

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(平成28年度第6回)の議事概要について(速報)

- 開催日時：平成29年1月24日(火) 14:00~15:30
- 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

■議事

○審議【事後評価】

<道路事業>

- ・一般国道3号 筑紫野バイパス(福岡県・佐賀県)
- ・一般国道202号 福岡外環状道路(福岡県)
- ・一般国道497号 佐々佐世保道路(長崎県)

<港湾事業>

- ・長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業(長崎県)
- ・郷ノ浦港郷ノ浦地区国内物流ターミナル改良事業(耐震)(長崎県)

○報告【再評価】

<河川事業>

- ・白川直轄河川改修(熊本県)

○報告【事後評価】

<河川事業>

- ・緑川上流地区土地利用一体型水防災事業(熊本県)

<ダム事業>

- ・嘉瀬川ダム建設事業(佐賀県)

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    | 冨ヶ原 隆一(内線 3126)<br>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)<br>TEL 092-476-3529(直通)  |
| ○港湾事業   | 港湾空港部 港湾計画課長 | 甲斐 信治(内線 62320)<br>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)<br>TEL 092-476-3523(直通)  |
| ○ダム事業   | 河川部 河川管理課長   | 満崎 晴也(内線 3751)<br>TEL 092-476-3527(直通)  |

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成28年度 第6回）**  
**議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 平成29年1月24日(火) 14:00～15:30

○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 浅野委員、勢一委員、辰巳委員、姫野委員、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、小平企画部長、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28年度第6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6回委員会対象事業一覧
- ・資料-5 平成28年度 第6回事業評価監視委員会  
(事後評価:道路3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【事後評価】 道路3事業、港湾2事業
  - 報告【再評価】 河川(改修)1事業
  - 【事後評価】 河川(改修)1事業、ダム1事業

○審議【事後評価】

<道路事業>

- ・一般国道3号 筑紫野バイパス(福岡県・佐賀県)
- ・一般国道202号 福岡外環状道路(福岡県)
- ・一般国道497号 佐々佐世保道路(長崎県)

<港湾事業>

- ・長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業(長崎県)
- ・郷ノ浦港郷ノ浦地区国内物流ターミナル改良事業(耐震)(長崎県)

○報告【再評価】

<河川事業>

- ・白川直轄河川改修(熊本県)

