

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和 8 年度第 1 回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 3 号 鳥栖久留米道路】

（委員）

物流効率化の支援にかかる資料について、所要時間が約半分に短縮、11 分短縮ということだが、鳥栖久留米道路ができることで国道 3 号線を通る車が減るから、国道 3 号を通ったらそれだけ所要時間が短縮されるということで、鳥栖久留米道路に迂回したほうが早いということではないという認識でよいか。

（事務局）

資料の棒グラフと、地図の色がリンクしており、同じ地点間を鳥栖久留米道路を通れば 14 分、現道を通れば 25 分必要。交通量が少なくなる分、現道も時間短縮になっているかもしれないが、高田町北から上津荒木の交差点までを鳥栖久留米道路を通ると 14 分、現道を通ると 25 分というような表示をしている。

（委員）

鳥栖久留米道路を通して迂回する方が早いということか。

（事務局）

鳥栖久留米道路は、アクセスコントロールされている路線であり、久留米 IC までは自動車専用道路のような信号がない形になるためトータルの時間としては短くなると考えている。

（委員）

青で記載されている現況の国道 3 号線についても今より交通混雑は減るのか。

（事務局）

そのように考えている。

（委員）

現在、B/C が 1.4 で、今回の増額で 68 億円あっても 1.4 あるということだが、68 億円増額にならなければ B/C はいくらだったのか。

（事務局）

前回評価時の費用対効果は 1.3 であった。前回評価以降にマニュアルの見直しがあり、今回 1.4 となっている。

（委員）

増額になったとしても、必要な道路事業であるということか？

（事務局）

必要な事業だと認識している。

（委員）

交通渋滞のため追突事故の割合が非常に高いが、交通渋滞がなくなれば追突事故の割合も下がるという捉え方でよろしいか。

（事務局）

確率論からそのように考えている。

（委員）

物価上昇はどの事業でも起こりうることで、お金でカバーできればいいと感じているが、実際に資材が入荷しないとか、労働力、人手が足りないということで事業・工程が遅れることや、事業期間が伸びるということはあるのか。

これだけ大きな事業の場合には、事業期間というところはあまり気にせずに、現在の進捗を積み重ねているところなのかというところをお示しいただきたい。

（事務局）

当然、公共事業予算の中で事業を行っており、現在もいろいろな情勢の中で資材が確保できないということであれば代替資材を手配するとか、人がいないということであれば、新たな省力化の工法を使った工事をしていくというような取り組みも行っていかなければならないと考えている。

資材が調達できない場合、工程を組み替えるなど色々な工夫をして工事を進めていくことで、我々としては取り組みを進めており、1日でも早く、道路ができるよう工夫しているところである。

（委員）

全体の事業期間が大幅に遅れるとか、伸びるっていうことは想定されているのか。

（事務局）

どこまで何が影響してくるかは現時点では分かりかねるので、ある程度順調に資材、予算が調達をできるという状況の中で想定をして工事期間を算出しているところ。遅れることを想定すると、どんどん遅れていくので、できるだけ我々は順調に物事が進む、あるいは資材が調達できる、人材調達ができる、あるいは代替措置が取れるということを想定しながら、基本的には早期供用に向けて工程を考えてやっているという状況である。

（委員）

当初バーチカルドレーン工法を使っているところだが、もともと西鉄大牟田線があって、バーチカルドレーン工法を採用するということは、排水によって圧密を促進させて、沈下量がある程度許容しているという考え方から、中層混合処理工法に変更することは、圧密させないで固めてしまうという考え方だが、なぜ西鉄大牟田線があるのに、沈下を許容するような設計を当初していたのかお示しいただきたい。

（事務局）

西鉄大牟田線まで 10m の離隔を想定していた。設計上、盛土高の 2 倍の距離を取ることによって離隔範囲内で影響が収まると想定していた。しかし、追加調査の結果、沈下量が 7m になったことから影響範囲が 2 倍だと 14m になるため、西鉄大牟田線内に沈下影響が生じることから、今回、中層混合処理工法にて固めることに見直しを図ったところである。

