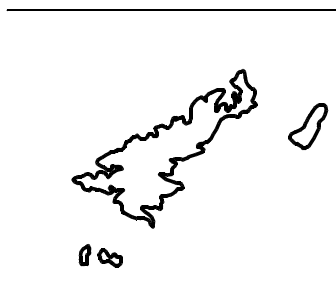
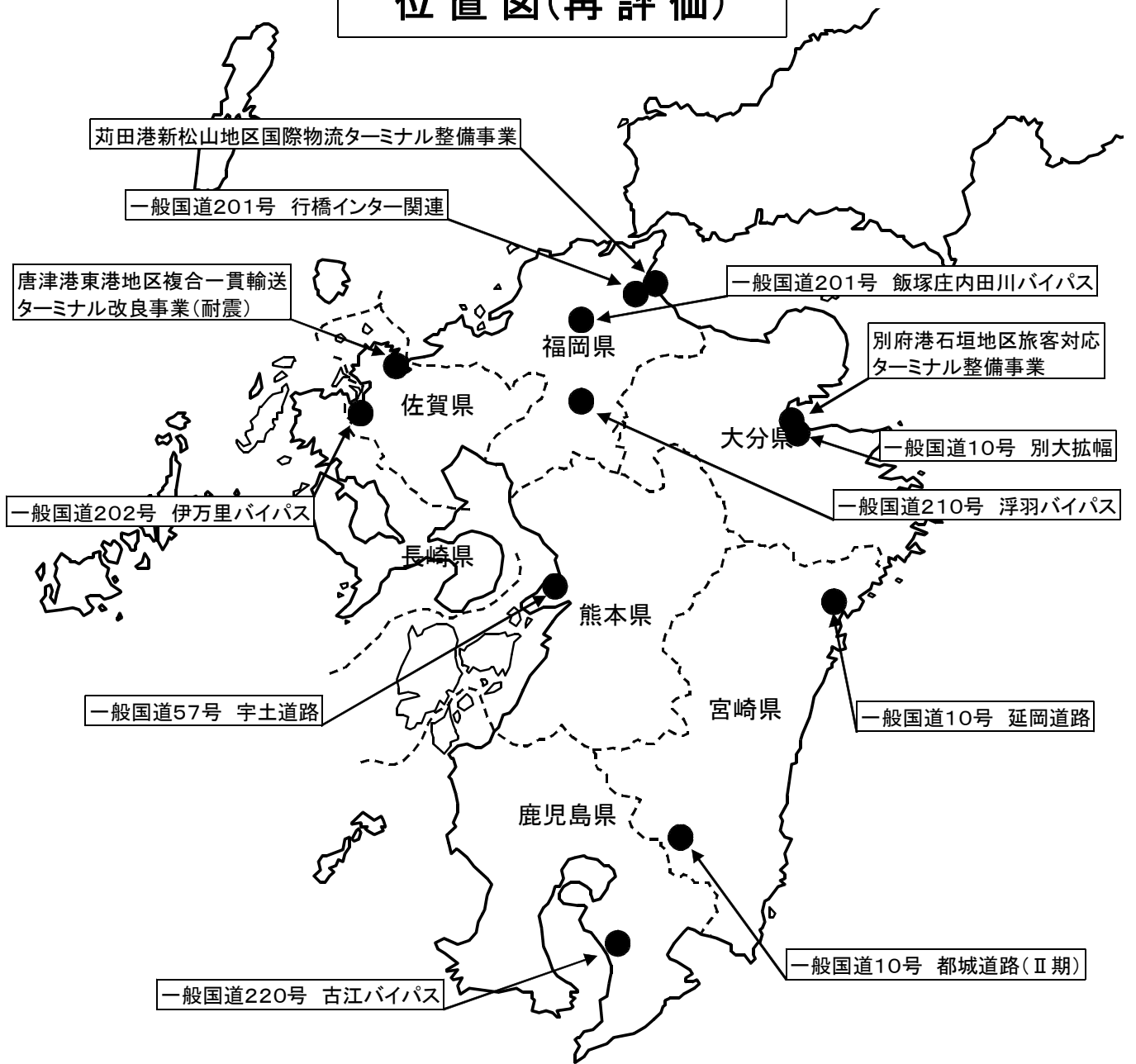


**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度 第3回）**  
**議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成23年9月26日（月）13：30～16：00
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 秋山委員、泉委員、巖佐委員、長委員、川野委員、小島委員、林委員  
日野委員、安河内委員
  - ・整備局 中嶋局長、難波副局長、大原副局長、姫野総務部長、植田河川部長  
山内道路部長、鈴木港湾空港部長、吉田営繕部長、石渡用地部長 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23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23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23年度第3回委員会 事業再評価  
（港湾3事業、道路9事業）
  - ・説明資料 PPT資料
- 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】（港湾3事業、道路9事業）
    - ・ 苅田港新松山地区 国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)
    - ・ 唐津港東港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震） (佐賀県)
    - ・ 別府港石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業 (大分県)
    - ・ 一般国道201号 行橋インター関連 (福岡県)
    - ・ 一般国道 10号 延岡道路 (宮崎県)
    - ・ 一般国道 10号 別大拡幅 (大分県)
    - ・ 一般国道 10号 都城道路（Ⅱ期） (宮崎県)
    - ・ 一般国道 57号 宇土道路 (熊本県)
    - ・ 一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス (福岡県)
    - ・ 一般国道202号 伊万里バイパス (佐賀県)
    - ・ 一般国道210号 浮羽バイパス (福岡県)
    - ・ 一般国道220号 古江バイパス (鹿児島県)
  4. 閉会

