

平成22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1月17日（月）
13：30～16：15

場 所：特別会議室A

開 会

○副島副本部長 定刻となりましたので、平成 22 年度第 2 回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催したいと思います。

開催に先立ちまして、本部長の牟田からご挨拶申し上げます。

○牟田本部長 遅くなりましたけれども、皆さん、明けましておめでとうございます。ことしもよろしく願いいたします。

きょうは、本年度第 2 回の公共事業評価監視委員会ということで、寒い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

きょうは、前回の宿題みたいになって残っておりました新規事業の評価の仕方についてということと、具体的に個別箇所の再評価ということで数地区、諮問を予定いたしております。

公共事業は、だんだん予算が厳しくなって、工期が長期化しているということもございますけれども、節目、節目できちんとした評価をしていかなければならないと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

簡単ですが、ご挨拶とさせていただきます。

議 事

1 佐賀県公共事業新規評価の見直しについて

○副島副本部長 それでは、早速、第 1 回委員会で宿題となっておりました新規評価につきましてどのように見直したかということについてご説明をさせていただきたいと思いません。

前回、第 1 回目の委員会では 1 次評価の見直しについてご説明申し上げたところ、了解いただいております。評価手法の見直しということで、これまで事業ごとに評価していたものを横串を刺すような横断的な評価ができないかどうか、方法論として検討させていただけないでしょうかということでのご報告を申し上げたところ、それについては了解したということでご返事をいただいております。それにつきまして具体的な方法が決まりましたので、そのことについてご説明申し上げたいと思います。

これまで 3 つの点で新規評価、事業評価を行ってまいりました。1 つは事業の位置づけ、それから必要性・効果、それと実施環境、いわゆる事業ができる状況かどうかの判断、この 3 点で評価をやってまいりましたが、必要性・効果、この事業をやれば、このような効果があるという効果については、今のまま続けさせていただきたいと。それから、実施環境、地元の受け入れ状況とか関係者の合意等につきましても、これまでどおりの評価をさせていただきたいと。

問題は、位置づけの部分でございます。これまでは各事業ごとの計画上の位置づけのみで評価をするようにしておりました。これを横断的視点を入れるということになりますと、

横串を刺す、予算的なものを配慮する、いろんなことがございますが、その中に一つ、県土づくり本部の基本戦略を毎年つくっておりますが、この評価視点を入れることによって、個別の事業ごとに評価していたものに横断的な視点を入れることが可能ではないかというふうに考えました。

これはどういうことかといいますと、位置づけの評価は、事業ごと、評価ごとに、評価項目A、その事業の性格、プロジェクト等との関連性という3つの項目で評価しておりますが、基本的にはAの事業ごとによる計画書による判定という部分がどうしても縦割りのになるということで、この中に本部戦略という横串的な視点を入れることによって横断的に評価したいということで整理をさせていただきました。

この横串的視点を入れますと、今まで「A」だった評価が、この本部戦略がなければ「B」になりますし、「B」だったものが「C」になるという評価で検証をしているところでございます。本部戦略に位置づけがなされているかどうかという横方向の視点を配点10点としていることで横方向での評価ができるという検証もしておりますので、こういう手法に変えさせていただきたいと。この前の横串的視点を入れたいという思想を反映する手法論としてこういう方法でやらせていただきたいということでございます。

以上でございます。

○荒巻委員長 質問ありますか。

○副島副本部長 はい。私がお答えしたいと思います。

○古賀委員 初歩的なことですが、県土づくり本部の基本戦略は、例えば県の方針、あるいは政策にのっとって何らかのものを設定されるわけですね。それがはっきりわかるわけですか。

