

九州地整備局
記者発表

発表日 平成24年12月6日

(平成24年度第5回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成24年12月6日(木) 14:00~17:00

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階 共用第4・5・6会議室

■主な議事

○再評価対象事業の審議

[営繕2事業・公園1事業・港湾3事業・河川5事業]

- ・鹿児島港湾合同庁舎 (鹿児島県)
- ・長崎第2地方合同庁舎 (長崎県)
- ・国営吉野ヶ里歴史公園事業 (佐賀県)
- ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (福岡県)
- ・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)
- ・名瀬港立神地区防波堤整備事業 (鹿児島県)
- ・白川総合水系環境整備事業 (熊本県)
- ・遠賀川総合水系環境整備事業 (福岡県)
- ・大淀川総合水系環境整備事業 (宮崎県)
- ・菊池川総合水系環境整備事業 (熊本県)
- ・本明川総合水系環境整備事業 (長崎県)

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

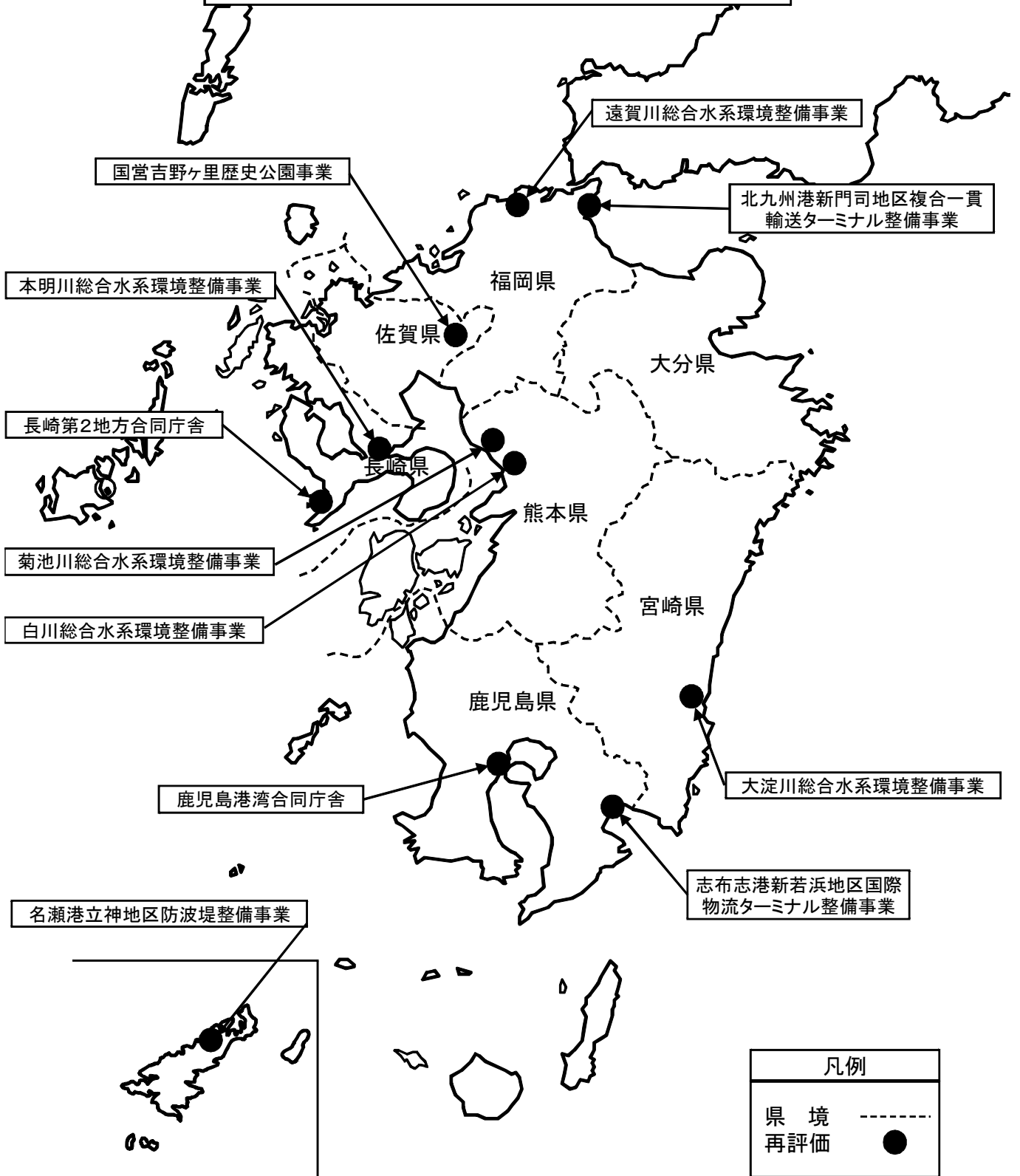
TEL 092-471-6331 (代表)

- | | | |
|---------|---------------|----------------------|
| ○事業評価全般 | 地方事業評価管理官 | くわの 修司 (内線 2118) |
| | 企画部 技術企画官 | そとへほ 外柙保 勝 (内線 3126) |
| ○公園事業 | 建政部 都市・住宅整備課長 | とまり 史郎 (内線 6161) |
| ○営繕事業 | 営繕部 計画課長 | とごう 十河 修 (内線 5151) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 | |
| | 港湾計画課長 | まば 智 (内線 320) |
| ○河川事業 | 河川部 河川環境課長 | みやぎ 秀一郎 (内線 3651) |

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度 第5回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成24年12月6日（木）14：00～17：00
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 秋山委員、石原委員、長委員、小島委員、日野委員、姫野委員、安河内委員、吉武委員
 - ・整備局 吉崎局長、山本副局長、大原副局長、塚原企画部長、岸建政部長、植田河川部長、山内道路部長、鈴木港湾空港部長、吉田営繕部長、石渡用地部長 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24年度 第5回）座席表
 - ・資 料－3 平成24年度 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24年度再評価対象事業一覧及び各県からの意見聴取（要旨）について
 - ・資 料－5 平成24年度第5回委員会 事業再評価（営繕2事業、公園1事業、港湾3事業、河川5事業）
 - ・説明資料 PPT資料
- 議 事
1. 開会
 2. 事務局からの説明
 3. 対象事業の審議
 - 【再評価】（営繕2事業、公園1事業、港湾3事業、河川5事業）
 - ・鹿児島港湾合同庁舎（鹿児島県）
 - ・長崎第2地方合同庁舎（長崎県）
 - ・国営吉野ヶ里歴史公園事業（佐賀県）
 - ・北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（福岡県）
 - ・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）
 - ・名瀬港立神地区防波堤整備事業（鹿児島県）
 - ・白川総合水系環境整備事業（熊本県）
 - ・遠賀川総合水系環境整備事業（福岡県）
 - ・大淀川総合水系環境整備事業（宮崎県）
 - ・菊池川総合水系環境整備事業（熊本県）
 - ・本明川総合水系環境整備事業（長崎県）
 4. 閉会

