

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成25年度第4回)の議事概要について(速報)

■開催日時：平成25年12月16日(月) 14:00～17:30

■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

[再評価：営繕4事業、港湾2事業、河川3事業、砂防1事業、道路6事業]

- | | | |
|------|------------------------|------------|
| 【営繕】 | ・ 鹿児島第3地方合同庁舎 | (鹿児島) |
| | ・ 小倉地方合同庁舎 | (福岡県) |
| | ・ 唐津港湾合同庁舎 | (佐賀県) |
| | ・ 佐伯税務署 | (大分県) |
| 【港湾】 | ・ 長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業 | (長崎県) |
| | ・ 下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業 | (山口県) |
| 【河川】 | ・ 五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 | (宮崎県) |
| | ・ 川内川総合水系環境整備事業 | (宮崎県) |
| | ・ 嘉瀬川総合水系環境整備事業 | (佐賀県) |
| 【砂防】 | ・ 桜島砂防事業 | (鹿児島県) |
| 【道路】 | ・ 一般国道3号 芦北出水道路 | (熊本県・鹿児島県) |
| | ・ 一般国道3号 出水阿久根道路 | (鹿児島県) |
| | ・ 一般国道3号 黒崎バイパス | (福岡県) |
| | ・ 一般国道322号 八丁峠道路 | (福岡県) |
| | ・ 東九州自動車道 佐伯～蒲江 | (大分県) |
| | ・ 一般国道212号 三光本耶馬溪道路 | (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。

<問い合わせ先>

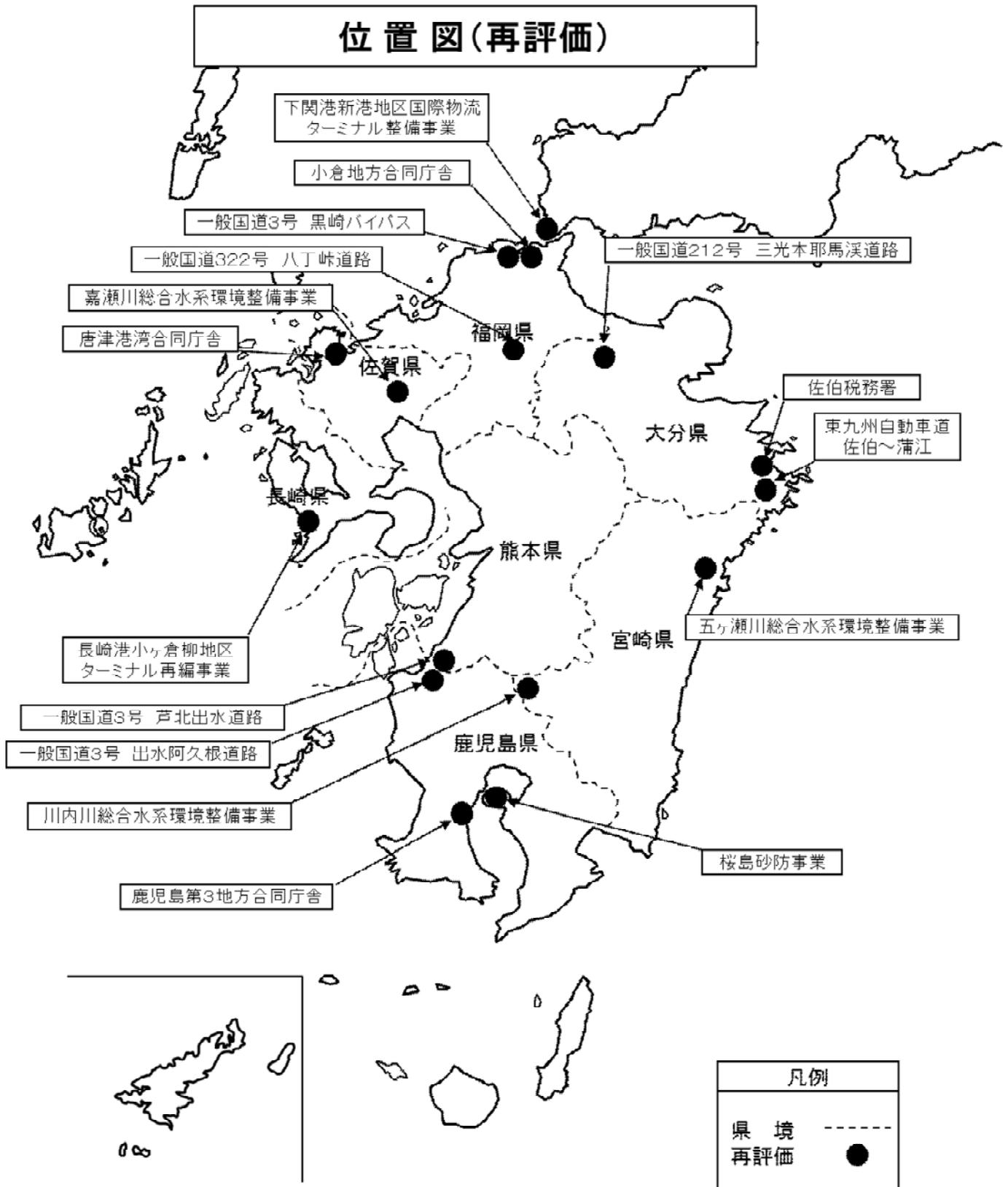
国土交通省九州地方整備局 TEL 092-471-6331 (代表)

