

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度 第5回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成23年12月16日（金） 13：30～16：30
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎 2階 共用第4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 秋山委員、石原委員、泉委員、巖佐委員、長委員、川野委員、小島委員
日野委員、安河内委員
 - ・整備局 中嶋局長、大原副局長、姫野総務部長、岸建政部長、植田河川部長
山内道路部長、鈴木港湾空港部長、吉田営繕部長、石渡用地部長 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23年度 第5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－5 平成23年度第5回委員会 事業再評価
（河川4事業、道路10事業、港湾3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】

（河川4事業、道路10事業、港湾3事業）

- ・球磨川直轄河川改修事業 (熊本県)
- ・小丸川直轄河川改修事業 (宮崎県)
- ・緑川直轄河川改修事業 (熊本県)
- ・肝属川直轄河川改修事業 (鹿児島県)
- ・一般国道 3号 鳥栖久留米道路 (福岡県・佐賀県)
- ・九州横断道 延岡線 嘉島JCT～矢部 (熊本県)
- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部 (鹿児島県)
- ・一般国道497号 今宿道路 (福岡県)
- ・一般国道 3号 黒崎バイパス (福岡県)
- ・一般国道 3号 鳥栖拡幅 (佐賀県)
- ・一般国道 3号 植木バイパス (熊本県)
- ・一般国道 3号 鹿児島東西道路 (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205号 針尾バイパス (長崎県)

- ・八代港外港地区国際物流ターミナル改良事業
- ・佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業
- ・宮崎港東地区防波堤整備事業

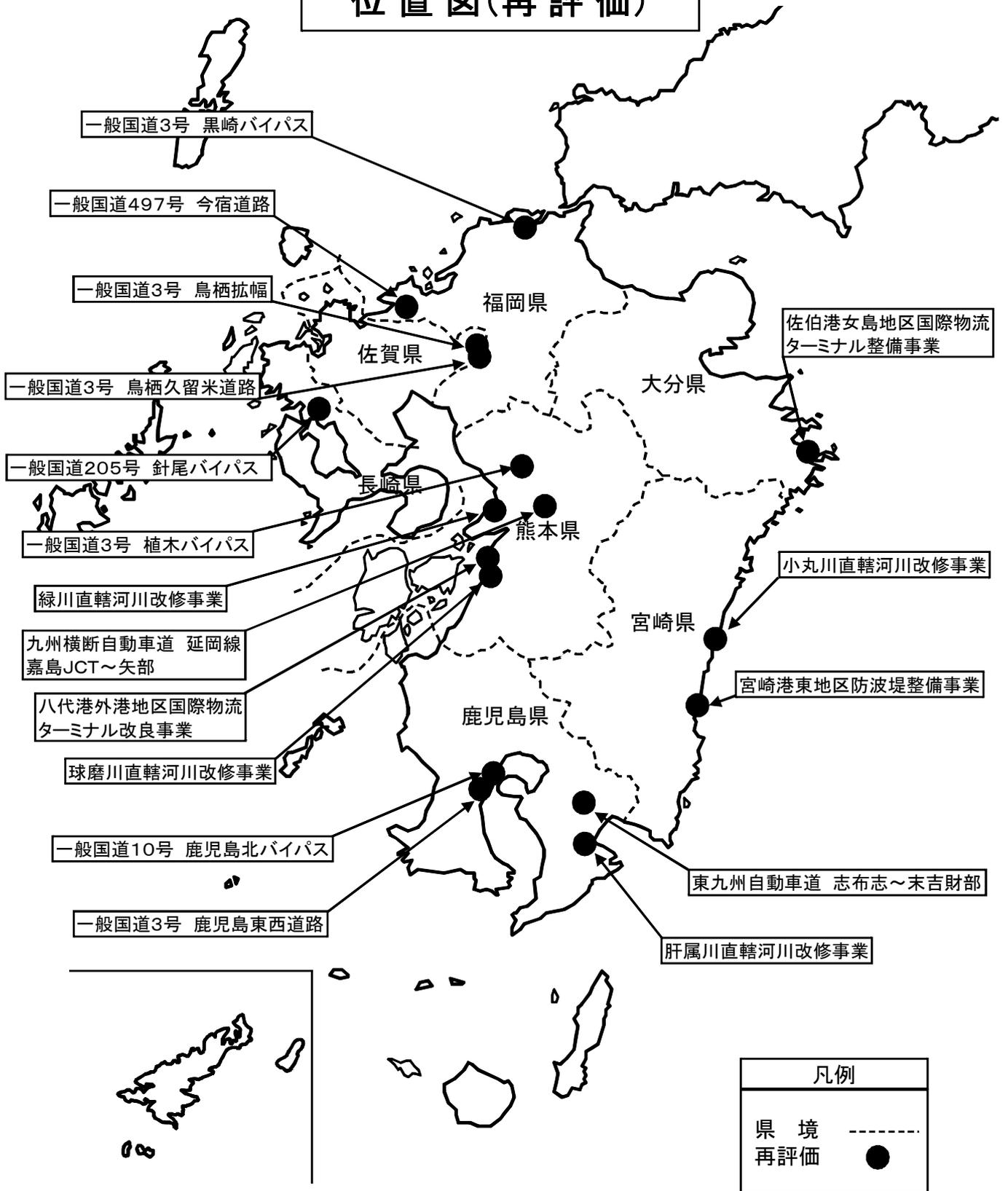
(熊本県)

