

# 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成13年度 第6回） 議事概要（速報）

日時 平成14年2月18日（月）13：00～16：00  
場所 福岡市博多区 ホテルセントラータ博多 花筐の間（3階）

出席者

- ・委員 榑木委員長、石井副委員長、吉田副委員長、赤崎委員、浅野委員、今村委員、大谷委員、小野委員、中川委員、矢田委員、山崎委員
- ・整備局 江頭局長、渡辺副局長、杉山副局長、日原総務部長、熊谷企画部長、粕谷建政部長、望月河川部長、森道路部長、小原港湾空港部長、竹内営繕部長、稲田用地部長 他

審議結果

## 1. 平成13年度事後評価

事務局より平成13年度事後評価対象事業（河川1事業、道路1事業、港湾1事業、営繕1事業）について説明し、審議を行った。

### （1）河川事業【白門堰（可動堰化）事業（遠賀川水系）】

河川事業については、審議の結果、対応方針（原案）の中にある「当初の目的」と表現している箇所の目的を「治水、利水」と具体的に記述することで、了承された。

委員からの主な意見

- ・住民のアンケート対象者の選定理由を明記すべきである。
- ・今後、堰の材料及び構造形式については、河川の自然、景観も踏まえた検討をすべきではないか。
- ・堰の魚道設置に伴い、外来種ブラックバス等の拡散が考えられることから、今後これに対応することが課題ではないか。
- ・昔からの施設である堰等の改築を行う際、河川の歴史的、文化的な要素があることを認識し、これらを今後どういう形で後世に残していくかが研究課題である。

### （2）道路事業【一般国道3号 福岡南バイパス道路事業】

道路事業については、審議の結果、対応方針（原案）、資料について、本日の議論を踏まえて事務局で修正のうえ各委員に説明し了解を得ることとなった。

委員からの主な意見

- ・高架下の有効活用、緑化ならびに管理について、例えば住民の参加等を得ながら進める必要がある。
- ・事業が、長引いていることに対する評価の考え方、方法について今後勉強する必要がある。

- ・道路整備が地域にもたらす効果について、GIS（地図情報）等も活用して、地域情報を面的に整理把握し、検証していくことを進めてほしい。
- ・B/Cの算出条件の補足が必要。
- ・交通事故、騒音等の増加については、バイパス整備の事業遅延や周辺開発等の動向の変化等、その他の要因も大きいと考えられるので、対応方針の記述方法を検討してはどうか。

### （3）港湾事業【博多港（香椎パークポート地区）国際海上コンテナターミナル整備事業】

港湾事業については、審議の結果、対応方針（原案）、資料について、本日の議論を踏まえて事務局で修正のうえ各委員に説明し了解を得ることとなった。

委員からの主な意見

- ・地方の動向、地域のバランスを踏まえてコンテナ港配置のあり方を、引き続き検討すること。
- ・ケースの設定にあたってはトラック輸送等の実態について言及すること。
- ・E D I、シーナックスへの対応等について、より具体的に記述すること。
- ・内陸物流との関係、地域の雇用との関係等について、分析的に整理すること。

(4) 営繕事業【佐賀第2地方合同庁舎整備事業】

営繕事業については、審議の結果、対応方針（原案）どおり了承された。

委員からの主な意見

- ・B / Cに代表される、営繕事業の評価方法については、本質的なところを再度整理する必要があり、委員会としての付帯意見とする。

# 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成13年度 第6回） 議事概要（議事録）

日 時 平成14年2月18日（月）13：00～16：00

場 所 福岡市博多区 ホテルセントラータ博多 花筐の間（3階）

## 出席者

- ・ 委 員 榑木委員長、石井副委員長、吉田副委員長、赤崎委員、浅野委員、今村委員、大谷委員、小野委員、中川委員、矢田委員、山崎委員
- ・ 整備局 江頭局長、渡辺副局長、杉山副局長、日原総務部長、熊谷企画部長、粕谷建政部長、望月河川部長、森道路部長、小原港湾空港部長、竹内営繕部長、稲田用地部長 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13年度第6回）出席者名簿及び座席表
- ・ 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13年度事後評価（河川1事業、道路1事業、港湾1事業、営繕1事業）
- ・ 参考資料 - 1 九州地方整備局事業評価監視委員会規則及び運営要領
- ・ 参考資料 - 2 平成13年度第1～5回委員会議事概要
- ・ 参考資料 - 3 建設省所管公共事業の事後評価基本方針（案）
- ・ その他資料 遠賀川パンフレット、博多港パンフレット、官庁営繕パンフレット等

