

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成28年度第4回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成28年11月15日(火) 10:00~12:00

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第2・3・4会議室

〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

■議事

○審議【再評価】

<道路事業>

- ・九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT~矢部 (熊本県)
- ・一般国道57号 滝室坂道路 (熊本県)
- ・一般国道3号 熊本北バイパス (熊本県)
- ・一般国道3号 博多バイパス (福岡県)
- ・一般国道57号 熊本宇土道路 (熊本県)

<営繕事業>

- ・佐伯税務署 (大分県)

<港湾事業>

- ・伊万里港七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業 (佐賀県)

○報告【再評価】

<河川事業>

- ・遠賀川直轄河川改修事業 (福岡県)
- ・矢部川直轄河川改修事業 (福岡県)
- ・嘉瀬川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・嘉瀬川総合水系環境整備事業 (佐賀県)
- ・川内川総合水系環境整備事業 (宮崎県・鹿児島県)
- ・小丸川直轄河川改修事業 (宮崎県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりになります。

<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	富ヶ原 隆一 (内線 3126)
		TEL 092-476-3542 (直通)
○道路事業	道路部 道路計画第一課長	米村 享紘 (内線 4211)
		TEL 092-476-3529 (直通)
○営繕事業	営繕部 計画課長	小塚 達史 (内線 5151)
		TEL 092-476-3535 (直通)
○港湾事業	港湾空港部 港湾計画課	甲斐 信治 (内線 62320)
		TEL 092-418-3358 (直通)
○河川事業	河川部 河川計画課長	坂井 佑介 (内線 3611)
		TEL 092-476-3523 (直通)
○河川事業	河川部 河川環境課長	光武 孝弘 (内線 3651)
		TEL 092-476-3525 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成28年度 第4回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

○日 時 平成28年11月15日(火) 10:00～12:00

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用2・3・4会議室

○出席者

- ・委員 浅野委員、勢一委員、辰巳委員、津田委員、戸田委員、姫野委員、平田委員、吉武委員
- ・整備局 小平田局長、笹森副局長、唐木副局長、小平部長、佐藤河川部長、土井道路部長、堀田港湾空港部長、佐藤営繕部長、松田用地部長 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28年度第4回)配席図
- ・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28年度 第4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28年度 第4回事業評価監視委員会
(再評価:道路5事業、営繕1事業、港湾1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】 道路5事業、営繕1事業、港湾1事業

○報告【再評価】 河川6事業

○審議【再評価】

<道路事業>

- ・九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部(熊本県)
- ・一般国道57号 滝室坂道路(熊本県)
- ・一般国道3号 熊本北バイパス(熊本県)
- ・一般国道3号 博多バイパス(福岡県)
- ・一般国道57号 熊本宇土道路(熊本県)

<営繕事業>

- ・佐伯税務署(大分県)

<港湾事業>

- ・伊万里港七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業(佐賀県)

