

九州地方整備局事業評価監視委員会
(令和2年度第1回)の議事概要について(速報)

■開催日時：令和2年7月29日(水) 16:00~16:55

■開催場所：第三博多偕成ビル4階会議室
〒812-0016 福岡県福岡市博多区博多駅南1丁目3番6号

■主な議題

○審議【再評価(道路1事業、港湾2事業)】

<道路事業>

- ・一般国道10号都城道路(Ⅱ期) (宮崎県)

<港湾事業>

- ・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業(山口県)
-
- ・大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業(大分県)

○報告【再評価(ダム1事業)】

<ダム事業>

- ・立野ダム建設事業(熊本県)

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	田代 益庸 (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 港湾計画課長	大瀬 信一 (内線 62320) TEL 092-418-3358(直通)
○ダム事業	河川部 河川計画課長	山上 直人 (内線 3611) TEL 092-476-523(直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度 第1回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 令和2年7月29日（水）16:00～16:55

○場 所 第三博多借成ビル4階会議室

○出席者

- ・委 員 浅野委員、柿本委員、柴戸委員、勢一委員、園田委員、辰巳委員、廣岡委員

- ・整備局 局長 村山、副局長 遠藤、副局長 永森、企画部長 堂蘭、建政部長 津森、
河川部長 藤井、道路部長 杓掛、港湾空港部長 中川、営繕部長 末兼、
用地部長 柄本 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 令和2年度 第1回事業評価監視委員会 審議案件一覧表（再評価）
- ・資料4 令和2年度 第1回事業評価監視委員会 説明資料（再評価）
- ・資料5 令和2年度 第1回事業評価監視委員会 一括報告案件一覧表（再評価）

○議 事

1. 開会

2. 議事

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1事業、港湾2事業）】

<道路事業>

- ・一般国道10号都城道路（Ⅱ期）（宮崎県）

<港湾事業>

- ・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業（山口県）
- ・大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（大分県）

○報告【再評価（ダム1事業）】

<ダム事業>

- ・立野ダム建設事業（熊本県）

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、港湾2事業）について説明し、審議を行った。

（道路）

【一般国道10号都城道路（Ⅱ期）（宮崎県）】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（港湾）

【下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業（山口県）】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（大分県）】

