

## 九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成24年度第2回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成24年8月2日(木) 14:00～16:00

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階 共用第4・5・6会議室

### ■主な議事

#### ○再評価対象事業の審議

[港湾1事業・海岸1事業・道路4事業]

- ・中津港田尻地区臨港道路整備事業 (大分県)
- ・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (山口県)
- ・一般国道57号 立野拡幅 (熊本県)
- ・一般国道10号 白浜拡幅 (鹿児島県)
- ・一般国道34号 武雄バイパス (佐賀県)
- ・一般国道497号 伊万里道路 (佐賀県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりとなります。

### <問い合わせ先>

国土交通省九州地方整備局

TEL 092-471-6331 (代表) 092-476-3542 (直通)

○事業評価全般 地方事業評価管理官 栗野 修司 (内線 2118)  
企画部 技術企画官 外柙保 勝 (内線 3126)

#### ○港湾・海岸事業

港湾空港部

港湾計画課長 馬場 智 (内線 320)

港湾物流企画室

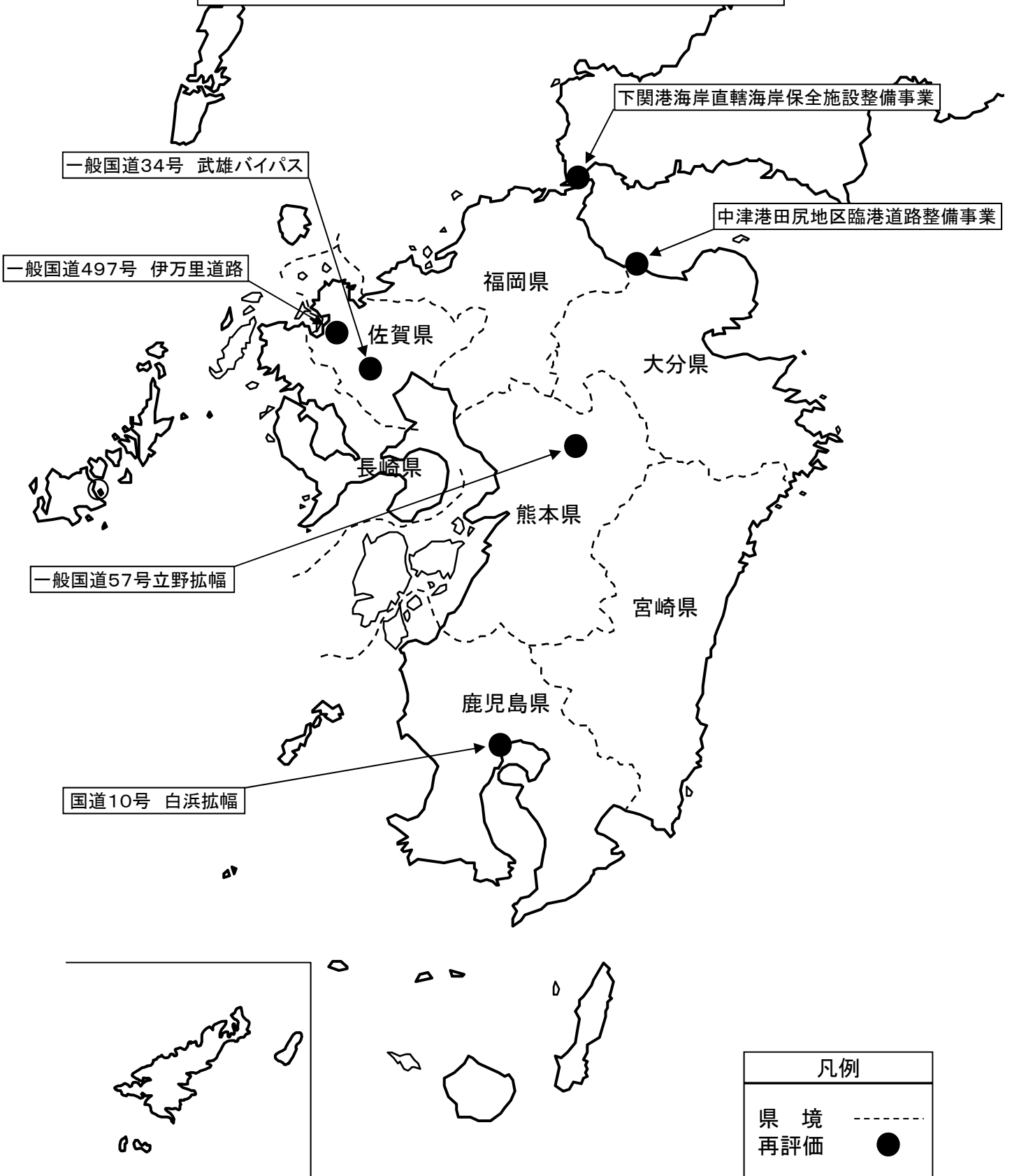
課長補佐 山口 隼人 (内線 312)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 本田 卓 (内線 4211)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度 第2回）**  
**議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成24年8月2日（木）14：00～16：00
- 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 泉委員、巖佐委員、長委員、小島委員、坂本委員、日野委員、溝上委員  
安河内委員、吉武委員
  
