

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(平成26年度第4回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成26年11月11日(火) 14:00～15:50

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・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1事業、道路3事業、砂防2事業

## &lt;港湾事業&gt;

・八代港 外港地区 国際物流ターミナル改良事業 (熊本県)

## &lt;道路事業&gt;

・一般国道57号 大野竹田道路 (大分県)  
・一般国道201号 香春拡幅 (福岡県)  
・一般国道57号 瀬田拡幅 (熊本県)

## &lt;砂防事業&gt;

・球磨川水系(川辺川)直轄砂防事業 (熊本県)  
・大淀川水系直轄砂防事業 (宮崎県)

○報告 河川(改修)3事業

・矢部川直轄河川改修事業 (福岡県)  
・本明川直轄河川改修事業 (長崎県)  
・白川直轄河川改修事業 (熊本県)

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。

## &lt;問い合わせ先&gt;

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 石井 伸治 (内線 3126)  
企画部 企画課長補佐 續木 孝司 (内線 3155)  
TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 下田 潤一 (内線 62320)  
TEL 092-418-3358 (直通)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 西ノ原 真志 (内線 4211)  
TEL 092-476-3529 (直通)

○河川・砂防事業 河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)  
TEL 092-476-3523 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第4回）  
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成26年11月11日（火）14:00～15:50
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 石原委員、泉委員、長委員、小島委員、瀬崎委員、茅田委員、日野委員、  
姫野委員、溝上委員、安河内委員
  
  - ・整備局 金尾局長、大野副局長、小滝副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、  
麓建政部長、古賀河川部長、喜安道路部長、朝倉営繕部長、奥原用地部長 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26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26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26年度第4回事業評価監視委員会  
（再 評 価：港湾1事業、道路3事業、砂防2事業）
- 議 事
1. 開会
  2. 事務局からの説明
  3. 対象事業の審議・報告
    - 審議【再評価】 港湾1事業、道路3事業、砂防2事業
    - 報告 河川（改修）3事業
- 審議【再評価】
- <港湾事業>
    - ・八代港 外港地区 国際物流ターミナル改良事業（熊本県）
  - <道路事業>
    - ・一般国道57号 大野竹田道路（大分県）
    - ・一般国道201号 香春拡幅（福岡県）
    - ・一般国道57号 瀬田拡幅（熊本県）
  - <砂防事業>
    - ・球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業（熊本県）
    - ・大淀川水系直轄砂防事業（宮崎県）

