

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和7年度第1回）議事録

○審議（再評価）

<海岸事業>

【指宿港海岸直轄海岸保全施設整備事業（鹿児島県）】

（委員）

海岸整備事業を完了した後、養浜した砂浜はどのくらいの期間維持されると想定しているか。

（事務局）

養浜にあたり漂砂シミュレーションを実施しており、砂浜が維持できる前提で整備を進めている。例えば別府港海岸では整備後10年以上経過しているが、侵食は確認されていないため、指宿港海岸でも同様に侵食はないと考えている。

（委員）

全国的に砂浜侵食や砂の確保困難が問題となっている。ここは広範囲に砂浜が続いているが、砂は確保できるのか。

（事務局）

購入砂を使用するため事業費は増加しているが、鹿児島では良質な海砂が得られるため、有効に活用したいと考えている。

（委員）

引き続き関係機関との調整を進めると記載があるが、具体的にどの機関と調整するのか。

（事務局）

近隣の浚渫事業は鹿児島県が実施しており、その浚渫計画が重要。川内港でも当事務所にて浚渫工事を行っているので、土砂の有効利用を検討しているところである。

（委員）

当初は矢板工法であったが、温泉水による腐食性が高い中で矢板工法を採用した理由は何か。

(事務局)

一般的に突堤等を整備するにあたり、標準的に矢板が安価な構造として採用されたのではないかと考えている。しかし平成 28 年以降、温泉地下水ワーキンググループを設置し、砂むし温泉への影響を検討した結果、令和 5 年 3 月にコンクリート構造に変更した。

(委員)

資機材単価等の上昇に対応について、その要因は、コンクリート等の材料単価や労務単価、機械損料等、特にどの項目が影響を及ぼしているのか。

また、コンクリートの材料等を海外から調達する場合、円安や関税の影響はどうか、今後の展望を知りたい。

(事務局)

最大の要因はコンクリートで、材料費は 1.6 倍程度に上昇している。石材も上昇しており、労務単価や機械損料も含め 1.2~1.6 倍程度の上昇である。これらを加味すると約 33 億円の増額と試算している。

(委員)

全ての事業に共通する課題だが、事業評価監視委員会として、物価上昇をどの程度許容すべきか。

(事務局)

5 年前と比較して鋼材やセメントの単価は 3~4 割上昇している。費用は事業ごとに異なるが、費用対効果分析で確認している。算出困難な効果も含め、総合的に評価いただきたいと考えている。

○審議(再評価) <道路事業>

【一般国道 3 号 芦北出水道路(熊本県・鹿児島県)】

(委員)

事業の投資効果として「災害に強いネットワークの構築」と「防災機能の強化」がありますが、その違いを教えてください。芦北出水道路は九州縦貫自動車道の代替機能となっているが、国道 3 号線は代替機能にならないのか。

(事務局)

九州縦貫自動車道との関係では代替機能を有しており、冬期の降雪等で通行止めになっても乗り換えが可能である。一方、国道3号に対しては、芦北出水道路は比較的高い位置を通行するため冠水を免れ、災害に強い構造となっている。

(委員)

まとめると、代替路の確保と道路自体の防災機能強化を合わせたものが「災害に強い道路ネットワーク」ということですね。

(委員)

ネットワークの代替路について、熊本地震の影響で南の方の断層が動いていないとの指摘がある。本事業は断層に沿った道の整備ですが、地震に対する配慮や耐震について検討されているのか。

(事務局)

過去にも様々な地震等が発生しているが、過去の災害をふまえ、橋梁等の基準は見直されている。本事業でも、耐震補強も検討し設計に反映している。

(委員)

改良土を用いた盛土区間は、地震による対策や工夫をされているのか。断層が動く可能性について特段の配慮は検討しているのか。

(事務局)

盛土基準を遵守して設計している。断層については地質調査等で把握しているが、必ずしも明確でない部分もあるため、配慮して設計している。

(委員)

熊本県と鹿児島県にまたがる場合、資機材や労務単価の増加についてどのように扱うのか。

(事務局)

単価は各県単位で変わっているため、それぞれの区分で算出している。

(委員)

熊本県分は熊本県単価で計算されるのか。

(事務局)

そのとおり。

(委員)

交通量の変化について、人口減少は考慮されているか。18歳人口が今後大きく減少すると予測されているが、それを考慮すると、費用便益分析の便益が減少するのではないかと思われる。

(事務局)

便益算出にあたり、将来的な交通量推計を実施しているが、5年ごとの交通量調査を踏まえて、将来推計を見直している。その最新のデータを導入し、便益に反映させている。

(委員)

事業期間が長い場合、5年に1回の調査ペースでは、より早く便益が下がる可能性があるのではないか。

(事務局)

調査は5年に1回であるが、推計は20年程度先を見据えて行っている。

(委員)

盛土改良について、事前調査でどの程度把握できるのか、このようなケースはよくあるのか。

(事務局)

事前調査は、数十～数百メートルごとに調査し、変化点は詳細に確認を行っている。今回7か所が想定と異なり改良が必要となったが、盛土改良は、現場発生土をできる限り利活用することが趣旨であるため、一般的に見られる事例である。

