

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和7年度第2回）議事録

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道10号 白浜拡幅】

（委員）

道路を海側へ拡幅すると、海側に張り出した分、波当たりは強くなることが想定されるが、護岸への越波対策は行うのか。

（事務局）

護岸に消波機能を持たせ、道路自体も約2m嵩上げして越波に対応する。

（委員）

最も海側の車線でも土砂等の被害は防げるのか。

（事務局）

防げるよう計画している。

（委員）

整備前は道路の高さが水面と近かったが、整備後は道路の嵩上げと護岸を整備したという理解でよいか。

（事務局）

ご認識のとおり。

（委員）

錦江湾の水深が急に深くなるため、海側へ拡幅すると、波が大きなエネルギーを維持しながら接近するため、越波が高くなることが想定されるが、2m の嵩上げはそれを十分考慮したものか。

（事務局）

それらの条件も加味して設計している。

（委員）

事業区間内に大崎地区と白浜地区があるが、間の区間はどうか。

（事務局）

過去の事業として一部整備されており、既に4車線が確保されている。今回の白浜拡幅は両側の2車線区間を対象としている。

（委員）

追突事故が約6割とあるが、全国的にはどうか。

（事務局）

全国比較となると、事故件数の多少も含めて判断が必要になるため単純比較は難しい。本区間の事故形態を分析すると、追突事故が多く、混雑が一つの原因と考えているため、その解消を図ることを目的としている。

（委員）

追突事故は何件発生しているのか。

（事務局）

年平均で7、8件である。

（委員）

本区間の事故件数は県内直轄国道平均の約 3 倍とあるが、県内直轄国道平均は 2 件ということか。

（事務局）

都市部と山間部があるため、様々な地域差を考慮した約 3 倍である。

（委員）

追加ボーリングした地質縦断図では N 値が当初より大きくでているが、P1 橋脚の杭径を 1000 から 1200 に変更した理由は。

（事務局）

関係機関協議により、A1 橋台位置の見直しが生じた結果、当初より橋長が長くなった。橋長が長くなったことに伴い、上部工重量が増加し反力が大きくなったため、当初の杭径では支持力が満足しなくなったため、杭径が大きくなった。

（委員）

既設 A2 橋台付近で追加ボーリングを行っているが、結果次第で増杭等の対応が必要となるのか。

（事務局）

追加ボーリングは全体的に行っており、想定との差異を確認するため調査したが、当初の構造で問題ないことを確認している。

（委員）

多様な効果の参考値に、CO₂ 排出量削減便益 1.8 億円と算出されているが、主な内訳は何か。

(事務局)

道路整備による混雑緩和により平均旅行速度が上昇し、燃費が改善することで CO2 排出量が減少する効果を貨幣換算したものである。

(委員)

工事に関する CO2 の増減は含まれているのか。

(事務局)

含まれていない。

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 3 号 黒崎バイパス】

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 2 0 1 号 香春拡幅】

○審議（再評価）

<道路事業>

【一般国道 4 9 7 号 伊万里松浦道路】

(委員)

香春拡幅事業における残事業 B/C が、他に比べて高くなっている理由は何か。

(事務局)

総事業費が他事業と比べて小さく、残事業費も少ないため、他事業より残事業 B/C が大きくなっている。また、黒崎バイパスのような部分的な開通もない。

(委員)

香春拡幅事業はミッシングリンク区間であるため、開通すると効果が大きい。

(委員)

黒崎バイパス事業において、「インフラの整備が充実している」ことが企業立地の選定理由の上位となっているが、インフラ整備を前提として進出する企業が多いという認識でよいか。また、観光事業者等にも情報を伝えているのか。

(事務局)

そのような事例が多いと考えている。いつ頃開通するのかということをお示しいただきたいというお声をいただいております、インフラ計画は企業立地に影響があると考えている。観光事業者等を含め、広報を通じ広く周知している。

○審議（再評価）

<港湾事業>

【志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

水深14mの確保は新若浜地区だけか。

(事務局)

ご認識のとおり。

(委員)

現在週8便が就航し、常にバースが埋まっている状態であると考えているが、水深を深くすることで、現在就航している船に代わって大型化するのか、それとも空き日に大型船を呼び込むのか。

(事務局)

現在就航している船は大型化の途上と考えており、さらに大型船が来ることを想定している。水深と岸壁延長で二隻同時着岸を可能とし、港湾管理者である鹿児島県と連携して利用促進を進めていく。

(委員)

将来的に現在就航しているすべての船が大型化することも想定しているのか。

(事務局)

ご認識のとおり。

○報告（再評価）

<河川事業>

【小丸川直轄河川改修事業】

(委員)

令和5年の河川整備基本方針変更に対し、令和7年は、この基本方針に基づき整備計画を変更するという理解でよいのか。

(事務局)

ご認識のとおり。

(委員)

河川整備計画の目標流量 4,900m³/s のうち、洪水調節施設による調節流量 200m³/s は何を指すのか。調節流量 200m³/s は規模として大きいのか。

(事務局)

本事業の上流に位置する渡川ダムと松尾ダムの治水効果を見込んだものである。

(委員)

ダムの調節流量 200m³/s について、松尾ダムは中流域にあり、集水面積に対して洪水調節容量が設計上小さい。一方、渡川ダムは、ある程度洪水調節容量はあるが、基準点である高城から距離があるため、調節効果があまり見込めないダムとなっている。

(委員)

変更整備計画において、流域治水の考え方を具体的にどう導入されているか。

(事務局)

小丸川流域の市民団体等との連携や住民参加型の水防訓練等を位置づけている。

(委員)

例えば田んぼダムや利用計画の下、田んぼを使う等、計画はあるのか。

森林保全や砂防も含めた計画はあるのか。

また、それらの容量を確保するような議論はなされているのか。

(事務局)

小丸川整備計画に田んぼダムの容量確保等の明文化はないが、貯留機能の確保や流出抑制対策の記載はされている。

水田の貯留機能の向上や、森林の整備を記載している。

整備計画の中に田んぼダム等の治水効果については記載していない。

(事務局)

流域治水の中で水田への貯留等を実施することを整備計画の中に位置付けている。

効果量として明確な結果が算出可能であれば計画の中にも記載をする。

(委員)

小丸川の上流は、人口的がかなり少ない山間部になっているため、田んぼダム等の貯留効果は小さいと思っている。