○報告【事後評価】

<河川事業>

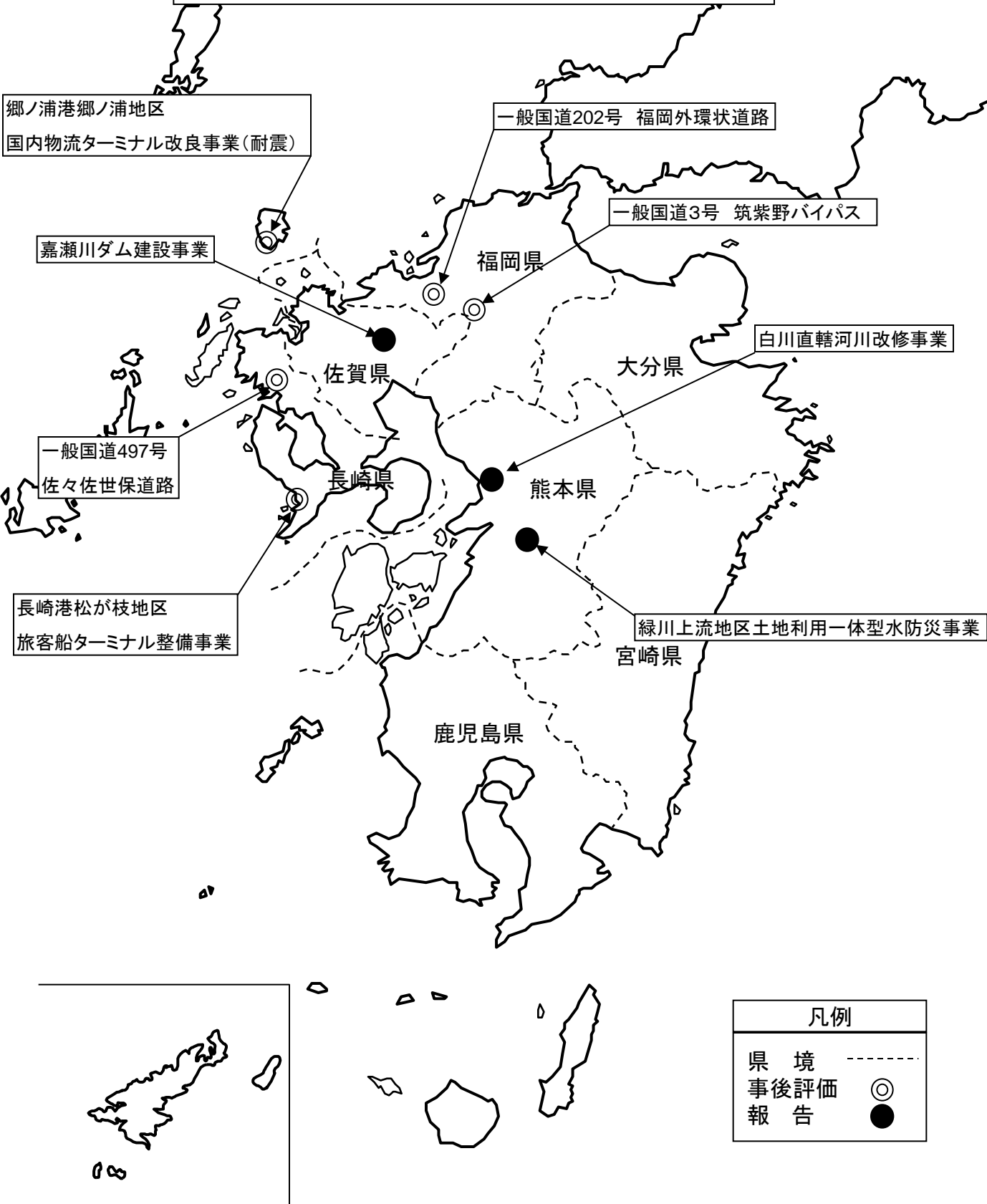
- ・緑川上流地区土地利用一体型水防災事業(熊本県)

<ダム事業>

- ・嘉瀬川ダム建設事業(佐賀県)

4. 閉会

# 位置図(事後評価)



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・要点の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点の選定理由について、道路事業は辰巳委員、港湾事業は浅野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（道路3事業、港湾2事業）について説明し、審議を行った。

【一般国道3号 筑紫野バイパス】

・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道202号 福岡外環状道路】

・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道497号 佐々佐世保道路】

・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【長崎港松が枝地区旅客船ターミナル整備事業】

・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【郷ノ浦港郷ノ浦地区国内物流ターミナル改良事業(耐震)】

・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成 28 年度第 6 回）議事録

### 【一般国道 3 号 筑紫野バイパス】

（委員）

資料 7 ページの「周辺環境への影響を最小限に考慮した施工方法を実施した」という点について、もう少し具体的に教えてください。

（事務局）

ここの道路は既に住宅が張り付いています。通常であれば高架橋なので、その住宅地を借地または用地買収して、そこからクレーンで上部工を架設する工事になります。しかし、今回は影響が大きいということと、早期に供用しなければならないという事がありましたので、既存の 2 車線区間のところを活用しながら、クレーンの架設方法を工夫して、周辺の土地を買収しない形で進めたところです。

（委員）

この場合の周辺環境の影響というのは、土地を買わなかった、買う範囲の影響を最小限に抑えたということですか。

（事務局）

一つの事業を推進する上で、地域の方々に用地を提供してもらい、もしくは借地をするというのは大きな負担になりますので、それを最小限にしたということです。

（委員）

資料 7 ページ「同種事業の計画・調査のあり方等」に「周辺環境への影響を最小限に考慮した」とありますが、考慮した量が最小限かと思いましたが、「影響を最小限にすべく考慮した」など正確にした方がいいかと思えます。

