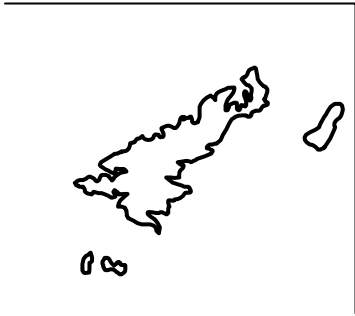
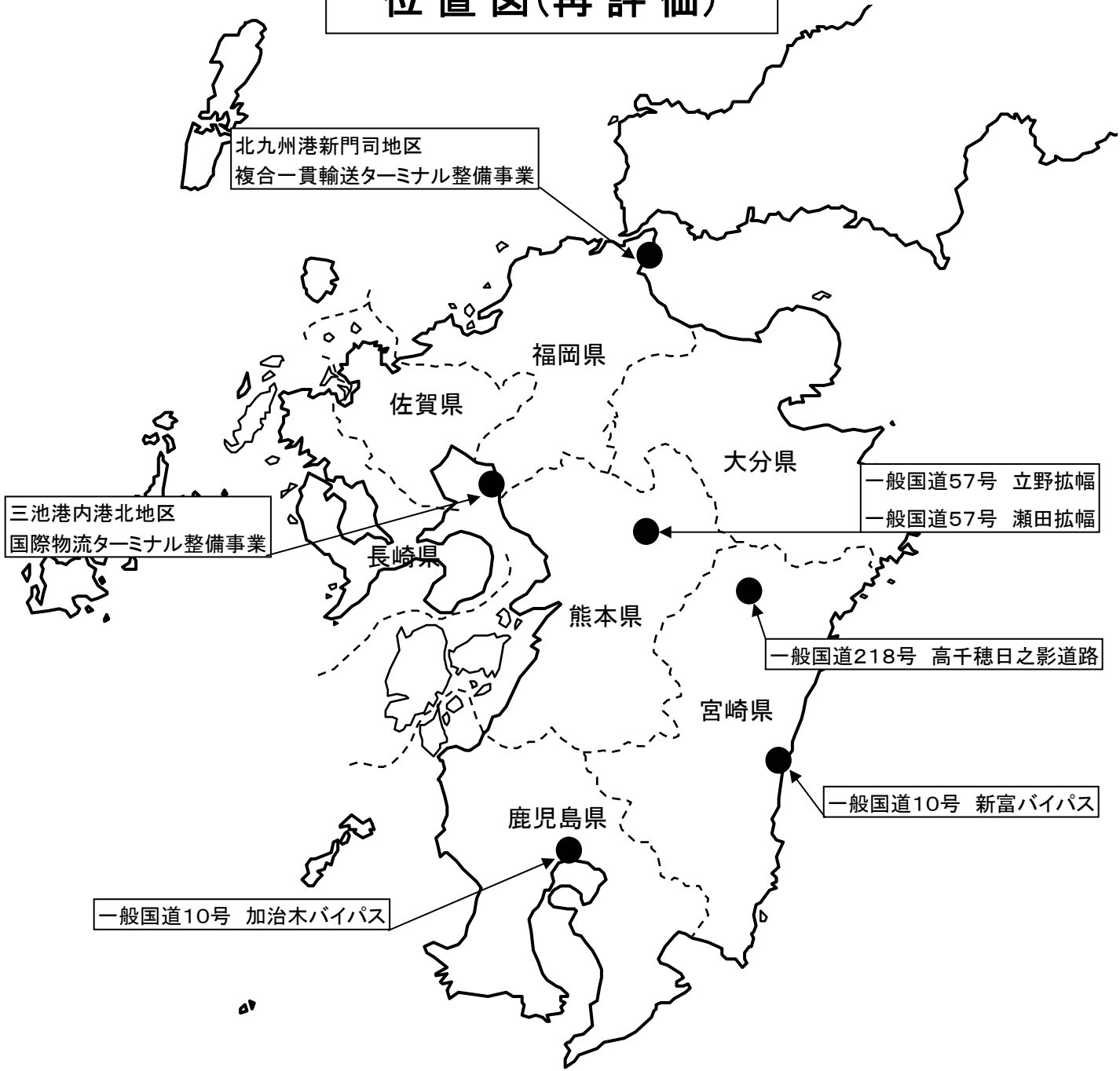


