

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成26年度第1回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成26年7月4日(金) 14:00～16:00

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・5・6会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

■主な議事

○対象事業の審議

[再評価：港湾2事業、ダム2事業、営繕2事業]

<港湾事業>

- ・博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (福岡県)
- ・別府港 石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業 (大分県)

<ダム事業>

- ・川辺川ダム建設事業 (熊本県)
- ・城原川ダム建設事業 (佐賀県)

<営繕事業>

- ・唐津港湾合同庁舎 (佐賀県)
- ・鹿児島港湾合同庁舎 (鹿児島県)

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 石井 伸治 (内線 3126)
企画部 企画課長補佐 ^{つづき} 續木 孝司 (内線 3155)
TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 下田 潤一 (内線 62320)
TEL 092-418-3358 (直通)

○ダム事業 河川部 河川計画課長 藤本 雄介 (内線 3611)
河川部 河川計画課長補佐 大野 良徳 (内線 3613)
TEL 092-476-3523 (直通)

○営繕事業 営繕部 計画課長 ^{よねはら} 米原 賢 (内線 5151)
TEL 092-476-3535 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第1回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 平成26年7月4日（金）14：00～16：00

○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、長委員、小島委員、瀬崎委員、日野委員、姫野委員、安河内委員、吉武委員

・整備局 岩崎局長、大野副局長、小滝副局長、村岡港湾空港部長、古賀河川部長、喜安道路部長、麓建政部長、朝倉営繕部長、奥原用地部長 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26年度 第1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 九州地方整備局事業評価監視委員会規則・運営要領
- ・資料－5 平成26年度第1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－6 平成26年度第1回委員会
（再 評 価：港湾2事業、ダム2事業、営繕2事業）

○議 事

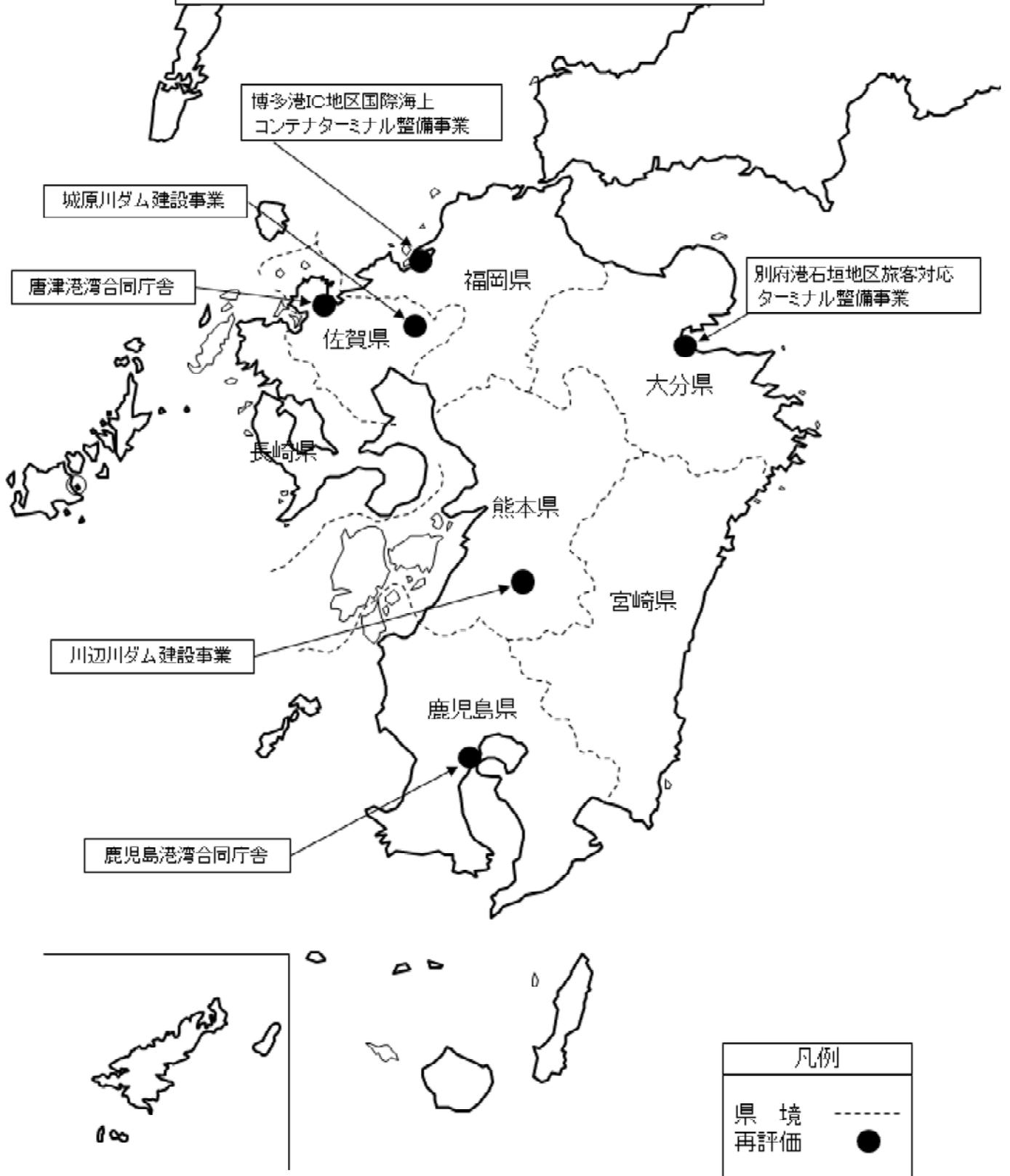
1. 開会
2. あいさつ（九州地方整備局長）
3. 委員の紹介
4. 事務局からの説明
5. 対象事業の審議