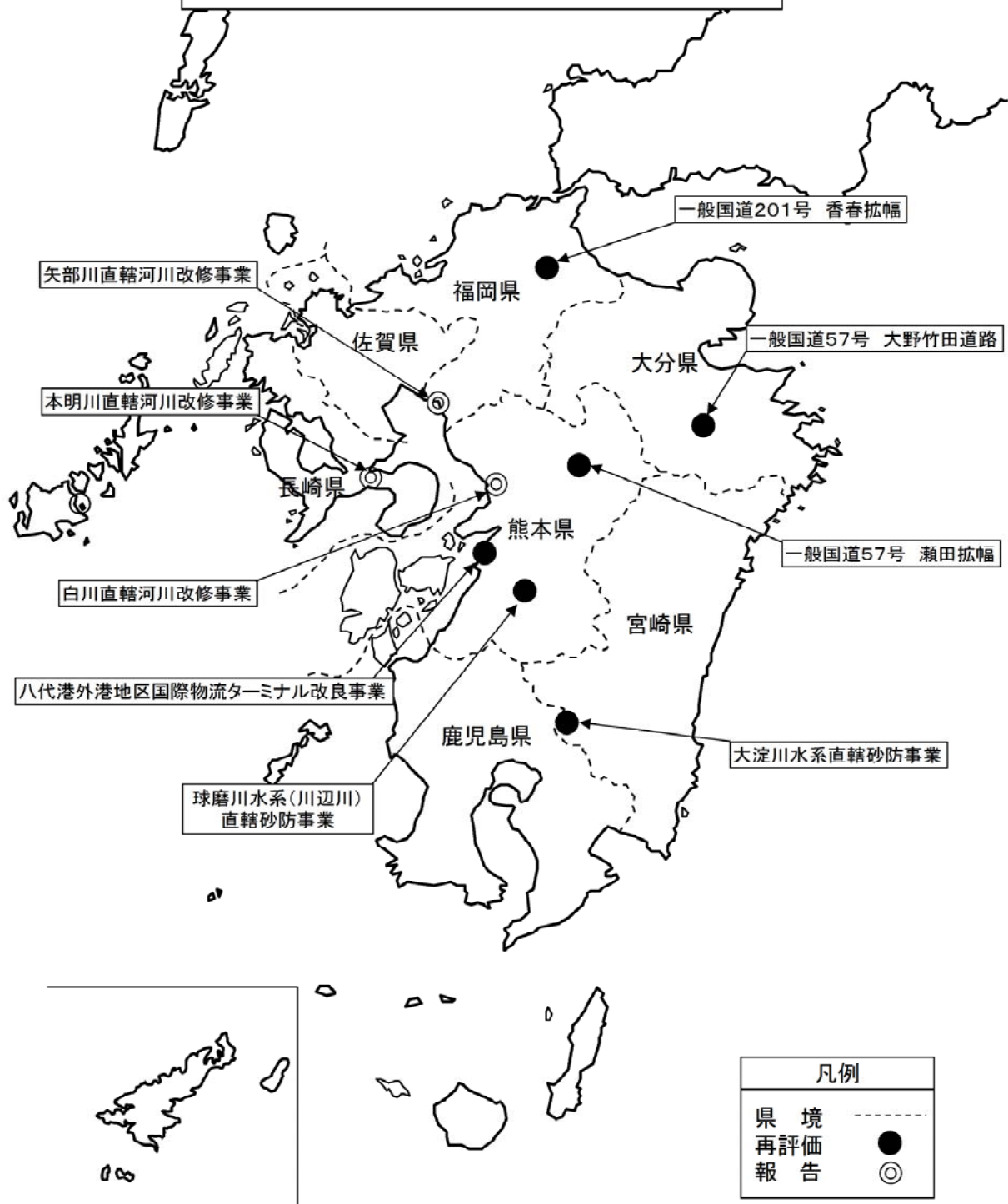
○報告

<河川（改修）事業>

- ・ 矢部川直轄河川改修事業（福岡県）
- ・ 本明川直轄河川改修事業（長崎県）
- ・ 白川直轄河川改修事業（熊本県）

4. 閉会

# 位置図(再評価)



平成26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 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	佐賀大学名誉教授
こじま ○小島	はるゆき 治幸	九州共立大学名誉教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 埴田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
ひの ◎日野	しんいち 伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
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	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ 吉武	てつのは 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、砂防事業について多田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（再評価：港湾1事業、道路3事業、砂防2事業）について説明し、審議を行った。

【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。

【一般国道57号 大野竹田道路】

■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201号 香春拡幅】

■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 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。

【球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【大淀川水系直轄砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告

事務局より報告対象事業（河川（改修）3事業）について報告。

【矢部川直轄河川改修事業】

【本明川直轄河川改修事業】

【白川直轄河川改修事業】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第4回）議事詳細

【八代港 外港地区 国際物流ターミナル改良事業】

（委員）

変更の理由は今の説明で理解しましたが、資料5ページで説明がありました、国が土砂処分場を整備した場合でも、トータルとして国の負担額が増にならないということについて、もう一度説明してください。

（事務局）

県の大築島（南）廃棄物処分場整備事業で処分場を整備する場合は、護岸整備に関わる国の負担というものが少ないのですが、浚渫土砂の処分に伴って土捨て料が発生しますので、結果として処分場を県で整備する場合と国自ら処分場を整備した場合のトータルでの国の負担は増加しないこととなります。

（委員）

今言われたことは国と県と合計した負担がという意味ですか。

（事務局）

はい、そうです。

（委員）

それは良く分かります。ここで審議しているのは、国の負担がどうなったかが問題なのです。

（事務局）

国の負担額は、国が整備しても県が整備しても変わらないという説明をさせて頂きました。

（委員）

もう少し具体的に説明してもらえますか。

（事務局）

県が大築島（南）廃棄物処分場を整備した場合は、国の補助事業として整備を進めることから当然国費で補助をします。その費用は約57億円です。ただし、県が整備するため、国から発生する浚渫土砂を処分場へ処分する際に土捨て料というものが別途必要になり、そ

れが約32億円になります。このため、県が整備した場合の国の負担は、合計で約89億円ということになります。一方、今回の場合、国で土砂処分場を整備すると国の負担率が少し高くなり約89億円になりますが、土捨料はありません。よって、県が廃棄物処分場を整備した場合と、国自ら土砂処分場を整備した場合を比べても、国の負担が増えるものではないということになります。