○副島副本部長 基本戦略を毎年、毎年つくりますが、あったものをどんどん新しく変えるのではなくて、大きくは総合計画という県の大きなバイブルを反映いたします。それと、県土づくり本部で将来の長期スパンの社会資本整備のあり方、管理のあり方について計画を立てております。その2つを十分反映した形で、今年度、ここについて特にアクセラを踏もう、ここについて少しブレーキをかけようということの基本戦略をつくりますので、基本的には県としての総合計画、県土づくり本部としての社会資本整備のあり方、方針を受けまして、これに反映していくということになろうかと思います。

○古賀委員 そしたら、年によってある程度変わっていくということになりますか。

○副島副本部長 社会資本整備でございますので、大きく変更になるということはございませんが…

○古賀委員 大きくはないでしょうけれども、ある部分では変更しなきゃならないということですね。

○牟田本部長 力の入れ方が少しずつシフトしていくという感じです。

○古賀委員 わかりました。

○川本委員 それじゃ、県としては、今まであったものを私どもにわかりやすく出すということですか。

○副島副本部長 これまでの基本戦略とか総合計画とか…

○川本委員 そのもとで今までも動かされてきたということでしょう。

○副島副本部長 つくって公表はしていたんですけど、必ずしも事業に反映をさせていなかったということ。

○牟田本部長 少なくとも、事業評価の中ではカウントしていなかったということです、新規事業評価で。そこをきちんと反映できるように、今回、10点ですけど、そのすり合わせをしたいと。

○荒巻委員長 その基本戦略は、どこかでオーソライズされているんですか。どういうふうに、今。

○牟田本部長 毎年度、知事が入って予算調整会議というものをするんですけども、そのところで、例えば23年度の県土づくり本部の予算は、こういう戦略を持って立てたいと。そこで、財源は限りがありますので、こういうものを23年度から一生懸命やりたいという裏面には、こういうのは少し抑えても、あるいは廃止をするといったことを含んで基本戦略を立てますので。

○荒巻委員長 それは県のホームページ等で公開されているんですか。

○牟田本部長 公開しています。予算の比重の置き方というのは、ほとんど継続地区の、例えば道路事業をちょっと伸ばして河川事業をちょっと抑えますといったような大枠の話で基本戦略を立てますけれども、今やっている事業の8~9割は継続地区ですが、そこに1割入ってくる新規事業にも基本戦略をきちんと反映させたいということで新規事業評価の手法として取り入れたいと。これで予算が大きく動くということはないと思いますけれども、少なくとも新規採択するときに、同じ点数のときに、道路と河川と二者択一のときに、例えば、基本戦略でことしは道路に力を入れたいと、河川を少し抑えてでもといったような基本戦略が立っていたとすれば、このところで10点の差をつけますので道路の評価が上がるというようなイメージだと思います。

○荒巻委員長 次の新規事業のときに具体的な例が出てくるのでしょうか。

○牟田本部長 過疎のものをシミュレーションしたものが…。

○副島副本部長 検証は一応しております。

○荒巻委員長 今回ということにはならないかもしれないけど、これがどういうふう to 具体性を持つかということの後でもいいから、どこかに用意されていますか。

○牟田本部長 ちなみに、ことしのもをこの手法で入れたらどうなるということ。

○荒巻委員長 後ろのページにありますね。これでもいいですけども。

○副島副本部長 具体的に過去の検証をしております。基本戦略を10点で反映させた場合、どういうふうになるのかと。過去のもが基本戦略が、これまでの評価はこういうふうな

評価でございまして、これを基本戦略が10点反映させて、なおかつ基本戦略上アクセルを踏むと評価したものがこれでございます。つまり、これとこれは基本的に一緒になりますが、基本戦略を反映していない事業になりますと、これまでの評価はこうでございましたけれど、これが「AAB」が「BAB」、いわゆる「ABB」になってワンランクずつ評価が下がってまいります。これを20点と10点で行っておりますけど、既に10点で基本的に評価が分かると、この評価がこういうふうに変化してくるということでございますので、今回、10点というケースでとらせていただいているということでございます。

