

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和7年度第4回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道3号 鹿児島東西道路】

（委員）

田上坑口部急斜面法面防護対策等の追加について、当初と変更の地質断面が大きく異なるように思えるが、これは別の断面をとっているのか。

（事務局）

当初と変更で示している地質は同じ断面である。

（委員）

当初の地質は判別が違っていたということか。

（事務局）

ご認識の通り。

（委員）

本事業の近隣事業である、武岡トンネルの地質状況を参考にして、本事業の当初の地質は判断されたのか。

（事務局）

ご認識の通り。

（委員）

近隣事業の地質と大きく異なるのはなぜか。

(事務局)

専門家の方にも意見を伺いながら、地質の判定を行っているが、難しい判断であった。

(委員)

本事業で上下線完了するのか。

(事務局)

今回シールドで掘削しているのは、下り線のトンネルである。上り線は、今後実施していく予定である。

(委員)

上り線を実施する際は、下り線の地質の評価を参考に設計を行うのか。

(事務局)

今回、下り線の掘削で判明した情報を最大限踏まえた上で、上り線の詳細設計を行う。

(委員)

上り線を工事する際は、既に近隣で事業を行っているため、地質の不確実性については、既存の情報を生かして実施していただきたい。

(委員)

今回の事業費の増加によって事業全体 B/C が 1.0 を下回ったとの認識でよいか。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

シールド掘進に伴う作泥材の変更は、鹿児島市内で似たような地盤条件のもと過去にも起こっているように思える。今後のシールド掘進では、今回の事例を生かしていくということか。

(事務局)

ご認識の通り。ただし、施工にあたっては繊細な調整が必要なため、都度必要な見直しを行いながら施工することになる。

(委員)

路下避難ボックスカルバートの追加は、国の方針が変わったため、この形に変えなければいけないもので、避難者にも安全がより確保されるものということか。

(事務局)

基準改定により、従来方式であるトンネル横抜きに穴を掘る避難方式と、道路の下を通る避難方法の両方が認められた。経済性・安全性を検討し、今回の方式を採用した。

(委員)

費用対効果の全体事業 B/C が 1.0 未満であるが、残事業 B/C が 1.0 を超えているため、事業継続の方針としている理由はなぜか。

(事務局)

費用対効果の全体事業 B/C は、新規事業採択時の前提状況のひとつであり、残事業 B/C は事業継続の判断となる指標になる。今回、残事業 B/C が 1.0 を上回っており、貨幣換算できない効果や地域に与える影響などを総合的に判断して事業継続したいという考えである。

(委員)

新規事業採択時の事業全体 B/C が 0.9 だったのではないか。

(事務局)

事業を開始したころは、1.0 以上あった。

(委員)

事業費が増えて今回この結果になったのか。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

見るべきは残事業 B/C に着目するのか。

(事務局)

事業の継続・中止を判断する観点のひとつである。

(委員)

事業全体 B/C が 1.0 を大きく下回るようであれば、費用が大きすぎるのではないかと指摘し、場合によっては事業中止の判断にもなる。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業】

(委員)

費用対効果は全体事業が 4.9 に対し、残事業が 2.7 と下がっている。先ほどの道路

事業の説明では、残事業は残りの事業も含めた全体の B/C になるとのことで、先ほどの道路事業は残事業の方が上がっていたが、この事業では残事業の方が下がるのはどういうロジックか。

残事業は、これまでの部分は除いて、これからやる部分だけの B/C と捉えることもできると思ったが、いかがか。

(事務局)

全体事業は、今回の施設を新たに追加する部分も含めた事業全体の B/C である。一方、残事業は残りの事業のみの B/C となる。

(委員)

それで下がるのは、途中で供用しないから効果が発現しないという理解か。

(事務局)

既に供用している部分については、もう効果が発現していると捉えている。

(委員)

道路の場合は開通しないとその便益自体が発現しないので、開通すると便益が上がる。港湾の場合は既に便益が出ているところがあるので、事業完了によってそれほど急激に便益は上がらないという特徴があると理解した。

(委員)

フェリー等の利用により新規 RORO 船の受入が困難であるため、今回新たに施設を追加しているのか。

(事務局)

ご認識の通り。岸壁の利用が逼迫している状況であるため、新規に対象施設の整備を行うものである。

(委員)

今後、国の情勢や経済情勢により、更なる施設追加や期間延伸の可能性はあるのか。

(事務局)

