

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（令和3年度第3回）議事録

○審議（再評価）

●一般国道3号鳥栖久留米道路（福岡県、佐賀県）

（委員）

事業費増について理解したが、当初、地盤改良が必要はないと想定していたところがこれだけ地盤改良が必要となると並行する高速道路は大丈夫か。

（事務局）

事業化前の計画段階でNEXCOより高速道路施工の際の地盤データを入手しようとしたが、建設時期が古く当時のデータが残っていなかった。既に盛土を行って50年経過しており、高速道路本体は安定しているため問題は無いと考えている。

（委員）

前回より、同じ事業費見直しの理由でも説明内容が工夫され、説明が分かりやすくなった。

（委員）

道路排水の流末処理は従来案では西鉄甘木線に沿った水路であるが、見直し案は鉄道の下を潜る計画に変更されているが、十分な検討を行っているのか。

（事務局）

推進工法自体は実績もあり、特に問題ないと考えている。鉄道事業者と協議を引き続き行っていく。

（委員）

どれくらいの深さで推進するのか。

（事務局）

鉄道に影響が及ばない位置で計画している。

●一般国道3号鳥栖拡幅（佐賀県）

（委員）

橋台基礎杭深さでは、当初支持杭が摩擦杭に変更となっている。もう少し伸ばせば支持杭に

なるが摩擦杭で大丈夫か。

(事務局)

現地で調査を行い、確認のうえ設計しているので問題ない。

(委員)

事業費の説明は理解したが便益も増えている。基準年を変えるだけで変わったのか、それとも他の要因があるのか。便益を計る時に他事業を整備した場合、整備しなかった場合の交通ネットワークを考えるが、今回、鳥栖久留米道路の事業効果はその中に入るものか。

(事務局)

B/C は平成 20 年の事業化から基準年が変わっており、また交通量推計の見直しを行っていることから便益が増えている。また、鳥栖拡幅と鳥栖久留米道路は近隣の事業ではあるが、事業評価はそれぞれの事業単独で B/C を算出し評価をしている。

(委員)

単独で B/C を算出し評価する場合、交通量については片側の事業はどう取り扱われているのか。無いものとして算出されているのか。

(事務局)

B/C を算出する際の道路ネットワークは、事業中の道路は全て完成している前提で交通量を推計し、その上で各評価を行う対象事業が有る場合と無い場合で道路の便益算出に必要な経費を算出し、その差を便益としている。

(委員)

舗装の設計に用いる CBR 値が、当初の計画と実際の調査で確認した値が大きく乖離しているが、CBR 値 8% はどこを掘って確認しているのか。

(事務局)

事業箇所に近い国道用地で測定した結果が CBR 値 8% であったが、この地域は筑後川や宝満川などの氾濫により形成されており、複雑な地層構成となっていることから場所が少し変わっただけでかなり地盤が変わる。

(委員)

今回のような軟弱地盤が出ている地域の経験はこれまで沢山されていると思うので、その経験を今後活かしてほしい。

●一般国道 34 号神埼佐賀拡幅（佐賀県）

特に無し。

●北九州港響灘東地区国際物流ターミナル整備事業（福岡県）

（委員）

ジブクレーンを大型クローラクレーンに変更して増額しているが、変更の理由としていく多様な洋上風力発電事業者への対応の課題とはどのようなものか？

（事務局）

港湾では重量物の専用クレーンを使うのが一般的であり、当初事業者との調整ではジブクレーンを使うとなっていた。その後、西海沖や長崎県の五島沖など周辺区域で発電の要請が非常に高くなってきたこと、またジブクレーンは特注品であるため故障があった場合、代替えが効かず工程上大きな遅れが生じる可能性もあることから、汎用性の高いクローラクレーンに見直した。

（委員）

ジブクレーンは汎用性が低くて、クローラクレーンは汎用性が高いという意味は、設置サイトによって、発電タワーの様々な形状に対応するためにクローラクレーンがやりやすいということか。

（事務局）

発電能力によってタワーの大きさが違い、そのタワーの大きさに対応できるクレーンを選択できるため大型のクローラクレーンの方が汎用性が高いということである。

（委員）

洋上風力発電設備の国内調達比率は、現段階では何%の状況にあるか。

（事務局）

明確な数値はないが、今は国内で調達できるものは、ほぼない状況と聞いている。

（委員）

今後、想定した機能の強化は今回で全て満たしているか。

（事務局）

今回響灘に設置される洋上風力発電の設備については 9.5 メガワットであるが、地耐力を強

化したことで、ある程度の大型化にも対応できるものと考えている。

(委員)

この響灘での洋上風力発電において、今後、設置する基数が増える想定はあるか。

(事務局)

唐津市沖や響灘沖などは一定の準備段階に進んでる区域ではあるが、まだ洋上風力発電設備の促進地域には指定されておらず、今後、さらに日本海側で整備されていく事は確かである。その中で北九州港の基地港としての重要性はますます高まると想定している。