【再評価】（港湾2事業、ダム2事業、営繕2事業）

- ・博多港 IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 (福岡県)
- ・別府港 石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業 (大分県)
- ・川辺川ダム建設事業 (熊本県)
- ・城原川ダム建設事業 (佐賀県)
- ・唐津港湾合同庁舎 (佐賀県)
- ・鹿児島港湾合同庁舎 (鹿児島県)

6. 閉会

位置図(再評価)



平成26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	てつのお 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)

○委員長、副委員長の選出

- ・九州地方整備局事業評価監視委員会規則第3条7項及び8項に基づき、委員長に日野委員を選出し、日野委員長が小島委員を副委員長に指名した。

○平成26年度委員会の運営について

- ・委員会の公開については、これまで同様、報道関係者に公開し、委員会資料及び議事録については、九州地方整備局のホームページに公開することです承された。
- ・平成26年度委員会の運営について、効率的な委員会運営を図るため、今年度より一括報告を導入することです承された。また、委員会で重点審議事業等を選定する「重点審議事業選定委員」として、以下のとおり了承された。
 - ・河川、ダム、砂防事業 …… 埴田委員
 - ・道路事業 …… 溝上委員
 - ・港湾、海岸事業 …… 小島委員

○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、港湾事業について小島委員より、ダム事業、営繕事業について日野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：港湾2事業、ダム2事業、営繕2事業）について説明し、審議を行った。

【博多港 I C 地区 国際海上コンテナ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」です承された。

【別府港 石垣地区 旅客対応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」です承された。

【川辺川ダム建設事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」です承された。

【城原川ダム建設事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」です承された。

【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」です承された。

【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」です承された。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第1回）議事詳細

【博多港IC地区 国際海上コンテナターミナル整備事業】

（委員）

今回、重点審議になった主な理由がふ頭用地の拡張ということで取扱量が急速に増えてきているという事情は良く分かりましたが、平成30年の完成までの間に今回の拡張でカバーできるのか見通しをお聞かせ下さい。

（事務局）

平成30年度の供用を見据えて今回の拡張で大丈夫なのかということですが、現在のところ、ターミナルの外に持って行く空コンテナもやむなく出てくることもあります。平成30年まではカバーできると思っています。また、コンテナの存置期間を長くしないような運用上の取り組みも進めていきたいと思っております。平成30年度までこの面積で大丈夫だろうというのは、港湾管理者や運営会社ともご相談させて頂いているところです。そして、ご指摘ありました本当にこれで足りなくなったらどうするのかということについては、そのような状況になれば、次のプロジェクトが必要かどうかの検討が別途出てくると思っております。