(大分県)

(宮崎県)

4. 閉会

位置図(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 | 鹿児島大学名誉教授 |
| 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 |

※ ◎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

本日の審議対象事業における重点審議事業の選定理由について、河川事業については秋山委員、道路事業については日野委員長、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（河川4事業、道路10事業、港湾3事業）について説明し、審議を行った。

【球磨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。
 - ・特になし。

【小丸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。
 - ・特になし

【緑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。
 - ・特になし

【肝属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。
 - ・特になし

【一般国道3号 鳥栖久留米道路】

- 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

[附帯意見]

- ・今後、事業化前の調査は、現地状況を十分に把握し、全体事業費が過少とならないよう精査すること。

【九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部】

- 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

【東九州自動車道 志布志～末吉財部】

- 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。
 - ・特になし

【一般国道3号 黒崎バイパス】

- 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3号 鳥栖拡幅】

- 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

【一般国道3号 植木バイパス】

- 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3号 鹿児島東西道路】

- 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 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。
- ・ 特になし

【一般国道205号 針尾バイパス】

- 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

【八代港外港地区国際物流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。
- ・ 特になし

【佐伯港女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。
- ・ 特になし

【宮崎港東地区防波堤整備事業】

- 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

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第5回）議事詳細

球磨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。

（委員）

説明資料8ページの注釈で概算事業費が示されていますが、これは説明資料3ページにある赤で囲った9つの事業の総計というふうに考えてよろしいですか。

（事務局）

その通りです。

（委員）

球磨川については非常に治水が難しいところで、河道分担流量が洪水調節を含めて、7分の3程を洪水調節しないとなかなか治水が難しい河川ということを確認した上での事ですが、本資料12ページにループがあり、その2番目は明確には書いてありませんが、洪水調節の容量をどうするのかがまだ未確定なので、話を進めながら詰めていくと理解してよろしいでしょうか。

（事務局）

球磨川水系においては、水を貯めるという対策も有効な対策の一つだと思います。「ダムによらない治水を検討する場」というのは、あくまでも川辺川ダムによらない対策ということで議論を進めていますので、上流部にある市房ダムの有効活用や、遊水地などによってどれぐらい水を貯められるか。それによって人吉等において水位を下げられるかということも重要な要素の一つです。この部分の議論がまだ出来ていませんので、調整しているところです。

（委員）

事業については、全然実施していないわけじゃないですよ。川辺川ダムを整備しないという話になっていると思います。そうすると、沿州市町村と話している時に、川辺川ダムをやめた場合でも最低限整備する必要がある項目として10項目が上がっているということよろしいですか。

（事務局）

川辺川ダム以外の対策で、どのような治水対策があるのかを検討しているところで、検討した結果については今後20年～30年間の河川整備計画に反映することとしています

ので、まさにそういう議論をしているところです。

(委員)

事業はやっていないということですか。説明資料 8 ページの事業費にお金が入っていないということは、やらないってことですか。何を評価するのですか。

(事務局)

説明資料 3 ページに示した「直ちに実施する対策」は河川の中の対策ですが、これらの対策を実施した上でその他の対策で可能なものがあれば、それも含めて河川整備計画に反映しようと思っています。

(委員)

説明資料 3 ページの①～⑩までの対策は、着手しているのですか。

(事務局)

着手しています。

(委員)

着手しているのにお金が何も出ていないし、B/C も無いということになるのですか。

(事務局)

説明資料 3 ページに示しました対策の事業費につきましては、説明資料 8 ページの※ 2 に約 180 億円～約 270 億円と表記しています。表の中に記載をしなかったのは、河川整備計画のメニューに相当する全体メニューがまだ決まっていないということで記載していません。

(委員)

180 億～270 億の事業をこれから実施しますという今回評価になるのですね。

(事務局)

先程、本資料 12 ページを開けて頂きましたが、その上段に「引き続き検討する対策」が書いてあります。赤で記した「直ちに実施する対策」以外に遊水池や市房ダムの有効利用などを検討している状況です。「直ちに実施する対策」の整備内容と、緑で記した「引き続き検討する対策」のうち、流域の皆様の合意が取れたものを加え、河川整備計画に反映しようと考えているところです。ただ「引き続き検討する対策」については全くこれからの話で、今回事業再評価する内容については、今継続して実施している「直ちに実施する

対策」の内容に限ってお示ししています。それだけの事業費を示してしまうと、河川整備計画が策定された際には、流域の皆様とお話しして決まった内容が加わることで、額も変わり混乱しますので、あくまでも参考的に右に表記しています。

(委員)

現在実施している10項目に関して、結果的に最終的な全体計画が出来上がった際に手戻りは生じないのですか。

(事務局)

説明資料4ページをご覧頂ければと思いますが、「直ちに実施する対策」を実施した場合の効果を表しています。下流部では対策実施後、例えば既往洪水の1位の流量に対しても対応出来ることになっていますが、上流部、中流部につきましては、既往の8位とか11位とか非常に低い安全度の状態ということになっています。一般的に九州の他の河川の場合では、既往の1位か2位くらいの流量が流れるような目標で整備しています。したがって、今お示ししている「直ちに実施する対策」は、整備を行ってもこの程度の安全度しかなく、これでは低すぎるので、遊水地とか、現在県が管理している既存の市房ダムを有効に使えないか、そういったことを更に検討している状況で、少なくとも今日お示しした「直ちに実施する対策」については手戻りになることはないと考えています。

