

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和８年度第２回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道３号 博多バイパス（下臼井～空港口）】

（委員）

物流効率化の支援について、貿易額で表されているが、貿易額は物価と共に変動するので、取扱件数や取扱量、交通量等で表すことはできないのか。

（事務局）

取扱件数・取扱量や物流に関する交通量のデータは整理できておらず、時間短縮効果の中で、便益に含まれる部分があるが物流に関する便益のみを切り出すことができないため、今後表現方法を検討させていただきたい。

（委員）

橋台基礎形式の変更に伴う増について下り線の A1、A2 の杭長が伸びているが、上り線の杭長に変更はないか。

（事務局）

上り線についてもボーリングを行っており、杭長を伸ばしている。

（委員）

具体的には下り線と同じ長さ分伸ばしたと考えてよろしいか。

（事務局）

同じ長さ分伸ばしている。

（委員）

下臼井区間について、調査計画段階だが、当然この区間も増額が想定されるが残事業 B/C で 1.6 も効果が出ると見積もっているのか。

（事務局）

今後、下臼井区間についても増額があれば計上することになるが、現時点では不確定要素もあるため算出していない。

（委員）

今の計画より間違いなくコストが上がると思うが、また再評価を行うのか。

（事務局）

事業費を安易に増やしていくわけではなく、コスト縮減も行いながら事業を進めていくので、増減を整理できたタイミングで再評価を行う。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 34 号 神埼佐賀拡幅 】

（委員）

鳥栖側から佐賀側に向かって、軟弱層が深くなっていると言われたが、どこからどこまでの地盤改良工の変更によって改良杭が伸びたと判断すればよいか。当初計画時の図面では、既往ボーリングのところで軟弱層の厚さが 7.5m だったのが変更計画時の図面では 9.5m になったことから、No.3 のところではどのくらいの深さになったのか、コラムスラブ長をすべての区間でなぜ同じ長さで施工するようにしたのか教えて頂きたい。

（事務局）

当初、軟弱層について全延長において 7.5m と想定していたが、ボーリング調査の結果から少しずつ深くなっていることが確認されたため平均して 2 m 伸びている状況。追加ボーリングの No.3 区間のところでは 10.5m の軟弱層が確認されている。

（委員）

砂層から上 3m のところまでの粘性土層を改良したいという目的で私はみていたが、佐賀側に行けば行くほど改良範囲が大きくなっていると考えてよろしいか。

（事務局）

ご認識の通り。

（委員）

増額額は 8 億円で済むという認識でよろしいか。

（事務局）

ご認識のとおり。

（委員）

事業進捗率と用地買収率のところで、事業進捗率が約 81% で用地進捗率が約 58% となっており、用地買収が進んでいない点について教えていただきたい。また、これまでの道路事業の委員会では事業進捗率よりも用地進捗率のほうが数値として高いことが多かったと認識しているが、事業進捗率が先んじることについて教えていただきたい。

（事務局）

今回の事業が通常と違う点は、部分的に開通しているところであり、現在半分の区間が開通している。開通した区間は用地買収が 100% 完了している状況。残る半分

の区間で用地買収を進めている段階で、用地の進捗率が低く見えている状況。今後は、用地が100%に近づいてから事業費が上がっていくものと考えている。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道220号 日南・志布志道路】

【一般国道220号 油津・夏井道路】

【一般国道220号 南郷奈留道路】

（委員）

芳ノ元トンネルあたりから日南層群分布域と一括りにされているが、南郷より南の串間の方だと地質的に違うのではないかと感じる部分があるが実際地域差の違いを考慮して計画を立てているのか。

（事務局）

ご指摘のとおり、芳ノ元トンネルと同じ日南層群の形ではなく地層の種類が多いエリアだと認識している。そのため、地質調査を丁寧に実施しているところで、それぞれの地質に合わせて施工内容を考えている。

（委員）

南のほうが、よりスレーキングが激しい印象があり、県のほうでもトンネルを掘られており苦労していると聞いている。そうすると、今後さらに事業費が上がっていくのではという懸念がある。

（事務局）

ご指摘のとおり、今後、複雑な地形がでてくると事業費が増える可能性はある。

（委員）

地すべりの状況が厳しい場合は、路線変更ということも考えられるのか。

（事務局）

状況によってはあると考えている。

（委員）

南郷奈留道路について、いつぐらいまでに着工の目処をつけるのか。どのくらい調査に時間をかけていいものなのか資料等で見つけきれなかったので教えてほしい。

（事務局）

現時点では調査期間の目処をお示しできる段階ではないが、早く開通させることを目的に調査を進め、設計を固めていく。

（委員）

ある程度路線を固めて調査をやられているわけで掘ってみたら複雑だったため路線も少し変えることも選択肢として出てくるということか。

（事務局）

ご認識のとおり。まずは、縦断方向で検討し、次に横断方向が選択肢に入ると考えている。

（委員）

B/C を見ていて、残事業 B/C も 1.1 と厳しい状況から 1.0 を切りそうな前には再評価をしないといけないと思うが。

（事務局）

事業費が増加することが見込まれた段階で再評価に諮らせていただく。費用対効果

を考慮しながら、三便益以外の効果も含めて、事業を進めてまいりたいと考えており、総合的に評価をさせていただきたい。

（委員）

承知した。災害等もあるので、早めにこのルートは早く開通してほしいと思っている。個人的には、なるべく早く調査を終えて、すぐ事業の方に取り組んでほしい気持ちはある。B/C のこともよく考えておかないといけないので、その点、進捗次第ではあるが、ぜひ再評価を検討いただければと思う。人件費がどんどん上がっているので、間違いなく当初よりコストのところは上がっていくはずなので、そこにすごく懸念を持っている。今後、B も多少上がるかもしれないが、事故等もあり、C の上がり方の方が激しかったら、一体評価ですら 1 切りそうなことにならないようにしてほしいのでよくお考えいただければと思う。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【関門航路開発保全航路整備事業】

