

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(平成26年度第3回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成26年10月3日(金) 14:00～15:45

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・5・6会議室  
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

## ■主な議事

○審議 【再評価】港湾2事業、道路8事業

## &lt;港湾事業&gt;

- ・三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)
- ・宮崎港 東地区 防波堤整備事業 (宮崎県)

## &lt;道路事業&gt;

- ・東九州自動車道 佐伯～蒲江 (大分県)
- ・一般国道3号 博多バイパス (福岡県)
- ・一般国道210号 浮羽バイパス (福岡県)
- ・一般国道497号 今宿道路 (福岡県)
- ・一般国道3号 植木バイパス (熊本県)
- ・東九州自動車道 清武JCT～北郷 (宮崎県)
- ・東九州自動車道 北郷～日南 (宮崎県)
- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部 (鹿児島県)

○報告 河川(改修)6事業

- ・六角川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・菊池川直轄河川改修事業 (熊本県)
- ・大分川直轄河川改修事業 (大分県)
- ・番匠川直轄河川改修事業 (大分県)
- ・川内川直轄河川改修事業 (宮崎県・鹿児島県)
- ・肝属川直轄河川改修事業 (鹿児島県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりとなります。

## &lt;問い合わせ先&gt;

国土交通省九州地方整備局 TEL 092-471-6331 (代表)

○事業評価全般 企画部 技術企画官 石井 伸治 (内線 3126)

企画部 企画課長補佐 續木 孝司 (内線 3155)

TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 下田 潤一 (内線 62320)

TEL 092-418-3358 (直通)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 西ノ原 真志 (内線 4211)

TEL 092-476-3529 (直通)

○河川事業 河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)

TEL 092-476-3523 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第3回）  
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成26年10月3日（金）14：00～15：45
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 石原委員、泉委員、長委員、小島委員、瀬崎委員、日野委員、溝上委員、安河内委員、吉武委員
  - ・整備局 金尾局長、大野副局長、小滝副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、麓建政部長、古賀河川部長、喜安道路部長、朝倉営繕部長、奥原用地部長 他
- 資 料
- ・資 料－1 議事次第
  - ・資 料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第3回）座席表
  - ・資 料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
  - ・資 料－4 平成26年度第3回委員会対象事業一覧及び各県・政令市からの意見聴取（要旨）について
  - ・資 料－5 平成26年度第3回事業評価監視委員会（再評価：港湾2事業、道路8事業）
- 議 事
1. 開会
  2. 事務局からの説明
  3. 対象事業の審議・報告
    - 審議【再評価】 港湾2事業、道路8事業
    - 報告 河川（改修）6事業
- 審議【再評価】
- <港湾事業>
- ・三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業（福岡県）
  - ・宮崎港 東地区 防波堤整備事業（宮崎県）
- <道路事業>
- ・東九州自動車道 佐伯～蒲江（大分県）
  - ・一般国道3号 博多バイパス（福岡県）
  - ・一般国道210号 浮羽バイパス（福岡県）
  - ・一般国道497号 今宿道路（福岡県）
  - ・一般国道3号 植木バイパス（熊本県）
  - ・東九州自動車道 清武JCT～北郷（宮崎県）
  - ・東九州自動車道 北郷～日南（宮崎県）
  - ・東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）