(委員)

B/C等も説明資料8ページに注釈で書いてありますが、とりあえず緊急の事業という総額が180億~270億でB/Cを試算すると17~25になります。ということが参考として示されていますということですね。あと、整備計画が策定されるのはいつぐらいになるのですか。

(事務局)

この議論の取りまとめを行った後、整備計画の策定プロセスに入ります。早ければ、平成24年度中に整備計画を策定することを目標としています。

(委員)

整備計画策定後、事業内容・事業費やB/Cが示され、それが事業評価監視委員会で報告されるとこういう理解でよろしいですか。

(事務局)

はい。整備計画を策定した後、また改めてご報告させていただきます。

小丸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。

緑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。

肝属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。

（委員）

小丸川で2つ質問があります。1つは便益が3分の1以下になっていますが、これはどうしてですか。大きな規模の洪水に対応できるようにしたにも関わらず便益が落ちたのは、計算の仕方が変わったのかを教えてください。もう1つはコストについてですが、河床低下対策が必要なくなったということでしたが、何か原因があったことで河床低下対策が必要なくなったのか、その2点について教えてください。

（事務局）

便益が3分の1に大きく減った理由は、2つのご質問に共通しています。前回の評価時点においては、河床の低下が継続して観測されていましたが、近年は河床低下が収まっていることが観測結果から分かっています。その理由は、床止め工法など過去の河床低下対策がかなり効果を成してきていることが考えられます。そのため、便益を計算する上で、従前、河床の低下に伴って築堤が決壊する恐れがあるというような前提条件で便益を計算していましたが、今回、河床低下が止まったことに伴って、築堤の安全性が高まった前提で便益を計算した結果、3分の1に減っています。

（委員）

河川整備には、20年～30年もかかるものなのですか。

（事務局）

河川は他のインフラと違って、自然公物とよく言われます。要は自然が半分河川を形成するところがあります。小丸川も、平成16年・平成17年に毎秒4000トンと今までに経験したことがない洪水が発生しています。要は洪水の度に川がどのように変化するか。先程掘れなくなっていることが分かりましたが、逆に今まで分からなかったところが急に掘れたりします。したがって、川と洪水ということの応答関係を見ながら河川の管理を実施していく必要があります。したがって、概ね20年～30年の見通しを持った整備計画を作り、また大きな洪水がきたら整備計画を見直して、計画を変更しながら逐次安全度を上げていくというような自然との対話をしながら、ものを造っていく性格を持っているため、時間をかけながら整備を行う必要があります。実際に私どもは国として整備を行って

いるのは戦後であって60年～70年ではありますが、江戸時代から河川改修をやっていますし、もっと言いますと仁徳天皇の時代から堤防は造っています。

(委員)

この事業期間は元々長いという事ですね。20年～30年の期間でこの事業計画は決めておいて、また大きな変更が起きたら変更計画を作るということですとずっと続くという理解でよろしいですか。

(事務局)

基本的には続くと思いますが、河川は大きな意味で管理が大事だと思います。良くするのも管理の一部だと思っています。逆に言いますと、今ある機能を維持していくこと自体も大変重要ですし、今ある施設をより有効に使うということも重要だと思っています。従って、改築して流下能力を上げることが安全にすることですが、大きな意味で河川、それから流域も含めてトータルでマネジメントしていくことが大変重要だと思っています。

(委員)

小丸川で便益が下がった理由に、河床低下で堤防が決壊する可能性というのがありましたが、床止めが効いて無くなったという説明でしたが、そこで堤防が決壊することを便益を評価するときに入れている訳ですか。耐震の場合もそうですが、教えて下さい。

(事務局)

小丸川につきましては、前回の評価時においては、河床が低下することに伴って堤防が河川内に崩れ込む恐れがあるという前提で洪水被害の便益を計算しています。今回は河床低下が治まってきたので、堤防が崩れることは無いという前提の中で現在の堤防高の不足をベースにした、それに伴う洪水被害というので便益を計算しています。

(委員)

分かりました。耐震の場合もそうですか。東日本大震災を受けて耐震対策というものが入っていますが、例えば堤防の場合には決壊する可能性があるというふうに判断するわけですか。

(事務局)

耐震対策については、現時点で評価手法が未確定ですので、地震に伴って堤防が壊れるという事象は現在のところはまだ入れていません。コストは入れていますが、便益算定の前提条件には入っていない状況です。

(委員)

4つの事業全てに関わりますが、河川整備計画が策定されていない段階でなぜ整備が進んでいるのか。特に、なぜ整備計画が策定されていないのか。河川整備が必要なのは分かりますので、必要なら整備計画をまず作って、それから着々と整備をしていけばいいのではないかと思うのですが何故遅れているのですか。計画が出来ないで整備していたら、例えば緑川で事業費が55億円アップしているようですが、この理由として河川整備計画原案の公表に伴う変更となっています。これまで何の計画に基づき、河川整備をされていたのか。

