

## 九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成28年度第3回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成28年9月21日(水) 14:00～15:20

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第2・3・4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】道路6事業、港湾2事業

##### <道路事業>

- ・一般国道208号 大川佐賀道路 (福岡県・佐賀県)
- ・一般国道57号 森山拡幅 (長崎県)
- ・一般国道212号 三光本耶馬溪道路 (大分県)
- ・一般国道34号 神埼佐賀拡幅 (佐賀県)
- ・一般国道34号 大村拡幅 (長崎県)
- ・一般国道10号 門川日向拡幅 (宮崎県)

##### <港湾事業>

- ・関門航路開発保全航路整備事業 (山口県・福岡県)
- ・長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業 (長崎県)

#### ○報告【再評価】河川2事業

##### <河川事業>

- ・五ヶ瀬川直轄河川改修事業 (宮崎県)
- ・五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 (宮崎県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりになります。

<問い合わせ先> 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    | 富ヶ原 隆一 (内線 3126)      |
|         |              | TEL 092-476-3542 (直通) |
| ○道路事業   | 道路部 道路計画第一課長 | 米村 享紘 (内線 4211)       |
|         |              | TEL 092-476-3529 (直通) |
| ○港湾事業   | 港湾空港部 港湾計画課  | 甲斐 信治 (内線 62320)      |
|         |              | TEL 092-418-3358 (直通) |
| ○河川事業   | 河川部 河川計画課長   | 坂井 佑介 (内線 3611)       |
|         |              | TEL 092-476-3523 (直通) |
| ○河川事業   | 河川部 河川環境課長   | 光武 孝弘 (内線 3651)       |
|         |              | TEL 092-476-3525 (直通) |

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成28年度 第3回）**  
**議事概要（速報）**

○日時 平成28年9月21日(水) 14:00～15:20

○場所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用2・3・4会議室

○出席者

- ・委員 勢一委員、園田委員、埴田委員、津田委員、戸田委員、平田委員、吉武委員
- ・整備局 小平田局長、笹森副局長、唐木副局長、小平部長、井浦建政部長、佐藤河川部長、土井道路部長、堀田港湾空港部長、佐藤宮繕部長、松田用地部長 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28年度第3回)配席図
- ・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28年度 第3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－4 附図 位置図(再評価)
- ・資料－5 平成28年度第3回事業評価監視委員会(再評価:道路6事業、港湾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】 道路6事業、港湾2事業
  - 報告【再評価】 河川2事業

○審議【再評価】

<道路事業>

- ・一般国道208号 大川佐賀道路(福岡県・佐賀県)
- ・一般国道57号 森山拡幅(長崎県)
- ・一般国道212号 三光本耶馬溪道路(大分県)
- ・一般国道34号 神埼佐賀拡幅(佐賀県)
- ・一般国道34号 大村拡幅(長崎県)
- ・一般国道10号 門川日向拡幅(宮崎県)

<港湾事業>

- ・関門航路開発保全航路整備事業(山口県・福岡県)
- ・長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業(長崎県)

