

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第3回）
議 事 概 要（速 報）

○日 時 平成22年11月1日（月）13：30～16：30

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第5・6会議室

○出席者

- ・委 員 秋山委員、石原委員、泉委員、巖佐委員、長委員、
川野委員、小島委員、出口委員、日野委員、溝上委員、
- ・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、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、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22年度 第3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22年度再評価対象事業一覧及び各県からの意見聴取（要旨）に
ついて
- ・資 料－5 平成22年度第3回委員会 事業再評価
（道路6事業、砂防2事業、河川2事業、港湾4事業）

○議 事

1. 開会

2. 事務局からの説明

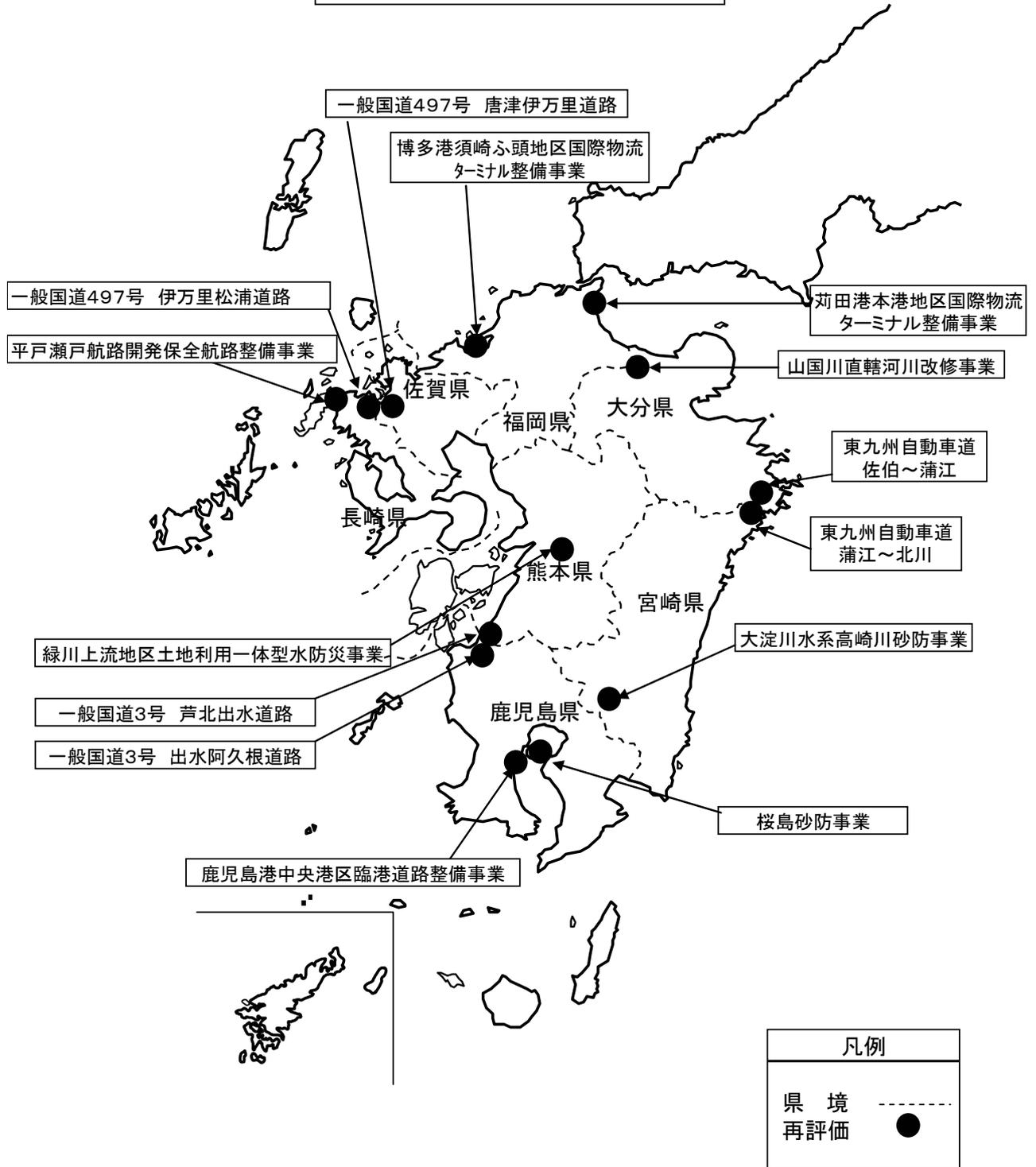
3. 対象事業の審議

【再評価】（道路：6事業、砂防：2事業、河川：2事業、港湾：4事業）

- ・東九州自動車道 佐伯～蒲江 (大分県)
- ・東九州自動車道 蒲江～北川 (大分県・宮崎県)
- ・一般国道3号 芦北出水道路 (熊本県・鹿児島県)
- ・一般国道3号 出水阿久根道路 (鹿児島県)
- ・一般国道497号 唐津伊万里道路 (佐賀県)
- ・一般国道497号 伊万里松浦道路 (佐賀県・長崎県)
- ・桜島砂防事業 (鹿児島県)
- ・大淀川水系高崎川砂防事業 (宮崎県)
- ・山国川直轄河川改修事業 (福岡県・大分県)
- ・緑川上流地区土地利用一体型水防災事業 (熊本県)
- ・博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)
- ・苅田港本港地区国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)
- ・平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業 (長崎県)
- ・鹿児島港中央港区臨港道路整備事業 (鹿児島県)

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

いしはら すすむ
石原 進 (社)九州経済連合会 副会長

いずみ けんこ
泉 健子 鹿児島大学法文学部教授

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

かわの た み お
川野 田實夫 大分大学特任教授

こじま はるゆき
小島 治幸 九州共立大学工学部工学部長

でぐち ちかし
出口 近士 宮崎大学工学部准教授

はやし かずま
林 一馬 長崎総合科学大学環境・建築学部教授

ひ の しんいち
◎日野 伸一 九州大学大学院工学研究院長・工学府長・工学部長

みぞかみ しょうし
溝上 章志 熊本大学大学院自然科学研究科教授

やすこうち けいこ
安河内 恵子 九州工業大学情報工学研究院准教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○第2回委員会における付帯意見に対する説明

第2回委員会における「費用便益分析の条件（道路-1-43）の配分交通量の推計手法、速度設計の考え方について、あらためて詳細に説明して欲しい。」との付帯意見に対しての説明を行った。

○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を、道路事業については溝上委員、砂防・河川事業については秋山委員、港湾事業については小島委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（道路6事業、砂防2事業、河川2事業、港湾4事業）について説明し、審議を行った。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

【東九州自動車道 蒲江～北川】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 芦北出水道路】

【一般国道3号 出水阿久根道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道497号 唐津伊万里道路】

【一般国道497号 伊万里松浦道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【桜島砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【大淀川水系高崎川砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【山国川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【緑川上流地区土地利用一体型水防災事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【博多港須崎ふ頭地区国際物流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。

【苅田港本港地区国際物流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。

【平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【鹿児島港中央港区臨港道路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

[付帯意見]

- ・計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにしてほしい。
- ・長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第3回）
議 事 概 要

○日 時 平成22年11月1日（月）13：30～16：30

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第5・6会議室

○出席者

・委員 秋山委員、石原委員、泉委員、巖佐委員、長委員、
川野委員、小島委員、出口委員、日野委員、溝上委員
（欠席：林委員、安河内委員）

・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、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、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22年度 第3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22年度再評価対象事業一覧及び各県からの意見聴取（要旨）について
- ・資料－5 平成22年度第3回委員会 事業再評価
（道路6事業、砂防2事業、河川2事業、港湾4事業）