（委員）

ということは、当初、この赤の範囲の粘性土は、全部その西鉄大牟田線にかかるような範囲ではなかったということか。

（事務局）

そのとおり。影響がないと判断をしていた。

（委員）

青い箇所でもボーリングを行った時は 5m であって、追加ボーリングは逆に西鉄大牟田線から離れているところを掘っているから影響がないのではないか。

（事務局）

代表点であるため安全側で深い方を選定した。

（委員）

安全側ではなくて、既存のボーリング調査により 5m と改良深度を評価したが、追加ボーリングの結果、7m 必要であったため安全側の 7m で全域を改良範囲とするとということか。

（事務局）

改良深度が異なると不同沈下を起こす可能性がある。そのため、深い方を採用して沈下量を同じにすることで、道路本体の構造の安全性を確保するという考え方である。

（委員）

対応策として沈下は起こさないようにすることとし、不同沈下を防ぐためにも、中層混合処理により固めて、沈下を許容しないような設計方針に変更した、という説明でよろしいか。

（事務局）

そのとおり。

（委員）

次のところだが、当初計画時でも、先ほど出た砂質土の支持地盤が 30～50 の N 値が出ているところがあるにもかかわらず支持層が持たないと現在評価しているが、当初の設計段階では支持できていたはずではないか。

支持力は十分確保できるという計算をされていたものが、なぜ深いところで N 値の小さい砂質土層が見つかったから更に深くしないといけないという計算に変わるのか。

例えば、杭基礎の径が小さくなった、もしくは大きくなったという事象が起きたのか。図を見る限りでは、杭基礎の径は変わっていない。当初の計画が間違っていたということか。

（事務局）

基準の改定が途中で行われた。もともと支持層は確認していたが基準が変わり、直径の3倍以上の支持層厚を確認しなければならなくなったことから、当初計画では支持できないと判断し、深い層の支持層まで杭を打ち込むことで、計画を見直したところである。

（委員）

支持層の厚さが足りなかったということが理由であれば、変更の理由を支持層に対して3倍の厚さの支持層が必要であったという説明をいただいた方がいいと思う。

（委員）

当初、安価な一組桁による架設計画ということで、ある程度安全性の配慮があったと思うが、詳細設計で、安全性を向上させるという考え方がわからない。当初設計で安全性が確保されているのであれば、このままでよいではないかと思うが、あえて向上させる要因があったのかご教示いただきたい。

（事務局）

橋梁架設に関するマニュアルの見直しがあり、一組桁だと高さが高くなることから、転倒の懸念があるということで、さらに安全な架設工法にするということで、両側で桁を挟んだ形で架設をしていく方法に変わった。マニュアルの変更に伴い、我々もそれに合わせて架設工法の見直しを行った。

（委員）

承知した。今後同じような工事があると、変更計画の方で立てられるということでよろしいか。

（事務局）

そのとおりである。

（委員）

指摘した内容については加筆するなり必要な記述をした上で、資料として残された方がよいと思う。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 202 号 唐津バイパス】

（委員）

橋脚は過去に作られていて、今回新たに二車線分を増やすのを、コンクリートから鉄に変えられ、仮栈橋は不要になったということだが、どのような工法で鉄の橋を作られるイメージか。

（事務局）

今回、鉄の橋であるため、特に河川内での作業をせずに、送り出しという陸上部から押し出していくような施工が可能である。

（委員）

当初、既設の橋脚は補強が必要とされていたのが、変更では、橋脚の補強が不要になり高さ調整の嵩上げが必要となったのは軽くなったためか。

（事務局）

耐震基準が以前より変わっているところによるので、上部工が軽くなればその分、下部工にかかる負担は減るため、橋脚の巻きたてが必要なくなったという内容である。

(委員)

鋼橋にすると、海の近くだから塩分等の影響などから錆等で、維持管理が逆に厳しくなるということはないのか。アセット的考えから維持管理までのトータルで考えると、コンクリートの方がやはり良かったということは起こらないか。

(事務局)

橋種を選ぶとき詳細設計にて、総合的に評価しており、鋼橋だと部材が増えることもあるが、耐候性鋼材や色々な腐食防止等の対策もあるので、それらも含めて比較した上で、今回鋼橋の方が安くて、効率的で良いという判断をしている。