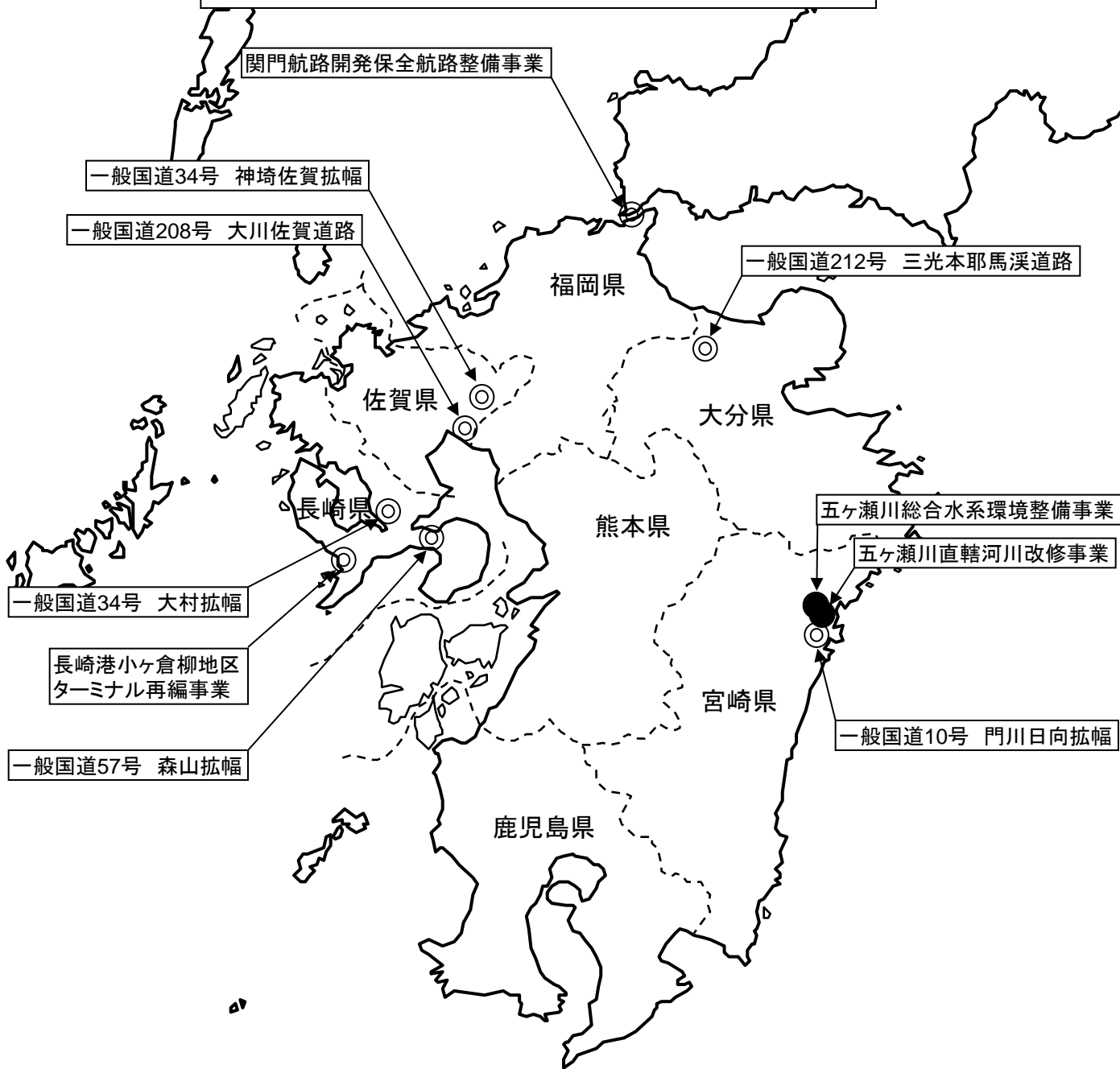
○報告【再評価】

<河川事業>

- ・五ヶ瀬川直轄河川改修事業(宮崎県)
- ・五ヶ瀬川総合水系環境整備事業(宮崎県)

4. 閉会

# 位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
再評価	◎
報告	●

平成28年度 九州地方整備局事業評価監視委員会  
委員名簿

あさの 浅野	としゆき 敏之	鹿児島大学大学院理工学域教授
しばと 柴戸	たかしげ 隆成	(社)九州経済連合会 副会長
せいいち 勢一	ともこ 智子	西南学院大学法学部教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
○ そのだ 園田	よしみ 佳巨	九州大学大学院工学研究院教授
ただ 多田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
たつみ 辰巳	ひろし 浩	福岡大学工学部教授
つだ 津田	みどり みどり	九州大学大学院農学研究院准教授
とだ 戸田	じゅんいちろう 順一郎	佐賀大学経済学部准教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
ひらた 平田	とおる 暢	福岡大学人文学部教授
◎ よしたけ 吉武	てつのぶ 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、吉武委員長より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（道路6事業、港湾2事業）について説明し、審議を行った。

