

九州地方整備局事業評価監視委員会
(令和2年度第2回)の議事概要について(速報)

- 開催日時：令和2年9月25日(金) 15:00～16:17
- 開催場所：福岡第二合同庁舎 2階 共用第3・4・5・6会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号
- 主な議題
- 審議【再評価(道路2事業、港湾1事業、営繕1事業)】
- <道路事業>
- ・一般国道10号白浜拡幅 (鹿児島県)
 - ・一般国道10号鹿児島北バイパス (鹿児島県)
- <港湾事業>
- ・苅田港国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)
- <営繕事業>
- ・鹿児島第3地方合同庁舎整備事業 (鹿児島県)
- 報告【再評価(河川1事業)】
- <河川事業>
- ・六角川直轄河川改修事業 (佐賀県)

なお、議事概要は、別紙のとおりです。

<問い合わせ先>

国土交通省九州地方整備局 TEL 092-471-6331(代表)

- | | | |
|---------|--------------|-----------------------------------------|
| ○事業評価全般 | 企画部 技術企画官 | 田代 益庸 (内線 3126)
TEL 092-476-3542(直通) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 駒井 正樹 (内線 4211)
TEL 092-476-3529(直通) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 大瀬 信一 (内線 320)
TEL 092-418-3358(直通) |
| ○営繕事業 | 営繕部 計画課長 | 村山 雄介 (内線 5151)
TEL 092-476-3535(直通) |
| ○河川事業 | 河川部 河川計画課長 | 山上 直人 (内線 3611)
TEL 092-476-3523(直通) |

**九州地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度 第2回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 令和2年9月25日（金）15：00～16：17

○場 所 福岡第2合同庁舎 共用3・4・5・6会議室

○出席者

- ・ 委 員 浅野委員、柿本委員、桑野委員、柴戸委員、鈴木委員、勢一委員、園田委員、辰巳委員、津田委員、戸田委員、廣岡委員

- ・ 整備局 局長 村山、副局長 遠藤、企画部長 堂菌、河川部長 藤井、道路部長 沓掛、港湾空港部長 中川、用地部長 柄本 他

○資 料

- ・ 議事次第、配席図、委員名簿
- ・ 資料1 第2回事業評価監視委員会 対象事業について
- ・ 資料2 令和2年度 第2回事業評価監視委員会 審議案件一覧表（再評価）
- ・ 資料3 令和2年度 第2回事業評価監視委員会 説明資料（再評価）
- ・ 資料4 令和2年度 第2回事業評価監視委員会 一括報告案件一覧表（再評価）

