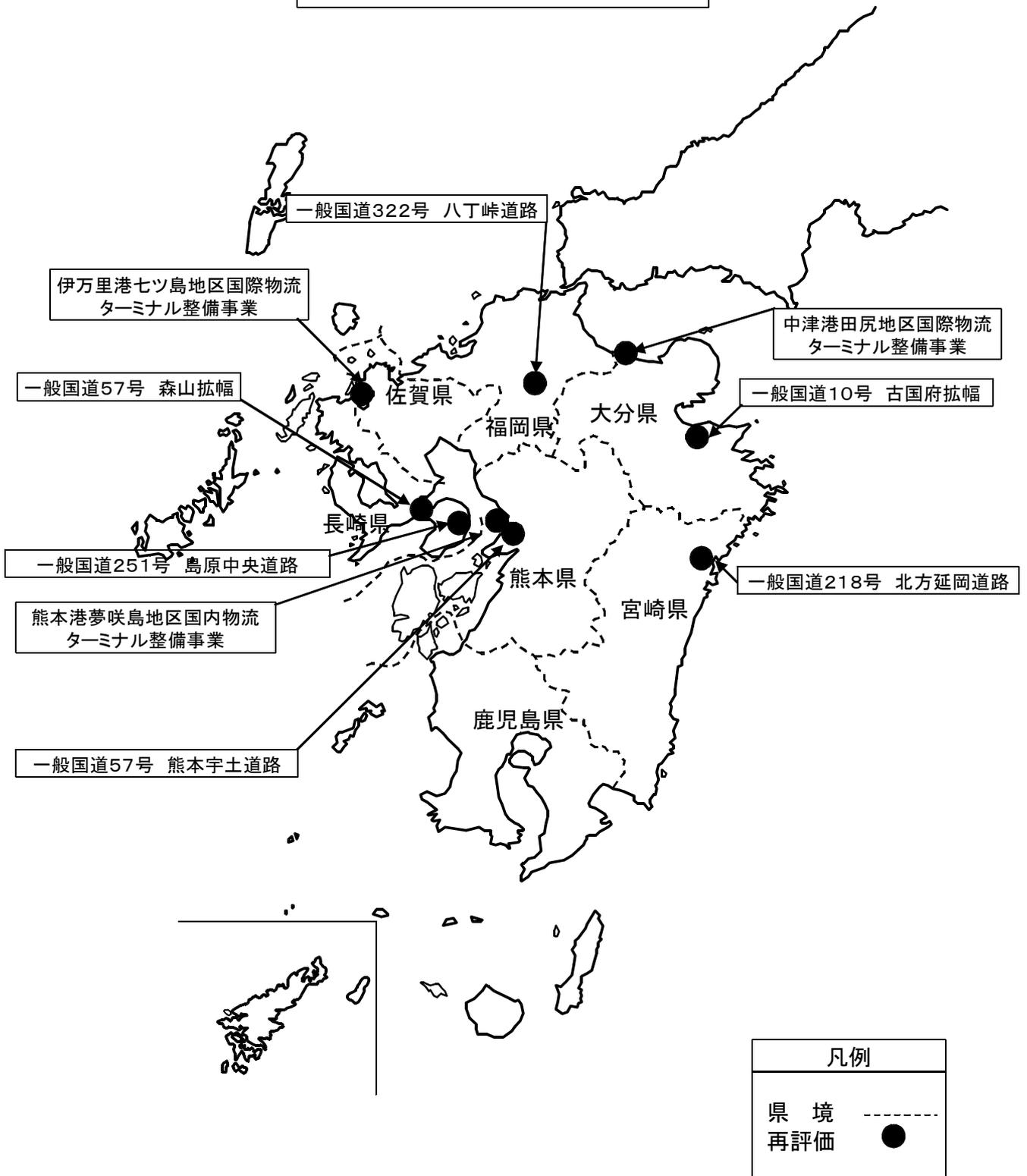


九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第2回）
議事概要（速報）

- 日時 平成22年9月29日（水）13：15～15：15
- 場所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎8階 防災対策室
- 出席者
- ・委員 秋山委員、長委員、小島委員、出口委員、林委員、日野委員、溝上委員、安河内委員
 - ・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、清水 企画部長、松原港湾空港部長、中島 建政部長、藤澤 河川部長、野口 道路部長、伊藤 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22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22年度再評価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22年度第2回委員会 事業再評価（港湾3事業、道路6事業）
 - ・説明資料 PPT資料
- 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：3事業、道路：6事業）
 - ・中津港田尻地区国際物流ターミナル整備事業（大分県）
 - ・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）
 - ・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57号 森山拡幅（長崎県）
 - ・一般国道10号 古国府拡幅（大分県）
 - ・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251号 島原中央道路（長崎県）
 - ・一般国道322号 八丁峠道路（福岡県）
 4. 閉会

位置図(再評価)



九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

- あきやま じゅいちろう
○秋山 壽一郎 九州工業大学大学院工学研究院教授
- 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 鹿児島大学法文学部教授
- いわさ よう
巖佐 庸 九州大学大学院理学研究院教授
- おさ やすろく
長 安六 佐賀大学経済学部教授
- かわの たみお
川野 田實夫 大分大学特任教授
- こじま はるゆき
小島 治幸 九州共立大学工学部工学部長
- でぐち ちかし
出口 近士 宮崎大学工学部准教授
- はやし かずま