## 議 事

1 九州地方整備局 江頭局長 挨拶

2 審議

（1）榑木委員長 挨拶

（2）平成13年度事後評価について

1）河川事業（1事業）の説明、審議

・ 白門堰（可動堰化）事業（遠賀川水系）

2）道路事業（1事業）の説明、審議

・ 一般国道3号福岡南バイパス道路事業

3）港湾事業（1事業）の説明、審議

・ 博多港（香椎パークポート地区）国際海上コンテナターミナル整備事業

4）営繕事業（1事業）の説明、審議

・ 佐賀第2地方合同庁舎整備事業

3 その他

## 審議結果

### 1. 平成13年度事後評価

事務局より平成13年度事後評価対象事業（河川1事業、道路1事業、港湾1事業、営繕1事業）について説明し、審議を行った。

＝＝

#### （1）河川事業【白門堰（可動堰化）事業（遠賀川水系）】

＝＝

河川事業については、審議の結果、対応方針（原案）の中にある「当初の目的」と表現している箇所の目的を「治水、利水」と具体的に記述することで、了承された。

### 委員からの主な意見

#### 《アンケート調査について》

住民アンケート調査の対象者について選定理由を明記した方がよい。

事務局：サンプル数は30名と少ないが、堰操作をする人や近所の人等、堰に関わりのある人を対象に調査しているのでしっかりとした回答を得たと考える。また、選定理由は明記する。

アンケート調査のうち、定量的、物理的に結果の分かる質問「周辺の排水が良くなったと思いますか」に対して、わからないと回答している人が40%もいるのは、事業効果等のPRや説明の不足ではないか。

事務局：アンケートが堰に関心のある方々の結果ということでは、PR、説明不足であったかもしれないので、今後広報のあり方について検討していきたい。

#### 《環境について》

堰の改築に伴う魚道の設置で、ブラックバス等外来種の拡散が考えられることから、今後これに対応することが課題ではないか。

事務局：「遠賀川の生態系を配慮した川づくり委員会」の中で検討しているところである。

#### 《ラバー堰について》

ゴムの堰（ラバー堰）は、あまり景観的には好ましくない。今後は、堰の材料及び構造形式について、河川の自然、景観等も踏まえた検討をすべきではないか。

事務局：現時点の堰のタイプとしては、鋼製もしくはゴム製であるが、周りの自然と調和するような工夫を検討していきたい。

鋼製転倒堰とラバー堰で、建設、維持管理等の経済的な比較、耐久性等について説明していただきたい。

事務局：建設費は、ラバー堰が約22億円、鋼製転倒堰では約25億円となり、維持管理費用としては両者とも年間約100万円であるが、ラバー堰の手間としては、洪水後に堰の上にたまった土砂を取り除く必要があることである（過去5年間で2回）。耐久性については、河床に転石が多い場合ラバー堰は問題があるが、当箇所のように転石が少ない場合は問題ない。

ラバーの耐用年限がきてラバーのみを取り替えるとしたら費用はいくらぐらいか。  
事務局：耐用年数は約20年くらいで、2門で約3億円になる。

#### 《その他》

昔からの施設である堰等の改築を行う際、河川の歴史的、文化的な要素があることを認識し、これらを今後どういう形で後世に残していくかが研究課題である。可動堰にすることで洪水時に上流の災害は防げたと思うが、堰から下流では流量が増加し氾濫等の問題が発生することはないのか。

事務局：下流側の安全度を上げてから堰の改築を行っているので、氾濫等の問題は発生しない。

この堰の本来の目的である利水について全く言及されていないので「利水」についても記述すべきではないか。

事務局：利水機能についても問題が生じていないことを明確にするために、対応方針（原案）の中にある「当初の目的」と表現している箇所の目的を「治水、利水」と具体的に記述する。