**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度 第1回）
議 事 概 要**

- 日 時 平成23年6月27日（月）13：30～15：30
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 秋山委員、泉委員、巖佐委員、川野委員、小島委員、日野委員、溝上委員
 - ・整備局 中嶋局長、難波副局長、川上副局長、姫野総務部長、清水企画部長、藤澤河川部長、山内道路部長、石渡用地部長、松原港湾空港部長 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23年度 第1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 九州地方整備局事業評価監視委員会規則及び運営要領
 - ・資 料－5 国土交通省所管公共事業の実施要領の改定について
 - ・資 料－6 平成23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－7 平成23年度第1回委員会 事業再評価（港湾2事業、道路5事業）
 - ・説明資料 PPT資料
- 議 事
1. 開会
 2. あいさつ（九州地方整備局長）
 3. 出席者の紹介
 4. 事務局からの説明
 5. 対象事業の審議
 - 【再評価】（港湾：2事業、道路：5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）
 - ・三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業（福岡県）
 - ・一般国道218号 高千穂日之影道路（宮崎県）
 - ・一般国道10号 新富バイパス（宮崎県）
 - ・一般国道10号 加治木バイパス（鹿児島県）
 - ・一般国道57号 立野拡幅（熊本県）
 - ・一般国道57号 瀬田拡幅（熊本県）
 6. 閉会

位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
再評価	●

平成23年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

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

(五十音順、敬称略)

○委員長、副委員長の選出

- ・九州地方整備局事業評価監視委員会規則第3条7項及び8項に基づき、委員長に日野委員を選出し、日野委員長が秋山委員を副委員長に指名した。

○平成23年度委員会の運営について

- ・平成23年度委員会の運営について審議を行い、効果的かつ効率的な委員会運営を図るため、委員会で重点審議事業を選定する「重点審議事業選定委員」として、以下のとおり選出した。
 - ・河川、ダム、砂防事業・・・秋山委員
 - ・道路事業・・・溝上委員
 - ・港湾、海岸事業・・・小島委員

○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により説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（港湾2事業、道路5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。
 - ・計画内容に大幅な変更が生じる場合、計画を変更する前に事業評価監視委員会で審議を行うようにして欲しい。

【三池港内港北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。
 - ・特になし

【一般国道218号 高千穂日之影道路】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・特になし

【一般国道10号 新富バイパス】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・特になし

【一般国道10号 加治木バイパス】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・特になし

【一般国道57号 立野拡幅・瀬田拡幅】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・特になし

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第1回）議事詳細

○委員長、副委員長の選出

・九州地方整備局事業評価監視委員会規則第3条7項及び8項に基づき、委員長に日野委員を選出し、日野委員長が秋山委員を副委員長に指名した。

○平成23年度委員会の運営について

・平成23年度委員会の運営について審議を行い、効果的かつ効率的な委員会運営を図るため、委員会で重点審議事業を選定する「重点審議事業選定委員」として、以下のとおり選出した。

- ・河川、ダム、砂防事業　・・・秋山委員
- ・道路事業　・・・溝上委員
- ・港湾、海岸事業　・・・小島委員

○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により説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（港湾2事業、道路5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。

【委員】

便益の発生は、説明資料6ページでは平成40年度の表記となっているが、説明資料4ページにある平成39年度の間違いではないでしょうか？

【事務局】

これについては、供用を平成39年度に開始し、平成40年度から便益が発現するということです。

【委員】

岸壁の耐震化により工事費が増加しているが、便益計算には何も影響していないことをどのように考えたらいいのですか。また、工事を進めていく上で、泊地、岸壁、航路をどのように整備していくのか、何か方針があれば教えていただきたい。