  - ・整備局 吉崎局長、山本副局長、大原副局長、塚原企画部長、岸建政部長  
山内道路部長、鈴木港湾空港部長 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24年度 第2回)座席表
  - ・資 料－3 平成24年度 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24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24年度第2回委員会 事業再評価  
（港湾1事業、海岸1事業、道路4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1事業、海岸1事業、道路4事業）
    - ・中津港田尻地区臨港道路整備事業 (大分県)
    - ・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (山口県)
    - ・一般国道57号 立野拡幅 (熊本県)
    - ・一般国道10号 白浜拡幅 (鹿児島県)
    - ・一般国道34号 武雄バイパス (佐賀県)
    - ・一般国道497号 伊万里道路 (佐賀県)
  4. 閉会

# 位置図(再評価)



平成24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 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 鹿児島大学名誉教授
- 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 佐賀大学名誉教授
- こじま はるゆき  
小島 治幸 九州共立大学名誉教授
- さかもと まいこ  
坂本 麻衣子 長崎大学大学院工学研究科准教授
- ひの しんいち  
◎日野 伸一 九州大学大学院工学研究院教授
- ひめの ゆか  
姫野 由香 大分大学工学部助教
- 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
- よしたけ てつのぶ  
吉武 哲信 宮崎大学工学部准教授

※ ◎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・海岸事業については日野委員長、道路事業については溝上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（港湾1事業、海岸1事業、道路4事業）について説明し、審議を行った。

**【中津港田尻地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。
  - ・ 特になし

**【下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業】**

- 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57号 立野拡幅】**

- 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 白浜拡幅】**

- 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34号 武雄バイパス】**

- 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497号 伊万里道路】**

- 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

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第2回）議事詳細

### 【中津港】

（委員）

基本単位の変更があったということですが、国土交通本省の方で計算し直されたということですか。どういう理由で変更になったのか教えて頂きたいのですが。便益が下がっているのは、それが主な理由なのですか。

（事務局）

費用便益分析マニュアルが、平成20年11月に見直されています。その見直しに伴い、原単位が下がっています。

例えば人の時間価値についてですが、常時雇用労働者だけではなくそれ以外の方も含めて算出するように変更されており、全体的に安くなっています。

（委員）

調整池の切り替えについて、地元調整の中で明らかになったということですが、地元との調整は当初どういうやり取りをされたのですか。また地元とは、どの時点でどのようなことを調整されているのですか。

（事務局）

地元調整では、工事の詳細な説明をしていて、ここに臨港道路が通るのでこの調整池は埋め立てますなど、具体的な調整を行っています。

（事務局）

用地の問題は道路部分に限った話ではなく、某自動車メーカーが中津港に立地した時から始まっています。約20年前に意向が表明されて、その時の対象となった土地が干拓地でした。大分県が誘致したという経緯があって、元々お米が足りないということで干拓地を国営で造った場所です。途中から減反政策に変わって、色々な反発があり、減反が強化されて農地を色々な形で転換しようとしたのですが、地盤が低い土地で他の作物に転換できない状況だったのでだんだん荒地地となりました。ダイハツを誘致する時に県が仲介して土地を売っていくのですが、調整池も含めてダイハツがいったん購入しています。調整池になると共有の管理になりますが、色々な経緯から調整池も含めてダイハツに売ったという経緯があります。

