

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成26年度第6回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成27年1月16日(金) 14:00～15:30

■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

○審議 【再評価】港湾1事業、河川(改修)1事業、道路3事業

<港湾事業>

・ 厳原港 厳原地区 離島ターミナル整備事業 (長崎県)

<河川(改修)事業>

・ 球磨川直轄河川改修事業 (熊本県)

<道路事業>

・ 一般国道3号 鳥栖久留米道路 (福岡県・佐賀県)

・ 一般国道57号 宇土道路 (熊本県)

・ 一般国道10号 鹿児島北バイパス (鹿児島県)

○報告 ダム1事業

・ 大分川ダム建設事業 (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 企画部 技術企画官 石井 伸治 (内線 3126)

企画部 企画課長補佐 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 下田 潤一 (内線 62320)

TEL 092-418-3358 (直通)

○河川(改修)・ダム事業

河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)

TEL 092-476-3523 (直通)

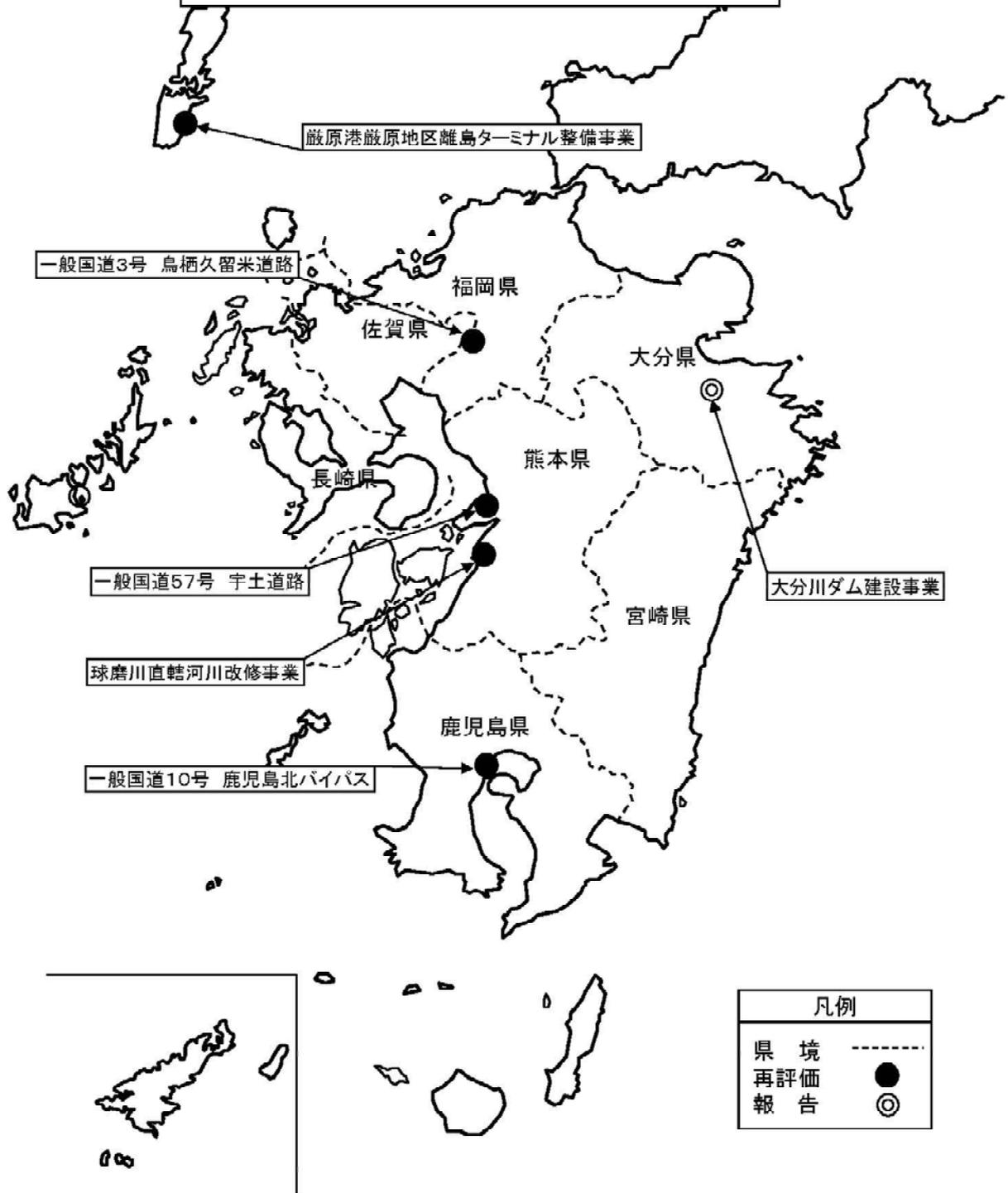
○道路事業 道路部 道路計画第一課長 西ノ原 真志 (内線 4211)

