

九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成27年度第2回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成27年10月9日(金) 14:00～15:40

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第2・3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】海岸1事業、港湾3事業、道路2事業

<海岸事業>

- ・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (山口県)

<港湾事業>

- ・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業 (山口県)
- ・鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業 (鹿児島県)
- ・志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業 (鹿児島県)

<道路事業>

- ・一般国道57号 滝室坂道路 (熊本県)
- ・一般国道57号 立野拡幅 (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 | 企画部 技術企画官 | 村永 努 | (内線 3126) |
| | 企画部 企画課長補佐 | 中村 信男 | (内線 3155) |
| | | TEL 092-476-3542 | (直通) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 久保 敏哉 | (内線 62320) |
| | | TEL 092-418-3358 | (直通) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 留守 洋平 | (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27年度 第2回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

○日 時 平成27年10月9日(金) 14:00～15:40

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第2・3会議室

○出席者

・委 員 石原委員、小島委員、瀬崎委員、津田委員、戸田委員、日野委員、溝上委員、
安河内委員、吉武委員

・整備局 鈴木局長、藤井副局長、長谷川副局長、小平企画部長、麓建政部長、
森川河川部長、村岡港湾空港部長、朝倉営繕部長他

○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27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27年度第2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27年度第2回事業評価監視委員会
(再評価:海岸1事業、港湾3事業、道路2事業)

○議 事

1. 開会

2. 事務局からの説明

3. 対象事業の審議

○審議【再評価】 海岸1事業、港湾3事業、道路2事業

<海岸事業>

・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業(山口県)

<港湾事業>

・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業(山口県)

・鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業(鹿児島県)

・志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業(鹿児島県)

