

平成23年度第2回佐賀県公共事業評価監視委員会

日 時：平成23年10月26日（水）
10：00～

場 所：特別会議室B

1. 開 会

○副島(良)副本部長 若干遅れましたけれども、平成 23 年度第 2 回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

今回は、再評価ということでお願いしたいと思います。

議事については、委員長をお願いいたします。

2. 議 事

○荒巻委員長 それでは、始めさせていただきます。

早速ですが、次第に従いまして行います。

1) 再評価地区諮問

○荒巻委員長 最初は 3 件、再評価の審議があります。いずれもこの前見学に行ったところですので、内容については皆さんご存じだと思いますが、欠席された方もおられますので、説明をいただいた後、審議を行いたいと思います。

それでは、事項ごとをお願いいたします。

最初に、県営地盤沈下対策事業について、事務局よりご説明をお願いいたします。

〔県営地盤沈下対策事業〕

○説明者（農山漁村課） 担当しております農山漁村課長の青山でございます。本日はよろしくをお願いいたします。

先ほど委員長からご説明がございましたが、先般、現地を見ていただきました県営地盤沈下対策事業 佐賀中部地区でございます。

まず、現地でも概要のご説明があったかと承知しておりますけれども、まず、事業の概要を説明させていただきます。

地下水などの汲み上げに起因しまして地盤沈下が県内でも発生しております。佐賀平野、白石平野で発生しております。この地盤沈下によりまして農業水利施設、用水施設、排水施設でありますけれども、農業用の用排水施設の機能が低下しております。これを復旧しまして対策をしていくという事業でございます。

写真を見ていただきたいと思います。これはポンプでありまして、地下水をくみ上げてクリークに落としております。これを農業用水として使っておるということでもあります。このような地下水のくみ上げに起因して地盤が沈下しまして、例えば、施設の抜上がりでございますとか、これもちょっと写真がわかりにくいかなと思いますが、地盤が下がりまして施設が抜上がっている状況でございます。また、これは用水路でございますけれども、地盤沈下は均一に地盤が下がるということではありませんので、不均一に地盤が沈下するということがありまして、こういった水路に不陸が生じておりまして、施設が計画どおり水が流れないということで用水が末端にうまく届かないというような状況が生じており

ました。もともと佐賀平野は水源が乏しい地域でございますので、適時に雨が降らないと干ばつの被害が生じます。また、地盤も沈下しておるということで、低平地でございますので、雨がたくさん降りますと湛水被害が生じるということでございます。

こういった被害が発生いたしますので、用水路の改修または排水路の改修、または排水機場を新たに設置するというようなことで、用水、排水の両方の対策を行うというものでございます。こういったことを通じまして農業経営の安定と県土の保全に資するという事業でございます。

県内では、今、2つの地区でこの事業を行っております。その1つが佐賀中部地区でございまして、佐賀市と小城市の管内で事業を実施しております。

こちら、グラフをつけておりますけれども、昭和46年から観測しまして累積の沈下量を示しております。佐賀中部地区管内におきましては、このような形になっておりますが、近年は余り大きな沈下は見られないというような状況でございます。

この事業で改修している施設でございますけれども、これは以前、嘉瀬川農業水利事業で造成した施設につきまして、この中で機能が低下している部分がございますので改修を行っているものでございます。

こちらは国営事業と県営事業で実施しておりますが、国営事業につきましては、昭和24年から48年にかけて実施した事業でございまして、北山ダムや川上頭首工や幹線用水路を整備した事業でございます。県営事業は、昭和39年から60年にかけて支線の用水路の整備を行ったものでございます。

事業の大きな目的が2つございます。1つ目が用水路の機能回復でございます。こちらは現地を見ていただいた水路です。先ほどの趣旨と一緒にですが、水路に凹凸が生じまして水が流れないというような状況がございます。

こちらはここに段差が生じておまして、こちらについても通水機能の不良が生じているということでございまして、こちらの解消を行って機能を回復させるという事業を行っております。

もう一つが排水の回復ということでございます。もともと低平地でございますので、排水がなかなか難しいというような地域特性もございますが、さらに地盤沈下によりまして、このような慢性的な湛水被害が発生しやすい状況にあるということでございまして、排水路の整備や排水機場の新設などを行いまして、こういった被害を未然に防ぐということを行っておるものでございます。

こちらが県営地盤沈下対策事業佐賀中部地区の概要でございます。見にくくて申しわけございませんが、黄緑と水色の線は国営事業でやっております。幹線の部分を国営事業が担っております。赤と青の部分でございますが、支線の部分を県営事業で担っておりますということでございます。この事業につきましては、ちょっと工期が長くなっております。平成3年から実施してきておりますが、事業規模も大きいので、今の進捗の状況から見ますと平成30年頃までかかるかなという見込みでございます。

最後に、事業の効果でございますけれども、こういった事業を実施しますことで優良農地の確保でありますとか、農家さんが農地の高度利用ができる基盤をつくる、再整備することができます。こういったことで担い手の育成も図れるわけでございます。1つ、耕地利用率というグラフを載せております。これは実際に1つの農地が年にどれくらい使われるかということを示す指標でございます。全国は94%でございます。つまり年1回弱の利用しかできないということですね。当然、冬に雪が降るような地域では佐賀で行っているような裏作の麦の作付ということはできませんので、使われていない土地もあるということでは94%というのが全国の平均の指標でございます。佐賀県は20年以上、耕地利用率という指標で見ますと全国1番の成績でございます、133%ということです。この地区の管内ではさらに高く168%という指標でございます。こういったことで担い手農家の育成や意欲のある農家さんの経営が十分にできるというような環境をつくるということでございます。

今、進捗率が全体事業費で見ますと75%ということで、4分の3しか終わっていないわけでございますけれども、残りの事業につきまして、引き続き事業を実施させていただいて管内の農業基盤の確保を図らせていただきたいと思いますと考えております。

簡単ですが、説明を終わらせていただきます。

○荒巻委員長 どうもありがとうございました。

それでは、委員の方からご質問、ご意見をお願いいたします。

○古賀委員 今、説明される以前の、一番最初の事業概要というところですが、全体事業費が140億7,000万円となっておりますね。今、最後に出されたものによりますと134億1,000万円となっております。これはどう違うんですか。

○説明者 134億円というのは、実際に平成3年からかかったお金の積み上げでございます。事業概要に書いておりますのが、係数を掛けまして価値換算し直したものをを使いましてB/Cをはじくということになっておりまして、過去のを現在価値に換算しております。そういったものが割増で含まれておりまして、そういったことで実際に今まで使用した額、また、見込んでいた額よりも割増で少し大きく数字が出ております。

○古賀委員 つまり今ご説明になった金額ではなくて、実際には恐らく140億円ぐらいかかるという意味でしょうか。つまり一番最初に予算を決めますね。それとは違うんですね。

○説明者 物価もいろいろ変動しますので、あと、工法も変えたりしまして当初に決めた金額は変わりますけれども、今こちらで示しております134億円という数字は、実際にかかるお金です。

○古賀委員 今もう既に使ってしまったお金ですか。

○説明者 平成30年までに使うであろう金額を今の見込みで入れたものでございまして、これが134億円でございます。

○古賀委員 そうしますと、全体事業費というのは何ですか。140億円というのは何ですか。

○説明者 B/Cを計算するとき、過去に投入したお金を現在価値に換算し直して割増を少しずつかけていってB/Cをはじいておりますので、そちらの値がこちらには入って

おります。

○古賀委員 数字が違いますよね。違う理由というのは、どこかに書かれるべきではないかなという気がしますけど、どうでしょうか。

○説明者 申しわけありませんでした。

○荒巻委員長 いいですか。そこはぜひそういうふうにしてください。今から先も、こういうふうに数字が2つ出てくると何かわからなくなりますので、今の説明は多分、使われている数字、いわゆる実際に使うのは130億円だけど、それを換算した値だということですね、B/Cを。それをどこかに説明に入れておいてください。統一的にお願いします。

ほかにどうぞ。

○池田委員 1枚目のB/Cの算出方法の本事業の149億円と、これは何ですか。国営総合の方は733億円で、本事業は149億円となっているように読めるんだけど、読み方が間違っていますかね。

○荒巻委員長 事業費と呼ばれているものが平成18年時とか23年時とか幾つかありますね。これ、23年度の事業費と一緒にしているんだけど、その前の18年度の事業費とか数字があちこちで違っているみたいで、それぞれ年度がちょっと。

○説明者 大変失礼いたしました。A3の資料とA4の資料と比較をしていただきたいと思いますが、先ほどの私の説明が少し間違ったところがございます。今ご指摘いただきましたA4の資料の149億円というのが、平成23年度時点の換算の数値でございました。A3の資料の140.7億円でございますけれども、5年前の再評価の欄がその一つ上にあるかと思っておりますけれども、今、同じ数字になっております。大変申しわけありません。この140.7億円につきましては、平成18年度時点で同じように換算をさせていただいてはじいた数字でございます。

○荒巻委員長 だけどそれは現時点でも、A3の資料で全体事業費140.7億円というのは事業概要に出てきているじゃないですか。そうすると、それは変わらないはずなんじゃないの、換算で。

○説明者 18年度の時点で過去にさかのぼって換算しておりましたので、この5年間の差でこういったものが計算上生じたということですが、この140.7億円という記載が不適當でございます。2段目は149億円と書かなければならない。

○荒巻委員長 2段目が149億6,000万円ぐらいでいいわけですね。だから、A3の2番目の数字の全体事業費を149.6億円で改めるといいわけですね。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 そうすると、「事業概要」と書いてあるA3のところの上のほうの数字は平成18年度時の換算値、それから下の数字が149.6億円で、そこを修正すると、それが現時点での換算値ということですか。