(委員)

今回増額になっている127億円と、先程説明されました、どちらの場合でも89億円ということについて、関係はどのようになっていますか。

(事務局)

事業費127億円が増額となりますが、これまでも含め土砂処分場全体の整備にかかる国の負担は約89億円となります。一方、県が廃棄物土砂処分場として整備した場合も国の負担は土捨料が加わり約89億円となります。よって、どちらも国の負担は約89億円必要になるということになります。

(委員)

127億円から89億円を差し引いた38億円は県が負担するということよろしいですか。

(事務局)

はい。

(委員)

そういうことでしたら実質どちらでも国の負担は変わらないですね。

(事務局)

国としての負担は変わらないことをお伝えしました。

(委員)

分かりました。

(委員)

県が整備した廃棄物処分場に国が浚渫土砂を捨てる時は土捨料を払うということですが、今回、国が直轄で整備する処分場は、将来的にも国だけの使用ということになると、県が利用することは無いということですね。



(事務局)

その通りです。

(委員)

2点あります。1つ目ですが、今回の場合は、県が整備主体でも、国が整備主体の場合でも、国が純粋に負担するべき額は変わらないということが、非常に分かりにくいということです。いろいろな増額の話が出てきた時に、その費用について地元がいくら負担するのか、国がどのくらい負担しているのかを、もう少し分かりやすくして頂きたいと思います。2つ目ですが、県は財政難で大築島(南)廃棄物処分場の整備を休止したはずなのに、国が整備するのであれば処分場の整備にかかる費用を払えるということについて、県としてそれでいいのでしょうか。県の費用負担が変わらないのに国が整備主体であれば大丈夫ということに違和感を感じますが。

(事務局)

1つ目については、今後検討させて頂きたいと思います。2つ目については県が得をしたのではないかとのご指摘かと思えます。県が廃棄物処分場を整備した場合は、出来上がった土地は県有地になる予定です。一方、国が土砂処分場を整備した場合は国有地になりますので、県が努力なしに土地を確保できるわけではありません。よって、県の負担が変わらないから県が得をしたということではありません。国としては、事業効果の受益の範囲が広いことから、大きな目線で事業の必要性を捉え、整備をしているところです。

(事務局)

補足となります。2つ目については、県は財政難であるのに国が整備するのであれば同じ額を払うというのはどうなのかというご指摘でもあったかと思えます。県の財政面から申し上げますと、後に土捨料で歳入があるのでトータルとして費用負担は同じになりますが、補助事業の場合には廃棄物処分場を整備する時に大きな県の負担額が生じます。つまり、費用負担にピークが出てくるとご理解頂ければと思います。一方で、直轄事業の場合には土捨料はありませんが、国の負担分が大きくなるので県の費用負担のピークが少し緩やかになるということになります。このため、県の財政難への対応という観点からも好ましいかたちになるということです。

(委員)

分かりました。1つ目についてですが、特に港湾の場合は、県がいろいろな形で主体となって国の事業と一緒に港の整備をしている場合が多いかと思えます。そのため、例えば八代港の場合ですと、国の事業と一緒に県がどのような形でどういった事業をここで一緒に実施しているのか、併せてご説明頂けると全体像がもう少し分かり易くなるかと思いま

す。今後は、それぞれの事業費の負担のことも含めて説明に工夫をして頂ければと思います。

(委員)

今の意見の中で先程回答頂いたように、地方自治体の負担などが合わさった形で事業費が出ている場合は今後検討させていただきますということですが、全体に係る話であります、よろしいのでしょうか。

(委員)

根本的なことについてお話したいと思います。国際物流ターミナル改良事業では、水域の施設で水深14メートルの航路を掘ります。そこから出てくる浚渫土砂はどこかで処分しないといけません。その処分費が当初の事業費として入っていなかったというところが問題ではないかと思います。説明では、県の補助事業として廃棄物処分場を、整備していたのでそれに乗ったかたちで補助事業として国が対応したということでした。それも分からないことは無いのですが、我々が事業を評価する上で、この事業で本当に費用として何がどのくらい掛かっているのかというのが、今回のこの事業では分からないです。浚渫土砂の処分に関して全く費用を見込んでいなかったわけですから、それは事業評価をする上で非常に問題ではないかと感じます。これらをもう少し分かりやすい形で事業を評価していく必要があるのではないかと思います。その点も含めて少しお考え頂きたいと思います。

