

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(令和2年度第4回)の議事概要について(速報)

■開催日時：令和3年1月25日(月) 14:00～15:56

■開催場所：福岡第二合同庁舎 2階 共用第4・5・6会議室  
※Web会議形式併用  
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-10-7

## ■主な議題

## ○審議【再評価(道路4事業、海岸1事業、ダム1事業)】

## &lt;道路事業&gt;

- ・一般国道3号 芦北出水道路 (熊本県・鹿児島県)
- ・東九州自動車道 清武JCT～北郷 (宮崎県)
- ・一般国道220号 日南・志布志道路 (宮崎県・鹿児島県)
- ・一般国道220号 油津・夏井道路 (宮崎県・鹿児島県)

## &lt;海岸事業&gt;

- ・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業(下関市)

## &lt;ダム事業&gt;

- ・川辺川ダム建設事業(熊本県)

## ○審議【事後評価(道路1事業、港湾2事業)】

## &lt;道路事業&gt;

- ・一般国道218号 北方延岡道路 (宮崎県)

## &lt;港湾事業&gt;

- ・中津港田尻地区臨港道路整備事業(大分県)
- ・細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業(宮崎県)

## ○報告【事後評価(河川1事業)】

## &lt;河川事業&gt;

- ・肝属川特定構造物改築事業(甫木水門改築)(鹿児島県)

なお、議事概要は、別紙のとおりです。

## &lt;問い合わせ先&gt;

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)<br>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)<br>TEL 092-476-3529(直通) |
| ○海岸事業、港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 大瀬 信一 (内線 320)<br>TEL 092-418-3358(直通)  |
| ○ダム事業、河川事業 | 河川部 河川計画課長   | 山上 直人 (内線3611)<br>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4回）  
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 令和3年1月25日（月）14:00～15:56

○場 所 福岡第二合同庁舎 2階 共用第4・5・6会議室

○出席者

- ・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、平田委員、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 杓掛、港湾空港部長 中川

○資 料

- ・議事次第、配席図、委員名簿
- ・資料1 第4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4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4回事業評価監視委員会 審議案件一覧表（事後評価）
- ・資料4 令和2年度 第4回事業評価監視委員会 説明資料（再評価）
- ・資料5 令和2年度 第4回事業評価監視委員会 説明資料（事後評価）
- ・資料6 令和2年度 第4回事業評価監視委員会 一括報告案件一覧表（事後評価）
- ・資料7 令和2年度 第4回事業評価監視委員会 説明資料（一括報告）

○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4事業、海岸1事業、ダム1事業）】

<道路事業>

- ・一般国道3号 芦北出水道路 (熊本県・鹿児島県)
- ・東九州自動車道 清武JCT～北郷 (宮崎県)
- ・一般国道220号 日南・志布志道路 (宮崎県・鹿児島県)
- ・一般国道220号 油津・夏井道路 (宮崎県・鹿児島県)

<海岸事業>

- ・下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (下関市)

<ダム事業>

- ・川辺川ダム建設事業 (熊本県)

○審議【事後評価（道路1事業、港湾2事業）】

<道路事業>

- ・一般国道218号 北方延岡道路 (宮崎県)

<港湾事業>

- ・中津港田尻地区臨港道路整備事業 (大分県)
- ・細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業 (宮崎県)

○報告【事後評価（河川1事業）】

<河川事業>

- ・肝属川特定構造物改築事業（甫木水門改築） (鹿児島県)

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)