○説明者 はい。

○古賀委員 それに関すると思うんですけど、例えば、事業費と全体事業費、これがちょ

っとまたわからないんですね。事業費は何で、全体事業費が何でというのがよくわからないんですが、それはどうですか。

○説明者 字句の使い方が誤解を招くような使い方かなと思います。事業費ということですと、事業費と換算事業費というふうに使分ければ、事業費は実際に投入したお金、換算したのが換算したお金ということであるべきかと思います。費用対効果の欄でございますけれども、こちらも一般的にコストとベネフィットということで書いてしまうので、こちらも一般的には事業費ということで使うんですけれども、コストのところはこのように換算して算出するというのが適当だろうかと思いますので、事業費というふうに書いておりますけれども、こちら換算した数値でございますので、表記としては注釈を入れるなりして換算したお金ですということを記載します。

○荒巻委員長 だけど、これ結局は 882 億円使っているというのは、国営と県営を足したものですよね。

○説明者 そうです。

○荒巻委員長 それを事業費と呼んでいて、そして、県営の分だけを全体事業費と呼ぶから逆なんじゃないのというイメージがするんですよね、使い方として。全体事業費というのは、だって、この式だと B/C は全体事業費で見ないとわからないよねと、同じ税金を使っているんだから、国営だろうと、県営だろうと。だから、県営と国営と足した 883 億円を使っていますと。そして、全体事業費を県営だけにするからわからなくなる、言葉の使い方として。普通、逆でしょう。全体事業費というのは国営と県営を足したもので、県営を県営事業費とか、なんか言い方を変えると、もしかしたらわかるかもしれない。それと換算事業費とかいろいろ使っているから、そこをちょっと。 B/C を我々も一番重要視するから、 B/C に使う値がどういう値かということをもうちよつとわかりやすく書いてください。いいですか。

それは全体の話だから、必ずしもここだけじゃなくて、ほとんどすべての公共事業は、県営と国営と一緒にあったりということがあると思いますので、そこはぜひお願いします。特に、こういう非常に大きなお金がすぎ込まれるのを国営と県営で分けてやるということはよくやる手法だと思うけれども、その B/C の考え方をもうちょっとわかりやすくしてください。

○池田委員 あんまり細かく突っ込んでもしようがないのかもしれないけれども、A3 の費用対効果の要因の変化の 3 段目、事業効果が下がった理由で、56 億 3,000 万円の増になったというのは、これは換算の話ですか、それとも実際に出た話ですか。

○説明者 これは換算値を用いております。

○池田委員 換算の結果、56 億 3,000 万円がふえただけで、現実には幾らかふえたと、よくわからんのですよね。言っている意味がわかりませんか。換算なのか、実際の何かというのが使い分けられていないので、56 億 3,000 万円の増になったというのは、これは計算の結果ふえただけで、現実の支出はそうじゃないのかというのがよくわからないのが 1

つ。

そうすると、次の右のほうにコスト削減云々と書いてあるけれども、換算の結果ふえただけで、実際のお金の動きに影響がないのに一生懸命コスト削減しないといけないという話、それはコスト削減するのはいいんですけれども、これだけ読むと、工事費がどんどんかさんでいっているの、いろいろコスト削減に努めなきゃというふうに普通に読んだんだけど、計算上の話をしていらっしゃるのか、実際の話をしていらっしゃるのかがよくわかりません。

○説明者 大変申しわけありません。実際には工事費は当初の計画よりは増えております。それにプラスアルファ、換算値も換算したもので評価しておりますけれども、実際には工事費は当初計画よりも増えております。

○荒巻委員長 使った金が増えたからB/Cが減ったんでしょう。実際に金がかかったから、ベネフィットは余りふえなくてコストが大きくなったので、いわゆるB/Cは減ったと。

○山本委員 2点あります。1つ目は、結局、地盤対策事業ですよ。それで例えば嘉瀬川ダムとかそういったものをつくると白石平野の地盤沈下がかなり解消できるんじゃないかと、そういう期待もあってつくられたんだと思うんですけど、結果的にやはり地盤沈下というのはまだ進むんでしょうか。

それから、例えば、そういう効果が出てきた場合、地盤というのは必ず下がるんですか、それとも回復すると上がるものなんですか、地盤は。

○説明者 もちろん、地下水を抜いたということでスポンジのように沈みましたので、回復する可能性はあるかもしれませんが、もとのように戻るということは、完全に戻るということはないと思います。

あと、今後も進むかというご質問かと思いますが、今、地下水採取の制限をしております、現状、先ほどご指摘がありましたように、嘉瀬側ダムでありますとか、水道事業の進展でありますとか、工業用水のほうでは節水でありますとか、そういったことがいろいろなされておまして、今、規制の範囲内には一応おさまっております、先ほどグラフで見ていただきましたように、落ち着きを見せてきておりますので、これ以上大きく沈下していくということは防げるのではないかと考えております。

○山本委員 それを前提に、私は何を聞こうとしているかということ、将来の維持費の問題です、B/Cにもかかわると思いますけど。例えば、一つは実質工事していく、新たに工事をしていくものと、写真でちょっと出てきましたが、地盤沈下で従来つくっていた水路の補修が必要になったという、そういう2つの話が出てきていますが、結局、これから地盤沈下が予想されたりとかすると、この維持にコストがかかるわけですね。あとは改修と称してつくったものは大体何年ぐらいもつという想定でつくられているのかということ。これはB/Cにもかかわりますし、また、もう少し長期的に見て、この事業はどのぐらいまでもつ可能性があるのか。そういう長期に対する視点を持ってやりませんか、つくった

というだけの話ではいけないと思うんですが、その辺の見通しをどうお考えになった上で、歴史的な軸も考えた上でのB/C、その辺の観点からお伺いしてみたいということが私の質問です。

○説明者 コンクリートの構造物ですので30年とか40年の耐用年数は見込んで考えております。この事業は機能を回復させるという事業でございますけれども、先ほどご説明いたしました、地下水採取の規制は、そちらの方できちんと守られてきておりますので、これ以上、沈下が進むことはないだろうということで、この30年、40年の間には現状のような用水が届かないとか、そういったことで管理者にそれ以上にご苦労をかけるというようなことにはならないと考えております。

○山本委員 つまり右のような話はあまり想定しなくても大丈夫じゃないかという、そういうことですか。

○説明者 このような状況が数年後とか10年後とか、そういったときに新たに発生するというようなことはないと考えています。

○荒巻委員長 地盤沈下による機能低下は、もう防げたと思うということですね。じゃ、劣化による機能低下は何年とみなしてやっていますか、今は。

○副島(孝)副本部長 県土づくり本部副本部長の副島です。いろんな工種があって、工種ごとに耐用年数がそれぞれ違うんですけれども、事業としてはトータルの総合耐用年数というふうな呼び方をしていますが、総合耐用年数でいうと38年です。

○荒巻委員長 38年間で利益を計算するということですね。

○副島(孝)副本部長 はい。

補足ですが、先ほど、グラフで地盤沈下の累積を説明してございましたけれども、地下水の取水規制をやり始めていたんですけれども、平成6年に大干ばつがあって、この年に地下水をまた使わざるを得なかったということで、そのときに沈下が起きているのがわかると思います。この事業で補修はしますけれども、長期的には地下水取水をせずに地表水にかえるということで、今、嘉瀬川ダムの水を使って地表水を運ぶというふうな計画、そういうものと相まって、今後、こういうふうな極端な沈下による支障というのは発生しないというふうに計画をしております。

○山本委員 万が一、よっぽど渇水になった場合には地下水を使わざるを得ない。これのために、そのときの非常事態というのが回避できないというのは困ると思うんですけど。

○齋藤委員 1つ単純なことですが、まず、資料にページを打ってください。A3だのA4だの言われてもですね。

1つ、単純な質問です。今まで私も6年ぐらい委員をやってきましたが、30年近い工期というのはあんまりないですよ。さっき、耐用年数を含めて38年とおっしゃいましたが、30年の中で140億円を超えるような、30年前にどんな予測で今の現状が把握できるのかかと私は単純に思いました。自然界というのは刻々変わっていきますし、特に、この地域というのは、私も佐賀市の出身ですから、とにかく地盤沈下が必ずするということがずっと

前から言われていましたから、その対策としての工事ということであれば、ちょっとこれ、すごくおかしいんじゃないかなというふうに思いました。地盤沈下したから次のことをするんじゃないかと、するという条件で何かもっとほかの方法があるんじゃないかなと思います。今おっしゃったように、上からの水を出すとか、そういうのは今行き当たりばったりのようなやり方のような気がしてならないんですね。ですから、30年近く前にもっと根本的な工事というものを考えるべきじゃなかったのかなというふうに単純に思いましたが、いかがでしょうか。

○説明者 昭和46年頃から具体的な観測が始まっております。もうちょっと前から簡易な観測が始まっております。法整備が昭和49年でしたか、そういった頃にできております。ご指摘のとおりでございますし、工期も長大化しておりますし、当初にもっといろいろできなかつたかということは、ごもっともなご指摘でございます。

嘉瀬川ダム建設も、その頃から構想もありまして、今年度ようやく完成を見るような状況でございます。もともと水源の乏しい地域でございますので、水源転換も事業費と期間がかかるということで、一つ一つやらせていただいたところでございます。

平成3年度からこれに着工しておりますし、平成17年度に完了するという見込みで当初はスタートしておりますが、それ以降、県の財政、国の財政も厳しくて、公共投資の予算も抑制されておりますので、事業進捗がなかなか図れないというのが実態でございます。

全体の事業費ベースでは、まだ4分の3程度でございますけれども、部分的には完成しているところがございます。国営事業の幹線の部分につきましても20年にかけて昨年ようやく完成したというところでありまして、支線も部分的に完成しておりますし、効果が当初計画どおり出ておるところはございます。一部、小城市の管内になりますけれども、完成していないところがありますので、その部分は当初のお約束が果たせていないところですが、こちらにつきましては何とか進めていきたいというところがございますし、効果が既に発現しているところもあるというところをご理解いただきたいと思っております。