＝＝＝  
( 2 ) 道路事業【一般国道 3 号 福岡南バイパス道路事業】  
＝＝＝

道路事業については、審議の結果、対応方針（原案）、資料について、本日の議論を踏まえて事務局で修正のうえ各委員に説明し了解を得ることとなった。

委員からの主な意見

《事業計画について》

事業化から完成までに長期間を要している一つの原因である用地買収について、反省点等があれば説明願いたい。

事務局：用地買収については、福岡地区で最終的に公法占拠等について収用裁決、強制執行となったが、手続き的に問題はなかったと思っている。しかし、事業が遅れることによる社会に対する損失を、地域の方々によりわかりやすく説明することで、適切な時期に事業認定を行うことへの認知を頂けるように努めていく必要があると考えている。また、福岡地区において、福岡都市高速計画が本計画の後に決定され、都市高速計画の地元了解等に時間を要したことについては、行政側として当初から長期の姿を説明しながら進める必要があったと考える。

《環境整備について》

高架下の利用方法について、現在、ほとんどが自転車置き場や駐車場となっているが、CO<sub>2</sub>の削減や景観等にも配慮して、日陰に適した緑化を考えてほしい。維持、管理については、NPOやボランティア団体等地域住民の方たちの協力を得ながら進めることも必要である。

事務局：高架下の利用については、ご指摘のような対応が必要と考えている。植栽については、造園の専門家と一緒に試験的な取り組みを行っているところである。また、地元の方々に管理をお願いすることについては、ボランティアサポートという形で参画していただければと各沿線で進めているところである。

《費用対効果（B / C）について》

費用対効果（B / C）の計算では、時間短縮による効果がポイントになるが、平成2年から平成9年まで旅行速度が落ちているにもかかわらず、最も条件の良い平成2年のデータを使用しているのには問題がある。平成5年又は平成7年のデータを使用するか、毎年データを積分すべきではないか。

事務局：所要時間の調査は道路交通センサスで行っているが、5年毎に行っているため、南バイパス全線供用の平成元年後で一番近い平成2年のデータを使用しているため高いデータとなっている。また、B / Cを計算する段階では、平成2年のみを使用しているわけではありません。

費用対効果（B / C）の算出条件については補足説明が必要。  
現在の交通実態は、南バイパスだけでなく、都市高速が供用されたことによる効果が顕著に現れていると考えるが、費用対効果（B / C）の計算には都市高速の整備費用も含まれているのか。

事務局：都市高速の便益は入っていない。都市高速分を含めて算出すると費用対効果（B / C）は8程度になる。

事後評価については、事業計画時の交通量の予測、費用対効果（B / C）、事業費等について対比することで、社会経済条件の大きな変化等で致し方ない部分と改善できる部分等の議論が可能になるので、できればそういう整理をしていただきたい。

#### 《周辺開発・他事業との関連について》

長期間を要した結果、環境条件が一変する状況の中で、今後の対応を考えることが重要である。また、負の効果とされている交通事故、騒音等の増加については、事業の遅延や周辺開発等の動向の変化等、その他の要因も大きいと考えられるので、対応方針（原案）の記述方法を検討してはどうか。

事務局：検討する。

対応方針（原案）の福岡外環状道路等との関連について、問題意識は何なのかを記述する必要があるのではないか。

事務局：大きくネットワークが変化することにより、交通事情が激変する可能性があるということを踏まえて、さらに対応方針を検討していく必要があるという考えである。

事業に長期間を要したことによる問題点として、工事遅延による損失の計算により金銭的な教訓は明らかになるが、途中で計画が追加されたことによる事業の変更や総合的・計画的な地域開発に及ぼした影響等の問題点を整理しておくことで、今後の参考になるので是非研究をしていただきたい。

事務局：本事業が、周辺の人口の動向、土地利用の変化、商工業への影響等、地域へ与えたインパクトについては時系列的に整理を行い、継続的に勉強してまいりたい。

道路整備が地域にもたらす効果について、GIS（地理情報システム）等を活用して、地域情報を面的に整理把握し、検証していくことを進めてほしい。

事務局：GIS（地理情報システム）のデータ等については蓄積してきており、評価の細分化、総合化等についても議論をしているところであり、今後とも継続的に基礎研究してまいりたい。