○議 事

1. 開会

2. 事務局からの説明

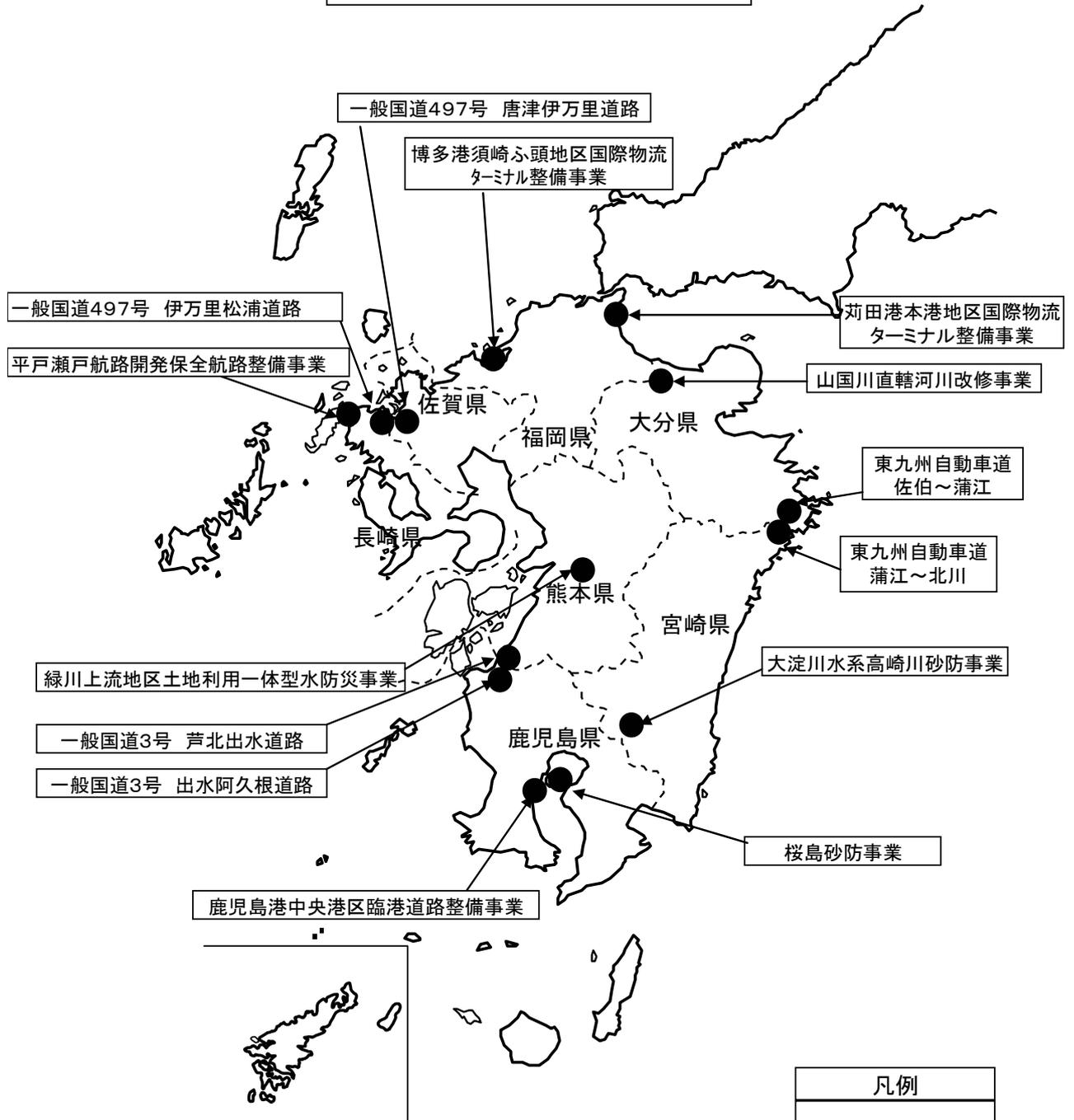
3. 対象事業の審議

【再評価】（道路：6事業、砂防：2事業、河川：2事業、港湾：4事業）

- ・東九州自動車道 佐伯～蒲江（大分県）
- ・東九州自動車道 蒲江～北川（大分県・宮崎県）
- ・一般国道3号 芦北出水道路（熊本県・鹿児島県）
- ・一般国道3号 出水阿久根道路（鹿児島県）
- ・一般国道497号 唐津伊万里道路（佐賀県）
- ・一般国道497号 伊万里松浦道路（佐賀県・長崎県）
- ・桜島砂防事業（鹿児島県）
- ・大淀川水系高崎川砂防事業（宮崎県）
- ・山国川直轄河川改修事業（福岡県・大分県）
- ・緑川上流地区土地利用一体型水防災事業（熊本県）
- ・博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業（福岡県）
- ・苅田港本港地区国際物流ターミナル整備事業（福岡県）
- ・平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業（長崎県）
- ・鹿児島港中央港区臨港道路整備事業（鹿児島県）

4. 閉会

位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
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
○秋山 | じゅいちろう
壽一郎 | 九州工業大学大学院工学研究院教授 |
| いしはら
石原 | すすむ
進 | (社)九州経済連合会 副会長 |
| いずみ
泉 | けんこ
健子 | 鹿児島大学法文学部教授 |
| いわさ
巖佐 | よう
庸 | 九州大学大学院理学研究院教授 |
| おさ
長 | やすろく
安六 | 佐賀大学経済学部教授 |
| かわの
川野 | た み お
田實夫 | 大分大学特任教授 |
| こじま
小島 | はるゆき
治幸 | 九州共立大学工学部工学部長 |
| でぐち
出口 | ちかし
近士 | 宮崎大学工学部准教授 |
| はやし
林 | かずま
一馬 | 長崎総合科学大学環境・建築学部教授 |
| ひの
◎日野 | しんいち
伸一 | 九州大学大学院工学研究院長・工学府長・工学部長 |
| みぞかみ
溝上 | しょうし
章志 | 熊本大学大学院自然科学研究科教授 |
| やすこうち
安河内 | けいこ
恵子 | 九州工業大学情報工学研究院准教授 |

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○第2回委員会における付帯意見に対する説明