位置図(再評価)



平成24年度 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

あきやま ○秋山	じゅいちろう 壽一郎	九州工業大学大学院工学研究院教授
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
さかもと 坂本	まいこ 麻衣子	長崎大学大学院工学研究科准教授
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准教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	宮崎大学工学部准教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点審議事業の選定理由について、営繕事業については日野委員長より、港湾事業については小島委員より、河川事業については秋山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（営繕2事業、公園1事業、港湾3事業、河川5事業）について説明し、審議を行った。

【鹿児島港湾合同庁舎】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし

【長崎第2地方合同庁舎】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業中止」で了承された。
 - ・ 特になし

【国営吉野ヶ里歴史公園事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし

【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。
 - ・ 特になし

【志布志港新若浜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。
 - ・ 特になし

【名瀬港立神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。
 - ・ 特になし

【白川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし

【遠賀川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし

【大淀川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし

【菊池川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし。

【本明川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。
 - ・ 特になし。

[附帯意見]

- ・ ただし、総合水系環境整備事業については、事業の内容を精査し、さらなるコスト削減に努めること。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第5回）議事詳細

【鹿児島港湾合同庁舎】

（委員）

1ページの計画概要に4,179㎡で12億円と書いてありますが、これは公開競争入札でやるのですか。

（事務局）

競争入札です。

（委員）

競争入札はまだやっていないのですね。入居官署が2つ減り面積も小さくなったわけですよ。何㎡減って、施設整備費の見通しで、前はどれくらいだったのですか。

（事務局）

変更前も12億円程度です。

（委員）

面積はどのくらい小さくなったのですか。

（事務局）

2ページに記載のとおり、4,348㎡が4,179㎡です。

（委員）

170㎡程度減っていますが、その分の金額を見込んでも12億円ということですか。

（事務局）

はい。金額としては億単位です。

（委員）

見込みとしては減るわけですね

（事務局）

敷地が変わったことによって、インフラの取り付けの条件が変わっていますので、その辺り若干増の要因もあります。

(委員)

入札時に落札の予定価格があるわけですよね。分かる範囲内で減らして書いてはどうか。こういう書き方になるのですか。

(事務局)

丸めて書いています。上がるものもあり下がるものもあります。

(委員)

上がるものもあるのですか。

(事務局)

土地、場所が変わっていますので、インフラのつなぎ等で増になっている部分があります。そうしたものと面積が減った部分もたしあわせると、億の単位まではいかなかったということです。

(委員)

この委員会では、億以上違わないのであれば、12億円でいくわけですね。

(事務局)

1千万円単位で書いた方が良かったかと思います。

(委員)

億以下だったら、そのままネグレクトで良いというルールではないですね。

(事務局)

はい。

(委員)

1ページで黄色から上の赤丸に変わり、市街地の方に近づいているのではないのですか

(事務局)

市街地との関係では、右上の鹿児島駅に近づいています。

(委員)

インフラの整備も含めてということは、そこまで精査した上で金額的には差がない見込みという理解でよろしいですか。

(事務局)

はい。そうです。

(委員)

事業の必要性をどう決めるのかについては、分かったのですが、12億円というお金がどうなのかが全然、分かりません。必要性の中にコストについて何も入っていませんね。

(事務局)

コストについて、本件の場合は代替案が無いので、そこで評価をしています。

(委員)

コストがどうやって決まっているかが、よく分かりません。面積が決まれば自動的に決まるのですか。

(事務局)

建物のこれまでの整備実績等から概算で単価を作り、金額を算出しています。

(委員)

面積で決まり、その面積が評価の中に入っていると考えて良いのですか。

(事務局)

はい。

(委員)

金額の変動がないことについて、本資料にも検討結果の記載はないのですか。

(事務局)

本資料の書き方としては、基準通り代替案はないという説明で書いています。

(委員)

他の公共事業の場合は、進捗率やこれまでの使用金額、残額が出るのですが、この事業も平成21年度に着工して、調査費等含めてある程度、事業が進捗しているとみるのですか。進捗率やそのような数字は出さないのでしょうか。

(事務局)

建築工事の場合には、着工すると短期間でやっているのので、進捗率の概念がありません。

(委員)

建築の場合はそういうやり方をするといいことですね。

(事務局)

はい。

(委員)

どうしてもこの建物を造らなければならないと判断する時の一つの大きな要因として、今、現存の建物が液状化対策ができないということが大きいと思います。説明資料の書き方は良いと思うのですが、本資料で液状化対策ができないのは何故なのか書いておかないと、非常に近接した地域に造るわけですから、当然新築されるところも液状化が起きうる土地なのですね。でも直接基礎だから新築することでできるという説明があったかと思いますが、何故できないかが分からないまま、できないからやるという書き方になっているので、何故できないのかについて加筆した方が良いと思ったのが1点です。もう1点は、本資料に書く必要があるかどうかは分かりませんが、説明の中で、地下に埋設物があったということで、今後、気をつけられると思いますが、また用地は買ったが出来なかったと同じ事が繰り返されるのはどうかと思いましたので、なぜ前回確認できなかったのか、今回は無いと確認が出来ているのか、今後どういう方針かお聞かせください。

(事務局)

まず、1点目の耐震改修については、新築の場合であれば、地盤改良するところから始めることが出来ます。現存の建物の場合には、地下への進入が外から出来ない、敷地がないという状況なので、やるとしたら建物の内部から入って行って、手作業のようなことでやらざるを得ない状況です。そうした場合は、金額的には新築をも上回るようなことになって、全く現実的、合理的ではない手法になりますので、耐震補強が、今のままでは液状化対策等は出来ないと考えています。2点目については、敷地の方は事前の土地履歴等の調査を財務当局の方でやったのですが、その記録の中に無かったということです。新しい敷地については、私共の方でも過去の資料をあたり埋設の記録等が無いことを確認していますので、今回の敷地については大丈夫だと考えています。

(委員)

分かりました。

【長崎第2地方合同庁舎】

特に意見等なし

【国営吉野ヶ里歴史公園事業】

(委員)

広場、芝生広場、建物、遊具もあり、これから維持費がかかると思いますが、どこに計上されていますか。

(事務局)

維持費については、供用の平成13年度に当公園が開園しており、そこから50年の維持費をコストとして計上しています。

(事務局)

補足します。本資料の公園ー1ー26ページに、費用便益比算定表があり、緑色の表が費用になっていますが、この右側の費用の項目を見ると、維持管理費として計上しており、きちんと評価期間内の維持管理費が盛り込まれたB/Cの計算になっています。

(委員)

分かりました。芝生など相当お金がかかると思いますが、芝生や建物補修は計上されているということですね。

(事務局)