＝＝

( 3 ) 港湾事業【博多港（香椎パークポート地区）  
国際海上コンテナターミナル整備事業】

＝＝

港湾事業については、審議の結果、対応方針（原案）、資料について、本日の議論を踏まえて事務局で修正のうえ各委員に説明し了解を得ることとなった。

委員からの主な意見

《事業計画及び他港との関連について》

博多港（香椎地区）が完成したことにより、九州全体、特に北部九州での貨物量が増加傾向にあるが、現在進められている北九州港はどのように考えているのか。

事務局：博多港、北九州港それぞれが低廉なコスト等サービスの競争を行い切磋琢磨していくという考えに立っている。

北九州港についても、博多港同様、十分な貨物量が見込めるのか。

事務局：今のままの需要で、北九州港（響灘地区）が供用されると、当面は費用対効果（B / C）は小さくなるが、北部九州では全体的に需要も延びてきているので、将来的にはある程度バランスがとれてくると考えている。

また北九州港（響灘地区）はP F I事業の「北九州港響灘地区環黄海圏ハブポート構想」でトランシップ（港から港まで一つの船だけでなく途中で積み替えること）を扱うことを前提にしている港なので、博多港（香椎地区）とは若干性格が異なる港である。

貨物量の伸びから行くと、北部九州では今後もコンテナターミナルの整備は必要と思うが、今の国の財政に鑑みると、良き意味での切磋琢磨をとりながら、常に総合的な判断のうえ、広域のターミナルの相互活用等の視点を持つ必要があるのではないか。

事務局：北部九州での効果を早めるという意味合いから集中的に整備を行っていく方向にシフトしているところである。

韓国やシンガポール等のアジア地域の港湾整備の時期や状況等に鑑みて、平成9年の供用は適当な時期だったのか。もう少し早ければという考えはあるのか。

事務局：箱崎地区のコンテナターミナルが整備され、いっぱいになる頃に香椎地区のコンテナターミナルが供用したため時期的には適当であった考える。今後の貨物量の伸びを考えると、あと1、2バースの整備は必要ではないかと考える。

新しい計画では、博多港のそれまでの伸びを押さえた計画値になっており考え方を整理する必要がある。

《費用対効果（B / C）について》

費用対効果（B / C）を算出するケースとして、神戸港との陸上輸送だけでなく、神戸港との内航船を利用した場合も計算してはどうか。

事務局：博多港を利用している荷主への調査では陸上輸送が多く現実的であったため、今回陸上輸送で算出している。仮に全部神戸港との内航船を利用した場合の費用対効果（B / C）を試算すると4程度になる。



### 《地域開発・他事業との関連について》

福岡市の発展は、ウォーターフロント開発と密接に関連しているが、地域の雇用、所得の増大について簡単に記述はあるが、企業の進出形態や従業員数等をもう少し詳細に整理してほしい。また、対応方針（原案）について、福岡の発展と港の関連、内陸部の流通センターや物流関係の企業と港の関係等についても整理すべきである。香椎パークポート地区からアイランドシティーにかけては、緑地、街路灯等市民にとって快適な措置がなされていない。国の方針である「暮らしに密着した港づくり」を進めるのであれば、検討が必要である。

事業評価を行う際には、その事業のみの評価だけでなく、他の関連事業に関する効果等についてもしっかり評価、整理することで、その事業効果を多方面から評価でき、また総合的な効果をどう見るかということを経験していくべきである。

新物流総合施策会合で国際競争力を付けるためには、港湾EDI（港湾情報処理システム）、Sea-NACCS（シーナックス：海上貨物通関情報処理システム）への対応等について議論がされているので、それについてもより具体的に記述をお願いする。

### 《環境について》

博多湾だけには限らないがバラストウォーターの処理について、どのような対応を行っているのか。

事務局：博多港はバラストウォーターについては扱っていない。

＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝  
**( 4 ) 営繕事業【佐賀第 2 地方合同庁舎整備事業】**  
＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝＝

