

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成27年度第4回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成28年1月18日(月) 14:00～17:05

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第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】港湾2事業、道路3事業

<港湾事業>

- ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(福岡県)
- ・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)

<道路事業>

- ・一般国道10号 白浜拡幅(鹿児島県)
- ・一般国道10号 鹿児島北バイパス(鹿児島県)
- ・一般国道10号 都城道路(宮崎県)

○審議【事後評価】港湾1事業、道路4事業

<港湾事業>

- ・福江港大津地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)(長崎県)

<道路事業>

- ・一般国道10号 行橋バイパス(福岡県)
- ・一般国道208号 玉名バイパス(熊本県)
- ・一般国道220号 鹿屋バイパス(鹿児島県)
- ・一般国道220号 海潟拡幅(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 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)

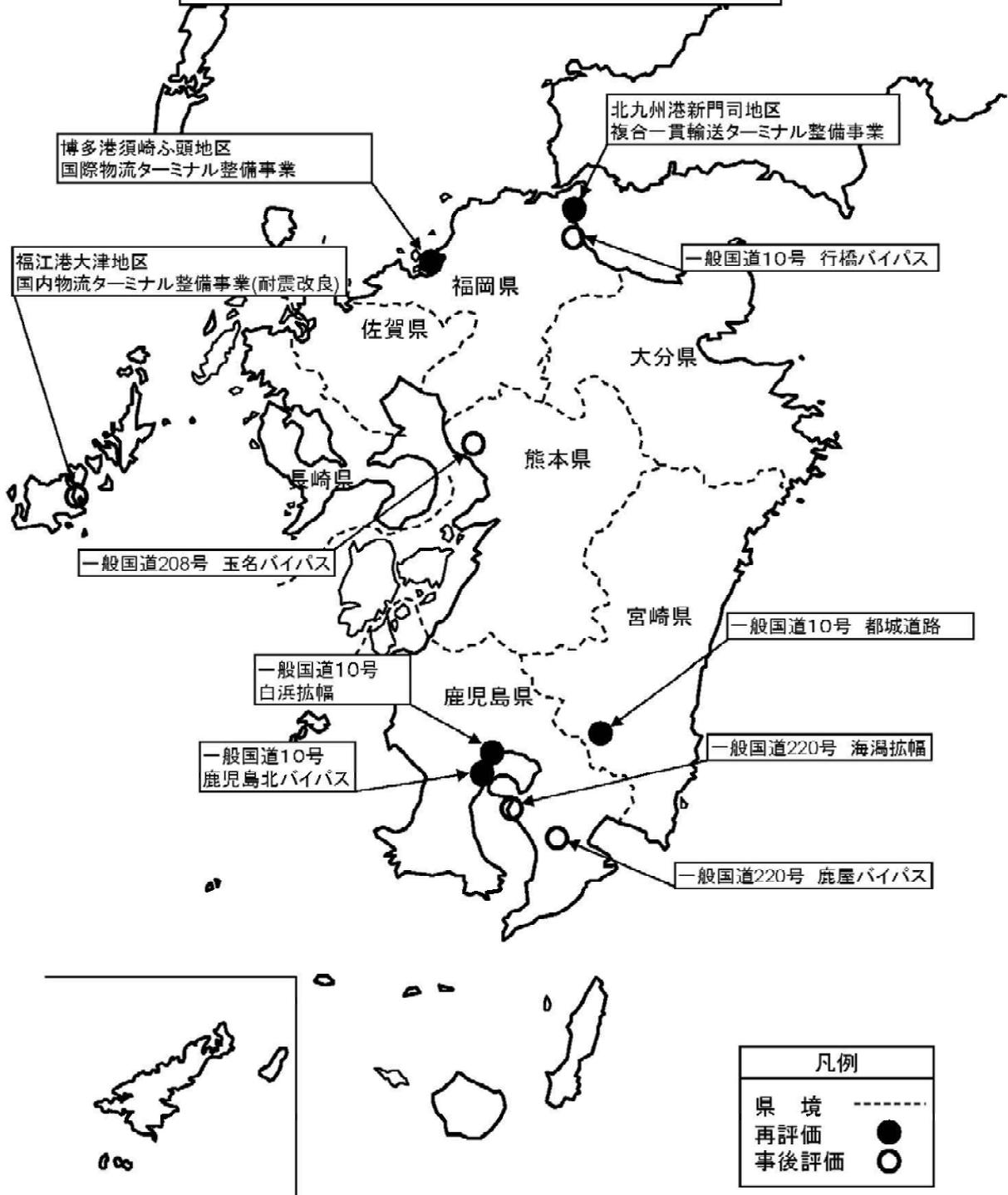
○道路事業 道路部 道路計画第一課長 留守 洋平 (内線 4211)

