

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和 6 年度第 4 回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 201 号 八木山バイパス（福岡県）】

（委員）

I 期線が先行して 2 車線で整備されていて、その後、阪神・淡路大震災を経て、II 期線には橋梁の耐震補強がある程度見込まれていると思うが、今回の増額は、前回評価時点で見込めなかったのか。

（事務局）

前回は、令和 6 年度開通予定である篠栗 IC～筑穂 IC の橋梁を対象としており、今回は、令和 11 年度開通予定である筑穂 IC～穂波東 IC の橋梁を対象としている。前回評価以降に筑穂 IC～穂波東 IC で更なる耐震補強の追加が明らかとなり、今回、再評価に諮ったものである。

（委員）

隣で I 期線のトンネルを掘った実績があるのに、II 期線の地山がこんなに変わる理由について、I 期線の成果が利用できなかったからなのか。

（事務局）

I 期線の地質縦断面図を見ると非常に良い岩で、一部の少し崩落したような箇所を通過すれば比較的スムーズに掘り進めることが出来ていたことから、I 期線当時の施工実績等を踏まえ II 期線の支保パターンを想定していた。しかし、実際に着手したところ、想定とは大きく異なる部分があった。I 期線の施工実績だけでは読みきれなかったと判断している。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 34 号 大村拡幅（長崎県）】

（委員）

参考資料の環境改善（CO2削減）について、CO2排出量年間約906トンの削減効果と評価されているが、貨幣換算はできるのか。

（事務局）

現状、CO2削減効果の貨幣換算は最新の実態を反映する方法がないと認識しており、削減

量を示すにとどまっている。なお、原単位等が見直されれば貨幣換算する意味があると考えている。

（委員）

今後の課題として、検討いただければと思う。

（委員）

残事業B/Cが16.3と事業全体B/C1.1と比較すると大きい理由は社会的な影響が大きいためか。

（事務局）

残りの事業延長が0.5kmであり、残事業費も小さいため、残事業B/Cは大きくなる。

（委員）

現在、事業進捗率99%であり、残り1%が開通し、全線繋がることで、見込んでいた最大の効果が発現するという理解で良いか。

（事務局）

ご認識のとおり、残事業の歩道・車道整備工事が完了し、全線完成することで効果が最大になると考えている。

（委員）

参考資料の雇用創出・地域活性化について、当該事業の整備により事業所数や周辺市町村からの通勤者数が増加し、大村市の税収も増加するとあるが、逆に周辺の町では税収が下がることも考えられる。

また、所得が上がり、その地域で消費活動することで、多少なりとも便益が発生することもあるため、それらを含めた取扱いについては、慎重に検討いただけると良い。

（事務局）

ご認識のとおり、当該事業により勤務地の選択幅が広がることで、大村市にとっては税収増となる一方で、周辺市町村では、第一次産業等の産物が遠くへ運べるメリットも考えられるため、本来はそのようなところも合わせて評価するものだと認識しているが、今回は雇用の面のみお示ししている。

（委員）

例えば雇用面のみでの評価では、事業の効果として全てを表していないとのご認識と理解した。大村市だけでなくエリア全体でどう考えるのか、今後検討しながら進めてほしい。

○審議（事後評価）

＜道路事業＞

【一般国道 10 号 豊前拡幅（福岡県・大分県）】

（委員）

当該事業により混雑度が大きく改善されていることについて、「交通量・混雑度の推移」のグラフから、東九州道の開通により交通が転換している状況が見受けられるが、大幅に改善されている効果は、当該事業の 4 車線化だけではなく、東九州道開通の効果も含まれていると考えればよい。

（事務局）

言われるとおり、東九州道に転換している交通もあるため、グラフを国道10号と東九州道を合わせた表現としている。

また、断面交通量としては増加しており、それだけ経済活動が大きくなっているということであるため、東九州道の効果も含めたようなグラフとしているが、道路の効果としては、相乗的に効果を発揮したと認識している。

（委員）

参考資料の観光振興の支援について、膨大な効果が発現しているが、効果はどこに現れるのか。これほどの効果が発現するのか疑問に思う。どの拠点へ支援が及ぶのか考える必要があると思う。

道路は通過点であるのに、道路だけの整備でこれだけの経済波及効果があるということが疑問で、この試算であればB/Cは大きく上昇する。そのあたりは今後、整理すべきと思う。

（事務局）

ご指摘の部分は、検討段階であり、参考値として取り扱っている。

例えば、ある観光地の人気が増えたことで交通量が増えたなど、道路整備と関係ないところで経済波及効果が出ていることも考えられるため、今後、適切な表現について検討していきたい。

（委員）

当該事業により交通量は増えたが、混雑度は減ったという理解でよい。

（事務局）

現道の未改良区間は、もともと交通容量が不足して混雑度が高い状況であったが、整備によ

り交通容量が増加したため、交通量が増えても混雑度は増えずに減少しているということである。

（委員）

従来、現道の混雑度が非常に高い状況であったが、当該道路が開通したことで、交通量は増加し、更に混雑度は減少したということは、混雑度が減少する効果は、倍に効いてくるような気がするが、そのような考えはないか。

（事務局）

分けて表現する方法もあるかと思うが、実際には入れ物が大きくなり、そこに入る量が増えても入れ物に収まったというイメージである。入れ物が大きくなった分、まだまだ入るといふ状態を一度に表現したものである。