- | | | | |
|---------|--------------|-------|-----------|
| ○事業評価全般 | 地方事業評価管理官 | 栗野 修司 | (内線 2118) |
| | 企画部 技術企画官 | 佐藤 隆 | (内線 3126) |
| ○営繕事業 | 営繕部 計画課長 | 十河 修 | (内線 5151) |
| ○河川事業 | 河川部 河川環境課長 | 坂元 浩二 | (内線 3651) |
| ○砂防事業 | 河川部 河川計画課長 | 藤本 雄介 | (内線 3611) |
| ○道路事業 | 道路部 道路計画第一課長 | 本田 卓 | (内線 4211) |
| ○港湾事業 | 港湾空港部 港湾計画課長 | 馬場 智 | (内線 320) |

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度 第4回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成25年12月16日（月）14：00～17：30
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 泉委員、巖佐委員、小島委員、長委員、瀬崎委員、埴田委員、日野委員、溝上委員、安河内委員、吉武委員
 - ・整備局 岩崎局長、山本副局長、大原副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、古賀河川部長、喜安道路部長、松村営繕部長、林用地部長 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25年度 第4回）座席表
 - ・資 料－3 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25年度第4回委員会再評価対象事業一覧及び県、政令市からの意見聴取（要旨）について
 - ・資 料－5 平成25年度第4回委員会
（再評価：営繕4事業、港湾2事業、河川3事業、砂防1事業、道路6事業）
- 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4事業、港湾2事業、河川3事業、砂防1事業、道路6事業）
 - ・鹿児島第3地方合同庁舎 (鹿児島)
 - ・小倉地方合同庁舎 (福岡県)
 - ・唐津港湾合同庁舎 (佐賀県)
 - ・佐伯税務署 (大分県)
 - ・長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業 (長崎県)
 - ・下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業 (山口県)
 - ・五ヶ瀬川総合水系環境整備事業 (宮崎県)
 - ・川内川総合水系環境整備事業 (宮崎県)
 - ・嘉瀬川総合水系環境整備事業 (佐賀県)
 - ・桜島砂防事業 (鹿児島県)
 - ・一般国道3号 芦北出水道路 (熊本県・鹿児島県)
 - ・一般国道3号 出水阿久根道路 (鹿児島県)
 - ・一般国道3号 黒崎バイパス (福岡県)
 - ・一般国道322号 八丁峠道路 (福岡県)
 - ・東九州自動車道 佐伯～蒲江 (大分県)
 - ・一般国道212号 三光本耶馬溪道路 (大分県)
 4. 閉会

位置図(再評価)



平成25年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

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
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 多田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
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教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	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)

○重点・要点・一括審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点・一括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埴田委員より、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

事務局より再評価対象事業（再評価：営繕4事業、港湾2事業、河川3事業、砂防1事業、道路6事業）について説明し、審議を行った。

【鹿児島第3地方合同庁舎】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【小倉地方合同庁舎】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【唐津港湾合同庁舎】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【佐伯税務署】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【下関港新港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。

【五ヶ瀬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。

【川内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。

【嘉瀬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。

【桜島砂防事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 芦北出水道路】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 出水阿久根道路】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 黒崎バイパス】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道322号 八丁峠道路】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道212号 三光本耶馬溪道路】

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第4回）議事詳細

【鹿児島第3地方合同庁舎】

（委員）

高さ規制の関係で計画を変更せざるを得なかったというわけですね。効果に関する説明がありましたが、今回の変更に伴いどのような効果があったのか考えると、費用については、高さ規制により増えざるを得ないということですが、8階から4階建てにすることで高さ規制に合致するという効果があると思いますが、それ以外で今回の変更による効果はありますか。

（事務局）

今回につきましては、先程ご説明しましたとおり、若干の眺望が現在の建物より優れた状態になるというメリットはありますが、それ以外の点については、当初計画時と同等と考えています。コスト縮減に努めることについては、再度検討していきたいと考えています。

【小倉地方合同庁舎】

【唐津港湾合同庁舎】

【佐伯税務署】

(委員)

税務署の建物は、財務省が整備すると思っていたのですが、国土交通省が担当するのでしょうか。例えば文科省など他省庁の建物は全て国土交通省が整備するのでしょうか。

(事務局)