# 位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
再評価	●

平成23年度 九州地方整備局事業評価監視委員会  
委員名簿

- |              |               |                   |
|--------------|---------------|-------------------|
| あきやま<br>○秋山  | じゅいちろう<br>壽一郎 | 九州工業大学大学院工学研究院教授  |
| いしはら<br>石原   | すすむ<br>進      | (社)九州経済連合会 副会長    |
| いずみ<br>泉     | けんこ<br>健子     | 鹿児島大学名誉教授         |
| いわさ<br>巖佐    | よう<br>庸       | 九州大学大学院理学研究院教授    |
| おさ<br>長      | やすろく<br>安六    | 佐賀大学経済学部教授        |
| かわの<br>川野    | たみお<br>田實夫    | 大分大学特任教授          |
| こじま<br>小島    | はるゆき<br>治幸    | 九州共立大学名誉教授        |
| でぐち<br>出口    | ちかし<br>近士     | 宮崎大学工学部准教授        |
| はやし<br>林     | かずま<br>一馬     | 長崎総合科学大学環境・建築学部教授 |
| ひの<br>◎日野    | しんいち<br>伸一    | 九州大学大学院工学研究院長     |
| みぞかみ<br>溝上   | しょうし<br>章志    | 熊本大学大学院自然科学研究科教授  |
| やすこうち<br>安河内 | けいこ<br>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回委員会資料の訂正について

第2回委員会資料（営繕事業：熊本地方合同庁舎）に関して一部訂正があり、説明を行いました承を得た。

○重点審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点審議事業の選定理由について、港湾事業については小島委員、道路事業については日野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（港湾3事業、道路9事業）について説明し、審議を行った。

**【苅田港新松山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。
  - ・特になし。

**【唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震）】**

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

**【別府港石垣地区旅客対応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。
  - ・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。
  - ・特になし

**【一般国道10号 延岡道路】**

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

**【一般国道10号 別大拡幅】**

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

**【一般国道10号 都城道路（Ⅱ期）】**

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

**【一般国道57号 宇土道路】**

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

**【国道201号 飯塚庄内田川バイパス】**

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

**【一般国道202号 伊万里バイパス】**

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

**【一般国道210号 浮羽バイパス】**

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

**【一般国道220号 古江バイパス】**

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

**【道路事業全般】**

暫定2車線で評価していたもののうち、評価期間中に4車線化するものについては、4車線で評価することを確認した。

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第3回）議事詳細

### 菟田港新松山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。

#### 【委員】

便益で陸上輸送コスト削減というところで、前は自動車とか鉄鉱石等、石炭以外の物も計上されていました。今回については、直近の実績等で貨物が減少したということから石炭のみを計上されているようですが、これについては今後もそういう見通しだということでしょうか。あるいは、低めのところで評価をしたということでしょうか。

#### 【事務局】

完成自動車につきましては、過去の実績並びに今後の企業の予定的なもの等を踏まえまして、将来的な貨物がどのようになるかというのを現時点で精算した結果という形で、現時点では完成自動車を便益対象からは外さざるを得ないと考えております。ご指摘があった菟田港における完成自動車の生産能力的なものは、65万台という数がありますので、フル稼働する量となりますと取り扱えない状況になるかもしれませんが、現時点ではそこまで達していないという前提で今回は評価をさせて頂いているところでございます。

#### 【委員】

この事業に関して私は別段問題はないと理解しておりますが、石炭（バルク貨物）から考えると、バルク貨物もコンテナと同様に船が大型化しているため、やはり石炭を海外から輸入する時に大型化であればあるほどコスト的に安くなります。そのときにマイナス13mというのは、それなりに大型の船舶が入ってくれるのかどうか詳しくないため、その辺を教えて頂ければと思います。

#### 【事務局】

バラ貨物についても大型船というのはたくさんあります。昔、石油ですと100万トンタンカーという時代があって、100万トンドックというのを作るというのがありました。そこまでの規模ではないですが、石炭とかバラ積みですとケープサイズといわれる船のサイズがございます。15万トンくらい貨物があると、水深が16mとかもっと大きいのが必要なケースです。しかし、今回の場合は、菟田で日本の石炭輸入の多くを担っているのが製鉄所で、そういうものが直接入るケースもあるのですが、水深を13mにすることでハンディマックスというタイプ（4万トンとか5万トンが積めるもの）が菟田港へ入港することが可能と考えております。

**【委員】**

この周辺はかなり生物多様性の観点で高い評価を日本の中で受けられているのですが、この事業を継続するにあたって何か特別な注意とか、どのようにお考えなのでしょうか。

**【事務局】**

公共工事だけで申し上げますと、公共工事をやるからには周辺の環境に影響を与えないような形で埋め立て申請からの制約がかかっています。いわゆる環境監視の強化をなさいというもので、公共工事から出るにごりは極力出さないというのが大前提でございます。施設に環境共生型のものを取り入れているかと問われますと、今回の対象の施設の中ではやってないのが実態でございます。

**【事務局】 補足説明**

委員が問われているのは、曾根干潟が近くにあるということだと思います。その干潟については、カブトガニや野鳥が生息していますが、曾根干潟から離れていますので影響を与えるような計画ではございません。

