

(平成24年度第6回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成25年2月14日(木) 14:00~16:30

■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

○対象事業の審議

[事後評価：港湾1事業・河川2事業・道路3事業]

- ・ 関門航路／北九州港戸畑地区航路整備事業 (福岡県)
- ・ 六角川特定構造物改築事業(古川水門) (佐賀県)
- ・ 大野川総合水系環境整備事業 (大分県)
- ・ 一般国道57号 千歳大野道路 (大分県)
- ・ 一般国道 3号 基山拡幅 (佐賀県)
- ・ 一般国道57号 大津バイパス (熊本県)

[報告：港湾1事業・河川4事業]

- ・ 佐世保港前畑地区国内物流ターミナル整備事業 (長崎県)
- ・ 矢部川直轄河川改修事業 (福岡県)
- ・ 肝属川直轄河川改修事業 (鹿児島県)
- ・ 六角川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・ 緑川直轄河川改修事業 (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

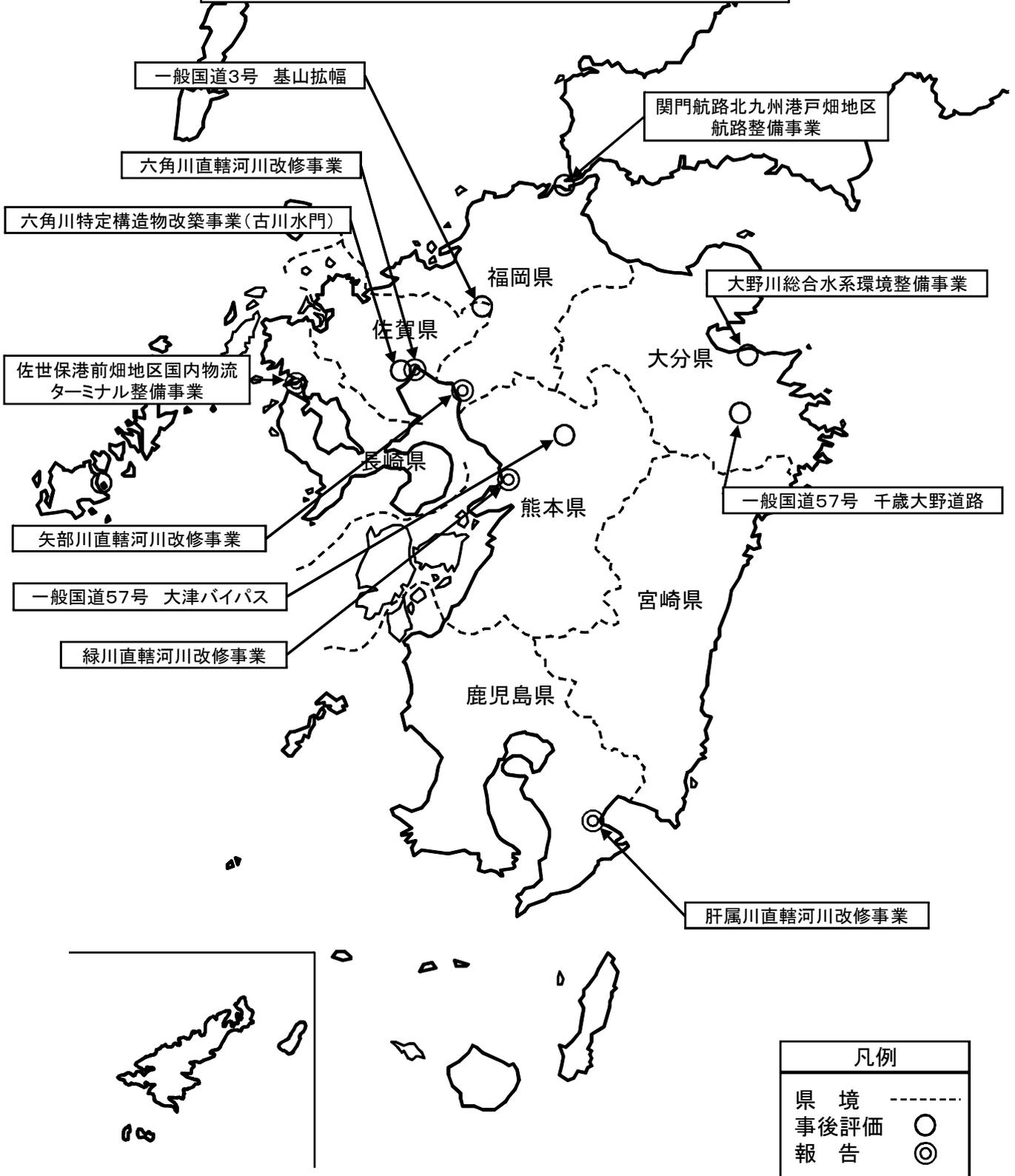
TEL 092-471-6331 (代表)