(事務局)

河川整備に関する計画が無いわけではなくて、従前に工事实施基本計画というものが出来ていて、河川毎に例えば100年に1回程度の洪水に対してどのような改修を進めていくのかという基本的な計画は元々あります。ただ、河川毎に、環境の重要性や、流域関係の人々の意見を反映させた上で計画を作るといった社会的ニーズが出てきたため、河川法が改正され、新たに河川整備方針と河川整備計画を策定することになりました。元々計画はあったのですが、丁寧に住民の色々な方々のご意見を聞くということと、環境も含めて計画を作り直しているところですので、現在実施しているものは従前の工事实施基本計画に基づいて整備しています。

(委員)

無駄になることは行っていないという事ですね。

(事務局)

元々ある工事实施基本計画にしたがって整備をしていますし、少なくとも現在策定を進めている河川整備計画についても基本的には大きな考え方が変わっているわけではありません。流域関係者の意見や環境への配慮が新たに加わっているというふうにご理解頂ければ良いと思います。

(委員)

他の事業と河川が違うのが、事業費の増減に関する期間が違います。例えば緑川の説明資料5ページで、平成15年からという前回再評価時の400億が455億で55億増えていますが、同じ対象に対して55億増えたのではなくて、平成15年から概ね30年間で想定していた事業が400億で、平成24年からの30年間で455億となっています。現在までずっと事業はやってきているわけですから、終わったものは含まれていないという理解でよろしいですか。

(事務局)

そうです。既に終わったものはマイナスになっていて、逆に新たにメニューとして加わってくるものもありますので、その辺の足し算・引き算の関係で増えるものもあれば減るものもあるという状況です。

一般国道3号 鳥栖久留米道路

◆ 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）

説明資料8ページの横断歩道橋についてですが、この施設は使うのですか。ぐりぐりぐりぐりこうやって行くわけですよね。横断歩道橋は必要ないと思うのですが。信号があるのではないですか。

（事務局）

交差点になりますので信号は設置します。

（委員）

信号があるのであれば平面交差だから横断歩道橋はいらないと思いますが。

（事務局）

信号を設置した場合にも、横断歩道の歩行者のための割り当て時間、その信号の割り当て時間の関係で容量的には厳しくなることがあります。

（委員）

信号があるのだったらそっちを利用すると思いますが。

（事務局）

久留米市のご協力を頂き、歩道橋については交通量を確認しているところで、12時間で300人程度の方が利用されています。ただ、スロープを使うか、その横にある階段を使うかという点につきましては、比較的高齢者の方がスロープを使われている実績があります。

（委員）

階段の歩道橋というのは、信号があつて横断歩道があつたら使わないと思います。

（事務局）

横断歩道は設置しません。

（委員）

横断歩道は無いのですか。それなら分かりますが。しかし、どう考えるかですよね。今まで高度成長期には、横断歩道橋は非人間的なものをたくさん造ったが、ほとんど使われ

ていません。エレベーター等があるところはバリアフリーになっているからいいですが、それを作り替えるのですか。信号を付けて横断歩道を付けるのは具合が悪いということですか。

(事務局)

横断歩道を平面で付けた場合には、幅員がかなり広い道路になりますので、そこを歩行者に渡って頂くための時間を見込むとなると交差点の処理能力がかなり落ちるという問題があります。

(委員)

それは分かりますが、非常に基本的な課題だと思います。この辺はどう考えていったらいいのですか。

(事務局)

横断歩道が必要なのか、不要なのかの話に関しては、やはり場所場所によると思っています。したがって、地域の皆さんや地元の市役所の意見をよく聞きながら個々に対応しているところです。

(委員)

ずいぶん事業変更が起こりますね。横断歩道橋は7億円とか、移設補償物件は10億円とか。計画を決めた後、よく見たら家じゃなくて店だったということですよ。Bの施設は、最初着手したときになぜ分からなかったのかっていう感じがします。Bの施設は着工の時からあったわけですよ。

(事務局)

そういった意味では、図面上での推計という形で現地調査が十分でなかったという反省点はあります。

(委員)

地域住民も、こういう施設を整備するのであれば協力するくらいの姿勢がなければ、これから日本の財政保たないと思います。

(事務局)

これ以外にも、実は色々な要望が寄せられていました。説明資料5ページにあるように、すぐ横に平行している九州縦貫道路のボックスの穴が開いているのに、私達の計画では閉じてしまっているということがあり、これは正直に申し上げて計画的にミスしていると思

われてもしょうがない面がありますので、そういう部分は素直に反省しながら計画に反映しています。これ以外にも色々ありましたが、ご理解頂けるよう説得に努め、ここまで要望を小さくしたという状況です。

(委員)

他の委員の方から意見が絶対出ると思っていたのですが、全く同じで、所長が反省の弁を述べられたのもういいかなと思っていますが、やっぱり事前の調査不足だと思います。事業認可される前の調査をきちんと実施しておくということが重要じゃないかと思いますが、ボックスの件につきましても、以前他の案件でも指摘があったと思います。要望があったらすぐそうやるのかということもありますが、今回の場合はすぐ隣の高速道路に横断ボックスがあるのにここはないというのは明らかにおかしいと思います。それから、道路構造の変更で31億円も増えていますが、冠水する危険があるのであれば分かっている話だと思います。事前の調査不足が非常に目立ちます。是非今後こういう事がないように精査をして頂きたいと要望致します。久留米の渋滞について、このバイパスが必要だということは恐らく皆さん認められると思いますので。