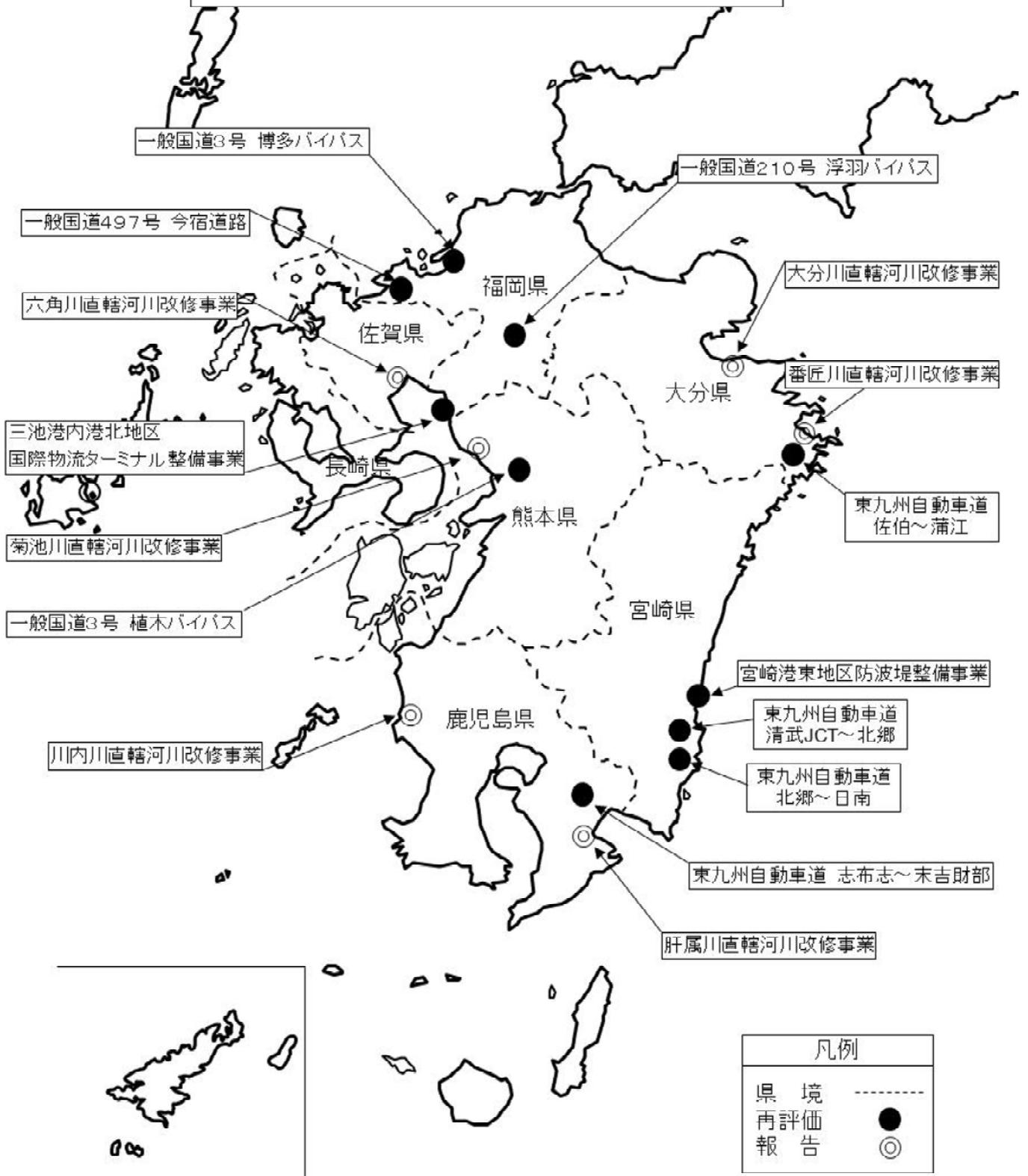
○報告

<河川（改修）事業>

- ・六角川直轄河川改修事業（佐賀県）
- ・菊池川直轄河川改修事業（熊本県）
- ・大分川直轄河川改修事業（大分県）
- ・番匠川直轄河川改修事業（大分県）
- ・川内川直轄河川改修事業（宮崎県・鹿児島県）
- ・肝属川直轄河川改修事業（鹿児島県）

4. 閉会

# 位置図(再評価)



平成26年度 九州地方整備局事業評価監視委員会  
委員名簿

いしはら 石原	すすむ 進	(社)九州経済連合会 副会長
いずみ 泉	けんこ 健子	鹿児島大学名誉教授
いわさ 巖佐	よう 庸	九州大学大学院理学研究院教授
おさ 長	やすろく 安六	佐賀大学名誉教授
こじま ○小島	はるゆき 治幸	九州共立大学名誉教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 埴田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
ひの ◎日野	しんいち 伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
みぞかみ 溝上	しょうし 章志	熊本大学大学院自然科学研究科教授
やすこうち 安河内	けいこ 恵子	九州工業大学情報工学研究院教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点・要点・一括審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点・一括審議事業の選定理由について、港湾事業について小島委員より、道路事業について溝上委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（再評価：港湾2事業、道路8事業）について説明し、審議を行った。