(委員)

岸壁構造の変更において、当初イメージでは既存の護岸が、見直しで地盤改良とされている。既存護岸に相当する設備が図面的には見つからないが、波に対して問題ないか。

(事務局)

前面に鋼管矢板を施工し、背後の地盤を固めることでケーソンと同じような形になるため、問題ない。

●志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業（鹿児島県）

●鹿児島港国際クルーズ拠点整備事業（鹿児島県）

(委員)

コロナの影響は今後も尾を引くのか、収束後、クルーズ客船の増加見込はあるか。

(事務局)

現在、外国船社また欧米ではクルーズが再開している。外国船社も日本の外航客船協会のガイドラインに合致したアフターコロナの寄港に向けて、準備を進めている。港湾管理者としては水際防災対策連絡会議を設置してコロナ対策を進めており、収束後、クルーズ客船は増加し、コロナ前と同程度以上の集客は見込まれると思っている。

(委員)

大型クルーズの接岸で、自動化に向かうようなDXの流れはあるか。

(事務局)

現時点では技術的に進んでいないが、今後、検討されていくものと思われる。

●桜島直轄砂防事業（鹿児島県）

特に無し

●佐伯税務署（大分県）

（委員）

対応方針原案の「事業の合理性」において、現地建替案に比べてコスト総額が低いというコストの視点であるが、郊外移転の建替の場合は都心部の空洞化も懸念される。今回の移転先は、そのような問題はない場所か。

（事務局）

中心市街地活性化等の観点を踏まえて建設地が選定されており、現在地よりも市街地中心部への移転となっている。

（委員）

津波避難ビルとして指定されるのであれば、地域住民には災害時に避難できることを周知するのか。

（事務局）

津波避難ビルの指定やその周知については、今後税務署と市の調整となる。本事業としては、佐伯市が定める基準を満たす設計としている。

●山国川直轄河川改修事業（福岡県、大分県）

●矢部川直轄河川改修事業（福岡県）

●嘉瀬川直轄河川改修事業（佐賀県）

（委員）

嘉瀬川学識者懇談会の意見において、「B/Cが1よりも小さい場合でも」と記載されているが、嘉瀬川のB/Cに余裕があるなかで、何故このような話があったか。

（事務局）

今回の事業評価において、残事業B/Cが前回よりも減少していたことから、この事業に限らず、一般論として、今後B/Cが1.0を切ることを想定した上でのご意見を頂いた。現在、便益に計上できているもの以外にも、貨幣換算が出来ていない効果を試行的に算出し、デー

タを蓄積して、新たに B/C の中に組み込むための取り組みを進めており、学識者懇談会でも貨幣換算が出来ない効果を説明し、ご理解頂いた。

(委員)

嘉瀬川、六角川のある佐賀県は低平地で最近毎年のように被災しているが、懇談会の意見で「ハード対策は整備途上であるため、進捗状況、リスク、危険度評価を住民に周知する必要がある」となっているなかで、事業を加速した方がいいというご意見はあったか。

(事務局)

現在実施している事業は進めるべきというご意見を頂いた。しかし、河川の氾濫はハード整備を実施しても内水氾濫などもあり氾濫が残る場所がある。特に六角川や嘉瀬川付近などの低平地では内水氾濫が多いことから、どのような規模の雨で、ハード整備がどの段階の時にどの範囲まで氾濫が広がるかを、きめ細やかに示すべきとのご意見を頂いている。今後、六角川、嘉瀬川に限らず整備局管内の河川において、整備途上の状況や 10 年、50 年に 1 度の雨などに対するリスクのマップを整備したいと考えている。

(委員)

河川の氾濫対策としては、基本的にハード整備を進めることですが、ハード整備が完成するまでには期間が長すぎるので、ソフト対策としてハザードマップや浸水域を周知し、被害を最小限に抑えていくしかない。

(事務局)

最近、毎年のような災害の頻発で、河川事業は何をしているという声も多く聞かれるが、国土強靱化で、しっかり進めているところであり、河道掘削や樹木伐採などが進んでいるエリアも相当数ある。一方で指摘があったように、いろんな規模の災害がやってくる中で、河川整備は一定の計画規模に対して進めており、それを超える洪水も発生するリスク整備が進む途中でのリスクも残っている。それを知らないまま、安全神話の中で住民が被害にあうということは最も避けなければいけないことから、ソフト施策として、逃げることもできる、もしくは被害を受けてもすぐに行動できるような地域づくりのあり方を目指し、「流域治水」の取り組みをはじめている。流域治水の中には、流域での対策で地域の企業や住民の方々に雨水貯留のような対策の協力をもらう方策などもあるが、この春には流域治水関連法案として法律を複数改正しており、引き続きしっかりやっていきたい。