

九州地方整備局事業評価監視委員会
(令和元年度第1回)の議事概要について(速報)

■開催日時：令和元年7月9日(火) 15:00～16:45

■開催場所：福岡第二合同庁舎 2階 共用第2・3会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

■主な議題

○審議【再評価(道路5事業、港湾1事業)】

<道路事業>

- ・一般国道208号 大川佐賀道路(福岡県・佐賀県)
- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部(鹿児島県)
- ・一般国道34号 新日見トンネル(長崎県)
- ・一般国道218号 高千穂日之影道路(宮崎県)
- ・一般国道3号 阿久根川内道路(鹿児島県)

<港湾事業>

- ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業(北九州市)

○報告【再評価(ダム1事業)】

<ダム事業>

- ・筑後川水系ダム群連携事業(福岡県・佐賀県)

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。

<問い合わせ先>

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 | 中川 雅登 (内線 3126)
TEL 092-476-3542(直通) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 野村 文彦 (内線 4211)
TEL 092-476-3529(直通) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課課長 | 高田 正志 (内線 62320)
TEL 092-418-3358(直通) |
| ○ダム事業 | 河川部 河川計画課長 | 小林 侑 (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（令和元年度 第1回）
議事概要（速報）**

○日時 令和元年7月9日（火）15:00～16:45

○場所 福岡第二合同庁舎 2階 第2・3会議室

○出席者

- ・委員 浅野委員、桑野委員、鈴木委員、園田委員、辰巳委員、戸田委員、廣岡委員

- ・整備局 局長 村山、副局長 稲田、副局長 川崎、企画部長 堂菌、河川部長 藤井、
道路部長 前佛、港湾空港部長 神谷、営繕部長 末兼、用地部長 須田 他

○資料

- ・議事次第、配席図、委員名簿
- ・資料1 事業評価監視委員会の運営等について
- ・資料2 第1回事業評価監視委員会 対象事業について
- ・資料3 審議案件一覧表（再評価）
- ・資料4 令和元年度第1回事業評価監視委員会 再評価説明資料
- ・資料5 一括報告案件一覧表（再評価）

○議事

1. 開会

2. 議題

1) 事務局からの説明

2) 対象事業の審議・報告

○審議【再評価（道路5事業、港湾1事業）】

<道路事業>

- ・一般国道208号 大川佐賀道路（福岡県・佐賀県）
- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）
- ・一般国道34号 新日見トンネル（長崎県）
- ・一般国道218号 高千穂日之影道路（宮崎県）
- ・一般国道3号 阿久根川内道路（鹿児島県）

<港湾事業>

- ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（北九州市）

○報告【再評価（ダム1事業）】

<ダム事業>

- ・筑後川水系ダム群連携事業（福岡県・佐賀県）

3. 閉会

○審議結果【再評価】

事務局より再評価の審議対象事業（道路5事業、港湾1事業）について説明し、審議を行った。

（道路事業）

【一般国道208号 大川佐賀道路】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【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。

【一般国道34号 新日見トンネル】

- ・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218号 高千穂日之影道路】

- ・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 阿久根川内道路】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（港湾事業）