(委員)

今のご指摘も含めて回答を頂けますでしょうか。

(事務局)

まず負担の問題ですが、そもそも事業評価は何かということが根本にあると思います。まさに、この費用対効果分析を行っているように、効果というのは事業全体で誰が何を負担しているかということではなく、全体の事業費でそれを超える便益を生じているかどうか、事業としての効果を見るということが事業評価の一義的な意味だと思います。負担というのは制度の問題で、先程の補助事業の割合とか国の直轄事業でも負担割合、それぞれ法律で決まっていますが、時々状況に応じて負担割合も変わることがあります。このため、正値解を出すことは非常に難しいと思います。まず、この事業再評価で我々が最低限やらないといけないと思っているのは、全体の事業としての効果と費用との関係であると思っています。関連する事業との関係については、できるだけどのように関連するかも示したいです。先程のコストの関係では、例えば土の問題というのは、ある事業からすれば不要な土ですが、別の事業からすると必要な土であることから、正の側面と負の側面が

ありますので、それらを整理しながら説明しないと事業全体がどうなっているのか分からなくなると考えています。負担の関係につきましては、提示できるかどうか難しい部分がありますので、検討させて頂きたいと思います。

(委員)

はい、よろしくお願い致します。

(委員)

先程の38億円は県の負担という内訳として話があったのですが、この38億円というのはすでに県がそこを作るために貢ぎ込んでいる金額と理解するべきなのでしょうか、それともこれから新たに投入する金額なのでしょうか。

(事務局)

127億円の内の38億円は県の負担、新たに今から負担するものになります。

(委員)

分かりました。

(委員)

いくつかご検討して頂きたいという事項ございましたので、またそれを整理して次回以降に回答頂ければと思います。

【一般国道57号 大野竹田道路】

(委員)

大野IC～朝地IC間は、もうすぐ完成するわけですが、今回はここで、盛土の改良による事業費の見直しが行われています。その時に、今回の朝地IC～竹田IC間と大野IC付近の地質についても調べなかったのですか。

(事務局)

土質調査、コア抜きボーリング調査を行っていますが、砂質土については、改良する必要は無いと考えていました。

(委員)

調べたけど改良する必要は無いと思ったのですか。

(事務局)

はい。

(委員)

少しいい加減な感じがしませんか。結果的に搬出場所変更も含めて50億円もの費用が増えています。

(事務局)

今回、実際に施工に入った時に、ブルドーザーによりこね返すことによって改良が必要だということが分かりました。

(委員)

施工に入らないと分からないということがおかしいですね。最初に代表的な場所の土質を調べないのですか。

(事務局)

先ほどご説明しましたが、ボーリング調査として必要な場所を調査しております。

(委員)

点ではやるけれども、面ではやらないということですか。元々、火山灰質で土質が悪いということは分かっていた訳でしょう。

(事務局)

調査結果に基づき施工した中で資料8ページの右上の図の青の波線で囲まれた区間（以下、青の区間）につきましては、施工時にも全く問題がありませんでした。

(委員)

青の区間は、何もしないで済んで、同じ図の赤の波線で囲まれた区間（以下、赤の区間）は、改良が必要だと分かったということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

想定通りの箇所とそうでは無い箇所が、たまたまこの2つの区間ではっきり分かれたということでしょうか。

(事務局)

施工に入った段階で、結果的に青の区間と赤の区間では異なっていました。

(委員)

素人目には変な感じがしますが、同じ様な場所ではないのですか。

(事務局)

改良の必要性が想定できていれば、当初から改良も考えたのですが、青の区間は問題なく、赤の区間は資料8ページの右下の図にあるように、砂質土については想定と異なっていました。

(委員)

赤の区間は、表土についても添加量を増やしているのですか。

(事務局)

粘性土は少しだけ添加量が増えています。

(委員)

今の説明に関連してもう一度確認ですが、これまでも、用地が買収できていなかったため、もう少し密にボーリング調査をしておけば良かったということで、事業費が変更になったことがありましたが、今回の案件は、こね返したら粘性土だったというのは、実際、

施工に入らないと確認できないからという話でしたよね。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

説明の中で、今後の調査について、何か反省や、今後の対応についても触れられましたが、具体的には今後どのように対応されていくのでしょうか。

(事務局)

