

九州地方整備局事業評価監視委員会 (平成27年度第5回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成28年3月8日(火) 13:00～13:50

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第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

<港湾事業>

・博多港IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業(福岡県)

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。

<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 村永 努 (内線 3126)

企画部 企画課長補佐 中村 信男 (内線 3155)

TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 久保 敏哉 (内線 62320)

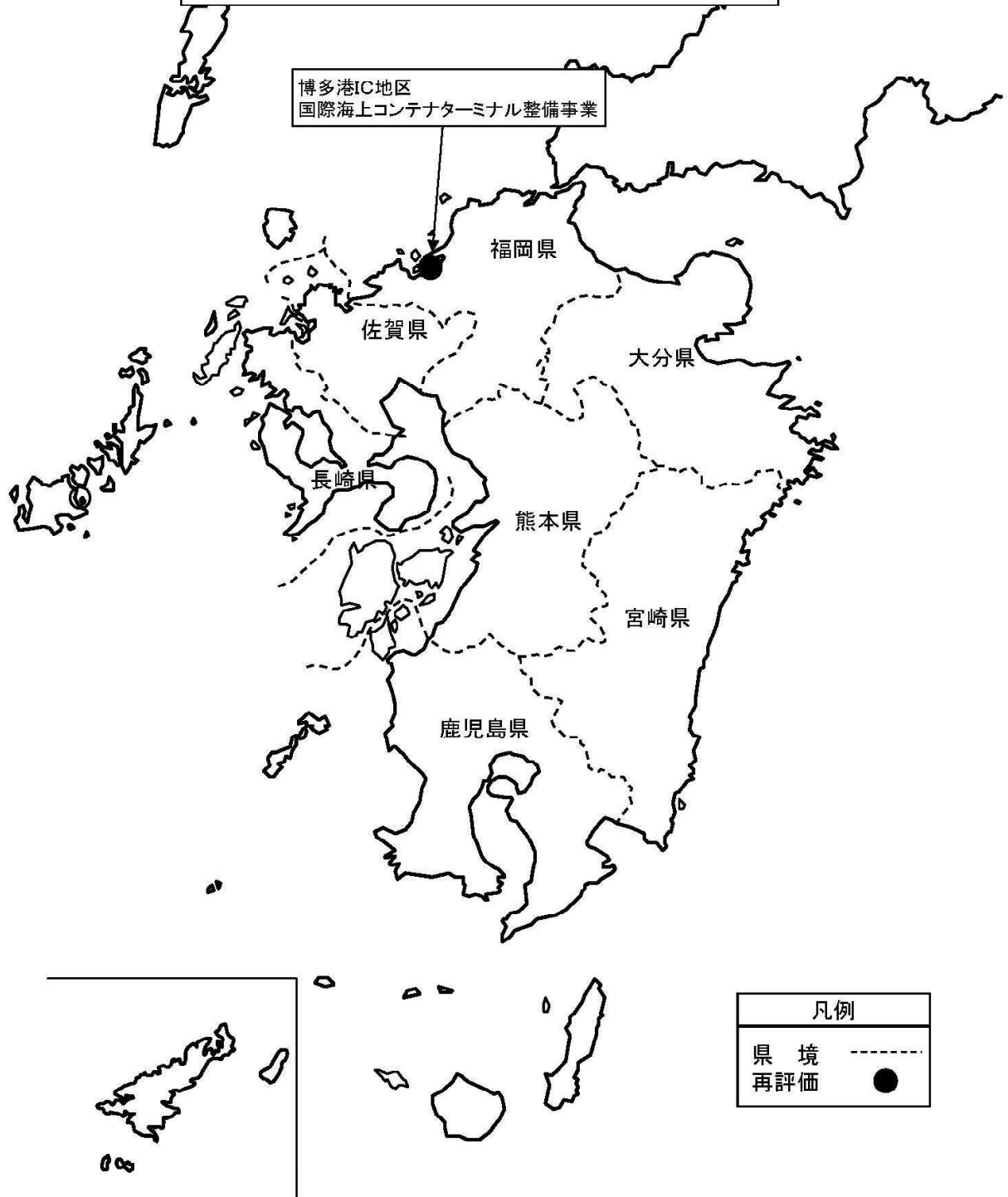
TEL 092-418-3358 (直通)

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度 第5回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成28年3月8日(火) 13:00～13:50
- 場 所 福岡第二合同庁舎2階共用第5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 泉委員、小島委員、津田委員、戸田委員、日野委員、姫野委員、溝上委員、安河内委員