- | | | |
|---------|--------------|---------------------|
| ○事業評価全般 | 地方事業評価管理官 | くわの 栗野 修司 (内線 2118) |
| | 企画部 技術企画官 | そとへ 外柁保 勝 (内線 3126) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 | |
| | 港湾計画課長 | 馬場 智 (内線 320) |
| ○河川事業 | 河川部 河川計画課長 | 藤本 雄介 (内線 3611) |
| | 河川環境課長 | 宮成 秀一郎 (内線 3651) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 本田 卓 (内線 4211) |

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度 第6回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成25年2月14日（木）14：00～16：30
- 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、泉委員、長委員、小島委員、日野委員、姫野委員、溝上委員
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、山内道路部長
鈴木港湾空港部長、松村営繕部長、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6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年度事後評価対象事業一覧について
 - ・資 料－5 平成24年度第6回委員会
（事後評価：港湾1事業、河川2事業、道路3事業）
（報告：港湾1事業、河川4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
 - 【事後評価】（港湾1事業、河川2事業、道路3事業）
 - ・ 関門航路／北九州港戸畑地区航路整備事業 (福岡県)
 - ・ 六角川特定構造物改築事業（古川水門） (佐賀県)
 - ・ 大野川総合水系環境整備事業 (大分県)
 - ・ 一般国道57号 千歳大野道路 (大分県)
 - ・ 一般国道 3号 基山拡幅 (佐賀県)
 - ・ 一般国道57号 大津バイパス (熊本県)
 - 【報告】（港湾1事業、河川4事業）
 - ・ 佐世保港前畑地区国内物流ターミナル整備事業 (長崎県)
 - ・ 矢部川直轄河川改修事業 (福岡県)
 - ・ 肝属川直轄河川改修事業 (鹿児島県)
 - ・ 六角川直轄河川改修事業 (佐賀県)
 - ・ 緑川直轄河川改修事業 (熊本県)
 4. 閉会

位置図(事後評価・報告)



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	てつのお 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、河川事業については秋山委員より、道路事業については溝上委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より事後評価対象事業（港湾1事業、河川2事業、道路3事業）について説明し、審議を行った。

【関門航路／北九州港戸畑地区航路整備事業】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

【六角川特定構造物改築事業（古川水門）】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

【大野川総合水系環境整備事業】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

【一般国道57号 千歳大野道路】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

【一般国道3号 基山拡幅】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

【一般国道57号 大津バイパス】

- 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。
 - ・特になし

事務局より報告事業（港湾1事業、河川4事業）について説明を行った。

【佐世保港前畑地区国内物流ターミナル整備事業】

【矢部川直轄河川改修事業】

【肝属川直轄河川改修事業】

【六角川直轄河川改修事業】

【緑川直轄河川改修事業】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第6回）議事詳細

【関門航路／北九州港戸畑地区航路整備事業】

（委員）

事業内容については特に何もありませんが、会社等の事情で9万トン級の船が入ってくる回数が減ってきているという話でしたが、今後の見通しとしては増えるような見通しがあるのでしょうか。

（事務局）

基本的には横ばいと考えています。大手のA社の工場が、北九州、大分、中部、関東にあります。北九州港の航路は深さが17メートルですが、大分港では航路の深さが24メートルあります。関東の港が航路の深さ18メートルです。中部の港が浅くて12.5メートルとなっています。原料は8割方オーストラリアから来ますが、整備時点の議論では、オーストラリアから直接北九州港に入ってきて終わりという考えでした。しかし、他社と合併したり、全体的に輸送コストを強化しようという話があります。例えば、オーストラリアから航路が深い港に持って行き、貨物を軽くして北九州に入るといったようなことです。見通しは、トータルとしては横ばいと思っていますが、その内9万トン級の船が北九州港に入ってくる数は横ばいか微増と思っています。

（委員）

説明資料5ページの社会情勢の変化で、事業完了前の対象貨物量は平均約375万トンで、見かけ上便益の対象貨物量が事業完成後減ったという説明でしたが、これは喫水調整をして入ってきた貨物もカウントしていたということで多くなっているのですか。隻数としてはほとんど変わっていないと思いますが、対象貨物量がこれだけ違うということはそういう意味なのかどうか教えてください。

（事務局）

事業完了後の平均約138万トンは、9万トン級の船が満載で入ってきた実際の貨物量なのですが、考え方は事業完了前と同じです。事業完了前は、9万トン級の船が何らかの喫水調整を行って直接北九州港に運んでいた状況でしたが、事業完了後から船型が9万トン級であっても他港で荷を下ろしてから北九州港に入るというケースが出てきたため、そのような船を便益対象から外したので隻数はあまり変わらないのに対象貨物量が減少しているということなのです。便益の算出を具体的に説明すると、説明資料8ページに計算がありますが、大体年間で1.4億円便益が生じます。同じボリュームを8万トン級で運ぶ

