

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(平成26年度第7回)の議事概要について (速報)

- 開催日時：平成27年2月9日(月) 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  
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
- 主な議事
- 審議【再評価】 道路1事業  
 <道路事業>  
 ・一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)(福岡県・熊本県)
- 審議【事後評価】 道路4事業、河川(改修)3事業  
 <道路事業>  
 ・一般国道497号 唐津道路(福岡県・佐賀県)  
 ・一般国道3号 日奈久芦北道路(熊本県)  
 ・一般国道10号 中津バイパス(福岡県・大分県)  
 ・一般国道57号 犬飼バイパス(大分県)  
 <河川(改修)事業>  
 ・遠賀川床上浸水対策特別緊急事業(直方地区)(福岡県)  
 ・遠賀川床上浸水対策特別緊急事業(学頭・菰田地区)(福岡県)  
 ・球磨川土地利用一体型水防災事業(一勝地地区)(熊本県)
- 報告【事後評価】 河川(改修)1事業  
 <河川(改修)事業>  
 ・白川特定構造物改築事業(第一白川橋梁)(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。

## &lt;問い合わせ先&gt;

- 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 續木 孝司 (内線 3155)  
 TEL 092-476-3542 (直通)
- 河川(改修)事業 河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)  
 TEL 092-476-3523 (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7回）  
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成27年2月9日(月) 14:00～16:00
- 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、長委員、小島委員、瀬崎委員、埴田委員、  
日野委員、姫野委員、安河内委員、
  - ・整備局 鈴木副局長、小滝副局長、平井企画部長、麓建政部長、古賀河川部長、  
喜安道路部長、村岡港湾空港部長、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7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7回委員会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26年度第7回事業評価監視委員会  
(再評価:道路1事業)  
(事後評価:道路4事業、河川(改修)3事業)
- 議 事
1. 開会
  2. 事務局からの説明
  3. 対象事業の審議・報告
    - 審議【再評価】 道路1事業  
【事後評価】 道路4事業、河川(改修)3事業
    - 報告【事後評価】 河川(改修)1事業
- 審議【再評価】
- <道路事業>
- ・一般国道208号 有明海沿岸道路(大牟田～大川)(福岡県・熊本県)
- 審議【事後評価】
- <道路事業>
- ・一般国道497号 唐津道路(福岡県・佐賀県)
  - ・一般国道3号 日奈久芦北道路(熊本県)
  - ・一般国道10号 中津バイパス(福岡県・大分県)
  - ・一般国道57号 犬飼バイパス(大分県)
- <河川(改修)事業>
- ・遠賀川床上浸水対策特別緊急事業(直方地区)(福岡県)
  - ・遠賀川床上浸水対策特別緊急事業(学頭・菰田地区)(福岡県)