【事務局】

耐震強化岸壁については、資料の中では示していないが、震災時の輸送コストの増大回避の効果があるということで、試算はしています。今回の場合、震災時における機能維持を図るための補強であり、評価の技術上、費用は入れて便益を入れないやり方をしています。2つめのご質問ですが、投資効果を早期に出す観点から、まずは岸壁を整備して暫定水深で供用し、続いて航路・泊地を完成させるのが普通のやり方だと思います。

【委員】

2番目は分かりました。1番目はちょっと分かりにくいのですが。

【委員】

新しい事業を入れているのに何故便益は入れないのかというご意見だと思います。確かにその通りだと思いますが、例えば便益に入れなくてもこの事業が成り立てば、耐震補強というのはまた別の要請であると理解しているので、それはそれでいいと思います。むしろ、土砂処分場の見直しによる増額に関して、もう少し説明を頂きたい。また、土砂処分場の見直しによる増額をこうすればコストを縮減できるとか、そういう検討をした方がいいのではないのでしょうか。

【事務局】

当初計画は、新門司南廃棄物処分場に入れることとしていました。しかし、着工の見通しが立たないということもあり、新しい土砂処分場を検討し、結果的にコストが上がっております。何らかの形でコスト縮減を利用も含めて検討していきたいと考えています。

【委員】

もう少し具体的に説明していただきたいのですが。

【委員】

具体的な計画及び数量までは決まっていないということですか？

【事務局】

新しい土砂処分場に関しては、戦略アセスメントの考え方に則り、事業構想段階と事業実施段階の2段階に分けて検討することとしており、まずは構想段階として山口県辺りまで含めて、土砂がどういうふうに出てきて、それをどの海域で処分するのがいいのか委員会を設けて検討しております。また、住民の意見等も聞き、おおむね施設の位置や規模は固まりつつありますが、まだ最終的な結論にいたっていない状況です。

【委員】

そうすると、今後、計画の推移によっては事業費の変動が予想されるということですか？

【事務局】

変動は予想されますが、むしろコストを下げるようにということを言われておりますので、その方向で検討したいと思っています。

【委員】

新たな土砂処分場について、代替的な場所を探すのは理解できます。しかし、岸壁の補強により事業費が増えているのであれば、どういう理由で必要なのかしっかりと説明が必要だと思いますが。

【事務局】

確かに、事業費が増大する時に、それを勝手に決めて良いのかどうかということがあります。今回は、事業採択の段階から改良ととらえて実施しており、これについて、今後はしっかりと内容を説明した上で、ご議論して頂けるようにしたいと思います。

三池港内港北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。

【委員】

費用は県がほとんど出しているのですか？どの部分が国の負担ですか？

【事務局】

直轄事業でやっておりますから、航路の浚渫につきましては、55%国が負担し、45%を県が負担しております。補助事業については県が事業主体ですが、50%は国が補助しております。起債事業については全て県が地方債を発行して調達しています。

【委員】

説明資料5ページのところで事業費の増の理由がふ頭用地の拡張を行うため9億円となっていますが、説明資料2ページのその部分全体のことを指すのですか？

【事務局】

この一部を後ろに広げるということです。もともと計画されていたものを広げたということです。

【委員】

それと荷役機械を1機増加したとはどういうことですか。

【事務局】

従前、荷役機械が1機しかなかったのですが、補助のための荷役機械を新たに1機調達したということです。

【委員】

それは前回評価後の追加ということですね？

【事務局】

そのとおりです。

一般国道218号 高千穂日之影道路

◆審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【委員】

費用の負担のことについて、ここでの追加インターチェンジについては、地域活性化インターチェンジとして宮崎県が整備と書かれていますが、費用の前回時からの変化について、フルインターによる増加が加算されているのですが、これはどこが払うかは全く関係なく、要するに費用は費用と、県が出そうが、国が何%補充しようが、かかるお金は全部コストの中に入れてしまっているわけですか？