（委員）

この周辺には将来的に利用可能な余地がほとんど無いと思っておりますか。

（事務局）

はい。アイランドシティ地区では、今まで空コンテナを置いていた土地がありましたが、その土地に物流施設が次々と立地していき、用地自体無くなってきているというのが実態です。そのため、ご説明したとおり横持ち輸送というかたちで少し離れたところまで持っていくという事案が発生しています。

（委員）

欧州航路が休止になっていますが、その理由と便益への影響はどの程度なのか教えてください。

（事務局）

欧州航路に就航していた便が休止になった理由は、端的に言いますと、欧州債務危機などの影響もあり取扱量が伸び悩んだということになると思います。その変化によってB/Cがどう変わるかというところですが、資料8ページの欧州、北米一便ずつのwithのケー

スにおいて、欧州航路が二便になった場合、どのくらい便益が上がるかという事になるかと思いますが、今回評価のB/Cは4.1で、前回評価が欧州北米二便ずつで4.6でしたので、それ程、変わらないかと思っております。

(委員)

水深が深くなれば大型も入ってきやすくなると思いますが、他に大きなハブ港湾はあるので、博多港にはもう戻ってこないということはないですか。

(事務局)

そもそも必要水深が無いと入れないという意味では、必要条件だと思っております。水深を深くすれば来て頂けるほどのあまい話では無いので、まずは水深を深くして必要条件を満たすということ、次に取扱量を増やせば商売になってくるということですので、取扱量を増やすということ、それから定時制を確保することや荷役時間をスピードアップすることなど、全体のサービスでお示しするというのが取り組みだと思っております。

また、ご指摘のあった通り、例えば釜山港を完全に使用するような思想転換がありうるのかということだと思いますが、完全に釜山港に頼るかたちになった場合、完全に国際的な価格競争力が無くなってしまうため、港湾政策全体としてどうなのかという議論があると思っております。私どもとしては国際コンテナ戦略港湾への集荷というのが前提としてありますが、博多港では博多の需要、九州の需要にきちんと対応する形でこのターミナル整備を進めて行きたいと思っております。

(委員)

今回、重点審議となった1つの大きな理由は、ふ頭用地の増大ということですが、そのふ頭用地を増やすことによって一番便益として考えられるのは9ページのいわゆる横持ち輸送の回避で、年に17万TEU取り扱っていますが、今回増大した分の取扱い個数というのはだいたいどの位になるのか。

(事務局)

17万TEUは最大値で、実績としては8万ないし9万TEUございますので、今回の増大分でそこは解消できるだろうと思っております。

(委員)

1点目は、先程のご質問と少し重複しますが、この事業の必要性の部分は、1つはトランシップをクリアしてダイレクト輸送を可能にするということ、もう1つが、改めてアジアの主要港との国際競争力を高めましようということですが、お向かいに博多湾すべてで対応しようと思っても出来ないくらいの規模の戦略的な港湾整備が進んでいる中で、それ

でも博多港でこれだけの投資をする意味がある、その点今一度念押しを含めて教えて下さい。また、国家レベルでの港湾政策においてどのように競争力を高めていこうと思われているのか、博多港でこんな付け焼き刃で大丈夫なのかというのがとても不安に感じてしまうので、その辺りのことも踏まえて教えて頂ければと思います。

2点目ですが、資料13ページ目にあるコスト削減のところでお話頂いた汚濁防止膜のことですけれども、自立式を使われることによって聞き間違えかもしれませんが、終了した後に撤去しなくていいとおっしゃられましたか。

(事務局)

では2点目から回答致します。資料13ページをご覧下さい。左側の従来工法ですが、汚濁防止膜が窪地全体を囲めていないので、一定程度埋め戻しを行ったなら左側に移っていくということをしなければいけません。その場合は、汚濁防止膜を撤去して張り直すプロセスが必要となり、その作業に30日程度かかってしまいます。対して右側は窪地全体を囲むことができるので、撤去して張り直しというプロセスがいらなくなるということです。

(委員)

事業終了後は撤去されますか。

(事務局)