事前の調査時に土質試験をする場合、普通のボーリング調査よりもかなり口径の大きいボーリングをしなければならなくなるなど、お金も掛かってしまうので、ケースバイケースになってくるかと思いますが、阿蘇の火山灰の時には、そういったこともしっかり検討していきたいと思っております。

(委員)

今回の場合は、ボーリング調査が十分できなかったという話ではなくて、ボーリング調査はしたけれども土壌分析での確な判断ができなかったということですよ。そうすると分析方法にまだ技術的な課題があるということになりますかね。今までは、ボーリング調査をきちんとしてくださいというのが私達の言い方でしたが、今回はそれとは違うと理解せざるを得なかったのですが、ボーリング調査をしても的確な判断ができないということになると、先程言われた阿蘇地域は大体同じような土壌とわかるわけですから、既存のデータをきちっと取って頂ければ、こういうことにはならないと思いますが、これはもう技術的な問題なので何も言えないのですが、そのあたりはお金に絡んでくることなので、きちんとした分析をして欲しいというのが私のお願いです。

(事務局)

ご指摘の通りでございます。今後どのような形であるかというのものもあるかと思いますが、しっかり反映させていくようにしていきたいと考えています。

(委員)

九州の土質は非常に難しいと聞いておりますし、またこういう調査は当然専門家や、経験などを踏まえてこれまでも適切に計画されてやられていると思いますが、こういうことが繰り返し起こっているの、これは仕方無いだけではすまないの、こういう事例を活かして頂くように十分対応して頂ければと思います。これについては、まだ技術的な問題が多々あると思いますので。

(委員)

この中九州横断道路の、以前に施工したところはどこかありますか。そこではこういう問題は無かったのでしょうか。今後、阿蘇に近づけば近づくほど、こういう土壌になるかと思えますけれども、いかがでしょうか。

(事務局)

中九州横断道路は、大分市側の犬飼の方から整備を進めておりますが、今回のような問題は発生しておりません。まだ、事業化が決まった訳ではございませんが、将来的に阿蘇に近いところが決まった場合は、今回の事例をしっかりと反映していくことが必要になってくると思います。

【一般国道201号 香春拡幅】

(委員)

資料9ページで、必要な用地は、最初から全く同じですよ。

(事務局)

はい。

(委員)

最初から駐車場が使えないことは、分かっていたのではないですか。

(事務局)

駐車場も、そこにある台数をそのままの台数で補償するというのでは無く、例えば50台の内、10台分が用地買収対象となる場合、10台分無条件に補償するというのでは無く、営業の機能が補償される分の台数に応じて補償するという風になっていますので、残地で営業機能が補償される台数が再配置できるのであれば、建物移転の補償まではしないという風にしておりますが、今回は用地調査の後に検討したところ残地で必要な駐車台数の再配置ができなかったということになりました。

(委員)

残地での再配置というのはどういう意味か分からないですが、店舗の構外再築による補償もできてきているわけですね。駐車場が機能しないから店舗も移転する、そんなことは初めから分かっているのではないですか。

(事務局)

資料9ページのオレンジ色の線の必要用地幅が、駐車場の一部に道路用地としてかかるようになります。そして、必要用地幅以外の残地のところで、駐車場を新たに設け店舗の機能が継続できるのではないかと想定していました。営業調査を行い、実際に一番忙しい時間帯がいつなのか、大型車がどれくらい来るのかを調査し、残地に無くなる駐車台数分の再配置ができるか検討した結果、残地内では無理でしたので、隣接の土地を使ってでもそれができないかを検討しましたが、高低差が5メートルもあり、そこを埋めてまでやらないという相手方ご本人の意志や、隣接者のご意向もありますので、再配置に必要な用地が確保できず、今回店舗の移転補償が必要となっています。

(委員)

そうですか。



(委員)

今説明されたのは結果でして、大野竹田道路での増額は、地質のことですから不確実性がすごく高く、今の技術では到底カバーできないことは分かるのですが、この香春拡幅で増額になっている3項目については、すべて事前に対象地域の方と話をしたら解決できている問題ですよ。これは手続きのやり方が悪いのか事業に対する怠慢なのか、どちらか分かりませんが、あまりよろしくないような気がします。もしこういうことが続くのであれば、手続き上おかしいですし、皆さんから今のような素直な議論が出てくるのは当たり前で、万が一再計算してB/Cが1.0を割った場合にはどうされるつもりだったのでしょうか。