第2回委員会における「費用便益分析の条件（道路-1-43）の配分交通量の推計手法、速度設計の考え方について、あらためて詳細に説明して欲しい。」との付帯意見に対しての説明を行った。

○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を、道路事業については溝上委員、砂防・河川事業については秋山委員、港湾事業については小島委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（道路6事業、砂防2事業、河川2事業、港湾4事業）について説明し、審議を行った。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

【東九州自動車道 蒲江～北川】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆佐伯～蒲江区間の事業が「⑤の社会経済情勢の急激な変化等の事業」に分類されるのは、内容的に言うとは縦断線形、I C形式の見直し等を指しているのか。

▲（事務局）：佐伯～蒲江間で予算等管理しており、事業箇所毎に再評価を行っていたが、今回、ネットワーク機能として整備効果を発現するような事業については、できるだけ評価をまとめて行うものとして整理した。本来であれば、佐伯～蒲江間は、再評価後2年であり今年度行う必要はないが、隣接区間との関係も深いため、今回、まとめて行っている。そのため、その他という項目で整理している。

◆事業費の変更理由として縦断線形、I C見直しにより125億円の縮減とあるが、詳細な説明をお願いしたい。

▲（事務局）：縦断線形を下げたり、I C形状を少しシンプルに見直している。

◆例えば、スマートI Cのような工夫はされているのか。

▲（事務局）：I Cの見直しについては、トランペット型から平面Y型等に変更をした。蒲江I C、北浦I Cの見直しを行ったため、その分の縮減分が大きく出ている。

◆関連として、2つのI Cを追加したにも関わらず、こんなにコスト縮減になっているのか。

▲（事務局）：波当津I Cと須美江I Cは地元負担であることから、事業費としては、国の方の事業費を記載している。B/Cについては、費用に県の負担分も加えて算出しており、実際には938億円のほか

に波当津、須美江の地元が負担する、約15億円がある。

◆救急医療活動のアクセス向上という便益は、B/Cの評価に含まれているのか。

▲（事務局）：救急医療活動のアクセス向上は、試算値としての扱いであり、通常のB/Cには含まれていない。プラスαの便益と考えている。

◆3ページの標準的な算定式による3便益を合計したものが2ページの残事業あるいは全事業B/Cの金額と一致しないといけないと思うが、丸め誤差だと思うが、1億ほどの違いがある。