- ・球磨川土地利用一体型水防災事業（一勝地地区）（熊本県）

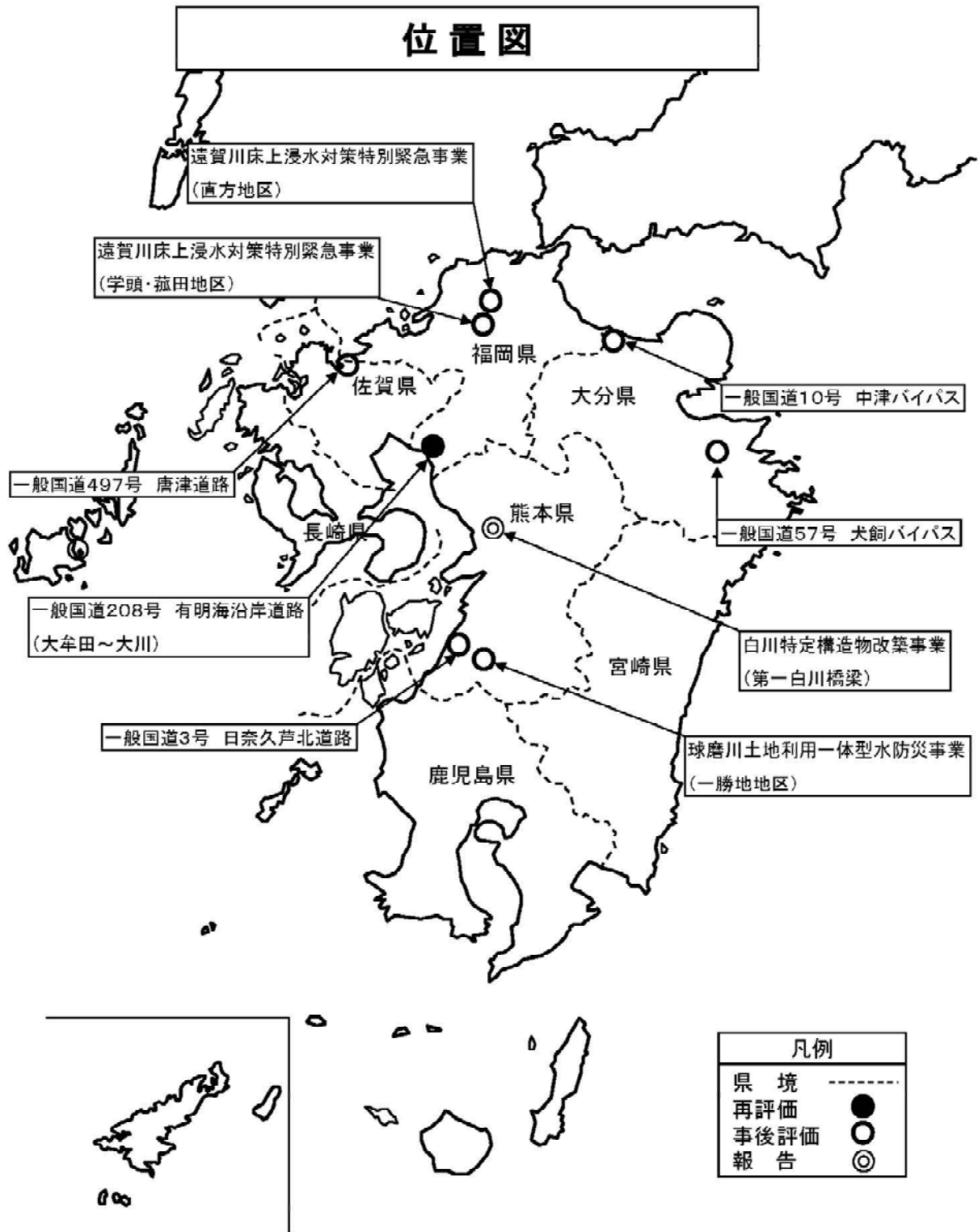
○報告 【事後評価】 河川（改修）1事業

<河川（改修）事業>

- ・白川特定構造物改築事業（第一白川橋梁）（熊本県）

4. 閉会

# 位置図



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	九州工業大学大学院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（改修）事業について埴田委員より、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（道路 1 事業）および事後評価対象事業（道路 4 事業、河川（改修） 3 事業）について説明し、審議を行った。

【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 497 号 唐津道路】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道 3 号 日奈久芦北道路】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道 10 号 中津バイパス】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道 57 号 犬飼バイパス】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【遠賀川床上浸水対策特別緊急事業（直方地区）】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【遠賀川床上浸水対策特別緊急事業（学頭・菰田地区）】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【球磨川土地利用一体型水防災事業（一勝地地区）】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

○報告

事務局より報告対象事業（河川（改修） 1 事業）について報告。

【白川特定構造物改築事業（第一白川橋梁）】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第7回）議事詳細

【一般国道208号 有明海沿岸道路（大牟田～大川）】

（委員）

用地進捗率97%とありますが、残りの3%が今回の変更によるものでよろしいでしょうか。

（事務局）

この3%に今回の追加分は入っておりません。

（委員）

そうしますと、それにプラスされるということですか。

（事務局）

そうなります。

（委員）

事業進捗率については、変更後の進捗率ですよね。用地進捗率は、含まれていないということですか。

（事務局）

用地進捗率には変更分が含まれて無く、事業進捗率には含まれている状況です。用地進捗率は、今回の計画を含めるとおそらく数%程度下がると思いますので、そこは修正させて頂ければと思います。

（委員）

分かりました。

（委員）

昨年度の再評価の際には含まれていなかったけれど今回含めることにしたのは、世界遺産になる予定と、整備する際の手続きに手間が掛かるからと説明を受けたのですが、この計画はこの先進めるべき予定のものであったのかどうかということが大事だと思います。それが元々必要な工事で、去年の段階では三池港インターチェンジまで施工し、次の段階での施工を考えていたけれど、世界遺産になるとすごく手間が掛かることから先にこの計画も含めようと、そのような説明だったと思いますが、それでよろしいですか。

(事務局)

有明海沿岸道路の大牟田市から先の熊本方面への整備につきましては、大牟田から長洲までを先行するため、昨年計画段階評価で審議して頂いたところです。今回のインターチェンジの形状の変更につきましては、荒尾までとなっていますが、その長洲までの計画と整合がとれたものになっています。世界遺産の関係から申しますと、平成26年1月にユネスコに申請したところです。そうした状況を踏まえ、有明海沿岸道路の熊本県荒尾市側につきましては、まだ手続き中ではありますが、一早く整備が必要な状況というところで今回の変更を考えているところです。

