

九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成25年度第3回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成25年10月30日(水) 15:00～18:00

■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

○対象事業の審議

[再評価：河川2事業、港湾4事業、道路9事業]

- ・嘉瀬川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・五ヶ瀬川直轄河川改修事業 (宮崎県)
- ・一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川) (福岡県)
- ・一般国道208号 大川佐賀道路 (福岡県、佐賀県)
- ・一般国道3号 熊本北バイパス (熊本県)
- ・一般国道57号 熊本宇土道路 (熊本県)
- ・一般国道218号 北方延岡道路 (宮崎県)
- ・一般国道497号 唐津伊万里道路 (佐賀県)
- ・一般国道10号 門川日向拡幅 (宮崎県)
- ・一般国道34号 神埼佐賀拡幅 (佐賀県)
- ・一般国道497号 伊万里松浦道路 (佐賀県・長崎県)
- ・伊万里港 七ツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 (佐賀県)
- ・伊万里港 七ツ島地区 臨港道路整備事業 (佐賀県)
- ・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)
- ・熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業 (熊本県)

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)

- | | | |
|---------|--------------|-----------------|
| ○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 | 佐藤 隆 (内線 3126) |
| ○河川事業 | 河川部 河川計画課長 | 藤本 雄介 (内線 3611) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 本田 卓 (内線 4211) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 馬場 智 (内線 320) |

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度 第3回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

○日 時 平成25年10月30日（水）15:00～18:00

○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 巖佐委員、小島委員、瀬崎委員、日野委員、姫野委員、溝上委員
安河内委員、吉武委員

・整備局 岩崎局長、山本副局長、大原副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、
古賀河川部長、喜安道路部長、岸建政部長、松村営繕部長、林用地部長 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25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25年度第3回委員会再評価対象事業一覧及び県、政令市からの意見
聴取（要旨）について
- ・資 料－5 平成25年度第3回委員会
（再評価：河川2事業、港湾4事業、道路9事業）