 - ・整備局 鈴木局長、藤井副局長、長谷川副局長、小平企画部長、村岡港湾空港部長、麓建政部長、土井道路部長、森川河川部長、朝倉営繕部長、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27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27年度第5回委員会対象事業一覧及び各県等からの意見聴取(要旨)について
 - ・資 料－5 平成27年度第5回事業評価監視委員会
(再評価:港湾1事業)
- 議 事
1. 開会
 2. 事務局からの説明
 3. 対象事業の審議
 - 審議【再評価】港湾1事業
<港湾事業>
 - ・博多港IC地区国際海上コンテナターミナル整備事業(福岡県)
 4. 閉会

位置図(再評価)



平成27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	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	鹿児島大学名誉教授
こじま	はるゆき	
○小島	治幸	九州共立大学名誉教授
せざき	みつひろ	
瀬崎	満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ	あきひで	
多田	彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
つだ		
津田	みどり	九州大学大学院農学研究院准教授
とだ	じゅんいちろう	
戸田	順一郎	佐賀大学経済学部准教授
ひの	しんいち	
◎日野	伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの	ゆか	
姫野	由香	大分大学工学部助教
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	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ	てつのぶ	
吉武	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)

○審議結果

事務局より再評価対象事業（港湾1事業）について説明し、審議を行った。

【博多港 IC 地区国際海上コンテナ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。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度第5回）議事詳細

○審議（再評価）

【博多港 I C 地区国際海上コンテナターミナル整備事業】

（委員）

今回臨港道路を追加することについては、この事業がコンテナ輸送の円滑化という意味で、道路とターミナルの整備が一体的な事業として提案されていることについては納得がいくのですが、一方で、臨港道路単体でB/Cを評価した際、どの程度になるのかなという疑問をいただきます。事業申請する際の基準、例えばこういうのは既存事業に追加、こういうのは新規事業で行うという基準があるのかご回答いただけますでしょうか。

（事務局）

今回は臨港道路を含むプロジェクトとして一体的に評価するのですが、基本的には、国際海上コンテナターミナルということで、コンテナを扱う岸壁が整備されます。それが一番メインとなる施設になるのですが、岸壁だけでは効果が発揮できないため、背後のふ頭用地であったり、それを繋ぐ臨港道路であったり、いわゆる特定の機能、今回はコンテナを運ぶという機能ですが、この機能を発揮する為に必要な一連の施設ということで、それを1つのプロジェクトとして評価にかけるということです。

平成13年に港湾計画を立てた時には、具体的な計画が決まっていなかったため、将来構想としていたのですが、平成25年に港湾計画に臨港道路として位置付けております。その後様々な手続きを踏み、港湾事業と道路事業の合併施行ということで、今回手続きが済みましたので、先ほど申し上げましたように一体となって機能、効果を発揮する一連の施設の1つだということで、今回臨港道路を追加しているというところです。

（委員）

臨港道路を追加したことによる便益は、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少で計上されていると思いますが、コンテナターミナルの物流だけでは無く、アイランドシティには非常に重要な施設が沢山できていると思いますので、それに対する効果も計上されているのでしょうか。

（事務局）

コンテナターミナルだけを切り出してということでは無く、アイランドシティ全体で便益を計上しております。

(委員)

元々このような港湾の計画をたてるのであれば、当然臨港道路も当初から計画されていて然るべきだと思うので、将来構想になっていたこと自体がよく分かりません。これは将来、別の事業として提案するつもりで書かれていたと思われまます。便益についても、港湾だけから得られる便益だけをカウントすることはおかしいのですが、その他の便益も加えてしまうと何か都合がよいなという感じもしますが、その辺りの経緯をきちんと説明して下さい。

(事務局)

平成13年当時の港湾計画に臨港道路の将来構想として小さな丸の点々で表示したことについては、当然物流を背後に流すという意味で臨港道路が長期的に必要なことであることはこの段階で分かっていたことですが、その当時具体的にどの路線、どの場所を通るとか、交通量だとかが明確になっていなかったこともあり、必要性はあるのだけれども、具体的な路線として計画に位置づけることができなかつたということです。その後様々な調整を行い具体的な路線として位置付けられる段階になった平成25年に港湾計画に位置付けたというところでございます。

今回の臨港道路は、港湾事業と道路事業の合併施行として位置付けられており、その全体事業費として292億円を計上しています。このうち港湾事業として110億円を想定しており港湾発生交通量に対する費用対効果を試算したところ1.0を超えていることは確認しています。

ただ、港湾事業だけでは都市高速に接続できないことから道路事業を含む事業費を計上することとし、港湾を含む全体の交通量に対する便益を計上させていただき、今回ご審議いただいているところです。

(委員)

新規事業とする考えはなかつたのでしょうか。

(事務局)

プロジェクトとして、コンテナターミナルを整備する上で、いわゆる背後へのコンテナの輸送の効率化という面で、一体的に必要な施設、背後の用地、道路、岸壁、航路泊地すべて揃ってはじめて効率的なコンテナ輸送が成り立つということで、一体として整備すべきプロジェクトであると判断しまして、今回臨港道路の追加をさせて頂いたということです。