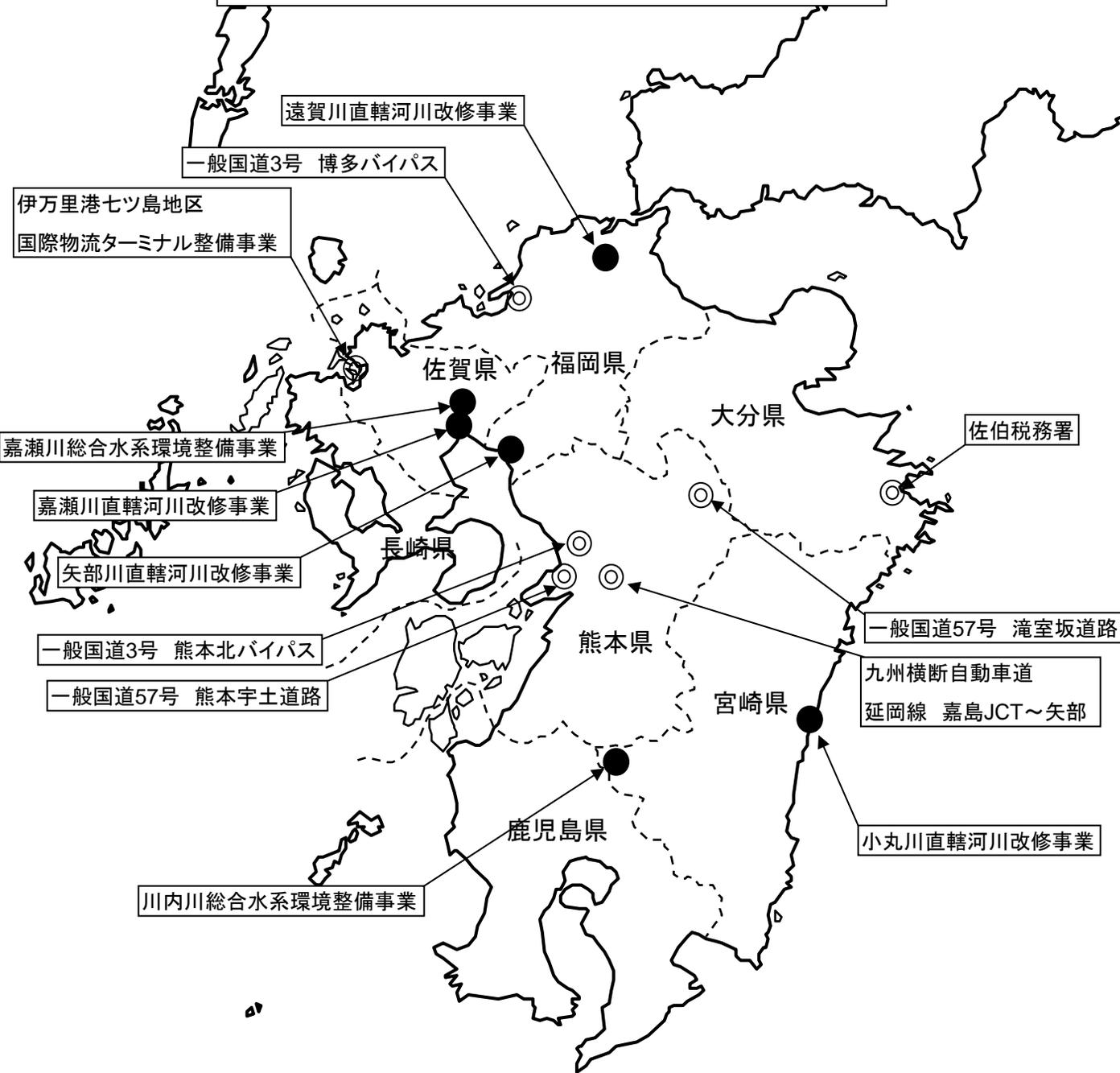
○報告【再評価】

<河川事業>

- ・遠賀川直轄河川改修事業(福岡県)
- ・矢部川直轄河川改修事業(福岡県)
- ・嘉瀬川直轄河川改修事業(佐賀県)
- ・嘉瀬川総合水系環境整備事業(佐賀県)
- ・川内川総合水系環境整備事業(宮崎県・鹿児島県)
- ・小丸川直轄河川改修事業(宮崎県)

4. 閉会

位置図(再評価)



凡例	
県境	-----
再評価	◎
報告	●

平成28年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

あさの 浅野	としゆき 敏之	鹿児島大学大学院理工学域教授
しばと 柴戸	たかしげ 隆成	(社)九州経済連合会 副会長
せいいち 勢一	ともこ 智子	西南学院大学法学部教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
○ そのだ 園田	よしみ 佳巨	九州大学大学院工学研究院教授
ただ 多田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
たつみ 辰巳	ひろし 浩	福岡大学工学部教授
つだ 津田	みどり みどり	九州大学大学院農学研究院准教授
とだ 戸田	じゅんいちろう 順一郎	佐賀大学経済学部准教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
ひらた 平田	とおる 暢	福岡大学人文学部教授
◎ 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、道路事業は辰巳委員、営繕事業は吉武委員長、港湾事業は浅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（道路5事業、営繕1事業、港湾1事業）について説明し、審議を行った。