そうです。

(委員)

分かりました。

(事務局)

1点目についてですが、コンテナ戦略港湾との関係などがあり、港のご説明が難しいところがありますが、例えば釜山港、シンガポール港そういったところはトランシップ貨物を集めていこうという国家戦略もあります。日本の場合ですと、国内の需要に対応するための施設整備という大きな思想的な違いがあります。まずは、九州の需要に応えるためには博多港の整備は必要だと思っていますので、そういった意味では、競争する視点が若干違うと思っています。ご指摘のありましたとおり、ボリュームだけで考えますと貨物の量からいっても施設の量からいっても全然違うところもあります。そういった意味で先程欧州航路を誘致するための取り組みでも申し上げた通り、サービス水準であるとか日本独自の正確な荷役だとかそういったもので競っていきたいと思っています。ですので、釜山とボリュームで競うかということとそういう思想ではありません。まずは需要にきちんと対応していきたいと思っています。

(事務局)

ご質問は、釜山港と博多港の話、あるいは日本の国際競争力をどう高めるかというお話だと思います。先程の説明で、日本の港湾政策と韓国釜山の港湾政策の取り組む視点が違うという話がありましたが、日本の政策は、あくまで日本の荷主の国際競争力をどう高めるかというところが1番のポイントです。したがって、その国際競争力というのは結局、港を通じていかに安い輸送費用で海外とやりとりできるかというところを支援していくのが日本の港湾政策の根本です。その一方で釜山港は、海外から一旦そこに集めて、また別のところに出していくといういわゆるトランシップの港としてやっていますので、そうすると当然物流が多くなるわけです。博多港は、特に九州一円の貨物を沢山集めておりますが、荷主のニーズにしっかり応えて貨物量が伸びていますので、荷主のコストを削減することを基本にすると、ふ頭用地を整備して少しでもコストを下げていきたいと思っています。日本全体としては、選択と集中が大変大事かと思っています、貨物が集まることによりスケールメリットが出てきますので、施設を集中していく、あるいは貨物を集めていくことによってより安いコストにしていく、あるいは船社が沢山入ってくる港を整備していくという政策を進めております。まさにそれが国際戦略港湾そのもので、京浜港および阪神港にしっかり集めていき、その一方で当然九州にも沢山の荷主がいるわけですから、そういった方々の利便性の為にしっかり足下では整備していく、そういう形でやっていけたらと思っています。

(委員)

分かりました、ありがとうございます。

(委員)

今の説明と関連してお尋ねしたいのですが、九州内他にも港湾がありますが、1つの需要に対して、九州の中でそれぞれの港でダブルカウントしているようにも見えなくはないというか、選択と集中の話がありましたが、他の港湾との関係の中で、この部分については博多を強化していくとか、あるいはそこについてはむしろ博多以外の所を強化するから博多は少なめでいいというような、互いの連関の中で話がされるのが1つのやり方と思うのですが、博多は博多、この港はこの港と独立な話として説明がされているようですが、その辺りの計算の仕方、政策の持って行き方を確認させてください。

(事務局)

冒頭で若干ふれましたが、今回の博多港の需要予測はGDPで伸ばしていますが、他の地方の港は荷主にヒアリングをして積み上げています。今回、博多港の積み上げの中には、そういった積み上げによって博多港から持ってくるというのが、全部差し引いて計算され

ていますので、ダブルカウントが無いように計上しています。他の港につきましては、荷主にしっかりヒアリングして積み上げ、そこでの需要に対応するという形で整備をしております。

【別府港 石垣地区 旅客対応ターミナル整備事業】

特になし

【川辺川ダム建設事業】

(委員)

結論がまだ出てないということでこういう報告かなと、それについては理解をしております。

1点だけ確認させて頂きたいのは、ダムによらない治水を検討する場というのも事業費の中に入っているのでしょうか。というのも公共事業は長くなれば長くなるほどいろんなコストがかかるということになりますから、今後のことも考えて、長期化することでのコストは明確にしておいた方がいいかなということもありまして、確認させてください。

(事務局)

こちらの方は建設事業費の中には入ってございません。

(委員)