下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業

福岡県

佐賀県

熊本県

大分県

長崎県

川辺川ダム建設事業

宮崎県

東九州自動車道 清武JCT～北郷

鹿児島県

一般国道3号 芦北出水道路

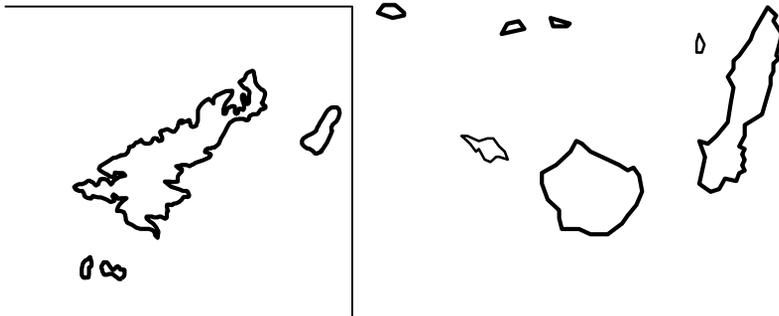
一般国道220号  
油津・夏井道路

一般国道220号 日南・志布志道路

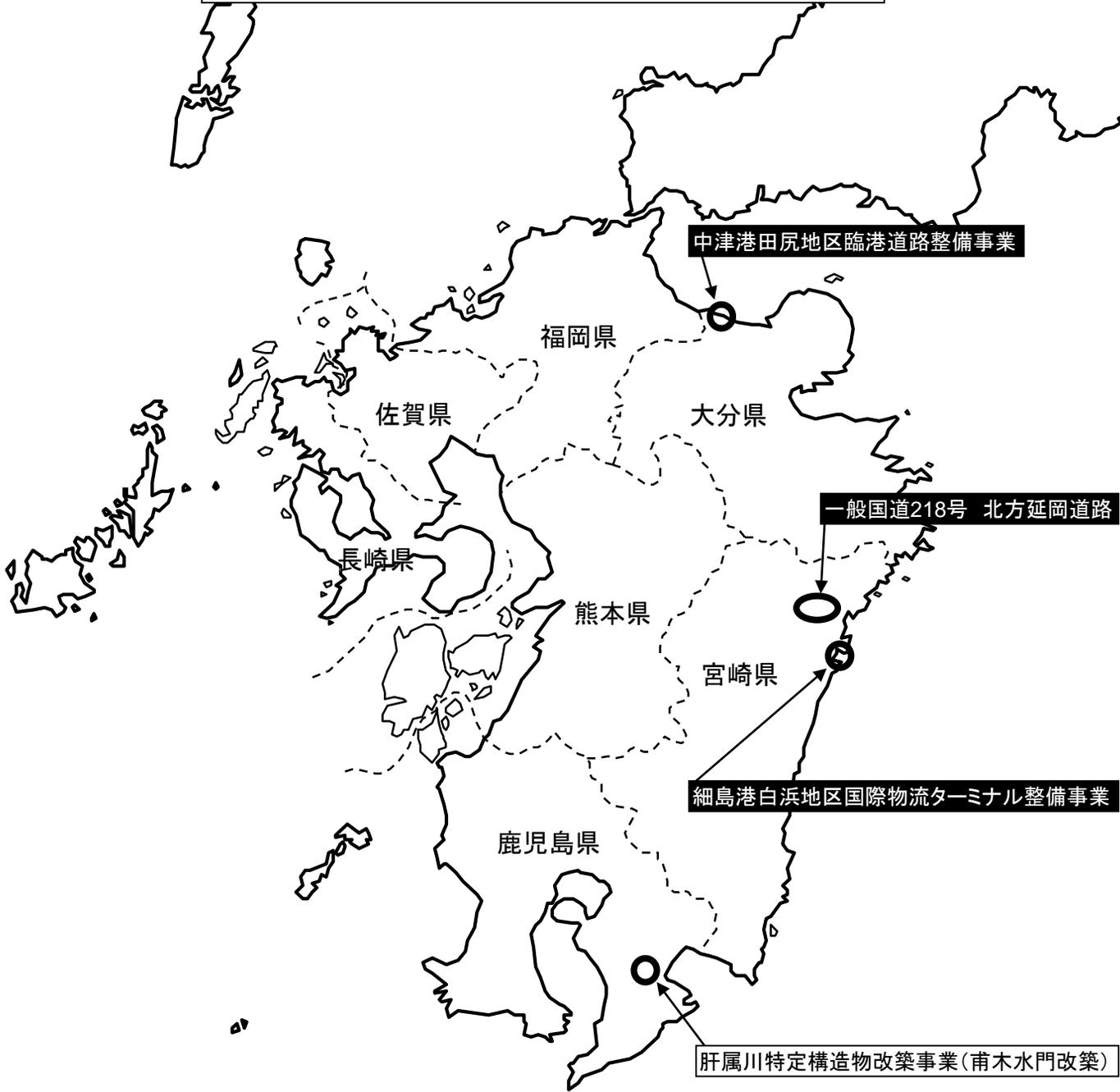
凡例

県境 -----

審議 ○○事業



# 位置図(事後評価)



凡例	
県境	-----
審議	●●事業
報告	○●事業

## 令和2年度第4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3号芦北出水道路（熊本県・鹿児島県）】

##### （委員）

今回の事業に限らず全体的に地質に関する増額の案件が多いが、考え方や今後についてお尋ねしたい。今回の案件では、想定していた支持地盤が異なったため当初計画の直接基礎から場所打ち杭に変更しているが直接基礎では厳しいこと、また、発生土を盛土材としてそのまま使うという当初計画であるがこれについても改良が必要となることが十分想定できると感じられる。事業を計画する上で、当初事業費を安価とし事業化後に増額する方法と、当初から必要なことをある程度盛り込み後から削る方法と、国民的にはどちらが得なのか教えていただきたい。当初事業費が少なめの方が効率的であればそれでいいが、その場合は、計画段階評価や新規事業採択時評価において、現状はこの程度の事業費だがこの位まで動く可能性があるという推移を過去のデータをもとに検討する必要があると思う。事業費の推移は、事業の工種や規模、場所等で分類し過去の事例より統計的な分析をすれば出てくるので、そのようなものを合わせて当初の評価を行えばいいと思う。

##### （事務局）

今回、地盤に関する事業費の増額が増えている。例えば、ご指摘のあった施工段階による現地状況の変化に伴う増加も直接基礎が場所打ち杭に変更と、もう少し調査をすれば判明する可能性もあるかと思うが、この区間は計画段階でボーリング調査を実施しており、そこまで悪い値でなく検討の結果、直接基礎とした経緯がある。地盤は工事をしないと分からない部分もある。現在、地質データの蓄積や活用を進めており、今後は周辺の地質データ等を踏まえ精度を上げるよう考えていきたい。しかし、現時点では、トンネル掘削中の切羽崩落等の問題をその都度解決しているのが実態である。ご指摘を踏まえて色々と勉強していきたい。現在、地盤が事業費増の肝になっており、地盤データを民間も含めて公開しデータベース化する取組も進めている。

