

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成27年度第3回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成27年12月1日(火) 14:00～15:45

■開催場所：カンファレンスASC (アスク) 1階 会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東1丁目16番25号アスクビル

■主な議事

○審議【再評価】港湾1事業、道路4事業、河川1事業

<港湾事業>

・ 苅田港国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)

<道路事業>

- ・ 一般国道497号 唐津伊万里道路 (佐賀県)
- ・ 一般国道497号 伊万里松浦道路 (佐賀県・長崎県)
- ・ 一般国道497号 伊万里道路 (佐賀県)
- ・ 一般国道34号 武雄バイパス (佐賀県)

<河川事業>

・ 球磨川総合水系環境整備事業 (熊本県)

○報告【再評価】河川7事業

<河川事業>

- ・ 遠賀川総合水系環境整備事業 (福岡県)
- ・ 本明川総合水系環境整備事業 (長崎県)
- ・ 菊池川総合水系環境整備事業 (熊本県)
- ・ 白川総合水系環境整備事業 (熊本県)
- ・ 大淀川総合水系環境整備事業 (宮崎県)
- ・ 遠賀川特定構造物改築事業 (新日鐵用水堰改築【中間堰】) (福岡県)
- ・ 大淀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 村永 努 (内線 3126)

企画部 企画課長補佐 中村 信男 (内線 3155)

TEL 092-476-3542 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 久保 敏哉 (内線 62320)

TEL 092-418-3358 (直通)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 留守 洋平 (内線 4211)

TEL 092-476-3529 (直通)

○河川事業 河川部 河川環境課長 川口 芳人 (内線 3651)

TEL 092-476-3525 (直通)

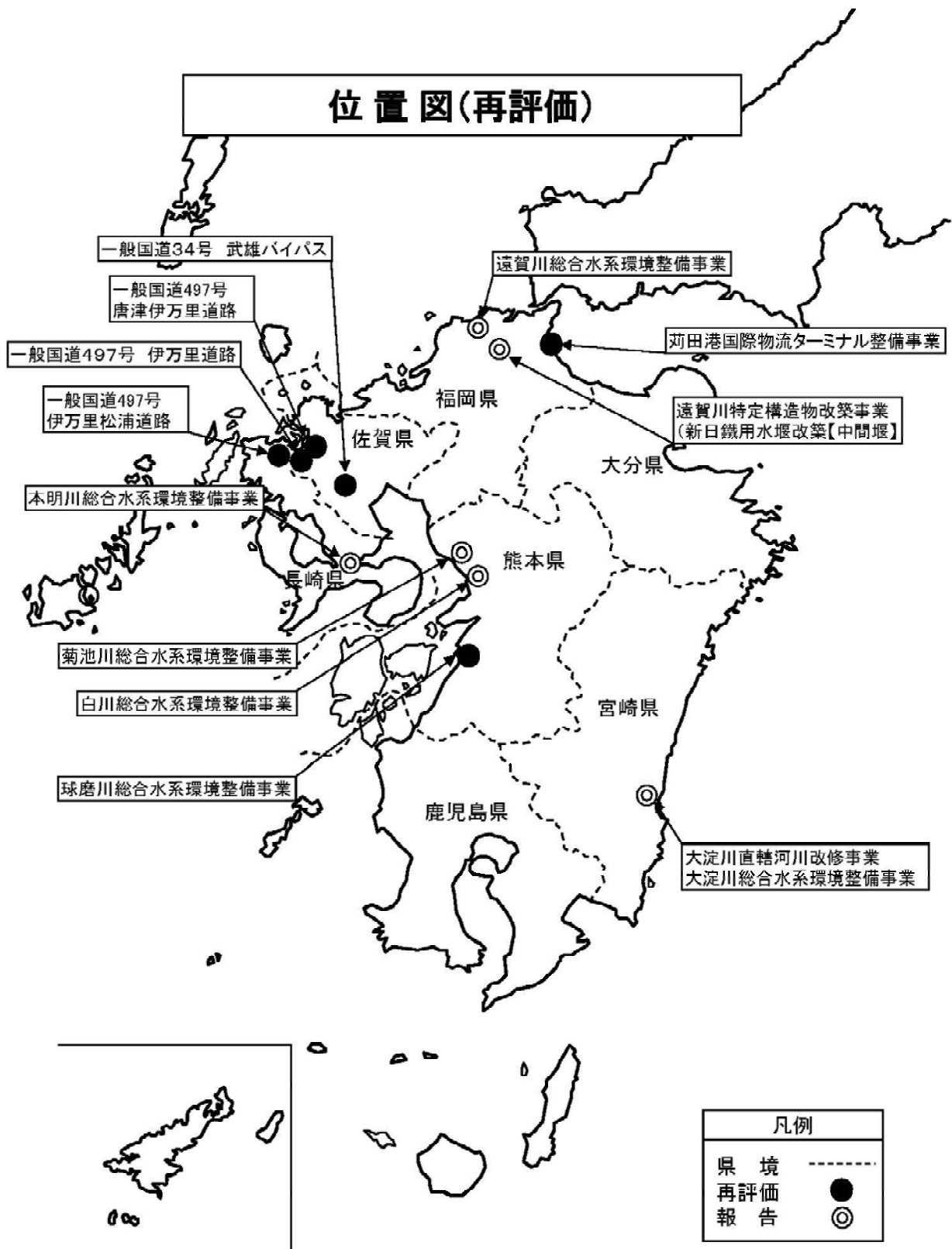
河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)