国と地方自治体との共同主催ということですが、そのコストは事業に関わるものなので、事業費の中に入るというのが私の感覚です。そうでなければ、そのコストに関して、確認する場が必要だと思えます。全体の工事費に比べるとそんなに大きなものではないとは思いますが。

(事務局)

ダムによらない治水を検討する場におきまして、様々な検討をしておりますが、これについては、県が実施するものについては県の方で検討し、国が実施するものについては国で検討しておりますが、これはダムの建設事業費では無く、球磨川の河川計画を検討する予算の方で行っているところです。したがって、今回ご審議頂いている川辺川ダム建設事業の予算とは全く違うもので検討しています。

(委員)

違うということは理解しました。そうすると計画策定側で扱っているということですか、事業費ではなくて計画側で扱っているということですか。

(事務局)

計画側といいますか、球磨川の治水全体を検討する総額の話でございますので、そちらの方で検討させて頂いています。

(委員)

それについて評価なりあるいは確認をする場というのは、他でやられていますか。それとも無いということでしょうか。

(事務局)

球磨川の河川改修事業の予算を使っております、球磨川の河川改修事業の再評価をさせて頂く際に、その予算も含めた形での評価となります。

(委員)

分かりました。

(委員)

この事業は川辺川ダム建設事業となっておりますが、結局ダムを作らないで、ダムによらない治水対策ということになるわけですが、その結論が出た後もダム建設事業という事業名でやっていくということになるのでしょうか。そこは、どういう位置づけなのか。

(事務局)

今現在ダムによらない治水を検討する場で様々な検討をさせて頂いているところですが、ダムによらないということで代わりとなる治水対策は、河川の改修事業という形になるかと思っています。そちらにつきましては、別途球磨川流域では、球磨川の河川改修事業を実施している所ですので、そちらの方で実施していきたいと考えておまして、改修事業の事業再評価の際に審議頂きたいと思っております。

(委員)

ダムによらない治水対策が動き出した時点で、この事業は廃止になるという理解で宜しいですか。

(事務局)

現時点でそこまで明確に申し上げられない所がありますが、最終的にダムによる治水対策をするのか、あるいはダムによらない治水対策をするのか、繰り返し議論を進めておりますが、その結果を持って最終的にダムの取扱いについても判断されると思っております。

(委員)

今の話と関連して、もう相当長いこと話し合いをされていると思いますが、毎年、毎年6回や8回、1、2ヶ月に1回程度なさっているかと思うのですが、現在どのような状況で

しょうか。全く決着が付きそうでないのか、様々な意見がでているとは思いますが、そこが決まらない限り、永遠と今のペンディングの状態で行っていくということになるのかお聞かせ下さい。

(事務局)

現在の状況は、ダムによらない治水対策が現実的にどのようなものがあるか、国が実施するものおよび県が実施するものを積み上げている状況で、最近の幹事会におきまして、いろいろ議論して積み上げた治水対策で達成できる安全度をお示ししたところです。この安全度が、当初のダム計画を入れたもの、あるいは全国の川の整備水準や全国の他の河川の整備計画で目標としている水準に比べて少し低いものになっているという中で、安全性に対して懸念の声など、安全度に対しての様々なご意見を今頂いているという状況です。ここは、非常に重要なポイントと申しますか、治水計画を考える上で重要なところですので、その点を踏まえて慎重に議論を続けていかなければならないと考えております。

(事務局)

地域の治水と生命財産に関わる議論ですから、地域のみなさんや首長さんが出席しておりますが、十分に納得を頂くようなところまでやっていかないといけないという考え方でございます。前回もダムを作らない場合に取りうるべき対応をすべて示しまして、それによってなおどれくらいの被害が生じる可能性があるのかをお示しました。それについてもまだ不十分だというご意見の方もいらっしゃいましたし、そんなところで少し時間がかかっているということもございます。先については我々が決めるというよりも地域の皆さんの合意がきちっととれるよう、我々もいろいろ検討しながら議論を続けていきたいと思っております。

【城原川ダム建設事業】

(委員)

B/Cが随分変わっていますが、今2点理由をおっしゃいましたけれども、そのような方法で計算するとどのダムも半減するものなのでしょうか。

(事務局)