道路の計画をした段階では、その調整池はダイハツの土地でした。ダイハツの開発用地なので、買収し埋める計画としていました。ところが実態は、内水調整として利用されていたということです。地元と県と市の調整の中で、利用されていたことが表に出てきていま

せんでした。相当色々な調整をその間に行い、全貌がつい最近判明したため、今回の変更に至った経緯があります。

(委員)

道路の視点からお聞きしたいのですが、農道もそうだと思いますが、港湾や農水省が整備されている道路も、周辺の交通に大きな影響を及ぼすことがよくあります。港湾の中の道路は、先程、各交通量の算定の説明をされましたが、どの範囲で費用便益を計算されているのですか。それと、取扱量に原単位をかけて発生集中交通量を出して、それを方面別に分配したと説明されましたが、例えば工場に集まってくる原材料や、そこから出ていく製品が大本なのですか。それとも港の取扱が大本なのですか。両方考えないといけない気がします。その辺りが分かりませでした。それと、交通量が9129台と書いてありますが、どの地点かよく分かりません。便益は項目ごとに書かれていますので、こういうのでこういう便益が上がるというのが分かりますが、費用については総額しか書かれていません。用地費・建設費、その中でも橋梁部分がどれくらい掛かるかという情報を説明資料5ページに書いて頂くと、こんな事業でこれくらい掛かるのかというのが分かると思います。後の方でも書かれていないので、ざっくりでもいいですから書いて頂いて、どういうところにお金が掛かるのか分かるようにして頂きたいと思います。

(事務局)

スクリーンをご覧ください。発生集中交通量を出した港で取り扱っている貨物一覧です。例えば一番下の東ふ頭では、ダイハツの完成自動車を取り扱っており、その量を発生集中交通量に換算する係数があります。西ふ頭では砂利を取り扱っていたり、中央ふ頭では鋼材や麦、東ふ頭では完成自動車、製材などを取り扱っていて、ふ頭ごとの取扱量から発生集中交通量を算出しています。あと、中津港では工場関係があります。産業貨物ということで、ここに入出入りする貨物を発生集中交通量として算出しています。某陶器メーカーの工場と自動車の部品関係の工場が中津港内に立地しています。先程言いました港湾で取り扱っている貨物と、中津港に産業立地している出入り貨物から発生集中交通量を算出しています。

(委員)

配分の範囲はこの赤い部分ですか。

(事務局)

はい。そうです。

(委員)

交通量の変動を前後で比較する範囲をどこにされているのですか。港湾区域の中だけで計算されているのですか。

(事務局)

そうです。港湾区域の中だけです。

(委員)

交通量は他の道路にも流れると思いますが、港湾区域以外の所には影響は及ばないので  
すか。

(事務局)

貨物を方面別に取り扱っている地域がありますので。

(委員)

分かりました。費用便益はこれよりも、もうちょっと広域なところで計算されていると  
いうことですか。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

道路の現道の切り替えに対して仮設道路を造るという変更点の説明がありましたが、当  
然用地買収も生じるため時間が延びていくこともあるかと思いますが、説明資料2ページ  
でいうとどの辺になるのですか。どこの場所なのかがよく分からないのですが。

(事務局)

説明資料7ページに平面図を付けています。そこに黄色の丸で囲っています場所が、調  
整池と現道の切り替えの場所です。

(委員)

切り替えの現道というのは当然必要だと思います。更に仮設道路を造るということですか。  
その辺の説明をもう少しお願いします。



(事務局)

左上の図が、当初、平成19年9月に事業説明した時の計画です。この時点では、一つの道路を利用し工事車両と一般車両が混在する形で、切り回しながら工事をする計画にしていました。現道と臨港道路の高さがかなりあるため、7回切り替えを実施するという複雑な施工になっていました。この計画を地元の説明した際、地元の方々は高齢者が多いということで、自転車や歩行や場合によっては、トラクターも現道を走行するという中で、そういった複雑な切り替え工事は安全性に問題があるという意見があり、地元の方から現道切り替えとは別に仮設道路を設置して完全に工事車両と地元の方の道路を分けて下さいという要望がありました。

(委員)