○荒巻委員長 山本先生が言われた根本的な解決策というのは、ダムをつくって揚水規制をする、そして地盤沈下をとめる、それは間違いないですね。そして、地盤沈下で壊れてしまったものは、今の感じだと30年かかるわけだからゆっくり直している、お金があるときに。大体の見通しはそうでしょう、大きく言うと。だから、我慢しながら皆さんたちは順番が来るのを待っている。それでいいですか、県のやり方として。そういうことでしょうか。

結局、根本的なものは、この2つがやっと終わるわけだから、昭和40年からだから、大体30年以上かかって、40年ぐらいかかってダムをつくる。揚水規制は結構早くやりましたけど、それでも先ほど出たようにがばっと、本当に渇水になると、ああいうふうに水をみんな抜く、揚水規制をしても無理。だから代替水をとらなきゃいけないから嘉瀬川ダムをつくり上げたということですよ。

だから、その説明がきちっとできないと、30年以上もかけて何をするのという、直すほうはゆっくり、根本的な原因のものはできるだけ速やかに、それでも30年以上かかるんですね、ダムはね。原因はわかっている。そこはもう佐賀県の一番苦しいところ。

○井山本部長 1万haも受益地がある事業なんて全国でも幾つもないと思うんですね。だから、日々営農はされているわけですから、水路をとめてある年は営農は休むとか、そんなことはしていないわけです。だから、常に出来上がったところから順次効果は出しながらやっているんですよね。だから、すべてが30年終わらないと、ダムなんかは30年かけてつくって完成するまで効果はないんだけど、この場合は順次いろいろ水路を直しながら、ポンプをつけながら、供用は常にしているわけですね。だから、事業中の効果が出ているところは、今、課長が説明したように順次出てきているわけです。

だから、全体で評価するとこういう大ざっぱな話で、ちっともできてないと、いつできるんだというふうに言われるんだけど、ある地区、エリアをとらえれば、もう既に相当程度効果が出ているところがあると。多分B/Cにもそういう効果を入れておりますので、早くBが出ているところはBを早く算定して組み込むということをやっていると思います。

○池田委員 30年かけてゆっくり直して全部ができたなら、最初にやったのはもう耐用年数が来て、またじゃー(最初)からずっとやるという感じになるんですか。

○井山本部長 そういうことはあるかもしれませんが、メンテナンスというか。最初に手掛けたところがまた古くなってきているとかですね。

○荒巻委員長 多分、技術の側に求められるのは、それを100年もたせてくれという要求が伊藤先生のところにも来る。コンクリート屋さん、本当に例えば100年もたせてくれという要求が出てくる、学問的に、そうでしょう。

○伊藤委員 ちょっとお話しさせていただきますと、今年から農水の本局と、まさに農業用排水路の維持管理の研究をやることになっています。あんまり農水は専門じゃなかった、国交省ばかりでしたが、いろいろ調べましたら、全国に農業用排水路というのが基幹だけで4万7,000キロぐらいあって、こういった末端まで合わせると四十数万キロ、いわゆる地球10周分以上ぐらいあって、今、劣化のピークがちょうど来ているらしいですね。いわゆる高度経済成長期にたくさんつくりましたので、前回出ました道路と同じように。ですから、今、何とかして更新するなり、もしくは補修して長持ちさせるなり、そういうことで本局を挙げて必死の状態ですね。

私の方から質問させていただきたいんですが、全体事業費が約140億円ということですね。用排水路ですね、排水機場は数が少ないから別ですけど、1キロ、6,000万円から8,000万円ぐらいでできるんじゃないかなと僕は思っています。これは更新じゃないですよね。補修だとか補強をしながらというのも含められているんですね。1キロ6,000万円ぐらいだとすると100億円にはとても届かなくて、60~70億円ぐらいで出来上がるんじゃないかと思うんですけど、これはどんな計算なんですか。あんまり細かい数字はともかくとして、キロ換算で大体幾らぐらいの工事費かということをお教えいただけますか。

○説明者 1キロで1.5億円とか、そのぐらいだと思います。1m当たり15万円。

○伊藤委員 直工ですか。

○説明者 工事費です。

○荒巻委員長 私たちにはちょっとわかりにくい。私も道路しかよくわからなくて、キロ大体幾らぐらいでできるのかなとかというのは一番最初概念だと思うので、それがちょっと高過ぎないかということは、それが皆さんたちプロとして、例えば軟弱地盤対策費がかかっているのか、いわゆる下がやわらか過ぎて問題があるのか、そういうセンスが佐賀県の場合、蓄積されているはずですから、そういうのを後で教えていただければ、ベテランの人たちにとっては、また後で。

○伊藤委員 数字を教えていただければと思います。水替えのタイミングが限られていて割高になるとか、そんなような事情もあるんですかね。

○荒巻委員長 そういう農業土木をやっておられる方々の、一つの佐賀独特の高価になりやすい事情というのを後で教えていただければと思います。

ほかにないでしょうか。

この事業は、先ほどから指摘されているように、非常に大がかりな事業が長年にわたって出てきました。これは何度も何度もこういう形で、5年に1遍でしょう、再評価は。ですから、何度も出てきて、そのたびにこの議論が行われていてということだと思います。

私も1つだけ質問させてください。この事業は農家負担があるんですか。

○説明者 用水系と排水系と分けておりますけれども、排水系は負担は取っておりませんで行政負担まででございます。用水のほうで3%の農家の負担を見込んでおります。

○荒巻委員長 地盤沈下というのは、いわば一種の災害、自分たちの原因ではない災害、農家としては関係のない災害。自分たちが水を抜いたから何とかだと、そのために君たちは3%払いなさいと言っているのか、それとも災害だから、これはもう全部公的にやるとかという概念はないのかというのはどうですか。

○説明者 負担につきましては、例えば、県営事業、補助事業でいいますと、国の負担は50%、あとを県と管内の市町と農家さんで分けるというような仕組みでございますが、これにつきましては防災の事業でございまして、国庫につきましては55%ということになっております。

○荒巻委員長 普通は5%でしょう、何か新しくつくるときは農家負担というのは大体5%だと聞いているけど、それでいいですか。

○副島(孝)副本部長 事業によって違います。

○荒巻委員長 本当ですか。だから、こういう地盤沈下対策事業というのに農家負担というのはそれなりの意味を持っているのかどうか知りたかったんですけど。

○説明者 国のほうも5%多くしていただいておりますし、県営事業でいいますと、普通に営農の観点でもっといい水路、もっと機能性の高いものが欲しいということであれば、県の補助が25%ということでございますけれども、この事業は39%、14%多く補助しており

ます。

○荒巻委員長 ある程度、原状復旧ではなくて機能アップも含めて事業として行われているという解釈ですか。

○説明者 委員長のおっしゃるとおりでございます。

○荒巻委員長 いかがですか。幾つかまだ質問が残っているかもしれませんが、議論としては、これを継続するか、中止または休止するかということを決めなければいけません。休止しろとか中止しろという意見があっても全然構いません。これは義務ですのでお聞きしますが、継続でよろしいでしょうか。

○山本委員 あとすみません、もう 1 つですけど、国のほうの事業というのは着実に進行しているんですか。リンクしてますよね、これ。

○説明者 国のほうは平成 2 年に県より 1 年早く着工しまして、昨年度終わっております。ですので、国のほうは、幹線のほうは既に完了したという状況でございます。

○荒巻委員長 それでは、異論もないようですので継続とさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、2 番目の箇所についてご説明をお願いします。これも前回見せていただきました。1 つずついきます。まず、伊万里港国際物流ターミナル整備事業のほうからお願いいたします。

〔伊万里港国際物流ターミナル整備事業〕

○説明者（港湾課） 港湾課長の南里でございます。よろしくお願いたします。

まず、伊万里港の重要港湾改修事業（七ツ島地区）でございます。これが伊万里湾大橋、ここに名村造船所がございます。その北東側に 9m 岸壁が県の事業として、そして隣の名村造船所寄りの 13m 岸壁を国の直轄事業として並行的にやっております。そして、今回、再評価の対象となるのは県でやっております 9m 岸壁の残り 36m、取り付けまで入れて暫定で 154m としておりましたが、直轄事業 13m 岸壁との取り付け部の連結は残さざるを得ないということで、36m を残して 19 年に着工しております。

場所は、伊万里港でございます。前面に福島、鷹島があります。最近、鷹島では元寇の船が発見されたということで数日前に新聞紙上で話題になったところでございます。ということで、前面に福島とか鷹島という島がありますので、伊万里港の中には大きな波が入ってこないという天然の良港、波が大きくないと。水深も浦ノ崎地区の入り口では 13～18m の深い水深を持っているということで天然の良港というふうに考えております。

今回の対象となる地区は、まず、七ツ島地区の 9m コンテナターミナル、9m 岸壁でございますが、ここを再評価で審議していただきたいと。

伊万里港は、先ほど言いましたように天然の良港でありまして、昭和 26 年に重要港湾の指定を受けております。そして、昨年度、平成 22 年度に重点港湾に選定されております。

下のほうに書いておりますが、新規の直轄港湾整備事業に着手対象となる港湾が重点港湾の定義でございます。

そして、国内の重要港湾は 103 港ございますが、その中で七ツ島地区では 2008 年にコンテナ取扱量が 4 位という実績があります。そして、一方、伊万里団地が完売でありますし、七ツ島工業団地では 80%ほどが売却済みだということで、伊万里港の臨海地区は工業港、あるいは物流港として早急に進展しているということでございます。

現在の伊万里港の貿易状況ですが、コンテナ航路としましては週 5 便、釜山、大連、青島、上海、香港の航路がございます。そして、背後地は 100 キロ圏内ということで考えておりますが、佐賀県内はもとより、長崎県、福岡県の北部、中西部、熊本県の北部まで荷主さんがいらっしゃって伊万里港を使っているということでございます。