林 一馬 長崎総合科学大学環境・建築学部教授
- ひの しんいち
◎日野 伸一 九州大学大学院工学研究院長
- 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 九州工業大学情報工学研究院准教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点審議事業の選定説明

本日の審議事業における重点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、道路事業については溝上委員より、説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（港湾3事業、道路6事業）について説明し、審議を行った。

【中津港田尻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。

【伊万里港七ツ島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。

（港湾事業に関する付帯意見）

■便益算定にあたって、経済波及効果や環境負荷の軽減についても算定できるように今後取り組んで欲しい。

【一般国道57号 森山拡幅】

■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 古国府拡幅】

■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。

【一般国道251号 島原中央道路】

■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322号 八丁峠道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続で了承された」

（道路事業に関する付帯意見）

■費用便益分析の条件（道路-1-43）の配分交通量の推計手法、速度設定の考え方について、あらためて詳細に説明して欲しい。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第2回）
議 事 概 要

○日 時 平成22年9月29日（月）13：15～15：15

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎8階 防災対策室

○出席者

- ・委 員 秋山委員、長委員、小島委員、出口委員、林委員、日野委員、
溝上委員、安河内委員
（欠席：石原委員、泉委員、巖佐委員、川野委員）
- ・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、清水 企画部長、
松原 港湾空港部長、中島 建政部長、藤澤 河川部長、野口 道路部長、
伊藤 用地部長 他

