

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成14年度第1回） 議事概要（速報）

日時 平成14年 7月24日（水）13:00～16:00

場所 福岡市博多区 ハイアット・リージェンシー・福岡
リージェンシーボールルーム（2階）

出席者

- ・委員 橋木委員長、石井副委員長、吉田副委員長、赤崎委員、浅野委員、今村委員、小野委員、中川委員、山崎委員（欠席：大谷委員、矢田委員、山本委員）
- ・整備局 渡邊局長、井福副局長、菊田副局長、大原総務部長、熊谷企画部長、粕谷建政部長、小原港湾空港部長、野村営繕部長 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14年度第1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 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14年度再評価対象事業一覧表
- ・資料 - 6 平成13年度事業評価結果について
- ・資料 - 7 平成14年度第1回事業再評価（空港1事業・港湾2事業）
- ・資料 - 8 平成14年度事後評価対象事業一覧表
- ・参考資料 - 1 事業評価に関する実施要領等
 - ・国土交通省所管公共事業の再評価実施要領
 - ・国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領
 - ・建設省所管公共事業の事後評価基本方針（案）
- ・その他資料 新北九州空港パンフレット、佐伯港パンフレット、周防灘地区シーブルー事業パンフレット

議事

1. 開会
2. 九州地方整備局 渡邊局長 挨拶
3. 平成14年度事業評価監視委員会の運営について（委員長、副委員長の選出）
4. 平成13年度事業評価結果について
5. 審議
 - （1）平成14年度第1回再評価審議
 - 1）空港事業（1事業）の説明、審議
 - ・新北九州空港建設（2,500m）
 - 2）港湾事業（2事業）の説明、審議
 - ・佐伯港（女島地区）多目的国際ターミナル整備事業
 - ・瀬戸内海（周防灘地区）水質・底質の改善事業
 - （2）平成14年度事後評価について
6. その他

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項に基づき、委員長に橋木委員、副委員長に石井委員並びに吉田委員を選出した。

主な審議結果

1. 平成14年度第1回事業再評価

事務局より再評価対象事業（空港事業1事業、港湾事業2事業）について説明し、審議を行った。

(1) 空港事業【新北九州空港建設(2,500m)】 . . . 継続

審議の結果、対応方針(原案)を一部修正のうえ、事業継続で了承された。

「十分な需要」 「相当な需要」

委員からの主な意見

- ・費用対効果のあり方については、費用便益分析のみで計ることができない様々な要素（必ずしも定量化できない便益効果等）を含んでおり、今後分析のあり方について検討が必要である。
- ・今後、空港アクセスの確保等、新空港供用後の利用促進に向けた調査検討が必要である。

(2) 港湾事業【佐伯港 女島地区 多目的国際ターミナル整備事業】 . . . 継続

審議の結果、資料を一部修正のうえ、事業継続で了承された。

委員からの主な意見

- ・将来の産業構造の変化や県の施策等を踏まえた必要性を明確にする等、評価資料を修正すること。（資料の修正については委員長と協議する）

(3) 港湾事業【瀬戸内海 周防灘地区 水質・底質の改善事業】 . . . 継続

審議の結果、対応方針(原案)を一部修正のうえ、事業継続で了承された。

委員からの主な意見

- ・審議の結果、CVMによる費用便益については、参考資料に回す。
- ・事業計画中の75haの地域を限定してパイロット事業として位置づけ、事業を実施すること。
- ・上記を前提に、環境影響調査やそのためのモニタリング手法等について、今後、学識経験者の意見を十分聞き必要な調査を実施すること。