【三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【宮崎港 東地区 防波堤整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 博多バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道210号 浮羽バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道497号 今宿道路】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 植木バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【東九州自動車道 清武JCT～北郷】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【東九州自動車道 北郷～日南】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【東九州自動車道 志布志～末吉財部】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告

事務局より報告対象事業（河川（改修）6事業）について報告。

- 【六角川直轄河川改修事業】
- 【菊池川直轄河川改修事業】
- 【大分川直轄河川改修事業】
- 【番匠川直轄河川改修事業】
- 【川内川直轄河川改修事業】
- 【肝属川直轄河川改修事業】

【三池港 内港北地区 国際物流ターミナル整備事業】

（委員）

資料11ページのコスト縮減について、常にコスト縮減に努めているというお話でしたが、縮減額はどのくらいですか。

（事務局）

試算ではありますが、2億円程度削減できたと考えています。

（委員）

事業費がどの施設で増えたか確認させて頂きたいのですが、変更点のふ頭用地の拡張にかかる事業費の増額の1.4億円というのが、資料1ページで言いますと、表の福岡県のふ頭用地等にある残事業の1.4億円ですか。

（事務局）

はい、そうです。

（委員）

もう1つの変更点である護岸関係の増額分が、国の水域施設にある残事業の20億円の中に入っているということですか。

（事務局）

はい、そうです。

（委員）

分かりました。

（委員）

資料1ページの表について、国は事業費17.4億円をかけて面積が1.3ヘクタールの航路を水深10メートルまで浚渫する一方で、福岡県は事業費10億円程度で面積が2.6ヘクタールの泊地を水深10メートルまで浚渫できることになっています。この違いを教えてください。

(事務局)

単純に申し上げますと、現水深からの掘る深さが違います。航路は掘る量が多く、泊地は一定程度の深さになっていましたので掘る量が少ない、そういうイメージになります。

(委員)

分かりました。もう1点、三池港は世界遺産登録を目指していますが、こういう計画変更をした時に世界遺産登録に関連して何か制限があるのか、そのあたりが分かりましたら教えて下さい。

(事務局)

はい、お答えから申しあげますと、変更はさしさわりの無いように事業を進めたいと思っています。我が国では初の稼働遺産としての指定を目指していますが、港湾法で保全することになっております。よって、きちんと保全すべきは保全し、支障のないように事業を進めていくことと考えております。

(委員)

水深10メートルの浚渫で終わりですか。それともこの事業が終われば、さらに深くしていくという予定がありますか。

(事務局)

現行の計画でいいますと、水深10メートルが港湾計画で定められていますので、現時点ではここまでのプロジェクトで完了ということになります。当然別の議論になりますが、新たな要請が出てきましたら、再度ご審議頂くことになります。

(委員)

本件には直接関わらないのですが、平成24年度に防災計画、耐震関係の見直しが行われていますが、他の港湾でも同様に耐震補強をしなければならぬものが出て来るのでしょうか。

(事務局)

はい、考えられると思います。それぞれの案件ごとにきちんと処理させて頂いていると思っております。

(委員)

資料1ページの表の内訳に書いてある数字と、資料6ページがどのように対応しているのか教えて下さい。

(事務局)

資料6 ページですが、まず240億円が総事業費になります。これが資料1 ページの表の全体事業費になります。そして、資料6 ページの全体事業B/Cの総費用Cの317億円ですが、こちらにつきましては、240億円を評価時点において現在価値化した額になります。

(委員)

分かりました。

(委員)

公共事業で整備するものとして、耐震ふ頭、建物のヤードは分かりますが、上屋というのは、これは特定の事業者への対応ですよね。こういうのは国で作ってあげるものですか。

(事務局)

上屋については、福岡県が自ら調達したお金で実施する起債事業です。国費の歳出は伴いません。福岡県が施設の利用率を取り、起債を償還するものになります。

(委員)

分かりました。

## 【宮崎港 東地区 防波堤整備事業】

(委員)