○議 事

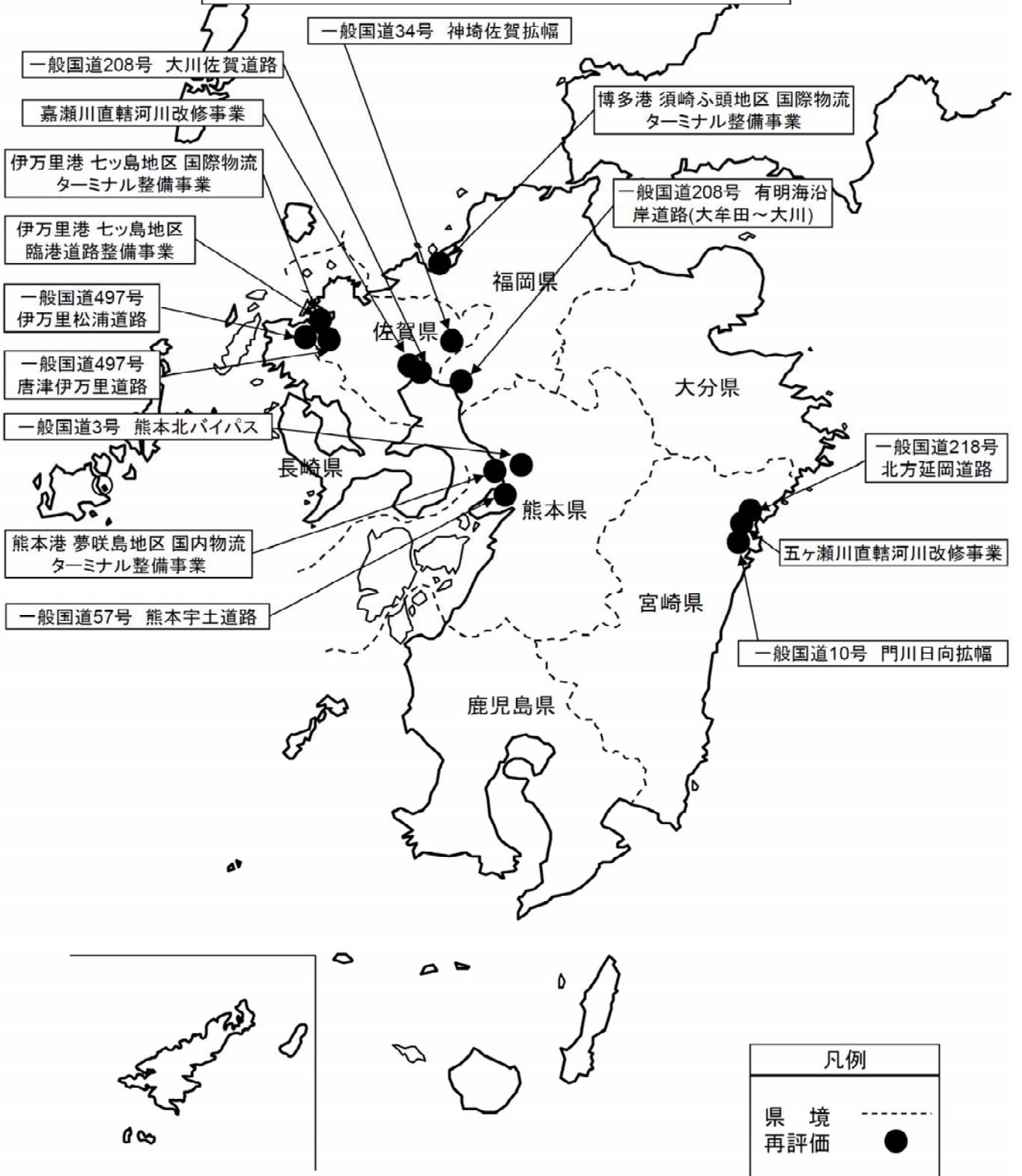
1. 開会
2. 事務局からの説明
3. 対象事業の審議

【再評価】（河川2事業、港湾4事業、道路9事業）

- ・嘉瀬川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・五ヶ瀬川直轄河川改修事業 (宮崎県)
- ・伊万里港 セツ島地区 国際物流ターミナル整備事業 (佐賀県)
- ・伊万里港 セツ島地区 臨港道路整備事業 (佐賀県)
- ・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)
- ・熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業 (熊本県)
- ・一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川) (福岡県)
- ・一般国道208号 大川佐賀道路 (福岡県、佐賀県)
- ・一般国道3号 熊本北バイパス (熊本県)
- ・一般国道57号 熊本宇土道路 (熊本県)
- ・一般国道218号 北方延岡道路 (宮崎県)
- ・一般国道497号 唐津伊万里道路 (佐賀県)
- ・一般国道10号 門川日向拡幅 (宮崎県)
- ・一般国道34号 神埼佐賀拡幅 (佐賀県)
- ・一般国道497号 伊万里松浦道路 (佐賀県・長崎県)

4. 閉会

位置図(再評価)



平成25年度 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

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	鹿児島大学名誉教授
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	佐賀大学名誉教授
こじま ○小島	はるゆき 治幸	九州共立大学名誉教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 埴田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
ひの ◎日野	しんいち 伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
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教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点・要点・一括審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点・一括審議事業の選定理由について、河川事業については日野委員より、道路事業については溝上委員より、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（河川 2 事業、道路 9 事業、港湾 4 事業）について説明し、審議を行った。

【嘉瀬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。

【五ヶ瀬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。

【一般国道 208 号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)】

■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 208 号 大川佐賀道路】

■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 3 号 熊本北バイパス】

■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 57 号 熊本宇土道路】

■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 218 号 北方延岡道路】

■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 497 号 唐津伊万里道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道 10 号 門川日向拡幅】

■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 34 号 神埼佐賀拡幅】

■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 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。

【伊万里港 セツ島地区 国際物流ターミナル整備事業】

【伊万里港 セツ島地区 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。

【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。

【熊本港 夢咲島地区 国内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。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第3回）議事詳細