(事務局)

ご指摘がありましたように、手続き論として、これまでは、事業着手する前に地元の意見を細かく聞くことや、具体的な営業調査まで入ることまではしていませんが、最近は事業着手する前に、地元の意見を聞いて計画段階評価をすることになっていきますので、基礎調査の段階からご指摘のあった点をしっかり調査して、例えば駐車場の台数も、忙しい時間帯がいつ頃なのか、その時に駐車場が満車になるのか8割方埋まるのか、そういうことも着手前に調査していく必要があると思っています。

(委員)

それは今後、制度としてどこかに記述されるのですか。次はやりますと言われても困ります。

(委員)

こういう事が他にもあるのではないのかという疑念を持ってしまいますが、道路事業に関して、整備局としてこういう事を防ぐことに対しての見解を少しお聞かせ願えればと思います。

(事務局)

ご指摘頂いたことですが、例えば側道設置については、事業をする時に地元と計画協議を行います。それから、より詳細に設計し地元と協議に入りますが、その段階でこういうことをして欲しいという要望を受ける部分も多々ございます。そういう意味で行くと、事業化の前に、どこまで地元の説明をしてご理解頂くかということですが、我々としても当然計画全体についてご理解頂くようにこれまでも説明をしてきておりますが、それで本当に100%カバーできるかという、そこは難しい面もございます。そこは可能な限りこういった問題が生じないように計画の中で考えながら事業費を詰めていく努力をしていきたいと思っております。用地についても同じような話になりますけれども、用地買収線が確定し

て用地買収に入った段階で、地権者の方の様々なお話も聞きながら、用地買収費がどれくらいになるのかというのを詳細に積算していくというのが今の実態でございます。当然その前に概略的にどれくらいかかるかという積算は行っている訳ですけれども、その段階では、詳細に個別に積み上げというかたちにはなっておりませんので、実際に用地交渉に入った段階でいろいろな要素で用地補償額は変わってくる面はございますが、特に大きな案件につきましては、事前に用地買収線を引く時に、現状でこういう場所であると分かる部分もありますので、それについてはきちんとその中身を踏まえながら、なるべく事業費に反映させていくよう、努力していきたいと思っております。

(委員)

地域住民の了解と申しますか、意見を聞いてから着工するわけですよね。そういう手続きを経ているのに、後でこういうことが出てきて、それは引かざるをえないというのは少しいかがかなという感じがしますが、事業費も倍位になっていますよね。

(事務局)

ご指摘の通りです。この部分につきましては、事業に入るときにしっかりご説明をし、ご理解頂けるようにしたいと思います。

(委員)

これは要点審議なので、特段お金がかかるようになった訳ではないという判断ですけれども、平成23年に用地幅杭の設置ですよね。ということは前回の再評価は3年前ですから、もうすでに分かっていたのではないのでしょうか。

(事務局)

再評価の後に、地元協議に入って了解を頂いて幅杭を打っております。

(委員)

先程の回答にもございましたように、1つ1つの協議を事前にとというのは難しいというか、できないということもよく分かっていますが、できるだけこういうことが起こらないように、計画の段階で十分配慮して頂きたいという要望を出すということかなと思っております。

(委員)

資料7ページの説明は、中央分離帯ができて、歩行者も自動車も横断は全くできないということですか。

(事務局)

中央分離帯が設置してあるところはそうです。

(委員)

設置していないところもあるということですか。

(事務局)

交差点は、中央分離帯はありません。

(委員)

2キロの間、全然横断できないということですか。

(事務局)

交差点間の距離は、500メートル位です。

(委員)

分かりました。

【一般国道57号 瀬田拡幅】

(委員)

少し技術的なことを教えてください。資料9ページについて、橋を架けるということですが、交差点部に真っ直ぐ伸ばして橋を架けるということはできなかったのですか。

(事務局)

これは橋ではなく、地盤の下にボックスを作りまして、そのボックスの中を通す計画にしております。地形上、ボックスの計画が良いということと、小学生であれば横断歩道橋もごさいますが、農耕車も渡りますので地元からボックスというご要望を受けましてこのような計画とさせて頂きました。

(委員)

その場合でも、交差点にボックスを設置するのは、技術的に無理だったのですか。

(事務局)

地形上、こちらの方が安易にできるということでした。

(委員)

分かりました。

(委員)

先程、横断歩道の設置も検討したとご説明があったかと記憶しているのですが。

(事務局)

