

九州地方整備局事業評価監視委員会  
(令和元年度第4回)の議事概要について(速報)

■開催日時：令和2年1月27日(月) 14:00～15:10

■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

## ■主な議題

## ○審議【再評価(道路1事業)】

## &lt;道路事業&gt;

- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部(鹿児島県)

## ○審議【事後評価(道路1事業、港湾1事業、海岸1事業)】

## &lt;道路事業&gt;

- ・一般国道3号 川内隈之城道路(鹿児島県)

## &lt;港湾事業&gt;

- ・伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業(佐賀県)

## &lt;海岸事業&gt;

- ・別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業(大分県)

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 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・海岸事業 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)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度 第4回）**  
**議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 令和2年1月27日（月）14：00～15：10

○場 所 福岡第二合同庁舎 2階 第4・5・6会議室

○出席者

- ・委 員 柿本委員、柴戸委員、勢一委員、園田委員、辰巳委員、津田委員、戸田委員、  
廣岡委員
  
- ・整備局 局長 村山、副局長 稲田、副局長 永森、企画部長 堂菌、建政部長 津森、  
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 第4回事業評価監視委員会 対象事業について
- ・資料2 令和元年度 第4回事業評価監視委員会 審議案件一覧表（再評価）
- ・資料3 令和元年度 第4回事業評価監視委員会 審議案件一覧表（事後評価）
- ・資料4 令和元年度 第4回事業評価監視委員会 説明資料（再評価）
- ・資料5 令和元年度 第4回事業評価監視委員会 説明資料（事後評価）

○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

○審議【再評価（道路1事業）】

<道路事業>

- ・東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）

○審議【事後評価（道路1事業、港湾1事業、海岸1事業）】

<道路事業>

- ・一般国道3号 川内隈之城道路（鹿児島県）

<港湾事業>

- ・伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業（佐賀県）

<海岸事業>

- ・別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（大分県）

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1事業）について説明し、審議を行った。

（道路）

【東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○審議結果【事後評価】

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

（道路）

【一般国道3号 川内隈之城道路（鹿児島県）】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（港湾）

【伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業（佐賀県）】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（海岸）

【別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（大分県）】

- ・審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

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)