【嘉瀬川直轄河川改修事業】

意見なし

【五ヶ瀬川直轄河川改修事業】

意見なし

【一般国道 208 号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)】

(委員)

この事業が、重点審議案件に選定された理由として、全体事業費の規模が大きいという事と事業費に変動があったという事でした。これは前回、暫定 2 車線で評価したのが、今回完成 4 車線で評価するようになったため、事業費に変動が生じたわけですが、その他、前回評価から変更があったのが、昨年の九州北部豪雨による冠水を受けて三橋 IC 付近の構造が盛土からボックスカルバートに変更したことで、その分事業費が増えたというご説明でした。

資料 6 ページの写真①を見て頂きますと、冠水している状況が撮影されていますが、この写真の位置は、大和北 IC、大和南 IC 辺りの写真だと思うのですが、既に供用している区間の冠水に対する対策というのは、有明海沿岸道路に関してどうお考えでしょうか。

(事務局)

平成 24 年 7 月の九州北部豪雨災害については、徳益 IC から大和南 IC 間の開通が平成 24 年 9 月であったため、国道 208 号の災害復旧あるいは様々な災害対応での輸送道路としての活用は間に合わなかったという状況です。国道の現道 208 号につきましては、人家連単部の 2 車線の道路ですが、ここを拡幅する対策は、かなり難しい状況です。高架構造である有明海沿岸道路を早期に完成させて、この道路を通じて国道 208 号沿いで被害が生じた時に、様々な物資の輸送を行う、或いは、災害復旧の為の人員を運ぶといったような対策を迅速に行っていきたいと考えています。

(委員)

資料 7 ページで道路交通センサスを使い、昭和 60 年から平成 24 年までの交通量の混雑度の推移を出されていますが、本資料の道路-1-44 ページで、推計に用いた OD 表は、平成 17 年センサスと書かれています。これは、もっと新しいデータはあるが、平成 17 年センサスを用いたということでしょうか。

(事務局)

現在、費用便益分析の計算については、全国統一で平成 17 年ベースのデータを使っているところです。データが古いというご指摘はありますが、現在、より精度の高い交通量の将来推計とするため、本省で、交通量の推計手法について重点的に検討が進められています。とはいえ、交通センサスについては、平成 17 年、平成 22 年と 5 年ごとにやっており、今後は、平成 22 年のデータを用いて、更に平成 17 年センサスベースで改善した推計手法を用いた新しい交通需要の将来値が出てくる予定です。今回は、そこまで完成していませんので平成 17 年の交通量をベースとした将来推計を用いているという状況です。

部分的には既に平成22年の交通量もありますので、活用できるところは平成22年のデータを活用しています。

(委員)

事業区間名が大牟田から大川とかなり抽象的になっているので、名前の付いているインターチェンジ名にして、明確にした方が分かりやすいのではないかと思います。大川と言われて皆様はお分かりになるかもしれませんが、一般の方はよく分からないと思います。このような言い方が慣例なのですか。

(事務局)

こういう評価の時には、市町村名で区間名を出します。ただ、言われるとおりに、インターチェンジ名に変えても問題は無いと思います。

(委員)

個別のインターチェンジ名が出ない方がいいという配慮でこのようにされているのでしょうか。

(事務局)

事業の名称ですが、これは正式に登録されている名称という事で、この名称を使わせて頂いています。その時点でインターチェンジ名は決定しておらず仮称でしかないので、正式な名称として入れておりません。現在は既に供用もしており、ここが何処かと言われた時にインターからインター間をお示しする方が分かりやすいところもありますが、現時点ではそういう事が出来ませんので、ご説明の時に配慮させていただきたいと思います。

(委員)

分かりました。

【一般国道 208 号 大川佐賀道路】

(委員)

2車線から4車線にされたということは、配分をやり直された後、便益も評価されていますよね。便益の増加額が4車線だから2倍になっているのか、そこまで増加していないのか、どのくらい変わったのかというのを数値で示して頂きたい。すぐに数値を提示するのは難しいですかね。要するに断面交通量が4車線にしたら何倍になったのかということです。大凡でいいのですが、2倍にはなりませんよね。お手元に資料がなければ、後で教えて頂ければと思います。