これはコンテナ貨物取扱量の推移でございますが、平成 9 年にコンテナ航路が開通しまして、11 年から時系列のデータがあります。上のピンクの「四角のポイント」が実入りと空コンテナを入れた全コンテナ、そして、下のほうの少し紫がかったのが実入り、コンテナの中に貨物が入っているのが実入りです。そして、空というのは、例えば伊万里港から瀬戸内海、広島とかに行つて、伊万里港で空コンテナを載せて、そして広島で例えばマツダの自動車部品を載せて大連に帰るとか、そういうようなことで空コンテナも輸出、輸入としてカウントしているところでございます。

重複しますが、9m岸壁、36mの事業をしているところでございます。

ここが既に供用開始しております取付の 30mを入れた 154m。そして、13m岸壁、これは国の直轄事業として同時並行的にやっておりますが、9m岸壁、13m岸壁のいずれも来年度、24 年度末を完了年度として目指しております。それぞれ 19 年度着工で、36m部分を接合部分として残しておいたということで、いずれも 24 年度中に完了予定でございます。

今回の再評価の対象であります 36mの岸壁と、その背後地に 50mの埠頭用地部分があります。この①のところが対象となります。そして、隣の②は、直轄事業の 13m岸壁で、260 mの岸壁延長でございますが、その背後の部分について、②として直轄事業のベネフィットとコスト、13m岸壁の背後の埠頭用地の部分を審議していただきたいと。同じようなこととなりますが、9m岸壁自体と背後部分の供用、②としては 13m岸壁の背後の埠頭用地、ピンクのところだけは県事業で、13mの 20mの岸壁部分は直轄事業という、ちょっと仕分けが込み入っております。岸壁が直轄事業で、背後の 50mの埠頭用地は県事業という仕分けで、今回、②のところを県事業としての再評価をお願いしたいということであります。

事業の継続ということで、必要性としては、近年、世界的にも全国的にもコンテナ船しかり、貨物船しかり、船舶の大型化が進んでおります。そして、先ほどコンテナの取扱量が横ばいだと申しましたが、9m岸壁が 1 バースしかない。それで、現在、日曜日、月曜日、火曜日、木曜日、土曜日の週 5 便ですが、日曜日、月曜日に沖待ちが発生することもありますので、そういったことを解消するために 13m岸壁を国の直轄事業として今やっておりますが、連続して 2 バース、同時接岸ができるような国際コンテナ基地を目指しており

ます。

埠頭用地の一体性によりコンテナ荷役作業が効率化できるということで、岸壁だけつくっても背後地の野積場とか荷捌用地がないと、コンテナ置き場がないと、どうしても公共埠頭としては機能しませんので、岸壁と背後の埠頭用地というのはセットでつくっていくということでございます。

先ほど言いました①は、県営事業の水深 9mの延長が 36mでございますが、総費用が 9 億円、総便益が 34 億円、B/Cが 3.8 とはじいております。

一方、直轄事業の 13m岸壁の背後は、考え方としては 13m岸壁と背後用地の総便益、つまり事業主体は違いますが、総費用と総便益は一体的に考えるという考え方に基づいてはじいております。その総費用が 151 億円、総便益が 171 億円ということで、B/Cは 1.1 と考えております。

ちなみに、②については、22 年度に国の直轄事業再評価において、同じ数値を国のほうでは算定されております。

そういうことで、今の 1 バース、9m岸壁だけではコンテナ量が伸び悩んでいますので、13m岸壁の 2 バース化によってコンテナの取扱量を増加させていきながら伊万里港の振興につなげていきたいということで、来年度の完成を目指して事業の継続が必要だというふうに考えているところでございます。

ご説明は以上で終わります。

○荒巻委員長 それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。

○古賀委員 いわゆる具体的に投資をして、その収益がどれだけ入るということがはっきりわかるわけでしょう。普通の、例えばさっきやったようなものはわかりませんよね。だけど、ここは港湾を整備しますと、それだけまた収入がふえると。そういうことが計算に入っているわけでしょう、ここの場合。そうじゃないんですか。

○説明者 このB/Cの考え方は、この岸壁があるかないかということが物差しになっています。例えば、ここの岸壁がなければどこかの港、近傍だと博多港の岸壁を使って県内の荷主さんや荷物が発生する場所に輸送しますよね。博多とか、ほかの港を使ったときはどうなのか、そして、伊万里港に岸壁が存在したときにどうなのかという比較でのベネフィットを算定しています。

○古賀委員 全般的な話ですが、つくりますと、具体的に例えばこの場合お金が入ってくるわけですね。

○説明者 岸壁使用料とかですね。

○古賀委員 はい。そういう計算は一切しないんですか。

○説明者 港湾事業の、特に岸壁事業の中では、収益がどれくらい上がるかという要素は入っておりません。

○荒巻委員長 売上高はBに入らないんですか。

○説明者 入らないです。

- 荒巻委員長 どこにいくの、その売上高は、県の懐に入るんですか。
- 説明者 細かい話をすると、岸壁使用料は一般会計に入ります。背後の埠頭用地は別に特別会計がありますので、そっちのほうに入ります。
- 荒巻委員長 だから、Bとして大きいのは荷主さんたちが受ける利益、普通の公共事業の利益と同じものをBとしていると、大きくは。
- 説明者 そうです。大きくとらえて、ここに岸壁が存在するか、しないかというとらえ方です。
- 伊藤委員 時間短縮効果はどうか、ほかの港…
- 説明者 例えば回送距離の時間短縮効果とか、あと、陸上まで入れた形の時間短縮効果、端的に言えばそういう感じです。
- 古賀委員 ちょっとこだわるみたいですが、普通の公共事業をやりますと、例えば橋をつくったとしたら、それから収益は出てきませんよね。だけど、この場合は港湾を整備することによって県に収入が入ってきますね。そのところがちょっと違うような気がするんです。普通の公共事業とちょっと違うような気がしてしょうがないんです。
- 説明者 港湾事業は、荷主さんというのは一般対象の方ですが、実際に使っていただくのは港湾事業者の方々ですね。間接的に荷主さんを含めた一般国民ということ、そういうことで公共の福祉につながります。直接的には港湾事業者とか荷主さんとか船会社という形になります。そこがちょっと違うところで、そこは特定された方々からの収益でもって岸壁の補修とか埠頭用地の補修とか、あるいは例えば埠頭用地を埋め立てする費用も別の懐、特別会計から入れるというような形で、収入があってそういう整備をするし、補修もするという形になります。港湾事業というのはですね。そこは通常の橋梁とか河川等の一般公共事業とはちょっと違うところです。
- 古賀委員 橋なんかつくっても、それから別段収入はない。もちろん、橋の料金を取れば別ですけども、取らない限りにおいては税金から払うしかないわけですね。
- 荒巻委員長 よく議論として、飛行場が赤字だとか黒字だと言うじゃないですか。飛行場の経営というのは、かかった金額を着陸料その他で取り戻そうという考え方ですか、もともとは、飛行場というのは。港湾は、その気はない。例えば、100億円かけて100年で売上高が10億円でも、ほかの人がベネフィットをとれば、荷主さんとか、我々庶民のところに結局戻ってくれば、あとの90億円は税金を使っても惜しくない、そういう考え方ですか。
- 説明者 港湾は岸壁とか防波堤とか泊地浚渫とか基本的な施設、要素があるんですね。それがないと港湾貨物の取り扱いはない。背後に埠頭用地があって、コンテナの置き場とか、野積場というのがセットでありますね。そういう基本施設、岸壁とか防波堤とか航路浚渫は補助事業とか直轄事業でやっていますが、それは税金で日本国とか、あるいは佐賀県の公共の福祉、全体的な社会生活の改善とか、そういう大きな目的で一般公共財源で基本施設の岸壁とか防波堤をつくっていますね。その背後の、我々は港湾機能施設と言い

ますが、港湾自体を、基幹施設を補強する、支援する装置が埠頭用地とか、あるいは荷役クレーンとかありますけれども、そういう仕分けをしております。その中で埠頭用地については使用料を取ってある程度ペイしていきたい。基本施設、岸壁、防波堤については、税金を投入して外国の港、釜山とか上海に負けないように頑張らないといけないというのが国の方針でもあるわけですね。

○荒巻委員長 この前、説明を受けたんだけど、結局、民間に管理を委託するとおっしゃっていましたが、今後。委託するとき、例えば売り上げたものでペイしないといけないと思うんだけど、そのペイする費用は、クレーンとかなんとかの維持補修、電気代、人件費等がペイすればいいので、つくった費用を後で少しずつ払いなさいねという気はないということでしょう、それでいいですか。つくるのにかかった費用を取り戻す気はありませんと、あなたたちから。

○説明者 先生がおっしゃっているのは整備費用のことですね。

○荒巻委員長 そうそう。整備費用はもらいません。維持をするに必要なお金を売上高で賄ってくださいということで契約するわけでしょう。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 飛行場もそうですか、ある意味。大体それでいいですか。

○山下副本部長 交通関係、港湾、道路を担当しております山下です。滑走路、今議論させていただいております岸壁、こういうものは基本的には通常の税金を使って工事をさせていただいております。要するに、税金で対応する。これは誰でも使っていていい。今言ったような形で、その整備に関しては税金を使わせていただいております。例えば空港は着陸料、港湾は接岸料、そういうもので維持管理をやっていくというような考え方です。

○荒巻委員長 古賀先生が言われた質問で、売り上げているのは、せいぜい使える金額はどこに設定しているかという、維持補修のための人手であるとか、クレーン車とかなんとかの維持補修とかだけを民間会社に委託して、それで賄ってくださいねという契約を今後しますよということですか。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 だから、つくる費用まではもらわんのですよ、きっと。ベネフィットは荷主さんたちが時間短縮できたとか、そういうことですね。

○説明者 民間事業主体が、こういう装置が要るな、よりもうけたいなという意味があれば、それは民間事業者が、例えば国から、あるいは市中銀行から借りてやることは構わないですよ。

○齋藤委員 大型コンテナをつけるための工事ということですが、その大方コンテナを今までつけなかったから出る損益というのは出るんですか。大型は、今、どこについていますか。

