

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度第4回）議事録

○審議（再評価）

【苅田港国際物流ターミナル整備事業（福岡県）】

特に無し。

【熊本港夢咲島地区国内物流ターミナル整備事業（熊本県）】

（委員）

事業期間が令和13年度に延伸されるが、現在、半導体企業や関連企業関係で多数開発されている。今回の整備完了までの間は、その物流量は充分確保されるのか。

（事務局）

現在、岸壁の7.5m1バースはあり、完成まではそこで受け持つという算定をしている。

（委員）

熊本港はかなりの軟弱地盤である。

事業費が全体で98億円増とは、熊本港の軟弱地盤を考慮した地盤改良の事業費増になっているか。

（事務局）

地盤改良も考慮した費用である。

（委員）

全体事業B/Cが1.2と出されており、工事費用の増額、社会的な背景での説明だったが、この辺の半導体企業等から発生する便益は、このB/C=1.2の中に入っているのか。

（事務局）

入っている。

（委員）

整備が完了してバースが増えた段階から物流量が増えるため、それまでは1バースで充分という説明であったが、それはバースが整備されて熊本港を通じた物流量が増えるということ。工場から出入りする物流量は、整備に合わせて段階的に増えるわけではないので、整備中の物流量はどのように対応するのか。

(事務局)

背後圏の方で、立地が進んでいる半導体関連の工場に関しては、各工場の方針に基づいて生産関係の設備が整っていく。熊本港は当然ながら貨物輸送に対応するために、整備を進めていくが、今既存で1バースあるので、対応できるところまでは対応していくこととしている。しかし、当然ながら完全に1バースで全ての貨物量に対応できるわけではないので、整備が完成するまでの間は多少支障があったり、また他港を使用したりせざるを得ない状況が生まれてくると思う。ただ、熊本港の整備が完了すれば、当然ながら輸送コストやカーボンニュートラルのCO2削減含めて、熊本港を利用すると想定している。

(委員)

半導体企業が立地するところは熊本市の北側だが、交通面から考えた時に、熊本港からはかなり渋滞がひどいので、八代港を利用して熊本インターで降りる方が、アクセスが良さそうな気がするが、どうか。

(事務局)

今後、道路網も整備が進むと聞いているので、道路網が完成すれば渋滞解消に寄与するものと考えている。

(委員)

その辺は連携しながら進めていかれるのか。

(事務局)

そうである。

○審議（事後評価）

【博多港須崎ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業（福岡県）】

(委員)

平成15年度に事業化され、水深12mで構成しているが、国際的には大型船の利用が急速に進展しつつある。他港は水深14mで整備されているものもあるが、ここは水深12mでよかったのか。

(事務局)

須崎ふ頭では、食料用の小麦がほとんどの輸入の貨物であるが、水深14mの岸壁で輸入し

ている八代港等あるが、そこは飼料の穀物船という違いがある。須崎ふ頭の背後企業の製粉工場にヒアリングしたところ、今のところ水深 12m で充分というヒアリング結果が出ている。

【一般国道 497 号 唐津伊万里道路（佐賀県）】

【東九州自動車道 北郷～日南（宮崎県）】

【一般国道 3 号 出水阿久根道路（鹿児島県）】

【一般国道 201 号 飯塚庄内田川バイパス（福岡県）】

【一般国道 3 号 博多バイパス（福岡県）】

（委員）

事後評価するときの B/C の交通量は現況交通量か、それとも計画交通量を使っているか。

（事務局）

計画交通量である。

（委員）

計画交通量を使うと、例えば出水阿久根道路は全体事業 B/C 1.1 である。しかし現況交通量はネットワークが全部整備されないと、計画交通量に近づかない。B/C 算出で現況交通量を使うと、B/C1.1 を切る場合があるのか。

（事務局）

B/C の算出は、事業化しているネットワークが繋がった形での推計交通量で出している。現況交通量ではなく、今事業化しているネットワークを考慮した将来の計画交通量での算出となっている。

（委員）

その場合、全体的なネットワークの計画交通量なので、全体のネットワークが完成した時に交通量がこれだけになるだろうということだが、事後評価の時に実現していない数値である計画交通量で評価するということ、この辺は現況と比べてという評価はしなくていいのか。マニュアル上は計画交通量で算出と書いてあるが、実際、事業効果が出たか出ないかを把握する時に、現況交通量で算出しないと分かりにくいのではないか。

（事務局）

将来の交通量を予測する時に事業化しているネットワークという説明をしたが、それはす

すべての道路が全部繋がったということではなく、今、事業をしている道路が繋がったという確実なものだけをネットワークに入れて算出している。

それともう一点、便益は50年間算定するため、50年間に事業化しているネットワークについては出来上がるという前提での配分交通量、将来交通量を推計しているという状況になる。

(委員)

そうすると事業化しているネットワークが完成するまでの間は少し過大評価になるのではないか。起点が今になり、計画交通量がプラスされているということは、現況と比較した時、その辺はどうなるのか。

(事務局)

交通量推計では走行台キロなどで年次ごとの計画交通量を出している。完成時に一気にその年度に交通量上げるのではなく、それまでの年次ごとの段階的な開通を踏まえて、計画交通量上げていくような形で推計を行っている。

(委員)

北郷日南では、十何件の企業進出があり、道路整備した効果として、その辺に立地したと思うが、域内からの単なる移転なのか、それとも純増なのか、域外からただ単に移転してきたのか、など調査時に確認するのか。

(事務局)

そこまでの確認まではできていないが、企業にどのような状況でこの立地をされているか、工業団地が出来て進出したかという確認はしている。今回供用する道路の効果なり開通時期等を見込んでという話も伺っており、道路整備の効果として判断している。

(委員)

このような土地利用が変化する時もどこからの移転か確認するといい。特に最近、コンパクトな都市づくりもあるので、それも効果だと思う。その辺も上手く捉えられるようにされたらいいのではないか。

(事務局)

今後の参考としていきたい。

○報告（事後評価）

【遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】）（福岡県）】

【山国川床上浸水対策特別緊急事業（大分県）】

【鶴田ダム再開発事業（鹿児島県）】

特に無し。

○その他

令和4年度第2回九州地方整備局事業評価監視委員会資料（大淀川水系直轄砂防事業）の訂正について報告し、了承を得た。

（事務局）

令和4年10月24日に開催した令和4年度第2回九州地方整備局事業評価監視委員会においてご審議頂いた、「大淀川水系直轄砂防事業」の事業再評価の審議の際に用いた配布資料の一部に数値の誤りがあったため、訂正して報告する。

訂正箇所は、第2回「大淀川水系直轄砂防事業」の委員会資料14ページ目の残事業における費用対便益である。