（事務局）

訂正します。

（委員）

資料 6 ページで音源が分散したことによって、周辺環境への音の影響が下がったと書かれていますが、騒音が下がったというのは非常によいことと思えますが、一般的に考えると車線数が増えると、音源から発せられる量も増えるので、音源が分散したことにより、調査ポイントにもよるかとも思いますが、遮音壁といった工夫によるものではなく、単純に分散したことによる減衰という理解でよいでしょうか。

(事務局)

当該区間の測定箇所は、遮音壁を設置している箇所ではありません。しかし、走行路の騒音の測定箇所は道路際から何メートルとか決まっていますので、そうした基準に基づいて騒音を測定した結果、このような形になりました。一つの理由として音源が分散したこともあると思います。

(委員)

今まで2車線だったところから広がったからということですか。分かりました。

(委員)

遮音壁があつたとしても、測定するポイント設定の方法が、遮音壁のないところで測るというルールがあるのですか。

(事務局)

通常、騒音測定する箇所は、道路の路側端から何メートル・高さ何メートルと決まっており、遮音壁があつてもなくても一緒に、遮音壁をつける前に測って、それが環境基準に達していなければ、遮音壁をつけて騒音を下げることになります。

(委員)

分かりました。

#### 【一般国道202号 福岡外環状道路】

(委員)

この道路整備によって、資料5ページに商業・工業施設が立地することで経済効果を促進したとありました。ここについては、旧道沿いにそういう施設もありませんでしたので、地域経済に貢献した効果を言っても良いかと思いました。一方でこの地図を見ると、木の葉モールは市街化区域でなく市街化調整区域に立地しているようですが、これは都市計画上コントロールされているのでしょうか。

(事務局)

この道路沿いは市街化区域となっており、図では施設を表す丸で隠れてしまっています。

(委員)

では飛び地のように市街化調整区域があるということですね。いずれにしても大丈夫だということですね。分かりました。

(委員)

沿道に区画整理が入っているとのこと。

(委員)

資料9ページの「同種事業の計画・調査のあり方等」で「大橋駅から福大病院間」となっていますが、「から」か「間」のどちらかは要りません。

(事務局)

訂正します。

(委員)

事業効果の中で、資料6ページの公共交通の利便性の向上は、まちづくりとのコラボレーションということで、とても重要な取り組みだと思えますし、今後もこのような形で同種事業の示唆を得るということで、とてもよい取り組みだと思いました。ただ、この効果というのは、何らかの形で事業評価の便益の中に加わる形になるのでしょうか。

(事務局)

事業評価のB/Cの定量的な評価については、この効果については含まれていません。いわゆる走行時間短縮とか交通事故削減などがBに入る値ですので。ただ、当然B/Cだけで評価できない部分もありますので、こういう定量化できない効果も知らせていきたいと思っています。

(委員)

巻末資料2-3に「5. その他」という項目があります。この「他のプロジェクトとの関係」のところ「他機関との連携プログラムに関する効果」とかで評価できないのですか。

(事務局)

例えば都市計画と一緒にやっていくとか「他機関との連携プログラム」という正式なオーソライズされたプログラムがあり、プログラムとして一緒にやっていく場合はここにチェックします。今回この外環状道路は供用するにあたって、事業主体が色々な関係者に声を掛けて、検討会をして実現したということです。他機関との連携プログラムではない、けれども他機関とは連携しているということになります。

(委員)

状況は十分に理解しましたが、恐らくこれからのまちづくりは、特に人口減少していく地域を支えていくという点ではこのような協力体制がとても重要になってきます。この「そ



の他」の部分の評価指標になりうるのか分かりませんが、このような実験的な試みについても将来的に評価出来るような工夫ができないかと検討をお願いしたいと思います。

(委員)