1点目の評価時点の変化によってはそれほど大きく変わるものではないと思っていますが、2点目の評価する河道の変化というものが大きく変わってくる要素の1つでして、例えば現在よりもダム完成時点の将来になると、河川の改修事業は進むので洪水被害の起きにくい状況になっていることから、被害軽減効果も少なくなることで、便益が下がり、B/Cが低くなっています。ご指摘頂いております他のダムにつきましても、このような評価をすると同じようなかたちにはなりますが、ダム検証という作業が始まって以降、順次ダム建設事業については同じような評価をしてきておりまして、九州のダム建設事業におきましては、この事業をもちまして全てのダム建設事業が同じような評価をしているということになります。

(事務局)

補足させていただきます。先生のご質問で、すべてのダムのB/Cが半減するのかということも必ずしもそうではなくて、その川ごとにそのダムで受け持つ部分と川で受け持つ部分のトータルの治水計画となっており、将来ダムが完成した時に、川を大幅に広げるような計画であれば、大きく変化することもありますし、さほど川の方はさわらなくてもいいような場合には、ここまで変わることは無いかと、川によって状況は変わってきます。

(委員)

分かりました。基本は下がるのですか。

(事務局)

はい。基本的には評価時点の河道が、改修事業が進んだ段階になりますので、その分治水対策は進んでおりますので、当然被害は同じ洪水がきた場合には軽減されます。ダムによる被害軽減効果も治水対策が進んだ分、被害が起きにくい状態であり、当然少なくなりますので下がるかたちにはなります。したがって、今のこの評価の仕方が一番厳しい便益の評価方法だと思っています。この事業につきましても、他のダム事業と違いまして、完成時期までに長い期間を要することから河川の改修事業も多く実施できるという条件にしておりますので、それによって下がるのが大きく見えているという部分もございます。

(委員)

このダムに関しては、平成21年に検証対象ダムに区分されたということですが、見通しとして検証が終わるのはいつぐらいになるのでしょうか。九州管内の他の検証対象ダムは、この案件以外2つを除いて検証は終わっていますが、この案件が遅れている理由があれば教えて下さい。

(事務局)

現在ダム検証が終わりました他のダムにつきましては、すでに建設段階に入っておりまして、ダム事業としては、計画もある程度詳細に決まり、現地も動いている状態のダムでした。一方、本事業につきましては、現地はまだ工事等一切動いていない実施調査段階のものでして、ダム事業の計画の詳細を検討している段階でございまして、中身が他のダム事業に比べると詰まっていない状況です。そういったことから諸条件の検討にあたって時間を要してございまして、ダム検証も少し遅れているという状況になっています。現時点におきまして、いつまでにとというのはなかなか申し上げることできない段階ではあります。ダム検証の趣旨に則りまして予断を持たずに出来る限り早期に検証作業を進められる様に引き続き行っていきたいと思っております。

【唐津港湾合同庁舎】

(委員)

唐津港湾事務所が新たに入るので建設費が上がるということですが、唐津港湾事務所も資料の3ページによると築後46年で、こちらの方がより老朽化が激しいように思いますが、ここは元々どうする予定だったのでしょうか。

(事務局)

唐津港湾事務所につきましては、平成23年に耐震性が低く耐震改修にも多額の費用が必要となるということが分かったという状況です。単独建て替え等も多額の費用が必要であり、緊急の対応として民間の建物に移転するのが一番適切だろうということで、移転したと聞いています。

(委員)

それは分かっていますが、平成25年度の再評価の直後に移転なさっているわけで、例えばその時にはそういうお話とかは出ていなかったのですか。移転する前は、ここはどうするつもりだったのかお伺いしたいと思います。

(事務局)

その当時、唐津港湾事務所は、特別会計の施設でしたので、一般会計の唐津港湾合同庁舎に入れるのは難しい状況でしたが、今年度より法律が変わり一般会計となったので、再度見直したということです。

(委員)

分かりました。

(委員)