**【委員】**

工事規模が、曾根干潟に影響を与えないと判断しているということによろしいですか。

**【事務局】**

はい。

#### 唐津港東港地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震）

◆審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

#### 別府港石垣地区旅客対応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】

唐津港の事業の必要性に関してですが、海運で動かした場合の方がCO<sub>2</sub>の削減量があるというふうに出されています。非常に効果があるように見えるのですが、便益の中にはどういう形で表現されているのですか。これは、金銭的なコストで下がった分として計上されているのか、もしくは時間的に早く運べるというようなことで全部入っているということですか。CO<sub>2</sub>という形では入っていないと思うのですが。

#### 【事務局】

説明資料8ページが一番下にCO<sub>2</sub>の削減効果はあるのですが、ここでは便益として計上はしておりません。海運を使うことによって、陸上よりは海運の方が安いという金銭的な便益を計上しております。

#### 【委員】

これは別府港も共通ですよ。唐津港では説明資料8ページ、別府港では説明資料7ページで貨幣換算しているところは黄色で塗っているところですので、先ほどご質問があったような環境負荷については貨幣換算されてないということですよ。

#### 【委員】

この3事業ともCO<sub>2</sub>削減だとかそういうのは定性的に記載されているのですが、唐津港に関しては他の2つとはちょっと違うと思います。必要性のところにも書いてありますように、モーダルシフトの推進ということで、港湾局が非常に重要な施策のひとつということで掲げているのだと理解しています。唐津港では、現在自動車（トラック輸送）で83%くらいになっているものを、この事業によりトラック輸送を削減して海運を増やそうということですから、それが実現できればCO<sub>2</sub>の削減にももの凄く寄与すると思います。一方、別府港とか荇田港の方はこれから新たに呼び込み、実際にCO<sub>2</sub>を排出しているわけではないと思います。しかし唐津港の方は、排出しているCO<sub>2</sub>をこの事業によって削減するという事は非常に重要で、やっぱり便益に入れられないというのはおかしいと思うわけですが、そういうのを入れているのか、それとも、今後も定性的にしか取り扱わないのか、その辺の今後の見通しについて教えて頂ければと思います。



### 【事務局】

ご指摘の通り、CO<sub>2</sub>の削減は大変重要で積極的に取り組んでいるところであります。これを貨幣換算しようと思えば色々な方法はあると思います。すでに年間の算定トン数が出ていますので、例えば一番分かりやすい算出方法ですと排出権取引で1トン当たりいくらかで取引されているかという算出方法がありますが、これは現在の市場価格でいうと意外と小さくなくて、評価に入れたとしても大きな便益にはなりません。CO<sub>2</sub>として算出してもいいのですが、一生懸命やっている事業の割には、そのくらいかなという感じもしますので、逆に誤解を招くこともあり、あえて算定はしていないということでもあります。説明力のある値が出てくればすぐに入れられますので、それは考えてまいりたいと思います。

### 【委員】

一つの可能性としては、例えば石油が上がってきたりしたら、そちらの方が結局高くなって、最終的に貨幣換算しているものも一部含まれているという可能性があるような気がします。CO<sub>2</sub>排出量そのものが全体にコストが高くなって、貨幣換算しても悪いというふうに出てきてしまう。逆に言うと、それに加えてCO<sub>2</sub>削減効果を算出すると二重になる可能性もあるような気がします。

### 【委員】

京都議定書によると削減目標があつて、それを達することが出来そうもないということであれば、先程言われたように排出権を買わないといけない。まさにコストになると思いますので、削減できる可能性のある事業はやはり便益（ベネフィット）として考えるべきだと思います。その辺国土交通省でも色々考えられているかも分かりませんが、是非とも方向性を打ち出して頂けたらと思います。

### 【委員】

いずれの港湾（唐津港・別府港）も港が完成したら港湾来訪者が増えてその便益が増えるということになっています。特に別府港の方は説明資料9ページで、年間18.3万人来るようになっており、年間8.4億円便益が出るということになっていますが、港ができたことによってそんなにたくさん来訪者が来るのかというのが素朴な疑問です。すでに外国のクルーズ船も一部来ているという話ですが、クルーズ船が来るようになってからどのくらい実際に来訪者が増えたのか。そのようなことをアンケート調査ではなく、実際にどのくらい増えたのかという調査はされているのですか。

### 【事務局】

別府港におきましては、外航船が先ほどご説明しましたとおり4回、内航船が5回来るようになっており、計9回内・外航船が来る予定であります。外航船が来た時の就航人数

については別府市にヒアリングを実施しており、1回当たり大体2000人くらいで、これで年間1万8000人程度の来訪者があります。それと、別府市散策等をされている方々もいるため、散策等の人数につきましても別府市にヒアリング等をかけております。大体平日に日当たり150人、土日で日当たり400人程度散策等で利用されております。これらを集計しますと、年間8万5000人ということで、両方合わせますと10万人ちょっとの利用者がいるということでございます。ただ、今後も外国クルーズ船の需要も増える予定ですが、現在一番問題なのが旅客船埠頭の駐車場が今締め切られており、駐車場が利用できていないという状況がございます。近くまで車で行けるような状況が実現すれば飛躍的に伸びるように思っているところであります。