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4回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成28年1月18日(月) 14:00～17:05
- 場 所 福岡第二合同庁舎2階共用第5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 石原委員、泉委員、小島委員、津田委員、日野委員、溝上委員、安河内委員
 - ・整備局 鈴木局長、藤井副局長、長谷川副局長、小平企画部長、村岡港湾空港部長、麓建政部長、土井道路部長、朝倉営繕部長、松田用地部長他
- 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27年度第4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4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4回事業評価監視委員会
(再評価:港湾2事業、道路3事業)
 - ・資 料－6 平成27年度第4回事業評価監視委員会
(事後評価:港湾1事業、道路4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】港湾2事業、道路3事業
 - <港湾事業>
 - ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(福岡県)
 - ・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)
 - <道路事業>
 - ・一般国道10号 白浜拡幅(鹿児島県)
 - ・一般国道10号 鹿児島北バイパス(鹿児島県)
 - ・一般国道10号 都城道路(宮崎県)
 - 審議【事後評価】港湾1事業、道路4事業
 - <港湾事業>
 - ・福江港大津地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)(長崎県)
 - <道路事業>
 - ・一般国道10号 行橋バイパス(福岡県)
 - ・一般国道208号 玉名バイパス(熊本県)
 - ・一般国道220号 鹿屋バイパス(鹿児島県)
 - ・一般国道220号 海潟拡幅(鹿児島県)
 4. 閉会

位置図(再評価、事後評価)



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	
埴田	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、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（港湾2事業、道路3事業）および事後評価対象事業（港湾1事業、道路4事業）について説明し、審議を行った。

【北九州港新門司地区複合一貫輸送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。

【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。

【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。

【一般国道10号 鹿児島北バイパス】

■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10号 都城道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【福江港大津地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道10号 行橋バイパス】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道208号 玉名バイパス】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道220号 鹿屋バイパス】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道220号 海潟拡幅】

■審議の結果、対応方針（案）どおり、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4回）議事詳細

○審議（再評価）

【北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業】

（委員）

資料6 ページの今回算定事業費299億円から前回算定事業費208億円を引けば、91億円になりますが、どこがどのように変わると91億円という数字が出てくるのでしょうか。今の説明でも分からなかったなので、もう一度教えて下さい。

（委員）

北九州港だけではなく、3事業に関係していますので、その辺を含めてご説明いただいた方が分かりやすいのではないかと思います。

（事務局）

当初の計画では新門司の沖合の処分場を拡張して、北九州港と関門航路の浚渫土砂を処分する予定でございました。

この処分場の護岸造成では、コスト的に一番有利な海底の軟弱地盤を良い砂に置き換える工法で進めておりますが、その際に発生する軟弱な床掘土砂を処分する処分場が必要となります。この床掘土砂については、元々、北九州港内で造成が予定されていた処分場に処分する計画でございましたが、こちらは地元関係者との調整が整わないため、別の処分場を確保する必要が生じ、検討・調整を行った結果、苅田港で受入が可能な処分場に床掘土砂を処分することとなりました。

また、前回の事業評価監視委員会でご審議いただきましたが、苅田港の事業においても浚渫土砂を処分する場所が必要であったため、床掘土砂の受入により処分できなくなった土砂も含め、新門司の沖合の処分場をさらに拡張して苅田港の土砂も受け入れることとしました。

この拡張のため、処分場の護岸の延伸などが必要となります。処分場の整備費用は、関門航路、北九州港、苅田港の3港で土砂の処分量に見合う費用を負担しますが、今回の計画変更で、3港合わせて142億円の増額となります。うち北九州港としては91億円の増加となります。

資料6 ページでは、割引率などもかかっておりますので、純粹に91億円にはなっておりませんが、費用としては水域施設に含まれております。

(委員)

よく分かりません。

(委員)

この手元の資料には、今説明に出てきた3事業についての記載がなされていないので、分かりにくいです。

(委員)

皆さん同じ思いだと思いますが、全体の計画と北九州港の関係がもう少しクリアになっていないと分かりづらいと思います。

(委員)

元々予定していた土砂処分場での土砂処分の目処が立たなくなったので、計画の見直しにより3事業トータルで142億円の増額になったということですか。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

この資料だけではわかりにくいです。

(事務局)

北九州港では、前々回の再評価の際、関門航路事業で整備する予定であった新門司沖合の土砂処分場を拡張し、北九州港分もそこに入れることで27億円を想定していました。それが、今回さらにこの土砂処分場を拡張する必要性が生じたため、事業費を関係する3事業で按分して、最終的に北九州港としての負担分が118億円となり、想定していた当初27億円との差し引きで、今回の更なる拡張による増額分が91億円となっています。

(委員)

口頭ではわかりにくいです。

(委員)

142億円の内訳として、どういう按分で北九州港が91億円になったのでしょうか。

(事務局)