○議 事

1. 開会

2. 議事

1) 事務局からの説明

2) 対象事業の審議・報告

○審議【再評価（道路2事業、港湾1事業、営繕1事業）】

<道路事業>

- ・ 一般国道10号白浜拡幅（鹿児島県）
- ・ 一般国道10号鹿児島北バイパス（鹿児島県）

<港湾事業>

- ・ 苅田港国際物流ターミナル整備事業（福岡県）

<営繕事業>

- ・ 鹿児島第3地方合同庁舎整備事業（鹿児島県）

○報告【再評価（河川1事業）】

<河川事業>

- ・ 六角川直轄河川改修事業（佐賀県）

3. 閉会

令和2年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

あさの としゆき
浅野 敏之

鹿児島大学
地震火山地域防災センター 特任教授

かきもと りゅうじ
柿本 竜治

熊本大学大学院先端科学研究部 教授

くわの いずみ
桑野 和泉

(一社) 由布院温泉観光協会 常任顧問

しばと たかしげ
柴戸 隆成

(一社) 九州経済連合会 副会長

すずき よしひろ
鈴木 祥広

宮崎大学工学部 教授

せいいち ともこ
勢一 智子

西南学院大学法学部 教授

そのだ よしみ
◎園田 佳巨

九州大学大学院工学研究院 教授

たつみ ひろし
○辰巳 浩

福岡大学工学部 教授

つだ みどり
津田 みどり

九州大学大学院農学研究院 准教授

とだ じゅんいちろう
戸田 順一郎

佐賀大学経済学部 准教授

ひらた とおる
平田 暢

福岡大学人文学部 教授

ひろおか あきひこ
廣岡 明彦

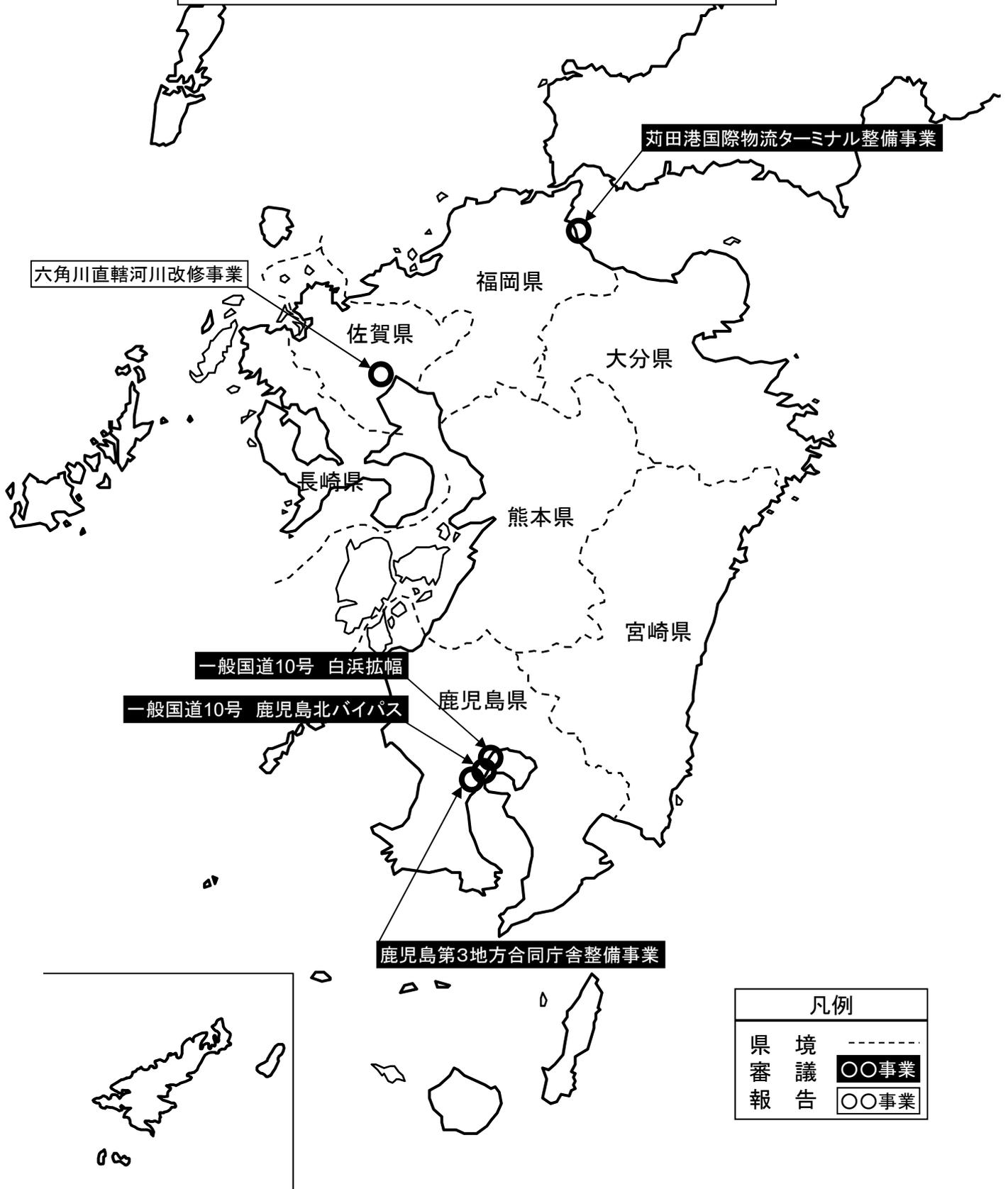
九州工業大学大学院工学研究院 教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
審議	●●事業
報告	○●事業