**【委員】**

現在、来評者が10万人くらいですが、駐車場が利用できるようになって、尚かつ外国船ももっと増えたら多分2倍くらいに増えるのではないかと、ということですか。

**【事務局】**

はい。そういうことです。

**【委員】**

その外国のクルーズ船というのは、大体算出なさっていると思うのですが、何回くらい来る予定というふうになっているのでしょうか。

**【事務局】**

震災前で5回（平成23年）来る予定でした。しかし、震災後寄港中止となつてしまい、平成23年の実績としては4回来たところでございます。外国クルーズ船がきた後アンケート調査も行っておりますが、また是非とも来訪したいと言われている方も8割以上いらっしゃいます。4回寄港しましたロイヤルカリビアン社の幹部の方も、来年は別府市の寄港回数を増やしたいというようなことを言われております。ロイヤルカリビアン社以外にも寄港の検討をされておりますので、今後、内航船も増えるように思っております。

**【委員】**

先ほどの荇田港では、例えば完成自動車分はこれからあまり増えそうにないから便益に計上しないというふうに少し少なめに見積もっていらっしゃると思うのですが、この港湾の来航者は私の感じから言うと、やはり多すぎるように思います。国土交通省の需要予測は全般的にすごく高めのことが多かったもので、その辺りはあまり異議を持たれないように実際の2割増くらいとか、外国のクルーズ船に関しては4回5回来ていても、将来的にずっと4回5回来るのか、あるいは8回に増えるのかという予測は凄く難しいと思います

ので、あまり過大に入れ込むのはどうかと思います。

#### 【事務局】

クルーズ以外の来訪者については、これで堅めにみたつもりですがもう少し精査はしてみたいと思います。それからクルーズに関しては、これは意外とみんなそう思っていると思うのですが、過小評価している感じがします。全体的な見方として、そんなに来るのかというのが普通の考えだと思います。ただ、ロイヤルカリビアン社はヨーロッパから始め、5年くらいでもの凄い勢いで伸びております。それでヨーロッパで成功したので、これからアジアクルーズだと。これから10年くらいあり得る話でクルーズを展開するというところで、大量に船を造ってきています。それくらい彼らはアジア市場のクルーズがこれから爆発的に伸びるといふふうに見ております。ボイジャー・オブ・ザ・シーズという船が来年入ってくる可能性があるのですが、15万トンクラスで4000人近く乗れる船がこの別府港に来ることですので、クルーズについては少なくともかなり堅めの予測になっていると思っております。ただ全般的に需要予測の信頼性については、問われていることはしっかり認識しておりますので、予測としてはなるべく堅め堅めということを考えていきたいと思っております。

#### 【委員】

需要予測はどうだったかというのは、次回2、3年後の再評価でその審判が下るかと思っております。

## 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】

前回までは2車線の整備ということで考えていたものを、今回評価では4車線にしたという事で事業費がかなり上がるということですが、最後の結論のところにもありますが、平成25年度に全線の暫定2車線供用ということで、4車線化は続けてやっていくということでしょうか。それとも暫定2車線で一応止まるということですか。

### 【事務局】

当面は平成25年の東九州自動車道とのタイアップで暫定供用を行った後、社会情勢を見ながら交通の状況等を勘案し4車線化の必要性を再度検討していくことになるかと思えます。

### 【委員】

前回まで2車線ということであれば、2車線で事業評価をして、それが完了して新たに4車線化ということで新規に事業を立ち上げるという考え方もあるのではないかと思います。

### 【事務局】

前回まで2車線で評価頂いたのですが、元々整備内容として用地については4車線で現在でも買っているところであり、2車線で整備している事業と用地買収との不整合というものがあります。将来交通量の見直し等踏まえまして、実際の事業計画が4車線ですので、4車線で再度評価すべきではないかということで今回評価を見直しています。

### 【委員】

東九州自動車道が開通すれば当然現道の状況では渋滞がさらに予想されますので、この事業自身は非常に重要かと思えます。説明資料の2ページとか3ページに、した場合としない場合との比較がありますが、これは4車線化した場合と事業をしない場合の比較という事でしょうか。

### 【事務局】

暫定2車線で整備した場合を指しています。

### 【委員】

暫定2車線で整備した時の効果ということですか。分かりました。

### 【委員】

前回までの評価委員会では暫定2車線で評価をして、それでGOサインを出した事業がかなりあると思うのですが、そういう事業に関しても今後早急に見直すということなのでしょうか。

### 【事務局】

前回まで暫定2車線という評価をしているのですが、実際は用地を4車線で買って、道路は2車線で整備します。我々としては、2車線で事業が終わりという整理はしておらず4車線は整備する予定ですが、ただいつの段階になるのかというのはその時点では決めていない状況です。当面評価するものとしては、今左にありますようなもので前回評価させて頂いたということです。ただ道路計画としては左側の事業で終わりかといいますと、そういうことではありません。完成形として今回交通量も出ておりましたが、東九州自動車道が供用しますと2万数千台の交通量があり当然4車線にしていけないといけませんので、評価するものとしては今回4車線の完成形でこの事業の評価を行った方がいいのではないかとということで数値を積ませて頂いたところです。ちなみに本資料の道路1-30ページでございますが、これが費用の積み方について少々細かく根拠データとして入れているところです。こちらの方で例えば供用開始年次というのが左側にありまして、これが平成26年ということになっております。先ほど供用効果のところは2車線の供用効果ということで話ございましたが、この後引き続き4車線化をするような形でお金としては計上しております。ただ、下に注)で書いてありますとおり、事業費の投資パターンというのはあくまで費用便益分析の算定のために積んでおりますので、実際、道路事業費全体の状況などによってはすぐにこういうような形の投資ができるかどうかははっきりとしていません。用地を4車線で買ってあります事業ですし、交通量的にも4車線必要な事業ですので、事業評価という点ではこのような形で数値を入れさせて頂いたという次第です。