説明は分かりましたが、そういうことは当初の時に想定されないのですか。後になってこういう形で出されてくるということは、どうなのかなと思います。

(事務局)

切り替えながら施工した方が経済的になるので、当初計画では選択していました。

(委員)

計画を立てられた際、当然、地元の説明もあるし、その辺の調整もあった上で計画されていると思いますが。

(事務局)

当初の時にルートの説明は地元の方にしていますが、詳細な施工方法までは地元説明時に行っていません。

(事務局)

事業化が決定する際にどこまで地元調整に入るのかという質問だと思いますが、この道路について言えば、当然見込みは持っていますが、全てが事業化の段階で確定しているものではありません。ある程度見込みでやらざるを得ないものがある。今回の仮設の道路に関する道路の切り替えのやり方は、実際の設計に入ってみないと分からない部分もありますので、その点については、事業化の段階では分かり得なかった事です。それで今回、事業評価監視委員会にお諮りしているということです。ご理解の程よろしくお願い致します。

【下関港】

(委員)

最後から2番目のスライドで発生確率の所ですが、本資料では波に関する発生確率をやられているようですが、設計潮位に関しては発生確率はやられたのか。もしやられていたらどういう方法で決められたのかその辺を教えてくださいと思います。

(事務局)

潮位につきましては、最初のポンチ絵でお示しさせて頂いたように、既往最高潮位に対して波が50年に1回という設定にしています。50年という部分に対しては、既往最高潮位を当てておりますが、40年・30年・20年・10年と落とす時には、このやり方はどうかというところもありますが、50年に1回の波なり、潮位なりに対して40年であれば0.98。30年であれば0.95。20年であれば0.91。10年であれば0.85ということで潮位についても減じた上で越波量等の検討をしています。

(委員)

起用最大の潮位は、1999年の台風18号で決まっているのですか。

(事務局)

海岸保全計画で既往最高潮位を設定していますので、恐らく1999年の台風18号で見直しをされていると思います。

(委員)

高潮計算をやったとかではなくて、既往最大を使っているということですか。

(事務局)

山口県山陽地区の海岸保全基本計画は、平成15年にたてられています。1999年の台風18号が動機となり、それを踏まえて計画されています。

(委員)

背後地は恐らく埋立地だと思います。ですから、県かどこかが開発して分譲されたのではないかと思うのですが、その時にこんなことが起こりうるのではないかとか、そういうのは企業とか住宅を買われる人に示していなかったのか。その辺りがどうなっているのかお伺いしたいと思います。

(事務局)

下関海岸の開発は非常に古く、昭和一桁ぐらいから行っています。開発行為は、通常では県や市がやるケースが非常に多いです。

(委員)

埋め立てや開発行為の申請許可は県ですか。

(事務局)

昭和初期の話のため民間です。そういう古い埋立地だというふうにご理解頂ければと思います。段階的に分譲が進められて、最終的に埋め立てが完了したのは昭和40年くらいだったと思います。相当長期に渡っているので企業分も相当古くなって、市街地化されている状況です。一方、古い用地なので、比較的護岸の高さが低いというような問題点がある場所になります。

(委員)

開発する際に、普通はリスクが高いところは土地が安くなりますので、それを分かって本来買っているはずですが、それなのに、住んだ後に問題があるということで、税金を使って事業をすることは確かに問題ではないかと思えます。しかし、住むことを許してしまった以上は、同じように安全じゃないといけないので、やれないということは言えないと思えますし、住むことを許してしまった時点でこのようになるのはしょうがないことではないかと思えます。

1つだけ質問させて頂くと、費用便益費が高いので事業として問題があるとは思いますが、貨幣換算が困難な効果ということで世界的シェアを誇る企業群が集積しており、浸水被害から防護することにより、甚大な経済損失を回避できるということが書いてありますが、これを貨幣換算が困難としている理由がよく分からないので教えて頂けますか。

(事務局)

ここで記載している分につきましては、説明資料2ページをご覧頂ければと思います。例えばここで記載していますタイヤ製造工場や精鋼所を指している訳ですが、例えばタイヤ製造工場でいきますと、タイヤ製造工場が浸水して操業が出来なくなり、その影響が建設機械に波及するといった部分の広がりというのが製品を通じて出てきます。そういった部分を、どこまで持っていけば便益の計上が可能になるのかの想定が難しいと思えます。出来ないというよりは、そこまで取り込んでいないという表現の方が正しいのではないかと思います。