TEL 092-476-3523 (直通)

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度 第3回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）

- 日 時 平成27年12月1日(火) 14:00～15:45
- 場 所 カンファレンスASC（アスク）1階 会議室
- 出席者
- ・委 員 泉委員、小島委員、埴田委員、津田委員、戸田委員、日野委員、姫野委員、安河内委員、吉武委員
 - ・整備局 鈴木局長、藤井副局長、長谷川副局長、小平企画部長、麓建政部長、土井道路部長、村岡港湾空港部長、朝倉営繕部長、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27年度第3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27年度第3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27年度第3回事業評価監視委員会
（再 評 価：港湾1事業、道路4事業、河川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
 - 審議【再評価】港湾1事業、道路4事業、河川1事業
 - <港湾事業>
 - ・ 苅田港国際物流ターミナル整備事業（福岡県）
 - <道路事業>
 - ・ 一般国道497号 唐津伊万里道路（佐賀県）
 - ・ 一般国道497号 伊万里松浦道路（佐賀県・長崎県）
 - ・ 一般国道497号 伊万里道路（佐賀県）
 - ・ 一般国道34号 武雄バイパス（佐賀県）
 - <河川事業>
 - ・ 球磨川総合水系環境整備事業（熊本県）
 - 報告【再評価】河川7事業
 - <河川事業>
 - ・ 遠賀川総合水系環境整備事業（福岡県）
 - ・ 本明川総合水系環境整備事業（長崎県）
 - ・ 菊池川総合水系環境整備事業（熊本県）
 - ・ 白川総合水系環境整備事業（熊本県）
 - ・ 大淀川総合水系環境整備事業（宮崎県）
 - ・ 遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】）（福岡県）
 - ・ 大淀川直轄河川改修事業（宮崎県）
 4. 閉会

位置図(再評価)



平成27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	すすむ	
石原	進	(社)九州経済連合会 副会長
いずみ	けんこ	
泉	健子	鹿児島大学名誉教授
こじま	はるゆき	
○小島	治幸	九州共立大学名誉教授
せざき	みつひろ	
瀬崎	満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ	あきひで	
埴田	彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
つだ		
津田	みどり	九州大学大学院農学研究院准教授
とだ	じゅんいちろう	
戸田	順一郎	佐賀大学経済学部准教授
ひの	しんいち	
◎日野	伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの	ゆか	
姫野	由香	大分大学工学部助教
みぞかみ	しょうし	
溝上	章志	熊本大学大学院自然科学研究科教授
やすこうち	けいこ	
安河内	恵子	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ	てつのぶ	
吉武	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、道路事業について日野委員より、河川事業について埴田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（港湾1事業、道路4事業、河川1事業）について説明し、審議を行った。

【荻田港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。

【一般国道497号 唐津伊万里道路】

■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497号 伊万里松浦道路】

■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497号 伊万里道路】

■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34号 武雄バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【球磨川総合水系環境整備事業】