（委員）

特に事後評価の場合は、表現方法によっては、もっと効果があったと言えるのではないかと感じた。

（事務局）

表現方法については、ご指摘も含めて今後検討する。

○審議（事後評価）

<道路事業>

【一般国道 322 号 八丁峠道路（福岡県）】

なし

○審議（事後評価）

<港湾事業>

【佐世保港国際クルーズ拠点整備事業（長崎県）】

（委員）

現在の寄港回数は回復途中であり、佐世保港、八代港ともに徐々に回復しているところだと思うが、そもそも、2018 年の寄港ピーク時が、港としてのキャパシティの限界に近い状態だったと考えて良いのか。

（事務局）

2018 年～2019 年が我が国のクルーズ寄港のピークであり、その際、まずは入港させるということが重要であった。例えば、八代港ではクルーズ対応の岸壁がなかったために、近隣の

原木や雑貨等の輸出入などの多目的で使用する岸壁の余力を確認し、入港させていた。
しかし、寄港要請が増加してきたことから、優先的にクルーズ船を受入れできる施設を整備するため、港湾局として全国的に実施している国際クルーズ拠点形成計画に基づき事業を実施したものである。

（委員）

各港の最大寄港回数は想定されていると思うが、寄港回数が増加傾向にある中で、現在は何割ほどか。

（事務局）

各港が定めている国際旅客船拠点形成計画に基づくものと思われる。例えば、佐世保港、八代港ともに年間の目標値があり、当然ながらこれまでのピーク時より更に段階的に増えていくというものである。

各港によって異なるが、クルーズ船社に岸壁の優先的な使用をしていただく期間は、20 年間や 40 年間など長期なものである。

民間企業のノウハウを持って、それに向けて長期的に、また安定的に各船社がこれからの増加目標、あるいはそれに向けた実施を行っていくものだと思っている。

（委員）

事業費の増額理由について、旅客上屋の形状変更により、既設排水工の撤去と付替えが必要となっているが、旅客上屋の整備については民間事業であって、既設排水工自体は、駐車場を通っているため、市の事業と思われる。この場合の事業費の増額は、国の事業の増額ではないように思うが、どのような取り扱いなのか。

（事務局）

旅客上屋は民間整備、駐車場排水工は港湾管理者である佐世保市の整備である。

一方で、基幹的な事業は国の直轄事業であるが、その機能を発揮するための一体のプロジェクトとしているため、事業内容に変更があった場合は、委員会に報告し、審議いただいている。

（委員）

事業費の増額 1 億円は、どちらが負担したのか。

（事務局）

港湾管理者である佐世保市となる。

○審議（事後評価）

<港湾事業>

【八代港国際クルーズ拠点整備事業（熊本県）】

（委員）

平成 28 年に熊本地震が起こり、本事業はそれ以降の事業化のため、熊本地震に関する直接的な影響はなかったように思うが、地震があったことで事業の変更などはあったか。

（事務局）

熊本地震以降の計画を発端とする事業であったため、当該事業に対する地震の影響はなかったが、整備する岸壁を耐震強化岸壁にするということに関しては、熊本地震による甚大な被害を踏まえたものであり、熊本県と調整のうえ整備したものである。

○審議（事後評価）

<港湾事業>

【名瀬港離島ターミナル整備事業（鹿児島県）】

（委員）

防波堤整備後の港内静穏度が 100%となっているが、100%の事例をあまり見たことがないためどのような計算なのか教えてほしい。

（事務局）

確保すべき静穏度については、年間 365 日のうち、97.5%の期間において岸壁の前に船が着けられ、荷役できるように港湾計画で目指している。なお、荷役については、岸壁の前面の波の高さが 0.5m までは可能であり、人が安全に乗り降りできるという計算となっている。

当該事業完了後の港内静穏度の計算については、岸壁の前面で波を測ったというわけではなく、観測機器がある沖合の波を岸壁の前まで持ってきた時にはこうなるだろうという波浪推算によるもので、本港地区においては 100%という計算である。

○審議（事後評価）

<砂防事業>

【雲仙直轄砂防事業（長崎県）】

（委員）

雲仙岳は溶岩ドームが残っている状態であるため、その変状等が発生しない限り、砂防施設整備による事業の効果が確実に発現できたと言えないと考えてよいか。

（事務局）

溶岩ドームの崩壊も想定して整備しているため、当該事業の実施により一定の効果は発現され则认为している。また、部分的ではあるが、平成 27・28 年の土石流に対する効果が確認できているため、当該事業の意義はあると考えている。

（委員）

安心してよいということか。溶岩ドームもまだ不安定な状態が続いているため、もしかすると溢れ出す可能性もあるということか。

（事務局）

溶岩ドームはまだ動いている状態である。しかし、溶岩ドームの崩壊対策も含めた一定の計画に対する事業としては完了していることから、今回、事後評価として委員会に諮るものである。

（委員）

溶岩ドームの懸念が残るものの、被害を防ぐ施設整備は完了しているということで、観光を含めた通常時の活用や防災面以外で施設の後利用について展望はあるか。

（事務局）

現在、ジオパークにおけるインフラツーリズムで活用されているため、今後の維持管理の中でそのような観点も含めて取り組んでいきたい。

○報告（事後評価）

<ダム事業>

【小石原川ダム建設事業（福岡県）】

（委員）

B/C が 1.7 に増加した主な理由は何か。

（事務局）

コスト縮減効果と、マニュアル改訂により B／C が増加したと考えている。

（委員）

洪水調整や水資源など様々な効果を入れているが、その中で一番効果が発現したものは何か。

（事務局）

効果自体は、軽減期待額という形で算出しているため、実績が多かったから B/C が高くなっているということではない。

○報告（事後評価）

<ダム事業>

【大分川ダム建設事業（大分県）】

（委員）

小石原川ダム建設事業と比較して、B/C が若干下がっているのはなぜか。

（事務局）

マニュアル改定等様々な要因があるが、小数点以下の端数処理の関係でB／Cが0.1下がる結果となった。