官公庁施設の建設等に関する法律があり、通常、庁舎は国土交通大臣が整備することになっていますが、委員が言われたような文科省など、多く特別会計を持っている官署はそれぞれ例外規定で整備することになっています。

(委員)

税務署は入っていないのですか。

(事務局)

国土交通大臣で整備することになっています。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

先程の重点審議案件もそうですが、合理性比較のところの計算式に完成後50年分の光熱水費や維持管理・修繕費を含めた費用を算出しとありますが、今建て替えが必要なビルというのが40何年や30何年で50年経過していないのに、計算上は50年で算出するところがあるがあまり一致していないような気がするのですが、その辺りについてどうお考えか教えてください。

(事務局)

当時の耐用年数の考え方については、はっきりしていませんが、最近はストックの有効活用ということで、65年や100年くらい維持させるような構想で適地に最適な計画となるよう整備しています。

(委員)

これまで整備した庁舎よりクオリティが上がり、しっかりしているという事でしょうか。

(事務局)

そうなるように整備してまいります。

(委員)

ご説明いただいた3件ともに新規事業採択後5年経過し、継続中の事業ということですが、事業の進捗状況について、ご説明をお願いします。

(事務局)

毎年、新築案件として、要求に向けた必要な準備を行っていますが、予算要求が実際に出来るかは、諸般の事情がありますので、本日、継続でご了承頂いた場合には、一層予算の早期実現に向けて努力していきたいと思っています。

(委員)

予算が付いておらず、事業費に対して執行額が何パーセントというところまで至っていないという事でしょうか。

(事務局)

営繕事業で予算が付いた場合は、設計は早期にでき、庁舎の建設も道路河川と比べると短期間で出来ますので、予算化が1つの大きなポイントだと思っています。

【長崎港小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業】

(委員)

地盤改良材に製鋼スラグが使用できたというご説明でしたが、この材料が安いのであれば他の事業で使用できないのでしょうか。この事業で可能だったということでしょうか。

(事務局)

砂などの自然素材を使用する場合は、皆さん抵抗が無いのですが、製鋼スラグを使用する場合は、生態系や環境へ影響がでることを不安に感じられてしまうこともあります。対応として数値などをお示しして大丈夫であることを説明し、関係者の方にご理解いただいた上で使用しています。

(委員)

今回審議を行う理由として、社会経済情勢の変化ということで、事業費及び工期の主な変更点として3点ご説明いただきました。1点目と3点目については、想定できない事象であるため必要性は分かるのですが、2点目のコンテナ取扱量の増加に伴うコンテナヤードの拡張については、社会経済情勢の変化と言えるのでしょうか。

(事務局)

コンテナ取扱量が伸びることも社会経済情勢の変化に伴うものなのですが、それ以外に対策工や地盤改良による事業費の増加や工期の延長などを考慮し、3年経過はしていませんが委員会に諮らせていただきました。

(委員)

1点目と3点目については分かるのですが、コンテナ取扱量の増加に伴いヤードの拡張が必要となっていますが、前回評価から2年しか経過していない中で生じています。今後の事を考えた時に再拡張はあり得るのでしょうか。拡張するヤードの範囲について、今後の事をどの程度見越したものなのでしょうか。

(事務局)

今年の6月からコンテナ船サービスが週3便に増えていて、その効果が実際どこまで伸びるかはもう少しデータを取らないと分からないのですが、それ以外に長崎港内の造船所でコンテナの取り扱いが大幅に増えるという話もありますので、効率的な物流を実現して地元の経済活動を阻害しないようなアイデアを考えています。再拡張が無いと言われると絶対無いとは言えませんが、様々なハンドリングの効率化等もありますので、必ずしも面積拡大だけで対応するものではないと考えています。

(委員)

資料2ページの図で、今度拡張するところは、新しく埋め立てるのでしょうか。それとも既存の埋立地にそのバックヤードを確保するのでしょうか。

(事務局)

既存の埋立地に確保し、埋め立て面積に変更はありません。

(委員)

分かりました。

(委員)

貨物量の増加予測については、資料6ページの棒グラフと資料8ページの全体事業のところに前回評価と今回評価時のコンテナの量の記載がありますが、資料6ページ棒グラフの平成23年実績では6000TEUでしたが、資料8ページの前回評価時は7000TEUの予想となっています。また資料6ページの平成24年速報では6000TEUとなっていますが、今年の予想では、定期コンテナ船が増えたという事もあって9000TEUに見積もったという事でしょうか。

(事務局)

資料6ページの棒グラフの数値と資料8ページの7000TEU、9000TEUの数値については考え方に違いがあります。棒グラフについて、長崎港の場合、輸入が多く輸出が少ないので、貨物が入っているコンテナと別に、空のコンテナも含まれた数字となっています。コンテナ貨物の取扱い予測で出ている数字7000TEUや9000TEUというのは、空のコンテナを除いた数字となっています。棒グラフの内訳を説明しますと、実入りコンテナが4000TEUで空コンが2000TEUから3000TEUとなっています。平成25年の9000TEUの予測については、現状の4000TEUに先程ご説明した、大型客船の建造や資源探査船、更には火力発電の貨物コンテナも今後増えると企業ヒアリングで確認していますので、それらの数字を4000TEUから積み直したものが9000TEUという数字になっています。