(委員)

コスト増を相殺できるぐらいのコスト縮減が図られている事業、事業評価で初めて見た気がした。他事業にも活かせればいいと思うが、これだけ計画変更した場合、改善継続にあたらぬのか。

(事務局)

機能が向上しているものを改善と捉えると認識しており、今回のようにコストの縮減だけであれば、改善継続にはあたらないと整理をしている。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 57 号 森山拡幅】

(委員)

地中から想定を超えるコンクリートが確認されたとあるが、もともとなぜそこにコンクリートがあったのかと、範囲がとても広いと思うがもう少し理由を教えてください。

（事務局）

当事業は、昭和の年代に事業化したものであり、側溝は地上にしっかり見えているが下の方までは見えてなかったというのが、背景としてある。なぜこのコンクリートがあったかということだが、土が沈下して側溝がずれる可能性がありますので、おそらくコンクリートでしっかり固めて、側溝がずれないように、側溝の機能を守るということで、当時施工されたものだと推測している。ただ、かなり古い年代に作られたものであったので、事業化の時点では、コンクリートでそこが固められているというところまで認識できておらず、今回新たにこの部分についてブレーカーで壊さないと撤去できないので、そういったものも含めて計上している。

（委員）

高規格道路とかなり離れたところにあるものを撤去しなきゃいけないのか。埋め殺しではいけないのか、と思ってしまうが、ここに歩道ができるのか。

（事務局）

森山拡幅は自動車専用道路の整備と併せて現道も整備している。現道の歩道整備箇所の説明をしており、こちらの工事にかかるコストの増である。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【細島港工業港地区複合一貫輸送ターミナル整備事業】

（委員）

新しい岸壁を作ると、古い護岸の崩壊の恐れがなくなるということか。

（事務局）

地盤改良するにあたって、構台を設置し、構台上に作業機械を乗せて改良する施工法を考えている。機械を乗せるにあたり、護岸に対しての安定性を確保するため、状況確認したところ倒壊の恐れもあることから工法を変えている。今回の工法の変

更に伴い、事業費の増加も発生した。

（委員）

工事中に荷重をかけないための方法というのはわかるが、新しい岸壁が出来上がった後は元の護岸を放っておいていいのか。新しい岸壁の内側に入ってしまうので、強度不足は気にしなくていいのか。

（事務局）

ご認識のとおり。

（委員）

今回、南海トラフ地震を想定されているが、一般的な話として被災が想定されているところでは、同様な対策が全国的になされているということか。

（事務局）

当該岸壁は港湾計画上、耐震で計画されており、南海トラフ地震を踏まえた形で設計・整備をおこなっている。

（委員）

要は震度7が来ても壊れないということか。

（事務局）

ご認識のとおり。

（委員）

当事業に限った話ではないかもしれないが、いろんな事情により事業費の増額、事業期間が延伸しているが、そういう場合は期間の延伸を極力抑えるような計画を考えるのか。

例えば、実際は難しいかもしれないが、期間が長くなれば長くなるほど、コストが上がると思うが、例えば5年期間が延伸すると事業費が倍増するところを、7年にしたらもう少し抑えられたりするのか。事業期間は伸びるが、その事業費を抑えるような検討はされるのかが気になった。事業期間をとにかく極力伸ばさないというのも、もちろん早くできた方がいいことから、事業期間をとにかく抑える、伸びないようにするということで、これだけ増額しているのか、あるいは事業期間との兼ね合いを少し考えられて、検討されているのかを教えていただきたい。

（事務局）

事業期間、事業費との兼ね合いで設定したわけではなく、細島港の現状を踏まえて事業計画の見直しを行ったところである。

（委員）

極力急いで完了させるということで、もう少し伸ばしたら安くなるかもしれないということは、特には検討されてないのか。

（事務局）

地元からの要望もあるため、極力早く供用を目指すことが一番のポイントになっている。

（委員）

物価高騰もあるから、早めに完成するに越したことはないかと思う。

○審議（再評価）

<砂防事業>

【球磨川水系（川辺川）直轄砂防事業】

（委員）

土砂の搬出先について、遠方まで搬出しないといけなくなった理由をお示しいただきたい。

（事務局）

事業を実施する上では、できる限り近くの工事現場等で土砂を有効活用し、コスト縮減を図ることを基本としている。しかし、当初想定していた搬出先では土砂を必要とする工事がなかったため、そのタイミングで土砂の受入が可能であった現場にやむを得ず搬出先を変更した。