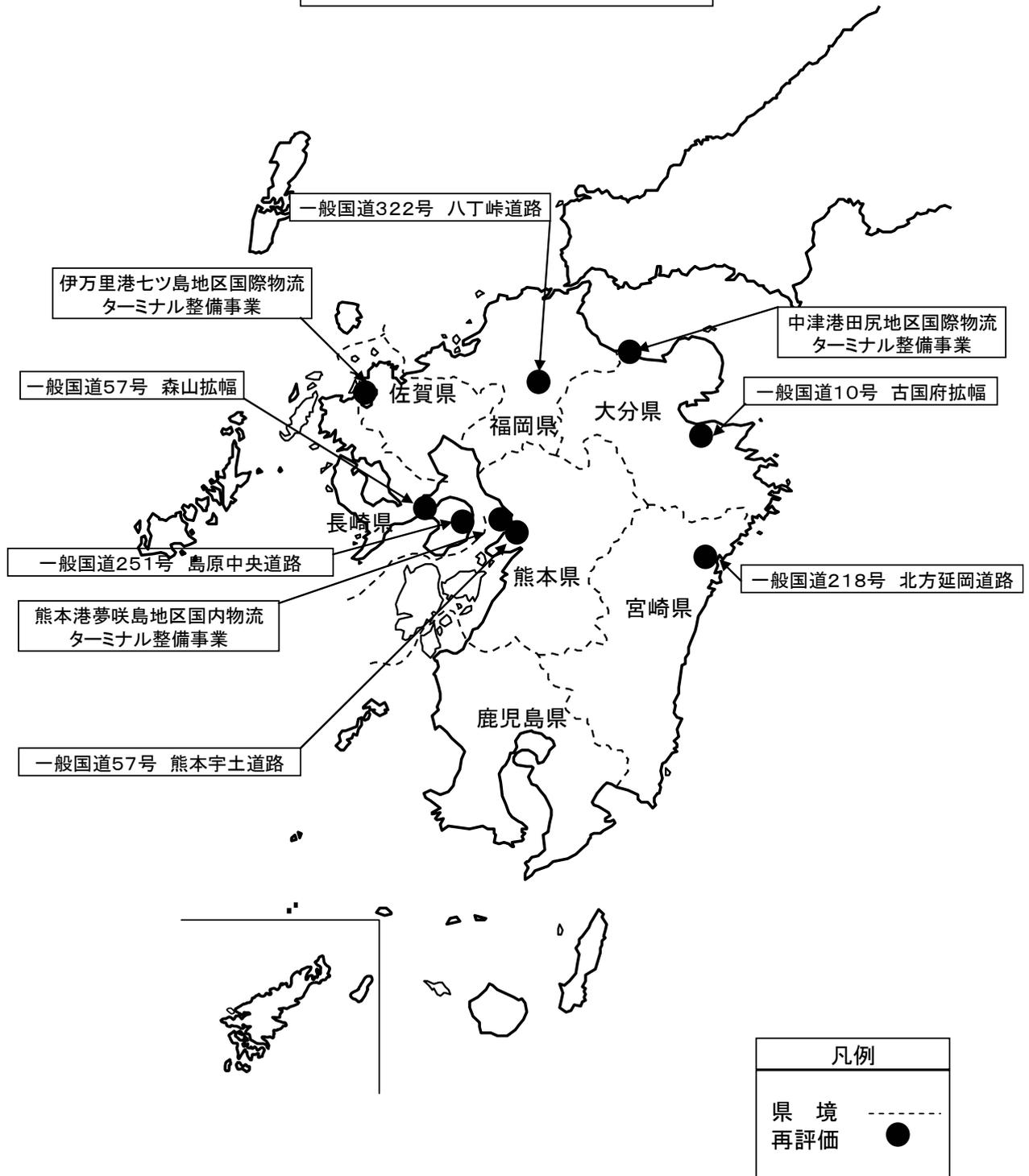
○資 料

- ・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22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22年度再評価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22年度第2回委員会 事業再評価
（港湾3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：3事業、道路：6事業）
 - ・中津港田尻地区国際物流ターミナル整備事業（大分県）
 - ・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）
 - ・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57号 森山拡幅（長崎県）
 - ・一般国道10号 古国府拡幅（大分県）
 - ・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251号 島原中央道路（長崎県）
 - ・一般国道322号 八丁峠道路（福岡県）
4. 閉会

位置図(再評価)



九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

あきやま じゅいちろう
○秋山 壽一郎 九州工業大学大学院工学研究院教授

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 鹿児島大学法文学部教授

いわさ よう
巖佐 庸 九州大学大学院理学研究院教授

おさ やすろく
長 安六 佐賀大学経済学部教授

かわの た み お
川野 田實夫 大分大学特任教授

こじま はるゆき
小島 治幸 九州共立大学工学部工学部長

でぐち ちかし
出口 近士 宮崎大学工学部准教授

はやし かずま
林 一馬 長崎総合科学大学環境・建築学部教授

ひ の しんいち
◎日野 伸一 九州大学大学院工学研究院長・工学府長・工学部長

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 九州工業大学情報工学研究院准教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点審議事業の選定説明

本日の審議事業における重点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、道路事業については溝上委員より、説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（港湾3事業、道路6事業）について説明し、審議を行った。