【九州横断自動車道 延岡線 嘉島JCT～矢部】

・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 滝室坂道路】

・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 熊本北バイパス】

・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道3号 博多バイパス】

・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57号 熊本宇土道路】

・審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【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。

【伊万里港七ツ島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。

○報告

事務局より報告対象事業（河川6事業）について報告。

【遠賀川直轄河川改修事業】

【矢部川直轄河川改修事業】

【嘉瀬川直轄河川改修事業】

【嘉瀬川総合水系環境整備事業】

【川内川総合水系環境整備事業】

【小丸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 28 年度第 4 回）議事録

【延岡線 嘉島 JCT～矢部】

（委員）

小池高山 IC から北中島 IC までが平成 30 年開通予定ということで、こちらを今工事しているわけですよね。実際には矢部 IC までということですが、資料 8 ページにあります今回の増額分というのは北中島 IC までの中で判明した部分という理解でよろしいですか。

（事務局）

はい。工事が全面的に展開しており、資料 7 ページにもありますが、大きな構造物の形が大体できてきて、徐々に進んでいます。その中で、現地の土、地質のことが多いのですが、状況が分かってきたものについて、設計を見直して反映しています。

（委員）

今後この北中島 IC から矢部 IC までを工事する際に、同様のことが起きる可能性もあるのではと思いますが、現時点で、山の状態などを見ながら残りの工事区間で同じような増額要因が発生する可能性をどの程度見込んでいますか。

（事務局）

増額要因が全くないと断言できる状況にはありません。北中島 IC のところまでは、残り 2 年でもありますので、切土を含めてかなり大規模に施工しており、状況もかなり分かってきています。一方、矢部 IC までの間の方は、全体の工程の中で次の開通を意識して用地買収をしているのですが、工事としては大規模に切土盛土をする手前の工事用道路を造るとか一部の構造物を先行して造るという段階でして、まだ全体の地質の状況を精度よく出すまでには、至ってないものですから、今後の状況を確認しながら対応して参ります。今後また変更などがあればご審議願いたい。

（委員）

その時に最終的な B/C が、今回は全事業で 1.2 になったのですが、仮に今回と同程度の変更が生じるとしても、この数字を見る限り、0.1 ポイントくらいは下がるかもしれませんが、大幅に 1.0 を切るようなことには現時点ではないという見通しと理解してよろしいですか。

（事務局）

はい。現時点の最新の知見、情報の中では、B/C もしっかり計上できると考えています。また、それ以外の社会情勢の変化や事業の進捗全体を踏まえた上で、しっかりと効果が発揮できると考えています。

(委員)

分かりました。

(委員)

そういう意味では矢部までというよりは嘉島から延岡までのトータルのB/Cはどれくらいなのか、チェックしておいた方が良いと思います。事業として細切れになっており、それぞれのB/Cは分かるのですが、トータルはどうかということは確認をしておいた方がよいと思います。

(委員)

山間部に道路を通すということで、写真によっては二次林のように見えるところもありますが、自然環境への影響が気になります。そのこのところの説明を少しお願いします。

(事務局)

事業を実施するにあたり、環境アセスメントを行っており、それに基づいて自然環境の保全や沿線の環境保全というものも対応しています。切土が多いところですが、周辺の植生にそれ以上影響を与えない配慮をしながら施工しております。

(委員)

資料 8 ページを見ますと、事業進捗率 65%ということになっていますが、これは事業費ベースで、実際、23kmのうち、北中島 IC～矢部 IC 間はあまり手が付けられていない状況と思うのですが、本当に事業は 65%達成できるのでしょうか。

(事務局)

資料 6 ページの写真②は、北中島 IC～矢部 IC 間の一部の写真ですが、全然進んでいないわけではなく、全体工程の中で工用道路等を進めているところです。現在は平成 30 年度、残り 2 年という期間で、北中島 IC までを重点投資しているところですが、その先、引き続いて矢部 IC までの開通を果たすべく工事の方も進めております。用地買収が一部残っているところがあるので、そういったところについても平行して進めています。

(委員)

資料 12 ページの「環境」のところの CO₂ 削減で「生活環境の改善」というのが言葉として気になります。生活環境ではなく、少し何か別の言葉に置き換えた方がよいかと思います。