2. 平成14年度事後評価について

平成14年度事後評価については、選定委員を選出のうえ対象事業(河川、道路、営繕、港湾各事業より1事業ずつ)を選定することとなった。

本委員会において、浅野委員が選定委員に選出され、次回委員会において対象事業の選定の報告が行われることとなった。

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成14年度第1回） 議事概要（議事録）

日時 平成14年 7月24日（水）13:00～16:00

場所 福岡市博多区 ハイアット・リージェンシー・福岡
リージェンシーボールルーム（2階）

出席者

- ・委員 橋木委員長、石井副委員長、吉田副委員長、赤崎委員、浅野委員、今村委員、小野委員、中川委員、山崎委員（欠席：大谷委員、矢田委員、山本委員）
- ・整備局 渡邊局長、井福副局長、菊田副局長、大原総務部長、熊谷企画部長、粕谷建政部長、小原港湾空港部長、野村営繕部長 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14年度第1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 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14年度再評価対象事業一覧表
- ・資料 - 6 平成13年度事業評価結果について
- ・資料 - 7 平成14年度第1回事業再評価（空港1事業・港湾2事業）
- ・資料 - 8 平成14年度事後評価対象事業一覧表
- ・参考資料 - 1 事業評価に関する実施要領等
 - ・国土交通省所管公共事業の再評価実施要領
 - ・国土交通省所管のいわゆる「その他施設費」に係る再評価実施要領
 - ・建設省所管公共事業の事後評価基本方針（案）
- ・その他資料 新北九州空港パンフレット、佐伯港パンフレット、周防灘地区シーブルー事業パンフレット

議事

1. 開会
2. 九州地方整備局 渡邊局長 挨拶
3. 平成14年度事業評価監視委員会の運営について（委員長、副委員長の選出）
4. 平成13年度事業評価結果について
5. 審議
 - （1）平成14年度第1回再評価審議
 - 1）空港事業（1事業）の説明、審議
 - ・新北九州空港建設（2,500m）
 - 2）港湾事業（2事業）の説明、審議
 - ・佐伯港（女島地区）多目的国際ターミナル整備事業
 - ・瀬戸内海（周防灘地区）水質・底質の改善事業
 - （2）平成14年度事後評価について
6. その他

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項に基づき、委員長に榑木委員、副委員長に石井委員並びに吉田委員を選出した。

審議結果

1. 平成14年度第1回事業再評価

事務局より再評価対象事業（空港事業1事業、港湾事業2事業）について説明し、審議を行った。

(1) 空港事業【新北九州空港建設(2,500m)】

審議の結果、対応方針（原案）を一部修正のうえ、事業継続で了承された。
委員からの主な意見は、次のとおり。

< 需要予測について >

需要予測のなかで、東京及び大阪方面における鉄道との分担はどの程度になっているのか。また、どの路線が成立しているのか。

事務局：北九州地域からは、東京方面が空港77%・鉄道23%、大阪方面は空港21%・鉄道79%となっている。

事務局：成立する路線は、新千歳、羽田、中部、伊丹(大阪)、関空、宮崎、鹿児島、那覇の計算結果である。

新空港の需要は、将来のサービスレベル等により大きく変わり得るので、費用対便益には幅があることを認識したうえで、前提条件が示された値を基に事業の継続を判断する必要がある。そのうえで、有効に活用するための方策を今後検討することが重要である。

事務局：費用対便益は、事業を議論する際のひとつの指標として、通常1以上が望まれると考えている。今回の費用対便益は、考えられる様々な便益のうち貨幣換算できるものを過大にならないように推計している。

事務局：需要予測については、サービスレベルが大きく影響するが、机上の計算ではあるが、選択の条件として空港へのアクセス時間、便数等を考慮のうえ、算出している。

需要予測を下方修正されたことにより、かなり実情にあってきた感がある。そのうえで、費用対便益が1.2を確保できたことは評価し、積極的に継続すべきと言うよりは、工事の進捗度合いを勘案すると、事業の継続はやむを得ないと考える。重要なことは、供用開始後の活用について、国土交通省内の政策調整をしっかりと行うことを望む。