(委員)

同じようなことで申し訳ありませんが、今意見があったように例えば横断ボックスの追加などは前の事例にもあったと思います。別の道路が空いているのにこっちは閉じて計算して、やっぱり連続して開けなくてはいけなくなったと。先程のご指摘にありましたが、歩道橋に関して、これから高齢化が進むのにこんな長い歩道橋本当に使うのかなと思います。確かに形が面白いので「くるくる歩道橋」と呼ばれているのかもしれませんが、沢山の人が利用しているということではないと思います。高齢化が進んでくるといかに平面で移動できるかということが大事で、そうでなければエレベーターを付けるとかしないと高齢者の方はほとんど使わないと思います。それからもう1つは、説明資料8ページの下の見直しの図で折りたたんだ形になっているものは自転車用ですか。

(事務局)

自転車も含めたスロープで、自転車で渡られる方もいらっしゃると思いますし、電動カーなども渡ることが出来るスロープになっています。

(委員)

自転車に関しては、乗り方がこれから変わるみたいですし、その辺も自転車が安全に通れるのかということも十分に考えて頂かなくてはいけないのではと思います。むしろこれを残すよりは、横断歩道の方がいいのではないかと感じます。穿った見方をすれば、最初に少なく見積もっておいて、後でよくよく調査してみたらやっぱりこんな風になりません

でしたというふうに言われたら仕方がないという感じがします。最初、事業採択がしやすくするために少なめに見積もって、よくよく入ってみたらちょっと足りませんでしたとか、ボックスとか内水対策とか先程からご指摘があるように、事前に分かる事と思いますので、きちんと最初から事業費に計上すべきだったのではと感じます。

(委員)

恐らく発言されていない委員の方も同様の思いをお持ちだと思います。

九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部

◆ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

東九州自動車道 志布志～末吉財部

◆ 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。

（委員）

九州横断自動車道延岡線に関して、インターを造るので地元負担分が追加になると説明がありましたが、事業費に加えるというのはこれまで初めて見た気がします、事業費に計上するのが普通なのでしょうか。もう1つは、今宿道路に関して暫定2車線で評価していたものを4車線に戻すのでプラス7億円というのは、元々用地買収なんかも済んでいますが、自動車の容量が増えてきたので4車線にしたい。その分がプラスになっているということでしょうか。

（事務局）

先程の活性化インター3カ所につきましては、平成21年度に追加しています。事業主体は県と町になりますが、その3つを追加することによって便益も出てきます。したがって、事業費としては県・町の負担ですが一応コストとしてカウントして、便益も3つのインターに出てきますので、便益と事業費それぞれ考慮することで事業費の追加を行っています。

（委員）

関連してお聞きしますが、最初から地元負担も含めた事業という場合には、地元負担分を入れた形で事業費は計上しているのですか。

（委員）

そうだと思います。日本中の誰が受けても便益は全部集計していると思います。誰が支払ってもそれは全部コストに入れるというのが精神だと思います。こっちが得して、こっちが損したなど、そういう議論はしないで計算をするというのがこの考えだと思います。

（事務局）

説明資料8ページの事業費の表を見て頂くと分かりますが、事業費に関して全事業が前回は623億。今回は652億ということで追加をしています。いつもそのような考え方で事業費は計上しています。

(委員)

今回が初めてではないということですね。

(事務局)

今回が初めてではないという点でいきますと、今年の再評価の中で高千穂日之影道路という事業を第1回委員会で審議して頂いたと思いますが、その中でも深角のインターを追加で入れることになりまして、その時も地元負担分の費用を加味してB/Cを算出し、ご承認頂いている事例があります。

(事務局)

今宿道路につきましてはご指摘の通りで、前回評価の時点では暫定ということで当面やらない形でコストから、あるいは便益からも除いていましたが、状況の変化を受けて本来の計画で整備するという事です。

(委員)

港を整備した時に、例えば広島に行く内航クルーズ船が大分に来た場合の便益は、便益としてカウントしないと思います。ところが、外航クルーズ船が新たに九州に寄港した際は、便益と考えていると思います。外国の船が日本に来た場合には全部便益としてカウントするが、日本の中で広島港に行く船が大分に来た場合は便益としてカウントしないということよろしいですか。

(事務局)

その通りです。

一般国道3号 黒崎バイパス

◆ 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3号 鳥栖拡幅

◆ 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3号 植木バイパス

◆ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

なし

一般国道3号 鹿児島東西道路

◆ 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 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205号 針尾バイパス

◆ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（委員）

鹿児島東西道路に関してですが、説明資料1ページで点線が2つ書いてありますが、後2本トンネルを造るのですか。

（事務局）

今、現道のトンネルが2車線で、その両側に自動車専用道路のトンネルを掘る計画になっています。

（委員）

合計3つのトンネルになるのですか。2車線が3本なのですか。説明資料1ページの絵はそういう絵になっていると思うのですが。

（事務局）

計画では合計しますと3本になります。断面で言いますと、6車線になります。

（委員）

6車線って半端だけど、どういう意味なのですか。

（事務局）

現武岡トンネルについては、対面交通で2車線になっていて、上り線については一方通行の2車線です。下り線につきましても一方通行の2車線で計画しています。

（委員）

そうすると、これが全部出来上がると一気に3倍になるということですか。

（事務局）

断面としては3倍になります。

(委員)