のと、9万トン級で運ぶとすると、この計算の結果大体8%程度安くなります。隻数で算出すると、完了後の約138万トンの貨物量がありますが、これを8万トン級の船で運ぶと18回運ばないといけません、9万トン級で運ぶと16回で如実に差が出てきている状況です。

(委員)

説明資料6ページの全体事業B/Cで維持管理費用の見直しと書いてありますが、こういう浚渫事業の場合、維持管理となると浚渫の維持をするということの意味しているのでしょうか。

(事務局)

基本的には何年かおきに調査を行い、堆積が大きくなったら更に何年か後に掘るというのが決まっていますが、35年前に掘ったものが埋没するという実績がありますので、再度浚渫する時期を35年後にセットしています。後は定期的に深淺測量を数年毎に計上している状況です。

(委員)

維持浚渫などはここに入っていないのですか。

(事務局)

維持浚渫は、35年後に5億円程度の同じ規模を計上しています。

(委員)

事業費の負担割合が企業7割、国が2割、北九州市が1割というふうに説明されたと思いますが、説明資料6ページに事業費が約5.2億と書かれています。そうすると、本来の全体事業費としては5.2億円かけ5倍かかっているということですか。

(事務局)

5.2億円のうちの7割を企業が、残りの2割を国が、あと1割を市が負担している状況です。

(委員)

そうすると、国が出した事業費は、この内の2割ということですか。

(事務局)

そうです。2割なので約1億円程度です。

(委員)

こういう場合は、全ての事業費で便益を算出するのですか。

(事務局)

誰が負担するかというのではなく事業として成り立っているかどうかなので、いくら
投資に対していくらのリターンがあるという全体事業費での計算になります。

【六角川特定構造物改築事業】

(委員)

説明資料 6 ページの自然環境の変化で、六角川と古川の縦断的連続性が確保されているとありますが、どういう意味でしょうか。

(事務局)

古川の河床からそのまま本川の六角川にそそいでいますが、その川がそのまま流下方向に向かって縦断形状的に連続性が確保されていて、特に遮るものが無いという意味です。

(委員)

そうすると、どうなるのですか。

(事務局)

水門が閉じている時はもちろん閉まっていますが、開けている時は、生物・魚類等も含めて行き来が出来るという意味も含めて連続性が確保されます。生息域の連続性という意味です。

(委員)

事業についてはやるべき事業だと思いましたが、逆に言うと今まで古川の流域は危ない状態に置かれていたと思います。どうして今までこういう状態になっていたのか。それと、今回この事業を平成 16 年から始めたと思いますが、何かきっかけというものがあったのか、その点について教えて頂けませんか。

(事務局)

過去の被害状況等を踏まえ、内水対策を優先的に実施してきました。また、一連堤として整備する必要があり、支川の堤防整備の進捗を待っていたという経緯があります。

(委員)

評価の内容についてはいいと思っています。お願いですが、今回こういう施設が完成し安全になったことで、過去の水害についても効果があったということなので、この施設があったから守れたというような PR をして頂きたいと思います。このぐらいの雨量でも施設が機能しているため洪水にならなかった。というような PR を是非地元の方も含めてやって頂ければと思います。起きなければ起きない程、人の心は離れて、安全が普通になってくるので、そういう PR が必要かと思っています。

(事務局)

そのように考えています。説明資料5ページに効果の発現状況がありますが、平成20年に昭和57年7月と同規模の洪水が発生しましたが、水門を閉めたことによって被害はありませんでした。水門がなかったら目立ちますが、水門がある状態がごく普通だという認識なので、ご指摘頂いた通り、水門があることが重要という意味でPRには努めていきたいと思えます。

(委員)

今のご指摘は全ての事業に共通しているかと思えます。

(委員)

この事業だけに限りませんが、特に洪水等を受ける河川の事業や、高潮の影響を受けたりする海岸では、説明資料2ページに家が張り付いている絵が載っていると思えますが、土地利用の仕方を是非色づけで書いて頂きたいと思えます。万が一氾濫した場合にどういう用途なのでどういう被害があるというのが目で見えるようにして頂いた方が私達は分かりやすいです。どんな用途で土地が使われているかということが分かるように、色塗りをして頂けると助かります。

(事務局)

事業全体ということなのでこの事業だけでは無いかと思えますが、表現方法も含めて工夫していきたいと思えます。

(委員)

事業の必要性及び効果についてもそうですし、景観への配慮というのは色彩面などを含めて配慮頂いていると思えますが、上屋付の水門の形状が若干気になります。上屋の役割が良く理解出来ていないので、1点目として、上屋の役割を教えて頂けないでしょうか。もう一つ、このような土木構造物(上屋付)を考えるにあたっては、何らかのガイドラインみたいなものが省内などであるのかをお聞かせ頂きたいと思えます。

(事務局)