今ご説明しましたが、もともと床堀土砂を入れようとした北九州港内の土砂処分場です

が、これは他の事業で整備をすることになっていましたので、その費用は今回の事業費には計上されていなかったというご理解をしてください。さらに、苅田港の事業においても、新門司の沖合の土砂処分場は事業費には計上されていませんでした。それで今回、北九州港及び苅田港から搬出する予定だった土砂の処分場が使用できなくなったため、自前で造らなければいけなくなりました。このため新門司沖合の土砂処分場の規模を拡大する必要が生じ、規模を拡大するのに全体で142億円が必要となりました。今回増額分の142億円を関門航路、北九州港、苅田港、この3事業の土砂処分量で按分した際、北九州港では91億円の増額になるということです。

(委員)

今、説明が何度もありましたが、要するに今回変更される土捨処分場で処理をしようと思えば、142億円の事業費の増額が必要になったということで宜しいですか。

(事務局)

規模を拡大するため護岸を延伸して造りますので、その分の追加で142億円増額になったというご理解でよろしいです。

(委員)

護岸床掘土砂の運搬ルートが異なる事による費用の増額はないのでしょうか。もともとの搬出先と変更後の搬出先への運搬費用は、同じ金額ということでしょうか。

(事務局)

ご意見のありました土砂の運搬費用ですが、もともと想定していた土砂処分場と、変更後の土砂処分場の距離は変わりませんので、土砂運搬費用の増減はありません。護岸延伸の増額分ということになります。

(委員)

3事業で分担しているので分かりにくいのですが、増額はトータル142億円で、苅田港分の負担分が51億円なので、北九州港の新たな負担分として91億円増額になるということですか。

(事務局)

正確に言いますと、苅田港は53億円になります。

(委員)

確か前回の委員会で、苅田港でプラス50何億円増額の説明がありました。

(事務局)

それも含まれております。

(委員)

3事業が別々になっていて、事業費がそれぞれに出てくるので、分かりづらいです。

いずれにしても、元々予定していた土砂処分場の確保ができなくなり、それに伴う変更でトータル142億円の増額となった。この増額分を3事業で按分にすると、今回北九州港については91億円の増額になったということだと思います。

(委員)

ではこの増額の原因というのは、本来土捨てする予定の土砂処分場が確保できなくなり、別の新たな土捨処分場を確保する必要が生じたためということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

このようなことが起こることは、当初から想定されていなかったのですか。91億円は大きな額です。もう少し事前に、土砂処分場の受け入れの可能性を詰めておく必要性はなかったのかなという気はします。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。2点ほど説明をさせていただきます。1点目は、もともと計画していた土砂処分場が、地元関係者との調整で整備の見通しが立っていないこと、それから2点目は、関門航路と北九州港の2事業から土砂を受け入れる予定だったところが、苅田港からも受入れることになったということです。苅田港は前回委員会でご審議いただきましたように、もともと土砂処分を苅田港の将来造成用地で計画していましたが、新たな土地需要により将来造成用地を早期に造成する必要が生じたため、将来造成用地での土砂処分ができなくなってしまった。土砂処分場の整備には10年以上かかるので、なるべく将来の状況を見通して整備を進めたいと思っていましたが、このような状況もあり、この2点を見通せなかったということです。

(委員)

港湾事業の特徴なのかもしれませんが、道路事業と随分違うなと思いました。技術的な問題よりも、地元との調整の関係で事業費の変更が起こったということで、金額が大きいというのが気になるのですが、結果としてこのようになったということですね。

【博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

資料5 ページで、今回追加している航路・泊地の浚渫ですが、なぜ当初計画にある航路、泊地—1 2 mの浚渫にあわせ整備をしなかったのですか。

(事務局)

当時も須崎ふ頭と箱崎ふ頭との間で船舶の航行はありましたが、輻輳箇所が大きな問題にはならないと考えていました。今回問題となっている点としては、クルーズ船が非常に増加していることが大きな要因かとも思っています。

(委員)

当時から箱崎から須崎の方に来る船はあったわけでしょう。

(事務局)

ふ頭間の船舶の航行はありましたが、輻輳箇所が問題になることまでの意識はさほどありませんでした。

(委員)

既存計画にある航路、泊地といっしょに掘るべきではなかったのでしょうか。これは手戻りで、追加の事業費が必要になるわけでしょう。その点、反省すべきことは無いのでしょうか。

(事務局)

反省すべき点という意味では、ご指摘の通りだと思います。計画論になりますが、先を十分見通せていなかったということになるかと思います。

(委員)

当時の事業評価委員会で、掘るなど言われたのですか。

(事務局)

先程計画論と申しましたが、港湾計画は、港湾管理者である福岡市が策定しており、現計画には今回の航路・泊地の位置付けが無く、その計画に基づいて事業化しておりました。

(委員)

そこに最大の問題点がありますね。港湾計画に位置づけが無いと掘ることはできないの

ですか。

(事務局)