内容については、必要性等を理解できますが、実はこの港の北部側に宮崎海岸がございまして、そこで長らく侵食対策事業で砂浜の復元をしています。ここは、地元との合意形成を非常に丁寧にやったこともありまして、日本で初めての工法で施工している場所です。ただ、その工法の選択や合意形成をする際に、様々なシミュレーションをしています。この防波堤もシミュレーションの前提条件の中に入っています。ここが延伸した場合に、北側の宮崎海岸にどのような影響が及ぼされるのか、場合によっては海岸事業のコストに影響する可能性もあるのではないかと、また、地元との合意形成も非常に重要なポイントになるのではないかと思います。この事業単独としては必要性を理解できますが全体としてのバランスとか、隣の事業との関係や地元の合意形成も含めて慎重に行って頂きたいと思えます。これは要望です。

(委員)

侵食対策というのは、県の事業ですか。

(事務局)

国の事業です。

(委員)

それはご存知でしょうか。

(事務局)

はい、知っています。宮崎河川国道事務所でされている事業です。この防波堤を延伸する時に、海岸への影響についてのシミュレーションを我々で行っています。その結果を、委員会も開かせて頂いて、特に防波堤の影響は無いだらうとの結果を得ており、ほぼ影響は無いものと考えております。隣の事業とも調整させて頂きながら、しっかりと進めていきたいと思っています。

(委員)

今のご助言については、ぜひご配慮頂きたいと思えます。

(委員)

私も内容について異存はありませんが、この間の経緯について教えて下さい。当初2,150メートルの計画策定時に、400メートル延長するということは折り込み済みだっ

たのでしょうか。それとも、作った結果として不十分だということで400メートル延長ということになったのでしょうか。

(事務局)

元々の港湾計画は、昭和48年に策定されています。その時は、この防波堤の400メートルは計画上ありませんでした。防波堤の400メートルは、港を利用している間に船舶が大型化してまいりましたので、それに対応するために必要だということで、平成15年の港湾計画の一部改訂にて位置づけられたものです。

(委員)

状況は分かりました。当初予定が無かったということであれば、そのまま素直に受け取りたいと思いますが、船舶の大型化を見据えて地元との同意を取り付けて頂いていた方がスムーズだったのではないかなと思います。それと3年間の期間延伸ですが、3年後の再評価でまた再延長ということになりかねない可能性がどの程度あるのか、お聞かせ願えればと思います。

(事務局)

見込みにつきましては、3年間としておりますが、できる限り早く、1日でも2日でも早く、妥結に向けて努力させて頂きたいと思っております。それから当初より現計画で交渉しておけばよかったというご指摘につきましては、まさにその通りでございまして、反省する点でございますので、しっかりと考えさせて頂いて、次の事業に活かしていければと思います。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

(委員)

こういうことがあると、事前調査の精度がどうだったのかというご意見が必ず出るわけですが、これについてはいかがでしょうか。

(事務局)

法面の場合、数カ所ボーリング調査をしまして、そのボーリング調査の結果で、法面の勾配や対策を考えています。事象が起きた後、専門家にも見て頂きましたが、ボーリング調査の中では予測が不可能ということと、数カ所のボーリングでは、はっきりした地層の厚さ、入り組み状態、そういうところが予想できなかったということが、こういう現象が起きた原因だと考えています。

(委員)

専門家のそういうご意見があったということですね。

(委員)

ボーリング調査を数カ所とおっしゃったものを、リスクがあるところでは、もう少し調査箇所を増やし、先取りで少し費用をかけて追加的な予算を抑制するというようなこともあり得るのではないかと思います。その辺りの基準みたいなのは何かお持ちなのでしょうか。

(事務局)

明確な基準は無いですが、今回のボーリング調査は、土工指針に数カ所と記載されていますので、そちらに従って行っています。

(委員)

こういうところはもう少し間隔を狭めるとか、そういう知識が蓄積されていくと良いと思うのですが、それは国交省の中ではされているのですか。

(事務局)

指針にもリスクがあるところでは本数を増やして良いと書いてありますが、土の中の判断は難しいところございまして、そういうことが予測できれば当然増やしていくことも考えています。

(委員)

この工事区間の他の切り土法面は大丈夫でしょうか。来年度には開通するので、それは調べられているのでしょうか。

(事務局)

変状が起きた後、すぐ全法面を点検しまして、このような大きな変状があるところは一切ございませんでした。

(委員)