TEL 092-476-3529 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第6回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成27年1月16日(金) 14:00～15:30
- 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 石原委員、泉委員、巖佐委員、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 金尾局長、大野副局長、小滝副局長、麓建政部長、古賀河川部長、喜安道路部長、村岡港湾空港部長、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6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26年度第6回委員会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26年度第6回事業評価監視委員会
(再 評 価：港湾1事業、河川(改修)1事業、道路3事業)
- 議 事
1. 開会
 2. 事務局からの説明
 3. 対象事業の審議・報告
 - 審議【再評価】 港湾1事業、河川(改修)1事業、道路3事業
 - 報告 ダム1事業
- 審議【再評価】
- <港湾事業>
 - ・巖原港 巖原地区 離島ターミナル整備事業(長崎県)
 - <河川(改修)事業>
 - ・球磨川直轄河川改修事業(熊本県)
 - <道路事業>
 - ・一般国道3号 鳥栖久留米道路(福岡県・佐賀県)
 - ・一般国道57号 宇土道路(熊本県)
 - ・一般国道10号 鹿児島北バイパス(鹿児島県)
- 報告
- <ダム事業>
 - ・大分川ダム建設事業(大分県)
4. 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 埴田	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	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ 吉武	てつのは 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、港湾事業について小島委員より、河川（改修）・道路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1事業、河川（改修）1事業、道路3事業）について説明し、審議を行った。

【厳原港 厳原地区 離島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。

【球磨川直轄河川改修事業】

■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 鳥栖久留米道路】

■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57号 宇土道路】

■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10号 鹿児島北バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告

事務局より報告対象事業（ダム1事業）について報告。

【大分川ダム建設事業】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第6回）議事詳細

【厳原港 厳原地区 離島ターミナル整備事業】

（委員）

資料4ページに事業内容の変更点が記載されています。これで止むを得ないのだろうと思いますが、国内に1隻しかない高価な無振動・低騒音の地盤改良船を使わざるを得ないのかどうかの判断はどうやってするのですか。この事業は、地元の為であり、地元もいろいろな点で協力してもいいのではないかと思います。また、関係機関より一層の安全性確保のためと記載されていますが、関係機関というのはどこですか。これを受け入れざるを得ないのかどうかです。期間の延長と施工の船の変更で10億円増えています。内訳はどのようになっていますか。

（事務局）

まず10億円の内訳ですが、地盤改良船の変更で4億円、作業時間の見直しで5億円、あと細々したので1億円程度です。また、国内に1隻しか無い無振動・低騒音タイプの地盤改良船を本当に使わざるを得ないのかということですが、対馬では、韓国へ生魚を輸出することについての具体的な検討が進められており、この生簀自体が、対馬の地域振興にとって非常に重要な施設であると考えております。そのため、国としてもなんらかの対策をしないといけないと考え、今回は無振動・低騒音の地盤改良船を採用するに至っています。また、安全性の確保について要請されている関係機関につきましては、海上保安部です。

（委員）

生簀はこの改良工事を始める前からあったのではないですか。なぜ途中で変更になるのですか。それから韓国の旅客船沈没事故で海上保安部から要請があったということですが、そのようなものは関係ないと思います。従来通りにしてもらえば5億円安くなるのではないですか。