1点目ですが、水門自体が非常に大きな施設なので、機械(ローラー)で引き上げる必要があります。ローラー装置が上部にないと引き上げられないため、それを格納する目的があります。遠隔で外から操作出来るようになっていますが、危機管理上、そこで人が待機して操作する必要が生じる場合もあります。大雨が降っている時になりますので、その時の操作する方の安全性・操作性を考えた場合、上屋を造らざるを得ないということです。

2点目の景観については、景観のガイドラインを国土交通省で作っています。ここについては、地域が元々「水との関係の伝承」みたいなものがあり、それをイメージするものとして、屋根を黒くして配慮をしています。ガイドラインに基づいているということと、景観について必要な時に景観のアドバイザーの先生にもご意見を頂いている状況です。ここについてどういう形でアドバイスを頂いていたかは手元に資料がありませんので正確にはお答え出来ませんが、そういう形で配慮しています。

(委員)

わかりました。

【大野川総合水系環境整備事業】

(委員)

細かいところで恐縮ですが、事前にご説明頂いていた資料と比較すると、B/Cのコストが0.1億円減っています。何が増えたのかが分からないので、もしご回答頂けるようであれば教えて下さい。

(事務局)

単純ミスがあったので見直しています。申し訳ございません。

(委員)

この事業に関しては別にこれでよろしいと思いますが、毎回環境整備事業が出来てきた時に何となく違和感があります。それは、説明資料6ページの主な整備内容で、環境整備に値するようなものはありません。例えば管理用通路ですが、実際に住民が使うのは多分散策の為に使うと思いますので、こういうのを散策路とかそういう名称は使えないのでしょうか。環境整備事業であれば、もう少し住民に分かるような整備内容の方がいいのではないかと思うのですが。

(事務局)

予算制度上、行政が整備出来るのは河川管理に必要なものなので、実際は河川管理用として必要であるということ整理し、併せて住民の方が散策に使うという整理をしています。イメージがわからないかもしれませんが、ご理解頂きたいと思います。

(委員)

統一された言い方をしているということですね。

(委員)

環境整備事業は水系で何か所か整備箇所があると思います。今回の場合は、地域住民の方の強いご意志があったということですが、どこを整備するという事業箇所の選定は通常どうやって決められているのですか。

(事務局)

地元の行政や地域の方々が、高水敷などを色々な形で利用したいという話があって、地域の計画ができ、地元の方々が管理をしていく事について合意形成が出来た段階で事業化するのが一般的です。最初から水系全体の計画が作ればいいですが、具体的な整備箇所や整備内容を見通すことが難しい状況にあります。ただ、整備計画を作成する段階におい

で分かっている箇所は整備計画の中に記載しています。今回の事業については、地域の方々の色々と相談する中で、新たな個別整備箇所がなかったため事後評価を受けています。

(委員)

説明資料7ページのアンケート調査結果ですが、この結果が便益に反映されていると思います。このアンケートをする対象に関してですが、本事業でいうと堂園地区の整備事業ということなので堂園地区の住民を対象にしているということですか。地区以外にもアンケートを実施することはないんですか。

(事務局)

半径6kmで実施していますので、堂園地区以外でも実施しています。

(委員)

この辺の定義は一般的にあるのでしょうか。

(事務局)

平成22年以降に手引きが出来ましたので、それ以後は、通常10km圏内で実施しています。手引きでは20km圏内と例示されたものもありますが、九州の場合は最低限の10km圏内で実施しています。

(事務局)

先程、コストの算出で単純ミスと申し上げましたが、デフレーター資料が古いものを使っていたということで、最新のものに改めさせて頂いたということです。

【一般国道57号 千歳大野道路】

(委員)

対応方針の最後のところで、「今後は厳格な予算管理を行う。」「新たな増額要素が判明した場合には」ということですが、新たな増額要素というのは4車線化のことを言っているわけではなくて別のことですか。それとも4車線化のことを指しているのですか。

(事務局)

この事業ではなくて、事業全体の事を言っています。

(委員)

ここの「厳格な予算管理」というのも道路事業全体のことですね。分かりました。

(委員)

事前説明の時と費用便益が変わっているという事実はお知らせ頂いていましたが、事前説明の際の便益が4車線で482億円、今回は471億円です。条件は余り変わっていないような気がしますが、便益の積み上げの仕方が何か変わったのですか。

(事務局)

事前説明の際は平成42年度に全体のネットワークを完成する予定で便益等を算出していました。今回の説明資料では、平成42年度に完成4車線化が出来るか明確ではないので、概ね20年後くらいに4車線化に事業着手をするということで見直しています。

(委員)

説明資料15ページのどこが変わったのですか。

(事務局)

事前説明の時は、平成42年度に完成4車線供用ということでお示ししていたと思います。

(事務局)

説明資料15ページの上の図は、平成17年度の再評価時点、下の図が今回の事後評価時点です。いつ4車線化するか分からないという説明をしましたが、仮定で20年間4車線化に着手せず、21年目から4車線化に着手し、4年程かけて4車線化を終えるという仮定で今回お示ししています。事前説明の際にお示したものは、交通量予測が平成42年ということで、平成42年度までに完成させるということで算出を行っていました。4