上り線・下り線両側の工事を今やっているわけですか。

(事務局)

工事自体は、現在下り線のみを施工しています。

(委員)

1本トンネルを造ればいいのではと思うのですが。なんで2つ造る必要があるのですか。

(事務局)

先程お答えした回答で間違いがありました。現在掘っているトンネルは上り線です。それで、交通量的には合計で5万4300台流れる計画ですので、設計基準交通量で割ると6車線が必要になります。

(委員)

もう1つお伺いしたいのですが、建部インターチェンジと書いてあるところで、普通の道と交差すると思います。交差点の信号に引っかかってしまうと思うのですが、甲南インターチェンジまでは下をトンネルか何かで通すのですか。

(事務局)

そうです。説明資料1ページのピンク色で表現しているトンネルですが、建部インターの交差点の下をくぐっていく計画となっています。

(委員)

建部インター以降を整備しないと、ここの渋滞は解消しないと思うのですが。

(事務局)

トンネルの渋滞自体は上り線を掘って、現在掘っているトンネルは建部インターのところに出る構造になっていますので、建部神社前交差点は2車線から4車線になり、交差点の容量としては緩和される計画になります。

(委員)

とりあえず平面交差で整備して、建部インター以降は下を掘るということですか。要するに甲南インターの方に行くところの交差点部の構造はどうなるのですか。

(事務局)

交差点の手前から下を通るような計画です。

(委員)

4車線とも下を通るのですか。

(事務局)

そういうことです。

(委員)

それから、もう1つ教えてください。鹿児島中央駅のところにくる武・武岡線があると思いますが、九州自動車道との関係はどうなっているのですか。

(事務局)

武・武岡線と九州自動車道は接続されていません。

(委員)

接続したらバイパスになるのではないですか。

(事務局)

平面上では分かりにくいのですが、武・武岡線の西側の出口の高さは相当高いところにありまして、シラス台地の上にあるような状態になっていますので、高さの関係から九州自動車道に直接接続するのは難しい状況です。

(委員)

物理的に難しいということですか。

(事務局)

そういうことです。

(委員)

何かもったいないですね。せっかくこういう道路を造ったのだったら、九州自動車道と繋げておけば鹿児島東西道路のトンネルを掘らないで済んだかもしれないと思います。

(事務局)

武・武岡線の西側出口のところは、武岡団地という団地の中に通っている道路で、生活

道路として機能しているため、我々が造っている鹿児島東西道路とは性格が違う道路です。

(委員)

元々繋ぐつもりはなくて、団地の中に造った道路だから繋がらないということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

分かりました。

(委員)

鹿児島北バイパスですか、九州・山口の近代産業遺産群の暫定リストに載ったところを通るということで色々地元との協議等をやっているようですが、エントランスだけ開発規制にかかるのですか。エントランスのところだけではなくて、ずっと海浜を道路が通るのなら、全てが規制にかかるような感じがするのですが。

(事務局)

沈埋トンネルになりますので、トンネルから地上に出てくる部分はバッファゾーン規制がかかる可能性があるということです。

(委員)

協議がうまくいきそうな感じなのですか。なかなか難しいのではと思うのですが。

(事務局)

市の方も地元と協議を始めている状況で、我々も同席している状況です。この先どういう議論になるのかは今のところ不透明な状況です。

(委員)

結果によっては、また事業費等の変更が出てくるということですか。

(事務局)

仮にルートの変更や構造の変更が生じた場合は、事業費に影響する可能性があります。

(委員)

現時点ではまだ分からないということですね。

八代港外港地区国際物流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。

（委員）

1点お伺いします。説明資料2ページで、既に岸壁改良は98%進捗しているということですが、説明資料6ページで事業費の変更のところで原地盤の詳細調査等により岸壁改良事業費の増加としてプラス20億円と書いてありますが、プラス20億円分を使用して既に98%まで終わっているという事になるのでしょうか。

（事務局）

この地盤改良も含めまして、事業の進捗率は98%です。

（委員）

ということは、既にこの分を使って98%まで終わっているということになりますか。

（事務局）

そういうことです。

（委員）

分かりました。

（委員）

今の質問に関連しますが、前回評価時には説明資料7ページにある地盤改良の工事はまだされていないわけですか。前回評価以後の話でしょうか。

（事務局）

前回評価は、平成18年で平成19年から事業を行っていますが、それまでの旧基準に従いまして設計を行い、その時点では地盤改良の必要性はないと判断したところですが、平成19年に設計基準の見直しが行われており、それを踏まえて現状の八代港付近の地盤を詳しく調査した結果、これまで想定していたよりも地盤としては弱い地盤だったということです。

（委員）

説明資料4ページを見ると貨物の扱い量が減っています。平成23年がどうかはよく分かりませんが減っています。こういう事業が本当に必要なのですか。それと、船が大型化しているから整備するという話ですが、平成32年度に供用目標と書いてあります。これ