はい。

(委員)

境界部分の造成が残っているとのことですが、具体的にはどのような内容なのですか。

(事務局)

盛り土をして、計画高を調整します。その後、主に芝生広場、一部、樹木の植栽をする予定です。

(委員)

県立公園との間の境界は柵を設けなくて、自由に出入り出来るようにということで、見た目はどこまでが国営公園なのか県立公園なのか分からないのですか。

(事務局)

はい。今回、平成24年度開園する時にいったん柵は設けますが、平成27年度県立公園が開園する際に、柵は撤去して、お客さんにとってはどこからが国、どこからが県という境目は無い状態にします。

(委員)

6 ページの魅力値について、自然・空間系から施設系、文化活動系と3つに分けていますが、入園者数は年間約60万人、自然空間系で、1日に12万、13万人となっています。入園者数で求めている訳ではないと思いますが、この魅力値の求め方を教えてください。きれいに分けることが出来るのかということですね。文化系活動は修正前、我々が本来なら気が付かないといけないところを値的にそんなに違わないので、このようなものかと思っていたのですが、今回は非常に文化系活動が少なくなっていますね。その辺の理由も分かれば教えてください。

(事務局)

まず1点目ですが、自然空間系には公園の広場、池などの集計値を計上することになっています。施設系には運動施設や遊具施設を計上します。文化活動系については、植物園、博物館等供用施設を計上します。それら施設毎に各公園が持っている面積等を調べます。マニュアルの方ですが、それぞれ例えばテニスコート何面であればキャパシティとして1日どれくらいの利用がありうるかと、各施設の面積規模を抽出して、その上でマニュアルに規定がある各施設毎の1日あたりのキャパシティ等を掛け合わせるという作業を繰り返して、まずそれぞれの魅力値、1日当たりのキャパシティという形で表現します。次に文化・活動系の部分ですが、こちらは施設の規模などを用いずに当公園で歴史の体験プログラム、イベントで参加頂く催しを毎日やっており、参加者数を採用しました。その中で1日あたり50人、100人の理由ですが、1日当たりの人数50人という数字を入れると1年間の合計の人数1万8000人の数字を入れてしまったという次第です。

(事務局)

補足させていただきます。本資料の1-23ページの下表の左から2番目に需要推計が44万、45万等数字が出ていますが、最終的にはこういう形で出ます。ここが前回の間違えのベースですと需要推計のところは60万という数字になってきます。その一つ右の実際の来園者数というものを使って、ここで補正していますので、結果的にB/Cは変わらなかったということです。例えばこの補正值、一番上は1.54になっていますが、前回評価時に使った資料ですと、1.08という補正值を使うような需要推計になっていたということです。

(委員)

文化活動系だけは実数値を使っているのですね。それは、マニュアルでそうなっているのですか。

(事務局)

マニュアルが博物館的なものを想定していて、吉野ヶ里の実際の公園を見た時に博物館というよりも、体験プログラムの方がメインなので、そちらを使ったところ、ミスがあったということです。

(委員)

この事業は平成27年に隣接で建設中の公園が開園することで終了ということですね。

(事務局)

整備が完了するということです。

【北九州港新門司地区複合一貫輸送ターミナル整備事業】

(委員)

ベネフィットのところですが、施設は民間の活動でたくさん使うので、いわゆる港湾の使用料が収入として入ってくると思いますが、それはベネフィットの中に計算されていますか。長期的に見ると、一定の金額をセッティングすることがすごく難しいかと思いますが、どう考えているのかが1点。2点目は、前回の委員会の時も港関係で9ページと同じような絵があって、ウィズアウト時において北九州港が全面的に無いということを想定されたように見える絵になっている。本来であれば、航路は片側通行で機能しているはずの絵だと思うのですが、どうなっているのか確認させて顶きたい。

(事務局)

2点目の質問のウィズアウト時の絵ですが、博多港も北九州港もウィズアウト時の絵にあります。北九州港の新門司地区に自動車物流ターミナルがない状況をウィズアウト時と考えています。新門司地区はありますが、物流ターミナルとして機能していないという状況を白抜きの碇マークが表しています。

(委員)

私の誤解かもしれませんが、片側通行だけ機能しているとは考えていないということですか。

(事務局)

無いから仕方なく博多港を使っているという状況です。使用料については、色々な考え方があろうと思いますが、マニュアル上では大きく分けると経済分析と財務分析があると思います。使用料等細かい分析になると財務分析の方なので、こちらの費用便益分析の方で計算するのは、どちらかというと経済分析の方になるかと思います。ですから、コストといっても、通常のコストにプラス時間価値を足すということで、実態計算とは少し離れた形になっています。

(委員)

5ページの前回評価時からの変化で、供用目標が平成39年度は変わっていませんね。平成39年と後のページの平成28年、平成24年以降というのはターミナルの方ですね。9ページの輸送コスト削減便益で24年以降26.9億円と書いてありますが、ターミナルの整備なのですね。だからターミナルの整備と航路の整備と2つあるわけですね。

(事務局)

9ページにつきましては、7ページをご覧ください。上から色々便益の項目を書いています。9ページで説明しているのは輸送コストの削減ということで、博多と北九州で比較しています。これは既に効果が発現しています。

(委員)

これは今回、参考のためにあるだけですか。9ページに便益1と書いてあるのはどういう関係があるのかと思ったのです。

(事務局)

去年一度説明したもので、統計を変えただけです。

(委員)

分かりました。既に博多港から遠回りして持ってこなくても陸上輸送でやっていて、出ていますということですね。そうすると、その次に今回は航路を掘るわけですね。300メートルを400メートルに拡幅すると、輸送コスト削減便益（滞船の解消）はここ出てくるのですね。10ページに28年以降1.1億円と、これは便益ですね。

(事務局)

そうです。今回の航路拡幅で1億円。

(委員)

5ページの供用目標、平成39年度とは何ですか。

(事務局)

先程の7ページの一番上は既に小さい船を使って輸送されています。二つ目は、今の水深が8メートルくらいありますが、最終で10メートルまで掘ります。これが平成39年迄かかります。水深8メートルで、まず300メートルから400メートルに拡幅することで行き会いが開始できるということです。

(委員)

そうすると今回やろうとしているのは、拡幅でしょう。上から二つ目のところは既に便益に入ってカウントしてあるのですか。

(事務局)

去年審議済みであり、すでにカウントしているところです。

(委員)

これは分かりにくいですね。その拡幅は平成39年にならなければ出来上がらない。そうするとやっぱり拡幅しなければ駄目なのでしょう。効果無いのではないですか。

(事務局)

既に上に記載の便益は出ています。

(委員)

平成28年度はターミナルのところの水深を大型船が入れるようにするのでしょうか。

(事務局)