（委員）

約 5 倍の搬出距離になっているが、これは全国的に見ても致し方ない状況なのか。

（事務局）

全国的に見ると、土砂を一時仮置きしたうえで、近隣の事業で活用するケースは多々ある。しかし、当該地域は、山間部であり、広大な土砂仮置き場の確保が困難である。そのため、遠方ではあるが、直ちに活用できる現場へ搬出することが、ベストであると判断した。

（委員）

本事業は、平成 24 年から令和 21 年度までの長期間の事業となっている。前回評価時の B/C は 3.0 であったが、今回の見直しでは、コストがかなり多くなり 1.3 に低下している。事業完了まで期間があるが、今後も物価高騰が続いた場合、B/C が 1.0 を下回る可能性についてどのように考えているか。

（事務局）

引き続きコスト縮減に努めて事業を実施していくものと考えている。前回評価と比べて B/C が低下した要因は、資材や人件費の高騰だけではなく、土砂・洪水氾濫の便益の算出にあたり、最新の知見を踏まえた解析手法に変更したことにより、氾濫する面積が小さくなり、その結果として便益が減少したということもある。引き続

きコスト縮減に努めながら事業を進めていきたい。

（委員）

基本的な考え方として、B/C が 1.0 を下回った場合でも事業継続していくものなのか。

（事務局）

B/C は、事業継続を判断する重要な指標の一つであると認識しているが、B/C のみで継続か中止を判断するわけではなく、様々な状況を勘案した上で総合的に判断されるものと考えている。

（委員）

砂防事業は、人口減少のエリアで実施されることも多く、人口や資産の減少によって便益が低下する可能性がある。また、氾濫解析技術の向上により想定氾濫区域が縮小すれば、評価上の便益はさらに減少する可能性がある。

社会情勢の変化を適切に捉えながら、事業評価を行うことが重要であり、その点について本委員会でも引き続き議論していかなければならない。

（委員）

私は専門家ではないが、国民であり納税者の立場として、将来世代への責任という観点を大事にしないといけないと考えている。令和 21 年まで続く事業であり、その間に社会情勢も大きく変わってくると思う。将来を担う人たちのために負の遺産を残していくのはいかなものかと、公共事業の委員を務めさせていただきながら、考えている。そういった意味で、B/C が 1.0 という指標の意味を改めて検討していないといけない。

（委員）

現行の治水経済調査マニュアルでは、主として財産や資産に対するリスクを対象に

評価が行われている。しかし、そうではない部分の安全性の向上やリスクの低減など、人に対してどのような安全性を確保すべきという考え方が明確になれば、B/Cの見方も変わってくると思う。そのような研究も進められている状況なので、皆さんの研究に期待したい。

（事務局）

B/Cは事業効果をわかりやすく示す重要な指標であり、事業継続か、将来の方向性を検討するうえでも重要な指標であることは間違いない。ただし、事業評価にあたっては、事業を取り巻く環境や特性も含めて総合的に判断する必要があり、事業評価を、5年に1回実施していることは大事な観点だと考える。最初に事業評価を実施した事業をそのまま進めるのではなく、その都度立ち止まって、今の状況を整理し、皆さんにご審議いただいております、こうした機会を通じて議論していくことが重要であると考えている。

（委員）

堰堤改築・補強の考え方について、見方によっては、整備事業というよりもメンテナンス事業に捉えてしまうが、事業期間が長くなると、メンテナンスも含めて、一連の事業という捉え方をされるのか。

（事務局）

メンテナンスにもいろんな形があるが、今回の事業費として計上しているものは、既設の堰堤に対しての追加整備が必要なものであり、本事業費の対象として整理している。一方で、既設の堰堤で堆積土砂の除去や流木撤去等については、維持管理の費用として整理している。今回の改築・補強は、既存施設の機能低下を防ぐために必要な措置であり、状況がさらに悪化する前に対応するものである。