と、この事業の必要性との関係ってどういうことになるのですか。船はどんどん大型化しているわけで、平成32年度まで大きい船が入ってくるのを待っているのですか。

(事務局)

まず1点目の八代港の飼料取扱量についてですが、平成18年に新規評価しており、以前のデータを載せていませんが、その時点よりは増えている状況です。2点目の平成32年度供用についてですが、平成32年度までであっても企業の判断によりましては、大型の船で潮待ちをして入ってくるとか、積荷調整をして少しでも積める部分を見込んで入ってくることは可能であると考えています。

(委員)

整備中の14メートルの航路が出来なければ船は入って来られないのでは。要するに平成32年度とっているのは全体が完成する時期であって、岸壁とか泊地はそれ以前に完成するのですよね。

(事務局)

完成します。安全な状態で入ってくることは不可能だと思います。

(委員)

安全じゃないけど入ってくるのですか。

(事務局)

船舶のマーケット上の問題ですが、5.5万トン級の船というのは海運上非常に重要な船のサイズで、いわゆるパナマックスと言われる船です。パナマ運河が世界のボトルネックになっているため非常にこのタイプの船が多く利用されています。大型の船ほど積載量が多く価格が安くなるため、穀物輸送の場合はパナマックスが上手く入れるかどうか非常に問題になってきます。パナマックスは八代に入ってきている状況ですが、どういうふうにして入ってきているかという、一番最初の港で入ってこないというやり方をしています。荷を降ろして脚を上げて入ってくるというやり方で入ってきているのが実態です。そういう面で満載喫水で入れるようにしてあげるということは非常に重要です。貨物量が減っているという話ですが、もう少しスパンを長く取って頂くと、全然無かったところから急にここまで伸びてきた港です。

(委員)

伸びてきたのですか。それはどこかに書いてあるのですか。

(事務局)

飼料取扱企業が平成7年にできて、鹿児島港や志布志港だけでは足りないので八代港に造りたいということで、むしろ急に伸びてきた港です。

(委員)

志布志港で全部まかなうことは出来ないのですか。

(事務局)

牛、豚、鶏の人口密度とは言わないと思いますが、南九州に集中していて、片方で志布志港は陸送距離で考えると、熊本や大分、その界限に対しては、非常に輸送距離が長い港です。片方で志布志は、非常に海運上はメリットのある太平洋に面し非常にいい場所にありますので、説明資料4ページの社会情勢の変化で書いていますが、パナマ運河が拡張されることに併せてだんだん船も大型化してくる。それを受け入れる場所については、拠点化しなければいけないということで、志布志港は国際バルク戦略港湾に位置けられ、オーバーパナマックス船を受け入れています。取扱量の多い鹿児島、八代については脚を上げてオーバーパナマックスが入ってくる考えです。今回事業評価では直接関係ありませんが、そんな形で全体としては動いているところです。パナマックスというタイプの船が、船の年齢で考えると20年くらいありますので、しばらく主流であるのは間違いなく、それに対応した施設整備を八代の方で行っていきたいと考えています。

(委員)

要するにどんどん成長する見通しがあるかどうかと思います。そのところを良く見極め、投資を始めるときは是非将来の見通しをよく考えてやって行く必要があると思います。

(委員)

先程の事業費のプラスの件についてですが、事業費が増えるときは事前に委員会にかけなくてもよろしかったのですか。途中で事業費が上がって使ったというので良かったのでしょうか。もう1点は、今お話がありましたが志布志港で引き受けられるのであれば、志布志港で引き受ければいいのではないかと思うのですが、志布志はいったいどのくらい取扱量があるのでしょうか。

(事務局)

簡単な後者の方から説明します。志布志は大体200万トンくらい取扱量があります。もう1つ、コストが上がった場合どういうタイミングで評価するのかという事だと思います。委員がおっしゃる通りでして、その辺が少しルーズじゃないかというご指摘かと思っています。全体的にどういうタイミングでかけているかということについてですが、前回

も長崎で大幅な事業費の変更があって、今後、大幅な事業費の変更があったときには、社会情勢の変化として、事前にしっかり委員会に掛けさせて頂こうと考えています。

(事務局)

前回の長崎港でも話が出て、八代港も新規着手して評価が1回目です。事前調査の精度の問題などが事業費に跳ね返っています。前回もお話ししましたが、今後は調査費を使っ
てきちんとした調査をやっていくことと、大幅な事業費の増額については、この場で報告
をしていくことと考えています。今回までの事業については、従前の流れの中でまだ十分
対応が出来ていないところです。

(委員)

もう1つの事業費の変更点に関してですが、浚渫工法の変更ということで当初はポンプ
浚渫船で浚渫するというのですが、航行船舶の影響等でグラブ浚渫に変更する。変更す
る区間は1.9キロメートルだけを考えられているみたいですが、航路自体が全部で12
キロあって、1.9キロメートル以外のところは本当にポンプ浚渫出来るのかなと思っ
ているのですが。今後、変更しないと駄目だということになったら、次回は社会情勢の変化
という項目でかかってくることになるのですか。

(事務局)

どちらかという、なるべく緩くならないように縛っていく、なるべく安くという観点
で、多少なりとも地元調整の可能性があれば安い方でやっていくという考えのもと、こ
ういう事象が起きています。浚渫については、まずポンプで出来るように調整をしっかりや
っていきたいと考えております。