事務局：需要予測の見直しについて、別の視点で概略とらえて見ると、九州各県空港の利用状況は、ほぼ県人口の2倍程度となっており、新北九州空港の場合、圏域の人口を200万人と考えれば、400万人程度のポテンシャルが想定され、競合する鉄道等の利用者を差し引いても300万人という需要は見込まれるものと考えている。

需要予測については、エアラインのサービスや空港までのアクセス等が大きく関係するが、果たしてそれだけの便数を就航させるか確信がわからない。工事費が高くなるなかで、着陸料も高くなるのではないか。

事務局：今回の需要予測モデルは、市場原理や利用者がどの空港を選ぶかという選考要素をある程度取り入れたものとなっているが、空港をどう活かしていくか、どう利用者やエアラインにアピールするか等、空港アクセスの整備を含めた活性化が今後重要と考えている。

事務局：着陸料については、成田の公団や関空の会社方式では着陸料により建設費を償還することになるが、一般空港の場合は、定められた着陸料があり、新北九州空港も他の空港と同額の着陸料となる。

< 利用促進の検討について >

費用対便益以外に、現北九州空港の跡地再利用を含めて、計量化できない費用対効果を今後整理していただきたい。また、空港へのアクセスとして、道路だけでなく、鉄道についても今後議論していただければ、もっと明るい展望がでてくると思われる。

空港の魅力が、単なる利便性で終わるのではなく、空港を見に行く楽しさや空港アクセスの工夫等、魅力ある空港環境の整備について今後検討していただきたい。需要予測の300万人は、空港へのアクセスさえしっかりすれば難しい数ではないと思われるが、鉄道整備が簡単ではない中、現在施工中の高速道路を最大限活用した便利なアクセス体制の検討が必要である。

事務局：鉄道によるアクセスについては、北九州市が中心となって検討をしている状況である。空港へのアクセスは、バス等の手段も考えられ、新空港の有効活用等については、今後検討していくこととしたい。

< 供用時期について >

開港が延びそうだと報道されているが。

事務局：台風の影響により1年3ヶ月間工事が中断したことや、予算的に厳しい状況もあるが、2005年の開港に向けて、現在最大限の努力をしているところである。

工期を短縮するために、基本計画を修正する余地はないのか。例えば、南側緑地を滑走路や事業用地として利用すれば良いのではないか。

事務局：基本的には、現在の空港用地計画を変更するのは難しい。南側緑地の利用については、船舶と航空機の間隔を十分検討する必要がある。

< 対応方針(原案)について >

対応方針(原案)の文章の文言に、「十分な需要が見込まれる(2行目)」と「十分な投資効果が認められる(4行目)」と、「十分な」という言葉が2回出てくるが、需要予測については不確実性があるのではないかと思われるため、「十分な」を「相当な」と改めた方が良い。

事務局：対応方針(原案)を修正する。

(2) 港湾事業【佐伯港(女島地区)多目的国際ターミナル整備事業】

審議の結果、資料を一部修正のうえ、事業継続で了承された。
委員からの主な意見は、次のとおり。

< 整備の必要性について >

佐伯港は近隣港湾の中でどのような位置付けになっているか。また、佐伯港を拠点とした全体計画はあるのか。

事務局：佐伯港は、木材、セメント等の地場経済の発展を支え、九州と四国及び本州を広域的に結ぶ拠点としての役割を担っている。

供用開始はいつを予定しているか。

事務局：平成 18 年を予定している。

例えば、原木について年間に数回の需要しかないところで、船舶の大型化に伴う経済効果があるのか等、整備の必要性を議論する際は、貯木に対する加工者のニーズ等のソフト面を加味し、使用状況の実態を考慮した社会的アウトカムや効用を明確にする必要がある。

事務局：分析手法については、これで十分とは言えず今後さらに検討していかなければならない。また、地域の協力体制として、地元の市に加え利用業者からの要望も載っている。

