

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第4回）
議 事 概 要（速 報）

○日 時 平成22年11月29日（月）13：30～16：30

○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、石原委員、泉委員、巖佐委員、長委員、
小島委員、出口委員、日野委員、林委員、溝上委員

- ・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、姫野 総務部長、
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、川元 営繕部長、伊藤 用地部長 他

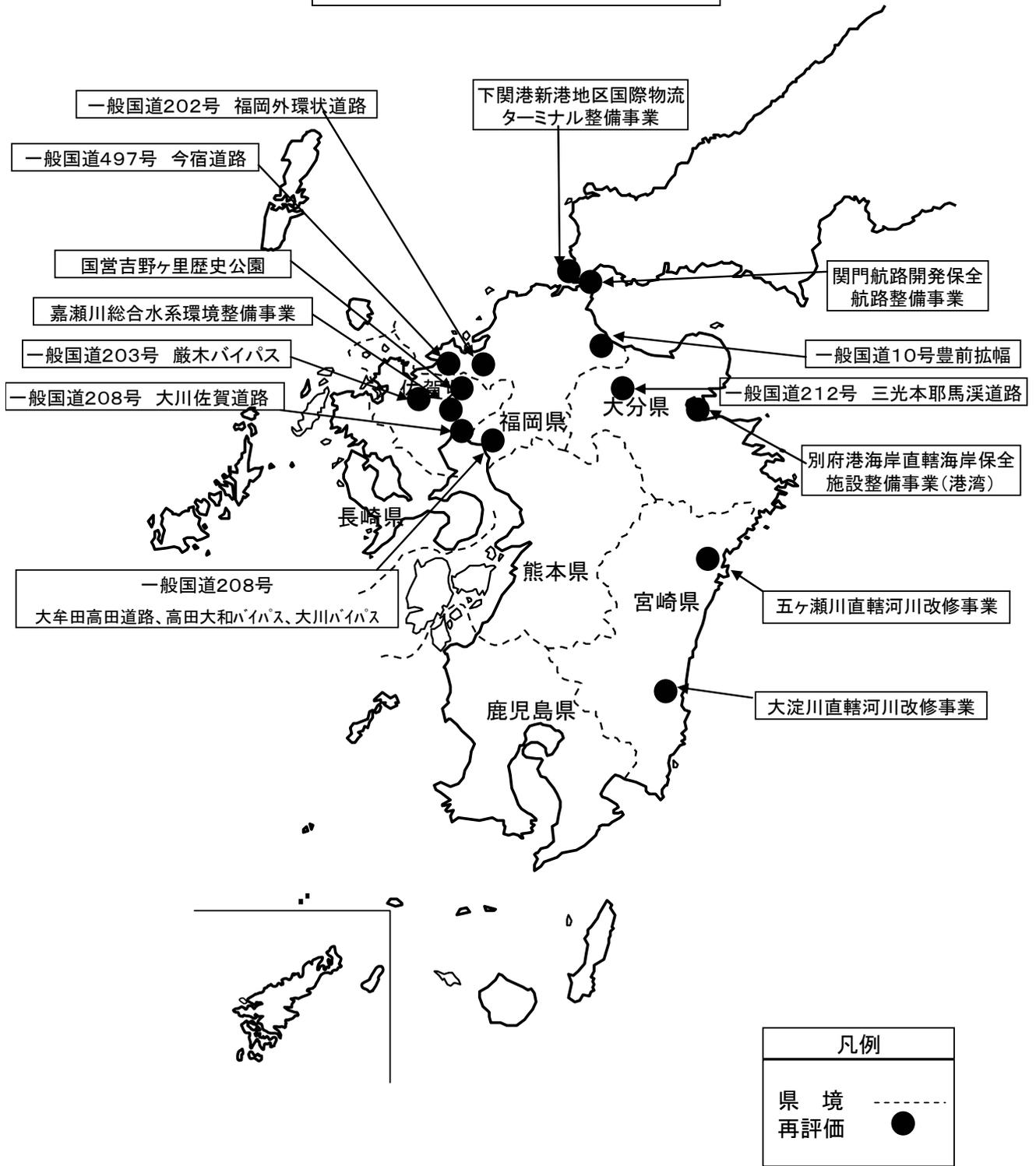
○資 料

- ・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4回委員会 事業再評価
（公園1事業、河川3事業、港湾3事業、道路7事業）
- ・資料－6 ダム事業の検証について
- ・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】（公園：1事業、河川：3事業、港湾：3事業、道路：7事業）
 - ・ 国営吉野ヶ里歴史公園（佐賀県）
 - ・ 大淀川直轄河川改修事業（宮崎県）
 - ・ 五ヶ瀬川直轄河川改修事業（宮崎県）
 - ・ 嘉瀬川総合水系環境整備事業（佐賀県）
 - ・ 別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（港湾）（大分県）
 - ・ 下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業（山口県）
 - ・ 関門航路開発保全航路整備事業（山口県・福岡県）
 - ・ 一般国道203号 巖木バイパス（佐賀県）
 - ・ 一般国道497号 今宿道路（福岡県）
 - ・ 一般国道10号 豊前拡幅（福岡県）
 - ・ 一般国道202号 福岡外環状道路（福岡県）
 - ・ 一般国道208号
大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス（福岡県）
 - ・ 一般国道208号 大川佐賀道路（福岡県・佐賀県）
 - ・ 一般国道212号 三光本耶馬溪道路（大分県）
4. その他
5. 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を、公園事業については日野委員長、河川事業については秋山委員、道路事業については溝上委員、港湾事業については小島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（公園 1 事業、河川 3 事業、港湾 3 事業、道路 7 事業）について説明し、審議を行った。