（委員）

事業の投資効果について、鹿児島沖の方から輸送するよりも関門航路を利用することで輸送時間が短縮されるのか。また、水深を深くすることで外国船の数も増え、経済効果が生まれるという認識でよろしいか。どの程度、隻数が増えると予測できているのか。

（事務局）

水深 14m で整備した場合の距離と時間短縮により便益が発生する。

対象の大型コンテナ船について、年間で 1,943 隻と予測している。

（委員）

令和 24 年に完成しないと大型船が年間 1,943 隻通れないということなのか。現在も工事をしているので、大型船でなくとも中型船や小型船が鹿児島ルートを通らず関門航路を通れているということか。

（事務局）

現在、水深が 12m 必要ない船舶については関門航路を通れていて、それ以上の水深が必要な大型船については、喫水調整を行い関門航路内を通航している。

（委員）

工事内容として、部分的に水深を 14m まで掘り下げているのか、一度水深 13m まで掘り下げた後、供用させてから水深 14m まで掘るのか。

（事務局）

工事については、水深 14m を目標に整備しているところだが、埋没も発生し浅いところも出てきているため、まずは水深 13m の供用を行い、その後水深 14m で供用していく予定である。

（委員）

喫水調整とあるが、これは例えば神戸から出港する段階で荷物の量を減らしている意味ではなく、関門航路に入ってくる手前で九州内のどこかの港に寄って荷を降ろして玄界灘の方まで陸路で運んでから積み直ししているのか、内容について教えていただきたい。

（事務局）

積み直すのではなく、例えば言うと、航路上のどこかの港で関門航路を通過できるよう荷を調整してから、関門航路に入って、瀬戸内海を通過して阪神港に向かうということである。

(委員)

B/C の計算では維持管理の費用は含めていないと言われたが、サンドウェーブが発生することによって堆積する土砂を取り除くのは維持管理費用ということか。

(事務局)

サンドウェーブによる土砂を取り除く費用については、維持管理費になるが、維持管理については、本事業とは別事業として取り扱うため、費用対便益の計算時には外すこととしている。ただし、水深 14m 化する際の手間としてはどうしてもかかるので事業期間のみ延伸している。

(委員)

年間の船隻が増えることで事故のリスクが上がるのではないか？

(事務局)

便益計算上は、前回評価と比べ海難減少率が減って、海難発生率が増えるという言い方になり前回評価より海難の便益額は減っている。

(委員)

船隻が増える分はおそらく従前よりは大型船になると思われ、その航路の容量を占めてくると想定されたことから確認したところ。

○報告（事後評価）

<道路事業>

【一般国道 10 号 都城道路】

【一般国道 10 号 都城道路（Ⅱ期）】

(委員)

先ほど説明いただいた東九州自動車道との兼ね合いで当該道路が開通したことによって日南の交通量が減少して便益が下がるという懸念があるが、それに対する根拠を教えていただきたい。

(事務局)

交通量の推計に際しては事業化したもの、すでに供用しているものを見込んだうえで推計を行っており、現在算出している東九州自動車道の交通量推計については都城志布志道路がある前提での交通量推計になっているため、今ご説明している効果が下がるものではないと認識している。

○報告（再評価）

<河川事業>

【大分川直轄河川改修事業】

(委員)

基本方針の変更で、大分の中心街を抜けている割に河道配分が大きくとれている印象がある。五ヶ瀬川等では、河道配分をこれ以上とれないような議論もある中で、なぜ大分川では河道配分を大きくとれるのか理由があるか。

(事務局)

今回、この気候変動の方針を見直しているところで、九州については、全体的に目標とする流量が増えているという傾向がある。整備については、現況の安全度の1/70 ぐらいは整備できている状況だが、目標の1/100 というところで、まだ足りてない状況。ご指摘の通り、市街部がなかなかできていないというところで、川のメニューとして、河道を掘る、川幅を広げる、貯めるかの三つが想定されますが、整備計画の中でどのように位置づけていくのか、仮に市街部を整備しないといけない場合には、それ相応の合意形成が必要になってくるため、引き続き検討していきたい。

○報告（再評価）

<河川事業>

【菊池川直轄河川改修事業】

（委員）

昨今のゲリラ豪雨等で急激に水位が上がるような状態に対して、川だけで対処することがだんだんできなくなるのではないかと思う。貯留機能をどこかに持たせるような河川整備を将来的には考えないといけないと思うが現時点で考えているのか。

（事務局）

河川部の方で、流域治水の舵取り役として、まさに進めているところ。実際に、菊池川の例だと、下流の支川に繁根本川があり、玉名市役所の近くで、去年の報道等でも市役所近くが浸水しているという報道があった。繁根本川は国と県と自治体の方で流域治水を進めていこうというところで、今、特定都市河川指定に向けた取り組みを行っている。他の河川も同様に、リスクがあるところについては、国の方でしっかりと旗振り役として進めている。

（委員）

刈草の無償提供について、捌けるものなのか。需要があるのか教えていただきたい。

（事務局）

実際に家畜の餌としての利用があり、全部捌けているかは分からないが、我々のスタンスとしては、活用できるものはしっかりと活用していきたいと考えている。