8ページの上の二つをご覧ください。博多を使わずに北九州を使い年間26.9億円、そこは発現しています。次に発現するのが平成28年とありますが、拡幅で8メートルの水深で400メートルにして1.1億円出ます。次に平成39年になると、水深も更に深くして大型船が入れるようになり、12.8億円増えますということです。いっぺんにできるのではなくて、徐々にできるところから整備していく計画になっています。

(委員)

それでB/Cは全部入っているのですか。

(事務局)

はい。5ページに先程説明したものは全部入っていますが、比較するとどちらかといえは年間1億円の滞船コストの回数は微々たるもので、自動車の輸送量は統計上39.1万台/年ほどあります。

(委員)

申し上げたかったのは、平成39年度なんてどうなるか分からないのではないですか。早く効果が出ないのかと思ってずっと見ていましたが、年度が違うからよく分からないという質問だったのですが、効果が出るのはいつですか。平成39年度ではないのでしょうか。

(事務局)

フルスペックの効果が出るのは平成39年です。

(委員)

ターミナル効果は平成24年からすぐ出ている26億円ですが、主たる効果はいつ出る

のですか。

(事務局)

主たる効果は出ています。

(委員)

主たる効果が出ているなら、あまりやらなくてもいいのではないですか。

(事務局)

それだと行き合いが出来ず、企業も時間管理がきちりしているので困るということになります。

(委員)

困るのを解消するのが平成39年度になってしまうということですか。

(事務局)

いいえ、それは平成27年度です。

(委員)

平成27年度ならいいですよ。

(事務局)

全体の事業が順番に関係してくるものですから、例えば道路の時に良く出るB/Cのグラフで、2車線で供用した段階でここまでずっとある水準できて、4車線にした時にベネフィットがポンッと跳ね上がります。全体のプロジェクトである部分が完成したらその時点で便益が出て、それを更に横に広げた時点でさらにベネフィットが追加されて、最後の段階でそれを深堀りすることによってベネフィットが追加して、効果がだんだん上がっていくということです。

(委員)

自動車産業がこれからどうなるかという話で、その先が平成39年というだいぶ先の話で、変わるかもしれないですね。そうすると事業評価を再度その時にやるということになるのですか。

(事務局)

3年毎にやることになっています。

(委員)

拡幅と深掘りを同時にやるのですか。

(事務局)

まずは、拡幅を優先します。

(委員)

まず拡幅、大型船はその間こないということですね。

(事務局)

その後です。今、内航船など比較的小型の船なので国内は走れると思っていますが、大型船はどちらかといえば新門司から外国に出すというイメージです。

(委員)

今、新門司から大型船は出ていないのですか。

(事務局)

全部名古屋の方にシフトして名古屋で一括して集めて北米とか東南アジアに輸送している状況です。

(委員)

企業側のニーズで、どちらを優先する必要があるかです。

(事務局)

新門司はどうなっているのか、何とか早くならないのかと聞かれています。

(委員)

今回の事業全体は、2ページにある岸壁や泊地なども全部含まれているのですか。

(事務局)

はい。

(委員)

それも進行しているのですね。

(事務局)

右下の表で岸壁が二つ完成していますが、これを使える形で航路はフルスペックの水深10メートルではなくて、8メートルくらいで暫定供用をしています。

(委員)

いずれにしてもお願いですが、平成39年は出来るだけ早くやってもらいたいですね。早くやらないと後で効果が無くなってしまうかもしれません。

(事務局)

拡幅しても目標年次は変えずに出来るだけ前倒ししたいと思っています。

(委員)

提案されていること自体は今回の中でやった方がいいと思いますが、ただ昨年一度委員会にかけて、その後、急激な社会情勢の変化ということで今年、出されているわけですね。その辺がちょっと理解しがたいところがあります。先程、平成16年に貨物自動車物流センターが出来て、非常に利用頻度が増え、大型船等々が入ってきて航路の幅を広げたり、広げるにあたってはこの際、一緒にやった方がコスト的にも少なく済むということもよく分かります。ただ、今、進んでいる北九州新門司地区の整備事業なるものがどういうものを想定されて進捗してきて、当初、航路は一つでいいということで昨年までできていたわけですね。それがこの事業の半ばでいい方に見込みが変わってきて非常に頻度が多くなってきたために、もう少し拡幅しないといけないということなので、そのこと自体はいいのですが、これは単なる事業の変更というよりも、そういうことでいいのかというのがあるわけです。その絡みで言いますと、先程の港湾計画を昨年見直したということで、その見直しの基で拡幅という方向が出てきたということと言われるわけですが、それは今進んでいる事業の全体の中に含まれていることなのか。私どもが判断する時に当初の事業が、どういう内容のもので出発して、どういう事業の幅があるのかですね。道路ですと、将来的には4車線にしますが、当面は2車線でいきますと、何年後には拡幅して4車線にしていきますというのは、よく見るのですが、今回の場合は何か成り行きで事業年度内に急激な社会情勢の変化、それも確かにそうだと思うのですが、それにしても昨年出された時点から一年後にこういうのが出されてくるというのは、何故昨年出されなかったのかということをお聞きしたい。

(事務局)

平成23年6月に事業評価監視委員会で審議しました。計画が全面的に見直されたのが平成23年12月です。元々拡幅の要請はあったところで、一応やりくりして使えるという状況でやっていましたが、最近円高等色々なこともあり、コストで激烈に競争している

ということで、航路幅員を拡幅するという話がこの委員会の後に具体化しました。但し、拡幅するにあたっては計画に位置づけるには、何メートル拡幅したらいいかということがありますので、その時点では拡幅するだろうと思っていましたが、400メートルと位置づけられたのは、12月の計画改訂で位置づけられたということで、我々としては計画の変更にも適切に対応しています。

(委員)

港湾計画の改訂はどのくらいの周期、頻度で行われるのですか。

(事務局)

スパンは概ね10年に1回です。隅から隅まで見直してリセットしますが、その間、急務の一部変更等がありますが、今回、全面的に見直す時にあたったということです。

(委員)

昨年の12月というのは、10年に1回程度の見直しが行われたということでもいいのですね。

(事務局)

改訂では、不具合があるところは基準と照らして出来るだけ位置づけるようにしています。

(委員)

そういうことも全部含めて戦略みたいなものがあまり感じられないですね。生き物だから変わるの分かるのですが、国としてこういう方向でこうやってとか、そんな感じではなくて、振り回されているような印象がどうしても残ります。諸外国に先を越されるのは、そのところではないですかね。

(事務局)

当然言われたから掘る、拡幅するというものではなくて、港湾計画というのは法定計画なので、利害関係者との調整を踏まえて調整が整った上で港湾計画に位置づけられるという経緯です。その辺がようやく強いプレッシャーがあって整ってきたということです。それが昨年の港湾計画の改訂で400メートルに拡幅したという経緯です。航路の拡幅を早くという話は新門司のインターが出来てフェリーの集積が非常に高まった時期から随分言われていたのは事実です。そこは調整で何とかして下さいということで治まっていたということです。