【国営吉野ヶ里歴史公園】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（付帯意見）

- ・ 地域・公園の特性に応じた防災効果の計測等ができるように、マニュアルの見直しを検討して欲しい。

【大淀川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【五ヶ瀬川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【嘉瀬川総合水系環境整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（付帯意見）

- ・ 環境整備事業における費用対効果算定手法について、全国的課題として検討されたい。

【別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（港湾）】

■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。

【関門航路開発保全航路整備事業】

■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203号 巖木バイパス】

■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497号 今宿道路】

■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10号 豊前拡幅】

■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202号 福岡外環状道路】

■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208号 大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス】

■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208号 大川佐賀道路】

■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212号 三光本耶馬溪道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（全体に対しての付帯意見）

- ・次回以降、全事業について当初計画と実際の進捗状況が分かるように説明を工夫して欲しい。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第4回）
議 事 概 要

○日 時 平成22年11月29日（月）13：30～16：30

○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、石原委員、泉委員、巖佐委員、長委員、小島委員、出口委員、日野委員、林委員、溝上委員（欠席：川野委員、安河内委員）
- ・整備局 岡本 局長、難波 副局長、川上 副局長、姫野 総務部長、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、川元 営繕部長、伊藤 用地部長 他

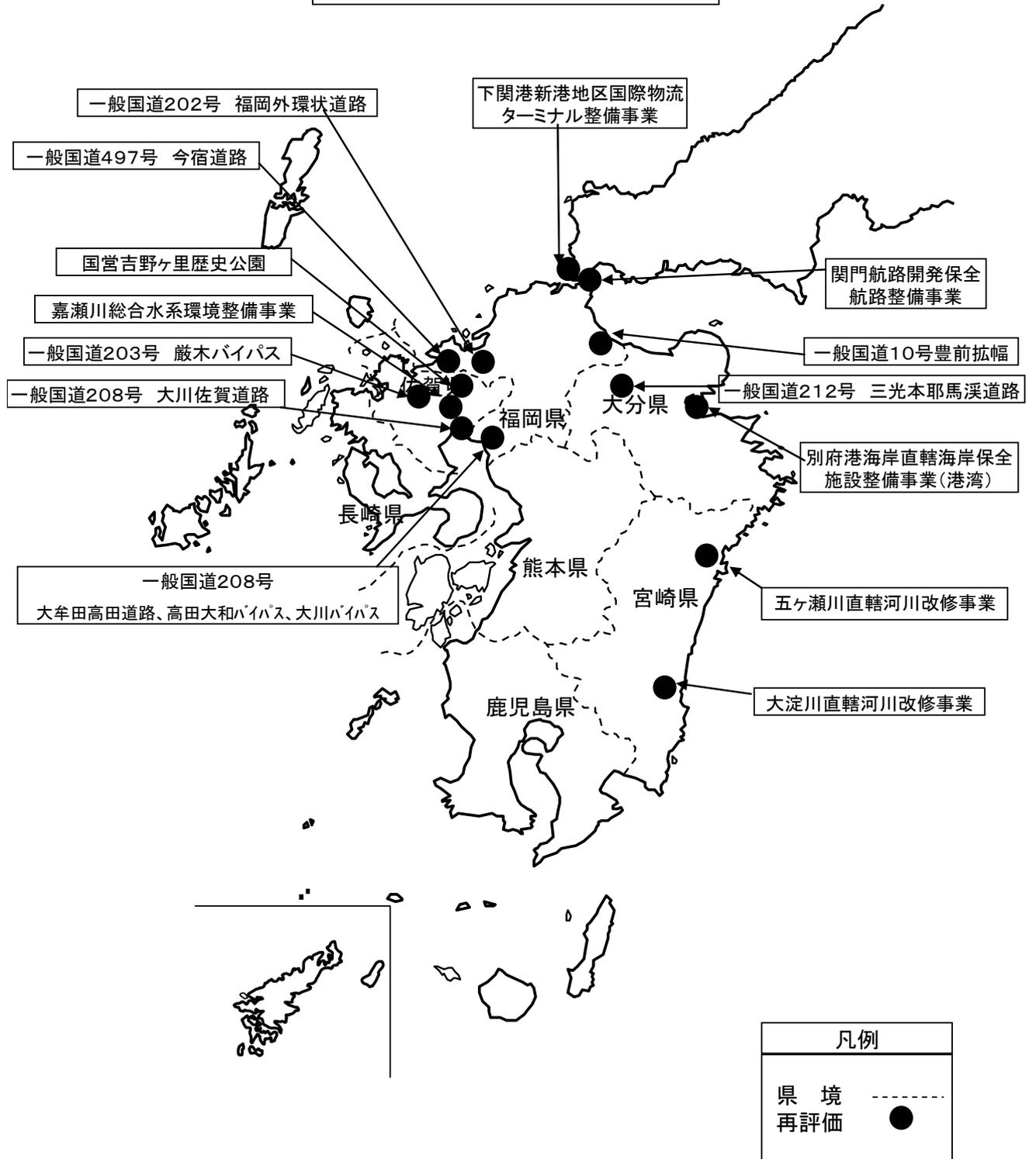
○資 料

- ・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4回委員会 事業再評価（公園1事業、河川3事業、港湾3事業、道路7事業）
- ・資料－6 ダム事業の検証について
- ・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】（公園：1事業、河川：3事業、港湾：3事業、道路：7事業）
 - ・国営吉野ヶ里歴史公園（佐賀県）
 - ・大淀川直轄河川改修事業（宮崎県）