基本的にはそうなっています。ただ、港湾計画自体をもっと早く見直す議論をすべきとの指摘があつてしかるべきだったとは思っています。

(委員)

例えば道路のある区間を追加で事業を行う場合は、ネットワーク効果により格段に全体事業の便益が上がるのは分かるのですが、先ほど説明された今回の追加事業でも全体での便益を言われていましたが。

(事務局)

基本的には全体事業の便益を評価することになりますが、今回の追加事業部分については、資料1 1 ページにある須崎ふ頭と箱崎ふ頭の 2 つのふ頭間での効率的な海上輸送が可能になる事による便益を計上しています。

(委員)

今回、追加事業で7 1 億円の便益が出たので良かったですが、もし追加事業の B/C が 1 以下でしたら、追加事業をやるなということにもなりかねないですね。こういうのは、どのように考えればよいのでしょうか。

(事務局)

ご指摘の通りです。全体事業 B/C と残事業 B/C でチェックすることになっております。全体事業の B/C が 1 を超えていたとしても、残事業の B/C が 1 を超えないようであれば、追加事業の的確性は問われるということになるかと思ひます。

(委員)

残事業 B/C が 1 を超えないようであれば、今回の追加事業は止めるという事もあり得たということですか

(事務局)

一般論としては、止めるということもあり得えます。ご審議をいただくというケースになろうかと思ひます。

(委員)

船舶が輻輳する海域の近傍にある浅所箇所に関して、海上保安庁から危険と指摘をされ

ているわけですね。指摘を受けた段階で整備を行わず、もしも事故が起こった時、誰が責任をとるようになるのですか。そういうところまで考えると、必ずしも残事業B/Cが1を切ってしまったら事業ができないというわけではないと思います。港の場合、航行安全が第一の優先順位ではないかなと思います。

(事務局)

ご指摘の通り、まさに個別にご審議頂かなければいけない案件になるかと思います。一般論でいいますと、全体事業、残事業共にB/Cが1を超えていることは必要になっております。

(委員)

今ご指摘のありました、海上保安庁からの注意喚起は、いつ頃からあったのでしょうか。

(事務局)

浅瀬が残っているので浚渫すべきというご指摘は、港湾管理者である福岡市に対して、ここ数年ありました。そして今回、福岡市が港湾計画を変更し、これを位置付けることになり、12月の地方港湾審議会です承されたことをもって、海上保安部から福岡市に対して、この港湾計画全体を着実に実施すべしという公文書が12月24日に出されています。

(委員)

口頭では数年前から注意があっていたということでしょうか。

(事務局)

この浅瀬の存在が、船舶航行に支障が出かねないですよというご指摘は、口頭では頂いていました。

(委員)

資料4ページで、平成23年から激的に博多港に入港する穀物運搬船の大型化が進んでいますので、多分その直後くらいから、この海域は危険なので航行に注意しなさいというのが出ているのではないかと思います。港湾計画もあるのですが、安全性はすごく大事で、もし事故が起こったら大変なことになりますので、少し判断の時期が遅かったのではないのかと思います。船舶の大型化はどこでも進んでいるので、混雑している所はもう少し早めに、いろいろな対応策をしていただく方が宜しいのではないかと思います。いかがでしょうか。

(事務局)

ご指摘の通りだと思います。しっかりやらせて頂きます。ありがとうございました。

【一般国道 10 号 白浜拡幅】

(委員)

事業費の変更理由として、道路土工擁壁工指針の変更は、当然のことだと思いますが、ボーリングの追加調査に伴う基礎構造の変更について、ボーリング調査を追加で行った理由は、詳細設計を行う上で当初から予定されていたのでしょうか。

(事務局)

詳細設計をする際にもう少し慎重に地層を確認しておかなければいけないということと、施工箇所は谷地形になっている箇所があるため、液状化層があるのではないかということもありましたので、詳細設計をする際に、より密に調査した方がよいだろうということがあり追加調査しております。

(委員)

事業費の変更理由として、事前のボーリング調査不足による案件が多いと思われれます。事前にボーリング調査ができなかった理由として、だいたい民地でまだ土地を買収していないためなどです。今回の場合は、既に土地が私有地では無いわけですから、調査しようと思えばできたと思います。密に事前のボーリング調査をしていれば、途中での事業費の増額変更というのは、結果的には防げたと思いますが、その辺いかがですか。

(事務局)

事前にどこまでボーリング調査を密にするのかは、非常にコストもかかりますので難しいところだと思います。

(委員)

当初から詳細設計時にする予定があるのであれば同じ事ですよ。

(事務局)

予備設計の段階で、ボーリング調査の密度をよく考える必要があるのかもしれませんが、詳細設計の段階で少し密にすることは出てくると思います。

(委員)

今の委員の意見に同感です。要するに、悪い所だけ避けてボーリングしていますよね。

(事務局)

