

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第2回）議事録

### ○審議（再評価）

#### <道路事業>

#### 【一般国道3号 鳥栖拡幅（福岡県）】

（委員）

仮設工の追加による増額について、家屋の移転先が想定より官民境界に近接しており、影響が出ないようにするため仮設工を追加したという認識で良いか。

（事務局）

そのとおり。

（委員）

同様のケースが今後も想定されるのか。

（事務局）

用地買収後の移転先については地権者本人が決めることであるため、今後も可能性はある。

（委員）

死傷事故件数が県内国道平均の約3倍であり、交通渋滞に起因していると想定される追突事故が多いということであるが、他の渋滞箇所も追突事故が多いのか。

（事務局）

基本的に交通量の多い市街地部では事故が多い状況にあると考えられる。

当該道路については、混雑度が1.5以上と、本来の交通容量以上の交通が走っている。当該事業により中央分離帯ができれば、不意に右折する車もなくなるため交通事故減少の効果が期待される。

（委員）

本事業の様に、渋滞の多い国道を拡幅した後に追突事故が減ったという確認はなされているのか。

（事務局）

事後評価を実施する中で、事故減少の効果として確認している。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道497号 伊万里道路（佐賀県）】

（委員）

主に盛土区間でボーリング調査を追加しているが、八谷搦地区より起点側では実施していないのか。物価上昇以外の増額はないということでしょうか。

（事務局）

盛土区間の調査箇所のみを示しており、八谷搦地区より起点側は高架橋形式であり、別途調査を実施し、今後設計を行う予定であるため、当区間の事業費は今後精度を上げていく。

（委員）

地質図について、粘性土の下に砂岩が介在しているという理解で良いか。

（事務局）

そのとおり。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道10号 高江拡幅（大分県）】

（委員）

本事業に限ったことではないが、建設資材単価は県によって異なるのか。

（事務局）

そのとおり。

（委員）

県によって異なるのはなぜか。

（事務局）

供給元の違いや輸送コストなども影響していると思われる。

（委員）

ボックス基礎部の液状化対策は必ず必要なのか。

(事務局)

今回の地質調査により液状化しやすい砂質系の地層が確認されたため地盤改良を実施しているが、支持地盤や構造の規模によっては個別対策の検討が必要と考える。

## ○審議（再評価）

### <道路事業>

#### 【一般国道210号 横瀬拡幅（大分県）】

(委員)

当該区間の市街地側は4車線で、郊外部は2車線のため、当該区間の拡幅により交通渋滞が解消されたら、またその先の2車線区間が渋滞するのではないか。

(事務局)

現在と将来の交通状況を踏まえて本事業を計画しており、周辺の交通状況や道路状況、沿道からの交通の発集等も考慮しているため、事業に伴って渋滞の先頭が移るような混雑は発生しないと考えている。

(委員)

電線共同溝の追加により費用については今回増額の3/4程度の27億円追加となる、一方で便益には計上されない。

道路事業は3便益で計算するので、費用だけが高額となり便益が計上されないため、例えば、便益として計上されないものについては除外して、費用便益分析の参考値を算出するという方法もあるかと思われるがいかがか。

(事務局)

ご認識のとおり、電線共同溝整備は、防災、景観、歩行空間の確保といった効果はあるが、現状の3便益のように金銭価値での表現が困難なため計上されない。

電線共同溝を含む改築事業については電線共同溝の費用を含めてB/Cを算出することとなっているのが実態である。

しかし、電線共同溝の便益についても考慮する必要があると考えられるため、今後、研究や検討が必要であると考えている。

(委員)

対応方針（原案）については、例えば「共同溝の整備により防災の効果がある」など一言追記してはいかがか。このような効果が含まれていることを記録に残しておくことも大切だと思う。

(事務局)