東九州自動車道 志布志～末吉財部



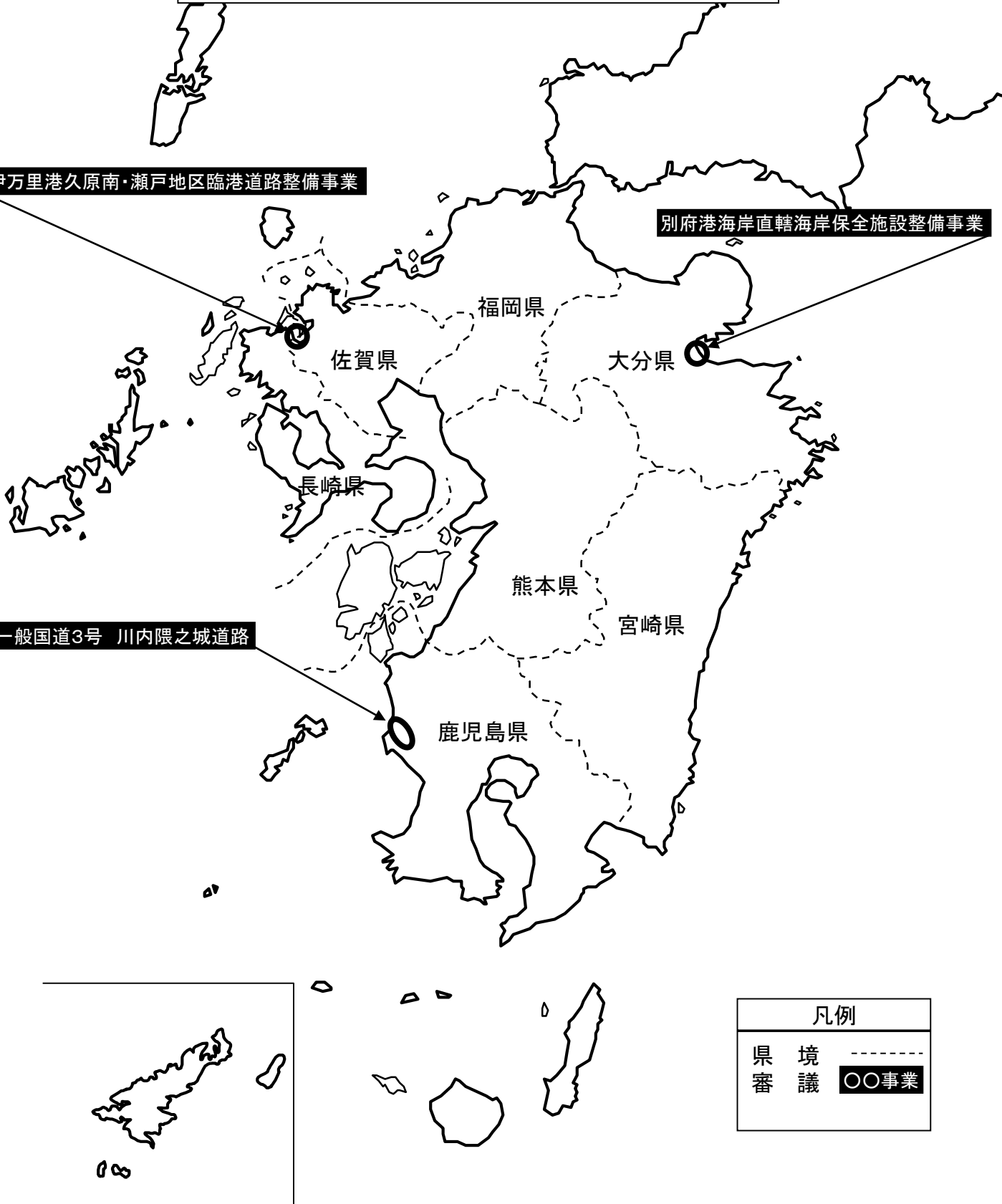
凡例	
県境	-----
審議	○○事業

# 位置図(事後評価)

伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業

別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業

一般国道3号 川内隈之城道路



## 凡例

県境 -----  
審議 ○○事業

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第4回）議事録

### ○審議（事後評価）

#### 【一般国道3号 川内隈之城道路（鹿児島県）】

（委員）

最終的に南九州西回り自動車道が全て繋がった時に、九州縦貫自動車道から南九州西回り自動車道へ交通の転換が多くなると思う。将来、交通が転換をした時にどのような状況を想定されているか教えてもらいたい。

（事務局）

全ての交通が転換するとは考えていない。鹿児島県は地理的に大きく薩摩地方と大隅地方に分かれており、大隅方面に向かう交通は従来どおり九州縦貫自動車道を利用すると思われる。南薩方面や鹿児島市方面に向かう交通は、一部転換すると思われるが、まだ4車線化されていない区間や有料区間が存在するため、どの程度の交通が転換するかは現状ではまだ分からない状況である。

（委員）

九州縦貫自動車道と南九州西回り自動車道で理想的な交通量の分担を見据えた場合、有料道路料金によって交通量を調整する考えはないのか。

（事務局）

現時点では検討していない。

【伊万里港久原南・瀬戸地区臨港道路整備事業（佐賀県）】

【別府港海岸直轄海岸保全施設整備事業（大分県）】

（委員）

伊万里港臨港道路整備事業についてお尋ねしたい。臨港道路を整備されている時点で七ツ島工業団地への企業立地も進んでいたと思うが、その交通量の影響はどうか。七ツ島工業団地周辺に整備中の道路があり、企業立地は進んでいるが道路整備が終わっていない箇所がある。そのあたりの交通への影響はどれくらい出ているか分かるか。