結果的にそうになってしまい申し訳ないのですが、すでに4車線化されているところでは、

液状化層がここまで深くなく直接基礎で行っています。こういうかたちになっている状況であれば、もう少し詳細に行わないと分からないというのが、正直なところです。

(委員)

ボーリング調査をするのは大変なので、技術的に他の方法で簡易な調査はできないのでしょうか。全体の概要が分かれば、問題のありそうな所だけボーリングしてみればよいわけですね。

(事務局)

そこまでのものは今後開発されることを期待するところですが、ジャストの正確なものはボーリングで調べてみないと分かりません。

(委員)

正確では無くてもある程度簡易に、土木工学では無理かもしれないけれど、他の工学技術とか使ってできないのですか。

(事務局)

今後の課題として認識させていただければと思います。

(委員)

指針の改訂に伴い大規模地震動への見直しの必要性が生じたということですが、今後、国道に関しては、すべての護岸、擁壁関係は、見直しが行われるということでしょうか。

(事務局)

新しく設計されるものに関しては、新しい指針に基づいて行うということになると思います。

(委員)

既存の分は。

(事務局)

既存の分は、そこを更新する時に、その時の指針に基づいて行うことになると思います。

(委員)

護岸は、海岸保全施設になるのでしょうか。

(事務局)

海岸保全施設というよりも、道路の構造を守る為の護岸構造になっていますので、道路の施設です。

(委員)

分かりました。

【一般国道10号 鹿児島北バイパス】

(委員)

この事業は、ルート変更し構造も大きく変わりますが、都市計画変更は、国道であっても市の都市計画審議会に諮られるのですか。

(事務局)

県です。

(委員)

都市計画変更の手続きを進めていく上で、事業評価監視委員会が関わるなどはしないのでしょうか。

(事務局)

それぞれの立場で、必要性に応じて審議することになると思います。都市計画変更は、都市計画の中でのこの施設の位置づけというものの妥当性や必要性をご審議頂き、事業再評価は、事業のB/Cを含めた事業の評価ということでご審議頂いています。それぞれ関連はしていると思いますが、それぞれの立場で必要性をご審議して頂いていると思います。ここでは都市計画として計画が位置づけられましたので、それに伴って具体の事業費変更を含めた事業継続の妥当性をご審議頂いています。

(委員)

大幅な変更なので事業評価監視委員会以上の何かが良いのではないかとということですか。

(事務局)

そういう意味では、鹿児島北バイパスルート検討委員会で、行政内部だけでなく第三者の有識者を含めた方々から意見を頂いて、最終的なルートを決定している理解でおります。

(委員)

事前に説明を受けた際に、その委員会の場でどういう意見が出たのか教えて下さいとお願いしていましたが、ルート変更に関しては、計画前評価と同じぐらいの変更ですよ。ここでも意見聴取されたりしているので、どういう意見が出たのでしょうか。

(事務局)

先程の説明で少しわかりづらかったと思いますが、地域の意見聴取の結果としては、交通事故が少ない安全なルートをしっかり確保して欲しいということと、災害時、津波や地

震発生時などの際に機能がしっかり維持できるルート、あと通勤通学に非常に利用されるルートですので、時間が短縮され渋滞が解消できるようなルートで事業を進めて欲しい等意見が出ています。

(委員)

昨年3月にありました北バイパスの検討委員会に出席しました。会議では、山岳ルートと海底ルートのどちらかを選択する形で始まりました。そして、会議の席上は、殆どの方が山岳ルートを支持されました。反対された方はいらっしゃいませんでした。何故かと申しますと、津波のことも問題になりましたが、一番の問題は世界文化遺産であるということです。資料6ページになりますが、遺産の周りはバッファゾーン(景観形成重点地区)となっていることから、景観を壊さないということが重視されたのです。道路事業は大変息の長い事業ですのでそこに長い年月クレーン車が据わったり、工事のトラックが行き交いますと景観を損ないます。また、山岳ルートの場合は、用地買収というか地権者の問題も多くないということでしたので、皆さんが賛成されたのだと思います。

(委員)

はい。ありがとうございました。

(委員)

2点お伺いしたいのですが、1点目は、資料6ページで、資料1ページと一緒にご覧いただくと、すでに暫定供用されている祇園之洲大橋辺りも津波の想定地域になっているようですが、そこについてはどのようにお考えなのでしょうか。2点目は、用地進捗率が資料14ページの3番目丸の所で、約93%になっています。今回山岳ルートへの変更が提案されていると思うのですが、約93%というのはどういうことなのかをお伺いしたいのですが。

(事務局)