今の質問に関連しますが、特別会計から一般会計に変わったということで、同じ建物の中で扱えるようになりましてという点は良く分かります。結果的には、なるべく費用をかけないようにしているというのも分かりますが、同じ国の建物、しかも同じ唐津市内にあるのに、会計が違うという理由で、平成25年という同じ時期に、片や見直して、片や民間に移ってという、これはいわゆる縦割り行政の弊害そのものだと思います。本来合同庁舎は、そのような縦割りの枠を超えて建設するものであるべきと思いますが。その点については、現場の皆さん方が制度上そうになっているからしょうがないと言われたらそれまでですけれども、国の方でももう少しきちんと考えてほしいと思います。宜しくおねがい致します。

(事務局)

全く出来ないかというところではなく、それぞれ予算を持ちよって合築という形で出来ます。そういった例もいくつかはあります。今回は、合同庁舎の計画立案後に港湾事務所の耐震性に問題があることが分かったため、後から合築計画に変更するのは手続き上難しいというのもありました。そのような状況ではありましたが、いずれにしろ今回一般会計になったので一緒にさせて頂きたいと考えています。

(事務局)

補足をさせていただきます。

申しあげました通り手続きを踏めば一緒に建てることはできました。ただご指摘のある通り会計が違っている場合は、なかなか合築する機会が少なかったというのも現実でございます。昨年10月に特別会計が一部改訂することが閣議決定されまして、今年度から執行されております。ですから今は1つの枠の中ですべてを入れる様になっているということとなっております。さらに現在、国、公共団体、地方公共団体の公共施設全部を含めてトータルな活用、運用をしていこうという動きが財務局を中心として進められておりますので、整備局も参画させて頂いて、今ご指摘のあった内容について今まで以上に効果を上げる努力をしていくつもりでおりますので、その点をご了解頂ければと思います。

(委員)

分かりました。

(委員)

以前の唐津港湾事務所周辺の土地利用の状況、またその用地は今後どうされる予定なのか教えて頂けますか。

(事務局)

港湾事務所の跡地については、元々借りていた土地だったので返したと聞いております。

(委員)

周辺の土地利用はどうなるのでしょうか。ぱっと見ると近くに小学校があったり、住宅が多いなど、どういう場所に借りていたのかというのがあって。今回コスト縮減や、建設予定地に建つことには特段異議は無いのですが、公共の施設というのはそれだけ人の中の中に滞在されていますし、この施設については、それ程ボリュームのあるものでは無かった様ではありますが、そういったものがなくなることによって周辺に与える影響というものもあるかと思っておりますので、どういう場所だったのかご参考までに教えて頂ければと思います。

(事務局)

元々の港湾事務所は港の方にありまして、現在一時的に町中の民間ビルに入居していますが、今回の計画によりまた港に戻るといことです。一時的に入居していただので、周辺に与える影響はほとんど無いと考えています。

(委員)

分かりました。

(委員)

建設費に関してですが、鹿児島港湾合同庁舎の方ですと材料費や人件費がアップして、それで建設費の見直しで17億円が19.5億円になっていますが、唐津港湾合同庁舎の方は、そうしなくて良いのですか。

(事務局)

唐津港湾合同庁舎も上がります。ただ平成25年から1年分で7%程度上がりますが、昨年度から、敷地の状況などの検討が進んできており、杭などが安くできることが分かったため、相殺されているという状況です。

(委員)

プラスマイナスゼロで今のような金額ですか。

(事務局)

はい。

【鹿児島港湾合同庁舎】

(委員)

平成25年の再評価時以降の経緯については、ご説明と今の進め方で特段異議もごまかせんし、コスト縮減にご努力頂いているのだなと理解できますが、一方で計画策定時の平成20年頃に8階建てを計画していて、平成22年に凍結されているという状況の中で、例えば平成22年に凍結されるということは、平成20年頃には景観の議論というのはこの地域で始まっていたと思われるのですが、立地する市町村都道府県等々の協議というのは当然されていると思いますが、景観としてこの地区も含めて検討しているという様な情報は平成20年当時にすでに入っていたのか、入って無かったのか、まず1つお聞かせください。

(事務局)

結論から申し上げれば制度として高さ規制ができたのは合同計画の立案後で、整備局の方がやや先に先行しておりました。鹿児島市としても合同計画があることも含め、様々な要件をご判断頂きながら協議をし、最終的に鹿児島市の方でご判断頂いて高さ規制をかけられたということが実態です。