（事務局）

工業団地は七ツ島工業団地と伊万里工業団地の二つがあり、随時立地されてきて両工業団地ともに約 100%の分譲が行われている。交通量への影響については、この事業では H15 年に 2 車線で暫定供用を行っている。H27 年に 4 車線供用を行っているが、その間に工業団地への立地が進んでいる影響があり 2.5 倍の交通量になっている。現在は七ツ島工業団地に入る道路が一箇所しかなく、港湾の物流機能の拡充を図るためにもう一箇所、臨港道路が整備中である。これによりさらなる港湾物流の円滑化が図られます。また、朝夕に工業団地付近での通勤時間帯に渋滞が発生しております。それら渋滞の緩和にもつながると考えている。

（委員）

渋滞の影響が時間短縮に入っているのか否なのかが気になる。立地に起因する渋滞での時間損失はどうであったのか。

（事務局）

時間短縮と移動距離については、臨港道路と伊万里市街地の方へ迂回している現道との接続部間の差で出しており、約 10km の移動距離短縮と 30 分の時間短縮と算定している。七ツ島工業団地の分譲が約 100%終わっており、これ以上立地が増えない為、伊万里湾の臨港道路に影響していない。

（委員）

物流の効率化と交通混雑の緩和に加えて安全性の向上が事業効果として掲げられているが、具体的にどういう点で安全性が向上したのか。

（事務局）

もともと久原から七ツ島に行く際には市街地を通過しており、多数の交差点がある。今回の臨港道路の整備により交差点を通過しないので、交通事故の発生が低くなる効果があると考えている。



(委員)

安全性の向上については、車同士の事故減少のみで無く、物流車両と一般車両の分離や人々が移動する生活空間との分離に価値があると思っている。街と生活空間を安全に確保するという点で非常に意味があると思う。道路の整備によってまちづくり、町の形、住みやすきが変わってくるので、それを織り込んで今後の整理をしてもらえたらありがたい。

(委員)

もう少しエビデンスとなるデータを詳しく整理した上でまとめた方が良いと思う。

(委員)

事業実施にあたりカブトガニの産卵に関して調査しているか。

(事務局)

産卵したかどうかは把握していないが、産卵に来たつがい数に変化がないことを確認している。

(委員)

2つの案件の事業費について、伊万里港が前回評価時 265 億円で今回 264 億円であり、別府港は前回 162 億円で今回 149 億円である。両方とも事業費が縮減しているので、しっかりと確認しておくべきと思う。それぞれ前回評価に対して事業費を抑える事ができた要因などについて補足の説明をお願いしたい。

(事務局)

別府港海岸については、もともとあった護岸が消波ブロックであった。今回の整備にあたり元々あったブロックを、通常であれば産廃処分等するところ、関係者等と調整して漁礁として有効活用出来たことによりコストが縮減された。

(事務局)

伊万里港については、事業費が前回評価と変わらない状況であり、前回評価時の事業費算出の精度が高く、そのとおり工事ができた結果である。

(委員)

1 億円減っているが、誤差か。

(事務局)

誤差の範囲内である。

○審議（再評価）

【東九州自動車道 志布志～末吉財部（鹿児島県）】

（委員）

この事業は、同年度に2回評価・確認するという極めて特殊な状況となっている。

なぜ、今回の増額理由を第1回委員会に盛り込めなかったのか説明いただきたい。例えば、地元協議に伴う増加について、全面通行止めができなかった為、工法の見直しが必要になった点、占用工事のため運搬ルートを変えざるをえなかった点、補強土壁工事の追加等、いずれも地元との情報共有ができていれば、もっと早い段階で対応し、今回の委員会での説明にはならなかったのではないかと思う。

また、交通量変化による舗装構成の見直しや ICT 施工への対応のどちらも重要だと思うが、なぜ第1回委員会に入れられなかったのか説明願いたい。

（事務局）

早い段階で工事の細かなところまで見える形で地元調整の場を作っていれば、増額可能性について早く把握でき、前回の委員会において、設計中で金額が確定せず計上出来なかった部分も含めて説明できたと思う。

舗装構成については、前回内容は H17 年の全国道路・街路交通情勢調査を基にした交通量推計を用い、H29 年に設計を行ったものである。その後、H22 年の調査結果をもとに H30 年度後半に再計算したところ、志布志港の影響もあり大型車交通量が増えることとなり、舗装構成の変更となった。交通量の増加については現時点で確定したため、今回の説明となっている。