【滝室坂道路】

(委員)

平成25年に新規事業として採択され、3年で事業費の増額が117億円ということで5割程度増額しているわけですが、延岡線のように今後も増額が出てくるのではないかという心配があります。また、新規事業採択というものは、色々な事業を各部局が出してくると思いますが、すぐに3年後くらいに事業費が5割増しになると、公正な新規採択になるのかという心配もあります。もう少しきちんと事業費を見積もって高くなるということであれば、他の事業が採択されたかもしれないし、新規に出された事業費というものは、やはり重視すべきではないかと思いますがいかがでしょうか。

(事務局)

新規採択時にしっかりと評価をして、事業化するという事だと思っております。今回、少し特殊なのが、災害を契機に早急に事業化をしなければならなかったということが一つあります。現在も国道57号の反対側の外輪山のところで、熊本地震で大被害を受け、通行止めを余儀なくされております。1日2万台以上通行がある区間でもあり、地域の方々のご不便、物流も止まっている。その中で、なんとか早く復旧しようと努力しているところです。この事業も同じような状況にあった中で、道路は応急復旧しましたが、現在も140ミリの雨量規制をしている状況です。ここが途絶すると全く交通が機能しなくなるということで、早急に事業化してもらいたいという強い要望がある中で事業化させていただきました。その結果、平成24年の7月の雨の災害復旧をしながら平成25年度に別線トンネルを新規事業化しました。この事業については災害復旧に関連して早急に事業化して早く進めなければなりません。既存の文献調査やボーリング調査等をできるだけ収集し、設計し、見積もったけれども、結果として調査が必ずしも完璧ではなかったということです。その中で更にしっかりと設計をするため、またトンネルを造るため、構造上の安全の問題もありますので、専門家に入ってもらい検討会を設けて、しっかりとルートや構造を固めるため審議いただき、今回ようやくまとまったので、審議して頂いているところです。今回、ボーリングもトンネルの4.8kmに沿って12箇所、地下水の観測14箇所、流動調査とか井戸も60箇所、70箇所やっておりますので、しっかりと調査に基づいて今回は事業費を算出しております。最善の調査をし、設計をさせてもらっているため、この事業費で対応させてもらいたいと考えています。

(委員)

災害復旧ということで、必要性はあるとは思いますが、そのことをよりはっきりとデータで説得力のある形にして頂きたいと思っております。もう一点ですが、路面凍結の回避が可能とあり、これも重要なことかと思っておりますが、巻末資料の道路-2-9で、『災害等による通行止めの影響』は考慮するとなっておりますが、『冬期交通の影響』は考慮しないとなっております。

す。路面凍結でこういったジグザグの道で山間部ということであれば「考慮する」が良いと思いますが、そうではないのですか。

(事務局)

ケースバイケースですが、今回は路面凍結で過去に通行止めをしなければならない環境にはなっていないということで計上していません。実際には交通確保のため、融雪剤の散布、や職員の体制も含めて、毎年最善を尽くしているところです。この峠が一番の難所ですので、トンネルで安全に走れることになると、ユーザーにとって非常に効果のあることだと考えております。

(委員)

分かりました。

(委員)

凍結に起因すると思われる交通事故の減少というところはカウントされているということですね。

(事務局)

はい。

(委員)

資料 11 ページの便益の算出ですけれども、採択時に対して今回評価で、全事業で 281 億円から 339 億円になっています。これは基準年の変更と、将来交通需要推計手法の見直しによる増なのですが、この内訳はどうなっているのでしょうか。

今回この需要推計手法の見直しは、資料の通り中間取りまとめに沿ってやったということで、これに対して疑いはないのですが、気になるのは、今回工事を始めるに当たって工法の見直しだとか、おそらく外輪山にトンネルを造るのは初めてのことですよね。実際に始めてみると工期が延びる可能性があるのではないかという気がします。そうしたときに、工期が延びてしまうと、現在価値に直したときに落ちてしまいますので、B/Cが、厳しくなるのではないかと思います。ですから交通推計の部分は工期には関係のない部分ですけれども、基準年の部分で今回どれだけ変わっていて、工期が何らかの要因で延びたときに、どれくらい許容できるものなのか、当然工事というものはきちんと安全を担保した上でやらなければなりませんので慌ててはいけませんが、工期が延伸すると、全事業のB/Cが、場合によっては1.0を下回るのではということが気になるものですから、いかがでしょうか。