(委員)

事情は分かりました。今回は将来的なこともあり、国道389号へのアクセスを延長したかたちで道路を造りますが、当初予定されていた国道389号へのアクセスや三池港インターチェンジで、何か変更はあるのですか。

(事務局)

端末の三池港インターチェンジにつきましては、県道を介しまして国道389号そして国道208号へと繋がっています。しかし、国道208号と389号は、熊本側に主要渋滞ポイントがあり、事故も多発している状況にあります。これを今回の荒尾までの連絡路による主な機能強化と致しましては、防災という観点になりますが、道路ができますので並行する国道208号と389号では、混雑や事故が減少する効果もあります。今回インターチェンジの形状変更により国道389号に繋るので、国道208号からのアクセスはあまり改善するところはないかもしれませんが、国道389号からのアクセスについては、大幅に改善されると思っています。また、現在の三池港インターチェンジがどのような使われ方かと申しますと、主に熊本県側、南の方から来る交通が約45%を占めており、国道389号そして208号からきているところです。そうした南側から来る人、あるいは南側に行く人の利便性が高まっていくと考えています。

(委員)

三池港のインターチェンジ自体の設計に大きな変更は無いですね。

(事務局)

はい。

(委員)

この連絡路ですが、例えば延長を短くして国道389号に繋げるなどの選択は無いのでしょうか。延長を短くすれば安くできると思いますので、その辺をお伺いしたいのですが。



(事務局)

延長の考え方ですが、三池港インターチェンジから今回アクセスする荒尾、そして長洲までつなぐ計画でして、昨年6月に計画段階評価で、ルートあるいはインターチェンジの位置について審議し、対応方針について決定して頂いたところです。その中で、荒尾のインターチェンジについては、資料9ページの直角に曲がっているところの旧荒尾競馬場付近で設置する計画になっています。途中でルートを変えて国道389号にアクセスしてしましますと、逆に過剰な投資になりますので、そうした延伸計画との整合を図りながら少し長く見えるかもしれませんが、2.4キロ先の荒尾市でアクセスすることを計画させて頂いています。

(委員)

将来の計画としては、直角に曲がっているところが荒尾インターチェンジになるということですか。

(事務局)

おっしゃる通りです。

(委員)

分かりました。

(委員)

一部先取りをするという、そういう考えですかね。

(委員)

三池港インターチェンジは地盤高が低く、これまでも浸水が起こっていたことは計画をする時にも認識されていたのではないのでしょうか。ここにインターチェンジを造れば浸水する可能性があり使えなくなるのは事前に把握されていたと思うので、最初の計画段階でここまで延ばすかたちで計画できたのではないのでしょうか。世界遺産の候補地になったとしても、海岸保全整備事業自体がそんなに早く進むわけではないと思われまし、世界遺産に登録されようがされまいが、海岸保全の堤防あるいは護岸を造る整備自体がそんなに早く進まないというのも認識できたのではないかなと思いますが、その辺いかがでしょうか。

(事務局)

三池港インターチェンジにつきましては、災害対応に加えて物流効率化の観点から、港に直近するかたちでアクセスするようになっています。そもそも有明海沿岸道路は、有明

海をグルッと一周廻る構想ですので、三池港インターチェンジが、将来にわたって端末インターチェンジになるということでは無く、事業については優先順位を付けて順次行ってきたところです。例えば、北側の大牟田インターチェンジにしても海岸から直近のところにありますし、高潮が来れば冠水のリスクもあるところです。こうした港、あるいは市街地の利便性という観点で計画は定められ、そして決してそこが端末になるというわけではなく、整備する中で相互に補完し合うことを考えてきたところです。今回も整備することによって、三池港インターチェンジあるいは大牟田インターチェンジが冠水によって通行ができないといった場合でも、浸水のリスクが少ない荒尾から入って来られる、あるいは柳川、大川の方からも入って来られるというかたちで、ダブルの緊急輸送路ができることで計画させて頂いているところです。三池港周辺の護岸につきましては、世界遺産の地域でありますので、今後慎重に進める必要があると思っております。また、三池港周辺の有明海沿岸道路自体につきましては、盛土構造になっているところもあるので、有明海沿岸道路を造ることにより、ある程度の高潮に対する防御といったものも可能になってくると思っています。今後港湾サイドとも十分に調整を進めさせて頂きまして、地域の高潮に対する防災の観点も含め、至急実現していきたいと思っております。

