

九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成26年度第2回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成26年8月25日(月) 14:00～15:15

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・5・6会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

■主な議事

○対象事業の審議

[再評価：港湾2事業、道路6事業]

<港湾事業>

- ・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)
- ・細島港 外港地区 防波堤整備事業 (宮崎県)

<道路事業>

- ・一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス (福岡県)
- ・一般国道 3号 鳥栖拡幅 (佐賀県)
- ・一般国道205号 針尾バイパス (長崎県)
- ・一般国道 10号 都城道路(Ⅱ期) (宮崎県)
- ・一般国道218号 高千穂日之影道路 (宮崎県)
- ・一般国道220号 古江バイパス (鹿児島県)

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 企画部 技術企画官 石井 伸治 (内線 3126)
企画部 企画課長補佐 続木 孝司 (内線 3155)
TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 下田 潤一 (内線 62320)
TEL 092-418-3358 (直通)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 西ノ原 真志 (内線 4211)
TEL 092-476-3529 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第2回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 平成26年8月25日（月）14：00～15：15

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室

○出席者

- ・委 員 石原委員、泉委員、巖佐委員、小島委員、瀬崎委員、埜田委員、日野委員、
姫野委員、安河内委員、吉武委員
- ・整備局 金尾局長、大野副局長、小滝副局長、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、朝倉営繕部長、奥原用地部長 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26年度第2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26年度第2回委員会再評価対象事業一覧及び県からの意見聴取
（要旨）について
- ・資 料－5 平成26年度第2回委員会
（再 評 価：港湾2事業、道路6事業）

