

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成30年度第4回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成31年1月28日(月) 14:00～16:00

■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

■主な議題

○審議【事後評価】

<道路事業>

- ・一般国道201号 行橋インター関連(福岡県)
- ・一般国道203号 巖木バイパス(佐賀県)
- ・東九州自動車道 佐伯～蒲江(大分県)
- ・東九州自動車道 蒲江～北川(大分県・宮崎県)
- ・一般国道220号 新城拡幅(鹿児島県)
- ・一般国道220号 早崎改良(鹿児島県)

<港湾事業>

- ・平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業(長崎県)
- ・佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業(大分県)
- ・鹿児島港中央港区臨港道路整備事業(鹿児島県)

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 坂本 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 野村 文彦(内線 4211)
TEL 092-476-3529(直通)○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課課長 高田 正志(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30年度 第4回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 平成31年1月28日(月) 14:00～16:00

○場 所 福岡第二合同庁舎 2階 共用第4・5・6会議室

○出席者

- ・ 委 員 浅野委員、柿本委員、柴戸委員、勢一委員、園田委員、辰巳委員、津田委員、戸田委員、
廣岡委員

- ・ 整備局 局長 伊勢田、副局長 稲田、副局長 川崎、企画部長 藤巻、建政部長 井浦、
河川部長 竹島、道路部長 前佛、港湾空港部長 神谷、営繕部長 佐藤、
用地部長 坂本 他

○資 料

- ・ 議事次第、配席図、委員名簿
- ・ 資料－1 平成30年度第4回事業評価監視委員会対象事業一覧・位置図
- ・ 資料－2 審議案件一覧表（事後評価）
- ・ 資料－3 平成30年度第4回事業評価監視委員会【事後評価】

○議 事

1. 開会

2. 議題

1) 事務局からの説明

2) 対象事業の審議

○審議【事後評価】 道路6事業、港湾3事業

<道路事業>

- ・ 一般国道201号 行橋インター関連（福岡県）
- ・ 一般国道203号 巖木バイパス（佐賀県）
- ・ 東九州自動車道 佐伯～蒲江（大分県）
- ・ 東九州自動車道 蒲江～北川（大分県・宮崎県）
- ・ 一般国道220号 新城拡幅（鹿児島県）
- ・ 一般国道220号 早崎改良（鹿児島県）

<港湾事業>

- ・ 平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業（長崎県）
- ・ 佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業（大分県）
- ・ 鹿児島港中央港区臨港道路整備事業（鹿児島県）

3. 閉会

○審議結果【事後評価】

事務局より事後評価の審議対象事業（道路6事業、港湾3事業）について説明し、審議を行った。

（道路）

【一般国道201号 行橋インター関連（福岡県）】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道203号 厳木バイパス】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【東九州自動車道 蒲江～北川】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道220号 新城拡幅】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【一般国道220号 早崎改良】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（港湾事業）