 - ・五ヶ瀬川直轄河川改修事業（宮崎県）
 - ・嘉瀬川総合水系環境整備事業（佐賀県）
 - ・別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（港湾）（大分県）
 - ・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業（山口県）
 - ・関門航路開発保全航路整備事業（山口県・福岡県）
 - ・一般国道203号 巖木バイパス（佐賀県）
 - ・一般国道497号 今宿道路（福岡県）
 - ・一般国道10号 豊前拡幅（福岡県）
 - ・一般国道202号 福岡外環状道路（福岡県）
 - ・一般国道208号
大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス（福岡県）
 - ・一般国道208号 大川佐賀道路（福岡県・佐賀県）
 - ・一般国道212号 三光本耶馬溪道路（大分県）
4. その他
5. 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を、公園事業については日野委員長、河川事業については秋山委員、道路事業については溝上委員、港湾事業については小島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（公園 1 事業、河川 3 事業、港湾 3 事業、道路 7 事業）について説明し、審議を行った。

【国営吉野ヶ里歴史公園】

■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種類の費用と便益の計算がされており、片方は費用が県立の部分と国営の部分とを合わせているから高くなっていると思うが、便益が片方では大きく出ており、もう一方のCVMの方法では小さくなっている。これは国営の部分に対する便益のコンサーベーションであると判断されたわけか。そのことについて教えていただきたい。

▲（事務局）：仮想市場評価法とは、公園の利用ではなく公園整備による遺跡が保存されることに対することにどれだけ利益があるかということを知っており、利用価値の方を計測していないという非利用価値のみを知って、非利用価値の部分だけの便益ということで、利用の部分については、仮想市場評価法では知っていないという整理をしている。

◆ 10ページのCVMにおいて、11ページではマニュアルに従ったということだが、B/Cについて基本的には、どちらの方を考えたらいいか。

▲（事務局）：基本的には、11ページの大規模公園マニュアルで計測した利用価値を中心とした便益を判断いただければと考えている。

◆ 11ページ、冒頭の吉野ヶ里の写真にあるが、この場所は畑の中にある場所である。マニュアルがどういう大規模公園を想定したか分からないが、少なくとも11ページの都市防災の所を見る限り、災害復旧とか火災の延焼防止とか復興の拠点の確保とか、そういったことを含めて302億円となっているが、必ずしも周りの畑でも済む話であり、このマニュアルが吉野ヶ里みたいな所に適用する場合においては、必ずしもそのまま適用できるものでもないという感じもする。そのあたりはどのように考えるか。

▲（事務局）：そのあたりの計測については、若干、再度検討したところであるが、このマニュアルでこの算出方法が全国押し並べて、広場の面積とここまでの距離による関係で導き出されるもので定めて、この公園がこのとおりでいいのかということと異議があるところもある。この公園は佐賀県の地域防災計画で広域防災拠点として位置付けられており、マニュアルに則った計測をしている。

◆ 都市防災について、吉野ヶ里も何回か行った事があるが、そのマニュアル自体を見直す必要があると思う。ここに都市防災で302億円の価値があるというのは、やはり常識で考えた時に少しおかしい感じがする。それと全体の事業費が357億円。そのうちどのくらい整備していて、どのくらい残があるのか。