(委員)

進んでいたというのは事業計画が進んでいたということですか。

(事務局)

はい、事業計画が先行しておりました。その後に規制がかかった、まさにその順番で物事が起こっているという風にご理解頂ければいいと思います。

(委員)

お尋ねしたかったのは、事業が進んでいる中で、事務局レベルでいろいろな打ち合わせや協議をされていると思いますが、その時に凍結をするっていうのはもうはっきりこうしますということで明確にパブリッシュできる話として理解はできますが、それ以前に、こういう議論はおそらくされていたと思いますが、そういった調整というのはどの程度だったのか、もう進んでいるのでとりあえずうちとしてはここまで事業計画出しますという様な進め方だったのでしょうか。

(事務局)

予算要求時にある程度、規模構造がわかります。それにより具体的な建物が見えてきた段階で高さ等を市のご担当などがご覧になられた上で、景観に与える影響などについて、

いろいろ協議をさせて頂いているというのが実際のところでございます。

(委員)

分かりました。十分ご協議して頂けているということと、それを受けてコスト縮減のこともご検討頂けているというのがお聞きできて安心しましたが、他の土木事業と違って営繕の場合は、立地が変わるといっても含め、コストだけではないそれが立地している場所ないしは形態によって、その周辺にかなりの影響を与えると、それは当然人口集積のある場所に立地しているわけですから、移転がその地方都市においては衰退に影響することも十分に考えるわけです。ですから、立地や景観のことも含め基礎自治体と事務局レベルで細かい詰めのご協議を、今後も引き続きして頂ければありがたいなという風に思っています。お願いでございます。

(事務局)

ありがとうございます。まさにご指摘の通りでして、あくまで国の施設ではございますが、実際建つ場所は市でございます。そのため、市に理解頂くとともに、その周辺にもいい影響を与えていかなければ施設を整備する使命が果たせませんので、今のご助言を頭においてより以上に努力してまいりますつもりでございます。どうもありがとうございます。

(委員)

内容については特に問題は無いと思いますが、平成20年に計画を立てながらいろんな事情があるけれども、ビルの老朽化の方が待ったなしの様な状況の中で、いつ建設が行われるか心配しております。というのも、海上保安部や運輸局は、何か起きた時に絶対機能しなければならない場所で、そこが壊れて動きませんでしたというのは、今日でも明日でも許されないことなので、計画があつてそれを見直しあるいは再評価も良いですが、進捗が無い場合は安全な場所に一旦避難することは出来ないのでしょうか。特に防災や治安についての拠点となる官署は、機能不全になってはいけないところだと思いますので、その辺りどうお考えかお聞かせください。

(事務局)

九州地方整備局としては、限られた営繕部の予算の中で、早期の事業化を本省にアピールを続けているところです。本省にも緊急性を理解されたという段階にやっときておりますので、さらにアピールを続けていきたいと考えております。

(委員)

今日出されたのは、鹿児島港湾合同庁舎の方ですが、鹿児島第3地方合同庁舎については、一部官署が鹿児島港湾合同庁舎へ移ることにより地下部分が一階減するというご説明で

したが、こちらについては、いつ頃新しい案が出てくる予定ですか。

(事務局)

鹿児島第3地方合同庁舎については、現在コスト縮減策を検討し、入居官署と調整しているところです。それほど時間はかからずにお示しできると考えております。

(委員)

建設費の見直しということで、材料費や人件費の増については、すべての事業に関係してくると思いますが、これについてはどういう扱いになりますか。要するにこれに伴う事業費増というのはあまり該当しないと思いますが、その辺は全体としてはどういう扱いをされますか。営繕に限らず、道路事業であれ港湾事業であれ、こういう材料費や人件費がアップすることによる事業費増の扱いについてコメント頂ければ。

(事務局)

土木事業は全体を通してみるとそれほど上がってなく、特に営繕関係の材料の上がりが激しいということで聞いております。

(委員)

そういうことで特別取り上げたということですか。

(事務局)

はい。

(委員)

分かりました。