車線化に着手する時期が後ろにずれたことで、事前説明の際の数字と今回の数字が変わっている状況です。

(委員)

費用も少し変わるのですか。

(事務局)

現在価値化した数字は変わっていません。

(委員)

この事業に関しては、事前の地質調査の不完全さがあったということで、今後十分な調査検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努めるという説明でした。事業費が増える案件に関しては、以前から同様の対応方針は書いて頂いていますが、未買収地を調査するわけにはいかないと思います。具体的には、どういう対応をしていこうとお考えですか。もう少し説明頂ければと思います。

(事務局)

平成17年時点では、NEXCOの基準に準じてボーリング調査を実施していました。その後、地層の変化が生じたため、用地買収が出来た箇所について密にボーリングを実施しようということで進めています。もう一つ、用地買収出来ない箇所については、ご理解を頂いて未買収の状況でもご了解を頂けるなら調査だけさせて頂く努力はしたいと思います。しかし、会話してもらえないような場所もたまにはありますので、そういう箇所は周辺の公共用地で調査するというのと、地質の正確性には欠けるので若干余裕を見た事業費を計上する予定です。千歳大野道路で地質の変化が生じたことに伴って、昨年秋に大野竹田道路の事業費の審議もして頂きましたが、その事業費の見直しに活かされています。

(委員)

今の指摘されたところに関係しますが、こういう資料では抽象的な書き方しかできないのですか。具体的にどういう事を今後教訓として活かしていくのかという事が、この書きぶりでは見えません。この書きぶりでは我々も見えませんが、ましてや一般国民は全然見えないと思います。そこが気になると思います。もう一点は、ボーリング調査以外に物理探査などは実施しているのですか。

(事務局)

説明資料17ページ「同種事業の計画・調査のあり方等」の「十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出」と記載している具体案がよく分からないという質問だと

思います。実際には、先ほど説明させて頂きましたが、密にボーリング調査を実施するように考えています。物理探査については、現段階では実施していません。ボーリング調査を密にやっていくことに尽きるのではと思っています。もう一つ「不確定要素を考慮した事業費の算定」と書いていますが、余裕を見た事業費の計上の仕方にするという事でこのような簡潔な文章にしています。

(委員)

物理探査をしている、していないというのは別の話で、今説明された具体的な対策がこの一文で誰が分かるのですか。どういうことを今後の教訓とするのかが我々は分かりません。その具体的な対策を知ることが出来るのですかという質問です。

(事務局)

説明資料に記載した方がいいというご指摘ですか。

(委員)

書く、書かないに関しては資料のあり方もあるでしょうから記載してくださいという意味ではありませんが、具体的な対策を知るための手段はあるのですか。

(事務局)

用意している本資料と説明資料では分かりにくいと思います。

(委員)

口頭で説明された対策を外部の人は知ることが出来るのですか。

(事務局)

外部の人が分かるのかという質問に対しては、今のところ分かるような表現の仕方をしていません。

(委員)

それでいいのかという気がします。この一文というのは単なる作文であって、具体的に何も意味が無いと思います。読みようによっては、この一文というのは今まで十分な調査をしていなかったと読んでもおかしくないような文章になっていると思います。しかし、実際には、出来る範囲で調査を行っていると思います。色々事情があって出来なかったというようなこともあるとは思いますが、捉え方次第では、十分な調査をやっていないと捉えられると思います。

(事務局)

私どもが内部的にこれからやろうとすることについて、国民がその気になれば何をしようとしているのかというのを知る手段として、保証すべきではないかという委員の指摘だと思います。

(委員)

そこまで強くは言えませんが、知りたい人に対してどうしているのかということです。

(事務局)

知る方法としては、今回の話も事業評価というシステムの中でご指摘頂いて、この文章を更に噛み砕いて具体的に知って頂く努力をした方がいいと思います。これまでも委員にご指摘頂いた道路の場合で、事業費が上がっているのは、ほとんどが地質に起因します。地質についてある程度のイメージは持っているものの、他のもの全部について、そういう強い問題意識をもたしく現時点で顕在的に持っているかということ、必ずしもそうではありません。そのため、内部で相談させて頂きたいと思いますが、これはまだ確定でも何でも無いのでイメージで説明しますと、どういう条件の時にどの程度のピッチで地質調査をすべきかという漠然とした調査要領のようなものが無いわけではありませんが、例えばどこの事務局長が変わっても、あるいは道路部長が変わっても、概ね同じような行動に移っていく考え方を整理する必要があると思います。現時点では、我々の検討の方向性的な事を書いています、それをどういう条件の時にどれくらいのピッチで実施するのか、例えば地質的には最初に文献から当たったりするわけですが、それである程度あたりを付けていくところから始めたり、そういうプロセスについて九州地方整備局が抱えている地形・地質に照らした時に今回のような事態を出来るだけ抑制するためにどういう手順を踏むかとか、そういったものをルール化しておくというのは意味があると思います。ピシッとしたものになるかどうかは別として、順次改定していけばいいという気がしますので、それをトライして、事業評価の中で補足になる資料を提示できるルールを考えたいと思います。