(委員)

非常に小さなことですが、不思議に思ったので質問させていただきます。説明資料2ページの事業の概要に関してですが、工業団地のところで他の所は全て既存の護岸沿いにずっと事業箇所があり、右下の一部だけ護岸沿いではなくて点線になっています。これはどうしてですか。

(事務局)

この部分につきましては、図でいきますと左側の方に黒っぽく塗りつぶされている部分があるかと思いますが、ここに岸壁があってその背後はふ頭用地になっている部分です。岸壁まで壁で囲ってしまうと使えなくなります。岸壁としての使い勝手が悪くなってしまいますので、その部分は防護ラインを内陸側にとって対応しています。

(委員)

B/Cが道路に比べると非常に高いと思いますが、結局浸かると全部資産価値が0になってしまう全滅するという金額が算定してあるということですか。津波のように全部なくなるという想定被害額の算定になっているように見えるのですが、実際の高潮だとそういうことは無いような気がします。その辺り海岸の想定はどう考えているのか確認をさせて頂ければと思います。

(事務局)

浸水範囲といっても浸水の深さも本当に浅く浸かるようなケースもあります。浸水にも床下浸水や床上浸水がありますが、これは計算なのであるメッシュで区切ったエリアの浸水深さをそれぞれ計算し、浸水深さに応じて被害の程度は変えた形で評価をしています。

(委員)

河川の洪水の場合も似たような事があると思いますが、塩水に浸かった場合と真水に浸かった場合は基準が違うのですか。

(事務局)

差異はありません。

【一般国道57号 立野拡幅】

(委員)

軽量盛土（EPS）で工事を行うということで、素材は発泡スチロールだと伺っていますが、これはよく使われるものなののでしょうか。その上に道路を造っても大丈夫なののでしょうか。また、環境面に対して影響は無いのでしょうか。

(事務局)

発泡スチロールの工法はよく活用されています。それから、耐久性等についても、日光等が当たらない土の中ですので問題はありません。軽量盛土（EPS）は費用が高く当初計画から採用はされませんが、詳細な調査をした結果、滑りに対する安全度が確保できないため、土に比べて非常に軽い発泡スチロールの工法を採用しました。

(委員)

軽量盛土（EPS）に変更したということは、元々盛土をする予定だったと思いますが、盛土材料をどこからか買う予定だったのですか。そういう予定なら、購入分が減額になるのではないかと思います。

(事務局)

費用については発生土を使う事が一番経済的になります。計画では、切土と盛土は現場内で転用しますが、ここは既に事業延長6kmのうち3.6kmが供用しているところでもあり、残りの事業の盛土材は購入することにしていました。そういったものを踏まえた上で、購入土と軽量盛土（EPS）の比較を行い差し引きした結果、大きな増額が生じたということです。

(委員)

この中に計算済みということですか。

(事務局)

はい。ここの増額費用は、比較後の事業費になっています。

(委員)

説明資料12ページに関してですが、これは非常に重要なことだと思います。「不確定要素を考慮した事業費の算出」というのは、この事業だけに適用されるのですか。あるいは、国交省の全ての事業に対して適用するのかその辺をお伺いしたいと思います。用地買収前では地質調査の本数が非常に少なく、用地買収が完了した段階で詳細な地質調査を実施すると工事費が上がります。港湾関係ではなかなか事前調査が出来ませんでした。今年の

委員会で今後は事前調査を実施できる範囲で行いますと言われました。そういう風に調査不足によって地盤や色々な自然条件が把握できない状態で計画あるいは設計せざるを得ないことは分かりますが、ここに書いてあることはその辺を見越して今後は設計を行って事業費まで算定します。と私はとれると思いますが。

(事務局)