(委員)

有明海沿岸道路は、地域高規格道路ですよね。出入制限されたりするような地域高規格道路の場合は、呼び名として208号線とそのまま言うのでしょうか。北バイパスは単なるバイパスなので、何号線のバイパスというのですが、こういう場合もそういう呼び名になるのでしょうか。全然規格も違うし、新たな道路のような気がするのですが、どうなのでしょうか。

(事務局)

有明海沿岸道路は地域高規格道路としての名称なのですが、事業の手法としましては、あくまで直轄国道ですので、国道208号のバイパスという形で整備をしています。そういう意味で頭に国道208号というのを正式な事業箇所名として入れています。

(委員)

それ以外の地域高規格道路で例えば、中九州横断道路などはルート何とかは言わないですよね。中九州では、並行するようなルートはないと思いますが、あるのでしょうか。

(事務局)

中九州であれば、直轄でいけば国道57号があります。

(委員)

そういう言い方をするのでですね。分かりました。

(委員)

大川佐賀道路は、ほとんど事業進捗がなく、それから資料5ページに様々な推移がありますが、それほど大きく変動していません。前々回の平成17年度に4車での評価を実施されていますが、前々回と比べて事業費も変わっていませんが、便益もほとんど変わりが

ないと見てよろしいでしょうか。

(事務局)

そのとおりです。

(委員)

17年度に戻ったということですね。

(事務局)

はい。そうです。

(委員)

大川佐賀道路での質問の答えは出ましたでしょうか。

(事務局)

交通量ですが、オーダー的に言いまして、2車の時で2万200台、それから4車になりますと3万6000台という数字になります。

(委員)

分かりました。概ねオーダーはそうなると思っていました。

【一般国道3号 熊本北バイパス】

(委員)

平成26年度末に1工区1.8キロが暫定2車線で開通という事でしたが、そのまま続けて4車線工事を継続される予定でしょうか。

(事務局)

費用便益を出す場合には、暫定2車線で供用して5年間で次の4車線を整備するという前提で事業費、便益を計算させてもらっています。

(委員)

かなり交通量が多いように思ったのですが、5年間は暫定2車線ということでしょうか。

(事務局)

この費用便益を出す場合の一つのルールとして5年間で残る2車線を供用するという前提で費用便益を算出させてもらっています。

(事務局)

また、2車線から4車線になりましたので、交通量配分もやり直しています。4車線へ見直したため交通量も増え便益も増えています。後、テクニカルなのですが、基準年を変える事によって社会的割引率の関係で増えるものもあります。それは費用と便益両方にかかってきますが、熊本北バイパスで言いますと、暫定2車線の場合、2万台くらいの交通量が4車線で4万台の交通量になっているということです。

(委員)

オーダー的に倍近くになるのでしょうか。

(事務局)

熊本北バイパスの場合は、かなり主要な道路で環状道路を形成する都市の骨格道路なので、そのくらいの交通量の差があるということです。道路によって差があります。

(委員)

実際どうするのかわからないということですか。

(事務局)

実際問題としましては、先程ご説明した通り、2車線で2万台、4車線で4万台流れる

ことになって、かなり混雑すると思っていますので、速やかに実施する必要があると考えています。

(事務局)

熊本北バイパスは、平成26年度で暫定2車線整備が完了します。平成27年度以降に、この事業をどうするかについては現段階では未定です。まだ先線である植木バイパスの整備もありますし、何を優先的に進めるべきかは、平成27年度以降に改めて方針を検討させていただきたいと思います。

【一般国道 57 号 熊本宇土道路】

(委員)

資料 1 ページ目に計画交通量で 1 万 4 2 0 0 台とありますが、最初の説明で 2 車線から 4 車線に変更する時に、台数が 1 万 4 0 0 0 台から 2 0 0 台増加するため、4 車線で評価するというご説明だったと思いますが、その 2 0 0 台の精度はどのようなのでしょうか。

(事務局)