営繕事業については、審議の結果、対応方針（原案）どおり了承された。なお、費用対効果（B / C）に代表される営繕事業の評価方法については、本質的なところを再度整理する必要があることを委員会としての付帯意見とした。

委員からの主な意見

《営繕事業の評価のあり方について》

営繕事業は、行政施設の整備であり主たるユーザーは行政自身であるため、費用対効果（B / C）分析はなじまないのではないかと懸念されている。

個別の建物に費用対効果（B / C）が要求されること自体おかしい。事後評価のマニュアルを決めた本省の発想そのものに対して問題提起したい。評価としては、土地を集約し整理したことで国有財産の有効利用がなされていることで十分である。費用対効果（B / C）分析のうち、職務能率向上効果について、庁舎の事務スペースの広さによって算出しているが、庁舎の新しさや広さと労働意欲の関係を論じることには無理があるのではないかと懸念されている。施設を出来るだけコンパクトかつ経済的にするというコスト縮減の視点が最も重要ではないかと懸念されている。

費用対効果（B / C）の算出は本省のマニュアルに従って算出しているが、費用対効果（B / C）に代表される評価方法については、本質的なところを再度整理する必要があることを大きな課題として本省に報告していただきたい。

営繕事業は、そこに働く職員の労働環境の改善、向上を追求することが長期的な課題と考える。

個別建て替えより合同化の方が経済的であることや、敷地の有効活用などの国費節約効果のみで十分ではないかと懸念されている。

このような事業は個々に建て替える場合と合同にした場合の建設費やライフサイクルコスト等の経済性を議論することが妥当だと考える。

《庁舎施設について》

一般の企業と比較すると職員数の割には面積的に余裕があるように思えるが、今後有効に活用することが必要でないかと懸念されている。

事務局：庁舎には、コンピューター室、倉庫、来庁者の待合室及び個別面談室等特殊な部屋も必要であり、民間との比較は難しいが、一般的な事務室については、民間調査等に基づいた面積基準にしたがっているため、適当と考える。

利用者、職員数等から考えると駐車場が少ない気がするが、将来、車が増えた場合あるいは駐車場が足りない場合、増やすスペースがあるかと懸念されている。

事務局：現在の敷地内で増やすことは難しいため新しい敷地が必要になる。最近では立体駐車場にするようなケースもあるので状況をみながら検討をしていきたい。

《住民説明・対応について》

移転の際、旧庁舎周辺の住民に移転する旨の説明等を行ったか。

事務局：一般的に造る側としては、移転先のことを考えているので、推測だが旧庁舎周辺の住民には説明は行っていないと思う。

佐賀市民全体に対して公平なサービスが発揮できるかどうか検討や議論は行っているか。

事務局：今回のアンケート調査は来庁者に対して行っているため、必ずしも佐賀市民全体とは言えないが、顧客満足度をどう計るかという検討の中で別の施設において試行的に周辺住民へのアンケート調査も実施しているところである。

問い合わせ先 国土交通省九州地方整備局

企画部：TEL 092-471-6331（代表）

地方事業評価管理官 大竹 亮 （内線 2118）

企画部建設専門官 島本 卓三 （内線 3156）

港湾空港部：TEL 0832-24-4111（代表）

港湾計画課長 久米 英輝 （内線 320）

## 事業評価監視委員会の付帯意見

対応方針(原案)は妥当と思われるものの、本件の合同庁舎整備事業の評価手法について、各委員から以下のような指摘がなされたことから、費用対効果(B/C)に代表される営繕事業の評価手法のあり方として、本質的なところを整理し直す必要があることを「付帯意見」として付記する。

(各委員の主な意見)

1. 営繕事業は、行政施設の整備であり主たるユーザーは行政自身であるため、費用対効果(B/C)分析はなじまないのではないか。
2. 費用対効果(B/C)分析のうち、職務能率向上効果については、庁舎の事務スペースの広さによっているが、庁舎の新しさや広さと労働意欲の関係を論じることには無理があるのではないか。
3. 個別建て替えより合同化の方が経済的であることや、敷地の有効活用などの国費節約効果のみで十分ではないか。
4. 施設を出来るだけコンパクトかつ経済的にするというコスト縮減の視点が最も重要ではないか。