■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7事業）について報告。

【遠賀川総合水系環境整備事業】

【本明川総合水系環境整備事業】

【菊池川総合水系環境整備事業】

【白川総合水系環境整備事業】

【大淀川総合水系環境整備事業】

【遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】）】

【大淀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27年度 第3回）議事詳細

○審議（再評価）

【苅田港国際物流ターミナル整備事業】

（委員）

確認ですが、新松山地区の将来造成用地に浚渫土砂を入れられなくなったのは、分譲中である新松山臨海工業団地に影響を与えるからでしょうか。それとも、将来の造成用地を早急に造成しなければいけないような状況が生じたためでしょうか。

（事務局）

資料5ページの青色の箇所が新松山臨海工業団地ですが、公募開始後すぐに取引が始まっている状況より、港湾管理者として、需要が引き続き出てくるとの考えから、築堤を構築し浚渫土砂の処分を行う計画をしていた赤色の箇所の将来造成用地についても造成に向けた整備に取りかかりたいということです。

（委員）

早く造成することで、当然経済波及効果はあると思いますが、今回の便益には反映されていないということですね。

（事務局）

その通りです。

（委員）

事業期間の延伸が、浚渫期間の2年延伸と浚渫の開始時期を4年遅らせることで、合わせて6年間の延伸ということですが、拡張する処分場には、既に他の港の土砂を入れているのでしょうか。

（事務局）

いいえ、まだ環境影響評価の手続き中ですので、終わり次第、護岸工事に着手することになります。

（委員）

既存の土砂処分場は既に満杯なのでしょうか。

(事務局)

既存の土砂処分場では一部土砂の処分を継続していますが、残りの容量はわずかです。

(委員)

とりあえず既存の土砂処分場に入れておけば、事業期間が少し短くなると思いましたが、その可能性は無いですね。

(事務局)

はい。容量も殆ど残っておりませんので、大量の土砂を入れることは難しいと思います。

(委員)

分かりました。

(委員)

53億円の事業費増の内容ですが、拡張する処分場の護岸整備に要する費用でよろしいでしょうか。

(事務局)

護岸の建設に必要な費用から、前回まで計上していました将来造成用地での築堤の費用を差し引いた費用が53億円です。

(委員)

要するに、拡張する処分場の護岸整備の為の費用ということですか。

(事務局)

はい。

(事務局)

補足させていただきます。今回拡張する土砂処分場については、現在環境影響評価を実施しているところですが、そこには、関門航路の浚渫土砂と北九州港の浚渫土砂と苅田港の浚渫土砂が入ることになっています。そのため、処分場の全体土量に対して3事業が持ち込む土量の割合から、処分場の全体費用に対する、苅田港の負担分を求め、この苅田港の負担分から、計上済の新松山地区の将来造成用地の築堤費用を差し引いた金額が53億円です。

(委員)

そうすると、北九州港と関門航路の費用についても影響が出てくるのでしょうか。

(事務局)

他の港でも、土砂処分場を造成するのに必要な費用が出てきて、次回以降の委員会になると思いますが、この費用の変更について必要に応じご審議頂くことで考えております。

(委員)

2点確認させてください。まず1点目は、分譲中の新松山臨海工業団地の隣の将来造成用地については、今すぐに造成できる状態で、ここに対して費用の増加はないという理解でよろしいでしょうか。2点目は、新たに護岸を造成しますが、今後地盤の状態が想定していたよりも悪く費用が増えるといった状況は想定されますか。

(事務局)

1点目の将来造成用地ですが、これは隣接する新松山臨海工業団地と殆ど同一の天端まで仕上がっていますので、今後地盤改良等が出てきますが、基本的にこれ以上の費用増は無いと考えています。

(委員)

地盤改良の工事費用は要らないということですか。

(事務局)

今後の地盤改良工事は、港湾管理者である福岡県の事業として実施されます。

(委員)

分かりました。

(事務局)

2点目の護岸造成については、現在環境影響評価の手続きを行っていますが、それに先立ちまして、現地での土質調査などを行っています。その中で断面等を検討した上で、地盤の改良範囲等を決めておりますので、よほどのことが無い限り工事費が膨らむことはないと考えております。

(委員)