【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。

【一般国道34号 神埼佐賀拡幅】

・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34号 大村拡幅】

・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 門川日向拡幅】

・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【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。

【長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業】

・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2事業）について報告。

【五ヶ瀬川直轄河川改修事業】

【五ヶ瀬川総合水系環境整備事業】

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成 28 年度第 3 回）議事録

### 【一般国道 208 号 大川佐賀道路】

（委員）

費用便益で、基準年の変更による増加があったと説明されましたが、もう少し詳しく理由を説明して下さい。

（事務局）

前回評価の 25 年度から 3 年経過し、今回、28 年度が基準年となり、現在価値に直す割り戻し率が変わることで増加しています。

（委員）

軟弱地盤が予想以上に厚かったため費用が上がったということでしたが、他の工区でも起こりそうかどうか、その辺りを教えて下さい。

（事務局）

一般的に軟弱地盤層の厚さは、設計時に既に調査した他の箇所データを基に大体の厚さを想定しますが、実際に工事に入る前のボーリング調査によって、詳細な位置での層の厚さが分かりますので、他の工区が想定より厚い場合も薄い場合も想定されます。

（委員）

干潟に生息する希少種などへの影響は大丈夫なのでしょうか。

（事務局）

その点については、当然事業を進める上で、環境アセスメント等実施し、適切に対応しております。

（委員）

資料 1 ページの「平成 15 年度～平成 19 年度」の「環境影響評価」で、色んな生物的調査をしているということによろしいでしょうか。

（事務局）

そのとおりでございます。

(委員)

道路事業では、想定よりも地盤が弱かったため、後で工費が嵩むということが多くのケースで見受けられるのですが、ボーリングを事前に沢山やっておけば、もっと精度の高いものになるのだけれど、やはりその精度を上げるということは事前には中々難しいということですか。

(事務局)

冒頭の説明のとおり、現在、試験盛土をやっております。概略の地質調査をやり基本的な設計は決めています。軟弱地盤が厚くなると盛土が良いか、構造物が良いか微妙なバランスもありますので、そこあたりは詳細設計をやりながら検討していきたいと思っております。また、その工法も最新技術を取り入れながら、環境負荷にも考慮していくことが、これからの段階であり、しっかり検討して進めたいと思っております。

(委員)

早津江川橋の橋梁形式を改めたことで、かなり大きな変更になっていますが、これは工事費だけではなく、長い年次で見たメンテナンスを含めたトータルでも大丈夫という判断をきちんとされているのでしょうか。

(事務局)

当初の橋梁形式とアーチ橋を当然相対比較して、いわゆるライフサイクルコストも計算した上で、基礎にかかる加重や維持管理のし易さ等を上した上で選んでいます。

(委員)

わかりました。

(委員)

ちなみに、元の形式の橋がいくらで、新しい橋梁形式になると、それにプラス55億ということですか。

(事務局)

当初約50億が、105億になっております。

(委員)

今の件ですが、相対評価した結果、アーチ橋を選択したと説明いただきましたが、具体的にどのような形で評価をしたのか資料の中に示していただけているのでしょうか。

(委員)

橋梁の選定につきましては、検討委員会を実施して、そこで各種の評価を行うというプロセスは踏んでいるということです。

(事務局)

いくつかのポイントがございまして、航路や漁場への配慮、世界遺産への配慮、そういった箇所が新たなコントロール条件なのですが、それを含めて検討して川幅を確保するために、箱桁からアーチ橋の方がふさわしいという判断をしたということでございます。

(委員)

経済性、耐久性、メンテナンス性等の、どういう項目で評価されたのかというご質問だったかと思えますけど。

(事務局)