【北九州港新門司地区複合一貫輸送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。

○報告

事務局より再評価の報告対象事業（ダム1事業）について報告。

（ダム事業）

【筑後川水系ダム群連携事業】

令和元年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

あさの としゆき
浅野 敏之

鹿児島大学
地震火山地域防災センター 特任教授

かきもと りゅうじ
柿本 竜治

熊本大学大学院先端科学研究部 教授

くわの いずみ
桑野 和泉

(一社) 由布院温泉観光協会 常任顧問

しばと たかしげ
柴戸 隆成

(一社) 九州経済連合会 副会長

すずき よしひろ
鈴木 祥広

宮崎大学工学部 教授

せいいち ともこ
勢一 智子

西南学院大学法学部 教授

そのだ よしみ
◎園田 佳巨

九州大学大学院工学研究院 教授

たつみ ひろし
○辰巳 浩

福岡大学工学部 教授

つだ みどり
津田 みどり

九州大学大学院農学研究院 准教授

とだ じゅんいちろう
戸田 順一郎

佐賀大学経済学部 准教授

ひらた とおる
平田 暢

福岡大学人文学部 教授

ひろおか あきひこ
廣岡 明彦

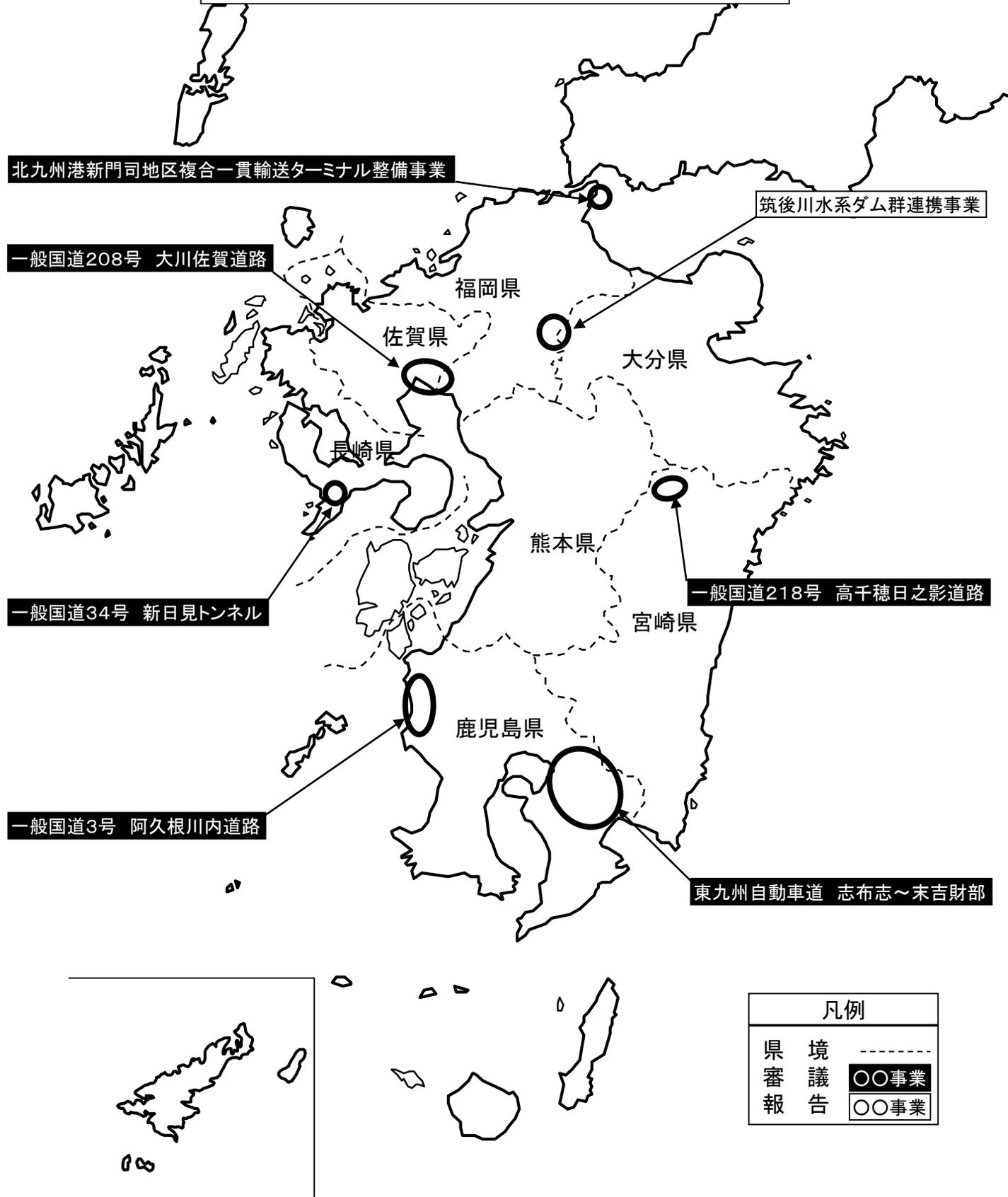
九州工業大学大学院工学研究院 教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

位置図(再評価)



凡例

県境	-----
審議報告	●●事業
報告	○●事業

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第1回）議事録

○審議（再評価）

【一般国道208号 大川佐賀道路（福岡県・佐賀県）】

（委員）

1点目の①橋梁上部工のベント基礎の見直しについて、なぜ、当初から想定できなかったのか。

2点目の③の地質調査について、これまでも、事前にはなかなか立ち入る事ができなくて近隣でボーリングをしており、実際に掘ってみると違っていたという事が説明にあったが、土地利用を考えると、農地や公道であり、もう少し調査できたのかなという気もする。特に、事業箇所は有明特有の軟弱地盤だという事は分かっているため、少し丁寧にやっても良かったのではないかと思う。何か事情があれば聞かせていただきたい。

3点目、今回、地質調査を行ってみると想定と違っていたという事だが、今後、推進する事業箇所も軟弱地盤が続くので、見直しについて教えていただきたい。

（事務局）

1点目の①橋梁上部工のベント基礎の見直しの件について、大川佐賀道路の事業化が平成13年度で、その後世界遺産に指定された。史跡指定予定地の協議は、平成29年度から始まっており、このような対応となった。