今回の道路整備の意義として、都心の通過交通を受け持つということで、かなりトラフィック機能を重視した道路だと思われませんが、先ほどの説明のように、沿道に色々な施設が立地してくると、段々そこへのアクセスの交通が多くなって、現状4車線ですが、特定の交差点を起点として既に渋滞が発生している状況です。これは今後ますますひどくなる恐れもあると思います。もっと沿道の施設が増えると、例えば公共交通の利便性がかなり損なわれる気がして、今後需要が増えると、6車線化の話が出てくるとも限らない。他の道路を見ていると、段々と沿道にたくさんの施設ができて、交通量が増えてくると、事実車線数が増えたところがたくさんありますよね。そうした時にここはそういうことも想定しているのかという疑問もあります。ランプ周辺がかなりきつい気がするのですが、今後、公共交通の利便性向上を重点的にやるということで専用レーンを設けるなどの対応が考慮されているのでしょうか。

(事務局)

外環状道路に限らず、福岡都市圏の交通の流れが今どのような状況かということも含めて、色々な可能性は検討しています。例えば202号も、現道をどうするのかも含めて公共交通の利便性の向上についても、バス停の利便性を良くしたり、情報を発信することによって待ち時間を減らしたりと総合的に進めていこうと考えているところです。現時点で、拡張する計画はないのですが、福岡都市圏全体を見ながら交通の広域的な流れがどうなっていくのかを検討していきます。

(委員)

この事業を進める時には、計画交通量を考えると4車線で良いと思うのですが、今後の弾力性を持たせるという意味では、もし6車線化の検討することになった時に、対応できるようにあらかじめおいた方がいいのではと思います。

(委員)

資料6ページの円グラフに、バス路線新設による利便性向上の実感が6割とありますが、Nが23になっていて、調査方法は分かりませんが、23人の調査で全体がこういう結果だと言うのは少し危ないという気もするので、もしアンケート結果を載せるのであれば、もう少し量を確保したデータがあった方が良いのではないかと思います。

(委員)

これはWEBアンケートですが、どういう方を調査したのでしょうか。

(事務局)

WEBのアンケート調査会社をお願いして、この外環状道路を利用している方、もしくは沿線住民の方をスクリーニングして、そこから十分な信頼水準、95%を確保できる形でサンプル数を入手してやっています。

#### 【一般国道 497 号 佐々佐世保道路】

(委員)

もともと4車線の計画で事業をされたのですが、暫定2車線で開通して、事後評価ということなので、一旦事業としては締められるということで、4車線化するときには新規事業採択という形になるのでしょうか。

(事務局)

新規事業採択になることを予定しています。現在佐々佐世保道路からの延伸区間である松浦佐々道路等の整備を進めているところでして、まずはネットワークの形成といったところについて進める予定です。その後に暫定2車線について状況を判断して新たに事業化するということです。

(委員)

その時には新規の採択という、新しい事業としてスタートするということですね。

(事務局)

はい。

#### 【長崎港 松が枝地区旅客船ターミナル整備事業 (改良)】

(委員)

便益が飛躍的に伸びていて、非常に成功例として良い事業になっていると思います。5万トンを超えるクルーズ船が来られるようにしたということですが、これは1年間あたりの寄港船隻数が非常に大きくなっている。資料7ページによると、9件から111件になっていますが、これは10万トン級が来るようになったということではなく、5万トンを少し超えるものがものすごく数が増えているのではないかという気がして、必ずしも岸壁を延長して10万トン級が来たのではないのではないかという印象もあるのですが、どうですか。

(事務局)

ご指摘の通り5万トンを超える船が増えたわけですが、中でも10万トンを超える船が増えており、平成28年の寄港実績では全体の約6割となっています。

(委員)

大きな船が着いても大部分が買い物を一斉にやるような日帰りツアーだと思うのですが、10万トンになるとこういった港湾施設のみではなく、恐らく一斉にお客さんが降りてくるので、バスの手配、あるいはバスの駐車スペースなども整備されてこういう結果になっているのか、あるいはそちらは少しまだ間に合わないのか、聞かせていただきたいと思います。

(事務局)

実際にターミナル施設等は整備しているのですが、今回のプロジェクトとは別で整備しています。

駐車場については、すぐ近くにあるのですが、足りない状況です。

(委員)