先に2点目からお答えしますと、資料2ページの祇園之洲部分の用地は完了しております。今回、山岳の陸上部がまた新たに用地取得が必要になってきますが、すぐにトンネルに入りますので、全部用地を取得する必要はありませんので、約93%となっています。次に1点目の津波浸水地域の件ですが、浸水地域に一部かかるかもしれませんが、祇園之洲というのは地上の部分ですので、今の現道の10号もある意味同じ状況にはなっておりますので、対応としては同じかたちになっております。

(委員)

祇園之洲辺りは、もし対応するとしたら、今後何かの要因で必要になった時だということ

とですか。

(事務局)

一部、一時的に水が浸かってしまうこともあると思われますので、今後排水などについても検討していくかたちになるのかと思います。

(委員)

分かりました。

【一般国道10号 都城道路】

(委員)

道路事業による事業費の変更理由として、ボーリング調査の不足や、土砂の捨て場変更等があります。その中でも土砂運搬ルートの変更で事業費が増額になる案件が非常に多くなっており、本案件も土砂運搬計画の見直しによる増額です。1点目の理由である計画道路沿いに土砂を運搬する予定だったものが地元との調整によって運搬ルートを変更しなければならなくなったことは理解できるのですが、2点目の理由である当初都城道路(Ⅱ期)事業へ搬出する計画が、用地買収が完了していないため、新たに仮置き場を設けそこに持って行かなければならなくなった、こういうのはもう少しなんとかならないのでしょうか。

(事務局)

ご指摘はごもっともだと思います。搬出先として計画しておりました都城道路(Ⅱ期)事業の用地買収状況については、都城市の土地開発公社が入り、かなり進捗して頂いたところですが、まとめて一気に買収できないところがありまして、歯抜け状態となっているのが現状です。これからも都城道路(Ⅱ期)事業については、必要な予算を確保して用地買収の進捗を進め、可能であれば土砂搬出を仮置き場から変更し当初の都城道路(Ⅱ期)事業に直接搬出するようにしたいと思っています。ただ、埋蔵文化財の包蔵地ですので、用地買収後に調査をしないといけないので、そういったところの進捗も県の方と調整しながら早める形で頑張っていきたいと思っています。

(委員)

その土砂ですが、都城道路(Ⅱ期)事業でゆくゆくはお使いになるご予定ですが、すべてそこで使うのでしょうか。捨てる分は発生しませんか。

(事務局)

むしろ足りないぐらいで、購入土が若干出ると思います。ただ、購入した方が費用は高いので、なるべく多くの土砂を仮置きしておいて改良して使った方が、トータルとして費用は安くなります。

○審議（事後評価）

【福江港大津地区国内物流ターミナル整備事業(耐震改良)】

（委員）

耐震改良に関する事後評価は、本来は地震が起こらないのが一番良いのですが、起こって初めて効果があったかどうかと言えるので、このような地震が発生していない時点でのB/Cによる事後評価をする必要は無い、という気が私自身はしております。おそらくこういう資料を作るのはすごく大変だと思いますし、現時点でB/Cが1を超えているかいないかということはあまり意味がないという気がしております。事務量を減らす事を考えますと、きっちり工事はやりました、それから事業費はこうなりましたといったレベルで事後評価することは出来ないものなのかということをご提案させて頂きたいのですが。

（事務局）

委員ご指摘の点ですが、耐震改良については、現時点で事後評価を今ご指摘のあったようなやり方で行って良いという決まりがないので、通常の事業と同じように事後評価を掛けさせて頂いております。対応方針（案）で言いましたが、元々想定した効果が、今のプロジェクト完了時点でも十分期待されるということの評価をもって事後評価としているところです。委員ご指摘の点につきましては、九州だけで決められる問題でもないところもありますし、また港湾事業だけの問題でも無いかもしれませんので、局内、本省とも調整させて頂いて、こういった防災関係の事後評価のあり方について、今後検討させて頂きたいと考えています。

（委員）

全国の事業評価監視委員会の委員長会議が近くありますので、そこでも必要であれば提案させて頂きたいと思います。

【一般国道10号 行橋バイパス】

(委員)

資料9ページの最後の箇所が非常に重要だと思っておりますが、事業間の発生土の情報の共有は、九州地方整備局内でシステムがあるのでしょうか。

(事務局)

九州地方整備局内で情報共有していますが、その他にも、県や市町村も含めての発生土共有システムを作っています。

【一般国道 208 号 玉名バイパス】

(委員)

完成までに非常に時間が掛かっていますが、もっと早く完成すれば大変な効果があったわけですが、その辺どのように考えているのでしょうか。

(事務局)

委員ご指摘のとおりかと思えます。昭和49年に事業化をして、都市計画決定をするのに8年掛かっています。事業化をしてから計画反対があり都市計画決定までに時間が必要であったということが、今回のプロジェクトの長期化の一番大きな原因と考えています。当時は事業化してから都市計画決定をする流れでしたが、現在では、都市計画を固めてから事業化しますので、そういう意味では、こうした形で大きく遅れるという事業は、今後はないと考えております。