【一般国道497号 唐津道路】

【一般国道3号 日奈久芦北道路】

(委員)

唐津市の観光入込客数は、平成7年に875万人いたのが平成23年は760万人と100万人も減っています。唐津道路ができた結果、伊万里の方に観光客が行ってしまっているのでは唐津が減っているのでしょうか。一方で日奈久芦北道路は、全体数は少ないけれど、平成13年が250万人に対して平成24年が520万人と倍になっています。この違いについてどう見えていますか。

(事務局)

まず唐津道路ですが、資料3ページの右のグラフになりますが、平成7年に異常に上がりその後下がってきています。上がった要因は、唐津市内の周辺にお魚市場などの観光施設ができた時期で、一気に伸びてそれが落ち着いて来ていると思っているのですが、極端に落ち込んだというのはどちらを指されているのでしょうか。

(委員)

平成7年は870万人で急激に増えましたが、平成23年は760万人に減っています。100万人の減少は相当大的な数です。

(事務局)

分析は難しいのですが、平成7年に急激に増え、それが平準化され落ち着いた状況になってきたと考えています。

(委員)

唐津インターから中心部まではかなり距離があります。唐津道路の意味は、唐津に行くのではなく伊万里に行く道路ではないのですか。唐津ばかりを強調された説明になっています。

(事務局)

今回は、唐津まで通じた時点での評価だったので、ご指摘の通り最終的には、伊万里から長崎県の松浦まで伸びていくような道路になっております。

(委員)

おそらく唐津に行く人は、この道路を使わずに国道202号を使うと思います。この道路を延伸して行くと、唐津の観光客が減り伊万里が増えることになるのではと思ってお伺い

したのですが。

(事務局)

現在、西側伊万里方面の事業を鋭意進捗していますが、ご指摘の通り福岡からの観光客の入込みという観点からいくと、伊万里方面に行っている観光客も多いのかと思います。ただ、今後、西九州自動車道開通に伴って、観光の周遊性についても、ネットワークが形成されることで唐津についても影響が出てくると考えています。一方、観光とは別に、第三次産業化、就業人口の構成比という観点からも効果が出ていますので、道路事業としては、周辺の観光施設整備や今後のネットワークの延伸に伴う観光周遊ルートの形成という観点からも、本道路については期待される場所があると認識しています。

(事務局)

日奈久芦北道路の観光客の急激な伸びに対する要因はというご質問ですが、もちろん高速道路が開通する、もしくは今後高速道路が伸びていく計画が公表されていることが与えている影響が大きいです。それにプラスして八代港の観光客を増やすための戦略が、このところずっと打たれてきています。具体的にいくつか紹介しますと、平成11年度からクルーズ船が八代港に入港していますが、平成20年度に初めて企業ではなく旅行会社等が、一般観光をターゲットにクルーズ船を八代港に入港させていまして、その後7隻のクルーズ船が八代港に入港しています。クルーズ観光で来られた大量の海外の方々が、そこから県南に行く際にこの日奈久芦北道路を利用しているということをヒヤリングで確認しています。そういった観光戦略もここには反映されているということです。

(委員)

分かりました。

(委員)

日奈久芦北道路について、前回の再評価では4車線で評価し、このうち2車線にして実現されたのですが、2車線での再評価をしないのは、減らす方だから再評価してもらう必要は無く、内部で減らして構わないのですか。また、2車線で実現した交通量は、4車線にするまでの交通量に達していないのか、その辺を少し教えて頂けませんでしょうか。

(事務局)

全体的な話なので計画論は別途補足があるかもしれませんが、4車線化に踏み切るとなった場合は、この2車線化の中でいろいろな知見が得られることも踏まえ、この事業評価監視委員会にお諮りすることになっております。今回は、2車線についての事後評価としてご説明しています。

(事務局)

車線数のお話ですけれども、今現在の2車線で1万3千台前後の交通量があります。2車線の基準となる交通量がおよそ1万4千台ですので、2車線としてはそれなりの交通が利用しています。実態として、将来的にいつ4車線化するかは未定ですが、順次4車線化されていくはずですので、今回の資料はあくまでも2車線に焦点を当てたかたちの資料としております。

(事務局)

少し補足をさせていただきます。基本的な設計交通量上は、1万4千台を上回る場合に4車線の設計を行っていくことが今ご審議頂いている対象2事業の標準になっています。その観点から今回の1万4千台未満というところを見ると、当面2車線の暫定整備で現在の交通は処理出来ていることを考え、日奈久芦北道路以南の道路の整備を鋭意進捗しているところですので、こういった道路整備の進捗を踏まえつつ、実際の交通量を確認しながら4車線化の必要性について、引き続き検討して行くといった状況です。