(委員)

参考の時間信頼性向上便益が260億とは、所要時間を正確に予測できることで余裕時間を削減

し、その分活動できるという意味か。

(事務局)

そのとおり。信頼性向上により余裕時間を減らす便益を金額換算している。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道10号鹿児島北バイパス（鹿児島県）】

(委員)

土砂災害を回避するため、令和5年度に都市計画が変更され、道路構造を盛土から橋梁に変更されていますが、工事未着手の段階での積算精度はどの程度なのか。地質調査の結果で費用増加の可能性はあるのか。

(事務局)

令和元年度の被災を踏まえ、構造の見直しを行い、橋梁の設計や調査等を進めている。現在未着手のため、予見できない事態は否定できないが、現時点で出来る限りの精度で算出している。

(委員)

砂防事業と橋梁事業とのコスト比較は行ったのか。

(事務局)

斜面側で対応する場合、大規模な砂防堰堤をいくつか設置する必要がある。また、現地は、海沿いに国道10号、近接したJR線路、急な崖が近接している非常に厳しい地形であるため、砂防堰堤の施工は困難であることを確認済みである。

(委員)

土石流の発生想定について、土石流発生想定範囲1の「土砂災害が発生してもポケットがあるため、本線へは影響なし」は、本当に影響ないのか。土石流発生想定2・3の土砂は想定どおり高架下を流れるのか。

(事務局)

令和元年度災害後の調査結果を踏まえ、シミュレーションを行い、道路から40mの幅や高架下4mの余裕を確保していれば、余裕分も含め安全性を確認できている。

(委員)

橋梁構造とすると、復旧に時間がかかるのではないか。

(事務局)

復旧の容易さでは異なる答えもあるが、国道10号は、災害発生時の緊急輸送道路であり、道路法に基づく重要物流道路にも指定されているため、途切れさせないことを最優先にし、橋梁構造が最適と判断している。

(委員)

交通混雑の緩和は、重要な目的だと思うが、交通量の変化図は、全事業完了した後のバイパス区間、延長5.9kmという認識でよいか。

速度状況図を見ると、北バイパスを出た先で渋滞している。北バイパス完成後、整備区間の渋滞は解消され事故も減少するが、その先の渋滞や事故が増加することはないのか。

(事務局)

事業完成後は、北バイパス区間および前後区間の混雑は解消される見込みである。

○審議(再評価)

<道路事業>

【一般国道208号 荒尾道路(熊本県) 有明海沿岸道路(大牟田~大川)(福岡県・熊本県) 大川佐賀道路(福岡県・佐賀県)】

(委員)

国道208号の3つ区間がある中、荒尾区間の進捗が遅れている状況であるが、一体的に並行して進める考えはないのか。

(事務局)

荒尾道路は令和5年度に事業化されたばかりで進捗に大きな差がある。一体的に進めていくこ

とに越したことはないが、予算制約の中、優先度の高いところから順次事業を進めている。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 34 号 大村諫早拡幅（長崎県）】

（委員）

大村諫早拡幅で事業進捗率が約 11%で、用地進捗率が 41%と進んでない状況だが、これは想定通りなのか。

（事務局）

想定より難航しているというものではなく、一つ一つ段階を踏んで進めている。

○審議（事後評価）

<道路事業>

【一般国道 34 号 新日見トンネル（長崎県）】

【一般国道 57 号 瀬田拡幅（熊本県）】

（委員）

道路整備による観光客数や客単価の変化など、観光面での効果はあるか。

（事務局）

道の駅「あそ望の郷くぎの」の売上資料を示している。道路だけの効果だとは思っていないが、売上は伸びている。

（委員）

熊本地震の影響がかなりあったと思うが、地震後の観光的な効果を県民に伝えることは理解促進につながると思う。

（委員）

交通事故や交通量の変化は、事後評価の場合は実測値だと思うが、以前評価時の推定値と比較し、効果の検証は行わないのか。

(事務局)

交通量は20年後を推計しており、周辺ネットワークの整備状況も考慮しているため、完成後5年程度では周辺ネットワーク条件などに相違が生じるため、一概に比較できない。ただし交通量等については、開通後1ヶ月や半年など適切な時期に公表している。

(委員)

推定と実測を比較できれば効果の見え方がわかりやすいと思った。

○報告(再評価)

<ダム事業>

【筑後川水系ダム群連携事業(独)水資源機構】

(委員)

水をダム群に貯めることで、水量的には環境に良いインパクトがあると推定されるが、水質という面では、負のインパクトも考えられる。きれいな水を貯めれば正のインパクトがあり、濁っている水であれば負のインパクトがあるが、今回事業ではどちらのインパクトが生じるのか。

(事務局)

インパクトとしては大きな変化がないとシミュレーション上で結果がでている。

(委員)

筑後川本川から導水した場合、生態系も移っていくなど影響がでるのではないかと。

(事務局)

小魚については、迷入防止を行うが、卵は影響が出る可能性があるため、引き続きモニタリングして行く。

○報告(再評価)

<ダム事業>

【川辺川ダム建設事業】

なし