（委員）

ICT 施工についても説明をお願いします。

（事務局）

ICT は H28 年から導入し、10,000 m<sup>3</sup>以上規模の土工等で行っている。特に志布志から鹿屋までは平坦な所を通るため、ICT 土工を行っている箇所が多い。ICT 施工は、施工者希望型なので受注者が希望されなければ計上されないが、現在、半分以上の工事で受注者は ICT 施工を希望している。これから土工・舗装の工事件数が増加する見込みであり、予め受注者に示している制度であるため、それに要する費用を計上した。

（委員）

ICT 施工は、機材等を準備するための初期投資がかなりかかると思うが、発注者はその費用をみているのか。施工業者の方もある程度負担するのか。

(事務局)

ICT 施工に係る費用の割合は、施工機械のリース代が高い。もう 1 点、施工前に準備工を行うが、ICT 施工を行うための図面の 3D 化や ICT 建機で使える図面に変換する。全てが発注者負担ではないが、ICT 施工自体が普及段階であるため、多くの部分を発注者が負担している。

(委員)

業界の技術革新のために補助しているということか。

(事務局)

施工効率の向上や人員削減、技術者のデータの書類整理等に効果的であり、効率的な施工となるが、初期投資等についてはサポートしていかなければならない。

(委員)

ICT 施工はある程度事前に見積もっているのか。当初は全く計上せずに ICT 施工が決まった時点で増額になるのか。仕組みはどのようになっているのか。

(事務局)

発注の段階では ICT 施工の対象工事であると明示するが、ICT 施工ではない積算で予定価格をつくって契約をする。その後、ICT 施工を受注業者が選んだ場合に経費を追加する形で工事を行っている。

(委員)

これから先の事業においても、ICT 施工分は後からの対応というかたちになるのか。

(事務局)

事業費は、再評価のタイミング等で増額が予測できれば変更するのが適切なのかもしれない。一方で、地方毎に ICT 施工の比率や受注者の希望数をどう設定するのか悩ましい。

(委員)

ICT 施工に関する効果がかかれていないと誰のために行っているか分からない。もう少し説明していただかないと ICT 施工はいらないという議論になりかねないと懸念する。

(事務局)

ICT 施工の効果は、現場での労働時間の短縮、週休 2 日、人員削減などがみられるので、今後は、対外的にアピールしていきたいと思う。

(委員)

全体的な話になるが、設計の際に分からない事があれば安全率を高めに設定してコストが上がるような見積を行うはずなのに、地盤改良等を例にとると、分からない事を許されたまま事業費を計上する点分からない。分からなかったら安全率を高めに設定するのが当然だと思う。

(委員)

あらかじめ妥当と思われる費用を設定して、もし費用増額となった時にはシビアな意見の中で認めてもらうのが公共工事としては望ましい姿だと思う。最初から全てにマージンをみていたら逆に変なことになると思う。

(委員)

土木関係者の話では、地盤に関していえばエリアを広げてリスクを予め入れたような形で積算できるのではないかと話をしていた。

(事務局)

その時の情報で最適なものを出しているが、この事業費をセットするときに周りの情報をもう少し集めてどのくらいの幅値があるのか考えるのも理解できる。今は明確な事業費が分かった段階毎で審議頂くという形である。調査・工事のスケジュールを検討し事業費が変わりそうなものは早く確定させる計画や事業の進め方を勉強していかないといけないと思う。

(委員)

統計的に見た時にどうなのか。不確定要因が多い土という材料に対して間違っただけはしていないと思う。

(事務局)

全体事業費について設計の余裕を10%とか15%とか経験則的に入れる安全率的な発想はとりうると思うが、現在、国交省で行っている事業費の総額の算出にあたっては、安全率は基本的に入れない。例えば1,000億円のプロジェクトについて、将来へ向けて物価も変動し、社会的な影響があるかもしれないので100億円積み増す事は基本的に認められていないため、事業費が確定した都度、事業評価監視委員会でご説明し、透明性を増しているという事でご理解頂きたい。