(委員)

空洞の件についてお聞きします。平成25年8月に港湾施設点検指示を受けて緊急調査を行い発見されたということでした。既に岸壁の進捗率は79%に達し工事が進んでいる中で、緊急点検の調査指示により発見されたということでしたが、通常、工事着工前にそういう調査はしないのでしょうか。

(事務局)

空洞化が発見された箇所は、今回整備する岸壁の横の既設岸壁になります。その老朽化が進んでいて、対策を講じなければ裏込め土の土砂が流出し、エプロンが陥没するなど、岸壁の機能に影響がでることが懸念されるため、今回対策をとっています。調査については、既存岸壁において今回一斉点検を行いました。これまで老朽化点検は行っていますが、空洞化調査は今回が初めてとなります。

(委員)

空洞化の件で、原因は裏込め土砂の流出ということですが、起こった原因について把握されているのでしょうか。

(事務局)

詳細については、今後調査する必要がありますが、かなり老朽化が進んでいて、目地が開いているところや欠損しているところもありますので、そこから流出したのではないかと考えています。

(委員)

非常に難しい問題だと思いますが、原因をしっかりと把握しておかないと今後工事費も嵩み、また対策後に同じような現象が起こることも危惧されるので、その辺を踏まえ十分な調査を実施していただければと思います。

(事務局)

承知しました。ありがとうございます。

(委員)

2点程お伺いします。資料6ページのコンテナ取扱量のところですが、資料8ページで平成23年はコンテナ7000TEUとありますが、結局それは達成できていないということですね。先程のご説明で、今回更に積み上げて、空コンを除くコンテナ取扱量が4000TEUから9000TEUくらいになるというご説明でしたが、つまり倍くらいに増えるという予測をされているわけですね。平成23年の時の予測も現実に達成していないと思うのですが、本当に適正な予測がなされているのかというのが1点目です。もう1点は、資料13ページで現在事業の進捗率が約89%で残事業は約11%となっていますが、この11%の内訳がよく分からないのですが、先程ご説明いただいた空洞化対策も含め11%で出来るという見通しなのでしょうか。その2点についてお伺いします。

(事務局)

まず1点目のコンテナ需要予測ですが、前回再評価時に7000TEUという数字を出していますが、平成24年や平成23年時点でこの数値になるという予測ではなく、将来的に伸びてこの数値になるという予測をしています。平成24年や今年最終値はまだ出ていませんが、順調に伸びています。現在、コンテナが大きく伸びる要因として、大型旅客船の建造やクルーズ船の建造によって、年間3600TEUくらいの貨物がコンテナに入ってくると企業ヒアリングで確認しています。これから本格化してきますので来年、再来年あたりに伸びてくると考えています。それ以外に、旅客船以外の資源探査船や火力貨物の関係について、今後東南アジアに出すもの等々があり増えるということも企業ヒアリングで確認していますので、その結果を元に積み上げを行っています。次に残事業の関係ですが、委員からご指摘がありました通り、空洞化の対策工10億円、それ以外のふ頭用地等々を組み込んでいまして、31年度末迄に進捗させたいと思っています。

(委員)

コンテナ量の増加は、政権交代と関係があるのでしょうか。そうであれば、全国的に貨物量が増えていくという変更が出てくるのではないかと思います。

(事務局)

長崎港の造船所がクルーズ船や資源探査船といった高付加価値船にシフトしていくことは、今年くらいから報道などで公式に出っていますが、実際に今、建造している大型旅客船を受注したのは、2年程前の全盛期の頃で必ずしもそれだけではないと考えています。

【下関港新港地区国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

供用目標の4年延長については、移転が理由のため仕方ないと思うのですが、事業費で例えば資料5ページの前回事業費からの変化ということで、輸送コストの削減が100億円近く減っていますよね。こんなに激減する理由が分からないのと海難損失額がその分逆に増えているのですが、海難損失額の評価については、マニュアル通りと言われましたが、前回とマニュアルが変わっているのであれば、どう変わったのかを教えてください。

(事務局)