【志布志港新若浜地区国際物流ターミナル整備事業】

【名瀬港立神地区防波堤整備事業】

(委員)

志布志の6ページの前回評価時からの変化の詳細で、他事業の防波堤改良事業へ重点投資し、他事業の方に予算がいったから本事業が縮小されて期間を遅延することとなったと書いてありますね。前回と今回の比較は、対象貨物量は増えているが、5万トン級の船を対象にしていたのが、7千トンから1万1千トンと小さくなっていますね。事業は縮小されたのですか。どういうことになっているのですか。

(事務局)

今、水深14m、長さが280mの岸壁を整備しているところですが、この施設の設計時の考え方が5万トンクラスのコンテナ船が接岸することを前提とした岸壁です。当然、計画した時点においては、北米向けのダイレクトの大型コンテナ船が接岸することを前提に考えたところですが、実際には3万5千トン程の大型コンテナ船が着岸しましたが、今はそういう大型の船舶は着岸していないという状況です。ですから、規模は縮小した訳ではなく、それを現在実際に着いている7千トンから1万1千トンの船舶で今の事業の評価をしたということです。

(委員)

志布志港は重点港なのですか。そこがそもそも、あちこちで分散して港に投資し過ぎるのではないかと思います。ここに手当するだけで675億円も使っているわけでしょう。九州だったら九州の南の方に一港、北の方にアジア向けに一港と大きいのをどんと整備するのが正しいのだらうと思います。やったからしょうがないからついでにもう少しやらざるを得ないということではないかという感じがします。8ページの絵もよく分からないのですが、細島、八代、博多、北九州、志布志は主として飼料ですよ。

(事務局)

志布志はすごく田舎で、何で大きな港を造っているんだというのが、委員ご指摘の点かだと思います。海上交通も道路交通ネットワークもあまり充実していない、これから充実していくということになるかと思いますが、海上交通の位置からすると非常にいい位置にあるので、先程説明にもありましたが、九州で三番目、今10万個くらいのコンテナを取り扱っています。博多で85万。北九州で55万くらいですか。志布志で10万くらいで、そういう意味では、委員が先程おっしゃったように南九州の拠点的な港です。南九州にもコンテナを取り扱う大きな企業があります。博多、北九州の大きな貨物としては、ゴム系の会社がありますが、南九州では志布志の直背後では無いのですが、ゴム系の会社があっ

たり、最近ではパネルメーカー、その関係で非常に貨物が増えてきているというのが実態です。確かに飼料の港だというのは、おっしゃる通りで、今造っている新若浜の内側、北側に日本で三番目の飼料基地がありまして、畜産関係の飼料を取り扱っている。これは3百万トンで志布志のメインの機能であるというのをご指摘の通りです。

(委員)

南九州は志布志が拠点になっているのですか。それにしては道路整備がおっしゃった通り悪いですね。錦江湾をずっと入ってくると遠回りになるから、そこなのかという感じがしますが、それにしては道路が悪いですね。8万TEUというのは多いかと言えば少ない。8万TEUというのは、7百億円も投資して、十分投資した岸壁と航路を活用しているかという、活用したら数十万運べるのでは。博多港も80数万いっているではないですか。水深14メートルか15メートルしかないですよ。少なくとも10倍くらいは十分可能なところをたった8万だと思ふべきなのではないかと思ひます。これから更に増えるかどうかという、パネルもよく分からないのでは。

(委員)

今、志布志が九州第3位で、南九州の拠点という位置づけですか。

(事務局)

博多港は、陸上の交通ネットワークと海上の基幹航路があり、今、釜山や日本海側航路がある関係で多少、基幹ルートになりつつありますが、太平洋航路の場合ですと九州で志布志が良い位置にあるというのが事実です。陸上交通が悪くても昔からコンテナの取扱いが非常に多かった。

(事務局)

本資料の2-6ページに陸上交通網の今の状況について資料があります。高速道路の新直轄事業で整備している東九州道が、曾於弥五郎まで開通しており、それから下の鹿屋串良までは平成26年度までに供用予定ということで随時、志布志までは事業認可されていますので、そう遠くない時期にここまでは東九州道が開通するのではないかと考えています。都城の方に縦にいつているのが都城志布志道路という地域高規格道路の整備ですが、全体延長40km程の内13kmがすでに供用しています。ここも今年度で70億円ほどの事業投資がされていますので、大幅な投資が進められる中では早い供用がされるということ在地元も期待しているところです。このような地域交通網としては、充実が図られているということをご参考までに申し上げます。

(委員)

志布志の8ページで、たいした違いは無いのかもしれませんが、ウィズの際に釜山港にトランシップで持っていくと。今、日本の港湾、いわゆる博多や北九州のコンテナ港湾ですが、なるべく九州内で出たコンテナは九州の港を使うことで皆さん努力されていると思います。志布志からわざわざ釜山に持っていかないで、博多の方に北米航路もあると思うので、その辺は何故釜山になるのですか。

(事務局)

事業評価の段階でどういうことを考えるかということ、出来た後は現状について評価する。また、将来こうありたいということで評価していないので、現状について表現してあるとご理解頂ければと思います。そうしないと、ダイレクトに寄るという設定以外の設定を行うとそれはちょっと過大評価ではないかというご指摘もあり得るということで、ここはむしろ控えめに評価しているのご理解下さい。

(委員)

現状においてというのは、現状がトランシップの船があるか、それだけの話ということですか。現状が志布志から釜山に運ぶ船があって、それが一番都合がいいからということですか。

(事務局)

現在の貨物の流動がそうなっているので、そのように。

(委員)

それを博多に持ってくると無理矢理な話で経済原則に反するから、今のままの方が良いということですか。

(事務局)

事業評価上はそういうことです。

(委員)

そういうことなのですね。

(事務局)

船会社は、貨物のロットによって持ってくる船、ルートもどのようにするかは変わってきます。

(委員)

我々としては不本意ですが、残念ながら釜山に持っていった方が効率が良いからそうなっているということですね。

(事務局)

どうしてそういう現象が起こるかという、陸上輸送のコストが韓国と日本ではかなり違います、その辺が非常に大きく影響しています。

(委員)

港湾政策、道路政策が向こうの方が優れていると。我々そこは反省しなければならないということになるのですか。

(事務局)