工事完了までもう時間がないですが、発生土の処分費の増加分をできるだけ削減の方向に努力する余地は、期待できないでしょうか。

(事務局)

盛土箇所が区間内にありますと持って行く所ですが、ほぼ完成に近づいておりまして、区間外に搬出する状態になっています。

- 【一般国道3号 博多バイパス】
- 【一般国道210号 浮羽バイパス】
- 【一般国道497号 今宿道路】
- 【一般国道3号 植木バイパス】
- 【東九州自動車道 清武JCT～北郷】
- 【東九州自動車道 北郷～日南】
- 【東九州自動車道 志布志～末吉財部】

(委員)

東九州の清武JCT～北郷の全体事業の前回評価が0.9で1を切っていますが、1を切った時点でどういう議論がなされて、継続となったのかを確認させて下さい。また今回は、1を超えています、何故1を越えたのか教えて下さい。

(事務局)

前回の評価にあたりましては、隣接工区も含めた全体の事業のB/Cも確認をさせていただきました。その段階では、B/C1.0を超えるということで、全体ネットワークを見ると一体のネットワークとして事業効果は高いという判断を頂きまして、事業継続となっています。参考ですが、今回同様に東九州自動車道清武JCT～日南間、この一体で見た場合の事業B/Cにつきましては、約1.2と十分な事業B/Cが上がっているという状況を確認しています。一方で今回0.9から1.1に変動していることにつきましては、平成25年に将来交通量推計モデルが変更されまして、推計モデルの中で自動車、鉄道、航空を各分野間で統一したモデルで推計し直しています。この中で主に東九州側は、高速鉄道網がまだ発達していないというところもありまして、自動車の分担率が高いということもあり、交通量が増えたのではないかとということがございます。将来交通量の推計の中で交通量が増加傾向にあるというところで、周辺の観光地等をみましても活発化しており、現状の交通量自体も増加しているというところを踏まえまして、今回B/Cが微増しているという状況です。

(委員)

B/Cが1を切った場合、隣接工区も含めた全体ネットワークも考慮するというご説明だったと思いますが、1を切った場合、あるいは何か事情がある場合は、ご説明にあったように、全体事業を見る視点を変えて算出したB/Cも、評価の中に入れるシステムがあると解釈してもよろしいでしょうか。

(事務局)

現在全国的な流れの中でも、全体ネットワークをどうみていくかという議論がされてい

るところでございます。他の地整でも同様の全体ネットワークを議論して頂く中で、B/Cをみるといった流れもあるという状況です。

(委員)

東九州自動車道 清武 JCT～北郷は、だいぶ前倒しで工事が進んでいるでしょう。早くお金を使ったから残事業B/Cが上がったということはないですか。

(事務局)

残事業B/Cにつきましては、ご指摘頂きましたとおり、投資でコストを使っているという観点で増加傾向にあるという状況にあります。

(委員)

他の事業もそういう感じがあるのではないかという感じがしますが、東九州自動車道北郷～日南は、残事業B/Cが倍近くなっていますが、理由は何ですか。

(事務局)

委員からご指摘頂いている通り、事業投資をしているという観点からのコスト減というところです。

(委員)

一般国道497号今宿道路の事業進捗率は、前回は82%で今回は83%と、1ポイントしか上がっていません。もう8割方できていて、用地買収なども終わっているのではないかと思います。1ポイントしか上がらなかったのは何故かご説明頂きたいです。

(事務局)

ご指摘の通り82%から83%と微増の状況になってはいますが、用地自体は、すでに9割を越えておりました順調な進捗を示しているというところであることが1点と、総事業費自体が、非常に大きな事業になっていますので、事業である程度進捗したとしても、全体事業の分母の方が大きいので、進捗上はポイント数的にあまり見えないという状況です。そういった観点から、1ポイントだけ上昇しています。

(委員)

分かりました。この事業の終了時期はいつですか。

(事務局)

この事業の最終年度について、まだ未定となっている状況でございます。

(委員)

分かりました。

(委員)

予算次第というところですか。

(事務局)

用地も完了しているわけではありませんので、全体の実施環境が整い次第、供用の予定として公表させて頂きたいと思っております。