分かりました。

【一般国道 497 号 唐津伊万里道路】

(委員)

まずこの唐津伊万里道路ですが、今回一括審議になっている伊万里道路と連続して、広域的なネットワークの形成に重要な道路であることは十分理解しておりますし、引き続き事業を進めて頂きたいと思っています。資料 7 ページの事業費増の項目を見ますと、①の法面对策の追加や②の土質変化に伴う岩掘削方法の見直しについては、毎回同じような内容が出てきています。もう少し改善できる余地があるのかどうかについては技術的に把握しかねますし、今の技術での限界という部分もあるかと思います。一方で③の土砂運搬計画の見直しにおいて発生する 7 億円については、何らかの工夫で回避できたのではないかという印象を受けます。ケースバイケースだとは思いますが、今回仮置き場の変更が、どのような契約形態でなされているものなのかということ、また、今後このような土砂運搬計画の見直しが他の場所でも起きてくるとは思いますが、何らかの契約ルールの変更や見直し、あるいは工夫で回避できたりするものかについて、お聞かせください。

(事務局)

委員のご指摘のとおり、土砂運搬計画は非常に重要な計画でして、唐津伊万里道路は山岳部を通り、周辺の伊万里道路は比較的盛土の区間が多いため事業計画を併せたり、周辺の公共事業での受け入れ先を探したり、いろいろなことを考えながら事業計画を立てています。仮置き場 A と仮置き場 C に関しては、長い期間土地の利用計画がなく、将来的にも仮置き場として使えると判断し借地をお願いしていました。しかし、最近の好景気もあって、仮置き場 A では、ソーラーパネルを使った発電を、仮置き場 C では、バイオマス発電を行う計画で、共に電力系の需要を見込んだ開発であり、今この地域が非常に元気な証拠の現れということで、我々もどうにか引き延ばす調整はしたのですが、やむを得なかったのかなと思います。このような状況もありましたので、今回、仮置き場の D は土砂を 140 万 m³ ぐらい受け入れられたので、今回変更しています。今回この場所については、需要があればというところで、何年までは無償で貸してくださいということも組み込んだ契約に至ってなく、ここのところは非常に難しいところですが努力はしていきたいと思っています。

(委員)

前回再評価はいつですか。

(事務局)

2 年前です。

(委員)

2 年前の再評価の時には、今回の仮置き場の話は無く、それ以降に出てきた話ですか。

(事務局)

はい。前回再評価後に急遽出てきまして、通常ですと次の再評価は平成28年度なのですが、用地もすべて完了し工事をまさにやっている段階ですので、今回審議頂いています。

(委員)

仮置き場を借りる場合の契約は、どの程度拘束力があるものですか。変更があった場合には、今回のように変更するような自由度のある契約なのでしょうか。

(事務局)

基本的には単年度契約で、毎年確認行為をさせて頂いている事業でして、今回はどうしてもということで、地域の活性化も含めてやむを得ないということです。

(委員)

分かりました。

【一般国道 497 号 伊万里松浦道路】

(委員)

先ほどの案件と同じく地盤のことはともかくとして、発生土砂の搬出場所を見直したということで、途中で搬出先の松浦港の管理者である長崎県から搬入できませんという回答があったということですが、どこの責任なのかという問題もあるかと思います。土砂搬出先機関にも、事前にこちらが積算する際にしっかりと見極めをして頂く必要があると思います。先ほどの案件も同様ですが、契約の期間が1年になっているのは理解できますが、今後は、何らかのかたちでその期間の延長や、あるいは結果搬入が出来なかった場合の土砂搬出先機関の負担金も考えていく必要があるのではないのでしょうか。全体事業費から見ればそれほど大きくない額かもしれないですが、やはり削減できるところは工夫して削減を目指すということは重要だと思いますので、今後何らかのかたちでご検討して頂く必要はあると感じました。

(事務局)

事前にあたりをつけておくことは、大事なことだと思っています。今回の例で言いますと、今回は土を置いておくというよりは、質の悪いトンネルのズリを処分しなければいけないということで、処分場を探していたところです。当初、松浦港の埋め立て地での受け入れを調整していたところ、許可はもらったのですが、その後県の方で調べてみますと難しいということで、改めての調整が必要となったところです。