【一般国道220号 鹿屋バイパス】

【一般国道220号 海潟拡幅】

(委員)

鹿屋バイパスについて、資料7ページの費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化ですが、平成18年度の前回評価時の交通量が373百台、それが今回評価時は実績ですが、半分以下の171百台になっています。その理由が、東九州自動車道の延伸ということですが、東九州自動車道の延伸があることは分かっていたわけで、これほど計画と実績の交通量が違う道路拡幅事業は無いのではないのかと思いますが、いかがですか。

(事務局)

ご指摘頂いた点ですが、交通量の実績は171百台ですが、今後は大きく減らず、減っても150百台程度までしか減らないような状況を確認しています。また、仮に交通量が100百台まで減ったとしても、B/Cとしては1を切らないことも確認させて頂いています。さらに、前回の推計が平成11年度のセンサスをベースにしていたのに対し、今回の推計がH17年度のセンサスをベースにしており、そのような違いもありました。

(委員)

推計の仕方が変わったということがあるとしても、これほど大きな差があるという計画はあまり無いのではないかと思います。交通量の傾向で言えばさらに減っていきますよね。しかも東九州自動車道路は、さらに延伸していくわけです。

(事務局)

今後の東九州自動車道路は、確かに東の志布志やその先に伸びていく計画になっていますが、直接の影響はないと考えています。

(委員)

影響があったから、想定とずれたという話ではなかったのですか。大隅縦貫道が出来、そこを通過して東九州自動車道に転換しているからでは無いのですか。

(事務局)

交通量が減った理由の1つが東九州自動車道の延伸で、平行する220号のバイパスから垂水を通るルートが減っている分もありますが、それよりもセンサスのベースとなった条件である、平成11年度と平成17年度の推計の手法が違ったことが大きいと考えています。

(委員)

手法を同じにすると、どのような数字になるのですか。

(事務局)

そこまでは算出していません。

(委員)

そうであれば、評価してくださいと言われても、分からなくなってきました。

(事務局)

OD 全体の分母自体も、前回と今回では9割くらいになっており、ネットワーク自体も、平成11年度センサスでは、東九州自動車道はすべて繋がったものであったのが、平成17年度センサスでは、まだ事業化されていないところは除かれる等、条件が少しずつ変わってきています。また、この地域では、東九州自動車道と平行する国道がいくつかあるのですが、域内の交通量全体を足してみると交通量は決して減っているわけではありません。東九州自動車道の誘発もありますが、地域としては、交通量が増えている部分もあります。

(委員)

推計の手法が違ったのであれば、海潟拡幅は、計画時と実績の交通量にほとんど変わり無いのですが、これについてはいかがですか。

(事務局)

鹿屋バイパスは、海潟拡幅よりは東九州自動車道に場所的に近いので、そういう影響の大小はあるかと思います。

(委員)

資料9ページの対応方針(案)はいつも同じように事業目的に見合った事業効果の発現が確認されているという記載内容になっていますが、この事業目的に見合ったという内容は、資料1ページの目的に記載されている、交通安全性の向上、交通混雑の緩和についてのことですか。

(事務局)

はい、鹿屋バイパスについてはそうです。

(委員)

それもありますが、B/Cを使って説明されているので、記載してもらいたい。先ほど現

況でも B/C は 1 を超えていると説明されましたが、予測の場合は算出できますが、現況実績を使ってどのように算出されているのかよく分かりませし、どの辺りを対象にされているのかもよく分かりません。

(事務局)

まず鹿屋バイパスにつきましては、先ほども少し申し上げましたが、前回評価時は、平成 11 年度のセンサスがベースで、今回は、平成 17 年度のセンサスがベースということで、ベースが違うということです。事業費は、前回 57 億円が今回 35 億円、総費用は、前回 61 億円が今回 55 億円、総便益は、前回 153 億円が今回 81 億円ということで、B/C に直しますと、前回は 2.5 で、今回は 1.5 になります。同様なかたちで、海潟拡幅につきましては、B/C だけを述べさせていただくと、前回は 1.3 で、今回も 1.3 になります。

(委員)

B/C 2.5 と予測していたのが、1.5 にしかなかったということですよ。私が一番問題にしているのは、予測をした時の数値等が何故当たらなかったのか。当たったところは良いですが、何故当たらなかったのかというところを、少し調べてもらいたいです。今言われたように、データが悪かったのか、あるいは予想の方法又はこここのところがこのような理由で過剰な予測をしてしまったとかですね。道路に関しては、便益は結局交通量に全部帰着してしまいます。ですから、事後評価をしたのでしたらその辺りは精査して頂きたいと思います。

(事務局)