令和2年度第2回九州地方整備局事業評価監視委員会 議事録

○審議（再評価）

【一般国道10号 白浜拡幅（鹿児島県）】

（委員）

コスト縮減に関して、重要な幹線道路では必要なものはきちんと予算を充当し作るべきだと考える。1千万円のコスト縮減のため下り車線の道路高を少し下げるとのことだが、当該区間は越波による特殊通行規制区間の横ということもあり、越波に対する機能がやや低下することが懸念される。また、事故等で通行止めとなり片側通行を行う場合、上下線の間に段差があると融通が効かない状況も生じるかと思う。これらを踏まえると、1千万円のコスト縮減のために、失うものがあまりにも大きい気がするがどう考えているか。

（事務局）

当該区間は高低差が1m程度と小さいことから越波の影響は大きくないと考えているが、ご指摘を踏まえ、再検討させていただききたい。

（委員）

汚濁防止フェンスの構造変更に関して、工程表を確認すると環境調査等が実施されている。平成29年度になって漁協協議の結果という説明があったが、どのような事情で構造を変更するに至ったのか経緯を教えてほしい。おそらく漁協協議で工事による海水汚濁について懸念を示されたものと思われるが、単に心配ということではなく、具体的な事情や要因があるかと思うので、その点の説明をお願いしたい。

（事務局）

当初は垂下型の汚濁防止フェンスで十分と考えていたが、漁協協議の中でフェンスの下から流れる汚濁水について懸念が示された。協議及び調査の結果、対策をした方が良いと判断し、2重構造を採用したものである。

（委員）

汚濁防止フェンスの構造変更に関して、増額が1.1億円と大きいですが、2重構造に変更することによって得られる効果の程を定量的に確認した上で提案しているのか。

（事務局）

国の補償基準では補償できないものであるが、漁業への影響は調査している。当該区間の近辺では、1つの生け簀に約1万5千匹の鯛が養殖されており、生け簀は12基あるため、漁業への影響も相当額の額となる。

(委員)

私の質問は、汚濁防止フェンスを2重構造に変更することによる定量的な効果である。効果について、過去の知見等を参考にしているのかをお聞きしたい。

(事務局)

視界が悪くなるとストレスが溜まり生育に影響を与えることや窒息死してしまうなど、魚類への影響も調べており、対策をした方が良いと判断している。

(委員)

旅行速度に関して、令和12年で大きく改善されているが、シミュレーションでの平均速度49.4km/hはかなり速く感じる。当該区間には信号等はないのか。

(事務局)

押しボタン式信号はあるが、信号で止まらず走行できる場合もある。

(委員)

シミュレーションであるため、交通の分散は考慮していないということか。

(事務局)

当該区間は海と崖の間に位置し、主要な道路もなく交通の分散はない。

(委員)

汚濁防止フェンスの構造変更に関して、2重構造が妥当なのか。1重構造と2重構造の図を比較し2重構造の方が効果があると説明されていると思うが、3重構造など、2重構造以外に海水汚濁を防ぐことを検討した上で、2重構造を採用したのか。

(事務局)