▲（事務局）：四捨五入等の関係で、丸め誤差である。

◆2ページの蒲江～北川間において、交通量が前回6,300～8,700台/日、今回5,700～11,300台/日と幅を持たせて記載しているが、どの値で便益を計上しているか。

▲（事務局）：各区間の交通量を使って便益を算出しているが、計画交通量の記載は、当該区間の最小値と最大値を示している。

◆当該事業区間内で各々の計画交通量があるということか。

▲（事務局）：そのとおりである。

◆分かりづらいため、書き方を工夫した方が良い。

▲（事務局）：検討する。

【一般国道3号 芦北出水道路】

【一般国道3号 出水阿久根道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆全事業B/Cをみると、4車線から当面2車線整備に見直したことで便益の工事費は31億円の減となっている。それに対して便益は半分くらいになっている。4車線から2車線に見直したことでもっと工事費は減っていないのか。

▲（事務局）：現在価値化して計算しているため、直接の事業費の減額はマイナス106億円となっている。便益が減っている主な要因は、全国的な交通量の見直し及び原単位の見直しによる便益の時間単価等が下がったということが大きく効いている。

【一般国道497号 唐津伊万里道路】

【一般国道497号 伊万里松浦道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆伊万里松浦道路において、道路横断BOXの集約によりコスト縮減とあるが、いくら工事費が減ったのか。

▲（事務局）：約1億程度の縮減となっている。

◆暫定2車線と完成2車線との違いは、将来4車線部分の用地買収を行うが、当面の道路整備は2車線部分だけであるというのが、暫定2車線という理解でよいか。

▲（事務局）：結構である。

◆用地の進捗率は、4車線分の用地の取得率ということか。

▲（事務局）：はい。

◆本資料にある「社会情勢等の変化」について、人口の増向や産業別就業人口等があるが、こういうものは事業を評価する上でどのように考えたら良いのか。それともう一つは、平成2年を基準とし、比率で整理してあるが、これは、比率で整理しないといけないものなのか。事業化する時に、ここに整理してあるような人口の変化や車の増加などが、判断する何らかの基準の一つにあるのか。

▲（事務局）：事業再評価の視点の一つとして、社会情勢の変化・人口・経済情勢がどうなっているのか検証するということを示している。B/Cを算出する上では、交通量の推計ということ整理しているが、周辺動向も確認するということ整理している。

◆比率で表している理由はどうか。絶対数が問題になることはないのか。例えば、漁業の出荷量が増えた等の場合は、分かり易いかもしれないが。比率では分かりにくいいため、表現方法を検討した方がよい。

▲（事務局）：表現を検討する。

【桜島砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆長谷川への着手について、当初の計画には入っていたのか。入っていなかったらそれは変更、新規なのかの区別はどこですのか説明をお願いします。

▲（事務局）：当初の計画になかったものを新たに追加している。桜島については全体についての事業評価を実施している関係上、今回は桜島の計画を見直したということ再評価している。

◆こんなに噴火していると土石流対策の例えばダムとか河道がどんどん埋まって
いっていると思うが、そうすると容量が小さくなって、100年に1回のも
のが発生した場合には、想定よりあふれるのではないか。

▲（事務局）：当然、全てがうまく海まで流れるわけではないので流路の中や堰
堤の上に過剰に堆積する場合がありますが、毎年、必要な断面確
保をするべく土砂の除石を行っている。

◆土石流の対策のいろいろな種類、砂防堰堤とか床固、護岸工等があるが、委員
の方々は必ずしもこういう事についてなじみがあるというふうには思えないの
で、整備内容がどういうものか、もう少し分かるような説明ないしは資料を準
備いただいた方が良い。

▲（事務局）：今後は考慮させて頂く。

【大淀川水系高崎川砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆河川では人命損傷が入っていないが、なぜ砂防は入っているのか。