- ▲（事務局）：全体の事業費が357億円であり、本資料の公園－1－15で、本年度まで約327億円で92%の進捗となっている。
- ◆このような進捗状況を資料として出す時、必ず今までいくら整備し、あといくらが残というのが、別の資料では示してあったと思うのだが、これに無いのはなぜか。
 - ▲（事務局）：本資料から説明資料への整合がとれていなかった。
- ◆これから必ず載せてほしい。この防災マニュアルは、県が作成するのか。
 - ▲（事務局）：便益を計測するマニュアルは、国土交通省の公園関係マニュアルに則っている。
- ◆都市防災で302億円という価値があるのかとを感じるが。
 - ▲（事務局）：このマニュアルも全体的に同じような条件のもとで行われている。そこが若干、周辺の状況からすると直接利用価値等含めて今回はいろいろ分けているが、全体としてはB/C等見て頂きたいが、このような意見については、本省にも伝えさせていただく。
- ◆全事業について、ここで評価するわけではないのでは。残りの事業に関して評価するという事によろしいか。もし、この残事業について評価するという事であると、この本資料だと22億円を残事業で使用するということか。
 - ▲（事務局）：公園については、全事業と残事業を分けにくい部分があり、このことについては、事務所の方から説明させていただく。
 - ▲（事務局）：残事業については、大規模公園マニュアルの中で計測方法が示されておらず、事務所の方で試算を行った。補足資料の16ページに示しているが、一般開園される場合の「古代の森」が全面開園した時の利用価値と、事業を中断した場合の差により算出し、試算ではあるが1.1という数字を算出している。

（付帯意見）

- ・ 地域・公園の特性に応じた防災効果の計測等ができるように、マニュアルの見直しを検討して欲しい。

【大淀川直轄河川改修事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
- ◆整備効果（資料P4,5）において、確率規模1/50で整備した場合としない場合で、被害額があまり減っていないが、説明をお願いする。
 - ▲（事務局）：当事業では、下流域は1/50、上流域1/30で整備しており、残った被害額は上流域の被害額です。なお、下流域については、激特事業で完了しており、1/50で十分対応出来ている。

◆内水氾濫による被害が多い河川だが、内水対策をどれくらい実施されているのか。また、その規模は如何に。H17に計画規模を越える出水があったが、その規模を今後引き上げる必要は無いのか。また、その現在の規模に住民は納得しているのか説明をお願いします。

▲（事務局）：下流域において、排水ポンプ場をこの2年で3箇所整備し、全体でも4箇所整備している。目標規模を引き上げると費用的にもなかなか困難なことから、災害危険区域に指定するなど、ソフト的な対策とともに事業を展開している状況である。

◆平成17年災害は想定を越えたというように考えても良いかもしれないが、また同じような事が起こった場合、何かソフト的な対策はされているか説明をお願いします。

▲（事務局）：電柱等に浸水の痕跡を掲示したり、ハザードマップを地元と一緒に作成する等のソフト対策についても進めているところである。

【五ヶ瀬川直轄河川改修事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆五ヶ瀬川は環境面からいうと極めて大事な河川だが、これについてどのように配慮されているか説明をお願いします。例えば河道掘削等が整備内容に入っているが、アユ等に対してどのような配慮をされるのか説明頂きたい。

▲（事務局）：学識者や地域住民に意見を伺いながら実施している。護岸については、表側を緩勾配で覆土している（資料P4）。それにより、感潮域の多様な生態系が保全されるよう配慮している。五ヶ瀬川はアユの生息している清流であることから、今回の河道掘削においては極力水中部ではなく、高水敷等の水域に影響のない所を掘削している。（資料P7）。

◆今回評価の理由が「社会経済状況の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業」となっているが、説明をお願いします。

▲（事務局）：五ヶ瀬川改修は、平成17年9月の台風による被害を受けて、激特事業が採択されている。概ね今年度で激特事業が概成するため、この段階において再評価に諮っている。

【嘉瀬川総合水系環境整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆事業評価の審議理由が「社会経済状況の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業」となっているのはなぜか、説明をお願いします。

▲（事務局）：従来の総合水系環境整備事業の事業評価は、事業箇所単位や水系単位など事業評価の単位が全国的に統一されていない状況にあったが、今年の初めに本省から「水系単位」に評価を統一するよう

通知があったことから、嘉瀬川についても今回、水系単位で評価することで再評価の必要が生じたものである。

◆水系全体の環境整備の評価を行うにあたり、先程の「吉野ヶ里歴史公園」の費用対効果はTCMを用いて検討しているのに対し、この事業ではCVMを用いているのはなぜか。環境整備の費用対効果分析にはCVMを活用することがルールになっているのか説明をお願いしたい。

▲（事務局）：当該事業の費用対効果にはCVMを採用している。整備内容によって便益が及ぶと考えられる地域にアンケートを取り便益を示し、どれくらいの費用を支払っても良いかということを知りたい。環境のB/Cの出し方は非常に難しく、これについては全国的にもどれが一番良いのか、なかなか決め手がないことから、これからはいろんな評価方法を勉強しながら全国的なマニュアルにしていかなければいけないと思っている。本日、頂いたご意見も踏まえて全国的な課題としていきたい。

（付帯意見）

・ 環境整備事業における費用対効果算定手法について、全国的課題として検討されたい。

【別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（港湾）】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆ 外力を変えた理由。もう1点は2年間事業が伸びたかたちになっているが、その理由が技術的検討とその合意形成ということだが、具体的にどのような内容か。

▲（事務局）：設計外力について、過去の台風から設定しており、今回、過去17年の平均満潮位を算出して台風来襲時の高潮変位をシミュレーションしている。作成当時に比べデータが蓄積されて統計的な分析が行われることが可能になったことから、その分析手法を取り入れて見直しを行った。