【事務局】

そのとおりです。

【委員】

先ほどの港湾に戻りますけど、50%補充とか55%補充とか40%補充とか実際は県がやるけれども、それも費用としてカウントすると、それでよろしいですか？

【事務局】

そのとおりです。

【委員】

変更点でGDPデフレーターを考慮して、便益費用は基準年度という話があるのですが、前に聴いた話では、年率は4%くらいで計算しますよね。あれが変わったのか、あれはそのまま4%でやっていて、別の場所を変えたのかちょっと説明して下さい。

【事務局】

4%は割引率といいまして、それはまた別途ございます。それとは別に、物価のデフレの部分とかを統一するために、GDPデフレーターというもうひとつの数値がございますの

で、それを当てはめているという形でございます。割引率、先ほどの4%の割引率は4%としてございます。

【委員】

でも、実際払った費用や、便益とかを計算する際に評価年度を基準年として設定するのが4%だと理解していたのですが、どう違うのかというのがよく分からないので、もう少し説明していただけますか。

【事務局】

割引率の方は実際払った費用とは全く関係なくて、今日の100円が1年後いくらとみなすかという評価ですので、それはそれで別途であると、昨年104円の価値と、今年100円の価値は一緒だとみなすということで4%をずっと割引いています。つまり物価とは全く関係無いところで計算をしていて、物価については、デフレートやっているということです。

【委員】

過去に関しては実際に払った費用ですよね？で、それはこういう風に換算することはできないことは無いと思うのですが。その過去について4%増しにするというのは将来と同じように率で回してということなのですか？

【事務局】

それは、物価の問題ではなくてお金の価値、人としての価値評価が違うということです。

【委員】

説明資料6ページでインターチェンジを入れると、いろいろな地区からの要望でいれて、トンネルの部分が少なく、この道路を見ますと全部トンネルのような印象を受けたのですが、トンネルの部分は何%ぐらいですか？

【事務局】

今回バイパスの距離は5.1キロあります。そのなかでトンネルが4.1キロあります。約80%がトンネルです。

【委員】

この事業評価の理由というのが、その事業採択後3年経過して未着工の事業ということですが、未着工の理由と今後の見通しというのはいかがなのでしょうか。

【事務局】

事業化になったのは21年3月でありまして、3年というより2年と3ヶ月しかたっておりません。今も道路調査、あるいは環境調査をやっておりまして、来年からは用地買収に入りたいと思っております。

【委員】

ただいまのご質問と関係しているのですが、あしかけ3年で、実際、掘ってないとなっているのですが、この環境調査としては非常に重要でありましてですね、このあしかけ3年の間では、かなり水文調査、地質調査それから環境調査等、環境アセスメントこの規模からいくとアセスメントの意味はないかもしれませんが、これはやっぱり重要な詳細事項と思うのですが、こういう場合、もう事業に入っているというふうにしてはどうかと考えるのですが、地質調査などは、入らないので3年未着工というのは何か、こういう事業評価に対しての根底の問題を感じるのですが。

【事務局】

全国の一つのルールとしまして、用地又は工事にはいることをもって事業着工ということで考えております。これは、説明では来年度から用地に入っていくというお話がありましたけど、実は5年、10年、15年とですね、調査をだらだらと続けているような場合もございまして、そういうものに対しましてはインターバルを短くして、評価をしていく必要があるとの判断のもとに一つの区切りとして定められているものでございまして、ただ環境調査が必要ないからと軽んじているという意味では決してございませぬので、よろしくご理解をお願いいたします。

【委員】

要するに、だらだらと引き延ばしているのではなくて、調査に入っているということで、実際は事業に入っているという理解ですが、ルール上は用地に入れば事業開始という定義だそうです。

【委員】

この道路は、高規格道路、そういう重要な道路ですが、その評価の仕方としては普通の道路とあまり変わらないですよ。広域的なネットワークを形成するうんぬんという言葉では色々書いてありますけど、そういうことでやっていると例えばB/Cは決して高くないですが、こんな値しか出てこない感じですか？評価の仕方として通常の道路と同じように考えて良いものなのか。それとも別の視点で考えていくべきものなのか。というのは上の方で検討されているのですか？