今後の社会情勢によって新たなニーズがあれば検討の必要があると考えている。

(委員)

新規 RORO 船の受入希望があったため、今回この事業を行うのか。

(事務局)

新規 RORO 航路の就航計画が判明したことを受けて、その受入対応するための施設整備を行うもの。

(委員)

同じ泊地の中で水深 9m と水深 10m に分かれるのか。

(事務局)

令和 13 年度までに新門司地区の航路、泊地の水深 10m 化することを目標に進めている。今回は、新規 RORO 航路が就航するために必要な水深 9m で整備するもの。

(委員)

泊地の整備は一部が水深 9m、一部が水深 10m になる箇所があるのか。

最終的には全部水深 10m で整備するが、まずは新規 RORO 船のために水深 9m を整備するという認識か。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

今回追加する岸壁は、港湾計画では元々何に利用する目的だったのか。

(事務局)

令和5年に港湾計画改訂しており、この岸壁が計画に盛り込まれている。

(委員)

そこに岸壁を造ることになっていたということか。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

事業進捗率が51%しか執行していない割に、今回の増額がかなり高いという認識。その結果が残事業B/Cが非常に下がると思う。事業進捗率51%は事業費だけで見るとわかりにくいと思うが、何か補足の説明があれば。

(事務局)

新規RORO船は令和12年度に就航を計画しているので、そこまでは今回追加する施設の整備を終えたいと考えている。事業期間は残り6年であるが、地元からも早く整備して欲しいという要望を受けているため、令和13年度完成に向けて予算の確保を求めている、それに応じた整備を鋭意進めているところである。

(委員)

整備促進を要望している周辺地域や関係企業は具体的にどこか。

(事務局)

自動車関連企業のニーズが高く、完成自動車や中古自動車、これに伴う自動車関連

の事業者が関係企業に当たる。

周辺地域は北九州市や背後圏の北部九州である。

(委員)

下関市も該当するのか。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

新規 RORO 船の受入に対応する岸壁を耐震補強されるが、そこに繋がる道路に被害が及び、輸送が途切れたりすることは起こらないのか。

(事務局)

この臨港道路は北九州市が実施することで調整をしているところ。北九州市が地盤を確認し、直ちに液状化はしないという結果と聞いているが、国としても確認しながら北九州市と連携して整備していく。

(委員)

耐震岸壁にするなら、背後道路も含めて港湾の周り全体を整備しないと意味がないのではないか。

(事務局)

耐震岸壁と背後道路を含めた防災上の話は非常に重要な部分だと思っている。地域防災計画等にこの耐震岸壁が位置づけられ、そういう中でこの耐震岸壁をどう使っていくか、背後の臨港道路や更に背後の一般道路をどうつないでいくのか、というようなことが議論・検討されていくものと認識。北九州港の管理をしているのが北九州市であり、地域防災計画が自治体単位で作られていく中で議論されるものと考え

えている。

(委員)

では、こちらの事業とは直接関係ないと。

(事務局)

ご認識のとおり。この事業そのものとは直接は関係してこないと考えている。

(委員)

それが国の事業の問題ではないか。

(事務局)

岸壁と泊地までは国の事業、臨港道路とふ頭用地は市の事業として整備していくものであるが、この事業パッケージの中で連携をした形で進めていく。

(委員)

岸壁に耐震の標記の有無があるのはどのような理由か。計画や使い分けがあるのか。

(事務局)

港湾局の中では、耐震強化岸壁には二つ種類があると考えている。一つは市民生活維持のための緊急物資を揚げる耐震強化岸壁というのがそれぞれの港で指定されている。そこは、私たちが想定するところの市民生活でどれだけ緊急物資が必要なのかというのが、背後圏の人口等から決まってくるものである。それとはまた別に、いわゆる幹線ルートとして、海上輸送ネットワークを機能させるためには、コンテナやフェリーの岸壁等を耐震強化型にするということにしている。

幹線物流に使うようなところは、今の時点では基本的には耐震化をしているという状況であるが、新門司地区については昔からある岸壁なので、まだ耐震化が進んで

いないところである。必要であれば今後耐震化をしていくといったことも考えられると思う。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【川内港唐浜地区国際物流ターミナル整備事業】

（委員）

浚渫土量の増加だけで4年も事業延伸をするのか。

（事務局）

今年度、岸壁の暫定供用を予定しており、大型化したコンテナ船が就航することになっている。そのコンテナ船が入ってくるとグラブ浚渫船の退避が生じ、年間の浚渫能力が落ちることになる。今回の増加分も含めた残りの土量と、そうした年間の浚渫能力を加味し、4年ぐらいの延伸が必要になるものである。