◆ こういうのは標準的な方法か。

▲（事務局）：そうである。

▲（事務局）：また、本事業においては、ワークショップ形式により有識者、地域住民によってそれぞれで合意形成を図りながら事業を進めている。このことに時間を要し、10年間という供用目標を設定している。

◆ 事業箇所があり、その中のどの部分にどのような技術的な検討と合意形成をしたのかということを探っているのだが。

▲（事務局）：この事業は海岸法が改正されてから、初めての事業ということで防護・環境・利用の調和ということで、地域住民と協働して行っているが、単に意見を聞くということではなくて本当に住民参加ということで始めたものである。例えば模型を造ってこういう形

になり、それでA工法はこんな形、B工法、C工法はこんな形と、非常にきめ細かく検討している。

◆餅ヶ浜は22年度より供用なので、そういう事はあまりやってないのか。

▲（事務局）：餅ヶ浜の検討が初めての事業ということで、それだけ時間がかかった。

◆他の所はそういうことは行っていないのか。

▲（事務局）：行っているが、順番に事業を進めているので、餅ヶ浜、次は北浜となっている。北浜についても同じように、非常にきめ細かく意見交換を行っていく。

◆餅ヶ浜が要するに、住民にとって常に興味のあるものだと思うが、技術的な検討に時間を要したというのは、具体的にどこの部分か。やはり、餅ヶ浜のビーチを造るというところか。

▲（事務局）：それぞれ技術的な要素があるが、餅ヶ浜についてはビーチを取り入れてそれで波の減衰、景観への配慮をした護岸とか背後の飛沫防止とかに技術的検討をしている。それから北浜地区については急に深くなっているのでフレア型の護岸を導入するという結論に最終的には達したが、その間にいろいろと工法の検討を試行錯誤し、また、旅行に来られた方々の視点も加味した議論があり、そういったところに時間を要している。

◆分かった。大変良いことをしておられるので、やはりそのように、もう少し内容を説明した方が実的にコストはかかっていないが、延びたということは逆にかかったことと一緒にすることなので是非、そのあたりを説明に加えて頂いた方が良かったと思う。

◆海岸保全、塩害対策とかその手のものについて、いつも私は思うが、海岸のすぐ近くに利用価値の高い建物がどんどん建てば建つほどその受ける被害が多くなり、それをさせないための整備がどんどん増える。悪循環である。だから、どんどん堤防が高くなってしまいうような感じを受ける。堤防を建てるよりも後退させるというのか、あるいはこれから被害を受けるような施設を建てさせない等、こういう土地利用の方と一緒に考えていかないと永遠に増え続けて永遠に堤防が高くなるという現象が起こってくる。そのへんについて、国の方はどのように考えているか。

▲（事務局）：ご指摘の点は理解している。ここに限って言えば既に堤防を造ったからここが立地したというよりも、堤防を造って最初のうちはそんなに問題は無かったわけだが、浜が痩せたり、海域地形の変化、波の高さが高くなった等、そういうことでだんだん厳しい波浪条件になったと理解している。

【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。

◆泊地（はくち）について、今回はエリアを狭めたということだが、なぜそのようにしたかというのが1点。それと前回評価時B/C=1.2となってその時の総費用が264億円になっているが、この時は今回外された部分も分母の中に入っていると思う。今回はその部分を外したうえで264億から313億円の総費用を見込んでいる。そうすると面積を減らしたのに費用は増えているということだが、それについて説明をお願いします。それと、周辺でいうと博多港、それから北九州港があるが、北部九州全体の港の配置の中でなぜここに造る必要があったのか。今後の社会経済情勢の産業作業等含めた中で、ここの新港の位置付けというのを説明いただきたい。

▲（事務局）：まず一つ目の泊地（はくち）について、PPT資料2ページで緑の部分を今回少なくしているが、この理由として現段階において、この赤い所は岸壁一施設になっているが、当初、この状態で両側かなり使われる状況になると、船は当然、行き違いに利用すると予定している。当座、まだ船は行き違いに使うような状態になっていないので、緑色の部分を少なくしても、当分の利用はでき今回利用効果も発揮できるという早期発現ということで事業範囲を狭めている。2点目の事業費について、社会的割引率を控除する前に242億円と241億円になっているが、実際は事業費が泊地の分で削減した分、約50億円ほど削減となっているが、浚渫をする課程において一部岩質の部分が見つかり、その分で浚渫単価も上がっている。結果として、削減分と増加の分でほぼ同じような事業費になっている。3点目ですが、コンテナ貨物については、下関港の場合は実は北部九州と異なり、ここでおろした貨物の約5割から6割が関西以东のものである。飛行機で運ぶ物と唯一対抗できるようなスピードをもっており、そうしたことで他の場所と違うような扱いで機能しており、今後もそのような扱いが続くと考えている。

◆そうすると、新港の場合は利用から考えると関西方面の荷揚げのウエイトが高いということか。

▲（事務局）：関西より東、関東とか中身を見るとコンテナを運ぶ荷物、野菜、衣料品、そういったものが多いので、北部九州で扱っているもの以外に少し性質の異なったものを扱っている。