港湾の効果や大型化の効果等については、どの港湾にもあてはまる一般論であり説得力がない。佐伯港の特徴や将来の利用状況等をもっと具体的に表現するべきである。

事務局：地元の利用実態を踏まえ、将来的に地元企業の競争力を確保するために最低限の整備として必要だと考えている。

< 費用対効果分析について >

便益算出における、原木の代替の港はどこに設定しているのか。

事務局：現在の佐伯港 10 m 岸壁を 14 m 岸壁に整備することによる船舶の大型化による効果を算出している。

以前、佐伯港の港湾計画を検討するとき、博多港を貯木場として利用するのは、土地使用料等が高く有効でないため、安い佐伯港で取り扱うようにしたという経緯があるのではないか。そういう背景等を含め費用対効果として整理する必要がある。

事務局：貨幣換算できない効果として、環境負荷の軽減や定性的効果を示しているが、ご指摘の意見等を含め今後検討していくべき課題だと認識する。

< 将来の産業構造変化への対応等について >

現状での必要性は理解するが、石炭の利用動向や木材産業の変化等、産業構造の将来像を勘案したうえで、将来の用途についても明確にしておく必要がある。

事務局：将来的な産業構造をどう考えるかについては、政策的な話で非常に難しい問題であるが、実態と将来を勘案のうえ、木材については現状維持、石炭については減少と予測している。

大分県にとって、県南地域の振興は非常に緊急な課題であり、佐伯港の整備がその起爆剤になればと考えているはずである。そういう意味では、国土交通省よりは大分県の施策としてどういう位置付けをしているのかが重要であるため、説明を補強されたい。

事務局：説明資料を補強する。

港湾管理者(大分県)

- ・コスト削減や地元企業の競争力を高めていくためには、船舶の大型化が必要であると考えている。また、大分県として佐伯港の利用促進に力を入れていきたいと思っており、早期完成を要望している。

(3) 港湾事業【瀬戸内海(周防灘地区)水質・底質の改善事業】

審議の結果、対応方針(原案)を一部修正のうえ、事業継続で了承された。
委員からの主な意見は、次のとおり。

<事業の必要性、効果について>

ヘドロが堆積している原因、供給元は何か。

事務局：当該海域のヘドロについては、高度成長期に山国川外小河川より流出した有機質の汚泥が、当該内水海域を浮遊し堆積したと推定される。覆砂することで水質・底質改善の効果は出ると思うが、再度ヘドロが堆積していくことはないのか。また、限られた領域だけ覆砂するのは何故か。

事務局：当該海域の水質悪化の要因として、流入によるものと、堆積しているところからの溶出が考えられるが、溶出する部分を抑えることができればかなり改善されることとなる。特にCODの濃度が高い対象区域を覆砂すればこの海域全体にわたる影響はかなり大きく、流入負荷部分が現在のままだでもCODが約10%下がるというシミュレーション結果を得ている。

水質汚濁防止法等により、流入による規制は厳しくなっているが、CODの削減には繋がっていない問題がある。その要因は、堆積物からの溶出によるものが大きい。本事業で、溶出による水質悪化をきちんと改善することが実証されれば、環境政策そのものに変更を呼びかける効果があると注目している。

対象区域としては、将来的には約300ha全てを対象とするのか、それとも、現実に事業するのは今回の約75haなのか。

事務局：地元漁業関係者や住民との協議で合意形成が得られた約75haの区域について、試験的に行っているところである。この調査結果等の知見を活かして、長期的には全体の海域の浄化に繋げていきたいと考えている。

全国で、この種の事業で成功した事例はあるのか。

事務局：干潟での事業も含め、全国で40箇所ぐらい行っており、そのうち19箇所が事業完了している。特に顕著に効果があったのは三河湾で、航路浚渫土砂を利用して養浜や覆砂を行っている。

覆砂の効果は何年位を考えているのか。また、事業の効果は当初の予測とどの程度差があるのか。

事務局：今後も事業の効果や持続性等についての調査を引き続き行っていくこととしているが、覆砂や養浜に併せて河川や下水道等の流入と連携して抑制することにより、効果が長く継続すると考えられる。