2点目の③の地質調査について、計画段階で活用できる資料や可能な範囲で調査を行っていたが、用地買収完了後にジャストボーリングを行った段階で課題が見つかった。

3点目について、今後の事業実施にあたっては、コスト縮減に取り組むとともに、当該地区の地形・地質を踏まえ、適正な事業管理に努めたい。

（事務局）

事業化の早い段階から、ボーリング調査等をやっていけばという事なのかもしれない。ある程度、用地買収をしてからボーリング調査を行うのが慣例だった。事業化の段階では、近隣の事業等のデータを集めて検討しており、早い段階で詳細なボーリング調査を行っていない。実際に詳細なボーリング調査を行い、問題が後から発覚してしまうことがあるかと思う。

事業の早期の段階で調査を行い、事業費を確認、確定していくのは重要であると思うので、今後の課題として検討したい。なお、今後、諸富ICより先の佐賀市側において、盛土構造等で用地買収等々を進めていく事になる。今後進める事業区間においても、適切に調査をしながら、事業費はしっかり確認して必要な対策工法を検討してまいりたい。

(委員)

ベント基礎見直しの大梁構造について説明いただきたい。

(事務局)

大梁としては、仮橋で使用する桁と同様なものを使用している。その長さは約 30m で桁高は約 1.5~2m の構造となっている。

【東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）】

(委員)

平成 29 年 10 月と平成 30 年 7 月の台風によって法面が崩壊したということで、補強土壁、法枠、鉄筋挿入工で対策を取っているが、かなりギリギリの設計ではないかという感じがする。東九州自動車道は、九州において非常に重要な道路であり、大規模災害も考慮して、余裕をもった設計をしておく必要があると思う。コスト縮減も大事だが、必要なお金を十分にかけるという事も一方で重要だと思う。今回の対策は安全面で問題ないのか。

(事務局)

変更後の対策は、シラス台地の浸食崖が後退した形になっている。上部からの水の浸入等をしっかり防ぎ、表面の浸食を防ぐため法枠鉄筋挿入工で、斜面全体を覆う計画である。補強土壁については、基礎部分を地盤改良し盛土全体の安定を図っている。詳細な調査・検討をおこなった上で安全を確保した設計を行っている。

(委員)

法枠と鉄筋を挿入する対策であり、一般的な補強対策だと思われる。大隅地域は雨が多い地域であるが、6 月末から 7 月上旬の大雨で異常は生じていないか。

(事務局)

平成 29 年以降、随時現場確認を行っており、応急対策も行っている。なお、先日の大雨で大きな異常は生じていない。

(委員)

現在、鹿屋串良 JCT まで完成しており、大型車両の交通量は、それほど多くないと感じる。この「東九州自動車道 志布志～末吉財部」が志布志港まで完成したときに、志布志港から飼料や原木を運搬する大型車の増加が予想されるが、追越車線等は設置するのか。

(事務局)

現在、開通区間の鹿屋串良 J C T から末吉財部までの間は譲り合い車線を 2 区間設けている。また、大崎～鹿屋串良区間については、追越車線を計画している。

(委員)

地下水への対策について、以前より大隅地域では鰻の養殖が行われていると思うが、事前に予測できなかったのか。

(事務局)

事前の地質調査にて、養鰻場周辺の地質については把握していたが、今回の案件は、ボーリング調査で分かるものではなく、観測孔の設置により、地盤改良範囲の地下水を養鰻場へ引き込んでいる状況が判明した。地下水調査や地質調査だけで全て分かるものではなく、事前にしっかりと影響がないかを調査の中で確認していくしかないと思う。

(委員)

コスト縮減について、大川佐賀道路でもコスト縮減が出ており、非常に重要な視点である。コスト縮減の事例が増えていくのは、良い事だと思うので、今後もコスト縮減に努めていただきたい。

(事務局)

コスト縮減については、今後も積極的に説明していきたい。

(委員)

地下水について、ボーリング調査だと分からないと思うが、大隅地域は、深井戸を使って深い層から良い水を採る以外に、浅井戸で畜産用に採水している所が周辺にある可能性も考えられる。井戸等の地下水の連動について、この地区と似た様な地形の箇所、既に掘られている浅井戸との関係を調査することで井戸と地下水の連動関係がわかり、効果的な事業計画ができると思う。

「東九州自動車道 志布志～末吉財部」は宮崎、鹿児島にとって、地域活性化や防災面で特に重要な事業であるため、早期の完成を願っている。

(事務局)