(委員)

関連するので確認ですが、いずれの事業についても、最後の対応方針案のところでは現状では一定の効果が得られており当面の改善措置の必要は無いというのは、要するに2車線で当面は良く、すぐに4車線化の必要は無いという理解でよろしいですね。

(事務局)

はい。

【一般国道10号 中津バイパス】

【一般国道57号 犬飼バイパス】

(委員)

犬飼バイパスの資料4ページですが、右下の交通量がおよそ1万7千台という数字がありますよね。先程4車線にするためには1万4千台が目安だとおっしゃいましたが、これは十分越えている数字ですよ。そういうことでよろしいのか、見方を教えて下さい。

(事務局)

4車線の設計を行う際の交通量自体は、この道路では1万4千台が目安になっています。そして今回およそ1万7千台で、1万4千台を3千台弱上回っている状況ではありますが、当該路線につきましては、標準交通量よりは上回っているものの、周辺交通の状況を見つづ、今の段階では特段の支障が出ていないことを確認しておりますので、暫定2車線でも支障はないと認識しています。また、周辺交通の状況も踏まえて、さらに交通量が増大するなどの支障を確認した段階で、4車線化の検討が必要になってくると考えています。

(委員)

犬飼バイパスの交通量は、1万7千台弱位ですね。1万4千台が2車線の標準で、1万4千台を越えたら4車線を考えることになる。ところが実際は、周辺道路による分散の状況により変わってくるわけです。それでここは当面は、このままでいいのではないかという判断をされた。もう一方の中津バイパスは、橋の所だけ2車線のままですが、交通量は、平成17年がおよそ1万7千台で平成26年がおよそ1万8千台とあまり増えていないので、橋以外の所も4車線にする必要は無かったのではないですか。

(事務局)

交通量もありますが、事故件数も減少していますし、地域の活性化という観点からも効果があったと考えています。

(委員)

車があまり増えないで車線数が倍になれば、事故件数が減るのは当たり前ですね。

(事務局)

開通前は、旅行速度も遅く、できるだけ円滑化させるという部分もありました。そういった意味で、大型車両の混入率も増え、今後も大型車両の交通量の増加への対応が求められている中で、旅行速度が十キロ以上増加してきたという意味では、非常に効果があったのではないかと考えています。

(委員)

旅行速度があがるのは、がらがらになるので当然ですが、事業後の評価ですからその辺をどう考えるのかなと思ひまして。

(事務局)

中津バイパスは、市街地周辺の道路というところもあります。あくまでバイパスを整備していく時に設計交通量として何台かという目安になっていて、実際に4車線化を行うか暫定2車線で問題ないかについては、現場の道路走行の状況によって事故がまだ増えていたりだとか、市街地での通過交通であれば事故自体が少なかったり渋滞が無かったりということも考えられるのですが、今回のこの中津バイパスについては、市街地周辺で事故自体もまだ2車線の段階ではあり、かつ周辺道路網の整備の中で平成12年度に4車線化で既に整備されていた区間もあり連続性というところもありまして、4車線化の必要があると判断しております。

(委員)

東九州自動車道が出来上がると通過交通の相当量が向こうに行きますので、また変わってくるだろうと思ひます。

(事務局)

その影響も含めて、今回の整備を行っています。

(委員)

犬飼バイパスを造る意味は、竹田までで評価するのではなく、その先が繋がった時にどうだということだと思ひます。そこだけ部分的に書いてあるので、判断しがたいです。

(委員)

犬飼バイパスについて、資料1ページの地図で、国道57号は竹田から国道10号に繋がっていますが、今回の国道57号の犬飼バイパスは、国道326号の方まで含まれますか。

(事務局)

地図上では見にくいのですが、国道57号の上に中九州横断道路があります。国道57号のバイパス的な存在が中九州横断道路であって、その沿線上の接続するところが犬飼バイパスというようなかたちになっています。

(委員)

中九州横断道路を国道10号に繋ぐために、国道57号のバイパスを整備したというの

は分かるのですが、犬飼インターチェンジから国道326号までを含めて、犬飼バイパスの事業の中に含まれているという意味なのですか。

(事務局)

そういう意味です。

(委員)

分かりました。

(委員)

中津バイパスで、新山国大橋の工事を豊前拡幅事業に移したという話でしたが、これは開通が遅れるためにしたことですか。

(事務局)