(委員)

トンネル工事費を見直しており、結果的にボーリング調査が少なかったということですが、トンネルの調査を行う際、ボーリング間隔は何百mに1本などのような基準があるのでしょうか。

(事務局)

高速道路になるような道路で、ボーリング調査を事前にどうするのかというのは、旧日本道路公団の基準がありまして、それによりますと、抗口部では1、2本、中央部では2、3本というのが定められています。今回、一番長い平尾トンネルでは、抗口部に10本、中央部に4本ということで、基準よりかなり多い本数のボーリングを実施しています。しかし延長自体が1600mであり、その中で4本となりますし、幅員12mの中で、せいぜい6cm8cmくらいの管ですから、やはり誤差というのはどうしても生じるとは思っております。事前に地質が分かっていたら、当然工法の準備ができるわけですが、結局掘ってみて地質が分かっていることと、事前に把握してから行うことがそれほど変わらないので、どこまで事前に地質が分かっているのが良いのかは、程度の問題と思っています。なるべく事前に地質を把握しておくことは大事だと思いますが、ボーリングも1本掘るのに数百万掛かりますので、その辺の兼ね合いと思っています。

(委員)

このところ事業費を見直す事業が多いので、我々も気になっているところですが、この10年くらいで様々なことにコスト削減が叫ばれていて、そのため、事前のボーリング調査も削減されたのでこういうことが増えているのか。あるいはボーリングの数については今までと変わらないので今までも同じようにこういう変更が起きていたのか。少し大きな時代の流れと言いますか、その辺りを教えて頂きたいと思います。

(事務局)

コスト削減の流れは当然ありますが、事前の調査を間引くとか、そういったことは特には行っていません。従来通りに、その場その場に応じて増やしたりしています。

(委員)

このような変更は、昔も今も傾向としてはそんなに変わっていないのですか。

(事務局)

トンネルは、掘ってみなければ分からないことが非常に多いというのがありますが、元々設定している事業費の中に、今回で言うと700億円の中に、どれだけ余裕を見込んでいるかというところが影響しているのかなと思っております。当然単体で見ると誤差は当然ありますが、余裕をどれだけ見込めるかというところで、なかなか余裕を見込めなくなった結果、このようなことが起きると考えられます。

(委員)

そうすると余裕のところをどのように考えるかが、システム改良の糸口になるのではないのでしょうか。それは検討した方が良いと思います。

(事務局)

民間の投資の場合は、コストは大きめ、利益は少なめに見積もって絶対失敗しないようなかたちに進めていくのが通例ですが、公共事業の場合はそれとは違うので、皆様からどうしてそうなるのかいつも指摘されます。これは、長年の公共事業の歴史だとは思いますが、おそらく分からない部分については平均的な費用で計算してきたことが原因と思われます。また、事業費を算出する際は、結構ぎりぎりまで詰めていきます。その結果、現在のような状況になっていると思います。逆に言うと、そういうものの為に、この事業評価委員会があるとご理解頂きたいです。

(委員)

ご説明されていることはよく分かるのですが、例えば九州ですと唐津や北松浦地域では地滑りなど山が悪いし、阿蘇の近くだと当然火山灰で地盤は悪いです。例えば、過去のデータを蓄積し、パ

イロツ的に今言われたような決められた本数より少し多めにボーリング調査を行ってみるなど、九州地方整備局だけでも試行されたらどうかと思います。そうでないと、先ほど委員が言われたように同じことの繰り返しで、我々も聞いていてたまらないです。感覚的なセンスでいけば、掘ってみないと分からなかったというのは、問題ではないかと思います。将来的に同じことが起きないようにするために、九州地方整備局全体の中でパイロット事業をされたらどうでしょうか。九州の中で実際に危ないところがあるわけですから、そのプロジェクトに関しては試行的にする考え方もあると思いますが、いかがでしょうか。

(事務局)

今、ご指摘のあったことについては、今しっかり調査をさせて頂いておまして、事業費を十分詰めてからやっていきたいと思います。また先程ご指摘のあった、今ある仕組みの中での改善として、幅を持たせて評価しなさいということだと思っておりますが、最初の新規事業評価との関連もありますので、勉強させて頂きたいと思います。