○議 事

1. 開会

2. 事務局からの説明

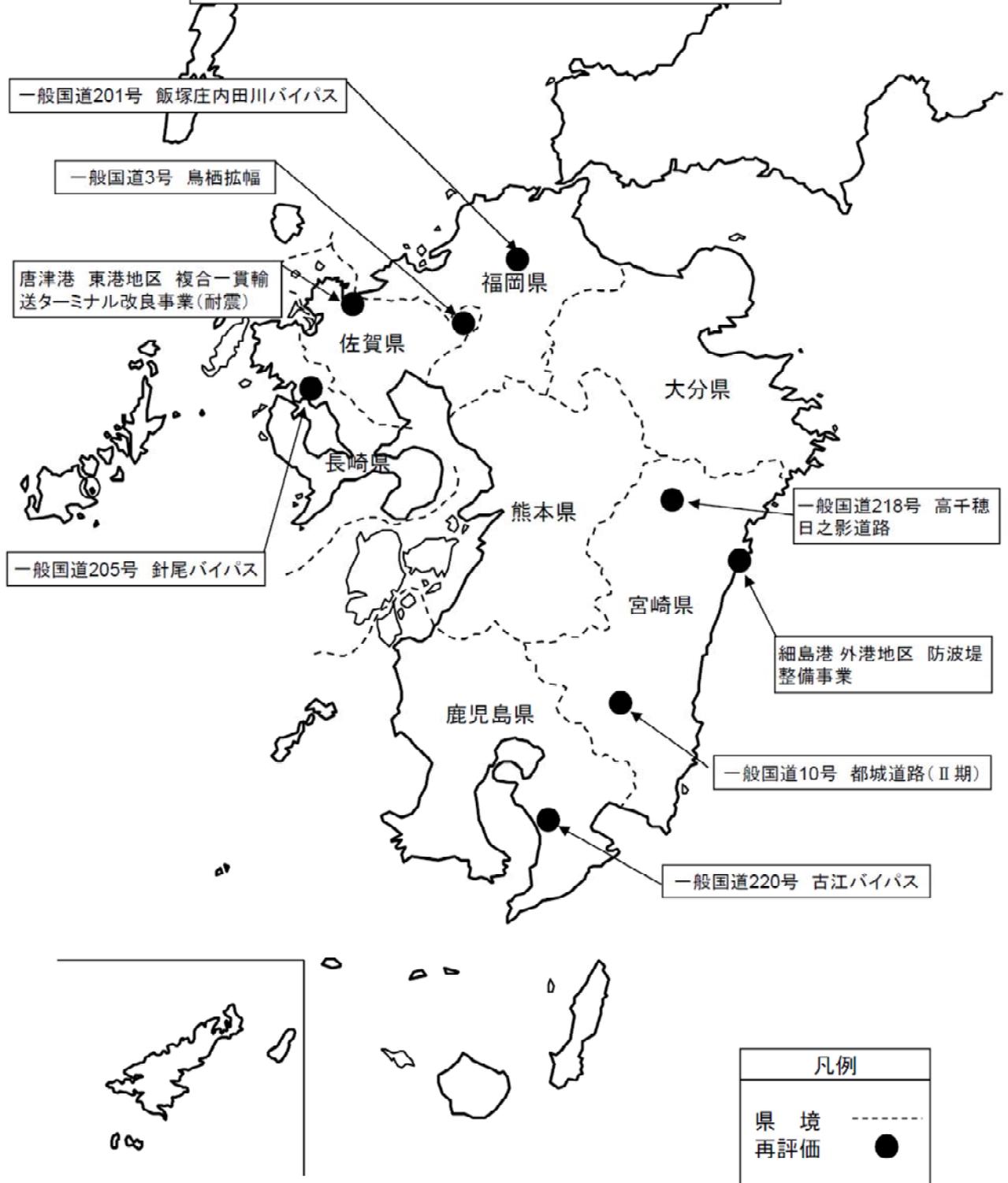
3. 対象事業の審議

【再評価】（港湾2事業、道路6事業）

- ・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）
- ・細島港 外港地区 防波堤整備事業（宮崎県）
- ・一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス（福岡県）
- ・一般国道 3号 鳥栖拡幅（佐賀県）
- ・一般国道205号 針尾バイパス（長崎県）
- ・一般国道 10号 都城道路（Ⅱ期）（宮崎県）
- ・一般国道218号 高千穂日之影道路（宮崎県）
- ・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)



平成26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、港湾事業について小島委員より、道路事業について日野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（再評価：港湾2事業、道路6事業）について説明し、審議を行った。

【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。

【細島港 外港地区 防波堤整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【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 3 号 鳥栖拡幅】

■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 205 号 針尾バイパス】

■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 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。

【一般国道 218 号 高千穂日之影道路】

■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。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第2回）議事詳細

【唐津港 東港地区 複合一貫輸送ターミナル改良事業（耐震）】

（委員）

事業が遅れた理由として、地元関係者との調整に時間を要し、今年から調査を始めることが出来たということですが、その後は予定通り進められるという感触でしょうか。

（事務局）

これから地元調整のための調査を進めていきますが、2年で了解頂き、平成28年度から工事を着手する予定です。

（委員）

調整が難航することを予測されていなかったということですが、何か特別な事情があったのでしょうか。

（事務局）

地元としては、工事による濁りを懸念されていました。しかし、今年の6月、これまでの工事の濁り対策を十分にしていることをご理解頂き、調査の了解を得たところです。

（委員）

クルーズ船のことが書いてありますが、岸壁の水深は何メートルですか。

（事務局）

整備をすると9メートルです。

（委員）

岸壁の延長はどのくらいですか。

（事務局）

230メートルです。

（委員）

大型クルーズ船でも入れますか。

(事務局)

国内クルーズ船が入るところとなります。

(委員)

そのクルーズ船の大きさは、何トン位あるのですか。

(事務局)

2～3万トン程度です。

(委員)

あまり大きくないですね。

(委員)

今、唐津港にクルーズ船が寄港する計画はありますか。唐津港には、クルーズ船が寄港したことはないですよ。

(事務局)

唐津港の妙見地区に現在寄港しております。

(委員)

そこに2～3万トンの船が既に入っているのですか。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

そうすると、クルーズ船はそこでも良いという話にならないですか。

(事務局)

そこは、通常、一般貨物を扱ってしまして、旅客船が入る時には貨物の取り扱いを止めている状況です。

(委員)

東港地区が完成すれば、東港地区に旅客船が入るようになるのですか。

(事務局)

はい。

(委員)

現在クルーズ船は、年間何隻位入っていますか。

(事務局)

今年の予定では、3隻程度です。

(委員)

クルーズ船が寄港することは、非常に経済効果があります。ここで一日停泊して買い物をしてもらうということもするのですか。

(事務局)

今年、日本丸が関西を出発して、唐津だけに寄港するクルーズがあります。通常は朝入港して夜出港ですが、そのクルーズは一泊して唐津の観光を楽しんで頂くという企画です。

(委員)

分かりました。もっと力を入れてぜひ頑張ってくださいと思います。

(委員)

6ページの輸送コスト削減のところ、前回評価と比較した時に、韓国の2.4万トンが無くなっていますが、今までフェリーの定期便が入っていたのが無くなったということですか。

(事務局)

前回評価時には、韓国のフェリー会社が唐津港に寄港するという話が以前ありましたが、現時点では就航の見込みが無くなったと聞いています。

(委員)

分かりました。

(委員)

事業費の増加の要因が、浚渫土砂の処分場所の変更ですが、浚渫土砂を有効活用するのが今の流れだと思います。浚渫土砂で、例えば海岸の養浜材料に適したものが出てくる可能性があります。出てきた場合、伊万里港まで運ばず唐津港周辺で有効活用するように変