資料 1 ページをご覧頂きたいのですが、基本的には 1 万 4 2 0 0 台で設計基準交通量を超えているので 4 車線整備になります。将来交通量推計をする場合に事業化ネットでの交通量推計をやっています。国道 5 7 号の将来計画については、先程ご説明させて頂いたとおりですが、この交通量推計をやる場合には、この将来計画のルートが一部無い（事業化ネット）という前提で現況の道路網で交通量推計をやっておりますので、この辺の道路はかなり悪い道路でして、そういう意味ではフルネットになれば、かなり交通量も増えますので、精度の問題はありますが、現在の推計の量は、将来的な実体から見れば少なめに出ているのではないかと理解しています。

(委員)

先程、この地域は軟弱地盤が多いというご説明で、その軟弱地盤対策を集中的に行っているのが、最初の事業費が多いというお話でしたが、事業費増は大丈夫なのでしょうか。

(事務局)

1 キロ 1 0 0 億円というかなり高い道路で、軟弱地盤である事を前提に、最終的に必要となるであろう事業費を設定させて頂いております。

(委員)

熊本宇土道路に緑川大橋という随分大きな橋が架かるようですが、例えば先程、大川佐賀道路の方では、橋梁のデザインであるとか、デザインコンセプト等々が資料に掲載されていましたが、熊本宇土道路には掲載されていないため、まだご検討中なのかという事を 1 点お聞かせ頂きたいのと、常々気になるのですが、大川佐賀道路では、ガードレールの色彩もこのように配慮していますという事が書かれているのですが、整備する際の景観、その地域が持っている景観計画であるとか、そういったものとの整合性というのはもちろん図られているとは思いますが、整備をする際に、そういうガイドラインがある地域と無い地域があると思います。まず 1 点目の質問は、先程もお話したデザインはまだなのかという話と、コンセプトの練り上げなどが検討中であるため掲載していないのかということ、両事業の地域は違いますが、同じような事業で共に、かなり大型の橋梁もあるのに、掲載

されているものとないものがあるのは、何故でしょうかということをお聞きしたいのと、もう1点は、基礎自治体が持っている景観計画でガイドラインがあるところでは、それに準じているのか、無いところでは、どういう配慮をしているのかという事をお尋ねします。

(事務局)

緑川大橋については、現在、設計をしまして、河川にピアを建てる必要があり、漁協と交渉する必要があるのですが、まだ漁協と交渉する前の段階でして、それ程、熟度が高くない状況です。しかし、景観については、当然配慮すべきものだと思っております、事務所でも景観検討委員会というものを作っております、この案件につきましても、委員の先生にご意見を頂きながら進めていきたいというふうに考えています。

【一般国道 218 号 北方延岡道路】

(委員)

資料 8 ページの事業費の変更のところですが、前回からの変更額が 8 6 億円で、前々回と比べると 4 3 億円程プラスになっていて、欄外を見ると 1 工区ルート変更等と書いてありますが、これについて説明がなかったかと思しますので、説明をお願いします。

(事務局)

説明不足だったことをお詫びします。まず前々回トータルで約 4 0 5 億円から前回 3 6 2 億円ということで、4 3 億円程事業費が減っております。その内訳が欄外に書いてあります通り、暫定 2 車線に変更した事でマイナス 8 6 億円になりましたというのが 1 つと、実はルート変更をしまして、それで 4 3 億円増えました。トータルマイナス 4 3 億円ということで、4 0 5 億円から 3 6 2 億円になりましたという説明をしていませんでしたので、補足をさせて頂きたいと思えます。因みにルート変更については、延長が伸びておりまして、先程説明しました冠水区間を更にきちんと迂回出来るような形で変更致していますので、その延長が伸びた分、事業費が増えたという事になっています。

(委員)

延長が伸びたということですか。

(事務局)

はいそうです。

(委員)

今言われているのは、たまたま 4 3 億円が足しても引いても 4 3 億円と分かりにくいですが、プラス 4 3 億円とは 4 0 5 プラス 4 3 で 4 4 8 になった 4 3 では無いですね。

(事務局)