##### （委員）

完全に予測するのは難しく、当初の計画から現地で実際に調査すると状況が変わるというのは当然あると思う。その際に、例えば今回の施工段階による現地状況の変化に伴う増額に関して、当初は直接基礎で計画しているが、場所打ち杭が必要となる思いはあったと思われ、その時に場所打ち杭で設計しておくという考え方もあると思う。その場合、場所打ち杭が不要となった際はその予算が無駄になることを踏まえると、当初は安価に計画し、必要な分だけ増額した方が事業者として効率が良い、或いは安価となるということもあるかと思うが、その辺りはどうなのか。

(委員)

施工段階による現地状況の変化に伴う増額のボーリング調査の平面図を見ると、当初計画時と変更計画時が比較的隣接しているが、スポット的には結果に差が生じている。そのため、なかなか予測するのも厳しく、予めリスクを含めて事業費を算出することも厳しいと思う。

(事務局)

最終的に、必要な工事は1件ずつ検査しながら実施することになるので、後から増額、または減額した方が効率が良いという訳ではない。また、事業費が増加する際の透明性確保の観点から、現在の事業評価制度の手続がとられてきている。

(委員)

30年前の話となり、責任を取る人がいなくなることもあるので、計画自体を途中で見直すことやチェックを入れることはできないのか。

(委員)

地盤状況には不確定要因があるため、事業評価に上がってくる事業は事業費が増額となるものが多い。全体の中でどの程度が大幅な事業費の増額に陥っているのか。

(事務局)

ご指摘のとおりではあるが、全てが大幅な事業費の増額に陥っている訳ではない。事業評価制度は、事業着手後5年など折に触れて行う仕組みになっており、計画途中でチェックするような適切な環境に変わってきていると思う。引き続き努力はしていく。

(委員)

関係機関協議に伴う増加に関して、作業時間が当初は約6時間の計画であったのに対し、鉄道事業者との協議の結果で約2時間半まで減っているが、短くなり過ぎている。交渉の余地や作業時間を確保できるような可能性はなかったのか。

(事務局)

この区間は、肥薩おれんじ鉄道と九州新幹線の2つの線路を跨ぐことになる。当初事業費を積み上げた段階では、通常営業していない時間帯であり約360分で計画していたが、途中の協議の中で、肥薩おれんじ鉄道でJRが夜間貨物輸送を行うこと、また、新幹線で確認車による点検を行うことが明らかとなった。作業時間が減るため、今回は架設作業の効率が良い手法に切り替えてコスト縮減に努めている。

(委員)

作業時間が短くなったが、今後、努力して効率を上げていくということか。

(事務局)