（事務局）

時系列的に言いますと、平成25年4月に地盤改良の工事説明をした際は、地元関係者から生簀を設置するという話は無く、その後平成25年12月に生簀が設置されています。当初は、生簀に影響があるとは思っていなかったのですが、平成26年4月に現地に入る際に再度説明を行ったところ、地元関係者から要請が出されたところ。実際に生簀が地域振興に非常に重要な施設ということで、5億円増加することになります。国と

して対策が必要と判断したところでございます。

(委員)

いろいろあると思いますが、予算は限度があるわけですから、ぜひ整備局は地元で協力するよう説得して頂く必要があると思います。

これは変更ですから、事業決定した時は、この話は出ていなかったのでしょうか。

(事務局)

地盤改良することは出ておりました。ただ、ここまで振動がくるというところについては、我々も十分説明ができていなかったところと、相手側も理解できていなかったところが我々の落度だったと思います。そこは最初にもう少し丁寧に説明すべきだったと思っています。

(委員)

今、ご指摘がありましたこの時系列については、皆さん多分同じような思いをされているかと思うのですが、やはり最初の協議でその辺が徹底されていなかったということではないかと思います。対馬の地域振興という意味では、水産業が必要だというのはよく理解できますので。

(委員)

今の話と関連してですが、1つ事務局からお答え頂いた部分で、説明の機会や説明の方法について改めて見直して、こういったことを再発させないようにとの回答を頂いたので、次回からそういったかたちでぜひ行って頂きたいと思います。また、併せてご検討頂きたいと思うことがあります。例えば、説明を綿密にすることでクリアできるということもあると思うのですが、一方でこの時期を見ると平成25年12月であり、ごく最近のことで、事業そのものは平成15年から始まっていて、延伸したとはいえ当初の予定としては平成28年が完成の予定だったという状況ですよね。時期をどう区切るのかという難しさはあると思いますが、何らかの取り決めであるとか、新しく何かを起こす際にはきちんと協議するなどの仕組みも併せてご検討頂かないと、もう1回きちんと説明するだけではクリアできない部分もあるのではないかと、分かっているとする事業者というのはおそらく出てくる可能性はゼロではないと思うので、そういったことも合わせてご検討頂ければと思います。

(委員)

韓国の旅客船沈没事故の関係で4時間しか仕事が出来ないことについては、例えばそれを無視して8時間するとどの様なことが起きるのかということについて説明して下さい。

先ほど、関係機関が言ったのは気にしなくて良いのではないかというご意見もありましたので、そこを無視するとどうなるのかという点です。

(事務局)

当初は旅客船が入港する際、作業船自体は岸壁に垂直に着くよう考えており、了解を得ていたのですが、韓国の旅客船沈没事故を受け、より安全性に配慮するよとということ、岸壁に垂直に着けた場合は20メートル程度しか船との間の離隔が取れなかったのですが、今回待機させる場合は作業船自体を岸壁に平行に移動させるということ、50メートル程度の離隔がとれるので、その安全性についてしっかりとするよとということ、今回言われております。今回待避させる時間が、入港前の25分前、出港時も15分前から待避させるので、その作業時間について制約は生じてしまうということ、8時間想定したのが4時間程度しか作業時間としては取れないといった状況になっています。

(委員)

関係機関から指摘される前は、これで問題ないと思っておられたのですよね。

(事務局)

はい。

(委員)

それで本当に危ないと思われませんか。

関係機関がどういう権限があるのか少し分からないので教えてほしいのですが、工事を止めさせる権限があるのかどうかとかですね。

(事務局)

そのような権限があります。工事を止めるというよりは、船の入港、出港が出来なくなることの影響があります。

(事務局)

補足です。我々としては安全だと思いい当初の計画をしたわけですが、特に韓国の旅客船沈没事故の関係もあり、安全に特に留意するよとということ、厳しく言われたよとこと、でございます。同じ行政機関ですので、協議は綿密に行ったところ、結果としてその様なたちで対応せざるを得なくなったよとというのが実情でございます。

【球磨川直轄河川改修事業】

(委員)