○説明者 今、9m岸壁には1万t級、現実的には1万1,000tが最大級で、多いのは7,000~8,000t級のコンテナ船です。今、船の所有者から、でかい貨物船、コンテナ船ほど1個

当たりのコスト縮減になるんですね。そしたら荷主さんも喜ぶ、船社のほうも喜ぶという形で、大型船が着岸できるような 13m岸壁を早くつくってくれという要望が数年前からありました。しかしながら、予算の兼ね合いというものがあって、来年度完了というところに来ているという状況です。

○齋藤委員 そしたら、もちろん、大型船が入ってくると、島がありますが、航路の安全性というのは大丈夫なんですか。下関みたいにならないですか。

○説明者 そうはなりません。あそこみたいに船舶がふくそうするところではないんですけど、我々は航路の幅とか水深を港湾計画で設定します。そのときには事前に海上保安部ときちん設定して、海上保安部の署長さんが一番権限を持っているんです、港湾区域内の交通整理は。だから、そこときちんと協議した上で航路を設定して、そして右方向で、こういう船の長さとか船幅だったら 250mの幅員でいいよねという協議済みで港湾計画をつくって、それに基づいて我々は事業をやっているという状況です。

○山本委員 パワーポイントのほうですが、折れ線グラフがあります。3倍にふえているという、これはご説明を聞いてわかるんですけど、2つ読み方ができると思うんですね。1つは、横ばいになっていますので、このままでもいけるんじゃないかとも読めるわけです。当然、設備を充実させてほしいという話では、業者の方が言っているからということですが、これは左上に「期待」という言葉がありますけど、やっぱり見込みじゃないと。だから、平成 21 年までですけど、この工事をやると 24 年とか 25 年になるとこう上がるんだという、点線でもいいんですけどね、そういう期待じゃなくて見込み、それからあと裏づけですね。

先ほど、業者の方からの要望があるとおっしゃいましたけれども、要望というか、つくるからには、ここを使用するんだという担保に近いような形ですね。先方から要望が上がったことを私どもきちんと確認できて、それで期待じゃなくて見込みでこの工事をするので 3 倍ということ、横になっているんですけど、それが横ばいじゃなくて上がっていくというんでしょうか、そんな見込みの将来性というものがイメージできませんと、この工事は基本的にはやったほうが良いと思っているんですけど、先方のある程度担保をとるためにも、期待じゃなくて、見込みとか展望という形の裏づけが何か欲しいなと思います。

○説明者 このグラフが 21 年度までで実績を主体に書いてしまったということで大変申しわけないんですけども、ここで言いたいのは、下のほうに、釜山航路が 11 年から始まって 14 年までは 1 航路だったと。そして、大連航路が 15 年から始まって、上海、青島、そして 19 年後半から 5 航路になったところがございます。このグラフが意味するところは、航路がふえるに従ってコンテナ数がだんだんふえて、この辺は 1 バースでは精いっぱいというところもあるし、19 年に世界的な不況が発生して経済低迷が発生したという要因もございますが、我々の体制としては、1 バース、9mの岸壁だけだったら、全体のコンテナ数は 5 万前後かなということございまして、今言われたように、将来、24 年度完成の 13m、9mの岸壁が、2 つのバースができることによって余裕が生まれる。さらに、3 万 t 級まで

のコンテナ船が13m岸壁に着岸できますので、そういうことを考えると、3倍というのは、平成11年、12年から現在まで、21年まで3倍ということですが、これが期待どおりにいけば、25年、30年については、もう少し、3倍の角度で伸びていくというようなことで、船社とか荷主さんにPR、ポートセールスしていきたいなというふうに思っているところがございます。

○山本委員 わかるような、わかんないような説明だったんですけど、私が代わりに説明しているみたいでちょっと変なんですけど、コンテナの取扱量が横ばいになるとしても、青島の航路が出てきたわけなんですけど、いろんな船に対応できないと、せめて原状維持もできないというんでしょうか、例えばそういう説明だって可能じゃないかなと思うし、それでも説得力があると思うんですけど。

一番いいのは、新たな工事をする事でコンテナの取扱量が上がればいいんですけど、どうもですね、やっぱり日本経済自体が今後、九州の経済が急激に発展するというようなイメージもないので、いろんな航路からの船に対応するために設備の増設が必要になってきていて、コンテナの伸びを維持ないし微増ぐらいですか、という形でもこの工事の存在意義というのはわかるような気がするんですけど。

いずれにしろ、将来見通しをどうお考えになられているか。

○山下副本部長 私のほうから課長の補足になりますけれども。従来、コンテナ船で一般的に使われているのは1万t級がほとんどでした。今はそれが3万t級になっております。1万t級というのはマイナス9m、既存ですね。それが世界とといいますか、ほとんど使われているのが1万tが大型化になって、やっぱり3万t級が主流になれば13メートルの岸壁が必要になってくるということが1点あります。

もう1点が、1バースしかなかった。伊万里は中国、東アジアから非常に近い距離で、伊万里の利用状態はファーストポートなんです、一番最初に寄る港になっております。そのためにどうしても週の初めに集中する。そういうところから、先ほど話があったように沖待ちの状態になる。船というのは、大連なんか霧が非常にあるので出港が半日ぐらいおくれたりすることが多々あります。そういう状況の中でせせかり合うといいますか、そういうことで1バースしかない敬遠される。沖待ちで12時間待っている。ここで12時間待っていれば、また夜の関係で、次の例えば瀬戸内海に寄るのが2日間おくれたりとか、そういう問題なんかがいろいろあって、1バースでは問題があって、使いたいけど使えないというようなところがございます。そういうようなところから、今説明したように13mの岸壁をつくらうということでございます。

○山本委員 それを説得するためには、やはり1週間のうち何曜日に集中するかとか、それから何t級の船が接岸しているのかとか、あるいはもっと大きな船を接岸させたいという要望があったとか、そういう資料が要りますよね。これは私たちに説明するのは、今回はいいんでしょうけれども、対外的に説明する上では。

○山下副本部長 今みたいなことを議会等には説明させてもらって、この13m岸壁の必要

性については説明させてもらっているところです。

○荒巻委員長 結局、今、いろんな方がおっしゃっている事柄というのは、土木事業の中でこういう量を取り扱う部分というのは、未来予測が過大ではないかというのがいつもきまとう批判ですね。そのことがわかるような資料をつけておかないと、きちっとそれで話をしないと、さっきの災害復旧なんかをもとに戻そうというレベルでわからないではないけれども、今後の見通しについての需要予測がいつも土木事業は過大過ぎるというふうな話があるので、今、山下さんが言われたみたいなことを継続必要性のところできちっと述べておいていただかないと、今のところ口頭で説明されて、大体そんなものかということが理解できますけどね、きちっとした資料として出されたほうがより説得力があることになるのではないかと思いますので、ぜひ工夫してください。

これから先、こういう事業というのは飛行場のいろんな事業とか、それから港湾とか、道路では余り起こってこないけれども、そういうことがあると思いますので、ぜひ今の委員のご指摘を使って改善していただくようお願いいたします。

○山本委員 そこは希望的な観測じゃなくて結構ですので、横ばいでも…

○荒巻委員長 差し当たりいいそうです。経済の先生がそういうふうにおっしゃっていますけど。少なくとも、あのままだとずっと減っていくんだよという予測なんですよ、基本的に。

○山下副本部長 ただもう一つですけれども、今、これだけあって、確かに落ち込んでいる。また、円高になれば、例えば造船なんかは、今、国内でほとんどつくっているんですけど、一部は海外でつくっていますけど、海外にシフトしているんです。海外にシフトして海外でつくったものを、本当に重要なところだけを日本でつくる。そういう面での動きというのはあります。

○荒巻委員長 この前、紹介されていたけど、いわゆる大川の木工はほとんどが組み立てしかやっていないと。

○山下副本部長 以前は組み立てでしたけれども、最近は組み立ても向こうでやって判子だけ押すとか…

○荒巻委員長 そういう感じになっているんですね。物流自体がもう変わってきているわけですね。

○山下副本部長 変わっております。ですから、造船なんかも、多分これからは、北部九州は造船の会社が多いんですけども、そういうような動き、造船だけではなくて、そういう動きになってくるのかなと。

○荒巻委員長 そういう大きな社会的、国際的な動きみたいなものに動かされてきますから、必ずしも予測が当たるとは限らないけれども、少なくとも何をしたいのかということがわかるような格好で書いてください。

○齋藤委員 根拠ですね。

○荒巻委員長 よろしいですか。少なくとも、今、とめるということが妥当かどうかとい

うことを審議しなければいけませんけど、継続でよろしいでしょうか。提案は継続ですけど。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○荒巻委員長 それでは、継続ということにいたします。

引き続き、ご説明をお願いいたします。

〔伊万里港廃棄物海面処分場整備事業（浦ノ崎地区）〕

○説明者（港湾課） 伊万里港でございますが、伊万里港浚渫土砂等処理護岸整備事業（浦ノ崎地区）でございます。

場所はここの部分ですが、七ツ島地区の9m岸壁から長崎県境寄りのほうに浚渫土砂の処理護岸をつくっております。

ここに浚渫土砂の器をつくりまして、航路とか泊地の浚渫土砂をここに入れる。浚渫土砂は海上投棄はできませんので港内で完結させるという形で浦ノ崎に昭和57年から護岸をつくっております。17年度まで事業をやって、18年度から休止しております。図面で説明いたしますが、開口部だけ開けて休止しております。というのは、開口部を開けておかないと浚渫船に土砂を入れて、そしてドーム船、船の底が開いてここに落とすという形なので、ここに護岸を切り欠いた状態だということでございます。

先ほどはコンテナの推移でございましたが、このグラフは伊万里港のばら貨物、木材とかセメントとかコンテナに入っていない、パッケージとして入っていないばら貨物の推移を示しております。久原全体はこの地区でございまして、久原北地区、久原南地区というような言い方をしております、先ほどの貨物量の推移があります。