(委員)

現在変更する箇所以外の調整はまだ出来ていないわけですか。

(事務局)

これは浚渫方法によって、航行船舶の制約の関係というのもありますし、当然海の仕事
ですから漁業者との関係もあったり、後もう1つ実は大きなポイントで土砂処分場の場所
によってやり方がまた変わってくるという問題があります。

佐伯港女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。

宮崎港東地区防波堤整備事業

◆ 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）

佐伯港は、船舶の大型化に伴う効率化に向けた整備ということですが、説明を聞いた限りでは実際に荷物がどういうふうが増えていくのかなどがほとんど無かったように感じましたが、見通しというのはちゃんとあるのでしょうか。

（事務局）

佐伯港というよりは、隣にあります津久見港というところが非常にセメントの大きな産業があります。大分県の県南地帯一帯を見た時に、そのセメント産業というのは非常に重要な地位にあります。一方で、石炭を大量に使うので、現在はオーストラリア産をもってきています。そうすると比定的に船が大きくなります。船をあげるところが近隣では隣の港である佐伯しかないということで、佐伯港だけ見るよりはもう少し広く見て頂くと石炭に関する貨物量が出てきます。

（委員）

どう考えたらいいのですか。一緒に説明して頂いたわけではないので分かりません。無いものを見ろと言われても分かりませんので。

（事務局）

今、津久見を中心としたセメント企業になりますが、そこで全体の取り扱っている石炭が年間86万トンあります。これが隣の港である佐伯港をベースとして取り扱っていくということで、貨物というものを見直している状況です。また、それに関連してセメント産業関連ですが、石膏の取り扱いも予定しているところです。

（委員）

本資料の2-6のところ、佐伯港全体の年間取扱貨物量の推移というので、平成19年をピークに下がってきています。通常予想でいくと、その流れで線がのばされますので、平成27年となるとものすごく下がると思うのですが、そのあたりどうですか。

（事務局）

佐伯港の背後にある企業は、景気が悪かったりして会社更生法を使ったりとか色々あったところで、その後もパルプを取り扱っていました。貨物量が下がっている平成19年は、

完全に工場の中身を変えたことに伴い、海運の取り扱いが無くなったところでは、その影響で激減しています。それともう1つ、こちらの方にもセメント企業がありました。それは隣の津久見港に全部集約化をかけたところで、佐伯港については貨物量が激減しています。ただ、歴史があるので港の名前が違いますがセメント企業という観点から見れば佐伯港と津久見港は一体的に考えていくものと考えております。

(委員)

見直しをお持ちだということですね。分かりました。

(委員)

佐伯港の事業費の増について確認させて頂きたいのですが、前回評価が平成19年となっています。平成19年以後にこういった事業費の増の必要性が生じたという理解でよろしいのですか。

(事務局)

むしろ最近で、佐伯港の中で私どもの浚渫の土砂処分場として見込んでいた対岸の大入島というのがありますが、反対される方もおられて、今年の大分県の事業評価委員会の方で休止になったという事情があります。それに伴う変更です。

(委員)

12億のコスト増になっている防波堤の整備費用の負担についてですが、説明資料3ページの図で見ると、赤く線を引いている防波堤の事だと思います。これは、新たにこの防波堤を今後のことを考えて追加したということでしょうか。

(事務局)

元々事業評価時は入っていた計画です。なぜコストが増えたかですが、現在佐伯港の港湾計画の見直しをしているところです。元々港湾計画の絵では、もう1つ岸壁を女島地区に整備することを想定していました。防波堤のコストはその3つの岸壁に、新しい岸壁も含めて貼り付けてあったのですが、今の港湾計画の見直しを考えると新たな岸壁は造る必要はないため、今評価頂いている岸壁の方にコストを貼り付けないといけないので事業費が大きく伸びてしまっています。

(委員)

変更になったということですね。

(委員)

河川整備計画策定の遅れについて質問です。平成9年に河川法が改訂された時には環境の研究者とか、地域の住民が非常に張り切りまして、河川整備計画の策定に参加できるぞとって勢いがあったと思います。早く出来たところもあります。その後、全体的に策定が遅れているという印象ですが、その辺についてはいかがですか。

(事務局)

平成9年に河川法が改正されて、確かに環境の話もありましたが、先程その以前の計画である工事实施基本計画というものを109水系に関して、概ね昭和40年代後半から昭和50年代に計画しています。20年～30年近く後の計画になるため、1つは40年代の計画に対してその後の洪水データを考慮したりする事に大変時間がかかりました。環境については、データとしては水辺の国勢調査ということで、国自らやっているもの、それに文献等を調べて反映させる必要があります。一方で、多自然川づくりを平成2年から取り入れており、大体10年くらい経った頃ですので、実際に断面図等を書くにしても試行錯誤の時代で、環境の先生方とどのような断面にしていこうかということで、整備計画の策定段階で断面図を書くときに、そこにいる動植物等の成育、生息環境を考えてどういう断面にしようと手作り感を併せ持ってやっていた時期でした。今、九州管内の直轄河川においてもそういった色々な方と川づくり等をやっている中で大体見えてきた時代です。そういったことで、川づくりについて住民の方のご意見を取り入れた十分な計画によろしくなってきたのかなというところです。