### 【委員】

私の質問に全くと言っていいほど答えてくれていないのですが、要は今まで我々が評価した事業で、暫定2車線で評価を行っている事業を今後早急に今回の行橋インター関連で評価するような4車線で評価をするのかどうか。その辺の基準を作られているのですか。例えば交通量がこれくらいになれば、最初から4車線化でやるのか、それとも、単に行橋インター関連だけがそうなのか。その辺がはっきりしていないように思います。

### 【事務局】

その判断についてですが、今回供用後50年間の評価をしておきまして、その50年間のうちに4車線化する可能性がある事業につきましては4車線で評価を行うように考えています。逆に50年間2車線しか供用しないというようなものであれば、それは暫定と

ということで2車線になると思いますが、なかなか現実その50年間で用地だけ買って、それこそ草刈りとか維持も含めて持つておくということは非現実的かなと思ってまして、今後は、4車線で評価していく事業が他にもたくさん出てくると考えています。

**【委員】**

今の件ですが、2車線で評価するか4車線で評価するかは一般論として、50年間の間に4車線化するかしらないかで整理しているということによろしいですか。

**【事務局】**

その通りでございます。

**【委員】**

今、進めている事業については、今後もこういう案件が出てくるということですね。

**【委員】**

この行橋インター関連の件では、費用は4車線で計上しているが便益は2車線で便益を計上しているということですか。先ほどそういうふうにご説明したように私理解したのですが。

**【事務局】**

便益は4車で計上しております。

**【事務局】**

本資料の1-30ページでございますとおり、平成25年度にまず2車線が完成し、平成26年度から2車線の便益が発生します。そして平成30年度に4車線が完成する予定ですので平成31年度から4車線の効果が出るというような投資パターンで考えております。

**【委員】**

4車線化が完了するまでは2車線分の便益しかないということですね。この暫定2車線というのが我々みんな共通して混乱しているところかと思います。今の説明で、50年間という期間の間ということに理解しました。

**【委員】**

暫定2車というの、基本的に用地は4車線分買ってある場合だけなのですか。計画は4車線で、用地をとりあえず2車線分だけしか買ってない場合は暫定2車とは言わない

のですか。

**【事務局】**

それは完成2車線と呼んでおります。用地を4車線分買って、2車線供用するのを暫定2車線と申しております。最初から2車線分の用地を買って2車線供用するのを完成2車線という呼び方をしております。

**【委員】**

更に拡幅する場合は新規の事業になるわけですね。暫定2車線とか4車線化っていうような基本的な考えを整理しないとわかりづらいですね。

**【委員】**

コスト増加の一つとして横断函渠についてですが、洪水があったので地元の要望によってもう少し分けてほしいという話がありましたが、やはり洪水の危険が高いと思ったのでこういう要望を計画に反映されたのですか。もし、こういうことは無いだろうと思ったら費用を削減してまわされるというふうに考えてよろしいですか。

**【事務局】**

一般的にたくさん側溝がある場合、いくつか集約して大きめの横断函渠にするのですが、そういう計画にしていたところ、現況のままで平成21年7月とか平成22年8月の雨が降った時にかなり冠水しておりまして、地元の方々も盛土構造の道路が堤防になってしまうということから、暗渠は現状と同じくらいたくさん作っておいて欲しいという要望等ございまして、その要望は受けておこうということにしております。

**【委員】**

4の前回評価時からの変化、説明資料9ページで、維持管理費が前回評価時と今回評価時でかなり増額になっていますが、これは2車線が4車線になったというのではなく単価が変わったということですか。

**【事務局】**

維持管理単価の変更による増と記載しておりますが、前回までは維持管理単価の見直しという費用便益分析マニュアルというものがありまして、マニュアルでは一律1km当たり0.12億円を積み上げるということにしておりました。今回は1km当たり0.34億円を計上しておりまして、これはあくまで事務所の実績でございます。平成19年から平成21年までの平均年当たりの管理費を計上させてもらっておりますので、1km当たり約0.22億円の差が生じている状況でございます。

**【委員】**

それは、実績がそれだけ前回評価時と違っていたということですか。

**【事務局】**

2車線から4車線に変更した分もございます。算出方法として、延長から面積という形で見ると変更しておりますので、今回行橋インター関連事業の4車線化という形で計上し、それに伴っておおむね2倍になっております。それに伴って維持管理が増えているところもございます。それから、事務所長が申し上げたように、維持管理費用の単価の考え方や色々なものが積み増しになっているという、大きく分けるとその2点でございます。

**【委員】**

再評価のかける理由は、「⑤社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業」ということですが、どの部分が該当しているのかを教えてくださいませんか。

**【事務局】**

行橋インター関連の事業が再評価にかかった理由が⑤ということですが、今までお示しをしていた事業費が121億円で、今回色々な工事に伴う変更がございまして、全体事業費が大きく膨らむような形になり、⑤で評価をさせて頂いているということです。