ここ10年とか15年の間で韓国と中国もそうですが、道路についていうと、これもよく言われる話で、中国は平成17年に日本で50年かけてきたストックを1年間でフロー値として7千kmくらいを1年間くらいで供用させたりしています。今の中国というのは、経済力が出来てきたから高速道路を造っているのではなくて、高速道路を造って今の経済力を支えているというのが事実だと思います。そういう中で政策論という言い方をするとなかなか言いづらいつころもあるのですが、日本が今みたいなペースでやっていくというのは、高速道路に限って申し上げると経済力の相対的なパワーという意味では相当落ちてきていると思います。九州だけの話では無いのですが、先程から時間をかけてやると効果の発現の時期も遅れるし、結果的にB/Cもプロジェクトの価値自体が下がってくるものですから、各地で最後はお金かという話になって恐縮なのですが、そういったことで色々要求もしているところですが、なかなか思ったようになくて、苦労しています。そういった中で先程の委員のお話というのは、そういった時だからこそ集中投資というか分散型ではなくということだろうと思います。それは港湾事業でも道路事業でも可能な範囲ではそういったことを進めていると思っています。先程の港湾の新門司でももっと早くできないのかと。その中でも、新門司でもまだ遅いのですが、結局は志布志でもかき集めながら投資しているという側面もあると思います。高速道路の供用見通しでも、ここまでいくぞといったところには集中投資して、そうでないところはぐっと押さえています。ただ押さえているというのも非常に問題がない訳ではなくて、事業の波といいますか、あるところが終わってしまうとその次のところというのは下地が全然ついていない。用地も買っていないかというところなので、もの凄く遅れてしまうので非常に悩ましいのですが、そういった集中化の努力はしているつもりです。十分かどうかというのは、まだ努力の予知はあるかもしれませんが、悩ましいところです。

(委員)

全て分かった上でおっしゃっているということが分かりましたが、そういう中で公共投資の財源は、もっと絞られてくると思います。そこで効果をどうやって付けるかということをもう一度全体として、我々ここでやっているのは各論は全部出てきていて、順番にこれはいいですか、B/Cがどうですかということをやっているわけで、それだけやっていると、もうもたないのではないかという感じがするものですから、よろしくお願いします。

【白川総合水系環境整備事業】

(委員)

1 ページに流域内人口 13 万人とありますが、本当にこんなに少ないのですか。

(事務局)

図の青い範囲が水が集まってくる範囲、流域で熊本市内も流れていますが、8割が阿蘇谷となっており、その流域内の人口となります。

(委員)

遠賀川や大淀川は人口が遙かに大きいですね。この白川だけが特殊な水系の構造をしていると思うのですが、そう理解していいですか。

(事務局)

はい。この流域の8割が阿蘇カルデラ内で、そこから流れ、白川のみでほとんど合流する河川がありません。その白川に水を集める部分の面積を流域面積といいますが、その人口が13万人、非常に少ないです。

(委員)

以前の委員会で、ベネフィットはアンケート等の結果から計算されているということで、それについては、結果を提示して欲しいと要望しましたところ、今回ご提示頂き、ありがとうございます。10ページのアンケートの結果ですが、配付数が1000で有効回答数が97票ということですから、回収率は9.7%ということになっているわけですが、本資料の64ページの問5の6)、“洪水の心配がなくなるから”に答えた方は無効票として扱っているとのことですので、アンケートにご協力頂いた方は実際は97名ではなくて、もっとたくさんいらっしゃるわけですね。だけど、例えば6)7)と回答した方は、集計からオミットしているということですね。つまり、最初の方で「これは水辺整備事業です」ということを説明してこのアンケートに答えてもらっているのだから、“洪水の心配がなくなるから”と治水に関して答えた人は、「理解が不足しているから」、「ちゃんと理解していないから」ということで無効とされているわけですね。しかし、アンケートは、テストではないので、これを答えたらバツとか、これに答えたら無効票とかそういう集計はすべきではないです。取り扱いマニュアルにそう書いてあるということですが、それはマニュアル自体が間違っていると思います。社会調査をやっている人に聞いたら誰でもそう言うと思いますが、この点はマニュアルが間違っていますから、マニュアルの改定も今なされているらしいので、こういう質問の仕方は最初からしないとか、改訂を望みます。ところで、問5の6)7)に回答して「無効」とされた方を含め、全回答者で集計

するといくら負担するといっているのかをお伺いします。以上、1点はマニュアルが間違っているのではないかということと、2点目はこのアンケートに回答してくれた人全員で金額を集計し直すと支払い意思額はいくらになるのでしょうかというお尋ねです。

(事務局)

1点目ですが、環境整備の経済評価の手引きが平成22年にやっと作られたところで、問5の6)と7)については、本省で色々な見直しをやっていきますので、その中で議論していきたいと思っています。2点目ですが、配付1000票で回答数が373票で算出した時に337円となります。97票の有効回答数で260円です。

(委員)

つまり有効だと思われる方は373名で、その方々で金額を出すと337円ということは、支払い意思額は上がるのですね。

(事務局)

回答数373全てを対象として、WTPを今回新たに求めると337円という結果になりました。

(委員)

ということは、もしそれが全部有効だと認められればベネフィットはもっと上がると。

(委員)

そういう意味では、低めというか安全側で見ているということですね。過大には評価していないと。ちなみに、本文の21、22に完了事業もありますが、やはりそういう有効回答数よりもかなり多くのアンケートの回答はあったのですか。

(事務局)

本庄・慶徳地区と向山・春日地区が既に終わっていますが、配付数は1000で3カ所とも一緒です。回答票数も大体370～380で3地区とも全く変わりません。ただ有効票が他は220程度あったのですが、ここは97。このアンケートをやった時期というのが7月12日の大水害後で、半径10kmの方々に無作為にアンケートをお願いしたのですが、竜田地区とか水害を受けたところが入っていて、その方達はどうしても洪水が頭があり、今回だけが非常に洪水のところに丸を付けた方が多かったと。基本的には回答票数はほとんど変わりません。4割くらいの回答数があったのですが、無効票が洪水というところに非常に皆さん丸がついてしまったと、7.12水害の後だったというのが大きな要因かと思います。

(委員)

「無効」とか「有効」とかおっしゃるのにすごく違和感があるのですが。無効票という場合の基本は、回答を送ってきたが、例えば全部1番に丸を付けているとか、あるいは1つしか回答してはいけないところに2つ3つと丸を付けているとか、あるいは返送してきたものの白紙で戻してきているとか、そういうのを無効票といいます。きちんと回答してきている方は、すべて有効票です。今こちらでは問5の6)、7)に回答したら無効票になっているのですが、それは本来的には、無効票とは言いません。

(事務局)

よく分かりました。

(委員)

337円というのは、安全になるからという答えだから高めに出ているのだと思います。そういう意味ではむしろ誤解をしないような説明をすることでやっていくという工夫の方が大事だと思います。後で切っていく作業よりは誤解がないような説明の仕方をしていくということに重点をおくことが大事かと思います。

【遠賀川総合水系環境整備事業】

【大淀川総合水系環境整備事業】

【菊地川総合水系環境整備事業】

【本明川総合水系環境整備事業】

(委員)