◆それは国際ターミナルであるから、海外から持ってくるということか。

▲（事務局）：はい。

◆そこに陸揚げして関西以东に持っていくということか。

▲（事務局）：そういったものが、だいたい5割から6割ある。

◆関西以东には、そういう港は無いということか。なぜそこにわざわざ陸揚げしないといけないのか。

▲（事務局）：下関の場合、陸上輸送で下関まで運んで、海上輸送が一番対岸の韓国まで短いので、トータル輸送の時間が短いということで、この所を扱っているというケースが多いというように聞いている。

◆韓国からだね。分かった。

【関門航路開発保全航路整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆関門航路の開発保全で水深を深めるということで、12mから14mになることの便益は、道路等に比べたらある特定の船舶に便益が非常に狭く固執されるのではないかと思うが、そういう意味で事業評価についての便益の基準について、既にどこかで議論等があるのか。

▲（事務局）：便益の帰着については、非常に難しい問題だと思うが、関門航路の場合は非常に多様な船が通っていてここを通過し、例えば近畿方面に行くなど、いろんな所に行っているのだから、そういった面でもより広い範囲に便益が帰着しているのではないかと考えている。

◆水深の話があったが、航路の幅はどう決めているのか疑問に感じたが、関門だとボトルネックがしっかりあり、ここですれ違いやすくなったり事故が起こりやすくなる。また、それ以外はちょっと広がっているという感じだが、こういうのはどういう基準で決めているのか。

▲（事務局）：線形に対して、こういう幅という技術基準があり、港湾の方ではこれに従っている。関門航路においては、自然条件もあり一番狭い関門橋の下、両側から山が迫る。そして一番狭い部分にはトンネルが2本、橋梁が1本通っているということで、最大のボトルネックが事実上改良不可能であるというような所もあるので、自然条件には従いつつ船舶のシミュレーションを行い、改良が物理的に可能でかつ、ここを改良すれば事故が減るという所に対して拡幅あるいは線形を直線化するという形で部分的な対策を試みている。

◆左側の方は、要するに船が多く通るということか。

▲（事務局）：もともと六連島の東側を通っているということだが、そこで船の偏心の角度が大きくなり、あるいは北九州港側から入ってくる航路が多くあり、やはり安全状態がよくないとのことで、西側のルートを直線化するという整備をしている状況である。東については、中央水道というのがあるが、赤で示している所、あの辺りに中ノ瀬という浅い島があり、その南北2方向に分かれた航路というのがもとの線形だが、どうしても真ん中に残っている瀬にぶつかるという衝突乗り上げ事故が多発していたので、その中ノ洲も含めて開発保全航路と指定し、その撤去という工事を行っている。これを称して、工事が可能な所で直線化、拡幅等を行うことで、安全確保している。

◆そういう所でなければ、南東水道とかそういうのが基準を満たした幅になっていると考えてよいか。

▲（事務局）：基本的にはそうである。

- ▲（事務局）：補足すると、ご指摘の通りあれくらいの幅を取るのがよいが、どうしても地形の制約上とれない所は狭め、しかもあの場所は潮が速いので、あとは海上保安庁が管制をやっている。基本は管制をやらなくて通すわけだが、海は空のようにはいかないので、どうしても船を通さざる得ない所は管制を行い、順番をつけて通すという方法をとっている。
- ▲（事務局）：行きあい調整ということで、大きな船は、すれ違わないという行政指導をしている。
- ◆海難の損失コスト削減とか、こういうのはシミュレーションを行って出しているのか。
- ▲（事務局）：シミュレーションを行い、事故の減少を出して算出している。

【一般国道203号 巖木バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

- ◆前回評価時に対する今回評価時の便益の減額理由は、当初4車線整備で計画していたが当面暫定2車線整備に見直したことによる便益の減少ということではないのか。
- ▲（事務局）：今回、4車線を当面暫定2車線整備に見直したことにより、事業費も減少しているが、便益も4車から2車に見直したことにより減となっている。
- ◆今後4車線化をする際は、新たに新規事業ということで事業申請するということか。
- ▲（事務局）：新たな事業評価として、あらためて事業評価を行い妥当性の検証を行いつつ事業化を図っていくことになると考えている。
- ◆巖木バイパスに接続している、巖木多久有料道路や東多久バイパス、その他路線は、今後、西九州自動車道方面へ延ばされ、これらは、地域高規格道路になると考えるが、有料道路に接続したり、単なるバイパスに接続したり、非常に利用者にとっては使いにくそうな仕組みになっている。今後については、まだ決まっていないのか。
- ▲（事務局）：まず、巖木バイパスから北側の唐津方面については、調査は行っているところであり、まだ事業化に至っていない。また、南側の多久方面については、県の有料道路として、現在、管理されており、この区間の事業化については現在、検証が行われている。

【一般国道497号 今宿道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

- ◆1点目は、全てにおいて供用年度の記載がない。事業が計画どおり進行してい

るのかそのあたりが分からない。2点目は、今宿道路の下部工で、3億円のコスト縮減を図ったとあるが、当面2車線整備で見直していることから、これはコスト縮減では無いと思うが。

