道路の沿道に病院や民家等が立地していることから、通常、バイブロハンマーで振動させ矢板を打ち込むものであるが、今回は、地盤を掘削しながら圧入により矢板を打ち込む工法を採用することで騒音・振動の軽減を図っている。
- ◆費用は、従来工法と比較してどうか。
 - ▲（事務局）：同程度と考えている。

【北九州港洞海地区新若戸道路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

◆事業費の変更理由について、想定外の理由により事業費が増加し、それに伴い供用目標も遅れたとのことだが、中には想定し得ない理由もあると思うが、土砂処理費用は想定できたのではないか。

▲（事務局）：陸上部については、当初、対象地域の土質調査を行える状況では無かった（土地の取得前）ことから有害な土砂の存在は想定できなかった。海上部についても、洞海湾は一時期”死の海”と言われていたが、当時、海老が住むまでに回復していたことからそのような存在は想定していなかった。また、海上部の有害土砂については、船舶ビルジと考えられるC重油系のものが局所的に投棄されていたということであり、現地に入るまでは有害土砂の存在を想定し得なかったものと考えている。

◆事前調査はしていないのか。洞海湾の底質改善が進んでいるという話はあるが、ダイオキシン等の存在も分かっていたのではないか。

▲（事務局）：有害土砂は陸上・海上部の一部分で発見されており、予算要求時には想定し得なかったことから、そのような調査は実施していない。

◆9ページの⑤はこの地点に油（重油）が出てきたということか。

▲（事務局）：重油混じりの土砂あるいは臭気の強い土砂が発見されたところ。陸上部で発見された有害土砂については、福岡県苅田町のセメント工場焼成処理を行い、海上部の有害土砂については、大量の水分と塩分を含む為、愛知県あるいは兵庫県へ持ち込み無害化処理を行った。

◆この事業によって一番恩恵を受けるのは北九州市であり、油混じり土砂の処理に関して地元自治体の協力を受けることはできなかったのか。北九州市としても、この土砂を域内で処理すべきだったのではないか。また、この土砂を兵庫県や愛知県まで運搬せずとも、北九州市内での処分が可能であれば土砂処理費用を安く出来たのではないか。

▲（事務局）：油混じり土砂の処理については、北九州市も含め周辺自治体への協力も要請し技術的な検討も行ったが、海上部の土砂については、多くの水分や塩分を含んでいたことから、当時、兵庫県や愛知県の施設でしか処理出来ない状況であった。

【名瀬港立神地区防波堤（沖）整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

・特になし

【志布志港新若浜地区多目的国際ターミナル整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

■委員からの意見

◆SOLAS対応とはどういうものか。

▲（事務局）：アメリカの9.11テロを契機に、国際海上貨物の保安対策を強化をするという法律が施行されており、その対応に要する施設である。具体的にはフェンスやセンサー等である。

- ◆マニュアルにより解析した結果、新たに防波堤の 300m 延長が必要であると示されているが、これはマニュアルが無いと分からないようなことなのか。
 - ▲（事務局）：長周期波の影響がある事は、マニュアルが発刊される以前から認識していた。しかし、その課題にどう対処をすべきかについては、従前その方法が示されたものが無かったが、新たなマニュアルが整備されたことにより、これに基づき対処方法の検討が可能となった。結果、防波堤を300m延伸することで、長周期波の影響が解決可能と判断した。
- ◆この部分については、表現を変えて修正をお願いしたい。
- ◆空コンが多いのはどういう理由か。
 - ▲（事務局）：志布志は片荷が多い。海外から一方的に入ってくる荷物が多い。

【中尾川上流えん堤群事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- 委員からの意見
 - ・特になし

【付帯意見】

道路事業については、対応方針（原案）に完成目標年度を明記することを考えて頂きたい。