

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和5年度第1回）議事録

○審議（再評価）

【北九州港響灘東地区国際物流ターミナル整備事業（北九州市）】

（委員）

この事業の重要性は説明でよく分かった。事業の投資効果を、輸送コストの削減による便益 180 億円と計算されているが、洋上風力発電の基地港湾としてプロペラやタワーなどを取り扱う場合でも、コンテナ船の大型化と同じような便益計算ができるのか。

（事務局）

まず、水深 10m の岸壁整備によって 13,000DWT の大型船舶による運搬が可能となる。また、岸壁整備によって風車部材のプレアッセンブリ（仮組立）が可能となり、岸壁から風車設置海域への運搬で、2 基しか運べなかったものが 4 基運搬することが可能となる。更に仮組立をすることで、海域での組立に 1 基当たり 10 日かかっていたものが 2 日でできるようになる。

以上の 3 点、船舶の大型化、海上輸送、組立作業の効率化により、便益を 180 億円と計上している。

（委員）

よく分かりました。もう一点、ウィンドファーム事業は九州でも色々な場所で展開されているが、北九州港響灘東地区は九州全域のウィンドファーム事業で活用される計画なのか。

（事務局）

地元の北九州市においては、九州全体から誘致したいという考えで取り組んでいるところ。今回の事業評価については、北九州港を基地港として利用することが確実に見込める、北九州港響灘の港湾区域内と長崎県西海市江島沖の合計 49 基を便益の対象としている。

（委員）

活用する風車が多ければ多いほど、その便益はもっと大きくなることを理解した。

（委員）

事業費増の理由は非常によく分かったが、岩盤層を砕岩してそれを取り除く作業は、事業完了までの残り 1 年と少しで完了できるのか。

(事務局)

岩盤層に対応した作業船や工法により解決可能であり、事業期間は問題ないと考えている。

(委員)

地盤改良材の添加量増加による事業費の見直しについて、今回試験練りを行った結果、当初想定した添加量では不足することが分かったということだが、もともと既存の護岸があった場所であり、既存施設の資料等から事前に地盤特性等を把握することはできなかったのか。

(事務局)

施工箇所は元々北九州市の廃棄物を埋め立てた護岸であり、なかなか土砂の種類が分かりづらかったところもあるが、工法的に、一回土砂を撤去して、撤去した土砂と建設残土を混ぜ合わせて埋め戻しているため、確実に強度発現するためには実際に埋め戻した土砂に対して試験練りを行う必要があった。

(委員)

了解した。

【西之表港洲之崎地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（鹿児島県）】

(委員)

事業期間の延伸の理由として希少生物の移植を行うとのことだが、移植を行うことで追加費用は発生しないのか。

(事務局)

全体の工事に要する費用と比べて、環境保全措置にかかる費用は相対的に規模が小さいため、現時点では現状の事業費の中での対応を考えている。

(委員)

事業の重要性をよく理解できたし、特にまさに今年、台風で沖縄とか鹿児島の離島も物資が不足して大変だというニュースがよく流れていたが、本事業により、台風等の影響による物資不足の解消につながると期待している。更なる効果として、船舶の大型化により輸送コストが下がれば、離島内の消費物価が安くなることも期待できるのか。

(事務局)

確かに離島は本土と比べると非常に物価が高い状況にある。船舶の大型化だけで、物価がどこまで下がるかは判断出来ないが、輸送コストは下がるため、生活物資の価格等も含めて効果が出てくるものと考えている。

(委員)

それは事業の投資効果で挙げられている生活水準の向上ということなのか。

(事務局)

そのとおり。

(委員)

地震は南海トラフを想定しているのか。

(事務局)

種子島東方沖地震を想定している。

(委員)

西之表港に耐震強化岸壁が整備されることで、周辺離島への輸送機能が維持できるとあったが、周辺離島には耐震強化岸壁が整備されていない中、西之表港から周辺離島への輸送が可能なのか。

(事務局)