▲（事務局）：2点目について、PPT資料の6ページにあるように、通常、暫定2車線を整備する時には、左側の図のように、下部工は将来の4車線に備えて施工し、その上に2車線の上部構造を乗せるというのが通常である。今回は、下部工のコストの縮減を図るということで梁の部分で2車線で施工し、上部工を乗せるということで下部工の梁の部分の構造の所のコスト縮減を図っているところである。

◆それは分かるが、考え方の問題だと思う。例えば、用地買収もあると思うがこういうものは何をもって暫定2車線と呼んでいるか。その定義が分からない部分がある。例えば、暫定2車線でも4車線分を整備するというのがスタンダードな考え方なのか。

▲（事務局）：例えば、2車線だけ整備して将来工事をする際に、困らなければ2車線だけということもあるが、ここは、通常、都市部であることから下を一般道が供用しているため将来的には下部工工事の施工が難しい。今までは、4車線分の下部工施工をした後、将来、上部の施工を行うが、今回は、下部工を最低限のものだけにするといった工夫をした。

▲（事務局）：以前から議論があるが、4車線完成型のものを当面暫定2車線整備に見直すということは、「コスト縮減とは言わない」という整理をさせて頂いた。今回の場合は、当面暫定2車線を整備するものであっても、下部工については、技術の進歩等によって完成施工をする際に新たに下部工を2車線分から4車線分にするのが可能となったことから、そういう面でコスト縮減として整理している。それともう1点、供用予定年次を明記していないということについて、今宿道路については、PPT資料の4ページにB/Cの算定上の仮定ということで、概ね5年、10年程度の区切りで多少前後することはあるが記載させて頂いている。

◆当初の事業計画をこれくらいを予定しているといったような。事業評価が3年後や5年後といろいろとでてくるわけだが、「今この時点である」と分かるように、棒グラフか何かで当初の計画と実際の進捗状況が分かるようなものを作成して頂くと分かり易いと思う。今宿道路は、事業採択後10年経過して進捗率は82%。豊前拡幅事業は、5年経過して約50%。福岡外環状道路については、再評価であるが前回の評価が何年で何年経過しているのか。そういった状況がすぐ見て分かるようなものを資料に入れて頂きたい。

◆これは道路に限らず全体ということか。

◆特に道路については、いろいろな事情によって計画が延びていくということはやむを得ないと思う。延びた事に対して、どういう事になっているのかということ私達が確認しないといけないと考えているため整理して頂きたい。どういう事業でもそういうものがあれば見易いと思う。

【一般国道10号 豊前拡幅】

■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202号 福岡外環状道路】

■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208号 大牟田高田道路、高田大和バイパス、大川バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

◆国道208号の2事業（大川佐賀道路と有明海沿岸道路（大牟田高田道路・高田大和バイパス・大川バイパス）について、内容的には1つに思えるが別々で評価する理由があるのか。

▲（事務局）：これは、事業進度が大きく違う。福岡県側の方は、一部供用している。一方で大川佐賀道路は、本格的な工事に着手していないと言うこともあって、別々で評価させて頂いた。

【道路事業全般】

◆当面2車線整備に見直した内容で事業評価を行っているところだが、いつの時点で2車線としては問題になるのか。そういう情報も知らなくて、本当に当面暫定2車線整備で良いのかという気がする。例えば、便益を計算するときに将来需要予測を行う。そうすると、いつの時点で当面2車線整備では、交通容量的に問題になりそうなのか。交通容量的に足りなくなりそうだというデータは出てくるのではないか。例えば、50年間では2車線で十分であるとなると、暫定ではなくて完成2車線にするべき。そういう情報が無いまま、暫定2車線で確かに費用は削減されて良さそうな感じはするものの、そういうデータが無いまま判断していいのかと思う。

▲（事務局）：事業再評価を行って頂く上では、当然、工事をするところを対象に効果があるか等で評価をさせて頂いている。一方で、さらに先を見た場合等であると、4車線化をどのタイミングで行っていくのかということが考えられる。当方も交通量配分などの結果について、将来的な交通量を記載しているところであるが、平成42年程度までは推定しているものの、その中で全てが全て表すことはできないかもしれない。しかし、事例的として、次回以降に考えさせて頂ければと思う。予算制約のこともあることから、そう言った部分で「過程」として出てくることもあると思う。

◆皆、同じ疑問を持たれていると思う。用地等は4車線で着手しており、まだ、用地買収にかかっていないところも4車線で限定しているということでのいいのか。

▲（事務局）：結構である。

◆実際の工事は、暫定2車線。そうすると暫定整備も程度の差があると思うが、先程の今宿道路の下部工については、実質2車線ということであったが、それは全事業で共通的なものなのか。