今回は、経済性、景観性、構造的性、施工性、これについて箱桁とアーチ橋と斜張橋の3つを比較し、経済性については当然箱桁が最も安価ですが、アーチ橋の場合は、風に対する懸念がないとか、施工性は実績が多く安全であるとか、斜張橋についてもそういった相対評価をする形で検討しております。



## 【一般国道 57 号森山拡幅】

(委員)

地盤改良のところ、工法適用範囲の見直しということがございましたけれども、新たな家屋の立地等による適用範囲の見直しだと説明されましたが、その場合は、その地盤改良は全額国が負担するのですか、それともある程度折半という形なのでしょうか。

(事務局)

施工方法について変位が起きないように形で施工することを今回させていただきたいと考えています。そういった意味で、負担については国の対応になると考えています。

(委員)

今の質問を確認したいのですが、道路にかかったのでどこかに家屋移転していただく場合、行政側が移転先のエリアを指定したのか、そうではなく個別移転されたのか、どちらですか。

(事務局)

すべて個別に移転されています。

(委員)

都市計画決定のような話とも関係するかもしれませんが、一定程度の幅を持って、家が新規に建たないようにするような法的な手立てはなかったのでしょうか。

(事務局)

民間の土地になりますので、そういった制限は行っていません。

(委員)

一つの原因で起きたことに対して、もう一度悪影響を及ぼすようなことというのが、ある意味では想定出来ないわけではないですよ。そういう土地利用の制限は、たぶん市の権限なのかもしれませんが、将来的に起きないように何か工夫というのはあり得るのでしょうか。振り返ってみれば、追々コストがかかることを許容せざるを得なくなっていますよね。

(事務局)

想定の中で事業費を高く設定をするというのも適切ではないことから、今回は事後的に見直しをさせていただいているところでございます。制限がかけられるかというところは、なかなか民間の土地の話ですので都市計画等で実際に規制をかけるようなことは難しいのではないかと考えております。道路にかかる土地でしたら、木造以上の構造物は難しいといった制限はかけられます。

(委員)

将来的な検討のお願いになるのかもしれませんが、先ほどの点はやはり将来的には考えていく必要があるかと私も感じていまして、今回は工法を変えれば支障がないということでしたが、騒音被害とか健康被害が残ってしまうような場所も場合によってはあり得ますし、そういう場合には工法を変えれば良いというレベルでは対応できない可能性もありますので、多分地元自治体との協議というようなことも必要かもしれません。後で調整しなければならぬことが予見されるような対策部分については、事前に策がとれないかということとは検討いただく方が良いのではないかと思います。

【一般国道212号 三光本耶馬溪道路】

(委員)

事業の効果・必要性の交通安全性の向上という項目ですが、その根拠としているデータが正面衝突の割合をとっているようですが、交通事故の件数そのものがものすごく少なければ、割合が高くてもあまり意味がないような気がします。発生件数そのものの、例えば減少がこれくらい見込まれるというようなデータはないのでしょうか。

(事務局)

検討としては件数ベースですが、割合でグラフにしました。

(委員)

件数で評価しているが、この説明資料がパーセントになっているということですか。

(事務局)

はい、そのとおりです。

(委員)

資料8ページの「事業の進捗状況（事業費の見直し）」の「①本線構造の見直し」についての説明で、九州北部豪雨等の被害を踏まえという話がありましたが、これはどのように理解すればよいですか。想定していた以上の災害規模があったから変更するという理解をすればよいですか。

(事務局)

元々盛土の構造で考えていた時には、コストを安くということだったのですが、現実に地元では大きな災害が起こってしまっていて、ここではないのですが浸水しているエリアがありますので、その点について検討しなければならないということになり、見直しをして、きちんと水が流れるような橋にしたという経緯がございます。

(委員)

想定する災害規模の変更というのは、たまたま大きなものがあったから考えることができたと思うのですが、どの段階でどのように変更していく仕組みになっているのでしょうか。