(事務局)

外輪山のトンネルは初めてになります、この 1 年間でもう一つ掘り始めるところがあります。先ほど説明しました国道 57 号の外輪山のもう 1 本西側、熊本の立野ですが、大崩落していて、災害復旧でもう 1 本トンネルを二重峠の下を掘ることにしています。こちらの方もボーリング調査を徹底的にやって工事発注の手続き中なのですが、色々な方と話をすることで、確かに外輪山のトンネルというのは容易ではないのですが、今のナトム技術を考えると、かなりスピードを上げて掘ることができるようです。もう一方のトンネルの施工に当たっての色々な提案を確認しますと、従来、発注者側が考える工期よりも、もっと早く出来そうで、実際にトンネルを掘り始めますと、予算としても国債を設定しますので、しっかりとした工期を取ってやりますし、トンネルを掘る技術的なことで大きく工程が遅れるということはないかと考えています。

なお、基準年の変更の方は内訳としてプラス 49 億円でございます。

(委員)

今回の短期間での事業費の大幅増は、災害復旧の要素が大きいというご説明をいただきました。しかし事業評価という仕組みとして見ますと、災害復旧だからという理由だけで事業費の大幅な増加が容認されるのは、仕組みとしては納得できないものが残ると思います。そのような災害復旧という事象を評価の中に組み込む予定があるのか、あるいは今後、どうしているのかというのがありましたら教えていただきたいと思います。

(事務局)

この事業再評価の仕組みの中で評価をしていただくので、最初の段階からより精度の高い形で評価していただくような仕組みにしていかなければならないと考えます。

(委員)

個別の事業で伺うのは難しいとは思いますが、特に災害復旧というのがとても重要で、おそらくこれからも災害があったときに同じようなことが出てくると思いますので、これを評価の中に組み込んで検討するという仕組みが今後できるような形で現場の方からも知見をいただければと思います。

(事務局)

災害で被災した箇所の抜本的な対策ということで、新たなバイパス事業として新規採択しています。外輪山ということで、実績がないなど、トンネルを掘る上での情報が非常に少ない中で新規採択したという事実があります。今回 3 年で、短期間で増えたように見えますが、事業化して、できるだけ調査費を最初に投入して、できる限りのデータを早めに集めて新たな事業費に見直しています。今までの通常のトンネルですと、掘り出して土が悪

くて事業費が増えたりして事業評価で審議して頂いていましたけれど、今回の場合は掘る前にできる限りの試験を行って、事業費の精度を上げてきたということで、非常に短期間で増えているようにも見えますが、できるだけ精度を上げたご理解いただければと思います。ただ新規のときに、それだけの事業費が見越せるかというとなかなか難しいところです。そういう意味で新規のときの採択審議、それからこの事業評価委員会での審議の中でその都度持っている一番の知見でB/Cも出しておりますし、その必要性についても審議いただければと思っております。

(委員)

委員会サイドとして心配しているのは、事業化した後で青天井になっていくのではないか、際限がないような形になってはまずいということです。事業化するときの工事費がベースになりますから、そこがもっと正確であるべきと思います。そういう意味で今回、事業採択された後で、調査費を付けてということでしたが、採択前に調査費というのはどういうふうに付けられるのかという、全体のシステムの話とかは少しあるのかなと思います。

(委員)

災害復旧を契機とした事業でもよいのですが、いくつかのケースの一覧表といいますか、どういう事業があって、例えばB/Cが新規事業採用時と3年後の評価でどのように変化したのかなど、全体を見渡せるような資料を付けていただくと、我々としても非常に評価がしやすいと思います。実際は個別のケースの重なりでしかないとは思いますが、可能であれば検討いただければと思います。

【熊本北バイパス】

意見なし

【博多バイパス】

(委員)