こういう形で、大きくはこの減少傾向でございますが、特に公共事業の減少に伴う砂・砂利とか原木などの減少が両地区とも影響が大きい、減少傾向にあるというのが実態でございます。

そういう状況があるんですけども、先ほど言いましたように、貨物船を含めて船舶が大型化していると。船社等はコスト縮減を目標としますので、大型化するためには航路浚渫がまだまだ必要だというふうに考えております。七ツ島地区のほうでは160万 m^3 ほど、そして、久原埠頭に来る航路、泊地の部分では260万 m^3 ほどまだ必要な浚渫が残っているということでございます。

これが浦ノ崎地区の浚渫護岸の整備の写真でございますが、上のほうが山手のほうですね、下のほうが名村造船所があるところですけども、Ⅰ期Ⅰ工区が埋め立てが一番進捗しております、22年度末現在で84.4%。そして、Ⅰ期Ⅱ工区、これは長崎県境寄りですけども、これが14.6%でまだ進んでいないと。そして、Ⅱ期工区は22.5%でございますが、浚渫がまだという状況でございます。そして、先ほど言いました切り欠き、この部分の護岸を休止しております。というのは、見にくうございますが、底開きのドーム船がここに入ってきて底開きすると。これは浚渫土を運ぶ標準的な形態でございまして、浚渫事

業のコスト縮減に最もかなう運搬、土捨方法だとなっております。

ここに書いておりますが、土運船による浚渫土砂搬入のため開口していると。今後、浚渫工事の進捗に合わせて護岸工事を再開していきたいというように考えております。

事業の必要性としましては、港湾計画をもとに他事業で航路・泊地の浚渫を継続中であると。他事業というのは、改修事業の中の航路とか浚渫事業、直轄事業も含めた航路浚渫、泊地事業を継続中でございます。そして、今後、大量の土砂等が発生することになっております。そういうことで浦ノ崎の土砂処分護岸事業というのは必要だということで確保していきたいと。

総費用としては 554 億円、総便益としては 745 億円を想定しております。B/Cとして 1.3 になっております。そういうことで、今、18 年度から休止中でございますが、浚渫土砂をある一定の深さまで入れたらガット船、ドーム船というのが入れなくなりますので、その時期になって外周護岸を閉め切る事業を再開したいと考えているところでございます。

そういうことで、今後とも事業の継続が必要だというふうに判断しているところでございます。

以上でございます。

○荒巻委員長 どうもありがとうございました。

ご質問、ご意見をお願いいたします。

○古賀委員 こども、埋め立てて完成しますね、これが。そしたら、その完成した物件というのは、それは国の所有になるんでしょう。

○説明者 県の所有です。

○古賀委員 それを例えば将来処分するというか、工業団地か何かになるんだろうと思うんですけど、そのときは結局、特別会計で処理するんですか。

○説明者 ここの部分については、特別会計の対象施設ではありません。先ほど言いましたように、公共埠頭の背後は特別会計ですけれども、この事業は、枠をつくって、その中に他事業の浚渫事業で土砂を入れるわけですね。あと覆土と言っていい土を入れるんですけど、これは他の建設事業の残土を持ってくるなり、あるいは購入土砂を投入するなり、きれいな真砂土なりを投入してするなり、そういう事業なんですけれども、その中で一般建築の、通常の港湾事業として浚渫事業をやっていますので、だから、埠頭用地の背後の野積場とか、そういう使用料で整備なり補修なり直にというような形態ではないです。

○古賀委員 例えば、さっきから言っておりますように、農地の改良のためにお金をつぎこむと。それは県費で、国の費用もあるでしょうけど、県の予算を出しますよね。そして、それが成立して県はそのこと自体からは何にも収入が入ってこないわけですね。ところが、これはですね…

○説明者 売却することによって収入が入ります。

○古賀委員 だから、そのときはちょっと違うんじゃないかなと。つまり投資したものに対する収益というのは後で入ってくるわけですね、この場合は。だけど、農地を整備した

り橋をつくってもそれは入ってこないですね。だから、そのときに、あとは予算としてはどっぷり勘定でやるんですか。そこがちょっとわからないんです。

○説明者 基本的な事業の目的は、まず、浚渫土砂の受入先というのが目的なんですね。

○古賀委員 それはわかるんです。

○説明者 結果的に土地が発生するという部分ですね。その土地をどうするかというのは、所有者は県になりますが、工業団地として民間企業に売却するというのを今のところは検討しておりますけれども、その収益は県の一般会計に入るという形になります。

○古賀委員 そしたら、今、例えば浚渫土を持っていくのに一番都合がいいからここをつくっていると、それだけですね。

○説明者 浚渫事業として、深いポケット、水深があるし、浚渫場所からも近いということで、コストを比較した結果、この浦ノ崎地区に土砂処分場を設置したと、計画したということですか。

○古賀委員 それによって土地ができますよね。そのところまでは考えないでやるんでしょうか。

○説明者 考えます。事業は浚渫土砂事業ですけども、一方では海面埋め立てなので、埋立申請書を国に出して許可を得て、この面積を埋め立てしますよという形で、そこには昭和 57 年当時の工業団地という考え方は埋立申請書の中に入れております。それは時代の変遷の中で変わるかもしれないけれども、まだ完成していませんので、時勢に基づいて土地利用権が変わるかもしれないけれども、埋立申請という法的な手続を経て埋立許可を得て、こういう土地が出現するよというのは認知といいますか、それは我々も、とりあえず工業団地として売却しようかな、土地利用を図ろうかなという思想は持っております。

○古賀委員 それを何に使うかは別にしまして、やっぱりその段階では処分すれば収入が入ってくるわけですね。だから、普通の公共事業とはちょっと違うので、そのところは何かのものが必要ではないかなという気がするんですね。特別会計かどうかはよくわかりませんが。これは埋め立てるのは県費でやるわけでしょう。

○説明者 外周護岸は4分の1の国費がつかます。あとの4分の3は県費です。

○古賀委員 県費でやるわけですね、国が幾ら出すかは別にして。例えば、100 億円なら100 億円かかったとして、それは将来、回収できる可能性があるわけですね。具体的に入ってきたときに、普通の公共事業であれば入ってこないでしょう。例えば、道路をつくっても、直接に収入が入ってこないわけですね。つまり有料道路をつくる以外には入ってこないわけですね。その区別はないんですか。

だから、例えばある目的のためにやった。その土をよそに持っていきより、ここでされたほうが安いからということでされたわけでしょう。

○説明者 それがまず第1の目的です。

○古賀委員 ですよ。ですけど、これが出来上がった段階ですね、そこをどういう処理をされるのか。

○説明者 現時点では、出来上がったものについては、工業団地、・・とか、買いたいという方については適正な価格で売却するという形で、そこは特別会計と違うというのは、港湾のほうの特別会計のスキームは、前面に荷揚げ施設があつて、その岸壁を支援するような埠頭用地というような仕分け、スキームなんですよ。

○山下副本部長 先ほどから説明していることは一般的なことですけれども、まず、浚渫した土砂を捨てる場所をつくるのが一つの目的です。当然、それをつくったら先生がおっしゃるように土地になって、最終的にそこは例えば工業用地とかなんとかで造成地を売る、利用するといいますか、その目的が2つ目にあると。

今回、議論をさせていただいているのは、1つ目、浚渫土砂を捨てるための護岸をつくりましょうと、この事業はそういうための事業です。

○荒巻委員長 では、1つ関連してお聞きます。この事業で起こるベネフィットというのは何ですか。

○山下副本部長 ベネフィットは、非常に近いところに捨てる。ここに捨てなければ遠いところに捨てなければならない。どこまで想定していたのかちょっとわかりませんが、ここだったら3キロでいいねと、遠いところだったら10キロ離れている、7キロのコスト縮減が図られます。その分の費用がベネフィットです。

○荒巻委員長 だけど、ベネフィットというのは生まないじゃないですか、何にも。ベネフィットというのは何かを、少なくとも航路浚渫というものがベネフィットを生むじゃないですか。

○山下副本部長 その分でそれをするためには浚渫した土をどこかに捨てなければいけない。

○荒巻委員長 だから、今言われたのは、堤防をつくってそこに捨てる事業だけを取り出すと、そこには利益はないんじゃないですか。あるのは浚渫のところに利益を生むわけでしょう、船が入ってくるなり何なり。だから、それは全体として、浚渫事業としてベネフィットを考えているんですかと聞いているわけです。

○山下副本部長 この事業というのは浚渫土砂を受け入れるということが一つの目的です。その目的で、先ほど言いましたように、近い分だけの効果はこの事業をすることによって…

○荒巻委員長 わかりました。それは比較じゃないですか。比較として差が出るというのはわかるけれども、そこから生み出される利益はないでしょう。

○山下副本部長 利益はないですね。その利益はないですね。

○荒巻委員長 だから、利益はどこかと組み合わせないと利益を生まないんじゃないですか、でしょう。

○山下副本部長 この土捨てをする場所があることによって、それだけ例えばなにがしのコスト縮減が図れる、それをベネフィットとして。

○荒巻委員長 だから、今、浚渫の話をしているけど、そういう土捨て場をつくります。

いろいろな公共事業で出てくる土砂を全部引き受けます。公共事業でそれがないと、どこか遠いところに持っていかなきゃいけないから、そこで利益が生まれて、それを全体としては調和しているという言い方を説明しないと、こういう廃棄物処理場というのは成り立たないでしょう。

○山下副本部長 廃棄物だけで見るとというような考え方じゃなくて…。

○荒巻委員長 ほかのところに持っていかないで、ここに持ってくることにおける差が利益になるということですか。

○山下副本部長 利益になるということでの評価です。

○荒巻委員長 なるほどね。そういうことですか。

○古賀委員 そのところはわかるんですね。だけど、将来的にそれから収入が入ってくるわけですね。普通の農業とかあいうのは、農家それぞれが所得が増えたから、そこから税金が入ってくるかどうか知りませんが、そういう経済的なものがあるわけですね。ここだって、埋め立てたという、ただそれだけの問題かなという気がしてしょうがないんです。