更出来るか教えてください。

(事務局)

処分場所の検討時に養浜等への有効利用も検討しましたが、土砂の状況を調べたところ、粘性土が一部混ざっており、養浜材料には適さないため現在の処分方法となりました。今後、ボーリング調査により深い箇所にも良質な砂等が確認できれば、養浜事業とのタイミングもありますが、できる限り有効利用したいと考えています。

(委員)

交流機会の増加便益について、何点か教えてください。公共事業はもちろんB/Cのこともありますが、それ以上にその地域の方にとってその事業が喜ばしいものであって欲しいと思います。それを測るのに、資料11ページで交流機会の増加による便益が算出されていると思います。その算出根拠についてですが、巻末資料18ページで利用可能性などをアンケートされたと思いますが、どのような項目を聞かれたのですか。また、一番下の表③の訪問1回あたりの消費者余剰2,534円は、何を根拠に算出されたのですか。

(事務局)

アンケートについては、性別、年齢、訪問頻度、整備する前はどれくらい訪れていたのか、整備した後にどれくらい訪れるかを聞いています。また、どこから訪れたか、訪れた際にその場所にどれくらい滞在するかというところから重回帰分析を行いまして、金額を算出しています。

(委員)

重回帰分析の目的変数が金額ということは、回答者の方にいくら払いますかと聞かれているということですか。

(事務局)

いくら払うかということではなく、そこまでの交通費としていくらかかったか、あと訪問頻度等を確認し計算しています。

(委員)

それで、消費者余剰が算出されるということですか。いくら使いますかというのは聞かれているということですか。

(事務局)

訪問するにあたって、例えば博多から来た場合にかかる金額は測れますので、それだけ

支払ってでも訪れたい場所であるということです。

(委員)

いくら支払いますかと、金額を聞かれていますね。分かりました。

(委員)

アンケートの際に、どのような整備がされるかというのは、どのように伝えていますか。

(事務局)

イメージ画を使用しています。

(委員)

分かりました。この周辺は、市民の憩いの空間として、どのような整備予定がありますか。

(事務局)

地域の方や九州大学の先生にも参画頂き、利用や景観についての検討会を行いながら、整備を進めているところです。

(事務局)

東港一帯の整備には、佐賀県の緑地事業もありまして、一般の市民の方など多くの方に入っている「唐津みなとまちづくり懇話会」で、周辺の景観を含めた動線などの検討がなされています。

(委員)

埋め立て浚渫だけのコストということで私は説明を受け取ったのですが、今の説明だと上に公園的な機能が入るかとか、上に何を整備するかということに対しての、支払い額みたいなものですよね。上物の公園機能についてもコストの中に入っているということでしょうか。

(事務局)

先程説明した佐賀県の緑地事業は、今回のご審議頂いている事業に直接関わった事業では無く、隣接した場所での別事業です。

(委員)

ベネフィット、コストの両方にそれは入っているのですか。

(事務局)

別事業であり、入っていません。

(委員)

整理させて頂きたいのですが、基本的にふ頭などを整備するので客船が入港し、その客船を見にふ頭に人が来るということを交流機会の増加としていると思うので、先程説明されました公園の整備は切り離してよろしいですね。単にふ頭に船を見に来ることに対するコストが、支払いの意思になるということではよろしいですか。

(事務局)

はい。

【細島港 外港地区 防波堤整備事業】

(委員)

資料2 ページの参考：企業ヒアリングの四角囲いの中で、台風が接近する度に滞船等が生じるため、航路スケジュールの遅れから夜間荷役が強いられ、作業員が大変危険な作業となり、また、ロープ切断、防舷材、船舶損傷等の被害も発生していると書かれています。台風の接近に対し、この施設が完備されたら何が軽減されるのか教えてください。

(事務局)

本来、港の機能として、台風が接近する時には港の中に避難ができ、またその中で荷役が出来ることが第一条件になります。ただ、防波堤の整備が終わっていませんので、港の中の波がまだ荒いため、荷役が出来ない状況を記載してしまして、防波堤が完成すれば荷役の時間が延び、夜間荷役を強えられることなくコストの削減に通じることとなります。

(委員)

分かりました。

(委員)