2重構造で問題無いと漁協と合意した上で採用したため、これ以上の対策についての議論はなかった。

【一般国道10号 鹿児島北バイパス（鹿児島県）】

（委員）

鹿児島湾は、約2万7千年前に始良カルデラが大爆発し、火口部に水が入ってできたものであり、最深部は約200mと非常に深い。周りの地形は片方が海で片方が崖と平地がない中で、国道やJR日豊線が通っており事業を進めるのは大変だと思う。昭和50年度に事業化し、約45年で進捗率が約20%となっているが、地理的制約上、やむを得ないところも多分にある。しかし、護岸工の一部を鋼管矢板へ設計変更したことによる増額に関して、地形がカルデラの窪地であるということを当初から踏まえていれば、消波ブロック被覆護岸が技術的に困難ということが分かっていたのではないかと疑問がある。また、工事用仮設構台の構造変更に関して、祇園之洲地区は河口部に位置しているが、河口から角度11度内にある領域には構造物は作れない。河川事業は全てそうになっているため、事前に把握できたのではないかと疑問がある。特徴的な地形、道路や鉄道等インフラが混み合っている場所における事業について、どのような考えを持っているのか聞かせてもらいたい。

（事務局）

鋼管矢板への設計変更に関しては、鹿児島湾が深いということは分かっていたが、簡易な深淺測量で当該区間の深さを点で把握していた。当初は同じ勾配と考えていたが、一部において点と点の間に急勾配な箇所があることが判明したものである。工事用仮設構台の構造変更に関しては、当該箇所は河川法に基づく河川ではなく港湾となっているため、角度11度の考え方は対象外となる。近隣の鹿児島市内で土嚢が崩れるといった災害が多発したため、平成28年度頃に築島構造から仮架橋へ変更したという経緯である。

（委員）

鋼管矢板は非常に長いと思われるが、技術的には問題無いのか。

（事務局）

矢板としては長いですが技術的には問題無い。鋼管矢板の位置は比較検討し、経済的に優位な場所を選定している。

（委員）

鋼管矢板への設計変更による増額が大きい。当該事業の道路幅員は約25mであるが、白浜拡幅は約20mで設計されている。道路幅員や線形の変更等によりもう少し費用を抑える検討はしなかったのか。また、歩行者は少ないと思われるが、歩道幅員も広い。

（事務局）

当該事業はバイパスであり、当該箇所の現道のすぐ脇にトンネルに向かうアプローチの道路が

できる。そのアプローチ部の側面に護岸工が位置することもあり、勾配等を検討した結果、変更設計が最適であると考えている。

(委員)

トンネルに入るアプローチとして、見直せない箇所だということか。

(事務局)

そのとおりである。

(委員)

鋼管矢板への設計変更に関して、用地買収が必要な場合は地権者がいるため地盤調査を実施し難いというのは仕方ないが、当該区間は海であり測量のポイントを増やせば事前に確認できたと思う。そのような点は、事業を進める上で見直していくことは期待して良いか。

(事務局)

概略設計の段階におけるトンネルの坑口位置検討の際に、幅広いエリアを調査する必要があったため、この時点では詳細な調査ができなかった。

(委員)

この件については理解するしかない。他の道路工事では、特に地盤関係は調査できないため、やむを得ない。しかし、当該箇所は地権の関係が無いため、詳細な調査をするような努力をする枠組み、仕事の仕方をしていただきたい。

(事務局)

ご指摘はご尤もである。今回の事例を教訓として、今後の事業を進めていきたい。

(委員)

全ての箇所で詳細調査が必要な訳ではないが、他の委員の発言にもあったとおり特殊な場所においてはそのような対応が必要だと思う。

【苅田港国際物流ターミナル整備事業（福岡県）】

（委員）

コスト縮減で建設資材等の調達工夫という説明があったが、どのような形でコスト縮減につながったのかを具体的に説明してほしい。

（事務局）

浚渫工事を行う際は土砂の処分場所から排砂管というものをつないで工事を行っている。その排砂管の調達に関して、当初計画では東北地方から調達することを考えていたが、発注時点で幅広く調達先を確認し、影響のない範囲で工事工程を調整したことで、近くにある資材が使用可能となり運搬費の縮減が図れたものである。