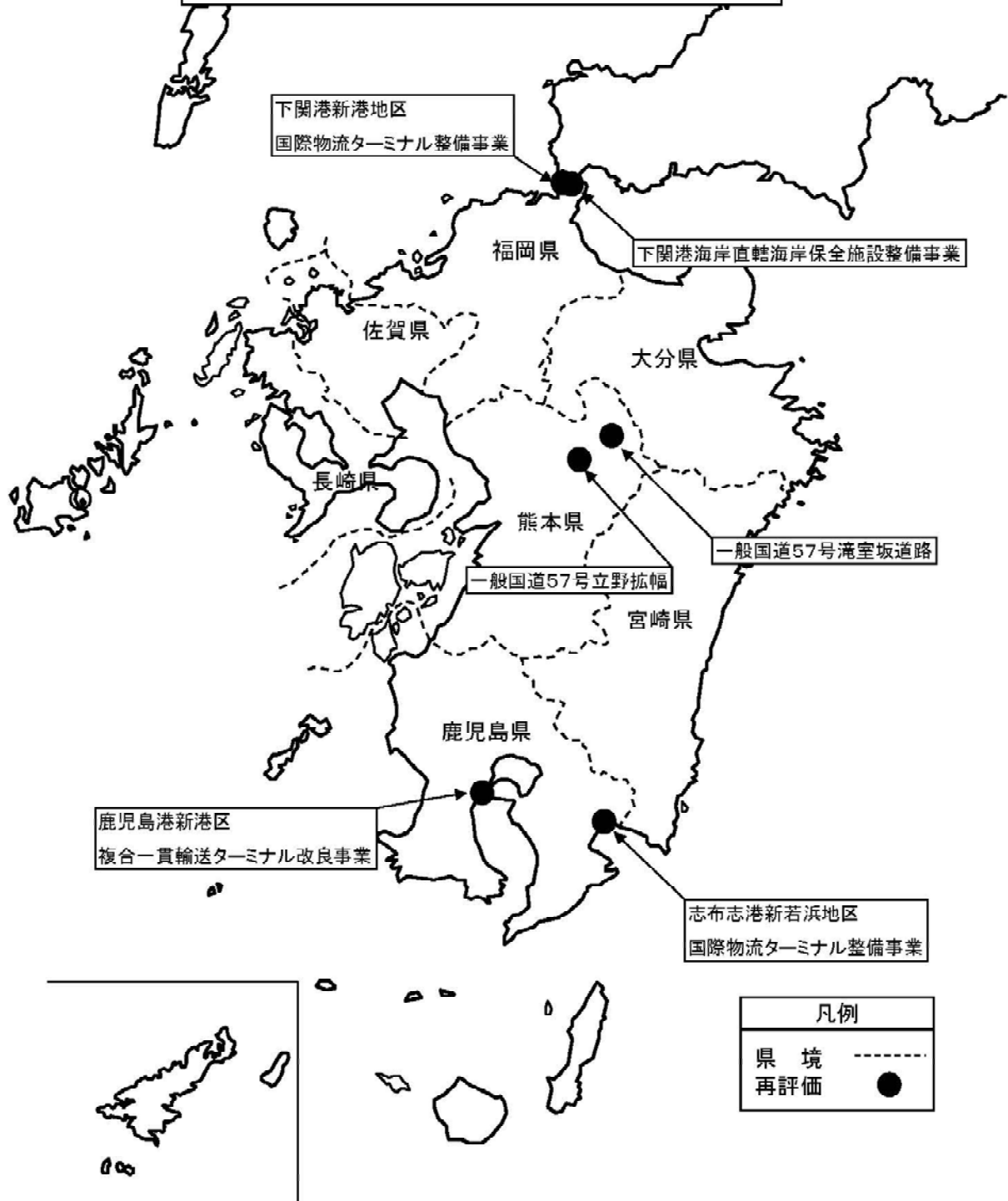
<道路事業>

・一般国道57号 滝室坂道路(熊本県)

・一般国道57号 立野拡幅(熊本県)

4. 閉会

位置図(再評価)



平成27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	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
こじま	はるゆき	
○小島	治幸	九州共立大学名誉教授
せざき	みつひろ	
瀬崎	満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ	あきひで	
多田	彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
つだ		
津田	みどり	九州大学大学院農学研究院准教授
とだ	じゅんいちろう	
戸田	順一郎	佐賀大学経済学部准教授
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	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ	てつのぶ	
吉武	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、海岸事業と港湾事業について小島委員より、道路事業について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（海岸1事業、港湾3事業、道路2事業）について説明し、審議を行った。

【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。

【下関港新港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。

【鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【志布志港新若浜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。

【一般国道57号 滝室坂道路】

■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。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度 第2回）議事詳細

○審議（再評価）

【下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業】

（委員）

B/Cは十分にありますが、資料5ページの周辺の既存土質データをもとに原地盤を想定したとは一体何でしょうか。詳細な調査をやっていれば約9mの粘土層があったことが分かったわけですが、事前に調査をせず既存のデータを使ったというのは、どういうことでしょうか。

（事務局）

私どもが工事をする際、事業採択後に現地調査に入る手順を踏んでおります。調査だけでも先行して実施させていただくことについては、地元の方にご了解頂けない実態があり、また、予算制度上も先行して調査を行う枠組みがありません。事業採択された後、法線の計画を立て、土質調査を実施し、設計を行って初めて実際の骨格が出てくる流れになっています。一般に公共事業で整備された護岸は、土質データが残っているケースが多いですが、護岸築造年代が古く民間企業が築造した護岸の土質データが管理されていなかったため、残っていた近隣の公共事業で実施した土質データを使うしかなかったのが実態でございます。

（委員）

民間の所有物であっても事前に地質の調査を行うべきではないでしょうか。

（事務局）

現在の事業制度として先行して調査を行う枠組みがないので、現状では、事業採択後に調査をせざるを得ないという状況です。

（委員）

いずれにしても2m～5mと想定した粘土層が、実際には6m～9mだったため、事業費が数十億円増額になるのは相当まずいのではないのでしょうか。

（事務局）

ただ実際問題として、調査を行わないと土質は分からないので。

(委員)

ですから、事業箇所を事前に調べる手間を省いて事業着手してしまったということになりませんか。

(事務局)

実際に制度論として事業採択前に調査を実施する予算自体が無いためできないのですが、少し制度的には課題はあると思います。

(委員)

その制度を見直さなければいけないのでは。民間企業の土地とはいえ、所有者にとって、きちんと整備して頂くのはありがたい話なので、それは協力すべきことであるはずですから。

(事務局)