（委員）

機能を付加する事業費という捉え方でよいのか。

（川辺川ダム砂防事務所長）

機能が増強するわけではないが、既存施設が持っている機能を適切に維持するために必要な追加整備費用である。

（委員）

今回、施設配置を変えていると思うが、砂防施設は基本的に保全対象の近いところで土砂を一度に止めるのが望ましいという考え方があるのか。

（事務局）

一般的には、保全対象に近い位置で土砂を捕捉する方が効率的かつ効果的である。上流部で土砂を止めてもその下流区間から新たな土砂が流出する可能性もあるため、保全対象に近い位置でしっかり捕捉することが効果的である。

（委員）

上流部で土砂を捕捉すれば構造物としては小さくて済むが、必要な施設数が増えてコストが増大する可能性がある。一方、下流部で規模の大きい施設を設置して土砂を一括して捕捉する方が、全体として工事費が安くなる場合もある。今回の施設配置計画は、こうした様々な条件を考慮したシミュレーションや技術的検討に基づいて計画されたものと理解してよいのか。

（事務局）

近年の技術革新によって、効率的かつ効果的な施設配置の計画が可能になったとご理解いただければと思う。

（委員）

土砂流出量を算出するのは、降雨量によっても大きく変化するので、シミュレーションで求めるのが難しい。こうした現象を適切に評価するシミュレーションの技術

革新が進んでいくことで、より合理的な計画の配置ができるようになると思う。

（委員）

施設配置は、集落の大きさ、現地の勾配、土砂の発生量など、いろんなバランスを考えて、決定されるものとする。そのうえで効率性という観点からは、ご説明のとおり保全対象の直上流で対策を実施するほうがトータルコストを抑えられるケースが多い。

○報告（再評価）

<河川事業>

【本明川直轄河川改修事業】

（委員）

B/C で計測できない効果の図の違いについて説明いただきたい。

（事務局）

貨幣換算化できるものについては、B/C という形で評価している。

一方で、この図はB/CのBに積めていない効果というところで整理しており、河川整備計画で目標としている洪水がもし来た場合に、河川整備をしていない場合と河川整備を進めた場合で、どのように被害が減るのかというのを示している。

下の方にグラフ書いており、ここで評価しているのが、最大孤立者数、従業者数の変化ということで、河川が氾濫した時の当該区域にいる人口を集計した上で、河川整備後の洪水による浸水の面積や深さの減少効果を見ている。例えば浸水面積が減れば、当該区域に住まわれている方についても、被害を受けなくなるので、B/CのBに積めていないが、定量的に効果が出ているといったところで、図・表を使って効果を算出しているというものになっている。

（委員）

資料を見るとダム整備までやって効果が非常にありますと感じたがどうなのか。

（事務局）

ご認識の通り。河川整備を進める上では目標として河川整備計画というものを定めており、河川整備計画の中では、このダムも計画に位置付けている。そのため、効果としては河川整備とダム整備がセットになっているとご認識いただければと思う。ただ、ダムは規模も大きいため、事業評価上は個別に分けている。河川事業についても、ダム抜きでどれぐらい効果があるのか示す必要がある。一つの計画に基づいて河川整備やダム整備を行っているが、事業評価としては、個別に効果を見ているとご理解いただきたい。

（委員）

地球温暖化によって降雨量が増大するような将来予測などは、こういった評価の中には今後入れていかないのか。

（事務局）

当事業計画につきましては、気候変動の降雨の増加というところは見込んでいない。全国的に、気候変動の降雨の増加というものを踏まえて、今、順次計画を見直しているところですので、当河川につきましても準備が整え次第、計画を見直していく。

（委員）

気候変動とか最近、内水氾濫も多く、インフラが昔の洪水規模で設計されている中で内水氾濫とかを抑えているところがあってそれに比べるとすごい老朽化している田舎のところは、どんどん水が河川の中に溢れていくような結果が出てくるところが多いと思うが、そういう意味では、河川とは関係ないにしても、考慮して評価を将来的にやっていく考え方で動いているのか。