今回の事例を踏まえて、事業化の早い段階で、必要な調査、周辺の利用状況、地下水などの調査等をしっかり考えていかなければならないと思う。

【一般国道 34 号 新日見トンネル（長崎県）】

特になし。

【一般国道 218 号 高千穂日之影道路（宮崎県）】

（委員）

ズリの小割について、費用負担に関しては、地元との協議を何か行ったのか、或いは実際に高千穂町も費用を負担しているのか。

（事務局）

想定される搬出先は 2 箇所あった。一つ目の箇所が運搬距離約 8km で、もう一つの箇所が約 30km。この 8km の箇所で高千穂町と延岡河川国道事務所で覚書を締結していた。その後、高千穂町から小割の協議があったところ。

なお、それぞれの搬出先で経済比較を行ったが、今回の手法が経済的であった。

【一般国道 3 号 阿久根川内道路（鹿児島県）】

（委員）

阿久根川内道路は八代から鹿児島に向かうルートとして、防災面でも重要なルートだと思う。工期を縮める等の発想がないか、お考えがあるなら教えていただきたい。

（事務局）

高規格幹線道路であるため、九州地方整備局の道路事業の中でも重要度の高い事業である。事業を推進するにあたり、用地、関係機関等との調整を図りつつ優先順位を考慮しながら、事業を推進していく所存である。

（委員）

現時点の開通予定はいつか。

（事務局）

現時点では未定である。

【北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（北九州市）】

（委員）

資料の p.4 のコスト削減について、合計が全て陸送であると一台あたり 388 千円ということだが、トラックによる輸送にかかる費用か。

（事務局）

そうである。

（委員）

海上輸送によるコスト削減はフェリーと RORO 船を両方一緒にされているのか、そうであればフェリーはドライバーや一般の乗客もおられるので、船の乗務員等を多く乗せることになり、コストがかかるのではないかと思う。RORO 船であれば物だけを運ぶので、もっと安くなると思うのだが、それらを平均した海上輸送費用と考えてよろしいか。

（事務局）

示している総便益 789 億円は、新たに就航するフェリーを対象として計算したものである。横須賀～新門司間のフェリーの費用である。

（委員）

岸壁は全てフェリーが使うということか。

（事務局）

そうである。

（委員）

トラックドライバーが集まらなく若い人も少ない状況で、これからも陸上輸送の費用は高くなっていくだろうという事を聞いている。その理由から海上輸送の方が、より重要性が増してくるという理解でよいか。

（事務局）

2020 年頃にはトラックドライバーは、11 万人くらいの不足が見込まれるという様な試算もしており、こういう対応に将来的にはなっていくだろうと考えている。

（委員）

今のお話だと、将来的には益々このコスト差は広がっていくと考えた方がよいか。

(事務局)

そうなってくると考えている。

(委員)

横須賀と新門司の間に、どのくらいの頻度でフェリーは入ってくるのか。

(事務局)

週に6便である。

○報告（再評価）

【筑後川水系ダム群連携事業（福岡県・佐賀県）】

(委員)

ポンプの水が筑後川本川の方から江川ダムの方へ向かっているが、逆流させることもできるのか。

(事務局)

基本的に江川ダムの方から本川への逆流は考えていない。江川ダム、小石原川ダム、寺内ダムの3つのダムの上流は、雨が集まってくるエリアが非常に小さいので、ニーズとしては江川ダム方面への供給ということで、一方通行である。

(委員)

基本的には高い水を福岡市の方が使われると思うが、これは料金とかには反映されるものなのか。

わざわざ汲み上げた水を利水に使うということになるので、そういうのはカウントされるものなのか。

(事務局)

筑後川水系ダム群連携事業は、特定の水道等のユーザーのための水への供給ではない。費用負担の関係では不特定の方が利用する農業用水等に使われる観点であり、そういった特定の都市圏からの費用負担を求めるのではなく、一般に河川法に基づいて関係する県より建設費の負担をいただくような構図になっている。

(委員)

事業進捗率は7%で、令和7年度までの整備期間となっているが、整備期間はどのように考えているのか。

(事務局)

現時点での計画上で令和 7 年度完成としている背景には、ダム事業の検証というものをこの事業に限らず、平成 20 年代前半からやってきており、本事業については平成 28 年 8 月に検証に係る対応方針が継続と決定している所である。その時点での工期の考え方としては、建設事業着手から概ね 6 年かかる見込みとしており、すぐに事業に着手できれば、令和 7 年度頃となる予定であるが、施設の設置を考えている所が一昨年の九州北部豪雨で被災をした地域にエリアが重複している。いつ着手できるかというのは、調査を行い慎重に進めてまいりたい。

また、着手してからも工期縮減のニーズを地元からも頂いているので、できるだけ短縮に努めるが、まずは建設着手までのところを速やかに行いたいと考えている。今後調査や地元との調整が進む中で、事業工期の変更が必要な場合は、再評価等の場で具体的に報告を行う。