ここの文言は、今後こういう考え方で立野拡幅以外も含めてやって参りたいという決意を表しているものです。便益と費用を計上して新規採択時評価に臨んで、それを通過すれば事業化に至るという流れで行っています。その後、予備設計などを実施して、必要な用地のエリアも決めて用地調査・地権者との交渉。その後用地買収・工事着手、完成という流れとなっています。先程の立野拡幅でもありましたが、まだ用地を買っていない所は、地権者の協力が無い限りボーリング調査もできません。あるいは他の案件でもありましたが、地元の方と色々交渉する中で、アンダーボックスを入れて欲しいとか、関係機関と協議すると様々なリクエストが出てきて、当初想定していなかった事をやらざるを得ない場合があります。それは、どれだけ技術の粋を尽くしても事業化する前に全てを計上することは非常に難しい状況です。安く見積って新規採択時評価をくぐり抜けて後から高くなることは、世の中に対する不信感も多いという大きな反省もあります。これまで過去の実績として、掘ってみないと分からない地質の部分と、色々な関係機関と協議してみても結果出てくるものの2つのカテゴリーがあると思いますが、そういうものについては大小ありますがある程度のレベルというのは大体見えてきています。そのため、不確定要素に関して、あらかじめそういうものが起きるというリスクを取り込んでおいて事業費を積み上げた額を総事業費として、その額で費用便益分析をして世の中に問うという意味で書いています。

(委員)

工事費が上がる事業は、なかなか気持ちよく事業を通したいという感じにならないので、今後は是非ともそういう方向でやって頂ければと思います。

(委員)

具体的な不確定要素を考慮したというのは、先程言われたように色々なリスクを考慮してということですが、具体的なやり方というのは一応見えているのですか。

(事務局)

平成23年度の案件で大まかな計算をしてみました。その結果、地質調査不足による事業費増が平均すると1割程度あります。また、色々な方と話をし、当初想定できない事が1割程度あります。両方併せて2割程度が必要と考えています。本当に全体の2割で良いのかについては、もう少し精査をしながら今後決めていきたいと思っています。

【一般国道10号 白浜拡幅】

【一般国道30号 武雄バイパス】

【一般国道497号 伊万里道路】

(委員)

白浜拡幅に関して、説明資料5ページの事業費についてですが、維持管理費が前回平成21年度は0円で、平成24年度は23億円になっています。理由は、表の下にあるように、前回評価時における維持管理費は2車線と4車線とで単価差はなかった。そのため現道拡幅による整備が行われる場合と行われない場合の差は0円となっている。とこういうことですが、立野拡幅の場合は単に2車線を4車線に拡幅する事業ではないということですか。

(事務局)

立野拡幅は現道拡幅事業ですが、昨年度の評価の際に、維持管理費について実績額に見直しを行っています。

(委員)

白浜拡幅に関してですが、説明資料6ページの「便益の変動と主な要因」で大崎地区の供用年次が大幅に前倒しになっています。当初計画よりもこんなに前倒しが出来るのですか。それによって便益がかなり増加していると思いますが。

(事務局)

当初は、大崎地区と白浜地区を同じ進捗で事業を進めるという事業の展開を考えていましたが、距離が300mで短いということと、前後が4車線化されておりボトルネックにもなっていますので集中的に大崎地区を整備することにしました。用地の進捗率もかなり上がっていて、4車線化に必要な用地は8割程度まで買い進んでいるため、そういった意味でも前倒しは出来るという判断をしました。

(委員)

基本的な考え方の質問ですが、白浜拡幅では事業費ベースで4%。伊万里道路で7%。いずれも再評価後3年の評価ということで、そういった意味ではすごく息の長い事業と思いますが、事業を分割して短期で完了するという考え方はないのですか。長く評価をし続けるプロジェクトというふうにも見えますが、どちらがいいか私は判断が付きませんが。1つの事業が長く再評価を受け続けられないといけないということについて、どういう考え方をされているかをお伺いしたいのですが。

(事務局)

事業の評価については、新規採択時評価のあと、3年ないし5年に1回の再評価。そして事後評価という流れで、生まれる前から終わった後まで全て評価するということで進んでいくものと理解しています。その中で、1つの単位として事業区間を設定しています。例えば、伊万里道路は6.6キロの区間があり、それを一貫して最初から最後まで見続けるということが大事です。途中で切ってしまうと、新規採択時に評価したものとその後の再評価の比較が出来ないという問題が生じます。そのため、最初から一貫した単位で見続けていくことが大事だと思っています。

(委員)

評価の一貫性を確保するという言い方ですね。分かりました。

(委員)