遠賀川の7ページの中島、掘ってビオトープになっていますが、洪水が起こったらまた沈むのではないですか。その辺はどう考えていますか。

(事務局)

中島は、島の左と右側に水路が見えるかと思いますが、川の中でして、普段は洪水が起これば元々川の中に浸かるところです。目的は湿地の再生ということで説明しましたが、そういう洪水の時に度々水に浸かるということ自体が湿地にとっては貴重な環境だということで、むしろ冠水する頻度を高めてあげることで湿地的な環境を取り戻そうという事業です。

(委員)

洪水が起きて水が引けばまた、ビオトープになっているのですか。

(事務局)

はい。同じように。

(委員)

そうですね。洪水は色々なものを運んでくるのではないですか。土砂など。埋まると思います。それから橋が架かっていますが、こういったものも全部流れますよね。

(事務局)

実際に今年度、洪水が起きています。モニタリング等も実施していますが、当然、洪水が起これば水がのるところなので、そういうことも考えながら整備をしていますし、おっしゃるよう一気にではなくても徐々にそういう影響を受けて土砂等が溜まってきますが、今のところご心配のようなことはおきていません。

(委員)

分かりました。それを信じるとしても、何というか、全部非常に立派ないい仕事なのですが、今、非常に財政が厳しい中で、やることかどうかという事の判断は共通な問題としてあるような気がします。例えば遠賀川の11ページ、実際は、全体事業と比べて残事業

は非常に少なくなっていて、河口堰の魚道改良、中島はほとんど終わっているわけで、これは最後までやってもしょうがないなど、最後の遠賀川水系エコロジカル9. 4億円はやめたらどうですか。

(事務局)

残り4箇所残っているところですね。

(委員)

同じように本明川の7ページの6. 1億円、これは25年度から実施するのですね。これももうやめたらどうですか。管理用の通路などなくても、子どもたちが川で遊ぶことは十分出来るわけで、いかがでしょうか。

(事務局)

河川の環境整備については、今、ご指摘がありましたように政権交代後の事業仕分けにおいても大変厳しいご意見がありまして、実際、事業費に関しても相当環境面については削減をされている実態です。その後、3. 11の地震等もあり、九州北部豪雨もあり、徐々に確かに防災に事業費がシフトしていっているという実態はありますが、ただ、地元の要望などそういったレベルでお話しさせて頂きますと、各市町村からも大変水辺を中心とした整備については、心の拠り所ということもありまして、大変地元からの要望は高い事業ということになっていて、例えば今年度被害を受けた日田市の花月川などでも遊歩道の整備をして、そこで千年明かりという祭りがありますが、それも是非真っ先に復旧をして、祭りをやることによって皆さんで復旧を祈ろうといったことで早急に整備をしたこともあります。本明川についても、市街地のど真ん中を流れている非常に貴重な水辺の空間ということもあって、途中写真もありましたが、花火をやったり、子どもたちが遊んでいたり、そういった環境で唯一こういった子どもたちが水辺で遊べるような、市街地の中で遊べるような空間になっていて、そういった空間について、今、非常に急な階段あるいは草がぼうぼうの状態では危険が伴うということで、全体事業としては、ほそぼそとしたものではありますが、非常に要望の高い事業として実施をしているということです。ただ、私どもとしても、むやみにこういった事業をやるつもりは決してなくて、地元が協議会等を立ち上げて非常に使いみちについても、今後の維持管理についても非常に協力をしていきますといった体制が確立されているところに限って整備はしていこうと考えているところです。

(委員)

そういうことで出てきたのだらうとももちろん思うわけで、仕方がないと思いますが、私はやめたらいいと思います。それだけ申し上げておきます。

(委員)

私は基本的に今の意見に賛成です。特に大淀川の水流通、もうほとんど終わっているみたいですが、わざわざ水を送水する必要はどこにあるのかという気がします。水があって、水辺で遊ぶのはありだと思いますが、わざわざ送水して、何故水辺を造らなければならないのか、と疑問に思います。ですから、今後このようなことはあまりおやりにならないだろうと思いますし、確かに事業費も先程の港の場合と比べると全体で100分の1くらいなのですが、先程から御意見があるように公共事業費もこれから減ってくるわけなので、少ないとはいってもそういうものがたまれば多少まとまったことが出来ますから。私もその意見に非常に近いです。

(委員)

私はこういう事が出来るような時代というのは、本当は良いことだと思います。先程の航路の拡幅で11億円くらい増えていますよね。大型開発というのは100億円200億円の規模で全部事業が進んでいるわけですが、事業主体というのは特定の業者がやるわけですよね。こういう小規模事業というのは、ほとんど地区の人達が地元の業者の人達がされていると思います。それから大淀川、水をわざわざ引き込むということで私も注目しました。私は逆に素晴らしいことをやっているなと思いました。ああいう水路は川じゃないですよね。下水道になってしまっていますよね。それは元のなるべく自然な形に戻そうという取り組み、私は今日見せて頂いた中で先程の3面水路できれいになっているところや菊地の高瀬川の花しょうぶ祭りなど、こういう空間が町の中にあるということは暮らしの豊かさ、心の市民の潤い、そういうことを考えると大事なことだと思います。本来はそういったところに、全て国がやるということではなくて、地元住民の人や地元自治体など一帯のもとでやっていくということは前提なのですが、そういう空間がそれぞれの地域に出来て、子供達が、みんなが川に目を向ける。そのことが色々な防災などということに繋がってくると思います。防災は決して国土交通省の事業、責任ではないですよね。やっぱり地域住民が、河川の住民が川に目を向けてみんなで守っていく。それでやれないところを国がやるというのが本来の姿だと思います。そういうことのためにも川、水辺というものを流域の住民が身近な自分達のものとするために取り戻していくための取り組みで、決して国民の目線から見ると無駄なお金ではないと思います。そういう目線で見たいと思います。国のこういう財政があるということは私共、建設専門家によく分かりますが、そのお金をどこで使うかということに関しては、決して、大型の開発とか港湾整備だけでやっていくということだけではないと思います。もうそういう時代でも無くなってきていると私は思います。

(委員)

非常にどちらの意見も重要な、公共事業に対する重要なご指摘で、それに関連します。

どちらも重要だと思いますが、ただ優先順位を考えた時に今は非常に防災というのは、特に九州という地域性を考えても優先度の高い注目されているニーズだと思いますが、その辺の何か配慮というのは、非常に制約されて経済状況もあまり芳しくないような状況の中での財政の問題を考えてのこのような環境とか、先程の港湾などと、防災面で優先しないといけないというその辺の優先度の考えというのは3. 1 1 以後の中で整備局の中での事業に配慮されているのでしょうか。

(事務局)