【平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

【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（案）どおり、了承された。

【鹿児島港中央港区臨港道路整備事業】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

平成30年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

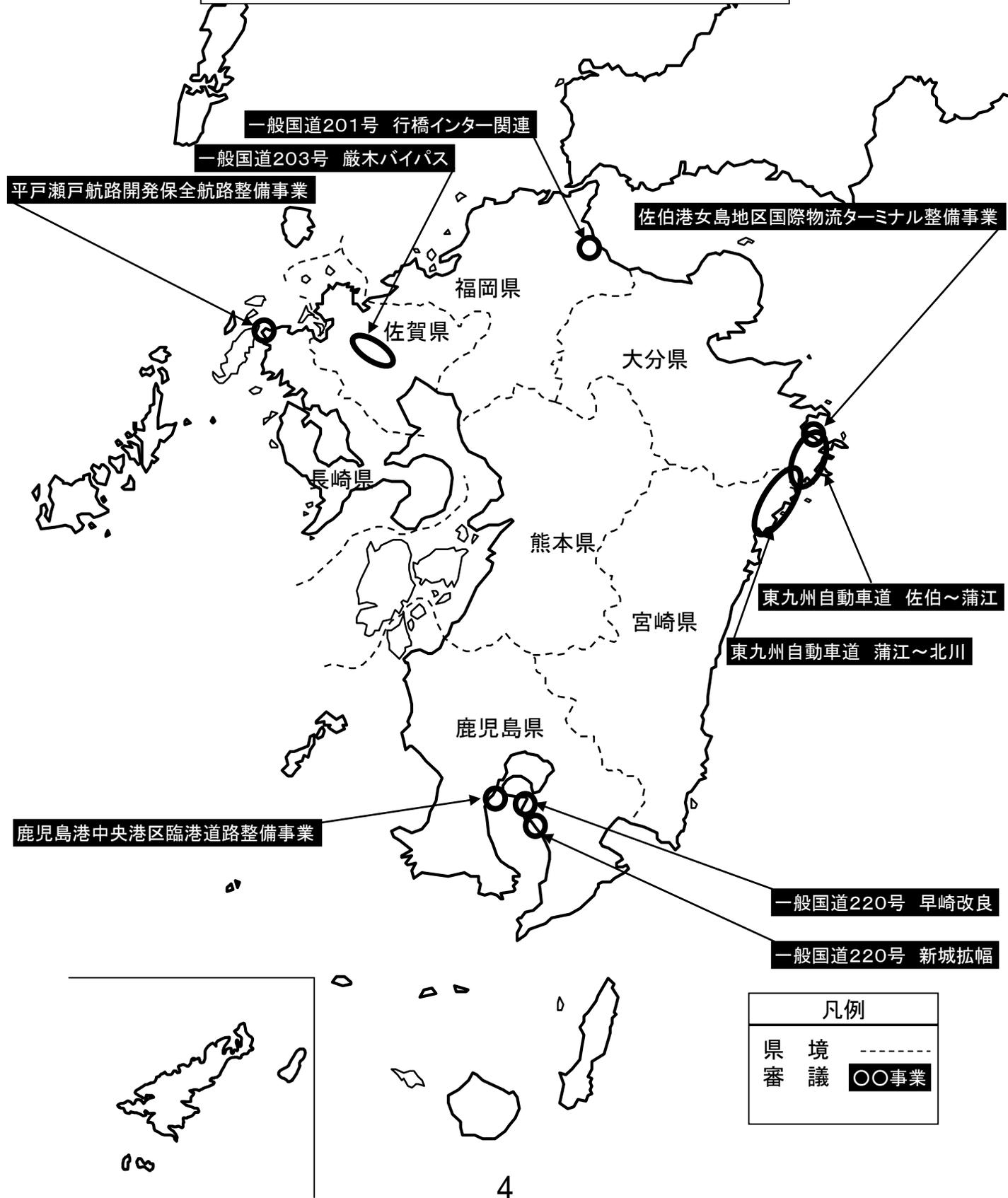
| | | |
|------------|----------------|---------------------------|
| あさの 浅野 | としゆき 敏之 | 鹿児島大学 地震火山地域防災センター特任教授 |
| かきもと 柿本 | りゅうじ 竜治 | 熊本大学大学院先端科学研究部教授 |
| くわの 桑野 | いずみ 和泉 | (一社) 由布院温泉観光協会 会長 |
| しばと 柴戸 | たかしげ 隆成 | (一社) 九州経済連合会 副会長 |
| せいいち 勢一 | ともこ 智子 | 西南学院大学法学部教授 |
| そのだ ◎園田 | よしみ 佳巨 | 九州大学大学院工学研究院教授 |
| ただ 冨田 | 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 |
| ひらた 平田 | とおる 暢 | 福岡大学人文学部教授 |
| ひろおか 廣岡 | あきひこ 明彦 | 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)

位置図(事後評価)



九州地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度第4回）議事録

○審議（事後評価）

【一般国道201号 行橋インター関連（福岡県）】

（委員）

このバイパスは、沿道へのアクセス性が制限されているということだが、バイパス途中で何か所程度交差点として降りられるところがあるのか。

（事務局）

全体延長4.5kmの中で500mに1箇所程度交差点として出入りさせているところがある。

（委員）

都市をなるべくコンパクト化したいという時代に、バイパスの沿道の開発が進められることで市街地の衰退にもつながるという側面もあるかと思う。今回の事業は沿道へのアクセス数が制限されており、その懸念は無いかと思われるが、交差点の周辺に新たな住宅や商業施設の開発の動きはあるのか。

（事務局）

現時点では、バイパス沿いは農業振興地域のため土地利用が制限されていることから、すぐに工業団地や商業施設等が建設される計画がある状態ではない。それに対して、現道の方は大型車がバイパスへ転換したことと、行橋市は人口が増えている地域であることから、現道の方へ薬局やディスカウントストア等の出店がみられる。