伊万里道路は事業化が平成7年で、それから随分時間が経っています。用地買収に平成22年度から着手されていますが、実際に用地買収が進んで工事に入るのはいつ頃の見込みでしょうか。

(事務局)

説明資料の表紙をご覧ください。旗揚げはしていませんが、伊万里道路の東側には唐津伊万里道路、西側には伊万里松浦道路があります。西九州自動車道全体の整備の考え方ですが、まず郊外の方から西へ整備を進めていて、平成24年3月に唐津千ヶ賀山田ICまで完成しています。その後、北波多ICまでを平成25年度、谷口ICまでを平成26年度供用を目標に整備を進めています。一方、伊万里松浦道路は、長崎県と佐賀県の県境付近から順に両側へ事業を進めています。そのため、限られた予算を伊万里道路ではなく、福岡側の唐津伊万里道路と伊万里松浦道路に重点的に投資している状況で、伊万里道路については予算の投入が若干後回しになっている状況です。

(委員)

伊万里道路について、説明資料2ページにリダンダンシーが確保されると書いてありますが、整備後のルートにも土砂災害が起こったところがすごく掛かっているように見えます。多分、地図の縮尺で近いように見えると思いますが、これでリダンダンシーの確保という事を言われると本当にそうなのかなと思います。本来もう少し距離が離れていると思いますが、リダンダンシーの事についてももう少し説明頂けないでしょうか。また、災害の際の便益は、時間が短縮される便益になると思いますが、災害時を考慮した計算で算出されているのか教えてください。



(事務局)

西九州自動車道の整備については、府招地区の地すべり地帯を通るところもあります。その点につきましては、現在の国道よりも注意深く工事を進めている状況で対策等も十分行っていて、代替ルートとして災害に強い道路を造っています。便益につきましては、通常の3便益で評価しているので、防災という観点の便益は今のところ入っていません。

(委員)

伊万里道路ですが、供用目標年次は無いのですか。目標年次はoirないということなのでしょう。

(事務局)

事業評価上の供用年度は資料の中にありますが、維持管理費が生じた時が供用年度です。事業評価上は、平成32年度供用予定で考えており、本資料をよく見ていけばある一定の年度ではこういう供用形態になるというのが分かります。内部的には、目標を立てて事業の進捗を計っているところです。平成29年度までに供用が確実に出来るものについては公表していますが、伊万里道路については未確定要素が多いので世の中には供用目標を公表していません。

(委員)

分かりました。例えば先程の立野拡幅もそうですが、昭和57年から事業が始まっているとか、都市計画道路で近年すごく問題になってきていたのは、計画が決まってから30年も完成まで掛かることが問題になってきたと思います。その間、都市計画道路の区域に決定されると、例えば売却もなかなか出来なくなるなど、すごく不自由な事が30年も続くというあり方はいかかなものかということが問題になってきたと思いますが、そういう観点から言うと完成年次がはっきりしていない計画というのはどのようにお考えなのかをお伺いしたいのですが。

(事務局)

計画だけで事業に着手していないものは世の中に結構な数があり、それについて見直さなければならないということで、計画を取り消してしまう事例もあります。今回お示ししている事業は、全て事業に着手しています。伊万里道路で説明しますと、本資料の道路-4-38ページを見て頂きたいのですが、この表は費用便益分析の際の費用の計算表です。ここを見ると、維持管理費用が平成32年度から計上されています。ということは、平成31年度末で暫定ですが供用が始まっています。事業費が平成38年度で終わっていますので、4車線化は平成38年度で終わり、平成39年度から4車線で供用するという前提で計算をしています。供用後50年間について便益・費用を計上しなければ

ばB/Cが算出できませんので、実際私達が考えている目標がここに現れて、この資料も公表しながら事業を進めている状況です。一方、パワーポイントの方で何年度供用と書いてある事業と書いていない事業がありますが、費用便益分析とは別に対外的に世の中にお示ししているものが別途あります。これは、ある程度、用地買収の目途が立ってきているもの及び工事の確実性が担保されているものに限って公表していて、九州地方整備局では平成29年度供用までしかお示し出来ていない状況です。お示ししていないものにつきましては、費用便益分析において、ある意味、仮定に近いものかもしれませんが、計算の前提としてある程度確からしい年次を予定し、計算をしている状況です。

(委員)

分かりました。