今回追加する対策を含めても、年超過確率が1/5から1/10ということで、非常に低いことは関係機関の皆さんも共通の認識としてある中で、合意形成をしながら進めていくことは、極めて重要なことだと思っておりますので、このまま進めるということで全く異論は無いのですが、いつまで経っても合意にたどりつけないということであれば、皆さんそれでは安心できないと思いますので、目途としていつくらいに結論が出るという見通しをお持ちなのか伺いたしたいと思います。

(事務局)

私どもは、「ダムによらない治水を検討する場」の事務局という立場でして、各市町村長の皆さまは、地域の安全に責任を有する立場ということで、その関係の基に、この会議を運営しています。そういう意味からしますと、お一人お一人の意見が大変重たく、事務局の立場でいつ頃までにと、何か目算を立てて運用しているわけではございません。実際には大変重たい意見が山積みでして、これをどのように進めていくのかというその過中において、「追加で実施する対策(案)」の中で、地元で了解を得られるものがあれば、これだけ安全度が低いので少しでも早く着手して欲しいということを、痛切な地元の声としてどの市町村長もおっしゃっています。これを率直に取りまとめて、この事業評価監視委員会でお諮り申し上げていると、現状ではそういう状況でございます。

(委員)

資料12ページにこれまでの進捗と今後の整備がありますが、今回追加の4項目を入れた14項目のうち、これまで①から⑩はやってこられて、今回事業継続が了承されると⑪から⑭が追加になると思いますが、今後の議論を見込みながら無駄にならないような事業を優先的に、かつ、早急に安全性を確保できるような方向で進められるということによりよいですね。

(事務局)

まさに優先度という意味では、効果が大きいのかという優先度と、それから地元の協力が得られるかということがあります。例えば川の中の掘削であれば、さほど地元とは調整の必要が無いですが、引堤は、土地をお譲り頂いて、その分川幅を広げることになり地権者がいらっしゃいますので、その方々のご理解を頂けないと事業に入れません。そういったものがきちんと早期に調整できるかというようなことも、事業の進捗には影響を及ぼします。⑭の遊水地については、今申し上げましたような川に付随した事業よりも、優良農地として営農がなされており、沢山の地権者がいることが既に分かっておりますので、そう

いう意味では⑪⑫⑬に比べれば、⑭の遊水地を事業化するには、はるかにハードルが高く、実際、市町村長からもさまざまな懸念が会議の中で表明されています。そういった中で今後どのように進めていくかも含めて、またメンバーの皆さんといろいろご相談申し上げなくてはならないという状況にあります。

(委員)

資料7ページに「ダムによらない治水を検討する場」は終わると熊本県知事が発言したと記載されていますが、終わったのですか。それともまだ続くのですか。

(事務局)

これは昨年12月に知事が、6年間続いているこの「検討する場」の中で初めてこのようなコメントをしたということで、新聞にも大きく取り上げられました。この会議では、地元にとって実施の実現性があるような対策というのを積み上げていきたいと思いますというアプローチで検討を続けてきました。通常の河川整備計画のように戦後1位の洪水を安全に流下させましょうという目標を先に定めて、その為にそれに足る事業というのをメニューとして河川管理者が責任をもってご提示するというアプローチでは無く、地元の各市町村長がこれくらいなら地元で説明しても良いとか、これはあくまで試算の範囲で一度計算をしてみてくださいとか、そういった中で最大限積み上げる作業をしてきました。そして皆さんの認識として、積み上げた対策を実施しても安全度が非常に低く、これでは地元は了解出来ないという認識も共有されてきたことで、「検討する場」が当初考えていた進め方と皆さんの認識を共有するという目的に対しては、一定程度達成されたのではないかと知事自身を感じているという発言をされました。それが昨年12月の前回の会議です。従いまして、「検討する場」は終わったのか、それともまだ続くのか」との問いに対しては、閉じてはいかかかというご提案が知事からなされたことに対して、前回会議で意見が交換されたという段階であり、本当に閉じられるかということは、頂いた意見を基に県、市町村と調整をした上で次回の会議に臨むという状況にあります。ですから、まだ何かが決まったということではなく、6年間の中で初めて知事がそういった発言をしたというのが1つの大きな節目として世間には捉えられているということでございます。

(委員)