【中津港田尻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。

◆①ある港湾ができたときに、どこからどれだけの荷物が将来集まってくるか予測しないのか。②そのトラックが通行する経路等について、どのように設定しているか。③水深の深い港ができたからといって、大きな船に替わるのか疑問である。

▲（事務局）：①について、個別のヒアリングによる聞き取り調査結果を積み上げて検討している。②についても、同じくヒアリングを行い、ある程度状況を把握し設定している。③については、ケースバイケースのところがあり、水深が浅い状態でも大きな船を使い満載しない状態が入ってくるなど、いろいろな状況があるので、基本的には段階的だということになる。

◆基本的には現在の状況で可能性のある事業所、荷主へのヒアリングがベースになり予測する方法が標準的と考えてよいか。

▲（事務局）：九州の港で貨物量を検討する場合は、聞き取りをベースに積み上げる形を取っている。

◆ヒアリングというのはマニュアルみたいなものがあるのか。

▲（事務局）：港湾だと貨物をどういう所が扱っているのかある程度分かるので、直接、話しを聞いている。

◆取扱荷物のコンテナが無くなっている。どういうものを取り扱う予定だったのか。

▲（事務局）：前は、自動車部品等をこの港から入れてくる可能性があったということだが、現在は他の港を使用し入ってきているという状況である。

◆他の港に部品が入り、中津で組み立てて完成自動車として出しているという構図でいいか。

▲（事務局）：部品として海の方から来るものもあり、エンジン工場が久留米の方にもあり、いろいろなルートがある。

◆それは、陸上で輸送するのか。

▲（事務局）：そうだが、輸送は企業の方の判断である。

◆将来的にこの港に入ってくる可能性もあるのか。

▲（事務局）：部品等も海外で作っていると聞いているので、将来的にはそういうこともありえると思う。

◆3ページの図で、砂利・砂の利用量が20年度は落ちているが、何か事情があるのか。

▲（事務局）：公共事業の全体的な景気の後退により砂利・砂が減っている。

【伊万里港七ツ島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。

◆港湾事業はB/Cで評価されないような、例えば雇用が生まれるまたは企業が立地するなど、そういう大きい要素も含め評価するような新しい評価法は検討されているのか。

▲（事務局）：ご指摘のとおり、このような広域的な経済効果の方が効果が大きいですが、基本的に現状ではマニュアルに沿って定性的評価に留めている。

▲（事務局）：今後、検討していきたい。

◆本格的に評価できる要素を考慮したほうが良い。

◆二酸化炭素等の削減についても、便益として出して頂くとよいと思う。

▲（事務局）：環境の評価について、社会的な関心は大きくなっているのでしっかり計測するよう努力していきたいと思う。

（港湾事業に関する付帯意見）

■便益算定にあたって、経済波及効果や環境負荷の軽減についても算定できるように今後取り組んで欲しい。

【一般国道57号 森山拡幅】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆便益算定の根拠資料に「速度設定の考え方」とあるが、そこに、「各回の配分終了時」という記載がある。このことから分割配分が行われていると思うが、分割回数は、何回か。また、採用理由の記載に、「加重平均速度を用いた」とあるが詳細に教えてほしい。

▲（事務局）：配分回数は、5回である。「加重平均速度を用いての算出」については、次回説明させて頂く。

◆国道の57号線の島原道路は別にあるという理解でいいか。

▲（事務局）：はじめに森山拡幅として4車線化の拡幅事業があり、その途中の段階で、島原半島の振興等を目的とした高規格幹線道路を補完する道路として、地域高規格道路という仕組みができた。元々あった現道拡幅計画に島原道路という地域高規格道路の要素を加え、今の計画となっている。