（委員）

先程の道路事業のコスト縮減額が数千万円程度、港湾事業も3百万円である。コスト縮減の資料は必ず出さないといけないのか、事業によってはコスト縮減ができなかったという例外があっても良いのか整備局の考えを教えてください。

（事務局）

昨年度、コスト縮減について説明をしなかった案件に対して、縮減額が微少であっても説明をするべきであると委員より指摘があったことから出している。そのため、資料は省略しないようにしているが、コスト縮減が無い場合は無いと報告することもあり得る。

（委員）

浚渫工事では、出来高を評価する方法が変わってきている。昔は測量していたが、今はレーザーを用いて出来高を確認するなど省力化されていると思う。この省力化分については、コストが減るなどしていないのか。

（事務局）

浚渫工事についてはICT施工を導入し始めたところであり、現時点では全体のコストを下げての発注はしていないが、将来的にはコストへも反映されるかもしれない。

（委員）

浚渫工事の業者にイノベーションさせ、事業投資するメリットはこれからということか。

（事務局）

ICT施工は国としても積極的に導入することとなっており、現在取り組んでいるICT施工に係る費用は計上して発注している。

(委員)

事業の効果について、説明のあったように企業の立地件数や雇用者も増加しているので、効果があると思う。しかし、新型コロナウイルスの影響や昨今の温暖化、世界的な気候変動の動向等を鑑みると、特に火力発電やセメント関連分野は、今後厳しい見通しになるのではないかと思う。直近では影響は無いかもしれないが、中期的な視点で見た場合、B/Cの評価等に影響が出てくるのではないかと若干懸念がある。このような社会情勢や経済動向の変化をどのような形で織り込んで評価していくのか分かる範囲で教えてほしい。

(事務局)

委員ご指摘のとおり、脱炭素化に向けて今年度から経済産業省で具体的な検討に入っているところであり、石炭火力発電もフェードアウトする方針が盛り込まれるものと思うが、廃電となるのは非効率な火力発電所と認識している。電力事業者にヒアリングしたところではあるが、苅田発電所の発電効率は九州管内で中程度であり、直ぐに廃電になるとは考えていないという回答であった。そのため、今回は直近5年程度の取扱量は今後も続くものとして評価している。

【鹿児島第3 地方合同庁舎整備事業（鹿児島県）】

（委員）

事業の効果には、災害時に避難場所として使用することも含まれているのか。あるいは施設の機能維持か。

（事務局）

主に施設の機能維持のためである。

○報告（再評価）

【六角川直轄河川改修事業（佐賀県）】

（委員）

河川改修を実施することで、平常時に水位が下がっても農業用水や淡水魚等に影響がないか教えてほしい。

（事務局）

農業用水等に影響が無いことは確認している。

（委員）

30年かかる整備計画だが、時系列的に比較的近い段階で効果が発現するのか説明してほしい。

（事務局）

整備計画としては30年であるが、集中的に実施する対策として5年程度で行う計画があり、直近5年程度で一定の効果を発現するよう事業の進捗を図る。

（委員）

当該地は低平地であり海よりも陸の方が低く、災害発生時は雨水が河川に流入しない内水被害の常襲地であると聞いたが、引堤で河川の外水氾濫の対策を行うような説明だったため、違和感があった。内水被害の危険性について解決できているのか。

（事務局）

当該事業を行うことにより、これまで排水ポンプを運転調整していたものが、令和元年8月豪雨程度の雨が降った場合でも排水ポンプ運転調整を回避できる。

（委員）

学識者懇談会の委員の先生方が精査した上で了承されている計画変更であるが、資料の学識者懇談会の主な意見の欄は特になしとされている。学識者懇談会の議論の内容が少し分かると、それに参加されていない委員への情報提供になると思うため、重要なポイントを2つでも3つでも記入してもらえると、本委員会の委員の理解が深まると思う。

（委員）

今の意見のように、学識者懇談会の中でどのような議論があったのか、いくつかポイントだけでも次回からもし時間が許せば説明していただくようお願いする。