地元の市町村は沢山あるわけで、皆さん素人です。いろいろな意見を次から次へと聞いたところで、いつ終わるか分からないというのが現実だと思います。こういうのは専門家が、一番良い対策を提示すべきではないでしょうか。川辺川ダムをつくるのは止めるということは、はっきりしているのでしょうか。ダムを止める前提で遊水地が出てくるわけですが、遊水地は大変お金が掛かるので本当に良いのかどうかは、専門家が検討しないと分からないのではないのですか。従って整備局は専門家の先生方と相談して、これがベスト

な案だというのを地元で提示して行うということなのではないですか。

(事務局)

川辺川ダムは中止されたのではないですかというご確認がありましたが、報道では「中止された川辺川ダム」という見出しで出ることもあるわけですが、私どもの公式な見解は、「中止へ向けて検討中の段階である」と言っております。すなわち中止にするということであれば、沿川住民の命に関わる話ですので、代替案とその結果得られる治水安全度も含めて地元の皆さんが納得をし、了解をされて初めて1つの事業の位置付けが決まるわけです。そういう意味では「中止へ向けて検討中の段階」で、治水安全度が低いことに対する心配とか、そういった様々なご意見も出ているという状況であります。

(委員)

分かりにくいですね。

(委員)

そうしますと今後の予定としては、整備局の方が自治体と調整をしながら次回の会議で、今後どのようなかたちで行うかを議論することになるのでしょうか。それはいつ頃になるのでしょうか。

(事務局)

次回の会議の日程はまだ決まっていないのですが、前回会議で、次回の会議までに何を事務局がしなくてはならないのかについて、「目標とする安全度を決めてはどうか」というような意見もありましたし、また「事業に対していろいろな課題があるものについては、引き続き検討していくような場をもったらどうか」など、かなり具体的にいろいろな意見が出ております。そのためこういったものを皆さんが合意できる1つのものとしてできるのかどうかという調整を現在行っていますので、遠くない将来にこのようなご意見をまとめた上で、第12回の会議を開いて、そこでまたご審議頂くこととなります。

(委員)

この案件については、政治的な要素も強くて、なかなか納得できる答えが返ってこないですが、そのような検討を続けながら、今メニューが出ております河川改修等の事業の継続を承認するかしないかというのが、本委員会の使命ということだと思うのですが、いかがでしょうか。

(委員)

本案件について、河川整備計画ができていないのは、ダムをつくるかが決まって

いないから、河川整備計画が無いという理解でよろしいのでしょうか。

(事務局)

通常は、整備計画をつくる上でまず目標とする安全度を明示して、それを達成するためにこの事業メニューで実施して良いという皆さんの合意があって計画が出来るわけです。しかし、球磨川では目標安全度も含めてまだ議論が続いておりますので、河川整備計画を策定できる段階に至っていないということです。事業メニューにダムが入るか入らないかというのは、河川整備計画という法定計画の観点からは、そのどちらもあり得えます。すなわち、ダムの取り扱いそのものが何か足かせになっているのではなく、皆さまにご了解頂けるような状態に議論が取りまとまっていないということが、河川整備計画策定に至っていない主な理由ということです。

(委員)

もしダムをつくらなかった場合は、治水安全度を更に上げる為のメニューとしては、今回⑭まで追加がありました。これ以外にもメニューの追加はあり得るのでしょうか。

(事務局)

知事ご自身が「何らかの形で検討を続けていく必要がある」と前回発言されていますので、検討はここで終わったわけではなく、あらゆる可能性が残っているということです。ただ今までの6年間の検討の中では最大限積み上げておりますので、最大限というのはそれ以上何も出てこないというわけでは無くて、いろいろなアプローチの仕方があるかもしれないということも含めて、引き続き検討することになっています。今それが非常に分かりにくい状況の中で今日の説明を迎えているわけですが、はっきりしていることは、球磨川水系河川整備基本方針が平成19年に策定されておまして、この中に、求めるべき最終的な治水安全度として、人吉地点で1/80、八代地点で1/100と明記されています。これは法的に決まっておりますので、それに向かって我々河川管理者はできる限りのあらゆる知恵を使って進んで行くべきことは明確なことです。その具体案が「ダムによらない治水を検討する場」という範疇では、今最大限積み上げているものはここまでなのですが、これが流域市町村長の皆さまにまだご理解いただけるレベルには達していない、それが現状でございます。非常に先が見通せない状況になっておりますが、現状はそういうことでございます。