【一般国道 497 号 伊万里道路】

【一般国道 34 号 武雄バイパス】

特になし。

【球磨川総合水系環境整備事業】

(委員)

球磨川では学識者懇談会が未設置ですが、有識者並びに地元の意見を聞く機会が複数あることは理解できました。ただ、沢山ありすぎるので補足説明を頂きたいです。例えばご説明頂いた「くまがわ勉強会」や、「球磨川下流域環境デザイン検討委員会」、「球磨川・新萩原橋周辺地区かわまちづくり協議会」等々は、それぞれエリア毎に検討されているのかもしれませんが、連携や情報共有はどのようになされているのでしょうか。流域で考えることはとても重要だと思いますので、その辺りの状況を教えて頂ければと思います。

(事務局)

「球磨川・新萩原橋周辺地区かわまちづくり協議会」は、八の字堰やその周辺の整備をどうするのかといったことを検討していき、「球磨川下流域環境デザイン検討委員会」は、主に八の字堰及び萩原堤防に関してのデザイン検討をしています。お互い関係もありますので、それぞれの会議で、検討された内容は他の会議でも共有することとしています。市民から見れば、ほぼ同じような場所で行っておりますので、きちんと連携が取れるよう説明をしています。また、下流域の干潟を対象とした球磨川下流域環境デザイン検討会生物ワーキンググループもあり、そちらは魚類に与える影響やヨシなどの再生を考える場であり、少しずつ専門の方が違ったり、一部重複したりしてご指導頂いています。

(事務局)

補足します。「くまがわ勉強会」は、主にアユ漁師や漁協などのアユに関するプロフェッショナルの方で構成されています。具体的に瀬の再生のために石をどう組めば良いかなどを検討しており、検討会は非公開で行っています。「球磨川下流域環境デザイン検討委員会」は、球磨川下流域全体の瀬の再生及び萩原堤防のデザインをしており、景観の先生、河川工学の先生、生物の先生、それから地域行政機関、漁業関係者とで、公開で議論をしています。「くまがわ勉強会」で様々な議論をし、最終的には「球磨川下流域環境デザイン検討委員会」で公開しまして、皆さんに情報共有しております。「球磨川・新萩原橋周辺地区かわまちづくり協議会」は、実際の利活用を含めた議論を商工会議所・地元市役所・住民等を交えて行っていきます。

(委員)

これまでの説明で、地域住民や学識経験者と一緒になって事業を実施されていることは、言葉では理解できましたが、それが本当に結果として出ているのかと言うと、CVM で便益を出されていますが、住民の方々と一緒にやられている割には、回答者数が非常に少ないです。アンケートを淋地区と球磨川下流地区で、それぞれの事業箇所から半径10km圏内に無作為に配っていると思いますが、これだけ学識経験者や国交省の方も入っているのに、どうしてこんなに

回答者数が少ないのかなというのが疑問なのですが、それに対して良いお答えがありますか。

(事務局)

回答者数が少ないことに関しては、非常に反省しなければならないことだと思います。特に下流部の八代市民の方にもう少し分かりやすく発信をして、この事業の認知度を上げていくことが必要だと思います。そのような意味でも地域の自治体の皆様に入って頂いて、「球磨川・新萩原橋周辺地区かわまちづくり協議会」をさせて頂いていますので、そのようなことを通じながら市とも連携して取り組んでいきたいと思っています。また、昨年度から試験施工も始まっておりますので、これからいろいろとPRしてくこともできるかなと思っています。事業についての情報発信を強化していきたいと思っています。

(委員)

環境整備事業の便益の算出方法は、トラベルコスト法などもありますが、それもいろいろ問題があると思いますので、今のところ CVM しか無いと思いますが、CVM の一番重要なところは、いかに回答率を上げるかだと思いますので、ぜひその辺もしっかり行って頂きたいです。

(委員)

CVM についての質問ですが、アンケートを実施した淋地区と球磨川下流地区で、半径 10 km 以内の世帯数の桁が全く違うのですが、アンケートは両地区とも 2000 枚配り、有効回答数が 6% と 12% ですが、さらに集計世帯数で見ると 2.8% と 0.5% となります。これは CVM としての統計的な観点から見て、大丈夫なのかという点と、モニタリングで事業期間が延びますが、最後にモニタリングだけ残ったときの便益は、どのように換算するのでしょうか。最後のところで困るのでは無いかと思ってお聞きしたいのですが。