ただ関連プロジェクトが終った状態であれば、新規の事業として採択することになると思うのですが、現在進行中のプロジェクトとして必要な機能ということですので、今回追加の事業として評価をかけさせて頂いているところでございます。

(委員)

今回追加する臨港道路は、様々な用途で利用されますので、様々な便益が含まれていると思われませんが、国が負担する費用は、臨港道路として使う分ということになりますか。

(事務局)

全体事業費は292億円と申し上げましたが、そのうち港湾整備事業としては110億円、道路事業が182億円というかたちになっております。

(委員)

110億円は、港湾整備事業分の道路ということでしょうか。

(事務局)

港湾整備事業のスキームで道路を整備する分ということです。

(委員)

それは国が負担する金額という意味ですか。

(事務局)

全額ではございませんけれども、国の直轄事業として実施する分がこの110億円です。

(委員)

道路事業の182億円は、これは市が実施する分ですか。

(事務局)

福岡北九州市道路公社及び福岡市になります。

(委員)

事業期間は、これから実質5ヶ年ですが、用地なども含めてこれからスタートということですよ。

(事務局)

はい、そうです、来年度から。

(委員)

5ヶ年で完了という見込みは、信頼できる見通しでしょうか。

(事務局)

用地も大きな買収はございませんので、それほど不確定要素は大きなものではないと思っております。

(委員)

今回再評価に諮っているのは、臨港道路を追加することが主たる目的なので、臨港道路の整備効果について重点的に説明して頂いた方がよかったのかなと思いました。

(事務局)

臨港道路の便益の算定においては、整備した With ケース、整備しなかった Without ケースを比較するということになっております。資料 14 ページの Without ケースは当然整備されていないという状態ですけれども、With ケースは平成 42 年の交通量を元にシミュレーションしています。便益の対象エリアは福岡市及び周辺地域でありそのエリアを全体のネットワークとし、平成 42 年に想定される交通量をシミュレーションをもってどの道路にどのくらいの交通量が発生するかということを推計します。Without ケースの場合も同様にシミュレーション致しまして、その差分を便益としております。

資料 14 ページにありますルート①②というのは代表的なルートとしてお示ししております。そのネットワーク全体で走行時間がどのくらい短縮されているのか、走行費用がどのくらい減少しているのか、交通事故がどのくらい減少しているのかということと比較して、便益化してお示ししているのが資料 14 ページ下段の数値となっております。ただ今お示ししているルート①②だけでこのような便益が発生するというだけでなく、これはあくまでも代表事例ということになっております。

(委員)

港湾に関連する車だけをカウントとされているのですか。

(事務局)

違います、全体です。

(委員)

観光などの一般の利用者により、おそらくこれだけの便益が出てきていると思われるので、港湾事業で行うことが果たしてよいのかなと思います。

港湾に関連しているのですが、一般の道路の利用者も使える道路事業として見た方が素直だなというように思います。ですから追加というよりは、新規事業の方がよいような気もするので、そのような質問をさせていただいています。

(事務局)

今のご指摘でございますけれども、もちろん海の中道の方に行かれる観光の方も使われるかと思っておりますけれども、我々想定しておりますのが、コンテナ貨物が結構多いというように理解をしております。博多港の背後圏を見ますと、九州の南部の方から貨物を運んでいる例も結構ございます。ですから時間の短縮効果を求めるユーザーの方もいらっしゃると思いますので、そのような方々の効果を我々としても期待するところでございます。

(委員)

計画交通量2万台のうち、トラック関係は、どのくらいを想定されていますか。

(事務局)

半分はかないと思います。

(委員)

半分ですか。

(事務局)

コンテナトレーラーだけではなく、港湾関連車両としてですが、半分はっていないと思います。

(委員)

資料7ページの地図で、平成13年の時に無かったものが平成25年に出てきたりしていますが、例えば海の色がグリーンに変わっているのは、印刷ミスでしょうか。

(事務局)

こちらは印刷ミスではありません。博多港の港湾計画でこの辺りをエコパークゾーンといい、人と自然が共生するエリアとなっております、少し色を変えてあります。

(委員)

新たに埋め立てるとかではないのですか。

(事務局)

そういうことはありません。むしろ、きちんと水域を保全して野鳥とか、生物等が生きていける環境として保全していこうという位置付けのものです。

(委員)

左の下の方のブルーのハッチングが消えているのは、なぜでしょうか。

(事務局)

これは港湾計画上の整理ですけれども、計画に位置付けた時と、その後の計画という意味で、計画に位置付けた時は目立つようにハッチとかをかけるのですけれども、その後変更したりする場合は、今回変更した所では無い所については普通の青地にしたりというような、これはつまり港湾計画の書き方のルールの問題です。