耐震強化岸壁がない場合、緊急物資を運んでくるためにはヘリコプターによる運搬や沖合で貨物船から起重機船等に緊急物資を積み替えるなど、非効率な輸送になることを想定している。周辺離島はもともと規模が小さな港湾もあり、従来から起重機船等での積み下ろしを行っているところもある。種子島にも耐震強化岸壁がない状況では非常に影響が大きいため、拠点となる西之表港に耐震強化岸壁の整備を優先させたところ。

(委員)

種子島まで大量輸送できれば、各離島が多少被災していても物資を運べるということか。

(事務局)

そのとおり。

(委員)

洲之崎地区より南側の中央地区で現在就航している船舶があるが、本事業で洲之崎地区を整備することにより、大きな船が停泊できるようになるのか。また、洲之崎地区は北側に位置しているため特に冬の北西の季節風の影響で波が高く、防波堤が必要になるのではないか。

(事務局)

中央地区に定期航路が就航している RORO 船については、老朽化等が進んでいるため、今後大型化が見込まれており、その大型化に対応した岸壁を洲之崎地区で整備するもの。また、既存の防波堤による港内静穏度を確認した上で、洲之崎地区に整備する計画としている。

(委員)

洲之崎地区を整備することにより、現在就航している船舶に加えて大型船舶が就航するほどの需要が見込まれているという理解で良いのか。

(事務局)

新規に船が増えるということではなく、現在就航している RORO 船が更新される際に大型化していくことを見込んでいる。西之表港で取り扱う貨物については増加傾向にあるため、貨物需要については上がってくると見込んでいる。

(委員)

中央地区の代替施設ということか。

(事務局)

今後、RORO 船が大型化すれば、より深い水深が必要になるため、洲之崎地区へ移転させる必要があると考えている。中央地区については、現在港内に非常に多くの船舶が輻輳していることから、全体の再編を図りながら、既存の岸壁も利用していくことを考えている。

○審議（事後評価）

【一般国道57号 大野竹田道路（大分県）】

【一般国道57号 立野拡幅（熊本県）】

（委員）

大野竹田道路は中九州横断道路の一部で、今回は事業完了後5年以内の評価として審議したが、今後、熊本県内ではTSMCの進出により交通に大きな変化が想定される。この交通の変化も考慮して便益のなかに折り込まないのか。

（事務局）

TSMCの進出等に伴い、交通環境の大きな変化が想定される。交通状況の変化を把握しつつ、今後の事業に反映していきたいと考えている。

（委員）

立野拡幅の事後評価において、「4. 同種事業の計画・調査のあり方」については、長期間を要する大規模な事業は途中いろいろ状況が変わったりするので、その状況に応じて事業を見直すことが重要であるという説明で良いのか。

（事務局）

立野拡幅は課題の大きい区間から先行して事業を進めてきた。熊本地震からの復興事業により結果として交通分散が図られたことから、残る区間については拡幅を行わずに事業完了とした。当初の目的が果たせたかという観点では事業の途中段階において適切な見直しを行うことで「地域の交通課題に応じた」としている。

（委員）

立野拡幅の交通については、実際には北側復旧道路にも交通分散していると説明があったが、それはどのように考慮され、また、立野拡幅の効果としてどのように評価したのか。

（事務局）

立野拡幅区間の平成27年度の断面交通量 約28,000台/日に対し、北側復旧道路が開通した後の令和5年の交通量は立野拡幅で約16,000台/日、北側復旧道路で約14,000台/日であり、交通量を見ても交通分散が図られていることがわかる。立野拡幅の効果としては、事業着手前の交通量2～3万台/日、渋滞長15.3kmが、本事業により交通分散し、拡幅により渋滞が解消していることから、本区間の走行速度が向上したことの便益を、時間短縮や走行経費減少の効果として計上している。

(委員)

熊本県では半導体関連が国家プロジェクトとして進められている。熊本から大分港を活用するなど、中九州横断道路を半導体生産等の産業道路とすることで産業を加速化させ、人口増に繋がられるような九州モデルとなれば良い。そのためにも中九州横断道路のような太い道路が必要である。