(委員)

今まさに説明された事ですが、そういうふうなマニュアルというか示方書というか、蓄積されたデータを用いて、そういうものを目指すとか何か書いてあれば具体になると思います。ボーリング間隔がどうかとか、そんなことを書く必要は無いと思いますが、「十分な調査・検討や不確定要素を考慮した事業費の算出に努める」という記載だけでは具体的な対策も何も分からないため、あえて質問した次第です。

(委員)

今の話はそれで結構ですが、今日出てきたのが事業完了後5年以内の事業で、他にもま

だ事業が終了して3～4年経過して委員会に上がってきていない事業があると思います。その中にも同じような案件がありますか。来年、同じような案件が出てくるとまたですか。という風に心情としては受けます。そのため、既に事業が完了している事業で、5年以内でまだ報告していないのが何件あり、その中には、こういったようなものが何件くらいありますということは事前に教えて頂くと、私どももそれなりに心の準備が出来ます。実施中の事業については、「社会情勢の変化」で逐次ここに上げて頂くということで了解済みで、みんな分かっていることですが、完了した案件についてはいくら出てくるのか全く分かりません。資料があると思いますので、次回でも年度が変わっても構わないので、完了した事業で同じような案件が今後、何件くらいあるのか、また、いつ報告予定なのかなど、ご教授いただけないでしょうか。本当は、そういう案件があったら速やかに委員会にかけて頂いて、早く精算するのがいいのかなと思いますが。そういったことですのでご配慮をお願いします。

(委員)

今のご指摘は事業費の増加分ということですね。

(委員)

今回の案件は、事業が進んでいる時に評価委員会で審議し、その後に予算が増えていきます。事業費が増えた後に委員会で審議せず、事業が完了しているようなものがあるのかどうかです。

(事務局)

現在までに事業完了した事業が10件弱あります。粗々の精査はしており、これほど事業費が増える案件は無さそうだというのが今の状況です。事後評価は、事業費も当然ですが、その後の効果が発現されているのかなど多岐に渡って調べた結果をお示しするという事で、それらが全部整った時に合わせてご報告しようと思っています。

(委員)

説明資料13ページについてお伺いしますが、便益で前回評価は平成11年センサス交通量推計値から推計して平成22年は2車線で20,200台/日になるという推計です。今回は、平成17年センサスで2車線だと平成42年に12,900台/日になるとなっています。平成22年センサスの実測値は、7,881台/日だと思いますが、平成17年センサスから推計したものを元に今回の便益を計算されているのですか。

(事務局)

今回は平成17年センサスをベースに計算しています。

(委員)

この時、まだ供用前ですよ。

(事務局)

供用前です。

(委員)

平成22年センサスで、推計値は、まだ出ていないのかもしれませんが、供用前のもので便益を計算しているということですか。

(事務局)

今の事業評価を行うに当たっては、平成17年センサスを使うというルールになっています。平成22年センサスのデータで、OD表が示されればそれに基づいて指標を見直していくことになると思います。

(事務局)

センサスを使ったという言い方になっていますが、どう使っているかということだと思います。交通量の推計というのは、人口やGDPからスタートし生成交通量を出します。その中から最終的には将来のOD表を作り、将来のネットワークを描いてODをネットワークに流してシミュレーションし、交通量を弾きます。その際に、必ず現況再現を行います。センサスとしては平成22年が最新ですが、現在の最新のOD表が平成17年ですので、H17センサスで現況再現し、色々係数をキャリブレーションしていく作業を行います。したがって、チェックの対象でありますので、当該道路なり他の道路が出来ていないなら出来ていないなりの合わせをしますし、出来ている場合は出来ているところで合わせをするということで、そこについては問題無いと考えています。

(委員)

平成17年センサスからの推計値では、平成22年にはどのくらいになると推計されていたのですか。

(事務局)

平成17年センサスではODから再現したものでチェックしています。平成22年センサスでは、断面の交通量だけは既に速報値として出ていますので、その結果が7,881台/日というふうに記述しています。したがって、平成17年センサスをベースに平成22年の交通量予測は行っていません。

(委員)

平成22年センサスの実測値も加えて推計値は多少修正されているという風に考えてもよろしいのですか。

(事務局)

今回評価に関しては、平成17年センサスを現況値、いわゆる真値だということにして将来の平成42年の推計をしますが、その際に平成42年と合わせて現況値が正しいかどうかもあえて推計をします。モデルで推計した平成17年の値と、実際に測った平成17年の値を比較して係数を若干直して、平成17年で正しいので平成42年も正しいということで平成42年の交通量を算出しています。

(委員)

そうすると、平成17年の推計値は実測値で修正をかけているということですか。モデルを作ったのは元々平成17年なので、平成22年で合わせているということですか。

(事務局)