**【委員】**

要するに評価の考え方が変わったからなのか、それとも当初想定していなかったコストの増に伴うものなのかの2つがあるわけですが、考え方が変わるということは、これは「社会情勢等の変化」といえるのかということです。要するに判断基準が変わるということですから、その辺りがなんかもう一つ疑問に感じられているところだと思うのですが。

**【事務局】**

当初想定していなかったコスト増ということで34億円くらい出ておりますが、これが確実に増えたということで⑤で整理をしているということです。

**【委員】**

4車線の方は該当していないということですね。

**【事務局】**

そうです。元々4車線の分が無かったとしても、今回評価に34億円くらいコスト増で全体事業費が大きく増えておりますので、⑤で整理し事業評価にかけなければならなかつ



たということです。

**【委員】**

考え方が変わった事自体がこの⑤に該当するのではないのですか。だから、両方ともこの理由に該当するのでは。とにかく、当初の事業費が大きくなったため、それは一回かけましようという話ですね。

**【事務局】**

2車線で整備しているだけでもかなり増額が出てきている事と、2車線での供用時期が平成25年度予定ということで、今回こんなに増えていますということをお示しするため、「社会情勢等の変化」という形で、お知らせしたということでございます。

**【委員】**

結局4車線化をしていることや、しないといけないという必然性の説明があんまり無いと思います。コスト増のことはよく分かりましたが、4車線化をしないといけないという考え方の変更の理由説明があまり充分ではないと思います。これからもこういうことがまた出てくると言われましたが、何を基準としてそういうふうを考えているのかということが分からない。それでお尋ねしているわけです。

**【委員】**

最初この⑤の話で理由を出された時に、交通量が当初の予想よりも非常に増えたので、これは早く4車線にしないといけないということで今回委員会に上がってきたのだろうと私も含め皆さん思っていたと思うのですが、その辺がいまいちよく分かりません。暫定というのは先ほども言われましたが、他の事業費もたくさんあると思います。過去、まだそういうのがこういった形で途中で出されてくるというのは無かったというふうに私は記憶しているので、それで若干奇異な感じがするわけです。そういう意味では、交通量に対する予測が非常に大幅に上回っているということで4車線化が急がれるという事が理由だと理解していました。そういうふういきちつと説明頂くと納得できると思います。それと、当初予定していなかったコスト増で34億円とあるのですが、全体の事業費に対してこれは何割くらい占めるのか計算していませんが、事業費増は過去にもあることじゃないですか。そういうことだと、色々な事業で他にも出さないといけない事業が今後出てくる事が当然考えられると思います。総事業費の2割とか3割を上回った状況がある場合には⑤でいつも出さないといけないという何か基準があるのかどうかということもあると思うのですが、その辺はどうでしょうか。

### 【事務局】

これまでと評価の仕方が変わっているというのが、この2車線、4車線の話でございます。要は冒頭の事務所長から申し上げたとおり、2車線は、平成25年度を目標に整備しており、4車線化をいつから実施するという事は正直まだよく分からない面があります。前回までの評価の仕方というのは、分からないということで、ずっと将来に先延ばししていました。したがって50年間2車線のままという評価をしていました。しかし、それはあまりにもCを過小評価しすぎで、一つ考え方の整理をさせて頂きまして、今回逆に一番安全と言いますか、Cを大きくする形で引き続き4車線を整備するという評価の仕方をさせて頂いたという一つ評価の考え方の変更がございます。それと、事業によっては確かに小さいもの大きいものがございますが、一つの目安としては1割以上と考えております。今回の事業費が121億で、それに対して今回2車線、4車線の話もございますが、函渠等増額としては34億で、3割くらいに値します。これはかなり大きいだろうと思います。感覚的な議論でございますが、一つ目安としましては1割以上事業費が変更してしまう事になった時点が、「社会情勢等の変化」にあたるのではないかと思います。以上の2点から今回評価にかけさせて頂いているということでございます。

### 【委員】

最初に考え方を変えました。ということを一一般論として言って頂いて、この事業の説明に入った方が良かったと思います。恐らく皆さん同じような思いだったと思います。

### 【委員】

今までは、とにかく繋ぐということを優先させて、暫定2車線で整備し、土地は買えるところは4車線で買って置くという方針で説明を受けたわけですが、今回それと違うことをされるということをおられるのですよね。必要に応じてですが。委員長がおっしゃられたように、こういう一つの事業の中に紛れ込んで非常に大事なものが入っているわけです。これは考え方の違いですから。道路事業はこれからこういうやり方をしていくということを、きちんと説明して頂かないといけないようなレベルの話だと私は思います。だから分かりづらいわけです。何かこう勘ぐれば、どさくさに紛れて何か新しいことをやろうとしているように見えないことは無いわけですが、だから、直に冠を立たせるじゃないですが、そういう観点があるのではという意味で最初からどっちが評価の対象なのかとお伺いしたところです。

### 【事務局】

説明が不足していた事についてはお詫びを申し上げないといけないと思っております。ただ道路整備の仕方、あるいは道路の計画の仕方が変わったということではございません。将来交通量に対しまして4車線の需要があるのか。あるいは2車線でまかなえる需要しか