海難損失の方から説明させていただきます。巻末資料の16ページに記載しています。

算出方法については、前回評価時と今回評価時で変更ありませんが、前回評価時に様々な判断を行っています。船の大きさごとに全損の場合、重大な損傷の場合、軽微な損傷の場合と3つに損傷区分を分けてどの程度の損失が出るのか算出を行い、それに発生比率を掛け合わせ事故発生時の損失を算出していますが、前回評価時では3つある損傷区分の内、軽微な損傷のみを便益として計上していました。例えば、一番小さいクラスの対象船型100～500GTの船舶損傷に伴う損害額(A)のところで発生比率22%となっていました。避難が可能であれば基本的に22%の船が損害の発生を回避できるという考え方となります。前回評価の便益算定時は、工事が終了し供用間もない海域で、船舶の避難に関わる実績がそれ程上がっていなかったこともあり、非常に厳しめに便益を見積もるための対応がなされていたため、海難損失額の避泊水域確保にかかる便益は今回と比べて低い数値となっています。今回、台風の時の船舶の避難行動についても分析を行い、人工島の島影に避難している船がいることを確認していますので、物流系のプロジェクトではありますが、副次的な効果として安全の便益というのをマニュアルに従って計上させて頂いたという趣旨です。

次に輸送コストが減となっていることについてですが、このプロジェクト自体がコンテナだけを扱う岸壁ではなく、コンテナではない形状の貨物も扱うことで便益を算定しています。前回評価時に想定していた風力発電関連の部品、非鉄金属などについて、B/C算定の根拠としていた年間の取扱量について企業ヒアリングを行い、直近の入手可能な見通しにより変更しています。そのまま低位に推移するのかV字に回復するのか、様々なやり方があるとは思いますが、我々としては直近の入手可能なデータから推移予測を行い、厳しい方の条件で算定しています。

(委員)

海難事故の損失について、要するに避難の実績が今回出てきて甚大な被害を免れることが確認できたので評価に加え、前回は確認が出来なかったからそれは評価しなかったとい

う理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

先程説明がありました、マニュアル自体に変更はありません。委員からご指摘の通り、前回は施設が出来る前だったのでよく把握できなかったものが、今回は実態があるといった変化があります。その中で前回評価時にこれをどう厳しめに見積もるか考えた時に、凄く大胆であったと思うのですが、マニュアルに沿って計算した上で関門海峡で起こる事故の確率を掛けています。掛けたことが適切だったのかどうかは、今にしてみれば相当過小評価だったと思うのですが、それを掛けることによって相当小さく厳しめに見積もったということになります。今回評価ではマニュアル通り、実際に船舶が避難していることも確認していますので、その状況を反映して数値を算出したというのが実態です。

(委員)

この2、3年の間に避難する船の実績があったという事、厳しめに算出しているということについて、それなりに理解は出来るのですが、それにしても効果が一桁違う訳ですよ。避難実績があったということは、それだけ海難事故が起こる確率が高くなる裏付けということで確率を高めたという事だと思ってしまうのですが、何%の確率が何割上がったのか分かりませんが、効果が一桁も膨れあがるということは、私達素人的に聞いていてもよく理解出来ません。説得力がないと言いますか、そういう感じがします。前回評価時は、施設が出来ていなかったので余り避難効果を考慮していなかったと言われました。実際に施設が出来たことによって大型船が避難しているので効果が非常に大きくそれで高い値になるというのは分かるのですが、資料6ページの表を見ますと、前回と今回のところで避泊可能隻数の数字が何も変わっていません。同じ6隻でも大型船が増えたことにより便益が増えているのであれば、私達も理解できますので、もう少し資料に書き込んで頂いた方がいいと思いました。

(事務局)

少し補足を致します。巻末資料16ページにあります、この海域に100トンから3000トンくらいの船が留められる海域を確保できるのが6隻で前回から変わっていません。避難できる範囲の中にどれだけ船が収められるかということで算出したのが6隻です。今年の台風期に6隻の船がこの海域に避泊していたのを確認しています。台風時期にここに避難することを確認出来ましたので、年間の台風来襲を過去10年間遡り平均すると年に1.2回程、この付近に台風が来るという結果になりますので、6隻に1.2を掛けて今回は算出しています。それで前回についてですが、実は今回とほぼ同じなのですが、これに先程説明がありました関門海峡を通行する際の海難事故が起こる確率というのを掛けています。その理由は先程からの説明のとおり、過去の避難実績が把握できていなかった

ので事故率を便益に掛けていたというのが現状です。

(委員)

そのような理由であれば委員が言われたように、数値など記述しておいた方が理解しやすいと思います。前回と今回で数値に変更がないのに何故かというのが確かにあると思います。

【五ヶ瀬川総合水系環境整備事業】

(委員)

九州全体の中で五ヶ瀬川水系の水系単位への移行が最後というご説明と事業内容についてご説明いただきました。内容について特段意見はありませんが、全体の位置づけを教えてください。過去に水系毎に総合計画があり、例えば砂防ダムや堤防工事など中長期的に全体計画に基づき整備しているというご説明だったと記憶していますが、先程の説明で五ヶ瀬川については、友内川を平成14年度に着手し平成23年度に完了、今回新たな箇所として川中地区の事業に着手するということでした。その内容については理解できるのですが、五ヶ瀬川水系の総合計画の中には含まれているのでしょうか。

(事務局)

今回の対象事業が総合水系環境整備事業費ということで、五ヶ瀬川についてはその他に改修事業で別途予算がついています。改修事業については、10月に再評価実施後3年経過ということで再評価させていただき継続ということでご了解いただいています。