内容について特に異論は無いですが、いつも港を評価する時に難しいと思うところがあります。本件は、港がすでに整備され、防波堤だけが単独の事業として評価となっていますが、本来、港全体としてB/Cを評価する方が、市民には分かりやすいのではと思います。評価の仕方については、いろいろとルールがあると思いますので、そのルールを補う意味で何か工夫ができないか、少し検討して頂ければありがたいと思います。例えば、この5年、10年でも良いし、いくら使ったというやり方もあるかと思います。もちろんあまりすると50年とかのストックの話になるので、そこまではする必要は無いと思います。何かしら少し港全体が見えるかたちでの効果の計算の仕方、把握の仕方ということが検討され、説明しやすくなる方法はないか、少し検討をお願いしたいということです。これは要望です。

(委員)

資料3 ページに断面変更で15億円の増というのがありますが、これは将来プロジェクトの着手までに一定の期間を要することからということですが、前回評価時に、防波堤の延伸計画があったということでしょうか。

(事務局)

そうです。

(委員)

それは延伸計画が無くなったということでしょうか。

(事務局)

計画自体はありますが、着手に至るかどうかの判断にまだ至ってなく、時期尚早ではないかということになり、一旦ここで止めることになりました。そうすると、ブロックをこの堤体の周りに置き、巻き止めをするのですが、巻き止めをしないで大きなケーソンを置くことにより、将来、巻き止めを撤去しなくてもすぐに事業に着手できるというメリットがありますので、このようなかたちにさせて頂いています。

(委員)

前回評価時点から、状況が変わったということですか。

(事務局)

特に大きくは変わっておりません。

(委員)

前回評価時、本来ならば、見込みがいつになるか分からない段階では、変更断面で計画するというのが通常ではないのかなというのがあったものですから。

(事務局)

そういう意味では、ご指摘の通りです。

(委員)

資料4ページで貨物が増えていますが、何が増えているのですか。

(事務局)

杉の輸出が増えています。

(委員)

韓国、中国向けですか。

(事務局)

ご指摘の通りで、特に中国、台湾向けが増えています。

(委員)

台湾行きは、無くなったのではないですか。

(事務局)

神戸港を経由し輸出されたりしています。

(委員)

分かりました。

【一般国道201号 飯塚庄内田川バイパス】

(委員)

筑豊地域は、全般的にどこに炭鉱があったのか分からないところもあって、思わぬところでの地盤沈下が問題になっていますが、その点は大丈夫かご確認させて下さい。

(事務局)

はい。通常道路計画する前、事業着手する前に文献等を含めて、坑道の対策をしております。それから実際に施工に入った段階で予期せぬ坑道などがあった時は、道路陥没対策を行っております。当該バイパスについても、平成20年の再評価時に、道路陥没対策、烏尾トンネルI期線補強対策等として事業費を変更する審議をして頂き、了解を頂いている経緯がございます。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

今回事業費が26億円増ですが、第I期線の工事の経験や追加ボーリングの調査結果を踏まえ、平成24年に事業費の増加が明らかになったということで変更が生じたということですね。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

資料6ページですが、当初計画で地山分類Bと想定したものが、DⅠに変更となっておりますが、資料右側の地山分類図では、当初計画はCⅡとDⅠとDⅢで、CⅡが短くなり、DⅠがだいぶ長くなったかたちですが、当初計画で地山分類Bと想定したというのは間違いではないでしょうか。

(事務局)

資料6ページについては、トンネル坑口付近の地山分類を載せています。トンネル坑口の所も地山が弱く、資料6ページの写真のように第I期線を掘った時に天端崩落を起こしました。その部分を説明するため、DⅠとCⅡの違いを載せております。BからDⅠというのは、坑口付近では無くトンネルの中心部の所であり、中心部はBの区間が長かったのですが、その中でCⅠ、CⅡなどいくつか分かれており、一番悪いところでBから直接D

I となっている状況です。

(委員)

分かりました。

- 【一般国道 3 号 鳥栖拡幅】
- 【一般国道 205 号 針尾バイパス】
- 【一般国道 10 号 都城道路（Ⅱ期）】
- 【一般国道 218 号 高千穂日之影道路】
- 【一般国道 220 号 古江バイパス】

（委員）

鳥栖拡幅と都城道路（Ⅱ期）は、まだ用地買収中ですが、工事着手の予定は、立っているのでしょうか。

（事務局）

鳥栖拡幅につきましては、現段階で用地の進捗率約 8 %程度となっていて、用地の進捗がみられた段階から工事着手する予定です。まだ、工事がいつ頃になるかというのは未定ですが、当面工事着手に向け、用地買収について鋭意進めていきたいと思っています。

都城道路（Ⅱ期）につきましても、前回平成 23 年度用地着手出来ておりませんでした。今年度約 6 %と進捗しています。こちらにつきましても、用地の買収を鋭意進めまして早い段階で工事に着手したいと思っています。現段階では、工事着手時期は未定です。