（事務局）

他の河川の事例になるが、流域水害対策計画というものがあり、河川管理者の国や県、内水対策する自治体が連携して、それぞれの管理者がどのように対策を考えていくのか、共同で策定する計画がある。先行的なところでは実施しているが当事業ではできてはいない。考え方としては持っているとは認識いただきたい。

（委員）

技術更新することによって、河川だけに頼らず、責任も河川管理者だけが負わないような世界ができると、幸せかなと思う。河川管理者っていう名前がある限り、事故、洪水が起こると責められることになるので、流域全体で水害に備えるような形に変えていかないといけない。

（委員）

河川整備をしても、最大孤立者数や通信停止の影響人口が減らない理由はどういうところにあるのか。結局は被害に遭ってしまうということか。

（事務局）

河川整備の考え方として、都市部だと市街部が張り付いているので、今の川を広げることができない。一方で、川を掘りすぎると、例えば、今ある橋に影響が出る可能性がある。というところで、川に流せる量も決まってきてしまう。そういった場合、何が有効なのかというと、ダムや遊水地等でピーク時にいかに川に水を流さないようにするかが大事であり、河川整備と組み合わせて効果を出すことを考えている。河川整備計画規模の洪水における浸水範囲が減らない理由は、河川整備計画規模の洪水に対しては、河川整備とダムの組み合わせで効果を出すようにしているためである。川ごとに特徴があるので、それぞれの川でバランスを考えながら計画を練っているとご理解いただきたい。

（委員）

整備計画が今後変更されていく話があったが、かなり下流域の方に相当すると思うので、基本方針の流量規模の対応の達成っていうのを、視野に入れたときに、これより上流側で今後どのように整備していくのかお示しいただきたい。

(事務局)

河川整備計画というのは、河川整備基本方針の中の 20～30 年の整備計画であり、河川整備基本方針規模の流量が来た時に、被害額があまり減っていないというご指摘かと思うが、我々としても、その認識である。河川整備基本方針規模に対して、いかに今後整備して、被害をゼロにしていけるのか考えている。実際に上流の方だと内水対策がある。上流と下流のバランスを見ながら、下流に負荷をかけない形で整備も織り込まざるを得ないと思う。先生のご指摘を踏まえて、整備規模が上がっても手戻りがないように取り組んでまいりたい。

○報告（再評価）

<ダム事業>

【本明川ダム建設事業】

なし

○その他

（令和 7 年度第 3 回九州地方整備局事業評価監視委員会資料の訂正について）

<道路事業>

【国道 220 号 日南・志布志道路】

【国道 220 号 油津・夏井道路 】

【国道 220 号 南郷奈留道路 】

（事務局）

昨年度、説明させていただいた、第3回事業評価監視委員会の資料内容につきまして、訂正の報告になる。

東九州自動車道（清武JCT から加治木JCT）で、事業としては、国道220号の日南・志布志道路、油津・夏井道路、南郷奈留道路の三つについて、便益の算出の際にパラメーターが間違っていたことが判明した。正しい値で計算を行ったところ、昨年度示した便益が小さく計算されており、実際はもう少し大きい便益があったということが判明した。説明資料にB/Cとして提示している部分については、四捨五入の関係で変更がなかった。

現在価値化後の便益については、1兆9317億円で、訂正後は1兆9476億円ということで、約150億円程度上がっており、1%程度上がっている。

これ以外の部分についても、いくつか修正を行っており、内部利回り率につきましては、6.9%であったところが、7%に上がっている。

細かいところになるが、参考で示している多様な便益の部分についても、便益が大きくなっている。

こちらに示している資料の他、ホームページに掲載しているバックデータについても訂正が発生した。今後、同様のミスが起きないように、チェック体制の強化と再発防止に取り組んでいきたい。申し訳ございませんでした。

（委員）

内部でこのような場合の時にはどうしたらいいのか、委員会の中でまた審議させてもらう。今回はB/Cに大きな数字の変更ではなかったので、それほど大きな問題にはならないと思うがこれに対して、委員が何も知らずに了解していた話になると、問題が起こるかもしれない。その点は後で運用方針について審議させていただく中で検討して回答させていただく。