その通りである。

【東九州自動車道 清武 J C T～北郷 (宮崎県)】

【一般国道 2 2 0 号日南・志布志道路 (宮崎県・鹿児島県)】

【一般国道 2 2 0 号油津・夏井道路 (宮崎県・鹿児島県)】

(委員)

地元及び関係機関協議に伴う函渠の追加に関して、地元協議の結果で函渠を 5 箇所追加しているが、当該事業はそれほど古い事業ではないため、当初計画で盛り込めなかった事情があるのか。また、ハーフ I C のフル I C 化に関して、自治体の計画に寄り添う形で変更したと認識したが、今回の変更にあたって自治体との協議がどのような形でなされたのか、合理的に計画変更に至っているのか。全体 B / C も厳しい数値であり、安易な増額は苦しいと思うため、事業の検討状況や経緯等少し説明をお願いしたい。

(事務局)

函渠については、交差道路近辺は 1 箇所を集約、生活道路は集約を行わない、配水管は利用者に影響のない範囲で集約などの考え方で、当初は 7 箇所を計画していた。しかし、地元と協議を進める中で、農作業効率の悪化や配水管の水圧低下の指摘等により、結果的に 5 箇所の追加となった。なお、交差する道路等が 1 2 箇所以上あるため一定のコスト縮減は図られている。

I C 形式については、平成 2 6 年度の計画段階評価において地元自治体と協議を行い当初の設定をしている。日南東郷 I C の場合、日南市では企業立地の促進を図るまちづくりの計画である日南市重点戦略プランが策定されているが、策定前より本プランが検討されていることは市と情報共有している。実際に計画が策定されていることが重要であり、本プランは令和 2 年 3 月に策定されたため、これに伴い計画を変更した。(仮) 奈留 I C、(仮) 夏井 I C についても若干事情は異なるが概ね同様の状況であり、それぞれの地域の計画変更を待ち、その後に事業の見直しを行う。

(委員)

ハーフ I C からフル I C に変更する際、1 日当たりの利用状況や台数など、目安がある上での判断なのか。もしくは、地元の要望を受け計画を変更しているのか。

(事務局)

今回の日南東郷IC、(仮)奈留IC、(仮)夏井ICについては、まちづくりや防災等の計画策定状況を踏まえ、地域づくりを支援する道路という趣旨からフルICに計画変更している。

(委員)

ハーフICからフルICへの変更に関して、道路は長期間に渡り利用される。その間に色々な状況の変化が起こることを踏まえると、重要なインフラである基幹道路は最初からフルICで計画しておくことが重要だと考える。将来、需要が出た時に変更すれば良いという考えもあるかもしれないが、様々な弊害が出てくる可能性があり、また、実際に他の路線においてハーフICで困っているものもある。そのため、特段の事情がない限り、基本はフルICで計画するということを前提として今後考えてほしいと思う。

#### 【下関港海岸直轄海岸保全施設整備事業（下関市）】

(委員)

既設の民有護岸を一部活用すると予定していた方法は難しいため、事業を見直すというご説明を受けたが、国有のものを使って事業を行う場合と民有の施設などがあるところで事業をする場合とでは異なる部分があると思うが、施設の帰属等はどうなるのか。

(事務局)

民有の護岸については、基本的には国に財産を無償で譲っていただき整備を行う。国有でも民有でも直轄による整備の場合、施設は国に帰属していただき整備を行う。下関港海岸における長府地区は、戦前より民間企業が護岸整備や埋立を行い企業や事業所等が立地している。海岸の防護ラインを法律で定める時に、民有護岸の場所で整備することが高潮を防護する上で効率的であったため、このような対応をしている。

(委員)

元々民有地である資料3ページの既設護岸と既設胸壁の間のフラットな道路に相当する部分は、整備後に国有地となり、一般の方へ開放されると解釈してよいか。

(事務局)

胸壁補強部は国に帰属するが、それ以外は民有地のままであるため、一般の方に開放される訳ではない。

(委員)

資料3ページのパラペットと記載されているところは民有地のままで、所属も使用権も民間の方に帰属するという理解で良いか。その場合、背後に市民の生命と財産があるとはいえ、国費を投入し民有施設の一部のクオリティを上げるという考え方は如何か。

(事務局)

海岸整備事業の目的として国土の保全があり、民間事業者、そして一般住民や土地、財産を守る。要は国土を防護するという理念に立って行っている。民間保有施設の財産価値が上がるという指摘については、副次的にはあるかもしれないが、民間事業者側は所有地を国へ無償譲渡するというデメリットもある。