先ほどベネフィットの大きな跳ね返りに対して成功事例だという意見があり、私もとてもよい効果が現れている事例として挙げられていると思います。一方で、跳ね上がっている理由が、国際観光収益の増加ということで、これは国際情勢の変化や自然災害によって激減が十分に想定されるということです。そういった事態が起きている地域もあると思うのですが、これだけ跳ね上がっていて、これだけ跳ね上がらなくても2.7でするので効果はあると言っていいのかもしれませんが、それを過信してしまうというのも、今年までは良いけれどもその後どうなのかと少し心配があります。その上で継続的なモニタリングは必要ないとは思いますが、最後の対応方針(案)で道路事業では、『同種事業の計画・調査のあり方等』で事業の中で工夫した点について今後、他の事業に役立てられるのではないかといいところがありました。港湾については書かれていないのですが、今回の成功というのは、今回の整備の影響がとても大きいと思うのですが、一方で当該地域の観光ビューローの取り組みだとか、あるいは地元との連携だとか、あるいは周辺環境も公園整備だとか、そういう相乗効果もあろうかと思しますので、なかなかパラメーターで評価できないところではあるのですが、今後国際クルーズ船が着くための港湾整備は、事業の可能性としては他の地域でもあろうと思いますし、参考になる事例と思うので、何かそういったエッセンスを反映することができればと思いました。今回これを書き直すという意味ではなく、今後の検討課題としてもらえるといいのではないかと考えています。

(事務局)

先ほどの道路事業では同種事業の調査・計画あり方について書いているということでしたが、港湾事業自体がそれぞれオーダーメイドというか、場所によって事情も違うため今までは同種事業の反映ということでは記載していなかったということです。今後ご指摘も踏まえて検討していきたいと思います。

(委員)

この改善措置の必要性、今後の事業評価の必要性、2項目でやるというのは、港湾の評価としてオーソドックスというか決められたルールになっているということなのでしょうか。

(事務局)

港湾の場合今説明したように地域性により異なりますので、九州の港湾の事後評価では **2** 項目としています。

(委員)

書けるものがあれば、書いた方が良いでしょう。書き方をご検討頂ければと思います。

(委員)

資料7ページの交流機会の増加は、寄港隻数が増えていますが来訪増加人数に変化はないのでしょうか。

(事務局)

はい、寄港隻数が増えていますが、来訪増加人数は増えていません。便益の増加を簡単に言いますと、遠方より来られる方が増えたということです。

(委員)

来訪増加人数が、2万人/年となっていますが、毎年2万人ずつ増加しているということでしょうか。

(事務局)

毎年2万人ずつ増加するというのではなく、整備前の来訪者数と整備後の来訪者数の差が年間で2万人ということです。

(委員)

こちらの事業の目的なのですが、これは国際観光船の大型船が着岸できるようにという、もっぱらこれが目的の事業になるのでしょうか。

(事務局)

そうです。5万トンを超える船が入れるような対応をすることが目的です。

(委員)

分かりました。そうすると、評価の指標というのも観光収益や交流機会の増加で見るということですね。事業の目的がそういう趣旨ということと思うのですが、通常の場合、このようなインフラ整備には、いくつか用途があるのかと思います。本件は、これに特化した整備の事業なのか、他の利用はこの港はない場所なのでしょうか。

(事務局)

長崎港のこの岸壁においては、クルーズ船が入る専用の岸壁となっているので、貨物も扱っている岸壁でクルーズ船も入る地域とは違い、クルーズ船だけが入るところです。

#### 【郷ノ浦港 郷ノ浦地区国内物流ターミナル改良事業（耐震）】

(委員)

資料6ページの『輸送コスト削減』で前回評価と今回評価で緊急貨物、一般貨物のトン数が少し変わっていますが、これは直近の状況を踏まえて見直しということになっていますが、具体的にはどうしてこのように小さくなったのか、説明いただけますか。

(事務局)