豊前拡幅の北九州よりの方がボトルネックになっていまして、そちらから順々に整備しています。中津バイパス側は、新山国大橋以外完了し、効果が発現していますので、こちららは一旦完了させて、新山国大橋を豊前拡幅の方に移して北九州側から順々に整備していくという理由で移らせて頂いています。

(委員)

豊前拡幅は既に完成しているのでしょうか。

(事務局)

まだでございます。

(委員)

完成の予定はいつぐらいですか。

(事務局)

未定です。

(委員)

では、しばらくは掛かるということですね、分かりました。

(委員)

犬飼バイパスの資料3ページの製造品出荷額の推移ですが、倒産があったためと先程説



明がありましたが、この製造品出荷額に関しては、この道路は効果が無かったということ  
でよろしいのでしょうか。

(事務局)

詳細な因果関係は分かりません。

【遠賀川床上浸水対策特別緊急事業（直方地区）】

【遠賀川床上浸水対策特別緊急事業（学頭・菰田地区）】

（委員）

ある事業を行うための費用が、県から出されようが国から出されようが、ベネフィットやコストはまとめて計算していると認識していますが、それでよろしかったでしょうか。一方で、先程の道路事業になってしまい申し訳ないのですが、新山国大橋の橋梁工事を別の事業に移していましたが、それは一般的なルールとして良いのでしょうか。つまり、事業を進めていったところベネフィットが小さくてコストに合わなくなり、一部分をもっとB/Cに余裕のある別の事業と一緒にして、ストレスでB/Cが1を切ってしまうような危ない事業でもOKにできるルールなのか、それを少し思ったのですがそれはそういうものなのでしょうか。

（委員）

私は、長崎県の2級河川の河川整備計画の殆どの委員会で委員長をさせて頂いているのですが、そういう関連からいくと、1級河川のものとは2級河川のものは、はっきりと事業が分かれていると思われまます。今ご質問になられているように、適当に帳尻を合わせB/Cが1よりも高くなるように国の事業と県の事業が交互しながらするというのにはあり得ないのではないかと、私は理解しております。

（事務局）

今回の直方地区の場合は、ポンプ場の整備を国が行い、居立川からポンプ場へ繋ぐ放水路の整備を直方市が行っています。基本的にこういう事業は、この2つが相まって効果を発揮するという考え方で、今回の場合は、県の事業費も含めてB/Cを算出しております。

（事務局）

河川事業も道路事業も同じですが、必ずしも定義がある訳では無いです。まず、一連区間や一定の効果を発揮するもので区間を分けて、B/Cを算出しています。例えば、河川では直轄事業のように非常に延長が長いものについては、今日お話をさせて頂いた床上浸水でこの地区という一定のまとまりがあるものについて、その固まりでB/Cを評価します。例えば、遠賀川で言うと、別のところでも事業をしています。それは一定の効果を発揮する場所の固まりを見て一連区間という言葉使っていますが、そこの固まりの中でB/C等々表現したり、さらに大きな話をすると、整備計画という直轄の一固まりで行ったり、対象の事業さらには効果発現というものを見ながら固まりを見て評価しているのが実態でございます。

(委員)

わりと自然な固まりであるのであって、あまり変わるのものでは無いとおっしゃるのはよく分かりました。ただ道路事業の中津バイパスでは含まれていた新山国大橋の橋梁工事を切り離したとおっしゃったので、そこは自然な固まりの切り方が変わったのかを教えてください。

(事務局)

中津バイパスの件で新山国大橋の橋梁部分を外して隣接事業に振り分けたことにつきましては、隣接の事業の連続性という観点から豊前拡幅の再評価で、今後状況を確認していくことを検討しています。豊前拡幅については、昨年度事業再評価を実施させて頂いておりまして、全事業B/Cも1.5と1を十分上回る事業となっています。今後は、豊前拡幅で中津バイパスの一部区間の0.2キロについても引き続き事業の内容をご審議頂きながら、しっかりと事業評価の中でB/Cを確認していく作業を検討しています。今回は、他事業での実施による見直しに伴い事業費が10億円の減になりますので、B/Cについては上昇する方向になっていますが、今後、隣接する事業の豊前拡幅の中で、一体化した事業評価を行わせて頂いて、その事業の継続性については引き続きご審議頂きたいと認識しているところです。

(委員)

豊前拡幅については昨年度再評価を実施されたということですが、その時には新山国大橋も含めて説明頂いているのでしょうか。

(事務局)

含めたかたちで、ご審議を頂いております。

(委員)

良いと思いますが、ただ一般的論として、1を切りそうなギリギリの事業がある時に、一部分を切って余裕があるところに付けるとなるとかなるようなことが行えるルールなのかというのが聞きたかったところです。今、事業の連続性から、そちらに含めた方が自然だという説明をされたらそれはそれで納得します。