委員のご指摘はごもっともだと思っております。先ほど申し上げましたように、本事業の事業採択時には、事前に土質調査を実施できるような仕組みにはなっておりませんが、その後除々にはでありますができるようになっていきますので、今後このようなことが無いよう、なるべく事前に土質調査を実施していきたいと思っております。

(委員)

分かりました。

(委員)

今、委員からご指摘の件は、以前より毎回のように挙がっていますが、制度上可能なのですか。

(事務局)

この事業が採択された時期には、制度が無かったのですが、このようなことがありましたので、今後できる限り地元の方にもご協力頂きながら、ご納得頂ける部分については土質調査を実施できるようにしていきます。

(委員)

それは道路、河川、港湾も問わず、一般論として、用地取得前でも理解を求めて事前調査をするということが制度上認められたということで宜しいのですか。

(事務局)

今私が申し上げたのは、港湾の話でございます。

(委員)

その他の事業はいかがですか。

(事務局)

河川事業では行っています。

(委員)

私も気になったのですが、できるだけ理解を求めて、事前にできるものは行うということが必要だと思いました。

(委員)

今の話と少し関連するのですが、資料7ページで地元の方の家の前のスペースが残るのが問題なので沖出しの部分を小さくすることですが、先ほどの調査とも関連しますが、調査は掘らないと分からないのですが、これは事前に地元の方と話ができていれば、このような変更はなかったと思われます。これも事業採択前にはコンタクトができないなどのルールだったでしょうか。

(事務局)

地元の方に接触する際は、図面を持って行きこのような形になりますが宜しいでしょうかと言う事でご相談に伺うのですが、先ほどと一緒に、当時は事業採択前に設計をする予算が制度として無く、実際採択後に設計をしてからご説明に伺っています。そのようなプロセスを踏んでいた関係で、このようなことが発生してしまったのですが、現在では、事前に調査ができるような枠組みができていますので、今後は事前に概略の図面を持ってご説明に行くことで、回避されていくのではないかと考えています。

(委員)

分かりました。

(委員)

今のご説明ですが、本当に実施できるのか心配です。海岸事業だけでなく、他の事業もそうだと思いますが、地元の方が入って行う計画作りは、事業採択後に行っていて、そこで地元の意見をどんどん吸い上げて可能な限り地元の住民、あるいは市民の方が納得頂けるよう整備をされていると思いますが、本当に採択前にそこまでできるのでしょうか。

(事務局)

ご指摘の通り実務的には非常に難しいと思っております。地元の方に接触するときは、概略の図面をお示ししてご納得される方と、詳細な図面が提示されてから考えたいという方がいらっしゃる一方で、大半の方は詳細な図面で議論をしたいという方が多いです。ですから実際問題として、概略の図面はお示しできますが、そこから議論を深めていく間にいろいろと図面が変わっていくのは、今後もあるかと思えます。

(委員)

事業採択時に大体の防護ラインなどが決まって、それから実施計画で細かい設計をし、予算を出されていると思いますが、今の議論はどの時点の話でしょうか。事業採択の際は、細かいことが分かっていないので、どこで土質調査をするかは全く分かりませんよね。一方、実施計画を立てて住民の方にお示しする前には、既に土質調査を行っているのではないのですか。

(事務局)

まず大まかな断面及び防護ラインを我々行政側として立案し新規採択をします。その後、地元の方々にこの防護ラインで整備したいということでご説明をして、そこで初めて土質調査のポイントが決まります。今の状況で言いますと、住民の方には、その土質調査に基づく設計を行い断面が決まった後にお示しをしています。はっきりとした事業費が固まるのがこの段階ですので、新規採択の時からいろいろなプロセスを経るので、どうしても事業費が変わってしまうというのは、若干仕方がないところです。今日お示ししているのは、ある程度地元調整が済み、設計もある程度できた部分について、事業費を見直してご審議を頂いています。実はまだ地元との調整が十分済んでいないところも残ってしまっていて、そういった部分につきましては、今後調整が済みある程度事業費が固まり次第、またご審議を頂きたいと考えています。

(委員)

今日事業費の増加があった当初の分というのは、新規事業採択時に出した事業費ということですよ。

(事務局)

はい、その通りです。

(委員)

