

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第3回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道3号 植木バイパス（熊本市）】

（委員）

労務費について、物価高騰のため上昇することは理解できるが、少し上昇率が高い気がする。どのように決定しているのか教えていただきたい。

（事務局）

労務費単価は毎年、全国で実態調査をして決まっていると認識している。今回使用している単価は、熊本県の単価として公表されたものである。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道210号 浮羽バイパス（福岡県）】

（委員）

災害土砂について、令和5年7月豪雨で発生した近隣の土砂を流用するものか、それとも川に堆積した土砂を流用するものか。

（事務局）

令和5年7月豪雨で発生した土砂を活用するものである。

（委員）

参考資料の迂回の損失解消について、周辺の市町村が管理している道路において、通行止め箇所が増えると、益々、当該道路が重要だと言えるが、通行止め箇所が増えつつあるという認識なのか。それとも、通行止め箇所は適宜解消されていくため、ある一定水準で保たれると考えて試算をしているのか。

（事務局）

試算においては、これまでの通行止め実績に基づき、周辺道路が規制された想定のもとで、浮羽バイパスがあった時となかった時の所要時間の差を貨幣換算している。周辺道路における通行止めについては、各管理者が鋭意対応していると承知しているが、災害が激甚化していることもあり、通行止め箇所数の増減の予測はつきにくいいため、浮羽

バイパスの有無以外に規制箇所は変化させずに推計している。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 57 号 森山拡幅（長崎県）】

（委員）

参考資料の観光の支援について、50年間で計算して観光の波及効果を算出することは理解できるが、実感とあわない。観光波及効果の確からしさを説明されたい。

（事務局）

計算式のとおり、現状の観光・余暇をベースに試算しており、観光地としての魅力が更に高まるとか更に下がるといった先々の変化は含めておらず、今の状況が続いた時の経済波及効果としている。

今後更に観光地が盛況になれば今の試算より高くなると思われるし、逆の可能性もあるが、現状がこのまま50年間続くと仮定して算定している。

（委員）

参考資料の環境改善（CO2削減）について、当該事業は総延長7.6kmでCO2排出量が年間で5,794 t の削減が見込まれ、一方で一般国道210号 浮羽バイパスは、総延長14kmでCO2排出量が年間で4,251tの削減が見込まれていることに関して、速度改善と所要時間短縮によって計算された結果、当該事業の方が短い距離で効果が大きいという理解で良いか。

（事務局）

ご認識のとおりである。

当該事業は総延長7.6kmのうち、3.3kmが自動車専用道路であるため走行速度が大きいですが、一方で一般国道210号 浮羽バイパスは、全線一般道路であり、沿道からの出入りがある分、速達性が上がらないため、排出量に差が出ている。

（委員）

地盤改良の工法見直しについて、用地を取得した時点で、例えば、家屋を建てないなどの制約付けは出来ないものか。

また、当該箇所以外に家屋は増加していないのか。

（事務局）

用地取得について、道路用地として取得する部分の補償費用をお支払いしており、仮に、地権者が、道路用地に近接した箇所に工作物を設置してもこれを制限することはできない。そ

の場合は、隣接民地に影響が及ばないような工法を取らざるを得ないと認識している。
また、関連部分の施工は今年度概ね完了することから、今後は、このような箇所が増えることはない想定している。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【大分港大在西地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（大分県）】

（委員）

複合一貫輸送ターミナルとは、RORO 船と一般貨物船の両方を扱うターミナルという意味か。

（事務局）

そのとおり。

（委員）

必要水深を確保し輸送力を向上させることで、輸送コスト 1,000 億円以上のベネフィットを得られるという説明であったが、現状より何倍増加するかなど、分かりやすい評価はあるか。

（事務局）

資料に示していないが、既存の岸壁に、川崎近海汽船が週 3 便、商船三井が週 4 便就航しており、更に新規就航予定の船もある。本事業の整備が進み、船舶が大型化することで積み込み量の増加に繋がると考えているが、大型化によりどの程度の積載量になるかは情報を持っていない。

（委員）

転石撤去について、転石と一緒に土砂を撤去して、他の土砂で置き換えた方が良いのではないか。また、転石の深さによっては、撤去できないのではないかと思った。

（事務局）

最初の転石が確認された段階で音波探査を行い、海底面から深さ 2 m 程の位置に転石があることが分かった。2 m 程度の深さであれば、全ての転石を撤去し、地盤改良を行った方が工法として最も安価であるため、この手法を採用した。