○山下副本部長 もう一つの目的に関しては、再度また違うような事業を起こすかもわかりませんが、その造成のためですね。そこはまたそれで議論をするということになります。

○荒巻委員長 いわゆるベネフィットの考え方ですよ。

○説明者 この事業は、具体的にはプラス1mまでの浚渫土砂のボリュームを、まず器の大きさを決定します。プラス1mから3.5、3.5というのは埋め立ての地盤高ですけど、その分は別事業ということ…

○荒巻委員長 事業を別にしてベネフィットを換算すると。

○山下副本部長 別事業にするのかどうかはまだ置いておいて、今のところは、そこも公共事業でただで持ってきてもらう。

○荒巻委員長 ほかに。もう時間がありません。

○山本委員 要は、701億円という利益の根拠ですが、何らかの形で売ると44億円という数字が出てきて、それで便益が745億円とあるんですけど、結局、コスト削減という場合は何かと比較しないと削減できなくて、先ほどからの議論ですと、近くに土砂を持ってくるからという話だと思んですけど、もう一方で比較されるものというのはどんなあれなんですかね。こういう浚渫した土砂を捨てる方法もあるんですけど、こちらのほうがいいという話だと思んですけど、その対局にあるものというは何と比較しているんですか。701億円というのは何ですか。

○説明者 701億円というコストの比較対象ということですが、海洋投棄は難しいんですが、福江沖では海洋投棄というエリアがあるんですけど、それとの比較対象の中で701億円を生み出しています。

○山本委員 海洋投棄というのは、大体どのぐらい行くんですか。

○説明者 150Kmか、そのぐらいじゃないでしょうか。

○山本委員 そういう話をしてくだされればベネフィットが比較できると思います。

○井山本部長 どういう枠組みで評価するか、山本先生が言われたけれども。これだけ切り出してやっているから無理やり評価しているみたいですね。本当は航路が確保されて船が出入りできるから、その出入りできる効果というのがあって、そのための手段にこれが出てきているだけなので、本当は全体で見て評価するほうが港湾の整備事業としての効果だということだと思っんですね。

○山下副本部長 その区分けというのが難しい。例えば、先ほど、コンテナのときの話もちよっとありましたけれども、岸壁ができるだけではだめで、背後の道路がどうなのかとか、そしたらその便益を道路、岸壁、港湾でどう分けるのかということが難しいので、そういうところの評価はできてないと。ですから、確実にこの分だけですよという、わかっている分だけをベネフィットとして計算しているというのが現状であります。ですから、ある面言えば、古賀先生の疑問もそういうところがあったらと思うんですけども、いろんな要素が絡み合っって一つの大きな効果というのが出てくるので、そこを実務的に評価することが今できていないというのが現状ではあります。

○池田委員 時間が押しているので申しわけないんですけども、土捨場という話が出ています。Ⅰ期の工区が昭和57年から始まっているんですよ。Ⅱ期が平成3年からということで、これだけの土捨場が準備されているんですけど、要するに、昭和57年、あるいは平成3年の時点でこれだけの土捨場が必要になる工事をもう考えていた、そういうことですか。

○説明者 考えておりました。

○池田委員 さっきの話とも絡んでくるんですけども、要は、最近は大形化が進んで云々という理由づけをされていたんですけども、こういうこともやると。最近の動向と関係なく、昭和57年にやると先に決めていたように聞こえるんですけども、工期だけ見ると。理由と齟齬、妙に整合しないというか、最近の動向と関係なく先に決まっていたように見えるんですけど、これだけでかい土捨場を先に準備して受け入れをつくっているというのは、理由は後で何とでもつけられるから先に工事をやるというのが決まっていたのかなというふうに見えちゃうんです。

○説明者 器の設定の考え方は、伊万里港内の航路、泊地の浚渫ボリュームがベースになっております。それで場所を57年当時に計画したということです。57年当時、将来は3万吨級とか貨物船とかコンテナ船を想定した形の水深13mとか12mを想定して、この浚渫ボリュームを算定したというのが、この器の大きさの…

○荒巻委員長 池田委員さんが言われているのは、これは何回やったかというのはあんまり記憶がないんですけども、この事業は何回もやりましたね、長いから、当然。今、池田委員さんが言われる話だと、もう中止の憂き目に遭っっいてもおかしくない事業ですね、はっきり言うと。すなわち需要がないと、港湾計画は縮小せざるを得なくなっていると、荷主さんもないと、バラ荷がどんどん落ちてきている。そうすると、これは事業として航路浚渫は要らないと、不要になりつつあるということになったら、もう事業中止という

選択肢もあり得た事業だと私は思っています。

ただ、不思議なことに、あそこの工業団地が売れ始めた。30年前は絶対売れないと思っていましたけど、売れ始めたこと、コンテナ船という新たな動きが出てきたこと。それから、バラ荷も含めて一時伸びたこと、今はちょっと落ちてきていますけど。だから、ある意味、五十何年当時つくったのは明らかに誇大妄想的な計画で、一時期、絶対これは中止せざるを得ないと思えるような事業だったと私は思っています。だけど、また少しだけアジアが動き出して港湾の意味が少しずつ変わって、コンテナ船が4位になってとか等、いろんなことで伊万里にまた風が吹き始めてきたというふうに思うんですけど、それは正しいですか。30年間の流れとして。僕はこれは休止せざるを得ないと思ってましたよ、途中で。もう港湾の需要がなくなっているというふうに思わざるを得ない状況になって、ほとんど釜山に取られてしまって、あの当時考えていたような非常に大型の国際的な港というのは望むべくもないと思っていたのがどうもというのはどうですか。

○山下副本部長 今おっしゃるとおりです。もう一つ、船の大型化というのは従前からわかっていた。先ほど私が申したのは、従前まではコンテナ船では1万tが主流であったんですけども、これが3万tになってきている。船は基本的に大型化の方向に向かっております。航空機のほうは、一時期、ジャンボ化しましたがけれども、現在は小型、中型に向かっております。

そういう背景の違いがあって、伊万里港の取り扱いに関しては、まさに東アジアなんです。佐賀、伊万里というところは東アジアに非常に近いというメリットがある。もともと伊万里というのは石炭で栄えた。その前は古伊万里とかあったんですけど、今も木材関係がありますが、それが非常に少なくなった。それと、ほとんどの地方港湾は公共材料の砂、砂利が少なくなっているのが現状であります。しかし、今、東アジアが非常に活気づいている。これだけ円高になれば日本でつくるよりも外国でつくって、それをこっちに持ってきたほうが安くて効率的だということもある。そういう面で伊万里港をどうするのかということが港湾行政にとって一つの課題であるということ。

もう一つは、伊万里港と唐津港の2つがあります。これを1つにしようよと。どっちかをつぶすんじゃなくて、唐津と伊万里の役割分担をもう少しはっきりさせて、その辺を集中的にといいますか、唐津港の強いところ、伊万里港の強いところ、そういうところを数年かけて議論していこうということ。そういうところで伊万里港の役割をもう一回見直そうということのをこれからしていきたいということでございます。

○池田委員 大きい枠を先につくって港湾工事をばんばんやるぞという意気込みを持ってやったんですけども、途中、どうも雲行きがあやしくなってきたけれども、今ちょっと盛り返してきたからこのまま続けたいと。この前の2番目の工事なりが終わったらこれが埋まるんですか、それともこれが埋まるまでは工事をやるということですか。

○説明者 まずI期1工区の真ん中を埋め立てて早期に完成させて、これだけでは浚渫土砂の池がまだ足りないの両サイドのI期2工区とかII期工区への投入を考えています。

○荒巻委員長 池田委員さんが言われたのは、まだ航路浚渫が必要ですかということ。

○説明者 必要だという判断に基づいて両サイドの工区の事業の必要性、継続の必要性があると。

○山下副本部長 今後ですけれども、委員さんがおっしゃるように、航路が要らなければこの事業は中止ですけれども、ただ、それが要らないというようなことを現段階では断定できていないと。先ほど申しましたように、もう一回、その辺の港湾計画を2港を含めた形で検討させていただきたい。その間は実質的には休止です。しばらくは事業はやめておきます、休止ですね。この再評価は継続か中止しかないわけですね。中止ということになれば、すべてシャットアウトになってしまうので、そういう面で実質的には凍結しますけれども、事業の位置づけとしては継続扱いでお願いしたいということでございます。最終的にはどうするのか、数年かけて港湾計画の見直しということをやっていくということでございます。

○伊藤委員 今、佐賀県の港湾計画のお話が出ましたので、ちょっとお聞きしたいと思っていたんですが、私は、かねてから唐津、伊万里は佐賀県の経済をシュリンクさせないための重要なポイントだと思っているんですよ。今の話だけではなくて、もうちょっと発展の方向に向かったらいいかなということが一つです。経済的な観点も、多分、皆さん、共通の理解があると思います。

ただもう一つ、震災の防災拠点としての考え方というのがどうなっているのかということをお聞きしたい。というのは、伊万里港の護岸は、図面を見る限りでは耐震護岸ではないですね。耐震護岸は特定重要港湾じゃないと、まだ入ってきてないですか。

○山下副本部長 唐津港はやっています。

○伊藤委員 ご存じだと思いますが、阪神・淡路大震災のときは、いわゆる海からの輸送で大分助かったんですね。この間の東北の大震災に関しても、やはり道路が分断されたから海から。佐賀県にとっては有明海は船が入れませんので、ポイントとしては伊万里か唐津しかない。そうした場合に今言った耐震関係の計画がどのぐらいあるのか。さっきの背後地ですね、荷揚場は恐らく耐震はかからないですね。今回の浦ノ崎地区ですか、浚渫土をばんばん入れていたら将来的に耐震的にはあんまり機能しない可能性がある。それは将来的にどういうお考えなのかなということ、時間もありませんので簡単にお聞かせ願いたいと思います。