非常に公共事業に関しての根元的なご指摘、両面から頂いたと思っています。もちろん整備局の予算のかなりの部分が防災型にシフトしているというのは明らかにそういう状況です。河川もそうですが道路もそうですね。要するに今あるものをどうやって補強するかという話ばかりが防災ということではないと思いますが、例えば九州の脆弱な面を克服するために今無いネットワークを繋ぐ新規投資も、もちろんたくさんあるわけですが、やっているメニューが変わっている部分もあるのですが、基本的な公共事業の構成を強い国土を作るところから、もう一回再編集して今、事業展開をしているというのは明らかにあると思います。これは東北の方で道路事業や河川事業など、その辺のところを震災を教訓としてもう一回再編成すると、どういう組み立てになるのかということをやっているのです。九州は地震や津波ももちろんありますが、今年22年ぶりに直轄の川が切れたという状況の中で私どもも公共事業予算の再編集をするという作業はやっています。その時に一方でこういった環境関係のところを本当に火を消してしまうところまで頭の中は整理しきれていません。整備局で全体の予算3千億円くらいの直轄事業を展開していますが、その中で例えば川に対してのファンをずっと持続的に作っていこうというのは、情緒的な話もあるのかもしれませんが、私どもとしては一種の戦略的な面も持っています。我々の組織の仕事をしやすくしたり、事業に対しての理解者を増やしていくというのが、公共事業をやっていく上での非常に大事な戦略であって、その時にコストとして数億円という額が妥当であるかどうかというのは色々な意見がありますので、その縮減とか、それから100人が100人から理解を頂けるかどうかというのは別として、100人中90人くらいのご理解を頂くような中身であるかどうかというチェックはこれからもずっとご指摘頂きたいと思います。おそらく今日のご指摘の中でここまでやるかなど、そういった面はもう一度考えてみたい気がしますが、戦略的にこういった事業を維持していくのは今の時点では大事だと思っています。

(委員)

よく分かります。私が言いたいのは、環境、エコロジカルなこういった投資を全て反対だと言っているのではなくて、やるべきところはやったらいいのですよ。菊地川、玉名のところが写っています。私は毎年、菖蒲の季節に必ずここに行くのですが、ここは凄くい

いですよ。何でもかんでもというか、見直したらどうかと思います。例えば本明川の護岸のところの階段。この階段で本当に駄目なのか、写真を見ているとこの階段はちゃんとした階段ですよ。これを整備したからといって、市民がどう感じるのかというのは、写真で見る限りにおいてよく分からない。それから歩くところもびかびかのきれいな歩道にしないと駄目なのかどうかなどですね。5ページで遊んでいる姿というのは、最後の6億円使わなくても出来るのではないですか。そんな感じすらこの写真の中ではします。これを1億円か2億円かければ大体目的を達することは出来るのではないですか。それから遠賀川は9億円残っていますね。全体事業費11億5千万円ですか。これも見直せば、かなり少ないお金で出来るのではないかという感じがします。この3つの事業の中でこれが一番分かりにくくて、段差があるから魚が上れない、流れがあって上れないなど、私はよく分からないのですが、今までずっとこれでやってきたのではという感じがします。

(事務局)

いずれにしても、全ての事業について常にコスト削減を考えていくことは、実施をしていきたいと思っています。基本的には、今日説明した全てのところは、何らかの協議会組織があり、その中で色々議論して出てきているメニューとご理解を頂ければと思いますが、そういった中でも今日のご指摘も踏まえて、色々協議を続けながら出来るだけコストを削減していくことには、しっかり努めていきたいと考えています。

(委員)

教えて頂きたいのですが、このような環境整備事業は本当に国でやっていく事業なのかと私としては1つ疑問としてあるんです。私の専門は海岸なので海岸の環境整備事業は、ほとんど県や市がやっています。それで本当にいいのかと私はいつも疑問に思っていたのですが、河川は国が積極的にやっています。質問は、県や市も大分の負担をしているということですが、どれくらいの負担率ですか。それを負担するのは多分、地元の住民も市や県に要望に行って、是非ともやって貰いたいという意向があるわけだと思います。私は河川の方は知りませんので、その辺のところを教えて頂きたいと思っています。

(事務局)

海岸について県が実施というのは、それぞれの管理者が実施するのが今の原則になっていて、海岸の場合は、基本的に県が管理者ですから、県が主体になっているケースが多いのだと思います。今、お話があった地元の市町村、県の負担ということに関しては、事業の裏負担としての負担ももちろん県として出てくるのですが、それ以外に事業を実施する際に、川の中だけで勝負しても、何かピンとこないような整備も当然あり得るわけで、背後地、いわゆる陸地の部分の整備も含めて一体的に整備を進めていくという考え方をするとところが結構多くて、その時に背後地部分を地元の市が整備する。国が管理している河川

敷の部分の整備は国費を入れて管理者が整備をすると、そういった役割分担をしながら実施をしているというのが大体の事業の進め方です。

(委員)

そうすると河川の中の事業に関しては、国がほぼ100%事業費を使っているのですか。

(事務局)

お金の割り振りでいくと、国が直接やっても国費が入る率は2分の1なので、残りの2分の1は地元の県が負担をすることになっています。

(事務局)

事業の種類は違いますが、そういう悩み事というのは色々なところにあって、例えば最近出ている話ですと、福岡にも一部ありますが、宮崎の道路の話ですが、ワシントンアパームというヤシの木が中央分離帯のところにあります。例えばその管理費というのは普通の街路樹に比べて3倍するので、色々な議論があって、伸びていて管理費も大変だから切ってしまうという議論もコスト面から出てきたりします。一番典型的な例ですが、そこはやはり宮崎のシンボルとして、切るという判断はなかなかできないのですが、ここもお金の話からすると、結構悩ましいところで、委員のおっしゃるとおり、どこまでやるのかというのは、色々な議論があると思います。そういった中でどこまでやっていくのかというのは不断に見直しをしていきたいと思います。その時に実際に地元の方で熱い思いでこのような事業に参画し、大変楽しみにしている方が多かったり、先程の階段のところはお年寄りの方が結構そのようなリクエストを出されることがあります。そのようなことも考えての結果になっていると思いますが、地域密着型の仕事なので、細部も含めて是非細かく見ていきたいと思います。

(委員)

河川から水を汲み上げてというのは、私も何度も行きましたが、ソウルのチョンゲチョンで同じようなことをやって、非常に市民としては良いと思うのですが、あれをやり出すともうの凄く維持費など大変だと思います。それを大淀川でやって他でまた要望が出てきた時に国がやるという事業になっていくと、どんどん広がっていくような気がします。経済的に余裕のある時ならどんどんやってと思うのですが、その辺を少し疑問に感じるころはありました。事業の中身について、もっと精査してコスト縮減の努力をしていくという委員会の意見をつけてはいかがでしょうか。

(委員)

異議なし

(委員)

それでは、委員会の意見としたいと思います。