- ・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告【再評価】

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）

【立野ダム建設事業（熊本県）】

令和2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

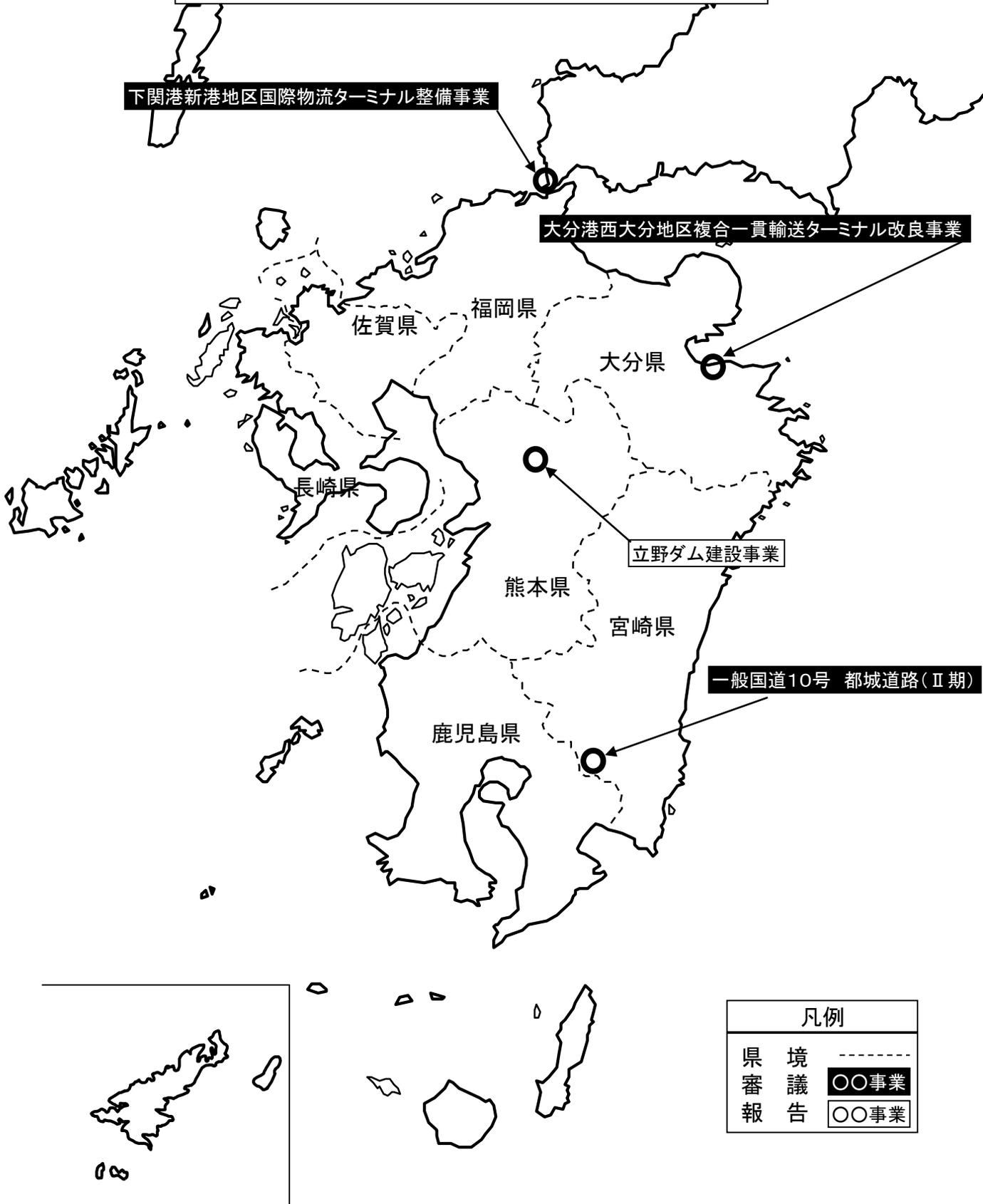
ひろおか あきひこ
廣岡 明彦 九州工業大学大学院工学研究院 教授

※ ◎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	●●事業
報告	○●事業

九州地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度第1回）議事録

○審議（再評価）

【一般国道10号 都城道路（Ⅱ期）（宮崎県）】

（委員）

太郎坊橋梁に関して、当初計画の国道221号の線形は安全性に懸念があるように見受けられるが、当初計画時の設計思想を教えてください。

（事務局）

太郎坊橋梁は都北ICに近いこともあり、国道221号の線形を変更せず設計した場合、橋長が長くなることから、当初設計はコスト削減を目的として国道211号を付け替え、橋長を最小化する計画としており、当該箇所以外においてもコスト削減を目的に同様な付替を実施した箇所もある。

（委員）

B/Cの確保が厳しい場合、若しくはコスト削減を頑張らないと事業化が難しいという場合は致し方ないが、基本的に安全性等を犠牲にしない中で、新技術等の採用によりコスト削減を図るべきだと思われる。当初計画では、線形の変更により安全性を犠牲にしてコスト削減しているように見受けられるため、コストを掛けるべき所にはしっかり掛けるのが公共事業であると思われる。

（委員）

平成29年度に公安委員会との協議の結果、国道221号の線形を現況に戻したとあるが、過去の類似事例から公安委員会からの指導があるとの予想はできなかったのか。

（事務局）

現況交通量や道路構造令の規定の中でコスト削減を考慮した設計を行ったうえで、公安委員会などの関係機関協議を進めている状況であり、今回協議を進める中で具体的な意見があったものである。

（委員）

公安委員会との協議で、当初計画のように付け替える設計でも認められた場合があるということか。

（事務局）

はい。

(委員)

前回評価時より総便益が増えた要因は何か。

(事務局)

前回評価時点からの評価基準年の変更と、都城圏域並びに都城と志布志間の将来交通量の増加に伴い、便益が増加している。

(委員)

交通量が増えていくという予想に基づく結果なのか。

(事務局)

都城志布志間において、平成17年から平成22年にかけて交通量が増えている。志布志港の貨物取扱量の増加、企業立地の進捗などが要因として挙げられ、将来交通量が増加した結果、便益が増加している。