違います。

(委員)

それを聞かれているのですよ。基準年が違うから増えたのですか。

(委員)

1 工区分のルート変更の増加分ですか。

(事務局)

そういうことになります。ルート延長が伸びた分だけ、結果的に43億円増えたということですが。

(委員)

405のプラス43ということですか。

(事務局)

はい。

(委員)

今は4.6キロになっておりますけど、当初は何キロだったのですか。

(事務局)

2.5キロです。

(委員)

既に約8.5キロは供用を開始している。それによる交通量というのが資料5ページの右上の図だと思いますが、7600台ぐらいですね。計画交通量で言いますと1万4200台なので半分ぐらいですよ。これが暫定2車線で全線開通したら1万4200台ぐらいになるという根拠は何なのでしょう。

(事務局)

まず、推計年次は平成42年です。基本、ベースになっているのは、人口の伸びなどを加味して推計をしていきます。

(委員)

暫定2車線で13.1キロ全線開通して、開通後に交通量を計測したら1万4200台を切った場合は、現在の評価としては完成4車線で行っていますが、4車線整備はしないという事になるのでしょうか。

(事務局)

まず、将来の交通量なのですが、現在は北方延岡道路の8.8キロが供用した段階で約7600台という実績がでております。将来交通量につきましては、全体的な人口や車の増えですとか、元々のベースのところが変わってくる部分もありますが、もう一つネットワークが例えば北方延岡道路でいきますと、この先線の4.6キロが将来的には出来上が

るという前提になりますし、これと繋がる東九州自動車道の現在事業化している区間を含めまして、北九州から宮崎まで全部繋がってくる形になります。従ってこういったネットワークの効果で全体が伸びるという要素もありますので、それらを踏まえ推計した結果、約1万4000台という数字になっています。実際に4車線化するタイミングについては、色々な交通量や予算の状況等も踏まえながら判断していきたいと思います。

(委員)

資料6 ページ目の混雑度もそんなに高くありませんし、今お話をお伺いした限りでは平成42年度がその推計のベースと言われていましたが、平成42年度というと恐らく中山間地は人口も相当減って、あまり必要なくなるのではという予測も立てられるのではないかと思いますので、暫定2車線で全線開通した後に、もう一度お考えになるという事なのですよね。

(事務局)

その通りです。

(委員)

分かりました。

(委員)

表記の問題だけなのですが、北方延岡道路の資料5 ページにグラフがありますが、上の方のグラフで断面A交通量の変化が約56%減少とあり、これはオーダーが約1万もあるので良いと思いますが、その下のグラフの事故件数について、1.7件が0.4件になり約75%減少とか、約46%減少とありますが、普通そのような表記はしないと思います。ある程度の事故件数がある場合は、そういう表記もあるかと思いますが、1、2件しかないものの表記の仕方としては、違和感があります。

(事務局)

表記については参考にさせていただきますと思います。

【一般国道 497 号 唐津伊万里道路】

(委員)

本資料の道路 6 - 29 ページの景観への取り組みというところで、景観カルテとありますが、簡単で結構ですので策定経緯をお聞かせ頂きたいのと、インターネットでは公開されていないので、どういった内容なのか概略で結構ですので教えて頂けますでしょうか。

(事務局)

各事業において、景観カルテというのを作成してしまして、事務所内の景観検討委員会の中で議論、検討をしています。

(委員)

ありがとうございます。では、景観カルテというのは事業所ごとにお持ちなのでしょうか。この事業については、景観カルテという言葉が出てきていますが、他の事業には出てきていません。掲載して頂いて分かりやすいですし、どういう指針に基づき景観に配慮されているか根拠が示されているため、私は良い事だと思います。しかも、その根拠は事務所内の委員会の中で議論もされていて、先程の大川佐賀道路も含めて、景観面についてきちんとチェックをされて実施されているということが理解できたので、大変有り難い資料だと思います、私は拝見させて頂きましたが、他の事務所においても実施しているという理解でよろしいのでしょうか。

(事務局)

はい。

(委員)