(委員)

先程のご説明では、五ヶ瀬川は水系全体として整備する最後の事業と言われていました。水系全体としては環境整備だけでなく砂防などもあり、全体がどうなっているのか教えてください。

(事務局)

環境整備事業については、平成22年度まで評価単位が箇所毎となっていて個別評価を行っていましたが、予算管理と整合を図るため平成22年度から水系全体として評価することで全国統一されています。五ヶ瀬川が最後と言いましたのは、環境整備事業を水系単位に移行する作業が最後になったという主旨で説明いたしました。

(委員)

勘違いしていました。水系全体で考えるのは環境整備だけなのでしょうか。

(事務局)

先程、説明いたしました総合水系環境整備事業になります。

(委員)

私は砂防や築堤など、そういうことも含めた水系全体の大きな計画の中で、環境整備やその他の事業について動いていると思っていたのですが、そうではないのでしょうか。

(事務局)

委員が言われるとおり、改修も環境も砂防もそうですが、河川整備計画というものを全体計画として策定していきまして、この中で改修事業や環境事業の全体計画が位置づけられています。今年度の第3回事業評価監視委員会において、五ヶ瀬川直轄河川改修事業として再評価いただいておりますが、この事業は整備計画の中で改修の部分を取り出して評価いただいております。今回は環境の部分を取り出して評価いただいているということになります。環境整備事業だけを水系で行っている訳ではなく、整備計画の中で水系全体について位置づけられています。先程の説明で申し上げましたのは、環境整備事業の再評価手法に見直しが生じ、箇所毎に評価を実施していたものを既に完了している事業も含めた水系単位で評価することになったという事で、その他の水系については水系単位への移行が完了して五ヶ瀬川で最後になるという説明でした。

(委員)

分かりました。

(委員)

1点お伺いしたいのと、もう1点は意見です。資料7ページで例えば川中地区の高水敷を整備した時に、こういうところは降雨による水位上昇により、よく水没したりする場所だと思うのですが、その後の修繕費用については含まれているのでしょうか。含まれていない場合は、地元で修繕されるのでしょうか、ということをお伺いします。もう1点は、前にも申し上げているのですが、資料11ページの便益の計算をこのアンケートで実施されていることは良いのですが、配布数が1500に対し回答数が143で、配布数の10%以下の回答しかなく、その人達の支払い意思額(月額338円)を世帯数全体に掛けているわけですよね。90%以上の方が回答していないということは、その人達全員とは言いませんが、その人達の大半は払わないと思われそうですが、10%の人が回答した時に何%掛けるのか、例えば3割までは掛けるなど、もう少し考えた方がいいと思います。以前申し上げた時の回答では、マニュアルの算出方法がこうなっているというご説明だったと思いますが、マニュアルを変えていただく、または見直して頂くということを考えていただきたいと思います。どう考えても10%しか回答していないのに全員が支払うという考えは説得力がないと思いますので、そういう意見があることを、毎回のことで恐縮ですが、申し上げたいと思います。

(事務局)

まず資料7ページですが、質問の趣旨は高水敷の整備は良いが、実際に洪水があった時に、その後の修繕をどうするのかというご意見だったと思いますが、水位上昇により水を

被り何か不具合が生じた場合は、維持管理の中で修復をしていくこととなります。次に資料11ページについてですが、昨年度も貴重なご意見を頂いていまして、全国的にマニュアルに関する様々な指摘がある中で、現在本省の方で集約して全国的なレベルの中でどうするのかという検討をしていますので、結果が出次第、当委員会でご説明させて頂きたいと思います。

(委員)

ありがとうございます。よろしく申し上げます。先程の維持管理費というのは計上されているということでしょうか。

(事務局)

B/Cの総費用の一環として50年分の平均的な維持管理費を計上しています。巻末資料3ページを見て頂きますと、黄色に着色されているグラフがありますが、事業が完了次第、維持管理費として計上していて、総費用の中に見込んでいます。

(委員)

資料11ページの事業費の中に含まれているということですね。

(委員)

環境整備事業が水系毎の評価に変わったということで、今まで気が付かなかったのですが、B/C算出のためのCVMのアンケート調査で、今回は川中地区が事業対象ということですが、アンケート範囲は水系単位で実施されているのでしょうか。箇所毎に実施されているのでしょうか。箇所毎であれば総合水系としての評価の意味が無くなってしまっているのではないかと思いますので、その辺について説明をお願いします。

(事務局)

アンケートについては、箇所毎に10キロの範囲の中で実施し、それぞれの便益を現在価値化し足しあわせています。しかし、委員ご指摘のとおり一緒にアンケートを取った方がいい場合、また整備箇所が近接している場合については、2つ一緒にアンケートを取るといった手法もありますが、今回の場合は、事業区分が違うという事もあり、個別に評価しています。