事業費の増加も少し問題だと思えますが、それ以上に私は、事業期間が5年間延びる事が気になります。先ほど今年の15号台風で2m強の高潮が発生したと説明がありました

が、この高潮の高さは、被災した1999年18号台風と非常に似た高さです。今回幸いなことに、ご説明にもありましたように干潮時に近い時間帯で来たので、潮位自体はそれほど高くなかったですが、満潮時に来てもおかしくない状況だったと思います。そのような中で、5年間の延伸というのは、住民の方にとっては、心配な期間が延びてしまいます。非常に難しい事業だというのは、私はよく理解しているつもりなのですが、しっかり計画作りをして頂いて、できる限り事業期間を延ばさないように行って頂きたいと、これは単に要望です。

【下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

今回の変更点は、自動車運搬船の運用が開始されたことへの対応で、今後も輸出中古自動車取扱量の増加が見込まれることが前提だと思われませんが、その辺りの根拠を補足頂けますでしょうか。

(事務局)

下関港で扱っている輸出中古自動車は、主にアフリカ向けで、南アフリカなどのインド洋寄りの国々ですが、現在アフリカ向けの中古自動車については取り扱いが非常に伸びていまして、今後とも輸出中古自動車の取り扱いが続くと考えています。実際に企業にヒアリングを行ったところでも、アフリカ向け中古自動車はまだまだ需要があると聞いていますので、引き続き需要は確実なものと考えています。

(委員)

その場合、競合するような港は他には考えられないのですか。

(事務局)

輸出中古自動車につきましては、ヤードの確保が非常に大事なポイントになっていまして、これだけまとまったヤードが確保できる港ということで、いろいろな港を見た結果、この下関港が選ばれた経緯がありますので、引き続きこの港が使われると考えています。

(委員)

資料6 ページの表ですが、残事業の便益として新たに自動車運搬船の輸送コスト削減があります。自動車運搬船の運用に伴い避泊対象隻数2.2隻/年や乗揚海難減少隻数0.06隻/年を計上しているのはどのような考え方ですか。また海難損失額の削減の避泊対象隻数は、全事業が8.8隻/年に対し、残事業は2.2隻/年とありますがどのように算定されたのでしょうか。

(事務局)

自動車運搬船に関する便益については、乗揚海難減少隻数として、自動車運搬船の乗揚げリスクの部分を便益計算しており、避泊対象隻数は、泊地を拡張することで避泊スペースが増え、自動車運搬船に限らず避難できる船舶がこれだけ入るという考え方で便益を計算しています。なお避泊対象隻数の数え方ですが、実際に台風がきた時の避難隻数を観測していきまして、今回避泊面積が増えることにより、全体では8.8隻分避泊ができますが、これから浚渫する泊地部分で2.2隻分の避泊ができるということで計上しています。

(委員)

そのために海難損失便益額の削減便益が210億円から411億円に増額していますが、一番大きな要素は何ですか。

(事務局)

乗揚海難減少隻数の座礁事故の回避による便益が一番大きな要素です。

(委員)

それはどれくらいですか。

(事務局)

約180億円です。

(委員)

分かりました。

(委員)

以前に同じようなことを聞いているかもしれませんが、荷役機械を事業費に加算されていますが、これは誰が使用するのでしょうか。公共で使用するものなのでしょうか。

(事務局)

今回設置するクレーンの整備主体は下関市です。事業については、起債事業で、市が起債を発行して整備し、クレーン利用者からの利用料で償還をしていく枠組みになっています。

(委員)

ということは、プラスマイナスゼロということでしょうか。ここで費用として計上する意味がよく分からないのですが、国にお金が返ってくるのか、その辺りのお金の出し入れがどのようになっているのかがよく分かりません。どう考えたらよいのですか。

(事務局)

事業評価の場合は、利用料で償還するという考え方で評価をする枠組みではなく、事業として投資が適切だったかという観点で判断をしています。実態は先ほど申し上げた通り、利用料で償還をしていく枠組みですが、投資の有無を判断する時には、トータルの投資と、それからそれに対する社会的便益で事業をするべきかどうかという観点で判断をしています。そして港は、岸壁を整備するだけではなく、クレーンもあって初めてコンテナが扱え

ますので、岸壁とクレーンをセットで公共事業として整備した時の社会的便益というかたちで評価をする枠組みになっています。

(委員)