実施されているのであれば、重厚に記載する必要はありませんが、本資料に反映頂けると、ただ景観に配慮していますという事を書かれるよりは、説得力が増すのではないかと思います。

(委員)

非常にお褒めの言葉ですので、他の事業についても今後見習って頂きたいという事です。

(事務局)

貴重なご意見ありがとうございました。

(委員)

唐津伊万里道路の資料6ページですが、現在供用している区間の交通量が3295台となっていて、将来の計画交通量がこの区間は1万8700台となっています。それで福岡から長崎の方へ遠ざかるに従って計画交通量が2万3000台になるなど増加していて、このあたりの地理に詳しくないので、都市の人口配置がどうなっているのかよく把握しているわけではありませんが、部分開通で2車線だという事もあるとは思いますが、まず供用区間の交通量の発現が少ないということと、将来、現供用区間よりも西側の計画交通量が5000台も多くなるという実感があまりよく分からないのですが、これは西側の方に需要があるということなのでしょうか。

(事務局)

現在は国道202号の転換だけになっていますが、隣接する国道203号等もありますし、現在は未供用区間もあり道路が途切れています。道路の延伸により、周辺道路からの転換が図られると考えています。

(委員)

需要の供給源というのは、南からくる車両が西側の方へ向っていくのですか。

算出に間違いはないと思いますが、北へ上がって松浦半島の方向から回っていくような道路ですね。それが、福岡から遠ざかるに従ってだんだん交通量が多くなるというのが何となく違和感があります。

(事務局)

延伸する事によって、福岡方面の交通量が増えるという事です。

(委員)

そうすると唐津ICから唐津千々賀山田IC間の計画交通量の方が多くないといけなそうですよね。こちらの方が少なくて西に行く程多くなる。この辺りに何か大きな供給源があるのでしょうか。

(事務局)

初めにご説明させて頂きましたとおり、延伸により周辺道路からの転換があることと、やはり西側の方から福岡に行くのが非常に近くなり、早くなりますので、その交通量もこちらにのってくるということです。

(委員)

長崎自動車道の方に出て行っていた交通の転換もということでしょうか。

(事務局)

そうです。

(事務局)

それから唐津市内の周辺道路の交通が転換すると考えられます。

(委員)

はい。分かりました。

(委員)

間違いではないということですね。

(事務局)

はい。

【一般国道 10 号 門川日向拡幅】

意見なし

【一般国道 34 号 神埼佐賀拡幅】

意見なし

【一般国道 497 号 伊万里松浦道路】

意見なし

【伊万里港 セツ島地区 国際物流ターミナル整備事業】

【伊万里港 セツ島地区 臨港道路整備事業】

(委員)

資料7ページで先程ご説明頂きましたが、よく理解が出来なかったので教えて頂きたいのですが、前回は、輸送コスト削減という事でバルク貨物が入っていたのですが、これはコンテナターミナルとして整備をしているので、今後、バルク貨物は全然取り扱わないという事なのでしょうか。それとも、たまたま今回は取扱が無かったので、便益に出ていないだけなのか、項目として入っていないのか、その辺を教えてくださいませんか。

(事務局)

バルク貨物については、今回企業ヒアリングを実施しました。ヒアリングの結果、この岸壁を使う予定の企業が、バルク貨物については、まだ定かでなく確定していないという事で今回は定性的な評価としています。バルク貨物が全く無くなったという事ではなく、波及しないので今回は減らしたという事です。

(委員)

関連してお聞きします。前回評価時に年間24万トンという数値が出ていますが、これを今回ベネフィットに反映したとすると、金額でいうとどのくらいになるのでしょうか。すぐに分からない場合は、後ほど教えて頂きたいのですが、資料6ページの総便益のところを見ると、①臨港道路整備事業について、前回87億が61億と今回かなり減っています。この減少の要因は何でしょうか。

(事務局)

港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルが更新され、原単位が見直されています。その関係で減少しています。

(委員)