（委員）

資料7ページに「未整備区間の交通量の増加がみられるため、未整備区間の整備の必要性について検討する」と記載されているが、ある程度は交通量や所要時間が増えるのはやむを得ないと思われる。未整備区間の整備については、ある一定の基準を設けて決める必要があると思うが、その点について教えていただきたい。

（事務局）

一概にいえるものではないが、例えば時速20～30km以下を渋滞の目安の一つと考えて、整備の必要性を検討することなどが考えられる。その他、周辺道路の整備の進捗状況などの周辺環境の変化も考慮していく必要があると考えられる。

【一般国道203号 巖木バイパス（佐賀県）】

（委員）

この事業は災害時の備えについても効果が期待されるということで、非常に重要な機能があるものだと考えるが、事業開始当初の昭和59年時点では、恐らく自治体の方でも原子力発電所の災害を想定した避難計画等はなかったと思われる。この事業はどこかの段階でそのような地域の需要を受けて対応してきたものなのか。

（事務局）

当該地域には原子力発電所が立地していることから、緊急避難道路の計画としての地元からの事業推進の要望もあり、役割が新たに一つ付加されたのではないかと考えている。

（委員）

事業が長期間になると、その事業に期待される効果や役割が変わることは当然あると思われる。今回のように、地域の事情やニーズの変化を受け止めながら今後も事業を継続してもらえればと思う。

（事務局）

引き続き、取り組んでいく。

（委員）

国内希少野生動植物種のハヤブサの繁殖に配慮したとのことだが、工事完了後のハヤブサのモニタリングについてはどのような状況であるか。

（事務局）

営巣の状態を確認しながら工事を進め、平成24年頃には巣立つハヤブサも確認されるようになってきているところである。

（委員）

ハヤブサのような猛禽類は全国的にも絶滅危惧種が多いため、このようなモニタリング結果は貴重で、他の公共事業でも情報共有できるとよい。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江（大分県）】

【東九州自動車道 蒲江～北川（大分県・宮崎県）】

（委員）

資料9ページ「5. 同種事業の調査・報告のあり方」に事業費のコスト削減ができたとある

が、具体的にどの程度削減できたのか。

(事務局)

約 75 億円の事業費を削減することができた。

(委員)

評価をするうえで、この事業は他の事業と違い延長が 46.6km とかなり長いので、もっとマクロの視点で効果・範囲を捉え、経済活動などの効果の発現も捉えるようにしていけばいいと思われる。

【一般国道 220 号 新城拡幅 (鹿児島県)】

(委員)

車線数を増やす事業ではないため、走行時間短縮等の便益は見込みにくい事業と考えられるが、今回は 1.2 という B/C の数値がでていいる。この事業の便益が算出されたポイントを説明していただきたい。

(事務局)

車線数は増えていないが、車道幅員拡幅によって走行速度の向上が図られておりその便益が大きいこと、また、車線拡幅事業は事業費自体が大きくないことからこのような費用対効果となっている。

(委員)

この拡幅事業は、片側 2 車線とし歩道設置という案も考えられたと思うが、このような拡幅計画案となったのは地元の要望によるものなのか。

(事務局)

両側に人家があり、歩行者への配慮が必要だったこと、片側 2 車線にするほどは土地に余裕が無いこと、車線数を増やすと事業費も大きくなることから、このような事業としたところである。

【一般国道 220 号 早崎改良 (鹿児島県)】

(委員)

走行時間の短縮により早く避難することができた、または利便性が高まったなどの効果は見られたのか。

(事務局)

この事業により走行時間が半分になったことや、通行止めの回数が減ったことなども含め、時間短縮効果として400億円程度の便益の算出をしている。

(委員)

通行止めの規制は、桜島の大規模な噴火の時も行われるのか。

(事務局)

火山噴火の火口位置や規制範囲によって道路の規制される区間が決まり、防災会議と連携しながら道路通行規制等の対応を行っている。

(委員)

防災機能を強化する事業はこれからも全国的に必要なようになってくると思われるが、どこまで災害に備えて機能強化を計るべきか、委員としては何らかの判断材料となるデータを示してもらいなど、効果の見せ方を工夫してもらいほうが評価しやすいと感じる。