国の会計は、これだと出っぱなしということですか。

(事務局)

クレーンの費用については、国のお金は入っていません。市が実施するものと、国が実施するもの全体でプロジェクトとして括り、事業として実施するべきかどうか判断頂いております。

(委員)

これは市が出しているお金ということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

どの主体が費用を負担するかを記載して頂くと、今の私のような質問は出なくなると思っています。

(事務局)

分かりました。

(委員)

中古車の取り扱いが増えたことに伴って、埠頭用地などのその他の経費が増えることはないのでしょうか。

(事務局)

今のところ既存のスペースを活用して、貨物の出し入れをしていますので、これに伴って新たな経費は発生していません。

【鹿児島港新港区複合一貫輸送ターミナル改良事業】

(委員)

資料 4 ページの黄色の部分を整備するのに 6 億円増額、それが大きな変更点と考えて宜しいでしょうか。

(事務局)

今回追加で行いたいのは、資料 4 ページの赤色の防波護岸部分です。この既設防波護岸の嵩上げ及び波消ブロックを置いて越波・飛沫対策を行う改良工事になります。

(委員)

資料 3 ページでは、貨物量はこの数年間あまり変わっていないようですが、それでも貨物を取り扱う用地を確保するための施設整備を行わなければならないのでしょうか。

(事務局)

取扱貨物量はそれほど大きく増えていないのですが、トラックやコンテナなど、様々な種類の貨物がありまして、このターミナルではリーファーコンテナの取扱個数が増えています。先程の資料 4 ページを見て頂きたいのですが、黄色の部分にまでコンテナを持ち運ぶ必要があり、その場合潮をかぶってしまうため、利用者よりその対応策を求められていたところです。

(委員)

貨物量全体はあまり増えていないけれど、リーファーコンテナの数が増えてきているということですか。

(事務局)

はい。

(委員)

分かりました。

(委員)

リーファーコンテナとは、冷凍ができるコンテナでしょうか。

(事務局)

はい。温度管理ができるコンテナです。

(委員)

これは急激に増えているように見えますが、どのような理由でしょうか。

(事務局)

荷主さんの立場からみると、冷凍冷蔵トラックだと、行きも帰りも1台チャーターするような勘定になるのですが、リーファーコンテナの場合は、片道だけの契約もあるため、徐々にリーファーコンテナにシフトしている傾向があるようです。

(委員)

経済的になるということですか。

(事務局)

荷主さんから見ると経済的なため、そのような動きがあると伺っております。

【志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

既に95%まで事業が進捗していますが、残っている部分を参考までに教えて下さい。

(事務局)

防波堤の整備が残ってしまして、総延長1,000mのうち850mが完成し、150mが残っている状況です。

(委員)

分かりました。

(委員)

完成は平成31年ですね。

(事務局)

はい。

【一般国道57号 滝室坂道路】

(委員)

今回、採択後3年経過して未着工ということですが、当初の想定では、3年以内で着工する予定であったのか、それとも当時の想定でも調査に時間がかかるように考えられていたのか。もし当初の想定では着工ができているのであれば、調査に思いのほか時間が掛かったのだと思うのですが、それは予測ができなかったのかをお伺いしたいと思います。

(事務局)

当初の想定でも、調査に時間が掛かると考えていました。

(委員)

今回の再評価は、ある意味では想定された状況での再評価ということでしょうか。

(事務局)

そうです。ルール上3年経過して未着工のものは、再評価に諮ることになっていますので、再評価に諮らせて頂いています。

(委員)

本事業はいろいろ難しい問題があり、技術検討委員会でも検討されていますので、今後特にトンネルの詳細設計になると、かなり事業費の変更が出てくると予測されますが、当初の事業費は、どの程度のレベルでの計上なのか教えてください。

(事務局)

先ほどの事業でも議論されたところですが、新規事業採択時の地質状況は、近辺の他事業での既存の資料を用いているので、概算というところはあるかと思います。そのようなことを踏まえて、九州地方整備局で施工しましたトンネルの5年間の平均の実績を勘案しており、今回実施する滝室坂道路は、避難路が必要であるとか、透水性の高いところについては坑口部の対策が必要であろうということで、その平均値より高めに、事業費を算出しています。