(事務局)

モニタリングの便益ではなく、トータルの便益で出します。

(委員)

モニタリングで新しく生み出す便益は無いので、今までの便益とモニタリングの費用から算出するのでしょうか。

(事務局)

B/C はモニタリング費用も含まれたかたちで算出しています。

(事務局)

補足します。便益については、事業が一旦終わり、モニタリングが終了した段階で再度アンケー

トを取り算出します。そして、先ほど有効回答数が1割程度で少ないのではとご指摘がありました
が、実は回答は球磨川下流地区で3分の1程度ありました。本事業は環境整備事業ですので、利用
しやすくする為の護岸整備などを行っていますが、ただ、現在のCVMの仕組みでは、アンケート
に「今回の整備で洪水の心配が無くなった」という設問があり、その設問に「はい」と答えてしま
うと無効回答となってしまいます。一般の方は、川岸を階段などで固めたら、洪水から守ってくれ
ていると思われることは不思議では無いです。それを無効回答とするのが現在の全国統一の仕組み
であり、そのため有効回答数が少なくなっています。我々実務者としては、少し疑問があるところ
なので、現在本省に問題提起をし、マニュアルの改変を要望しているところです。

(委員)

アンケート調査については、以前から申し上げている通り、それが無効回答になるのはおかしい
と思いますが、今回それは置いておいて、モニタリングについてお伺いします。モニタリングの目
標値は、どのように設定されているのでしょうか。つまり、瀬についての目標値がどのくらいとか、
あるいは瀬は増えたけれどもアユがあまり戻ってこないということもあると思いますので、アユが
増えることが目標値なののでしょうか。また、その目標値を達成しなかった場合は、追加の事業を行
うのでしょうか。

(事務局)

定性的な目標値は、アユの産卵やアユが増えることが念頭にはありますが、基本的になかなか目
標として置きにくいので、現在の瀬が4千㎡程度なので、これを50年代の約2万㎡に戻すことを
目標値としています。そして産卵状況もモニタリングの中で実施していきますので、瀬が増えたけ
どアユが産卵していないなどについては、モニタリングしながら考えていかなければいけないと思
っています。ただ今のところ考えているのは、瀬を元に戻すということが目標で、そうすればアユ
も戻ってくるだろうと予測しています。

(委員)

瀬が約2万㎡に達しなければ、追加で事業を行うのでしょうか。

(事務局)

目標値の到達度合いにもよると思いますが、例えば1万9千㎡程度であれば良いのではないかと
か、その辺は最終的に進んでいき、瀬のできあがりの状況を見ながら、途中で瀬の場所を変えた方
が良いのではないかとということも考えながら、できるだけ2万㎡に近づけるように行い、それでも
瀬が足りなかったらどうするかというのは、また考えさせて頂きたいと思います。

(委員)

質問ではなく今のお話に関連したコメントです。瀬の到達目標については、今お話がありました

が、瀬が約2万㎡出来たとしても最も大事なのはやはりアユがきちんと戻ってくるかということです。この場合は資料7ページの工程表を見て頂いたら分かりますが、平成24年度からモニタリングを開始しています。すなわち、当該事業の実施前と実施後との差を見ているわけです。少なくともアユの数については、工事をする前と同じ数が戻ることが最低限の到達ラインです。そしてその後、アユの数が1.2倍や2倍に増えていくことは歓迎されることです。河川法が平成8年に改正されましたが、当該事業のような事例は今までに全く無く、九州の中でも球磨川でこういう事業をやって頂けることは、非常にありがたいことです。本当に人間が行う工事で魚が戻せるのかどうかという1つの試みだと理解して頂きたいです。

○報告（再評価）

【遠賀川総合水系環境整備事業】

【本明川総合水系環境整備事業】

【菊池川総合水系環境整備事業】

【白川総合水系環境整備事業】

【大淀川総合水系環境整備事業】

【遠賀川特定構造物改築事業（新日鐵用水堰改築【中間堰】）】

【大淀川直轄河川改修事業】

特になし。