対応方針（原案）に、「費用便益に含まれない効果も確認されている」という文章があるが、金銭価値化できない例として、電線共同溝の効果についても記載させていただく。

（委員）

それでは、付帯意見を踏まえて対応方針（原案）を修正頂くようお願いする。

## ○審議（再評価）

### <道路事業>

#### 【一般国道3号 阿久根川内道路（鹿児島県）】

（委員）

トンネル区間の地山等級C,Dの割合はどのくらいを占めているか。

（事務局）

Cが約7割、Dが約3割である。

（委員）

ほとんどの区間がC,Dの山で、全面鏡吹付けが必要となったということか。

（事務局）

2つのトンネルがあり、1つ目の草道トンネルは施工が完了しており、実績で計上している。2つ目の湯田トンネルは、今後掘削を行うが、現在、C,Dの地層を確認したものに合わせて費用を計上している。

（委員）

跨道橋によるコスト縮減について、当初2つの跨道橋を計画していたが1橋にしたということか。

（事務局）

そのとおり。

この跨道橋がなくても、別のルートで横断できるため、機能としては1橋で代替え可能であることを確認し、地元とも協議を行い、了承を得ている。

（委員）

地元から要望があったわけではないのか。

（事務局）

跨道橋は、市に管理を引き継ぐこととなるため、今後の維持管理費も多くかかることから

市からの提案もあり、1橋の計画で、地元協議も了承いただいたところである。

#### ○審議（再評価）

##### <港湾事業>

#### 【志布志港ふ頭再編改良事業（鹿児島県）】

（委員）

大規模災害時の経済活動の維持について、耐震強化岸壁であるため地震の際も壊れず使えることは理解できるが、南海トラフ地震で津波が発生した場合に想定どおり使用できるか心配されるが、そのあたりはどのように考えているか。

（事務局）

港湾の災害対応については港湾BCPを策定しており、港湾施設が被災した場合に、どこから復旧していくのかを計画している。

また、当該施設は緊急支援物資を取り扱う施設ではなく、緊急時においても穀物の輸入など企業の物流を止めないような事業として進めているため、引き続き関係企業と連携して災害対応を含めて検討していきたいと考えている。

（委員）

浚渫土量の増加によって増額との説明であったが、ナローマルチビームを使用したことでお金がかかったということか。

（事務局）

当初のシングルビーム測深は、平成23年に行ったもので、当時はナローマルチビームが今と比べて高額であった。

シングルビームについては、調査船直下を線的に計測し、土量計算を行っていたが、今回、浚渫作業の前段階として最新の技術であるナローマルチビームを用いて三次元的に計測を行ったところ、土量が増加することとなった。

#### ○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（北九州市）】

（委員）

事業期間が長いが、一般的に、何年かごとに事業目的から見直しを図るといった進め方をするものなのか。

（事務局）

当該事業は、昭和48年～令和13年と長い事業となっている。

事情としては、航路水深 10m で全長約 10 km という長大な航路であり、浚渫土量も約 2,000 万 m<sup>3</sup> と多いことから整備時間を要するためである。

当初から完成断面の水深 10m で掘り進めると、整備効果を発現するまでに時間がかかるため、本事業では、まずは水深 8m で暫定供用することで整備効果を発現し、その後 2m 掘り下げて完成断面に整備する計画である。

北九州港新門司地区は、関東や関西方面から多くのフェリーが就航していることから、事業の見直しについては、事業者の意向や船型、大型化等の情報などを確認しながら事業を進めていく予定である。

## ○審議（再評価）

### <港湾事業>

#### 【苅田港国際物流ターミナル整備事業（福岡県）】

（委員）

国交省では港湾法に基づいて、港湾ごとに官民の協議会を設立し、港湾脱炭素化推進計画の策定を進めており、苅田港もその対象となっていると承知している。苅田港では製鉄所やバイオマス発電等で環境負荷低減効果が非常に大きいと思われるが、本事業の直接的、間接的効果として、年間CO<sub>2</sub>がどの程度削減できるかを試算しているか。

（事務局）

脱炭素化推進計画においては、船舶や港湾エリアに立地する企業からのCO<sub>2</sub>削減方策を幅広く検討しているところである。

本事業による具体的な年間CO<sub>2</sub>削減量は現在数字を持ち合わせていないが、本事業の直接的な効果として、苅田港に既に立地しているバイオマス発電所3社への燃料供給の効率化を図っている。