(事務局)

災害対策事業ですとまた別だと思いますが、本件につきましては、そういう降雨等は検討していなかったということです。通常、盛土の検討で水が流れるかどうかまで検討しませんが、本件につきましては、現に目の前で災害が起きていましたので、地元と話をすることに合わせまして、国が作った事業で危険になるということは望ましくないということで、本件は権限代行という形で大分県の管理区間をやらせていただいているのですが、大分県側からも橋梁でお願いしたいという話があって、橋梁に変えたという状況でございます。

(委員)

山国川の基本高水が見直しされていますので、これを受けて、ここだけではなく全体として各事業が様々な変更をしていると思います。

(事務局)

全体的に災害対策としての見直しはしていると思います。その中で、道路事業につきましては、通常、災害を想定して土地から流れてくる水を盛土が阻害しないかどうかという検討はしていません。しかし、今回こういうことがありまして、少なくとも我々がこれからやるところにおいてはきちんとそういう事も念頭に置いてやらなければならないということで考えています。

【一般国道34号 神埼佐賀拡幅】

【一般国道34号 大村拡幅】

【一般国道10号 門川日向拡幅】

意見なし

【関門航路開発保全航路整備事業】

【長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業】

(委員)

事業に対する質問ではないのですが、資料4で各事業について県に意見聴取をしています。こちらのリストを見ますと、関門航路開発保全航路整備事業だけ意見聴取をしておらず、県の負担金がないという注釈はあり、それは一つの基準だと思います。地域には大きな影響がある事業だと考えていましたので、この意見聴取をする・しないの基準というのは何か決まっているのでしょうか。

(事務局)

国費100%で地方負担がない場合、事業評価実施要領では、意見聴取をしなくてもよいとなっております。実際の事業自体は、地元と調整しながら行っています。

(委員)

制度的な手続きと一般的な街の整備みたいなものとの違いかもしれませんが、普段、事業としてはお互いに連絡を取りながら進めているけれども、この事業評価に関わることについての意見聴取というのは、お金が出ているか出ていないかで、するかしないかが決まっているという理解でよろしいですか。

(事務局)

はい。あくまで事業の負担金を受けている、負担者に対して意見聴取をするということになっています。

(事務局)

なぜ地元負担がないかといいますと、開発保全航路という事業は特殊な事業でして、この航路を通ることによる受益は、九州というよりは関東や近畿の、京浜港、阪神港からアジアに行く船が受けることとなります。そのため、恐らく京浜や阪神の方でニーズを聞くということになるかと思うのですが、受益者が広域に亘るものですから、地元からの負担金はいただかないで、オールジャパンの事業として、国費100%で整備している次第でございます。

(委員)

事業の必要性はよく理解しておりますので、その点のご説明ありがとうございます。私が少し気になったのは、事業のことと言うよりは、地域にとっての影響という点で、例えば環境への影響があるのかどうかなどが少し気になっていましたので、先ほどの質問をさせていただきます。あくまでも事業評価に限って意見聴取がないということで納得しました。

(委員)

ただ事業評価では環境への影響についても見えていますので、その受益がどこにあるかではなくて、影響がどこに及ぶかという意味においては、意見聴取先の考え方を少し整理しておいた方がよいかもしれません。

(委員)

資料6 ページの図では、釜山がハブ港になることを前提としているように見えますが、将来的にもこういう考えなのでしょうか。

(事務局)

国土交通省の国際コンテナ戦略港湾の施策として、阪神港、京浜港のハブ化のため、九州各地から釜山を経由して運んでいたものを、阪神港、京浜港に集めていこうという取り組みを進めているところでございます。

(委員)

国土交通省としてはそういう方策が念頭にあるのだけれど、数字としてB/Cを出そうとすると、現状の船舶動向を元にして出すしかないということによろしいですか。

(事務局)

そうでございます。