(委員)

連続するわけですね。ちょうど境のところにあるからということですね。

(事務局)

その通りです。

(事務局)

すみません、直方地区について補足させて下さい。先程B/Cの話をしてしましたが、資料4ページで事業費は変わっていないとご説明をした事業費の10億円は、国の事業費だけになっています。これは事業として、いくら掛かったのかを示させて頂いていますが、B/Cの計算の時には、コストとベネフィットには直方市の事業費も含めて算出しております。

(委員)

資料作成についてのお願いです。今回の事業では、費用対効果が非常に重要なポイントだということは分かるのですが、先程説明がありましたように、最近同規模の大雨が降って浸水しなかったということは排水事業がなされたことによる効果でありますので、浸水被害が無かったことだけでなく、どれくらいの量を排水したのかをデータとして出して頂けるともう少し分かりやすくなると思います。今後の参考にして頂ければと思います。

(事務局)

現時点ではそういったデータをお示ししておりませんが、今後ご参考にさせて頂きたいと思います。

(委員)

整備計画があり学識者懇談会が設置されている河川では、学識者懇談会で再評価や事後評価をされていると思うのですが、遠賀川に関しては、整備計画はできていると思いますが、まだ学識者懇談会の設置に至っていないのですか。

(事務局)

おっしゃられた通りでございまして、整備計画はできていますがまだ学識者懇談会の設置には至っていないため、事業評価監視委員会でご審議頂いております。後ほど出てくる球磨川については整備計画ができていないので、事業評価監視委員会でご審議頂いている状況です。

(委員)

直方地区で放水路を使って放水するやり方は、非常に画期的な気がします。おそらく直方の地元自治体の方と協議をなさって、いろいろな方法を検討され、その中でこれが一番良いということでこの方法になったと思います。何かご苦労なされたお話など少し聞かせて頂ければと思います。

(事務局)

確かに浸水被害対策をするのは、一般の方々はすぐにポンプというやり方を言うのですが、ポンプをいくら造っても本来そこにきちんと水が流れてこないと、十分な効果が発揮出来ません。実はここが一番大きな問題で、周辺から水を集めてくる水路をきちんと造るとというのが、非常にポンプを設置する上で効果が高いが、ここにはどうしても地元自治体が負担しなければいけないというケースがあり、なかなか進みません。しかし今回みたいな飯塚とか直方で、これだけの大きな浸水被害があると、地域の方を含めて、そういう調整に非常に協力的に動いて頂いております。資料3ページの絵を見て頂くと、居立川の下流には既に2機のポンプが付いていましたが、それでも追いつかなかったということで、今回居立川を分派し中心市街地の浸水を軽減させるという目的でもう1つポンプを造り、このポンプの効果を最大限に発揮するため放水路整備を行っています。

当初、全部の関係市町村と協議会を作りました。協議会は今でも続いています。筑豊は元々炭坑の町のため地盤沈下も進んでおり、内水が起こるところもかなりあります。当時、直方地区を18ブロック位に分け、一番効果的な所が何処かというのを全部分析しまして、全部地盤高データを取り、市町村のご協力を頂かないと効果が出ないということが分かりました。先程より平成15年の災害の話をしていますが、実際平成11年、13年などでもここは浸かっています。ただ、どうしても河川整備が進まないと、ポンプを付けた時には効果が無いということで、関係市町村と協議をしながら事業化をしたところになります。

(事務局)

放水路が画期的な案だとおっしゃられたのですが、一般論で言いますと負の側面もあります。内水というのは、その頻度や被害程度に応じて強制的に排水する施設なのですが、負の要素とは水を集めて強制的に排水しますので、遠賀川の本川にとっては非常に厳しくなります。例えば本川のピークに内水のピークが合うと、今度は本川の水位が急に上がって本川の堤防が破堤し、より被害が大きくなることもあるので、実態の被害程度に応じて今のような計画が選択されました。

## 【球磨川土地利用一体型水防災事業（一勝地地区）】

（委員）

この球磨川については、整備計画が無く、今現状で出来る限りの対策を講じていると理解しています。ただ一方で、今後整備計画ができた場合にも無駄になる事業としてはならないと思うのですが、既設護岸が十分使えなかったというのは理解できることですが、この家屋の嵩上げは必ず無駄にならない事業なののでしょうか。もちもん喫緊の課題であると理解はしているのですが、整備計画が今後出来る可能性があると考えた場合に無駄にはならないのかというのが、1点お聞きしたいことです。もう1点は、この事業を検討していく上で、嵩上げでは無く再築に切り替えねばならなかったという中で、対岸の国道219号が通行止めになったということで、写真も出してご説明を頂いているところです。それに対して、これは河川事業ではあるのですが、合わせて対岸の国道を強化することによって、嵩上げのままの事業として実施は出来なかったのかということは、ご検討されたのかという2点についてお聞かせ下さい。