ないのか。そこをもって、完成形4車線なのか2車線なのか、あるいは6車線なのか、というのを計画してございます。そんな中でいきなり最初から4車線で造るのか。それとも予算の制約がございまして、とりあえず2車線だけ造っておいて、その後また残りの2車線を造るのかというのは整備の考え方でございまして、そこにつきましては従来から道路の計画の仕方、あるいは整備の仕方の変更があるとは私どもも思っていません。ただこの場におけます評価の仕方が当面暫定2車線で整備する時に、残りの2車線をいつするかというのが現時点でよく分からないということでございます。それを遠いところに持っていくのか、それとも近くに持ってくるのかという一つの評価の設定の仕方、仮定の置き方、そこに違いが今回出てきているという理解でございまして、評価を厳しくする側でご審議して頂ければと考えて今日持ち出しているところでございます。

#### 【委員】

Cとしては増えるということですね。B/Cとしては厳しく出ると。いずれにしても、考え方を今後50年間の間に4車線化をするのかしないのかというところで評価の仕方を変えられるということですね。

#### 【委員】

先ほどの質問の続きですが、函渠の追加というところです。地元の浸水対策見直しの要望がありというのは私ちょっと気になります。要望を言わなければ、こういうリスクを背負ってしまうのかという危険があると思います。だからルールとして、これくらいの雨が何十年に一度の雨が降ればこのくらい浸水するという計算を国交省だと簡単にできると思いますので、リスクがあれば初めからそういうインターバルを作るとか、そういうシミュレーションを実施して、このくらいまで我慢してもらおうとか、そういうことをやらないと黙っていると危なくなるというのはまずいのではないかと今思いました。

#### 【事務局】

説明資料7ページですが、前回評価の時には平成15年の降雨、時間48mmで日163mmということで計画をしておりました。その後要望があったということもありますが、平成21年及び平成22年に豪雨がありまして、時間47mmの日213mmの雨が降ったということで、この実績を基にもう一度計算をしておしますと、足りないという判断になり今日ご説明に至っているということでございます。

#### 【委員】

今、委員が言われたことをもう少し具体的に言うと、冠水深が30cmだったものが15cmになっているのはどういうことかということです。平成21年と平成22年に豪雨があったとかではなく。

**【事務局】**

以前冠水高さの30cmというのは、農水省の基準だったかと思いますが、その30cmまで許容というのを一応文献がありまして、それを参考にしておりました。ただそれは1日当たりの許容でございまして、それでは地元の方も心配というお話もございましたので、どこまでそれを許容しますかということを経元と協議致しまして、最終的に15cmで妥結に至ったということでもあります。15cmというのは稲に影響のない高さということで決定致しました。

**【委員】**

平成21年に雨が降ったとか降らないとかそんなこと関係ない話ですね。稲に依存しているわけですから。

**【委員】**

これからは他の工事でもその15cmの基準を当てはめるのですね。そこで協議したからそこだけ変わるというのはどうかと思いますが。

**【事務局】**

整理してまいりたいと思います。

**一般国道10号 延岡道路**

◆ 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10号 別大拡幅**

◆ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

**一般国道10号 都城道路（Ⅱ期）**

◆ 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】**

都城道路に関して、進捗状況でこれから地元調整するということが書いてありますが、地元調整によっては洪水の被害を減らすためにももう少し別の工事を行うとか、コストが上がってくる可能性もあるということですか。

**【事務局】**

構造形式の見直しを検討しておりますのでコストが上がることもございますが、併せてコスト縮減も検討していきたいと考えております。

**【委員】**

都城道路の説明資料8ページ、対応方針の原案に地元自治体からの協力体制も確立しているのとありますが、これは具体的にはどういう事なのでしょう。

**【事務局】**

都市計画決定の際におきましても、都城市及び宮崎県からの協力を得ながらやっているところがございます。また工事を行っている上で、土砂を仮置する際の用地の手当であるとか、関係の地元自治会などからも特に大きな反対の声はなく円滑な事業実行が可能と考えているところであります。

**【委員】**

都城道路だけが維持管理費が減少というふうになってはいますが、先ほどの説明からいくと実績との差がそれほどなかったという理解でよろしいでしょうか。

**【事務局】**

そういうことになります。

**【委員】**

延岡道路。私まだ頭が混乱しているのですが。これは、完成4車線で来年度は全線暫定2車線供用ということですか。今までの分類でいくと暫定2車線で供用した後は、残りの

2車線は新たな事業としてやるのか、この資料で見ると4車線の資料だと思うのですが。こういうふうに最初から4車線の評価をずっとやってきて暫定2車線で作っているというのものもあるわけですか。

**【事務局】**

先ほどの行橋インター関連とはちょっと違い、前回の評価で延岡道路あるいは都城道路も、50年間のうちに4車線整備するという形で前回評価しておりました。したがって、今回も50年間のうちに4車線整備することですから、その部分について変更はございません。先ほどの行橋インター関連の部分につきましては、前回評価が平成21年度でありまして、その時のやり方が50年間のうちで用地は4車線買いながら、2車線しか整備しないという形になっていたものですから今回修正をさせて頂いたということです。先ほどとは出発点が違うということでございます。

**【事務局】**

暫定2車線の扱いだとか、河川においても暫定整備とかそういう考え方があって、延岡道路は、平成20年度の時には4車線で評価を実施しております。あるいは都城道路も同様。やはり、当面2車線だからということもあって暫定で評価する。しかしながら事業としては4車線でやっていて、事業の進め方として段階的にやっていくということですから、事業評価としては4車線で評価。ただし、次の4車線化のスイッチをいつ入れるかっていうのは交通状況等を見ながらということになりますが、事業としては4車線で採択し、用地買収もやっているから4車線で評価すべきだということで整理し直しているの、混乱を招いているところもあると思います。現在の予定は4車線の事業のものについては4車線で評価しよう。ただ、どうしてもB/Cを出す時にはいつから4車線にするかというのがなかなか難しい場面があるのですが、これについては、若干仮定を置いて、Bを出すためにどうしてもそうせざるを得ないところはこのような対応を取っているところがございます、その点については、ご容赦いただきたいと思います。