▲（事務局）：河川の整備については、洪水被害ということで近年、人命が直接
亡くなるものが少なくなっているが、一方で土砂災害・砂防につ
いては、人命が直接関わってくるので、これは従来から人命被害
を計上している。但し、砂防事業であっても河川水の氾濫による
被害については、河川事業と同じように人命損傷による被害額は
計上していない。

【山国川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆当事業は新規事業なのか。資料6ページと8ページはどのような関係なのか説明
をお願いしたい。

▲（事務局）：河川改修自体は継続事業であるが、今年、山国川河川整備計画を
策定しており整備する内容を見直したため、単純な比較が出来な
いことにより、この様に整理している。

◆整備計画が新たに策定され事業内容を変更したとのことだが、前回とどのよう
に変わったのか説明をお願いします。

▲（事務局）：目標流量を3,600m³/sから3,650 m³/sに変更している。今回は
昭和28年の実績洪水を目標とし、3,650 m³/sに設定している。
また、事業費についても精査している。

【緑川上流地区土地利用一体型水防災事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【博多港須崎ふ頭地区国際物流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。

◆須崎ふ頭の水深を深くするというのは船舶が大型化するから掘るわけである。そうすると、さらに大型の穀物船が出てきたらまた掘るといような話になるのではないか。マスタープランが必要ではないか。

▲（事務局）：大型船に対応するのは、どこでもよいというわけにはいかないと考えている。本当に必要な所については18m、20mクラスの航路が必要であると認識している。

◆この議論については本当にしっかりすべきだと思う。釜山の港等を見ると、しっかりとした港湾戦略がある。

▲（事務局）：国の政策については、今回拠点的に選択集中ということで、コンテナ、バルクについて一定の方向が出つつある。博多港をどうするかについては、現在、福岡市が中心となり港湾の長期の基本方針を作成中である。

◆今できる長期的な計画、構想というのは、しっかり立てていくのが当然だと思うが、この事業に関しては老朽化及び船舶の大型化に対応していくということで、いわゆるB/Cが1あるいは2以上あるので私は問題無いと思っている。

【苅田港本港地区国際物流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。

【平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【鹿児島港中央港区臨港道路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆渋滞緩和が目的でこの事業は整備しているということはよく分かるが、その活用の仕方が変わったために15m桁下高の橋を造らなければならないということで当初30億が69億になったと理解できるが、そのような理解でいいか。

▲（事務局）：それは、違う。H19に設計に関する基準が変わり、それに対応する耐震設計等々の内容が変わっている。これを含めての事業費の変更ということである。

◆橋桁を高くすることに伴う部分と設計基準の変更等により増えた部分はどれく

らしい割合か。

▲（事務局）：詳細には難しいが、概ね桁があがったことにより20億程度あがっている。それ以外に先程の耐震の調査と橋以外の両側の盛土の部分がある。こちらも高くなるということで、液状化対策を新たに調査したことで、5億円程度上がっている。

◆この橋桁を高くすることについて、地元から要望があったということはよく分かるが、当初計画する時にそういうことは想定しなかったのか。

▲（事務局）：鹿児島港における小型船の収容問題があるという認識はされていたが、事業採択時は、具体的に木材港においてマストの高い船を収容するという意志決定までは至ってなかったもので、その後、対策について港湾管理者の方で状況調査等をされる中で、そういう要請があがってきた。

▲（事務局）：当初計画時には、港湾計画を作成し、小型船舶をどこに収納するか決めている。それでマストの高い船は別の所に置く計画だったが、この計画がうまくいかないということでやむを得ず、旧木材港区に集約せざるを得ないということになった。この事業については、費用対効果が高い事業であり、事業が遅れることによる損失が極めて高いということがある。利用調整で時間を要するよりも、事業を進捗させたほうが良いという判断でこのような計画にした。