(委員)

交通量の変化に関して、都城道路(Ⅱ期)と国道10号の合計57,600台/日の算出方法を教えてほしい。

(事務局)

平成22年ODデータをベースとし、従来と同様の手法で交通量推計を行い算出している。

(委員)

盛土材の改良や購入土を、他事業からの流用土とするコスト削減の手法もあるが、購入土や流用土のコスト比較は行っているのか。

(事務局)

盛土材改良や購入、他事業からの流用など、コスト比較の上で実施している。

(委員)

地元や関係機関との協議の結果に伴い事業費が増大している事例だと思われる。事業化から期間が経っており、大幅な増にせざるを得ない程、協議が困難だったなど特殊な事情があれば教えてほしい。

(事務局)

本事業は、平成19年度の事業化後、設計等を行い関係機関と協議をしながら工事に着手してきた。当初のコスト縮減を図った設計に理解が得られた機関もあったことから、その方針で進めていたが、その後、警察や公安委員会との調整の結果、最終的に設計が固まり工事に入る段階で今回の事業費増となった。特殊な事情という難しいものではないが、協議が整った結果である。

(委員)

これだけの事業費増は、国民目線で見ただけの場合、当初計画に問題があったのではないかといい意見など振り返りの議論まで繋がる論点もあるかと思うので、今回の事例を今後活かしてもらいたい。

(委員)

ただいまの指摘は非常に難しい点。計画後の状況変化や地元からの追加要望などは、予め想定することは困難であると思われ、それらにどのように対応するか個別の検討が欠かせないと考えられるが、当初計画の妥当性については案件毎に議論していきたい。

【下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業（山口県）】

(委員)

背後圏における将来の発展を見据えた整備だと思うが、その観点からの国際物流ターミナル整備の目的について、詳しく説明してもらいたい。

(事務局)

下関港は従来関門海峡沿いに発展してきた港であるが、関門海峡を通航し入港をせざるを得ないこと、また、関門海峡に面しているといった地理的な理由から拡張できなかったところである。そうした中で日本海側の新港地区は、広大な用地や12mの岸壁を有し、幹線道路への良好なアクセス性などもあり本州の最西端として強い意味を持つ事業である。整備された用地は輸出入に関連する倉庫会社や港運会社といった事業者が購入していく状況になっている。

(委員)

国際ということで中国など伸びているということか。

(事務局)

国際貨物は、週2回の釜山と馬山のコンテナ航路がある。近年、輸出が伸びているものとして、アフリカ向けの中古自動車が挙げられる。日本から輸出される中古自動車の約3割はアフリカ向けであり、下関港は輸出事業者からも重要な港として認識されている。

(委員)

アフリカの中古車の需要が無くなったとしても下関港は重要であると認識で良いのか。

(事務局)

下関港の立地として交通アクセスの良さ、さらに出島形式であることから保安の面でも管理しやすく、中古車や単価の高い貨物を安全に管理できることや広島などのオークション会場からも近く、比較的広く土地を使えるメリットが評価されている。現時点ではコロナの影響もあり中古自動車の販売台数も落ちているが、中古車は日本においてスクラップにするのでは無く海外では売れるということと、ここ10年アフリカ向けが増え続けておりこれからも国際的な需要として安定的に発生していくと考えている。

【大分港西大分地区複合一貫輸送ターミナル改良事業（大分県）】

(委員)

整備計画や費用が判明した時点で改めて再評価を実施するとあるが、現時点で事業費の増減の程度が分かれば教えてほしい。

(事務局)

今後、大型化のフェリーのスペックが決定されるため、現時点では事業費内に収まるかも不明である。

(委員)

フェリー大型化への対応としては、浚渫、岸壁の整備になるのか。

(事務局)

フェリー大型化は、船長が長くなることを想定しており、その場合、航路幅を確保するため防波堤の撤去や延長など、一部形状を変える必要が出てくると考えている。

(委員)

旅客もあると思うが、物流がメインであり新型コロナウイルスの影響はないと考えていいのか。

(事務局)

そのとおり影響は小さいところである。貨物は現状でも超過している状況であり、旅客より物流がメインである。

○報告（再評価）

【立野ダム建設事業（熊本県）】

特になし。