今のところに関連しますが、資料6ページで、バルクの分は②の国際物流ターミナルに含まれるのですよね。バルクが無くなった分については、②の計算に含まれるのですよね。そうすると②だけ見ると、むしろ便益が上がっていて、道路が下がっているという、少し理解しにくいところがありますが、その辺を教えてください。

(事務局)

国際物流ターミナル整備事業の便益が上がっているのは、資料7ページで、荷役の効率化が新たに計上されていて、それが少し大きくなっています。

(委員)

下がった方よりも上がった方の方が大きかったということですかね。

(事務局)

今、ご説明したのは、資料10ページですが、前回評価時には、クレーン導入の効果が定量的に評価出来ず、計上していませんでした。今回マニュアルが整備され、クレーン導入による効果ということで、荷役に伴う滞船コストや、或いは滞船時間のコストが削減できるようになりましたので、ベネフィットが上がったということです。

(委員)

おそらく、この表だけ見ても内訳が書いていないから分からないのですよ。資料6ページの総便益Bの①か②のどちらかに5.8億円が入っているはずですよ。

(事務局)

資料8ページに記載しています。

(委員)

これは分かりますけど、我々が見るのは費用便益比の方を見るので、この表の中に書き込んで頂かないといろんなところを見ないといけなくなる。これは、前からお願いしていて、ようやく道路と河川はやって頂いたのですが、港湾はまだそこまで話がいつていなかったということですか。この表を一目見れば内訳が分かるようにしてほしい。例えば道路の場合は、橋が架かってもの凄くお金が掛かります。費用では、何が一番大きなウエイトを占めているのかを見るために、費用便益の一枚の紙の中に便益の内訳と費用の内訳を大まかに書いて下さいとお願いしていたはずですよ。

(事務局)

分かりました。次回の資料からきちんと整理させていただきます。

(委員)

次回以降は、資料の改善よろしくお願ひします

【博多港 須崎ふ頭地区 国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

博多港の小麦の取扱量が震災の影響で増えたと書かれていますが、その後は戻っているのでしょうか。平成23年は増えていますが、平成24年はどうなっているのでしょうか。

(事務局)

若干減っているようです。

(委員)

元に戻っている感じですか。

(事務局)

ほぼ元に戻っております。

(委員)

博多港の資料6ページの全体事業の陸上輸送コストについて、穀物だったら年82万トンが年100万トンになりましたという説明があつて、熊本港の資料6ページを見ると、全体事業の陸上輸送コストにコンテナがあります。一般貨物は前回年4万トンが年2万トンになっていますが、この陸上輸送コストのコンテナの2.4万TEUという単位がよく分からないのですが、陸上輸送コストのコンテナってどういう事なのでしょうか。

(事務局)

資料8ページ目を見て頂きますと、**Without** 時は博多港など北部九州まで120から190キロの陸上輸送が必要となりますが、**With** 時は熊本港を使い、輸送距離が15キロと短縮されますので、陸上輸送費用、陸上輸送時間費用が縮減されるということです。

(委員)

委員のご質問は、コンテナと一般貨物では単位が違うので何故なのかということでしょうか。一般貨物はトン、コンテナはTEUという単位になっているので、穀物はコンテナではないという意味でしょうか。もう少しわかりやすく説明をお願いします。

(事務局)

単純に単位の問題でして、穀物は重さの重量のトンで表すのですが、コンテナは20フィートの長さで1個換算となります。**Twenty foot equivalent unit** でTEUといますが、それを1TEUと考えます。それを何個運んだかというコンテナの数の単位だと思って頂

ければと思います。コンテナの場合は何個、穀物の場合は何トンとし、計算しているということになります。

(委員)

陸上輸送もコンテナ1個を運ぶという考えでよろしいでしょうか。

(事務局)

コンテナ1個当たりの費用に対して、コンテナ数を掛けて算出しています。

【熊本港 夢咲島地区 国内物流ターミナル整備事業】

(委員)

資料10ページで、32億円と大きなコスト縮減がされていますが、これは事業費に反映していないのでしょうか。

(事務局)

前回評価の時に反映しています。

(委員)

これは前回の時ですか。平成15年の新設計法を開発してという事ですね。