

令和5年度 西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会
議事要旨

1. 開催日時 令和6年1月12日（金） 10:00～12:00

2. 場 所 西日本高速道路株式会社 19階 会議室

3. 出席者

[委員] 阿部委員、宇野委員、清水委員、前迫委員、水谷委員、
長谷川特別委員、平井特別委員

[会社側] 代表取締役社長 前川 秀和、代表取締役副社長 芝村 善治、
取締役常務執行役員 永田 順宏、常務執行役員 後藤 貞二
執行役員 田坂 尊仁 他

4. 議 事

○審議（再評価）

- ・一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）
- ・一般国道497号 西九州自動車道
佐々佐世保道路・佐世保道路（佐々～佐世保大塔）

○審議（事後評価）

- ・四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）

5. 審議結果

■審議（再評価）一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）

[主な意見や質疑]

- ① 事前のボーリング調査等による地質調査については、DXによる新たな地質調査の導入や過去の調査事例を踏まえる等工夫して取り組んでもらいたい。
- ② 計画交通量が現在の実績交通量を下回るのはなぜか。
⇒（事務局）将来の人口減少等を加味した将来 OD 表で推計しているため、計画交通量が現況の交通量を下回る結果となっている。
- ③ 土砂災害等が発生しても大きな影響がでないように、用地に余裕も持たせた道路設計は検討しないのか。
⇒（事務局）のり面は安定勾配で設計しており、その設計に基づき必要最小限の範囲で用地取得している。
- ④ 材料費、労務費等の物価上昇は社会的傾向であるため、増額はやむを得ないと考える。
- ⑤ 高速道路及び同等の機能を有する一般国道にあつては、本来、暫定2車線ではなく、当初から完成4車線で整備するべきと考える。

[結果]

事業評価委員会として、「一般国道10号 隼人道路（隼人東～加治木）」の区間について、事業は適切に進められており、「事業継続」とする対応方針（原案）について了承する。

■審議（再評価）一般国道497号 西九州自動車道

佐々佐世保道路・佐世保道路（佐々～佐世保大塔）

[主な意見や質疑]

- ① 橋梁下部工部材をコンクリート製から鋼製へ変更したことによる増額に関して、一般道の通行止め日数を削減出来ていることに伴う経済効果やコスト縮減等の視点は考慮できないのか。
⇒（事務局）現在は考慮していないため、今後の参考にさせていただく。
- ② 並行する一般道の電線共同溝に、橋梁を架設するためのクレーンが影響してしまうことは当初から想定できなかったのか。
⇒（事務局）事業化後の関係機関協議において判明した条件により、架設方法を見直したもの。
- ③ 橋梁径間数変更に伴い、橋脚位置がⅠ期線とずれた位置となり、橋脚が多数あるように見えてしまうが、景観上の工夫はなかったのか。また水質への影響等はないか。
⇒（事務局）Ⅰ期線と橋脚位置は合わせたいと当初計画したが、Ⅰ期線建設時から現地状況も変わっており同じ条件で施工できない状況である。また、水質について、環境に配慮した工法を選定し、施工を進めている。
- ④ 計画交通量の幅が大きいですが、時間短縮便益にはどの計画交通量を使用しているのか。
⇒（事務局）区間によって計画交通量は異なるため、資料においては幅を持って示している。
時間短縮便益は、高速道路が整備されることで、周辺の一般道から高速道路へ交通が転換すること等に伴い、周辺の一般道の渋滞が緩和することで速度改善が図られ、これにより得られる時間短縮効果を総和して算出している。
よって、佐世保道路のみを対象として算出しているのではなく、佐世保道路及び周辺ネットワークにおける時間短縮効果を全て合計して算出している。
- ⑤ 西九州道は、唐津、伊万里、松浦、平戸から佐世保に至る道路で、観光面、物流面を考えるとリングネットワークとして、一日も早い全線開通が必要と考える。
- ⑥ 物価上昇による増額は、残工事分の増額のみか。
⇒（事務局）物価上昇による増額は、事業化時点から現時点までの物価上昇分を見込んでいる。佐世保道路では、昨年度に実施した事業再評価において物価上昇を見込んでおり、今回は、昨年度時点からの物価上昇分の影響を積み上げていく。

[結果]

事業評価委員会として、「一般国道497号 西九州自動車道 佐々佐世保道路・佐世保道路（佐々～佐世保大塔）」の区間について、事業は適切に進められており、「事業継続」とする対応方針（原案）について了承する。

■審議（事後評価）四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）

[主な意見や質疑]

- ① 4車線化や四国の環状型ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消などの事業について、今後も関係機関と連携し積極的に進めてほしい。
- ② B/Cは平時の評価基準であり、災害時は想定していない。B/Cだけの議論では地方部の道路は切り捨てられると強く思う。

[結果]

事業評価委員会として、「四国横断自動車道 阿南四万十線（鳴門～高松市境）」の区間について、費用便益分析の結果にも問題が無く、事業再評価において期待された効果が発現していることから対応方針（案）について了承する。

以 上