（委員）

作業効率が落ちることも含めて4年延伸になるということで理解した。

（委員）

原木の輸出は、一過的な需要ではないか。

（事務局）

鹿児島県や薩摩川内市は原木の輸出にとっても力を入れている。商社へのヒアリングでも輸出量が伸びていくことは間違いないとされており、中国からの需要もあるため、今後も取扱量は伸びるものと考えている。

(委員)

中国は製材の利用に厳しいと認識していたが違うのか。

(事務局)

中国は原木の輸入にかなり力を入れており、輸出先では中国が一番大きくなっている。

○審議（事後評価）

<港湾事業>

【三池港内港北地区国際物流ターミナル整備事業】

【長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業】

(委員)

三池港の周辺は海苔の養殖がされているのか。

(事務局)

養殖が盛んな場所である。

(委員)

メンテナンスの観点から、頻繁に浚渫を行う必要があり、維持に費用や手間を要する港であると感じた。

(委員)

長崎港において、ふ頭用地を新たに整備されているが、（61 ページの中段左図で）下側の細長く囲っている部分は本事業の対象では無いとの認識か。

(事務局)

ご認識の通り。

(委員)

その細長く囲っている部分まで含めて整備をして、新たな使い方を検討するといった考えは無かったのか。

(事務局)

同じ位置関係のため使われ方も同様です。

○報告（再評価）

<河川事業>

【大野川直轄河川改修事業】

【嘉瀬川直轄河川改修事業】

【六角川直轄河川改修事業】

(委員)

B/C で計測できない効果について、実際は計算することができるのではないか。

(事務局)

治水経済調査マニュアルに基づき B/C を算定しており、電力停止の影響等については、参考値として B/C で計測できない効果として公表している。

(委員)

3 河川の B/C を比較すると、大きく差があるが、その理由はなにか。

(事務局)

対象河川の氾濫域に人口資産や工場等が集積していれば便益が大きくなるので、氾濫域に含まれる都市の規模が B/C に影響する要因の一つと考える。

(委員)

六角川は九州の中でも特徴的な河川だと思うが、濁りなどによるコストのかかり方の違いにより B/C に差が生じているなど、何か要因があるか。

(事務局)

六角川は軟弱地盤であるため地盤改良を行う必要があることや、河川工事に必要な土捨て場が近傍にないことが要因の一つとして考えられる。

(委員)

六角川については内水対策が課題だと思われるが、農業用のダムやクリーク等を活用した流域治水の施策を内水対策効果として B/C に見込んでいないのか。

(事務局)

治水経済調査マニュアルに基づき B/C を算定しており、外水氾濫の被害軽減効果を事業の B/C としているため、内水被害に対する効果については直接的には B/C に反映されていない。ただし、事業効果としては外水対策の実施により河川水位が低減し内水排水にも寄与するので、内水被害に対する被害軽減も見込まれる。

(委員)

流域治水として事業を推進しているのであれば、市民目線で、内水被害も見込んだ評価とした方が良いと考える。

(事務局)

マニュアル上、外水を対象として評価しているが、事業としては内水対策についても市民目線に立った見える化を行いながら、関係機関と連携し流域治水をしっかりと実施していく。

(委員)

嘉瀬川について、今回の変更原案で、平成 28 年の戦後第 2 位と同規模の影響を考慮しているが、今までで一番大きい洪水を考慮しないのはなぜか。

(事務局)

戦後第 1 位の気候変動による影響を考慮すると、上位計画である河川整備基本方針で想定した外力レベルを超えてしまう。段階的な整備を実施していく観点から、今回は戦後第 2 位の洪水規模に気候変動を考慮した整備計画に変更するものである。

(委員)

戦後第 1 位はどの事象のことか。

(事務局)

昭和 24 年の 8 月の台風による洪水である。

(委員)

嘉瀬川のように河川整備基本方針に先んじて河川整備計画を変更することはよくあることなのか。本来はどのような仕組みになっているのか。

(事務局)

気候変動を踏まえた計画変更を行う場合は、河川整備基本方針を変更してから河川整備計画を変更するという流れが一般的である。

嘉瀬川については、現行の河川整備計画の整備メニューが概ね完了しており、次の整備メニューを位置づける必要があることから整備計画変更を先行して進めている。