○説明者 耐震関係については、唐津港の東港地区9m岸壁を今までやっていますが、一方、伊万里港では耐震拠点としての位置づけを我々も国に働きかけていかなければならないかなと思いますけれども、単刀直入に唐津港だけじゃなくて、大震災のときには伊万里港のコンテナ埠頭も一定の確保をせにゃいかんし、そういう意味では既存岸壁の耐震化ということ将来は久原地区しかり、七ツ島地区しかり、考えていかなければならないかなと考えております。

○伊藤委員 今回の計画から発展させる予定はとりあえずはないと、これから練り直しと。

○説明者 港湾計画の改定の中で委員さん方に審議をしていただく中で、拠点港としての一つの岸壁をどうするかという形の流れになろうかと思います。

○荒巻委員長 時間もありませんので、先ほど山下さんから言われたことを確認しますが、これも、浚渫そのものはしばらく休止になるんですか。

○山下副本部長 今やっている分を除いて…。

○説明者 浚渫は、直轄事業のほうが七ツ島地区でちょこちょこ今やっています。今、開口部が300m開いていますが、そこを閉めるまでの浚渫量じゃないということで、浚渫事業は継続しております。

○荒巻委員長 だから、県のところが、直轄以外に何がありますか。

○山下副本部長 ありません。今やっているのは、最初のコンテナのための岸壁の前の航路、その分に必要な浚渫を今国のほうでやっている。その浚渫は七ツ島地区のコンテナとあわせて平成24年までのものでそれは行わせていただきます。

○荒巻委員長 当初の計画でされていたあれだけのボリューム、今、池田委員さんが指摘されたあれだけのボリュームの航路浚渫は、今のところはしばらくはコンテナの前だけです。

○山下副本部長 そうです。

○荒巻委員長 だけど、継続と中止しかないけれども、中止ということになると、また全体があれなので、休止ということだけでも、継続として認めてほしいということでしょうか。休止というのはありませんでしたか。

○副島(良)副本部長 要綱上は、休止はございません。

○荒巻委員長 そうですか。休止というのがあったような記憶があるんだけどな。

○副島(良)副本部長 当初立ち上げた平成10年当時は、休止はございました。その4年後ぐらいに3党合意、当時、自民党政権のときにやったことがございまして、そのときに休止という取り扱いはしないと。曖昧にしないということで、中止か継続の2つです。

○荒巻委員長 これが中止ということになると、もう本当になくなりますのであれですけど、いかがですか。提案としては継続でお願いしたいということですけど、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○荒巻委員長 いろいろ議論はありましたけど、継続ということでお願いします。

それから、先ほど質問があっていた分というのは何かあるんですか。なければこの分はこれで終わりますけど。もういいですか。——なければ、もう一つ、お話をしたいことがあります。

2) 公共事業事後評価の進め方について

○荒巻委員長 公共事業事後評価の進め方について、事務局のほうからご説明をしたいと思いますので、お願いいたします。

○副島(良)副本部長 私のほうからご説明申し上げます。

公共事業は、前回も含めて 2 回目でございますけれども、基本的には事業に着手する前の新規評価、それから、事業を一定程度進めているときの再評価、それから、事業が終わりましてその効果を検証する事後評価というのがございます。事業評価のシステムをこれまで簡易事後評価ということで、A、B、C、Dの 4 段階で評価をいたしておりました。そして、そのすべてについてご報告を申し上げておりました、この簡易評価をした中から抽出という形で公共事業評価監視委員会へ諮問していたということでございます。この事後評価の本来の目的は、効果を検証した上で反省すべき点があれば反省する。それから、いい点があれば生かしていく、次の事業にそれをどう反映させていくかということが課題になっておりました。

なかなかそのシステムができておりませんでしたので、今回、ちょっとだけバージョンアップいたしまして、簡易評価をこれまでどおり行いますが、CもしくはDという評価、いわゆる悪い評価が出た場合は、D評価については必ず事業を見直しするという義務化をしたいということが一つございます。ここで議論していただいている新規事業評価に必ず見直しをして諮問させていただくと。それからCについては、見直しを検討させていただくということで、今回、悪い評価のものは反省をした上で、こういう反映方法が明らかになっておりませんでしたので、次の事業への反映方法を明らかにすることを義務化したいというのが一つございます。

もう一つは、A、B評価で非常によかったものについて、これは定性的、定量的にきちっとつかめればいいんですが、例えば道路でバイパスをつくった場合、バイパスだけの評価をいたしますが、じゃ、旧道部の騒音がなくなった、振動がなくなったというものがございます。そういうものが多分評価、ベネフィットの中に入りませんので、こういう視点でやればいいものができるのではないかという、このいいものの中から伸ばすものについて積極的に取り組んでいって、これを公共事業の一つのPRに生かしていきたいというふうに考えております。

だから、いいものは、どういう考え方を導入したら、それが公共事業がよりいいものになっていくかという点をやること。それから、悪いものについては、悪い部分は必ず見直しをするという義務化を図るということが大きな変更点でございます。

簡易評価を現在やっておりますのが、事業の効果、環境への影響、環境については生活環境、自然環境、社会文化環境という 3 つの視点から見ようようにいたしております。それから施設の維持管理、それから地域の住民の人たちとの関わり、それから改善措置の必要性という 5 項目におきましてそれぞれ簡易評価をさせていただいております。この分でも今回のバージョンアップに伴いまして改善の必要の余地が多少認められるというようなところの文言を少し整理しているところでございます。

簡単でございますが、以上でございます。

○荒巻委員長 これはどういうふうに取り扱いますか。これでもうやりますよということ

を今提案されているのか。それとも、もうちょっと精度の高い文書が我々のところに出てきて、それで議論した上でオーケーと出せばいいですか。今のところ、全部出てきていたじゃないですか、我々のところに。それが今回はDのところと…

○副島(良)副本部長 すべて出します。それは一緒でございまして、抜き取り抽出みたいな形のご報告、パートでまとめておりましたけれど、そうではなくて、やっぱり悪いところは悪いものとしてきちっとお出しして、その改善に対してご意見をいただくということにしたいと。

○荒巻委員長 今まではそこは全部我々も見ることがあったんだけど、それについて後の処理の仕方をもうちょっと精度を上げていこうということですか。

○副島(良)副本部長 はい。

○荒巻委員長 何かご意見はありませんか。

○齋藤委員 例えば今おっしゃった、大きな道をつくったら小さな道が静かになったとか、そういう声というのはホームページなんかでも見れますか、言えますか、書けますか。

○副島(良)副本部長 そこ先ほど言いましたように、いいものはいいということで伸ばしていきたいということでございますので、その議論の視点は、ここでこういうふうな二次効果というんですか、目に見えない効果、別の効果があったというのは、きちっとご報告させていただいた上で、いいものとしてPRの材料に使わせていただきたいというのが1つございます。

○荒巻委員長 ほかに何かありませんか。

○伊藤委員 今のご説明ですと、いいものだけをホームページに載せると。悪いものはどうするんですか、CとかDはどうやって…

○副島(良)副本部長 これもすべて委員会に、A、B、C、Dまでの評価をさせていただいたものはご報告させていただいた上で公表いたします。ただ、今回、バージョンアップしたのは、見直しの結果がよくわからないではないかなと、何を見直したんだと、こういう反省はしたけれど、何を見直したんだということを明確にしたいということでございます。

○荒巻委員長 ほかにありませんか。

○山本委員 B/Cがよく出てきて、それに馴染むものと馴染まないものがあるかと思うので、あまり無理やりB/Cにこじつけるような形というのはちょっとどうかなという感じがします。これは希望というか、わかるものはできるだけ金額化したほうがいいと思うんですけど、まして公共事業ですから、一概に幾らと無理して金額的に換算するというのはちょっと馴染まないことも時にはあるかと思えます。

○副島(良)副本部長 そういう意味で、俗にB/Cというのは事業効果の発現状況、これがB/Cと言われる、これがいわゆる二次的な効果というふうに我々は考えておまして、必ずしもB/Cだけでこの事後評価を議論したいというふうに考えているわけではございません。

○荒巻委員長 ぜひお願いします。

よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○荒巻委員長 それでは、そういう形でやっていかれるということですね。

3) 委員長総括

○荒巻委員長 1つだけ述べておきますけど、我々の土木事業は、結局、何が今問われているかという、身内で甘いということがずっと問われているから、こういう評価をされるときには外の目、我々はその外の目の役割をしているはずだけど、それを全部見るわけにもいきませんので、内部でもうちちょっと工夫をしていただいて、例えば県土づくり本部だけでなく、例えば統括本部とか、いろんなところが見張り役の方がおられるはずだから、そういう方も導入しながら、力をかりて違う視点で物を見るということも入れてください。そうしないと、ここで、我々だけが全部責任を持っているということじゃなくて、県庁も内部的な組織をお持ちでしょうから、そういうふうなものも取り込みながら、ぜひA、B、C、Dの中に入れていっていただいて、プロの世界だけだと何となく安定してしまっていて、安心してしまっていて、違う視点が入って初めて何か変わるということもあり得ますから、それを事務局の中でも検討していただくようお願いをしたいと思います。そういう、少し皆さんに信頼を持ってもらえるようにするための工夫、仕掛けが要するというふうに思いますので、ぜひこの機会に深化させていただければと思います。

基本的にいうと、佐賀県がつくられている事前、事後、それから再評価というのは、なかなか複雑にできていて、あまり聞かないんですよ、だんだん増えてきているというふうに聞きましたけれども、これを成長させて実際に信頼を獲得していくのにはぜひ必要な仕組みだと思いますので、さらに工夫して精度の高いものにしていただければと思います。よろしくお願いします。

これで私の仕事は終わりだと思いますが、事務局にお返しいたします。

4) その他

○副島(良)副本部長 本日は、お忙しい中、長時間にわたりまして熱心なご議論、ありがとうございました。

これをもちまして、平成23年度第2回佐賀県公共事業評価監視委員会を終わりたいと思います。

本日は、ありがとうございました。

(閉 会)