今回事業費の増の中で、処分費の追加ということで、産廃、ガレキを処分されたということでしたが、これは今回全部こちらの負担になっているのではないかと思います。原因を作った方に負担していただくという方向で何らかの検討や取り組みをされたのかを教えてください。

(事務局)

今回産業廃棄物が見つかったということで、廃棄物処理法の第3条に基づいて、排出事業

者自らが処分の責任を取らないとならないということで、我々も排出事業者が誰かというのを探そうとしましたが、この事業が昭和 43 年度に事業化したということで、40 年以上前の事業で排出事業者が見つからなかったということ。次に、土地の所有者が責任を負うのではないかとということで、検討しましたが、10 年以上経つと債権の消滅事項といえますか、責任を負えないということで、結局は現所有者である国が負わなければならないという状況です。当然、将来当事者が見つかった場合には、その時点で可能な法的検討をしていきますが、現状としてはそういう状況です。

【熊本宇土道路】

意見なし

【佐伯税務署】

(委員)

人口 10 万人以下の市町村は、民間投資を含め投資が非常に少ない地域です。そこで何らかの国費を用いた事業が興るという中で、地元の要請ならびに用地があったということも大きな要因ではありますが、中心市街地のエリア外からエリア内に建設予定地を見直すことで、協力しているという点では非常に高く評価されるべきではないかと思っています。そういった部分の評価項目の付加部分について説明をいただきたいのと、先ほど、熊本北バイパスにおいて、経済効果のところでも 7,000 平米以上の商業施設の立地とありましたが、これについても中心市街地の再生という見方をすると、土地利用の調整や指導は、市町村の中で検討して方針を打ち立てるものだと思いますが、国としてこういった事業を進めるときの、この佐伯の事例については、非常に市町村に対して姿勢を示すという意味で効果のあることかと思っています。ですので、この佐伯税務署について評価を見直した点がありましたら教えてください。

(事務局)

巻末資料の 15 ページに、「施策に基づく付加機能 (B 2) の効果」というものがありまして、その中の「社会性」の「地域性」のところでも、H25 年では C に対して H28 年では A としております。その評価の違う要因として、いくつか書いてありますが、官庁営繕事業の評価の枠組みとしては、巻末資料の 17 ページをご覧くださいと、チェックリストがございまして、「社会性—地域性」に A・B・C とありますが、A は「右の施策が 2 つ以上取り組まれている」とございまして、その右に細かい事例がございまして、この中で地方公共団体との連携だとか跡地利用について書かれております。本事案につきましても、巻末資料 15 ページをご覧くださいと、佐伯市との連携が特徴ですので、中心市街地地域へ

の建設見直しであったり、駐車場の共用であったり、避難ビルの指定であったり、跡地の利用であったり、こういったものの効果が非常に高いと思っております、CからAに評価しており、より良い事業になったと考えております。

(委員)

巻末資料 15 ページで、「ユニバーサルデザイン」は、H25 年も H28 年も「A」ということですが、今回駐車場が市の第二駐車場を利用するという事で、身体障害者の方や高齢者の方の利用を考えると、果たしてこのユニバーサルデザインの観点から見てどうなのか気になるのですがいかがでしょうか。

(事務局)

設計で障害者の方々の駐車場を重点整備するなど、全体を考えながら設計を今後して参ります。庁舎の中では、多目的トイレのような誰でも使えるトイレを整備したり廊下の幅を確保したりするなど、設計では配慮して進めていきます。

(委員)

この税務署の敷地内に、例えば身体障害者用の駐車スペースなどが設けられて、一般の健全者の方は市の第二駐車場を使うという理解でよろしいですか。

(事務局)

今後それは利用される官庁と詰めることとなりますが、大きなイメージとしてはその通りです。

(委員)

巻末資料 15 ページの防災性の評価が H25 も H28 も C となっていて、他方、資料 2 ページを見ると、「津波避難ビルの指定検討」となっていますが、まだ検討中だから C ということなのでしょう。

(事務局)

評価方法の仕組み上このようになっているものでして、巻末資料 17 ページのチェックリストをご覧くださいますと、防災性の ABC というのは、あくまでも建物単体の防災機能を意味しており、先ほどの津波避難ビル指定の方は地域性の方で評価をさせていただきます。