【事務局】

B/Cだけでこの区間の評価をしておりますけれども、確かに広域的な要素でありますとか、あるいは防災的な観点でありますとか、道路の事業評価というのはもっと多角的な物があります。という話は今、出ておりまして、本省の方にございます事業評価部会の方でもそのような議論が今まさにされているところでございます。

【委員】

事業区間としては、高千穂と日之影の区間を今回、対象にしておられるということですが、これは廃線となった高千穂線ですか、ああいうのと関係しているのですか？その鉄道がなくなったので、道路でやろうとか、そういうことでここが選ばれたのですか？

【事務局】

鉄道との関係はありません。

道路は本来広域的な幹線ネットワークでございますので、併行しております218号の中で、一番悪いところから順番に整備をして、218号のネットワークを作ろうという考え方でやっております。従いまして、高千穂日之影間の現道部分が線形も悪く、災害の多い区間でもあったことから、優先して事業着手したということでございます。先ほど一点目にございました、高千穂日之影区間をとったというのは事業区間がこの区間だから、ここで評価をしているわけございまして、本当はもっと広域的なネットワークの効果がありますので、そういう意味では広域的にもっととりますと違うB/Cが出てくるものと思われませんが、これも一つ事業区間を対象ということになっておりますので、こういう形になって、B/Cが1.5という結果になってございます。

一般国道10号 新富バイパス

◆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 加治木バイパス

◆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57号 瀬田拡幅

◆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 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。

【委員】

加治木バイパスの推計をしたところですね、高速道路の無料化実験というのがあって、交通量が増えているのですが、こういう将来予測する時には、無料化実験というのは考慮

せずに計算しておられるのか、というのを教えて頂きたいのですが。

【事務局】

有料で推計をしております。無料化は実験ですので考慮しておりません。

【委員】

加治木バイパスの方は、用地買収には入っていて、工事には実際入っていないのですか？

【事務局】

工事はもう本格的に着手しています。用地については NEXCO（ネクスコ）の用地ですのでこれから NEXCO から国土交通省に所管換えをすることにしております。工事は NEXCO の用地の中も含めて実施します。

【委員】

先ほどのご説明の中ではコスト削減の工夫というか、そういったところは何もふれられてないですけど、特にこれは変わらないということでしょうか？

【事務局】

コスト削減は、擁壁のところではテールアルメ工法を採用しまして、そういった技術的対応はしております。

【委員】

最初のご説明の時に道路の維持管理費の見直しというのがございました。それで再改定で平成 22 年 12 月以降ですかね、九州管内に平均値 0.12 億円 / km を当該道路事務所管内の平均値に変更ということで、新富バイパスでいうと維持管理費が増加していると、加治木バイパスに関しては減少していると、瀬田は減少して、立野は増加していると、というのがよく理解できないのですが、見直しが 2 回やられているのですね。最初は直轄国道の平均で 0.27 億円 / km が九州管内では 0.12 億円 / km に見直して、その後また再度見直しがなされていると。その辺の影響がこういう風に出てきているのでしょうか？

【事務局】

今回 5 事業、審議をお願いしているうちの瀬田と加治木、これについては平成 18 年度、すなわち 20 年 11 月、22 年 11 月の影響を受けていない、ということの影響です。この 2 つについては今のご指摘からすると、維持管理費の金額が下がっていると、残り 3 つというのは 20 年 11 月から先ということでございまして、そこが 3 事業については増加していると、そういったことで制度の変更が影響しているということでございます。

【委員】

この基準、管理費の基準値を使うと、維持管理費というのはこれだけじゃないのですか？例えば 0.27 億円でこの維持管理費をやると 100 キロ以上のキロ数になるのですが、

ただし、実際の事業のキロ数というのは短いと思うのですが、この維持管理費というのは見直した平均値だけでやられているのですか？その辺教えていただけますか。

【事務局】

ここの0.12億円というのは1年間の金額になっておりまして、評価期間は50年間ございまして、部分供用すればさらに増えますので、そういった構成になっています。