（事務局）

まず1点目の、将来整備計画ができた時に手戻りになるようなものではないのかというご質問ですが、手戻りになるようなことはないと考えています。再三にわたり浸水しているということについてはデータでも申し上げましたが、実際に作られている全国の整備計画の場合、だいたい確率的に20年に1度から70年に1度程度の目標に対して、それに耐えるメニューが入っています。今回の一勝地地区の安全度が、現状はそれよりもはるかに低く、今回の嵩上げ事業が直ちに実施する対策の中に入っているというのも、全国並みの整備計画に向かっていく中の事業メニューとしても、緊急性において全く劣るものではないため行ったということです。2点目の崩れた写真などを載せていますが、国道219号をしっかり整備していれば、今回の工法というのは当初通りで良かったのではないかということについてですが、この国道219号は熊本県が管理を行っています。もちろん熊本県とは、川の護岸と道路が一体になって球磨川沿いにずっと走っておりますので、防災の観点から日頃から連携を行っていますが、国道219号は平成17年・18年と相次いで崩れています。それを復旧するまでに数ヶ月要し、また私どものジャッキアップも1戸当たり4カ月程度掛かりますが、そうしますと八代の方に行くには1度人吉に上がって高速から回るしかなくなります。川の両方にしか道路が無い中で、大切な生活道路を工事の為に人為的に使えない状態にするという時間が発生するということに対して、命の道という観点から常時確保を切望されたことを、我々としては妥当なものとして認めまして工法の変更は踏み切っています。

(委員)

経緯も含めてこの工法を採択したことについては、ご説明もそのように頂いていて、必要性も認識ができています。一方でプロセスに対してのご質問だったのですが、今の話ですと、管理を行っている県とも協議をしたのですが、早期の国道219号の強化と言いますか、こういった水害が起きた時にこのような崩れが起きないように整備をするには至らず、国の方が工法変更したというプロセスと理解してよろしいのですか。

(事務局)

実態の話をしてみますと、国道219号をもっと強固にできないのかという観点については、川側が崩れるということもあるのですが、山も迫ってしまっていて山が崩れて道路が寸断されるということもありまして、現にこの2、3年の間でも4カ所位崩れてしまっていて、これを抜本的に対策をすることが難しい状況です。そして我々と県は、県道を少なくとも水が流れる方側から削られないようにより高い位置に変えていくことも、これは一緒になって計画をした上で事業を実施しております。そういったことをしている中で対面に当たるこの箇所をすぐに優先的に高くすることが難しいということから、私どもの事業のジャッキアップを変えることに至りました。それらを含めて、県と一緒に進んでいます。

(委員)

分かりました。

(委員)

事業費増の要因が2つありますけれども、それぞれ内訳を教えてください。

(事務局)

内訳は、地区内生活道路の動線を常時確保するための家屋の嵩上げの工法変更が約1億円の増額、護岸整備の計画変更が約2億円の増額、そしてこれに伴いまして、間接費の測量費及び試験費もしくは諸費が約1億円の増額で計4億の増額になっています。

(委員)

護岸整備の計画変更については、最後の対応方針案のところがありましたように、今後はより事前の調査を強化するということですね。それから、平成17・18年と国道の被災があったことから嵩上げを再築に変更ということですが、前回再評価との時期の関係はどうなっているのでしょうか。

(事務局)

本事業は、平成15年から着手しております。平成16年・17年・18年と洪水が発

生し費用の増加の要因になっていまして、平成18年の終わりの時点で、事業費が増額することを確認しております。そういったことを受けて、事務的に予備的な検討を実施しております。その中でB/Cについて、影響が大きくないということを確認した上で、その後の事業を継続させて頂いているところです。

(事務局)

少し補足させていただきます。本事業は、平成15年度に事業化になりました。当時の再評価の実施要領におきましては、事業が長期間経過した時点での再評価が10年間にして、今の実施要領は新規事業採択後5年間が経過した段階で再評価を掛けるのに対し、当時の実施要領はその後10年経過した段階で事業再評価となっています。5年の段階で、事業再評価するという要項ではありませんでした。

(委員)

今だと、平成18年時点で事業内容に変更が生じたということで再評価にかかるということですね。

(事務局)

はい、現在の進め方では、そういうことになります。

(委員)

分かりました。