(委員)

分かりました。

(委員)

平成25年から調査をされており、地質調査をかなり密にされていると思いますが、事

業採択の際に計画で想定した地盤や地質とそう変わらないのか、あるいはかなり変わっているのか、もし分かっているようであれば教えてください。

(事務局)

事業採択前に想定していたものと大まかな地層の構成は想定通りですが、それぞれの層厚については異なっている部分があります。地質調査を平成25年度、26年度に行っていますが、ボーリング調査の本数が増えるほど、精度を上げていっています。

(委員)

資料6ページ以降に便益、費用が出てくるのですが、事業期間はどのようになっているのかをお伺いしたいのと、もう一つ、山では、相続人が分からない状況がかなり発生しているところがあります。亡くなって相続人が全国に散らばっているようなケースも結構あるかと思いますが、相続人が見つからないと買収がなかなかできないので、その辺りのことはすでにお調べになっているのかどうか、どのような見込みをお持ちなのかという2点についてお伺いしたいです。

(事務局)

現在想定している工事の期間については、平成32年度までの工事、平成33年度から供用開始という想定をしています。効果については、供用開始から50年間の効果、便益というかたちで行っています。本事業は、トンネルが主であり、特にカルデラの急斜面のところ、なかなか土地利用もあまりされていないところで、相続人不明なところは、あまり想定されないと思います。今後、用地調査の中で、どのようになっているのかを調べていくことになると思いますが、仮にあれば、早め早めにいろいろな調査等を行って、工期が延びないように、事業進捗を計っていきたいと考えています。

(委員)

全く費用とか便益も変わっていないので、書かれなかったのかどうか分かりませんが、費用も便益も、例えば資料6ページの表に、内訳を記載するようにしていましたよね。前回は記載してあったのですか。

(事務局)

内訳については、走行短縮便益が209億円、走行経費減少便益が54億円、交通事故減少便益が18億円となっています。

(委員)

資料6ページの表に記載して頂くようお願いします。

(委員)

新規事業採択時でしょうか、その時には内訳がきちんと示されていますよね。新たには算出していないけれども、前回と同じであれば、前回の内訳を示して欲しいということです。

(事務局)

承知しました。今後は内訳を付けて対応したいと思います。

(委員)

トンネルの部分は地下を掘るので、地上には影響は無いと思いますが、特にこの大分側のトンネルの出口は、あまり人の手が入っていないようなところに新たな道路を造るので、周辺の自然環境や生物への影響というのは、今後きちんと調べて頂けるのでしょうか。

(事務局)

現地はカルデラで、地層が火山灰質ということで、土地利用としてはキャベツ畑があるのと、雑木林があるところに出てくるので、今後は特別何かしら調査をするようなことは、あまり考えていません。

(委員)

自然の生態にはあまり影響は無いということですね。

(事務局)

はい。この坑口の所に川がありますが、平常時は水の流れはなく、大雨が降るとそこを流れる状況です。カルデラは非常に雨を吸い込むので、阿蘇に行って頂くとある一定の所は木が生えていますが、そこから上は木が生えていない、地下水が全部下に向けてしまうこともありまして、貴重な生物への影響はあまりないのではないかと考えています。

(委員)

これは環境影響評価法の環境アセスをするかしないかは、どの時点でどう判断されるのですか。

(事務局)

環境影響評価法による環境アセスを行うのは、4車線の道路で10キロ以上という規模になります。

【一般国道57号 立野拡幅】

(委員)

事業の進捗状況で用地調査中というのは、工事の前の調査をしているということですか。

(事務局)

そうです。用地買収前の調査をしているところです。

(委員)

この事業は、いつまででしょうか。

(事務局)

B/Cを出すにあたって設定している供用年度は、平成30年です。

(委員)

平成30年は、変更は無いということで宜しいのでしょうか。

(事務局)

はい。

(委員)

一括審議案件一覧表については、事業の完了時期が分からないので、公表されている分は資料の2ページ辺りに記載をお願いしたいと思います。

(委員)

資料については、先ほどの案件もそうでしたけれども、新たに費用対効果を算出していなくても、前回の内訳を記載して頂きたいと思います。