(委員)

資料6ページに記載しているように、今回の追加対策を実施したとしても、治水安全度は、1/10とか1/20で極めて低いわけですね。ですからもっとレベルを上げなければ安全度を確保できないということよろしいのでしょうか。

(事務局)

おっしゃるとおりです。

(委員)

我々が非常に心配しているのは、結論がどうなるか分からない中で事業継続を承認すれば、結論が出た際にその事業が無駄な事業にならないのかという点です。最終的にどのような結論が出されても、これらは必要なメニューの一部だという理解をしてよろしいのでしょうか。もう一度確認をお願いします。

(事務局)

まず現在の議論の前提として、「ダムによらない治水」ということで進めておりますので、最終形から遡ってみた時に1つ1つの事業が手戻りや無駄にならないかという観点で議論する仕組みにはなっていないのが現状です。しかし、今回新たにご提示している⑪～⑭のメニューの中で引堤や掘削というのは、河川整備計画が策定されていない段階においては工事実施基本計画を河川整備計画と見なして工事を行うルールがございます。工事実施基本計画は、昭和41年4月に策定されていますが、この計画の中では、人吉地域では掘削、築堤などにより洪水を安全に流すという考え方が明示されています。また、流量に対してもこれくらいの流量が流せるようにと既存の計画の中で明示されたものがございまして、中流部の掘削や人吉地域周辺の引堤、掘削というのは、その既存の計画の文言の中で読める範疇であります。しかもこの事業を実施すれば最終的な1/80に比べてはるかに低い1/5から1/10が達成されるわけですが、これは地域にとって現況よりも安全度が上がる方向であり、そして仮に算定をしたB/Cも1を越えている事業を我々河川管理者としては実施しない理由がありません。

すなわち、既存の計画の中で読めて、しかも安全度は上がり、地元は事業実施を求めている、最終的には1/80に向かって工事をしていくという河川管理者の責務において、その最終的な目標に向かって進めていくための1つの道程として、この事業は認められるものと思いき、ご説明をさせていただいております。そういう意味では、⑭の遊水地は手戻りにならないのかということについては、まだ地元の方々にどのようなものになるかの話も何もしていない、これから沢山の調査をしなければならないという段階です。これが本当に手戻りにならないのかどうかについては、もちろん慎重に考えなくてはいけないところがあるのですが、これはまだそういう意味では事業実施からはかなり遠い話で、それに対して⑪～⑬というのは、地元の方が了解頂ければ、すぐにでも工事に入れるような目の前にある事業です。こういったものが⑪～⑭までの中に含まれておりまして、⑪～⑬に関してはこの時点で率直にご説明申し上げ、そしてご審議を賜ってご了解頂ければ工事に入っていきたいと、それが私どもとしての責務ではないかと考えています。

(委員)

もう一度確認しますと、⑬までは川辺川ダムが出来るとしても、これは行う事業であるということですね。

(事務局)

はい、そうです。

(委員)

今日はそのところ承認しろと、そして⑭は、これは手続きがさらに必要で、しかも一番お金が掛かるわけですね。それは今後の検討課題であると、こういうことでよろしいですか。

(事務局)

はい。

(委員)

分かりました。

(委員)

1 / 10というのは、本当に10年に1度くらい、水が溢れているのですか。

(事務局)

我々は、計画高水位と呼んでいますが、安全に水を流すことができる水位というのを川の中に持っておりまして、人吉地区ではこれを過去10年間で1回超えています。実際はだからといって1 / 10と即座に言えるわけではないのですが、その計画高水位より約1メートル低いところを、これは水防団や消防団が出動しなければならない、それなりに危険なレベルなのですけれども、これを過去10年間で7回越えております。計画高水位を越えたのは1回ですが、その寸前までいったことが過去10年間で7回もあるというのは、私どもから見るとたまたま助かってはいますが、非常に危険なところまで水位が繰り返し上がっているということです。この点は実際のデータが示しております。