ご指摘の通り前回評価が平成 18 年度で、交通量は実績に対しかなり大きな数字が出ています。手元に数字とかが無いので説明にはならないのかもしれませんが、前回の OD に対しての予測をする時の将来フレームが、恐らく 10 年以上前の時点なので右肩上がりの予測もあったと推察されます。平成 17 年度以降のセンサスの見直しで、将来の人口減少を踏まえた将来フレームの予測に応じて、評価をし直しています。この数字に大きな差があったのは、そこに原因があったのかなというようには推察されます。ただ具体的な数字が無いもので、今明確にそこを数字でご説明はできませんが、そのような影響があったものだと思います。そして、東九州自動車道の影響で確かに減っておりますが、先ほど説明しましたように、これから先は東に向けて延びていくので、大きく直接的に鹿屋バイパスに対しての影響は見られないということを考えますと、現在の交通量でもって、事業としてなされたということを前提にご検討頂ければと思います。

(委員)

再評価時には、必ず B/C を議論しますよね。そういう意味では、B/C をチェックしているのであれば、資料の中に明記しておいて、その実態との違いはこのような理由であったということを明確に記載しておくべきではないかと思います。その時だけ口答で説明されても、後に残りません。今日の事後評価を見ると、港湾事業は B/C が資料に明記されているので、道路事業もそのようなかたちに今後されたいかがでしょうか。

(事務局)

前回評価時の B/C については、計画交通量ということですので、将来平成 42 年度の交通量を基にこの対象路線もそうですし、周辺の道路の交通量も出した上で、B/C を算出してお示ししています。事後評価は、完成 5 年後の評価になっていますので、資料に載せている交通量は、完成 5 年後の平成 27 年度の実績の交通量です。今補足としてお示ししている B/C は、将来平成 42 年度の交通量を基に B/C を算出すると 1.5 になるという試算ですので、資料には載せていません。

(委員)

B/C は、実績ではなく、将来の予測交通量に対してということですね。

(事務局)

はい。スクリーンに補足資料を写していますが、今回評価の所は、平成 27 年度の実績の交通量を基にした B/C ではなく、平成 42 年度の将来交通量を予測したもので試算をしているものです。177 百台～258 百台は将来 H42 年度の交通量を予測して記載しているものです。

(委員)

説明資料の中に、この資料があってもよいのではないですか。これを一緒に付けると何か不都合があるのですか。

(事務局)

本来でしたら、このような補足資料というかたちで、パワーポイントでお示ししながら説明すればよかったかなと思いますので、説明の仕方でも反省をしております。今後はきちんと、このような数字の説明が補足資料でできればと思っています。

(委員)

今後の交通量の予測について、事前に説明に来られた際に資料 2 ページで平成 17 年が約 2 万台、H27 年が約 1 万 7 千台になるのなら平成 42 年には 0 になってしまうのではと

伺ったところ、そのようなことは無く1万5千台とか、1万台ぐらいになりますというご説明を頂いたのですが、その説明資料が必要なのではないのでしょうか。つまり、ここだけ見ていると明らかに減っていて、このままのトレンドで減っていくのではないかと思われまます。そうではなくて、どこかで必ず止まるというような将来的な予測や、東九州自動車道に転換しているのでも減っていますが、今後はそれほど転換することは無いのでこれ以上減ることが無いといったことや、区域での交通量のトータルでは増えていますというお話でしたので、トータルで本当に増えている事が分かるグラフがあると、この地点の交通量はあまり減っていないらしい、ただ東九州自動車道に転換しているらしい、そして将来はこのままの推移らしいというようなことが分かってくるので、もう少し丁寧に分かるような資料をご提供いただけないかなというように思いました。

(事務局)

東九州自動車道開通前は、国道220号の鹿屋バイパスの区間より先の垂水市辺りになるのですが、153百台というかたちになります。それに対し、東九州自動車道が開通した半年後ですが、東九州自動車道へ転換された交通量が86百台でして、この部分で220号の交通量が、約1千台減っておりまして、143百台ということになっております。10百台程度は落ちていますが、504号や269号などが大きく落ち込んでいるということも含めて、86百台に転換され、全体の交通量は半年後ですが、271百から284百台になっています。補足で大変恐縮ではございますが、そのような状況になっています。

(委員)

鹿児島から桜島経由で鹿屋に行っていた人が、距離は長いですが、時間が短い方で行くわけですね。その影響が一番出ているわけでしょう。

(事務局)

そのような影響もあるとは聞いております。垂水から県庁の前に着くフェリーや、桜島を渡るフェリーに影響が出ているのではないかというお話もありますが、鹿屋市の方から聞くと、県庁に行く時はまだ垂水フェリーを使うと言われておりました。ただ鹿児島空港に行く時には、時間がよめるので高速を利用していると聞いております。

(委員)

30年前でも、その辺はある程度分かりますよね。

(事務局)

前回の推計したときのネットワークとしては、東九州自動車道路のネットワークは考慮されています。ただ、基となる交通量が違うということです。