▲（事務局）：箇所として、当初の工費が抑えられるのか。あるいは、追加的な工費を縮減していくのか。箇所箇所が変わってくる。

◆暫定であり、将来の4車線化を考えた場合、下部工をあのよう分割することは、総事業費がかえって割高になると思えるが、そのあたりは精査した上での判断か。

▲（事務局）：精査した上での判断である。

◆事業化の際は、4車線の計画で始まっているが、その途中で暫定2車線に計画変更した。私達委員が考えないといけないのは、当初スタートしたその事業が、どのようにしたらできるのか、又は、できないかについて評価しないといけない立場だと思っている。どこかの段階で、「暫定として整理しました」ということになるが、暫定にするということは、その本来の4車線事業としての将来10年、20年後を考えた上で、4車線整備でないといけないところからスタートしなくてはならない。そのため、その暫定のあとの計画は、どういうことを考えているのかということをお問いただすを得ない。ところが、そのあたりが曖昧になっている。そういう意味では、暫定にするという時に、これは計画変更であるため、やはり委員会で判断をする必要があるのでは。「いいえ、この委員会はそういう判断をする場ではない」と言うのであれば、それでもいいが。判断は、どこでされるのか。そのあたりがどうも気になる。1度、整理して頂き、説明して頂ければ良いと思う。毎回、こういう議論になっているので願います。

◆基本的な考え方として、どれだけの道路整備が必要かというのは、予測値であり、いろんな風が変わるものである。本来、予算充当が可能であれば、全部4車線でいいが、しかし、用地についても2車線だけ買収して後で必要になったら買うといった対応も難しい。そうすると、ある程度フレキシビリティ（柔軟性）をもって対応し、暫定2車線で整備後、予定通りニーズが伸びなければ、その状態のままにしておくというのが良い考え方だと思う。だからそのあたりを考えた上で、国交省の方で判断されていると思うが。こういった予算の範囲の中で、車の台数も思うように伸びないところもあるし、人口も減っていることもある。最初から50年後は減少すると言って整備しないということも分からない。そこまで自信を持って整理できないところもあるのではと思う。だから、暫定2車線という精神はいいのではないかと個人的には思っている。

◆そのことを良い悪いと言っているのではない。そう言った事柄を、計画を変更しないといけないということを、この場で説明して頂く必要があるのではないのかということをお聞いている。言われていることは正解だと思うし、先程言われた2車線で用地買収を進めるというのは、場合によっては、4車線で用地買収を進めた方が良いということもあり得ると考える。そう言った判断が、私達のここでの役目ではないと言われればそれでいいが。計画を変更される時には、それを説明して頂いた上で、私達の判断があるといったやり方が良いのではないか。

▲（事務局）計画を変更しているものではない。今までも、まず2車線を先に整備するというところを行ってきた。今までは、事業の評価を行って頂く時に、例えば、今年2車線を供用して10年後には4車線に整備された計画交通量をもって、これだけの効果が見込まれる

という評価のやり方を行ってきた。ところが、これだけ予算の見通しが付かなくなってきた状態の中で、今、4車線の評価をして頂くのはどうかということである。暫定的に2車線を整備した上で、用地は4車線分のコストはかけて暫定2車線分を整備するという事自体の事業の進め方で良いのだろうかという評価をして頂いている。評価の仕方を変えているということだと思う。議論にある4車線まで整備した時に、B/Cとしてどうなるのかということをしっかり考えて見るべき。それは、言われるとおりでと思う。次回以降、やり方を検討したい。もう一つとして、今までに、将来も2車線整備として、計画そのものを変更した事業もある。例えば、西九州自動車道の伊万里松浦道路は、将来的にも2車線整備で完了という計画になっている。こういった事業は、将来も2車線で評価をしている。予算的制約が一番大きいのが、例えば、本日評価している事業についても暫定2車線であるが、交通量は2万台と多くでている。本来の道路の計画からいうと、2万台というのは4車線が必要ということになる。1万4千台程度が2車線として妥当であると言われている。しかし、予算の確保が難しい中で、当面2車線としての整備になるが、これだけの効果があるのでいかがでしょうかという議論をして頂いている。事業計画の変更ではなく、事業評価のやり方の変更として、もう少し議論して頂き易くなるように配慮する。

◆事業計画は変更ないということなので、4車線の事業計画で、当面2車線で整備するというのでいいのか。そうすると、事業は当初10年で行い、その後、2車線のままがずっと続くということか。

▲（事務局）：4車線計画は、残事業として残る。残事業に着手する時には、また、あらたな評価をして頂くことになる。

◆今回、当面2車線整備に見直されたということは、次の3年後の総事業費は暫定2車線分で整理されるのか。

▲（事務局）：そうなる。

◆次回以降は事業費の分母が同じということか。

▲（事務局）：はい。

◆もう少しデータを出して頂きたい。例えば、2万台で2車線である時に交通容量的に厳しいという事等、そのあたりもよく分からない。いつの状況になると2車線では難しくなる。そういうデータを報告して頂くと我々も判断するのに妥当な判断ができると思う。

【一般国道208号 大川佐賀道路】

■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212号 三光本耶馬溪道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（全体に対しての付帯意見）

- ・次回以降、全事業について当初計画と実際の進捗状況が分かるように説明を工夫して欲しい。