平成22年ではありません。平成17年をベースとしています。平成17年は観測した結果がありますので正解が出ています。それで合わせて見て、合っていることを確認した後、同じモデルで平成42年の値を推計するということです。

(委員)

とにかく過大ではないということですか。平成17年の推計値は、ネットワークが出来ているという前提なので非常に過大だと思うのですが。今回の12,900台/日は、過大な数値では無いというふうに考えてよろしいのですか。

(事務局)

平成17年の予測と平成24年の予測の考え方が大きく変わっていて、一番右側に主な変動要因でも書いていますが、OD表を作る時の生成交通量の値を小さくしています。これは道路・鉄道・港湾・空港といった他のモードを今まではバラバラで考えていましたが、バラバラに足し合わせると全体として大きすぎてしまうという批判もあり、各モードを統一した経緯があります。そのため、生成交通量も平成17年の時の評価に比べたら平成24年の評価時は小さくしています。将来道路網も平成17年の時はフルネットと言いました。今計画している道路網が全て出来ているというネットワークにOD表を流していました。しかし、平成24年の時には現在供用している道路及び事業化している道路のみを対象としています。したがって、手を付けていない道路はネットワークが切れているという

条件で流しています。ネットワークが違うのと生成交通量が違うということで、交通量も20,800台/日が14,300台/日や12,900台/日になっています。かなり現実的な値になっていると思っています。

(委員)

平成22年センサスの推計値が出た際には、再度B/Cは計算するのですか。今回の委員会です承が取れた場合は、再度事後評価もしないということになるのですか。

(事務局)

まだ結論が出ていませんが、今後の事後評価の必要性について「更なる事後評価の必要がない」ということになりましたら、この場には出てこないと思います。ちなみに計算はいつでも出来ます。

(委員)

個人的には、供用前の推計値でB/Cを出すのは本来的なやり方ではないと思います。供用後のセンサスの推計値なりを使って、どのくらい通っていて今後どうなるのかという、そういうもので本来的にはやるのが普通なのではないかと思います。

(委員)

マニュアルがこういうふうな形になっているということですか。

(事務局)

5年以内にやるというルールになっていて、平成19年に供用して平成24年なので、ちょうど5年経っています。そういう意味では、一番遅いところで評価を行っていますが、委員の意見を実現しようとする、5年ではなく、例えば10年後とかに事後評価を実施しないといけないということになると思います。

(委員)

供用後のセンサスで算出することが、5年以内に出来ないということなのですね。

(委員)

平成22年センサスの実績値7,881台/日がここに書いてあるので、本当にこれだけしか走っていないのに平成17年時には平成22年で20,200台/日と予測して便益を評価している。これ1/3じゃないか。原単位なりネットワークを変えても、平成24年の時の予測値は高すぎるのではないかということを言われていると思います。正直に言うと、平成22年あるいは平成17年センサスを使っているのに、平成17年で予測し

た断面交通量がいくらだったのかという事くらいは教えて頂けると、これはそんなに間違った予測にはなっていないと思います。これが平成42年まで続いても、それ程不思議ではないということをお納得されるのではないかなと思います。片方の実績だけが載っていて、条件が違う時の値がめちゃくちゃ大きいので違和感を持たれるのは当然だと思います。

(事務局)

平成22年の予測は行っていませんが、平成17年と平成42年で直線補完した数字は試算をしています。その結果では、8,100台/日です。実際、平成22年に観測したものが約7,900台/日で、8,100台/日が直線補完した時の推計値です。

(委員)

そういうチェックはされたということですね。だから、それ程狂いはないということですね。

【一般国道3号 基山拡幅】

【一般国道57号 大津バイパス】

(委員)

千歳大野道路の質問と関係しますが、便益の今回評価でH22センサスの交通量が出ています。これは推定値ですか。大津バイパスでは、説明資料4ページに交通量の推移で台数が出ていますが、平成22年で30,500台/日と書かれています。説明資料8ページの今回評価の便益では、30,508台/日と書かれています。実際の交通量を合わせているということですか。

(事務局)

平成22年に交通量調査を行っていて、両方とも実測値です。大津バイパスの場合は、平成14年に前回評価を行っています。その際は、平成6年センサスの予測値を使っていますが、平成22年の4車線で31,000台/日という予測値です。それが平成22年センサスでは、30,508台/日となっています。

(委員)

基山拡幅でも同じ交通量になっていますが、こんなに合うのかなと思ひまして。

(事務局)

H22センサスと書いていますが、数値は実測値です。説明資料4ページに経年変化のグラフがありますが、実測と一致しています。先程説明しましたが、前回評価時からネットワーク及び生成交通量の考え方が違っていますので、大津バイパスの交通量がぴったり合うのはある意味偶然です。基山拡幅では説明資料8ページですが、H22センサスの実測値が24,816台/日で、平成17年センサスで平成42年を予測し直線補完をして平成22年を算出すると26,800台/日です。大津バイパスでは、説明資料8ページですが、30,508台/日が実測値で、同様に直線補完をした値が33,400台/日になります。これが予測と実測の差です。