(委員)

その意味では総合耐震に関しての、かなり大きな強度はここでは持たせないということな

のでしょうか。

(事務局)

この建物は防災活動拠点というものではなく、一般の庁舎ですので、一般的な整備ということになります。

【伊万里港七ツ島地区国際物流ターミナル整備事業】

意見なし

【遠賀川直轄河川改修事業】

【矢部川直轄河川改修事業】

【嘉瀬川直轄河川改修事業】

【嘉瀬川総合水系環境整備事業】

【川内川総合水系環境整備事業】

【小丸川直轄河川改修事業】

(委員)

資料 2 ページの矢部川のところですが、矢部川の学識者懇談会が平成 28 年 6 月 30 日に開催されていて、事業の進捗状況を見ると、平成 28 年 11 月に目標流量が変更されたことになっていますが、学識者懇談会の後で基本計画（整備計画）が変わったのですか。

(事務局)

学識者懇談会に諮り、その後にパブリックコメントや地元の地方公共団体の意見を聞いた後に、整備計画を正式に変更するという手続きになっております。学識者懇談会が 6 月ですが、その後パブリックコメントなどを実施して正式に変わったのが、11 月となっております。

(委員)

手続き的には問題無いですか。

(事務局)

はい。問題ありません。

(委員)

学識者懇談会で目標流量の変更について審議されたけれども、計画が変更された最終手続

きが平成 28 年 11 月ということですね。そういう意味では決まる前に事業継続を判断したということになっているということですか。

(事務局)

審議結果を受けて、その後に審議結果をもとに地方公共団体の意見などを聞いて、回答をいただいた上で正式に変更になります。あくまで学識者懇談会ときには、対応方針の原案を了承したということです。

(委員)

矢部川について、学識者懇談会で出ている意見の中で、気候変動等も考慮した対応が必要ではないかという意見の意図は、目標流量が 3,300m³/s まで増加したにもかかわらず、更に流量の増加が必要だという発言ですか。この流量変更に対して肯定的な意見としてのご意見ですか。

(事務局)

3,300m³/s をもっと上げてくださいという意見ではなく、あくまで整備計画は目標流量を上げながら順次整備していくものですが、昨年の鬼怒川の災害とか、今年の北海道の台風襲来とか、最近の気候変動等を原因とした、整備計画を上回る事例が発生してきているので、そのソフト的な対応についても、順次整備を進めていくのと併せて、対策内容を整備計画に記載してほしいという意見と受け止めています。

(委員)

『最近の気候変動も考慮した整備計画に反映してほしい』という意見に対して、『ソフト対策等進める』と書かれていますが、例えばハザードマップについて周辺住民への周知であるとか、土地利用の制限であるとか色々あると思います。そもそも氾濫原、あるいは危険箇所というのが整備後も想定されるわけで、そういった場所において、ソフト対策等、どの程度踏み込んで、今の段階でどの程度想定されているのか方針があればお聞かせください。

(事務局)

平成 27 年の鬼怒川の災害を受けて、水防災意識社会再構築ビジョンというものを本省の中で取りまとめており、直轄沿線の自治体と協議会を策定して、その協議会で国・県・市、一体となって今後 5 か年で取り組んでいくソフト対策の具体的な取り組み方針を決定して、進めていくということになっております。矢部川の対策としては、重要水防箇所の点検や、浸水被害想定区域の周知、それに基づいた避難計画の策定などについて今後進めていきます。

(委員)

本委員会では一括報告ですが、学識者懇談会では、重点・要点・一括のような仕分けでいうと、矢部川だけが変更があって、他のところは大体順調に進んでいるという扱いで学識者懇談会の方は進められているのですか。

(事務局)

矢部川は整備計画の変更でしたので、重点扱いです。小丸川、遠賀川、嘉瀬川は、再評価後 3 年ということで審議して頂いています。そのうち遠賀川と嘉瀬川については事業費が若干増ということの説明しておりまして、小丸川では特段の変更はなく、3 年事業経過ということで審議いただいている状況となっています。