緊急輸送の物資のトン数ですが、これはヘリコプターで輸送する緊急物資の輸送量なのですが、東日本大震災を踏まえて、若干見直して量が減っています。

(委員)

緊急物資輸送についてはヘリコプターでの輸送で、東日本大震災を見て、こんなに送る必要はないということが分かったということですね。一般貨物輸送は船での輸送だけでも耐震強化岸壁を造ったことによって、どういうことになるのでしょうか。

(事務局)

資料8ページについて説明します。耐震強化岸壁が整備されないと船が直接岸壁に着岸できないので、貨物船への物資の積み降ろしには起重機船を用いなければならないのですが、耐震強化岸壁が整備されると船が直接岸壁に着けるということで、物資を直接、耐震強化岸壁で積み降ろすことができるようになります。その輸送に係るコストの差が便益になっています。

(委員)

あまりまだ心配しなくてもよいと思うのですが、離島の場合人口が減ることがすごく大きな問題だと思います。このようにB/Cでやっていくと、どんどんBの方が人口減とともに減っていくといった時に、B/Cだけで見るとどんどん小さくなっていくという可能性が有りますね。ただ、離島での生活を守るとか、あるいは安全保障上とか、色々なことも含めて何かしらB/Cに乗らないところの評価はあってもよいのではと思うのですが、何かそういう可能性はないのでしょうか。

(事務局)

貨物量ですが、実際には10年前は公共事業が非常に盛んな頃でして、その時の過去5年間の平均をとっていました。人口は確かに離島では減っていつているのですが、近年の貨物量はほぼ横ばい状態ということからすると、貨物量については今後も大きな変化はないだろうというふうに考えています。ただ、人口は当然減少していきます。この10年間に2,000人ほど減っていますので、そのような状況からすると今後、そういう事態は起こると思います。離島というのは生活物資も貨物も海上からしか輸送手段がない、陸上輸送がないという状況からすると、そういったことも事業効果として便益の方に反映できるようなものがあればよいと思っております、本省と色々調整していきたいと考えております。

(委員)

道路の方だとB/Cに乗らない他の評価という形であるのですが、港湾の方は見えにくいのですよね。そのあたりまた少し検討いただければと思います。

(委員)

この耐震強化岸壁は対馬あるいは五島でも事業として行うというお話でした。五島などはひとつの島ではないですが、近接しているので意外と物資が運べるのかもしれませんが、対馬も二つに分かれていますけれども、耐震強化岸壁は五島あるいは対馬で一港という方針なのでしょうか。

(事務局)

五島は福江港と、相ノ浦港と有川港の3箇所です。対馬は巖原港と比田勝港の南と北に2箇所です。まだ整備中のところもありますが、計画ではそうなっています。

【報告】

【白川直轄河川改修事業】

(委員)

整備期間は平成14年から概ね30年間ということは、今平成29年ですから、今道半ば、ちょうど50%のところでしょうか。それがもう進捗率95%あるのですが、この調子でいくともっと早く事業完了になるかと思うのですけれども、やはりこのスケジュールで行くということですか。

(事務局)

はい。かなり進捗率が上がっています。と言うのも平成24年7月の九州北部豪雨の際に、白川の国の管理区間で災害が起きまして、その災害の関係で災害事業をとって激特事業の改修も実施していることから、整備計画で予定していた進捗率よりもかなり早いスピードで整備が進んでいる状況がありまして、今95%ということになっています。

(委員)

ということはこれからもずっと向こう15年間やっていくというスケジュール感で進めて行くということなのですか。そうすると再評価をまた3年ごとにやっていかなければならないのですか。

(事務局)

今、目標流量で2,300トン、概ね1/20か1/30の安全度ということで整備目標を決めて整備しているところなのですが、また整備が進んだらその安全度を上げていくようなことで計画は見直していかなければならないと思っています。

(委員)

その時計画見直しということは、再評価でその見直された計画をここで報告しながら進めて行くということなのですか。

(事務局)

もちろんそのように考えています。

【報告】

【緑川上流地区土地利用一体型水防災事業】

【嘉瀬川ダム建設事業】

意見なし