◆費用対効果が非常に高い。4.4というこの効果の内訳とは、ヨットハーバーによって伴う効果があって大きくなったのか。

▲（事務局）：ヨットについての効果は一切入ってない。交通量を見直した結果、非常に利用が増えたということである。

◆そういうことであれば、従来のやり方でも良かったのではないか。従来の橋桁でも充分、費用対効果は出せたのではないか。

▲（事務局）：費用対効果は、時間のコストというものがある。1年、この事業を行わないことでどれくらいの損失が出るかということである。それをみると、極めて大きい。

◆それは橋桁を高くするかしないか、変更するかしないかという判断に時間がかかるということ。従来通りやることに関しては、何ら問題はない。

▲（事務局）：利用者と調整がつかないので、事業を進めることができないということになる。

◆こういう当初事業の計画から大幅に内容を変更するような事が途中で行われ、この時点でそれに対して意見を求められてもちょっとおかしいと思う。

▲（事務局）：ご指摘のとおりだと思う。これだけ事業費が増えるプロジェクト

で、事後的にこうなりましたのでという説明では適切ではないと思っている。今後、このように当初と計画が変わり大幅に事業費が増える場合は、再評価をしっかりと行ったうえで事業を実施することが必要だと思う。

◆この案件だけではなく、他にも事業費があがったという事業がこれまでにあった。是非、そのようにしていただきたい。

◆この事業については、従来の高さでも充分やれるわけであり、何故、ヨットハーバーをそこに持ってこないといけないか、少し理解できない。

◆当初、地元との調整が話し合いとして合意されてなかったということか。

▲（事務局）：ここの部分では無く、鹿児島港全体の中でいろんな収納箇所があり、別な所に収納するという計画があり、それで全て話しが進んでいた。

◆合意されてたということか。

▲（事務局）：合意というか、計画段階ですので港湾計画をつくる段階でそういう計画があり、そちらも同時に話しを進めていた。ただ、そちらがうまくいかないのでも、こちらに集約せざる得なくなった。それでご指摘のとおり、事後的にこうなりましたのでということではすまないと思っている。今後、このような案件について、委員会できっちり議論をしていただく必要があると思っている。

◆先生からこういった意見が出ているが、先生自身についても途中で変更したということに対しての意見か。この15mになったという内容がどうかでなくて、途中で変更したということに対してか。

◆いいえ。15mになったということに対してである。こういう所をわざわざ高くしてヨットの船だまりを造ることが非常にずさんだと思う。全体の計画自体がそうである。

◆調整のために事業がおくれるというのは、どういう調整が必要なのか。例えば、その原案どおりに行った場合と桁を高くした場合とで、何がどう違ってくるのか、そこが非常に重要なポイントだと思うが。

▲（事務局）：既に利用者がいるので、その利用者が使えなくなることがどうかということ。他の所でいろんな収容箇所があるのでそちら側の状況等いろんな問題があるので、そういったことで調整がつかない。

◆つかないというのは要するに、ヨットハーバー的なものが、どこにも造れなくなるということか。それを国が抱え込む必要性というのはあるのか。

▲（事務局）：そうなってくると、ここにしか無いので反対の意見が当然出る。それはヨットを持っておられる方もそうであるし、それから地元の方々もそうである。そういった面で、なかなか調整がつかなくなってくる。

◆要するに、不法係留みたいなことが起こって、他の人に迷惑がかかってきて、地元もなかなか施設がないと、造ってほしいという要望的な話しになるということか。

▲（事務局）：不法係留というか、鹿児島港全体でそういった問題をどう解消していくかがまた別の問題としてある。その中でうまい解決方法を考えていかないといけないが、その部分がうまく調整できなくてここに整備せざる得ない。

◎審議終了後

▲（事務局）：委員からご指摘あった計画を大幅に変える際にはその前にしっかりと事業評価監視委員会の審議を受けることが尤もだと思う。今日は港湾事業についてご指摘があったが、道路も河川もダムも砂防もそういうことで運営していきたい。今回の情報でも3年毎に評価を行うとなっているが、急激な変化がある場合でも評価を行うということになっているので、そういう姿勢で臨みたい。

[付帯意見]

- ・計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにしてほしい。
- ・長期的な視点に立った港湾戦略を持って、計画的に港湾整備を行っていくべきである。