(事務局)

どこまで費用をかけて防災機能を強化するかということについて、一つの例として河川事業の場合には、複数の対策案の事業効果が一緒であれば、それぞれの費用をC/Cといった比較をする場合もある。

(委員)

旧道の取扱いはどのようにになっているのか。

(事務局)

旧道の北側については、漁業組合の関係施設があり垂水市の管理となっている。旧道南側については、国土交通省の管理で現在は災害用の資材置き場等に利用している。

(委員)

廃道の可能性もあるということか。

(事務局)

用途が完全に必要なくなればそのようなことも考えられる。現在は災害時の復旧資材の置き場として必要な土地である。

(委員)

災害の危険性があることから新しく道路をつくったわけであり、その旧道の沿道の利用は望ましいものではないと思われるが、北側の旧道は、漁業組合の関係施設があり今後も利用されていくことに関して問題はないのか。

(事務局)

幹線道路としての機能は新道が担う。使うことは難しいが、廃道ではなく旧道は垂水市が管理をしながら地域の利用として活かすことは必要ではないかと考える。

(委員)

資料 8 ページに杭施工時の振動によりゆるみが発生したとある。この地域は火山性の地震があると思われるがその点は大丈夫か。

(事務局)

橋梁として必要な耐震機能は設計に含まれている。

【事後事業全般】

(委員)

事後評価は、当初見込んでいた効果がきちんと発現しているかを確認することが目的である。このため、事後評価の際にはB/Cの値は効果発現の把握に用いるものでもないので必要無いのではとも考えている。また渋滞緩和の効果として、地点間の所要時間の短縮が示されているが、それよりも定時性が確保されることで所要時間のばらつきが小さくなることの方が、利用者が実感する事業効果に近いとも考えられるので、様々な評価方法を検討することが望ましいのではないだろうか。

(事務局)

ご指摘のとおり、事後評価では当初期待していた効果が発現したかどうかを確認するとともに、同種の他事業に反映しなければならない事項を確認することが重要である。B/C算出の要否等、事後評価のあり方については、今後、本省等とも議論していきたい。

【平戸瀬戸航路開発保全航路整備事業（長崎県）】

(委員)

迂回した船の隻数や事故件数などが示されているが、通行している隻数の経年変化は変わっていないのか。

(事務局)

前回再評価の際は、1週間の現地調査に基づき隻数を算出しているが、今回の事後評価では、AISにより1年間すべての通過隻数を数えることができている。今回は、その隻数で効果の検証をしており、経年と調査方法が異なるため通過隻数の比較はしていないが、国内全体の隻数自体が減少傾向にあるので、若干減っていることも考えられる。

【佐伯港女島地区国際物流ターミナル整備事業（大分県）】

(委員)

事業開始当初に想定していた便益と事業完了後に立地したバイオマス発電所による便益は、どう違うのか具体的に教えていただきたい。

(事務局)

事業開始当初は、石炭等の輸送コスト削減便益を計上していた。その後の社会情勢の変化により佐伯港での取扱いが無くなったが、地元関係者等のポートセールスによりバイオマス燃料を取り扱うこととなり、事業効果が発現されているところである。

(委員)

今回のバイオマス発電所の操業開始が平成28年からのため、事業完了後の平成25年～平成27年は利用されなかったことになる。その点は、そうならないよう港の整備と並行して企業誘致の努力をする必要がある。今回は、当初計画の想定貨物から変わっているが事業計画として問題ないのか。

(事務局)

ご指摘のとおり、企業誘致が思うように進まず、岸壁が利用されなかった期間はあるが、バイオマス燃料の取扱いにより、この事業の目的である船舶の大型化による輸送の効率化は達成されているところである。

(委員)

船舶の大型化による輸送コスト削減が便益とのことだが、船はインドネシア船籍ということで、コスト削減の便益の帰着先はインドネシア側になるのではないのか。

(事務局)

バイオマス燃料の輸送コストが安くなるということから、便益は輸送費用を支払う荷主（日本側）に帰着することになる。

【鹿児島港中央港区臨港道路整備事業（鹿児島県）】

（委員）

新技術の活用で、省力化・省人化が図れ、円滑に工事を進めることができたとあるが、具体的にどのくらい効果があったのか。

（事務局）

新技術を使用した箇所について、コストの削減を 2.4%程度、工程を 47%程度短縮することができた。