(委員)

CVMの方法については様々な議論があると思うのですが、適当に決めるわけにはいかないと思うので、アメリカではどうしているのか、またドイツではどうしているのかというふうに国際的に標準的な合意が取れている方法で日本も実施していく必要があると思

ますので、方法を検討される際に、上手く機能している方法などが外国にあれば、取り入れるということも考えていただきたいと思いますとお伝えください。

(事務局)

了解しました。

(委員)

水系単位の整備に関する考え方はいいと思いますが、今後、川がますます親しみやすくなると、上流や中流などから、追加して整備してほしいという要望が沢山出てくるのではないかと思うのですが、その時はまた水系単位として実施されるのでしょうか。

(事務局)

そういったご意見は昨年度からいくつか話をいただいています。基本的に水系単位で評価させて頂いていますが、山国川と番匠川については、今年度内の委員会で事後評価を考えています。既にこれまでも6水系については、水系単位として事業完了していますが、地元の要望等ニーズが出て来ている分については、五ヶ瀬川のように新たに追加となりますが、既に水系単位として事後評価が終わっている箇所もありますので、次から次に要望が上がってくることは無いと思っています。地元の連携が取れたところでないと上がってこないと思いますので、大きく事業が変化することは無いと思っています。

(委員)

CVMについては委員会の中でも様々なご意見をいただいています、只今、本省にて検討中ということですので、検討を待ちたいと思います。

【川内川総合水系環境整備事業】

【嘉瀬川総合水系環境整備事業】

(委員)

川内川も先程ご説明いただいた五ヶ瀬川もそうなのですが、事業期間が平成26年度からということで、箇所毎で見ると新規採択事業ですよね。それが水系単位なので変更という形で現在扱われています。それは何故かということが多分流域内の整備だからだと思うのですが、新規事業採択の場合、新規採択のための判断が入ってくると思うのですが、今回は既に採択されている事業の変更となりますので、そのような場合、当該委員会の前に判断するような場があるのでしょうか。位置づけが把握しにくいので教えていただきたいということと、地元合意、地元の準備が出来たので新しい箇所が追加されていくという性質になっていると思うのですが、このアンケートの範囲も含めて半径10キロというのが受益地帯だとすると、流域単位のマスタープランが不在の中で流域の評価をしているという事を含めて、流域の評価がなじまない様な違和感がありますので、今更ですが、もう少し説明をお願いします。

(事務局)

1点目ですが、委員ご指摘のとおり、流域に追加ということで新規的なものがあるのですが、今の予算上における本省との調整の中では、事後評価が完了するまでに追加となる場合はこういう形で評価させていただくことになっています。本来であれば、説明資料の表題のところになりますが、⑤社会経済情勢の急激な変化というところに丸を付けて審議いただくべきところですが、現在公表しています資料の中では一カ所ということで、④再評価実施後3年経過した事業として委員会に諮らせて頂きました。もう1点についてですが、流域全体の評価になじまないのではというご指摘でしたが、これについては先程説明させていただきましたが、河川整備計画の中でも水系として河川整備の在り方を示しています。予算上も水系単位の整理をしているということで、そのような観点からも平成22年度に評価が水系単位で実施していくということで全国統一されたという認識をしています。

(委員)

予算上はそうだと思うのですが、一般的な視点からすると自分がどれだけ受益するかというところが支払い意思額と関係してくるので、上流に整備された場合、自分には関係ないわけですよね。直接関係がないというところに違和感あります。

(事務局)

整備局の説明が委員の方からのご指摘に答えられていないと思うのですが、国土交通省

として、変更で考え方をまとめましたという答えに周知しているように思うのですが、ご指摘のように新たな事業を今から始めたとすれば箇所単位の時も新規で取り扱っていたものを流域ということで取りまとめたが故に再評価の場面にしか出てこないというような事はこれでいいのだろうか、箇所が非常に近ければ一緒でもいいのですが、地区も別で利用者も全く別とすれば流域として括るより新規で取り扱った方がいいのではないかとご指摘だと思います。今のところは、先程から回答していますように仕組みがそうなっていますが、ご指摘の点についてはご意見として承って、本省とも相談をしながら検討させて頂きたいと思います。

(委員)

3水系共に5年間のモニタリング調査を実施するようになっていきます。各水系によって違ってくるとは思いますが、調査内容と費用について教えてください。

(事務局)

モニタリング調査につきましては、5年間を計画していますが、基本的にかわまちづくり協議会等において、イベントの集客数などの調査を直営で実施します。これについては、基本的に費用が掛かるわけではありません。最後に700万円程度の予算で調査結果を取りまとめることを考えています。

(委員)

私もモニタリング調査で確認したかったのですが、先程の重点審議案件も含め3件共に最後の整備地区のところまで5年間のモニタリング調査となっていますよね。全地区の整備が完了した後に、既に完了した地区も含めたモニタリングを実施されるのでしょうか。

(事務局)