今回の簗島沖の前に、曾根沖も覆砂をしていると思うが、その調査はまだ継続して行っているのか。

事務局：モニタリング調査を継続して行っている。

<事業の進め方について>

この種の事業は、これから環境を回復させるということで、ある程度容認されていると思うが、砂を撒くということは、生態系に対して攪乱要因を放り込むということである。予測がたたないまま面積を拡大すると海域全体が変質する可能性がある。

魚類を調査の対象とするのではなく、むしろ、そこに定着し生活する底性動物の方がよい。また、海域の予備調査を覆砂前に行って、事業実施方法を検討すべきであった。

覆砂する浚渫土砂は、底性動物等の生き物を含んだものなのか。含んだものであれば、餌を撒いたことになり、魚が集まっている可能性も考えられる。

事務局：浚渫土砂をそのまま持ってきているが、浚渫土砂の生物調査等に行っていない。今後は、浚渫時、覆砂時、覆砂後少し時間が経ってと経年的な変化を含め調査していきたい。

本事業は、事業の効果を確かめるための実験だと考え、様々な点を検証しながら行っていく必要があり、安易に覆砂区域を広げることは反対である。また、調査に当たっては、覆砂内外のサンプル数が少なすぎるので検討すること。

事務局：指摘のあった環境上の要素や、流入規制等その他の要素を総合的に勘案したうえで、学識経験者等の意見を聞きながら今後の事業展開を考えていくこととなる。

<費用対便益(CVM法)について>

CVM法で便益の計算を行っているが、アンケート調査の対象範囲の設定の論理が分かりづらいこと等から、基本的にこの手法でやらない方がよい。むしろ、関門航路の浚渫事業が7億円節約できたということがはっきりわかる効果ではないか。

CVM法のアンケート調査で環境改善への支払い意志を貨幣換算するというやり方は問題があると思われるので、費用便益分析の数字はあくまで参考という位置付けにしたほうがよい。

事務局：CVM法の部分は、参考資料に回す。

<対応方針(原案)について>

内海の海域の浄化問題や浚渫土の処分について課題となっている中で、それらの問題を補うような形でこのような事業を試験的に行ったということを対応方針(原案)の中にもしっかりと記述した方がよい。

対応方針(原案)について、新環境基本計画の環境政策の中の「負の遺産の解消」として位置付けられる事業であることを積極的に明記するべきである。また、指摘のあった環境面への様々な問題についても調査を行うことを明記するべきである。

対応方針(原案)の文言で「広大な周防灘のわずか一角にすぎない環境改善の試みであるが」とあるが、この部分を削除し、パイロット的な事業であることを踏まえた記述とするべき。

事務局：各委員の意見を踏まえ、対応方針(原案)を修正する。

2 . 平成 1 4 年度事後評価について

平成 1 4 年度事後評価については、選定委員を選出のうえ対象事業(河川、道路、営繕、港湾各事業より 1 事業ずつ)を選定することとなった。

本委員会において、浅野委員が選定委員に選出され、次回委員会において対象事業の選定の報告が行われることとなった。

問い合わせ先 国土交通省九州地方整備局

企 画 部：T E L 0 9 2 - 4 7 1 - 6 3 3 1 (代表)

地方事業評価管理官 山本 健一 (内線 2 1 1 8)

企画部建設専門官 井元 幸司 (内線 3 1 5 6)

港湾空港部：T E L 0 8 3 2 - 2 4 - 4 1 1 1 (代表)

新北九州空港建設(2,500m) 関係

空港整備課長 佐藤 敬 (内線 4 0 0)

佐伯港 女島地区 多目的国際ターミナル整備事業整備事業

瀬戸内海 周防灘地区 水質・底質の改善事業 関係

港湾計画課長 久米 英輝 (内線 3 2 0)