(委員)

防災上必要な範囲は国有化し、整備を行い今後も管理していくという理解で良いか。

(事務局)

その通りである。

(委員)

水門の合理化によるコスト縮減に関して、水門を2箇所から1箇所へ見直す計画となっている。異常降雨が発生した場合、1箇所にまとめると防災機能が下がる気がするが、検討された内容について説明してほしい。

(事務局)

平成30年度に関係機関と検討会を行い、防災機能も踏まえて水門を決定している。平面二次元流況解析の結果、水門を2箇所から1箇所としても条件の一番厳しい洪水ピーク時の流速において大きな影響はなく、1箇所に統合しても問題ないと検討会で了承された。

#### 【川辺川ダム建設事業（熊本県）】

(委員)

従前は維持管理に限定して事業が進められていたが、検討するという事で、非常に注目される重要な事業になると思われるため、まずは今回提案された方針のとおり是非検討を進めていただきたい。

(委員)

新たな流水型ダムの検討をこれから始めるということで、これまでもかなり事業費が費やさ

れていると思う。費用対効果は今後の検討の中でなされると思うが、流水型ダムが完成するまで結構時間がかかる。その間に洪水対策として地元では高台移転等がなされていき、土地利用が変わると従前に予定していた効果が変わってくると思うが、その辺はどのような検討をされていくのか。地元の動きとダムの検討が乖離しないようどのようなにするのか。

(事務局)

B/Cなどの詳細については現時点で未定であり、今後、安全と環境を両立するダムについて調査検討を進めたい。球磨川の治水については、熊本県や流域市町村が入った流域治水協議会において、河川区域の対策だけではなく、集水域、はん濫域での各対策を議論しているところである。流域治水の議論を踏まえ、年度内に流域治水プロジェクトとして球磨川の治水対策の全体図を示す予定にしているため、関係機関と連携を図りながら検討を進めるよう留意する。

(委員)

この検討はダムの建設が前提ではなく、建設するかどうかを検討するということか。

(事務局)

平成29年度の再評価では、維持管理に限定して継続が承認された。今回は、新たな流水型ダムの検討を加えて継続することについてご審議いただいている。

(委員)

流水型ダムを今回初めて知った。豪雨災害後となり今更かもしれないが、豪雨災害以前に流水型ダムを提案する機会はなかったのか。ダムは一切駄目ということだったのか。

(事務局)

平成20年に川辺川ダム計画を白紙撤回するという意見があり、それ以降はダムによらない治水を検討するというので、流水型ダムを含めないその他の方法での治水が議論された。

○審議（事後評価）

【一般国道218号北方延岡道路（宮崎県）】

特になし

【中津港田尻地区臨港道路整備事業（大分県）】

特になし

**【細島港白浜地区国際物流ターミナル整備事業（宮崎県）】**

（委員）

国際物流ターミナルとして、主な事業効果はオーストラリアや南アフリカからの石炭及び金属鉱の輸送となっているが、長期的な見通しを教えてほしい。

（事務局）

地元の企業においては、平成30年度までに石炭を利用した火力発電の一部をゼロにするといった報道が出ている。今後、低炭素化社会に向けた動きもあり、石炭に代わるバイオマス発電関連の貨物が考えられる。仮に石炭をゼロにした場合でもB/Cは1.6程度あり費用対効果は確保されている。

（委員）

同種事業の計画・調査のあり方で、残存機雷位置に該当する海域ではないが砲弾が確認されたため、今後はこの海域でも調査が必要であると示されており非常に重要なことだと思う。民間を含め海域を利用する方が色々いるかと思うが、情報共有の範囲や体制はどうなっているのか。

（事務局）

砲弾が発見され処理する場合は、港湾管理者や港湾に関する関係者に周知している。今後も砲弾が発見される恐れがあるため事前に磁気探査を行うが、浚渫工事や海底に杭を打つような工事の際には危険が伴うため、このような工事などの実施前には港湾管理者や海上保安署からお知らせすることになっている。

○報告（事後評価）

**【肝属川特定構造物改築事業（甫木水門改築）（鹿児島県）】**

（委員）

B/Cに関して、当該事業は1.5、県事業と合わせた時に2.9である。国の水門改修と県の河川改修が一体となった事業であるが、どのような考えで水門のB/Cを分離したのか。

（事務局）

県の河川改修事業が完成したという条件のもとで、水門の整備前後の便益と事業費を用いてB/Cを算出している。