◆事業としては1つか。

▲（事務局）：1つである。

◆森山拡幅は、島原道路の機能をもっているということで、元々、島原道路という事業は別にあったということではないのか。

▲（事務局）：島原道路とは、地域高規格道路で諫早から島原を結ぶ事業の総体の名称である。

◆総体の名称というのは分かるが、島原道路としての事業を行うときに今回の二つの機能をもつところは外れるか。

▲（事務局）：外れない。

◆事業費が増えるのは、自動車専用道路を取り入れたからであり、島原道路の事業費の一部を前もって使ったということでもいいのか。島原道路を整備するにあたり、当該区間を除いた部分をやるという理解でいいのか。

▲（事務局）：結構である。前後区間は、県で事業を進めている。言われるように、当該区間は、規格の高い道路を先取って今の道路計画に取り込んで整備を行っている。

◆コストが高くなったということではなく、前倒しで行っていくということではないか。

▲（事務局）：当初の森山拡幅と別線として規格の高い道路を整備するということは無駄なのではということから、今回、計画を一緒にした。

- ◆従来の森山拡幅の計画は、ある程度、既存の供用区間で完了し、今からは、地域高規格道路として見直した区間を整備するということか。
- ◆P Iなども含む地元の意見の中で、通過交通は、4車線の拡幅で受けなくとも地域高規格道路が受け持つことで排除されれば、地元の人が利用する生活道路としては1車線で大丈夫である。恐らく、このような意見が出ていると思われるため、そこを説明したほうが良いのではないか。
- ◆事業費が上がったというような感じで言っているが、実はそういう意味ではないのではないか、ということを行っている。
- ◆当初は、地域高規格道路での整備ではなく4車線拡幅で整備するという計画であった。それを、地元の意見を聞いて、「地域高規格道路にして欲しいという意見があったからと言って、4車線の拡幅をやめて地域高規格道路で整備する。しかし、そのためには、214億円の増額となる」と言うことだと思うが、それは地域の方が言っているからと言って214億円というのは相当なお金であり、1.5倍とかなり上がっている。簡単に納得はできない。
- ▲（事務局）：時間的経過を元に説明をさせて頂く。森山拡幅事業は、昭和63年に事業化していた。その時は、地域高規格道路という概念は全くなく、全国で高速道路14,000km整備するという計画がでてきた頃であり、高速道路でない国道は、粛々と交通渋滞対策で拡幅していくということで始めていた。この7.6kmをまず諫早側から進めている間に、地域高規格道路という概念が出てきて、高速道路14,000kmだけではなく、もっと地域のためには、必要な部分があるということから、全国でいろいろな調査をした結果、島原も地域高規格道路が必要なのではないかということになった。ところが、ここに、森山拡幅という4車線道路の整備をして、さらに、地域高規格道路を後ほど整備しようということは、無駄が多すぎるのではということもあり、2つの事業を1つで兼ねられるような計画に変更を行ったものである。計画変更をするにあたり、単なる現道拡幅4車線化ではなく、交差点を立体交差にするやり方と、もう一つは、横に2車線の自動車専用道路を整備することで、渋滞対策にもなるからいいのではないかと2つの案を示して、地域としてはどちらが良いかということをお聞きした。これがP Iである。地域が規格の高い道路が欲しいからということで214億円増えたということではなく、長崎県として、国全体の構造として、当該箇所には、高速道路に近い機能を持った道路を配置すべきという決定が先にあり、その後、現地にどのような形が適合するのかということによって地域のご意見を聞いて、今のような計画になっている。
- ◆トータルで見るとコストが下がっているということになるのでは。説明が悪く、非常に誤解がうまれやすい気がする。地域高規格道路と含めて考えれば、全体的にコストは下がっているのではないか。