横断歩道は、現況でもありますが、信号が無い交差点ですので、2車線だと渡る距離も短いのですが、4車線になって交通量が増えてしまうと、通学路として危険ですので、万全を期して安全対策をして頂きたいという地元のご要望でございます。

(委員)

その時に信号設置も検討されたのですか。

(事務局)

地元からはボックスの要望でしたが、信号設置も検討しました。信号設置については、公安委員会が設置するものでして、公安委員会との協議になります。この場所から500メートル先に信号交差点がすでにあり、信号が近接するという話もありまして、原則は信

号のあるところは信号を付けるけれども、信号の無いところはあまり好ましくないという話もありまして、総合的に考えボックスの計画とさせて頂きました。

(委員)

分かりました。今わざわざお聞きしたのは、先程の事前調査の段階で分からなかったのかというお話もありましたが、側道についても他の解決策があったのではないかと思っていました。これについては、そういう可能性もご検討されて、ご提示した中で地元の意向がボックス設置になりましたということだったと思います。前に戻りますが、先程も随時地元の意向を確認すべきだと思いましたが、意向を確認するというプロセスは、今後も引き続きされるということですが、設計を具体的に詰めていくプロセスが少し不透明なので、今のように必ずいろいろな可能性、いろいろなご提示をした上でそれになったという説明が、今この事業についてはあったと思いますので、今後は、その辺りも踏まえてご説明頂けるとありがたいなと思いました。

(委員)

資料9ページで、2点お伺いしたいのですが、1点目は、右下の今回評価時の町道と書いてあるのは、町がこの道路を作ってボックスに繋げ、このボックスも負担するということでよろしいのかということと、2点目は、地質改良についてご説明がありましたが、ここの地質についても検討して3億円ということで予算を立てられているのでしょうかということをお教え下さい。

(事務局)

当該事業につきましては、瀬田拡幅の4車化が原因ですので、ボックスの施工と町道の切り回しは、国で施工しています。ただ町道ですので、管理自体は町となります。また、ボックスについても内空断面は町の管理となりますが、ボックス本体につきましては道路本体でございますのできちんとした設計で構築しております。

(委員)

もう追加は無いということよろしいですね。

(事務局)

この箇所についてはございません。

(委員)

すべて含めて3億円ということですね。

(事務局)

はい。機能を確保するのに必要な増分が3億円ということです。

(事務局)

先程の大野竹田道路にもございましたが、盛土材料の見直し等で、地質が原因で増えているような同じ案件が今回2件出ております。実は、こういう現場に入って、いざ地質を見てみると、その状況によって当初の想定より変わってくるということは、時々あるわけですが、今後同じような案件もございます。やはり阿蘇火砕流堆積物に関しては、問題のある地質というのを当方も段々認識してきておりますので、今後なかなか施工段階でないと分からない技術的な問題がありますが、なるべくこういうことを繰り返さない為にこういった場所での事業費をどうするかということについては、いろいろ地質の専門の先生方にご意見を今後頂きながら、どのように事業費を積み上げるか勉強させて頂きたいと思っております。

【球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業】

【大淀川水系直轄砂防事業】

（委員）

この2事業に関しては別段意見は無いのですが、少し教えて頂きたい点がございます。大淀川水系直轄砂防事業に関して、いわゆる宮崎海岸の浸食問題を含めて、総合的土砂管理を行っていく方針だと思いますが、砂防事業と河川事業における総合土砂管理との関係というのは、国交省として何か検討されているのでしょうか。砂防事業は、土砂生産を抑制することで、海岸事業は、河川から土砂を供給してもらわないと海岸浸食が起りますので、砂防事業と河川事業と海岸事業の土砂管理に関してどうお考えになっているか教えて頂きたいと思います。

（事務局）

海岸事業との連携ですが、そういったところまで詳細に検討して模索しているという段階ではないですが、球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業の資料8ページの西の内谷川第3砂防えん堤を参考に説明しますと、スリット型のえん堤を整備することで、本当に危険な巨礫等は防ぎ、小さなものは流すといった対策も砂防事業の中では進めています。それから砂防事業に限った話では無いかもしれませんが、川の底が下がっているとか海岸の浸食が著しいといったところでは、例えば上流で除石や砂を取る必要がある場合にそれを河口の方に持って行って置き砂を試みるなど、ここの地区に限ったお話ではありませんが、そういった対策も考えられてはいるところがございます。