(委員)

決壊した場合は、家が実際に床下浸水とかになるのは明らかなのですね。

(事務局)

これもこの会議の中で、氾濫シミュレーションを公表しておりますが、人吉の市街地も

そうですが、その下流の球磨村でも床下どころか床上浸水に及ぶ家屋が現在の改修状況では相当戸数出ることと、一番浸水深が高いところは2メートル以上の浸水になるというエリアも具体的に地図で示して、今の治水安全度を地元にご紹介しているところがございます。

(委員)

結論自体異存は無いので良いのですが、もういろいろな意見は出尽くしていて、積み上げ方式での対策も出尽くしているということでしたが、主なもので良いのですが、ダムによらない事業として具体的にどのようなものが上がってきて検討されてきたのか教えて頂けませんか。

(事務局)

メニューとしては、いろいろな検討をした結果、この箇所の掘削ができる、この箇所に引堤ができるというように箇所が各々決まってきたということで、我々が過去6年間で検討してきた事業メニューがこの14個の中にそれぞれ含まれています。

今日は詳しくは説明しませんが、既存のダムの有効活用ということで県が管理しております市房ダムでは、より多くの水を溜めることによって治水に活かせないかというアプローチも相当時間を掛けて検討しております、そちらも今回のメニューの中に含まれています。

そういう意味では、過去6年間の中で相当量の検討は行ってきたのですが、逆に過去6年間の中であまりにも大胆すぎて検討していないというものもあります。例えば上流から下流に一気にトンネルを抜いてしまうような放水路や、家屋がどれだけ掛かっても川幅を広げるような大規模な引堤など、こういったものは地域に受け入れられるような事業メニューを積み上げるアプローチからは、なかなか地元の市町村としては、そのようなものを地域に諮ろうかという発想に至っておりませんので、そのような大胆なアプローチというのは行ってないというところがございます。

(委員)

以前も発言したことがあるのですが、お話をお聞きしておりますと、「ダムによらない治水」というのは、河川の掘削、引堤、堤防の嵩上げ、あるいは遊水地を設けるなど、いわゆる既存の河川事業で行ってきたことを検討しているということですね。河川に水が流入してくることが前提となっていますが、流入量を減らすということも1つありますよね。よく治山治水と言われますが、川に流入する量を減らすという意味では、ここの部局ではなくおそらく林野庁などになりますが、森林をきちんと保全していくことで沢山の雨が降っても河川に入ってくる量を調整するという事は昔から言われています。棚田の問題もありました。そういったことに対する検討というのは、今回の6年間の中でなされていない

いのですか。つまり知事や市町村長というのは、まさに総合的に自分達の地域を考えていく人達で、当然管轄の中には林野関係も農水関係も当然統括されているわけですね。私はそのダムによらない治水を検討する場というのは、まさにそういう意味での総合的な治水対策を検討されてきているのではないかなと期待していたのですが、あくまでも従来の枠の中で国交省の管轄としてはその中で考えざるを得ないわけですからそこは分かるのですが、もう少し他の省庁と連携しながらこの河川は行っていかないと、なかなか解決できる問題ではないのかなと思っています。そして、そのことについて、どの程度の意見があって検討をされたのかをお聞きできればと思います。

(事務局)

「林野庁も入れて検討してはいかがか」という意見は、まさに前回第11回会議である村長がおっしゃいました。そういったことも含めて、今後、我々が検討していく内容に注文が付いている状況です。どれだけ森林に工夫すれば水を溜められるのかということは、全国的にいろいろな議論がなされておりまして、それをそのまま球磨川に用いることは控えるにせよ、例えば昭和40年7月、昭和57年7月などの大きな洪水の時にどのような状況であったのかを見てみますと、非常に長い雨が降ったり、1回降った後少し止みかけてもう1回降ったり、いわゆる山がもう十分水を吸い尽くして、もう後は降った分の雨はそのまま川に流れてこざるを得ないくらいに山が湿りきった状態での大洪水というのが戦後実際に起きています。