- ◆本当に、当該地域に地域高規格道路は必要なのか。1.6 km区間が整備されたことで渋滞がかなり解消されたと聞いている。ここでは、P Iとして2つの案しか出ていないが、本当であれば3つ、4つ選択肢があるのではないか。例えば、立体交差にしないで、現状の拡幅4車線という案。あるいは、現状の57号線はそのまま、バイパスを整備する。そういう（案）もあるのではないか。少なくとも4つ程度の案があっても良かったのではないか。確かに地域高規格道路の方が速いと思う。しかし、バイパスでも十分にB/Cは出るのではないかという感じを受ける。
- ◆地域高規格道路というのは、諫早から島原半島全体のものとしてある。いずれは、この地域に地域高規格道路を通さなければいけないという話だと思う。
- ◆この地域高規格道路は、必ずこの地域に必要という前提なのか。
- ◆諫早から全体を回るものとして、地域高規格道路は計画にある。
 - ▲（事務局）：資料の1ページにあるように、島原道路として愛野島原道路、島原中央道路、島原深江道路等の他の区間も既に事業を進めている。既に供用している部分もある。
- ◆税収も厳しい中でどうかと考える。
- ◆先程からの説明では、島原道路という島原半島全体の地域高規格道路が全体の事業として別途あるが、それを拡幅事業とあわせて無駄のないよう見直したということが、今回の位置付けだと思う。
- ◆整備局の説明が不十分であり、理解されていない気がする。PPT資料の6ページをご覧顶きたい。島原中央道路があり、このような全体の計画が57号線の部分について、将来、新規に整備する必要があると予定されていた。しかし、57号線は大変混雑が激しい所であり、早急に今の2車線から4車線にする必要があった。しかし、それでは将来、諫早ICに繋ぐ道路としてもう1本整備する必要があることから、今回4車線に拡幅という2車線区間を地域高規格に改めたということに伴い、構造体が変わることで、いくつかの案が出てきたと理解している。当該地区は、山から海までの距離が非常に短いため、結果的に今回の計画になったと思う。

【一般国道10号 古国府拡幅】

- 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。

◆2ページにある「前回評価時からの変化と投資効果」について、事業費が、マイナス66億円となっている。当面暫定2車線に見直したということだと思うが、これは、軟弱地盤対策を考慮した上での事業費か。

▲（事務局）：軟弱地盤対策を考慮した上での事業費である。

◆そうすると、委員会等を設置し施工法等の検討について取り組みをされているとのことだが、さらにコストダウンが期待できるという理解でいいか。

▲（事務局）：結構である。

【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。

◆3ページに標準3便益プラスその他の便益となっているが、その他の便益というのは、災害時における通行止め解消便益と緊急医療活動のアクセス向上便益の事か。また、これらは足されているのか。

▲（事務局）：例えば、残事業B/Cが3.0、全事業B/Cが1.5と表記しているところは、標準3便益のみである。プラスその他の便益とは、通行止め解消便益や医療活動のアクセス向上便益を含んだ上で、その他に考えられる便益もあるという事で整理している。

【一般国道251号 島原中央道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆この道路は湧水がたくさんあって有名な所であるが、資料では湧水に対して影響が無いとのことだが、そのあたりは実際に大丈夫なのか。地質的・物理的に何か大丈夫という理屈又は背景があるのか。

▲（事務局）：現場で地下水位はかなり下の方であることを確認している。道路断面と地下水位は約30mの差がある。

【一般国道322号 八丁峠道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆事業の進捗が遅いと思うが、何か理由があるのか。

▲（事務局）：現在、用地買収を進めており、共有地又は相続の手続き等に時間を要している。

◆トンネル工事の用地買収は、道路にかかる全体の買収なのか。それとも入り口だけなのか。

▲（事務局）：トンネルについては抗口だけが用地買収になる。

◆資料の2ページによると、現在、当該路線の交通量は975台/日、有料道路（冷水有料）の交通量は13,970台/日、冷水峠の交通量は11,169台/日ということで、約25,000台/日がこちらを通っているということだが、6ページでは、そのうちの7,600台/日程度は当該路線が整備されることで切り替わるということか。

▲（事務局）：国道200号からすべてということではないが、ほとんどが国道200号からの転換ということになっている。

◆これはどのようにして調べるのか。

▲（事務局）：交通量配分という手法を使って、将来の交通量の推計を行っている。次回、説明をさせて頂く。

（道路事業に関する付帯意見）

■費用便益分析の条件（道路-1-43）の配分交通量の推計手法、速度設定の考え方について、あらためて詳細に説明して欲しい。