(委員)

これは3件とも同じで実測値だということですね。今回の予測は平成17年センサスを元に行っているということでした。

【佐世保港前畑地区国内物流ターミナル整備事業】

(委員)

状況は良く分かりますが、当初計画の際に効果として期待されたものが外れて、新たな要因が入ってきているということは、使用目的が途中で変わってきているというふうに理解した方がいいのですか。それとも、先程言われたように石炭のモードについては、まだ可能性が全くないわけではないというふうに受け取ったのですがそういうことなのか。今回、報告という形で申し送りになってきていた要因から考えると、まだ宿題が残っているような感じがします。今回で終わるということであれば、どの辺のところで私達委員としては了解、もう報告の必要ありませんと言えばいいのかが判断に迷うところです。利用の仕方としては、現状で費用対効果から考えても別段何もないし良いと思いますが、石炭に関しては不確定なままで、見込み程度の事です承するという事なのではないでしょうか。どう考えればいいのかちょっと分からないところがあります。

(事務局)

国際物流ターミナルということで、港湾計画にも位置づけているところです。本来であればより確実な需要予測ということで、予定通り使われるのが一番美しいとは思いますが、必ずしもこれしか使いません・この人しか使えませんというものではなくて、公共の岸壁ですので、こういった別の利用でも十分に使われていることで本来の港としての目的は果たしていると考えています。

(委員)

関門航路／北九州港では、国と民間と地元の自治体がお金を出し合って造るということでしたが、佐世保港では何処がお金を出しているのですか。

(事務局)

佐世保港については、先程公共岸壁と説明しましたが、国土交通省と港湾管理者である佐世保市が事業費を出しています。

(委員)

民間は出していないということですか。

(事務局)

出していません。

(委員)

逆に施設の使用料を民間側が支払うという形になるのですか。

(事務局)

そのとおりです。

【矢部川直轄河川改修事業】

【肝属川直轄河川改修事業】

【六角川直轄河川改修事業】

【緑川直轄河川改修事業】

(委員)

どの河川についてということではないですが、緑川の説明を聞いていたら、説明資料4ページに「NPO法人緑川流域連携会議」というのが紹介してあります。大野川の説明でもそうですが、流域の部分部分で河川を愛する会とか住民の水に関わる組織が出来つつあるとお伺いしていますが、住民サイドとしても緑川の連携会議みたいな川上から川下まで流域に関わる人達のネットワーク作りが必要ではなのかと思います。これは今後の事だと思いますが、どちらかという川に関しては川下の方が恩恵も多く被害も多いこともあり、そういう意味では川上をきちっと保全していくことが川下にとっては一番大事なことなので、そういう意味で川下・川上の住民の人達の交流をすることで相互理解を進めるような取組というのも河川整備計画の中で考えて頂ければなと思います。多分そういう風にされていると思いますが、他の河川でも似たような取組があれば説明して頂けないでしょうか。

(事務局)

緑川ですが、説明資料4ページの上の方にも書いていますが、「緑川の日」を設けており、連携会議や色々な団体・既成会の方々と合同で、上流から下流まで2万人規模で清掃活動を行っています。このような行事が伝統的に続いています。そういった意味では、緑川の育む自然が上流から下流までかなり意識されており、その中で私どもも活動させてもらっている状況です。

(委員)

その他の河川も含めて一般的にそういうふうに関係を取って実施されているということによろしいですか。

(事務局)

河川によって内容の違いは多少あるかと思いますが、基本的に各河川でNPO法人等の団体がそれぞれ活動している場があり、それぞれ連携を取って活動しています。九州全体としても、年に1回「川の日ワークショップ」というイベントを実施し、九州全体のNPO法人等の団体の連携や情報交換に繋がるような場も設けています。そういったものも含めて、より連携を強めていきたいと考えています。

(委員)

補足ですが、前回の委員会で環境整備事業に関して、コストが高いかそうでないかという議論がなされましたが、川というのはそこに張り付いている人が上流から下流までいて、そういう中でボランティア的なところも含めて川を大事にしていこうという住民の協力が無ければ維持できないところがあります。先ほど指摘されている事は非常に大事な事で、そういう取り組みが川をきちんと治水、環境含めて守っていくことに繋がると思います。前回、非常に環境整備事業に厳しい話がありましたので、少し補足させて頂きました。

(委員)

道路も含めて、国土強靱化計画で今から色々な事業がスピード感を持って進められていくということがあると思っています。そういう意味では、今日の河川整備計画は非常に重要ですが、具体的に事業に応じていく時に事業者側のスピード感と、今のような地元側のスピード感ではギャップが出るのではないかという心配があります。その辺りは、地元の心のスピードということも含めて丁寧にやって頂ければと思います。