整備が完了した地区については、逐次モニタリングを実施しています。

(委員)

既に完了した地区についても、モニタリングが整備内容として本来は含まれているということでもよろしいのでしょうか。現在モニタリングは継続中という事でしょうか。

(事務局)

現在継続中です。

(委員)

何故この行程表に記載されていないのでしょうか。

(事務局)

既に完了している箇所のご指摘だと思っておりますが、完了箇所につきましては、既に事業が終わっていますので、予算上においてはモニタリングという位置付けになっていません。しかし、先程説明致しましたが、今回水系として5年間の中で1回水系全体として重点的な調査も行いたいと思っておりますので、その中で実施させていただくことになります。それから費用を掛けない調査について、先程の説明にもありましたが、地域の中で利活用計画も含めて組織体制が出来ていますので、その中で費用を掛けずに地域のイベント等の中でどのような利活用があるかなどソフト対応の中でのモニタリングも併せて実施させていただく計画としています。

(事務局) 補足

先程の委員のご質問に対する補足ですが、支払い意思額については各地区で算出しています。全て一律ではなく重複しているところについては加重平均して算出しています。流域全体を同じ額で算出している訳ではないというところをご理解頂ければと思います。

【桜島直轄砂防事業】

意見なし

【一般国道3号 芦北出水道路】

(委員)

トンネルの破砕帯が確認され、これは実際に掘ってみないと分からなかったという事だと思うのですが、28億円の増額で一応塞がるという事でよろしいのでしょうか。まだ不明な点というのがあるのでしょうか。法面对策も併せて教えてください。

(事務局)

まず湯浦トンネルの進捗状況からご説明します。湯浦トンネルの工事進捗は相当進んでいます、約90%、残り130メートルを残して年明けの2月には掘削が完了します。大変難航した工事でしたが、これに加えて更に増額ということは今のところ考えていません。法面对策についても水抜き工それからアンカー工等を設置した後は、全く動いていません。これも難儀をした工事ではありましたが、更に加えてということは今のところ考えていません。

(委員)

今のことに関連してですが、今回の変更ポイントは、当初想定されていた断層破砕帯が青で、新たに確認されたのが赤ということで、事前にどれほどの正確さを持って確認していたのか、ちょっと疑わしくなるくらい新たに確認されたところが増えていますが、これは何か理由があるのでしょうか。

(事務局)

当初の調査では、旧日本道路公団土質地質調査要領というマニュアルに示す方法に基づき地質踏査を行った後に、弾性波探査という調査を実施しました。弾性波探査では、地表面に発破を仕掛けて、その震動がどれくらいの速さで地中を伝達するのか、センサーを設けて詳しく調べることで、地中の緩い部分や固い部分について調査をしました。ボーリングにつきましては、鉛直ボーリングという鉛直方向のボーリングをトンネルの坑口両方に2カ所ずつ、そして中間に4本、そして水平方向のボーリングを両方の坑口からそれぞれ1本入れ、合計10本のボーリングを掘りました。これを基に資格を持った専門家、整備局内部の専門部署において、これくらいの断層破砕帯であろうと目鼻をつけたところです。確かに湯浦トンネルは、資料11ページにありますように、当初71メートルだと想定したところが、掘ってみたら358メートルもあったという事で、事前に正確な確認がなされていたのかというご指摘だと思いますが、専門家の先生にもこの後、様々なご指導を頂きましたが、土砂掘削後の開放により緩むという現象もあるというお話も頂きました。また、これ以外に現在3本のトンネルを掘っていますが、その内、最近完成しました2本のトンネルでは増額は発生していません。そういう意味で完成した2本のトンネルは当初想

定通りであったものの、この湯浦トンネルについては、掘ってみたところ予期せぬ事が発生し増額になったというのが実情です。今後、上り線と下り線でもう1本トンネルを掘りますので、そのトンネルを掘る際には、湯浦地区で確認された地層を前提にしていきたいと考えています。

(委員)

混雑度に関する質問ですが、初めに説明があった芦北出水道路は1.9で高いと思うのですが、出水阿久根道路は1.4くらいとなっています。混雑度がどのくらいになると解消が必要となるのか基準があれば教えてください。

(事務局)

混雑度について、明確な基準はありませんが、基本的に1.0を超えれば混雑していて、1.5を超えるとかなり混雑しているという状況だと認識しています。

(委員)

芦北出水道路全体としては、まだ未着工のところが多いわけですが、今のご説明の中で最大限精査した工事費で評価をした結果と理解してよろしいでしょうか。

(事務局)

トンネル及び法面の崩れにつきましては、精査して算出していますので、今後大きく変更が生じることはないと考えています。

【一般国道3号 出水阿久根道路】

【一般国道3号 黒崎バイパス】

意見なし

【一般国道322号 八丁峠道路】

【東九州自動車道 佐伯～蒲江】

【一般国道212号 三光本耶馬溪道路】

意見なし