（委員）

地盤改良深さはどの程度か。

(事務局)

6m～10m程度である。

(委員)

今回の耐震を含めた整備と周辺の整備はどのような流れの中で位置づけられているものか。

(事務局)

大在地区には既存の RORO 船が就航しているが、船の大型化により手狭になっているため、本事業にて整備する岸壁に移る計画である。

また、耐震強化岸壁については、各港に1つ程度は設置が必要と考え、大分港では本事業にて整備している。

○審議（再評価）

<海岸事業>

【下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業（下関市）】

(委員)

当該事業は下関の事業であり、九州と山口は非常に密接な関係であるが、山口県内の海岸事業はどこまでが九州地方整備局の管轄となるのか。

(事務局)

下関港までが管轄である。

(委員)

2004年の台風で山口宇部空港が浸水しているが、当該事業箇所は被災したか。

(事務局)

平成24年は道路の冠水及び通行止め等が発生し、平成11年は工業地帯工業団地等が被災したが、2004年の台風による下関港海岸での被災はない。

(委員)

当該事業における台風時の高潮の基準は、T9918号レベルは防げる計画となっているのか。

(事務局)

そのとおり。基本的な考え方として、平成11年台風18号に基づき、50年確率を考慮して整備を行っている。

(委員)

高潮は面的に発生するため、整備箇所には切れ目があるとそこから浸水してくることになる。長府・壇ノ浦地区の、みもすそ川公園付近に整備されない箇所があるが、護岸改良などしなくても十分な防護レベルにあるのか。

(事務局)

当該箇所は、高潮に耐えられるだけの護岸高さが確保されているため、護岸改良は必要ない。

(委員)

高潮対策事業は、実際は高潮だけでなく、高波も考えていると思われるが、越波量に問題はないのか。

(事務局)

基本的に越波量に基づき実施している。

(委員)

資機材単価等の上昇への対応で増額しているが、福岡県単価または山口県単価のどちらを使っているか。

(事務局)

山口県単価に基づき算出している。

○報告（再評価）

<河川事業>

【白川直轄河川改修事業（熊本県）】

【緑川直轄河川改修事業（熊本県）】

特になし

<河川事業>

【嘉瀬川総合水系環境整備事業（佐賀県）】

【松浦川総合水系環境整備事業（佐賀県）】

(委員)

地方公共団体の知事から、コスト削減に努めていただきたい旨の意見があったが、これについては今後検討されるのか。また、コスト削減された場合、どのタイミングで報告して

いるのか。

(事務局)

継続して工事がある事業に関しては、コスト削減に努めていきたい。また、コスト削減により事業費が変更となった場合には、5年後の再評価のタイミングで報告する。

(委員)

当該事業は、国のみで実施しているのか、佐賀県と連携して実施しているのか。

(事務局)

国で整備しているが、「かわまちづくり」として市町村が申請し、計画登録を行い、それに合わせて国が基盤整備を実施している。更に周辺の利活用などが関わる際には自治体と協力し事業を進めている。

<河川事業>

【球磨川総合水系環境整備事業（熊本県）】

【緑川総合水系環境整備事業（熊本県）】

【白川総合水系環境整備事業（熊本県）】

【菊池川総合水系環境整備事業（熊本県）】

(委員)

河川改修事業は、雨の降り方に変化があり、外力が作用しているため、気候変動の影響を考える必要があることは理解できるが、河川環境事業は、気候変動の説明がなかったが、気にしなくてよいのか。

(事務局)

気候変動が環境に与える影響はあると考えているが、現時点の環境整備事業では、評価の想定としないこととなっている。

(委員)

もう少し幅広い意味で環境整備を捉えてもいいのではないか。
例えば、防災とかかわまちづくりが混在する整備事業もあっていいのではないか。大雨などでせっかく整備されたものが毎回浸水して壊れるようなものを整備することが本当に必要なのか。今後はそのようなことも考える必要があると思う。

(事務局)

言われるとおり。

利活用するとしても維持管理が必要であり、出水後も利用できるような整備が大事。環境整備事業については、水辺整備だけでなく自然再生事業もあるため、いただいたご意見も視野に入れて検討を進めていきたい。