**【委員】**

これは、自動車専用道路だから最初から4車線なのですか。

**【事務局】**

4車線、2車線、自動車専用道路、一般の関係はございません。

**一般国道57号 宇土道路**

◆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201号 飯塚庄内田川バイパス**

◆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202号 伊万里バイパス**

◆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】**

伊万里バイパスは残事業が充分高いのでいいと思うのですが、全事業が低いのは何か過去に余分な費用がかかったのでしょうか。

**【事務局】**

説明資料1ページをご覧頂きたいと思います。伊万里バイパスは、現在1km区間に渡っての事業という形で評価を頂いているところですが、元々につきましてはその一番右の方の二里大橋交差点から伊万里バイパスという形で事業を進めていたところ。すでにその区間については平成10年代に供用されていて、改めてこの伊万里バイパスの残り1区間について事業をしたということで、全体の評価としては非常に低い評価になっています。また、実際の伊万里バイパス1km区間の評価にあたっては、交通量推計等が非常に高い時期での評価で、その時点でのB/Cとしては1を越えていました。

**【委員】**

すでに供用された箇所の便益も事業全体の便益としてカウントされているのですね。

**【事務局】**

はい。

**【委員】**

昨年の際はB/Cが全事業でいくらでしたか。

**【事務局】**

同じ0.8。

**【委員】**

3億増えても0.8ですね。

**【委員】**

伊万里バイパスですが、新たに地盤改良の追加ということで今年また委員会諮られているようですが、昨年とどういう状況でそういうことをしなければならなかったかについて教えてください。

**【事務局】**

地盤改良については、事業を継続していく中で地盤が非常に悪いということについては若干の想定はしていたところではありましたが、現状としてどれくらいの増額になるのかという確定ができなかったことに伴いまして、現時点でこの程度確定ができましたので今回この委員会の方に諮らせて頂いています。

**【委員】**

工期の期間はそんなに長くないということなのですが、今後更にそういうことはもう無いと考えてよろしいでしょうか。

**【事務局】**

現時点では、先ほど言いました用地関係の部分のみの拡幅を残すというような状況でして、その分を想定した結果として地盤改良の必要性については、その分を確保しているということです。

**【委員】**

宇土道路の説明資料4ページ。サシバの件ですが、現地の基礎調査では飛翔が確認されたのですか。それとも営巣や繁殖が確認されたのか、どちらですか。

**【事務局】**

飛翔を確認して、営巣の可能性があるので今調査を続けています。基本的には、営巣しているのではないかと思います。そこは確実に本年度までに調査を実施し、予測評価までいこうということでもあります。



**一般国道210号 浮羽バイパス**

◆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220号 古江バイパス**

◆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】**

浮羽バイパスの方で一つ確認したいのですが、埋蔵文化財の関係で発掘調査の費用が増えたということですが、前回再評価が平成19年という事でこの時点では、まだ発見されていなかったということですか。

**【事務局】**

以前の再評価の段階であります、その段階では全体の事業費の精査が確定していないという点で今回のものに当てさせて頂いております。なお、今回のものについては、供用までに必要となる調査については推計を含めて計上させて頂くということにいたしました。

**【委員】**

供用までの分が含まれているということは、次回の再評価には恐らく追加は無いだろうということですか。

**【事務局】**

少なくとも大きな追加は無いと考えています。

**【委員】**

この埋蔵文化財はすでに半分くらい終わっていますが、発掘した後は埋め戻されているということですか。

**【事務局】**

基本的には記録された後に埋め戻されております。

**【委員】**

路線を変更しなくちゃいけないような重要な発掘がなされるというような予定は今のところ無いということですか。

**【事務局】**

今のところ我々が知る限りございません。

**【委員】**

古江バイパスの説明資料6ページ目で事業費の変動というところで、維持管理費が前回と今回で20億ほど増えています。これは維持管理単価の変更というのは先ほどあったような何かマニュアルベースから実績ベースで計上し直したということですか。

**【事務局】**

その通りです。

**【委員】**

これも、こんなに増えるのかという疑問ですが。

**【事務局】**

私どもの管理しております国道220号の関係でいきますと、やはり桜島の灰の影響で、清掃にかかる単価等がかなり一般的なものよりは高くなっているというふうに思っています。

**【委員】**

これから新規事業等のときには、この維持管理費というのは実績ベースでやるということなのでしょうか。

**【事務局】**

これからは、実績ベースでやっていくようにしております。

**【委員】**

植生ネット工法というのは、腐植土とかネットをおいて植物としては勝手に復元してくのを待つのですか。それとも吹き付けたりするのですか。

**【事務局】**

種子は吹き付けることになります。

**【委員】**

使う種子というのはどんなものをお使いになるのですか。

**【事務局】**

今までの在来種と、特定外来種等に制定されていない、いわゆる牧草みたいなものを混ぜて吹き付けることになるかと思えます。

**【委員】**

生物多様性のこともありますから、気を付けてやられて頂きたいと思います。