球磨川の流域の1つの特徴としては、台風で被害を受けるよりは前線性の降雨で大きな被害が相次いでいまして、そういう意味では森林をもちろんしっかり保全しなくてははいけませんし、森林部局との連携というのも大変重要なご指摘ですけれども、治水計画を定める上で、森林にどこまで期待して良いのかについては、過去の実際に球磨川で起こった水害の様相を見る限りにおいては、森林を素晴らしい状態で保全したとしても、それ以上に雨が降るということが実際に球磨川で起きているということも踏まえながらこれから議論していかなくてはならないと思っています。

なお、「水をより広い範囲で溜めた方がリスク分散の意味では良い」というのはご指摘の通りで、川の中だけに限った対策が全てではないということはおっしゃる通りですので、そこは踏まえたいと思っています。

【一般国道3号 鳥栖久留米道路】

【一般国道57号 宇土道路】

【一般国道10号 鹿児島北バイパス】

(委員)

宇土道路については、前回の再評価で、希少種の鳥が発見され環境調査をされているというご報告があったと思いますが、その結果をご説明頂きたいと思います。

(事務局)

宇土道路につきましては、ルート付近で絶滅危惧種の鳥であるサシバが発見され、調査を行ってきましたが、営巣木が無かったため本事業に影響無いことを確認しています。その調査結果を踏まえ、事業推進を図ることとしています。

(委員)

宇土道路ですが、事業進捗率は、前回再評価時が0.5%で3年後の今回が1%ということで、非常にゆっくりですが、それは説明のあった鳥の調査に時間が掛かったからでしょうか。

(事務局)

環境調査を行っていたため、3年間で進捗が少なかったところですが、環境調査は、非常に重要な観点ですので、丁寧な手続きを進めていたところですが、環境調査に一定の成果が得られたことで、今後用地買収に入っていくため、順調に進捗していくと考えています。

(委員)

鹿児島北バイパスについての事業継続は理解できましたが、ルートの変更についてご検討中ということですのでお尋ねしたいのですが、景観形成重点地区について配慮をするというところで、委員会を準備してご議論中であるというお話を頂きました。その委員会のメンバーにはどのような方が入られており、こういった関係機関とご協議中なのかを聞かせて下さい。また、こういう見直しをしましょうという動きは、どこから第一声が発せられてこういう手続きが取れるのかを、ぜひお聞かせ頂ければと思います。

(事務局)

まず委員会のメンバーにつきましては、大学の有識者の先生などに入っています。有識者とは、景観や都市計画、手続きの公平性の観点から合意形成の方面についてご意見頂けるような先生方、また環境、文化遺産について知見に富んでいらっしゃる集成館の関

係者の方にご意見を伺っています。それ以外には、地域から幅広く意見聴取をし、意見をしっかり確認しながらルートを確定していく作業を行う予定としております。関係機関につきましては、ユネスコの文化遺産候補地区ですので、文部科学省や地元の自治体とも調整をしています。そして今回のルート検討委員会の設立に至った経緯ですが、本事業については、元々パブリックインボルブメントの中で住民の合意形成を踏まえてルートを確定したところでございます。今回のルートの検討を行うにあたり、当然技術的な検討も必要であったので、元々技術的に可能性があるのかどうかというものを含めての技術検討委員会というものが、既に立ち上がっていました。ただルートを確定していくにあたっては、やはり道路ユーザーの方がどういった道路を望まれるのか、どのような道路の整備を期待されるのかというご意見を伺いながら、公平性、透明性を確保した上でルートを確定していく必要があるだろうということを目的に、今回ルート検討委員会を立ち上げた次第でございます。本事業については通常の事業と大きく違い、ルート自体が大きく変わる可能性もあるということで、社会的な影響も大きいため手続きについてはしっかりと確認していく必要があることから、ルート検討委員会を立ち上げることになりました。ルート検討委員会の母体としての考え方は、新規事業を行う際に計画段階評価として、九州地方整備局でも小委員会の中でご審議頂いております。こういった手続きの公平性、透明性を確保してルートをしっかり確定していくという、ルールを参考にしつつ検討委員会を立ち上げるということになったところでございます。

(委員)

分かりました。