○荒巻委員長 具体的に本部の基本戦略がどういうものであるかということがよくわからないので、それがどうやって計量化されていくプロセスに入るのかということがちょっとわからないので、具体的な例が出たところで構いませんので、ぜひ見せてください。こういうやり方自体に今どうということではないと思うけど、それを具体化していくときに、今までは普通だったものが落ちていくプロセスですよ。上がるということは基本的にないでしょうから、どこかでAだったものがBに、BだったものがCに落ちる可能性が出てきましたよということですね。60点という点数配分のところだから、そこをちょっと動かすと変わってきますよということでもいいですね。

○牟田本部長 はい。

○荒巻委員長 今から先、今提起された問題が一番大きくて、それは分野ごとの配分であるとか、維持と新規の配分であるとか幾つか組み合わせが出てくるでしょうから、そのときにまたいろいろ、そこには思想があるだろうし、それから透明性、公平性をどうやって保障されているかという議論になるかもしれませんので、具体的な問題が起こったときに、その考え方を説明していただきたいと思いますが、よろしいですか、それで。——それでは、結構です。

○副島副本部長 ありがとうございます。新規事業につきましては、23年度からこれできりあえず運用させていただくということをお願いしたいと思います。

2 再評価地区諮問

○副島副本部長 続きまして、再評価に入りたいと思います。

議事につきましては、委員長にお願いしてよろしいでしょうか。

○荒巻委員長 はい。それでは、進めさせていただきますが、議事次第の次のページにあるものでいうと、1番から8番まで8個の事業、地区または箇所が出ています。8番、我々が見学させていただいた国道444号線、いわゆる有明海沿岸道路というものが、書類上は一番下になっていますが、説明者が同じということですので、順番を少し入れかえて調書番号の8番目の佐賀福富道路まで道路課で説明をしていただくという順番でいきます。1個1個説明した後に皆さん方のご意見をお聞きしたいと思いますので、1つずつお願いいたします。

道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金）

○説明者（道路課） 交通政策部道路課の野口でございます。よろしくお願いいたします。

今回、道路課が再評価をお願いしておりますのは、着手より10年経過いたしましたものが4件、再評価実施後5年が経過したものが1カ所ということで、この5カ所をお願いしております。

〔一般県道若宮鶴線〕

○説明者（道路課） まず、一般県道若宮鶴線でございますが、これにつきましては道路整備交付金事業ということで平成13年度から実施させていただいております。

位置でございますが、長崎自動車道がございます、34号がございます、佐賀川久保鳥栖線がございまして、三瀬神埼線がございます。ここが吉野ヶ里歴史公園です。事業地といたしましては、佐賀川久保鳥栖線との交差点であります二子交差点から三瀬神埼線の交差点であります鶴交差点までの区間でございます。約1キロございます。

この事業の目的でございますが、現道が、道幅が狭いということ、歩道がないということ、それと1カ所、道路がクランクになっておりまして非常に危険な道路であったということでございます。

事故の発生状況でございますが、過去13年間で45件起きております。年度で多少増減はございますが、平成20年は7件ということでございます。この三瀬神埼線と若宮鶴線との交差点が一番多いということでございます。

先ほど、クランクと申しましたのが、現道がこのような形になっておりましたのを直線で結ぶ事業でございます。

事業概要でございます。全体事業費は12億8,000万円、工期といたしまして平成13年度から着手いたしまして、完了予定は来年度でございます。全体延長は1km、道路改良工1,000m、用地買収面積が12,610㎡、家屋補償が23戸でございます。

進捗率でございますが、21年度までで事業費で11億2,000万円、進捗率が87.5%、用地進捗率は70.3%でございます。この用地進捗率につきましては、用地補償が残っておりますところが、用地代、補償費とも多くなっておりますので、事業費ベースとしますと70.3%と若干落ち込んでおります。この用地につきましては、今年度、契約まで至る予定でございます。

これが事業区間の平面図でございますが、紫のラインが21年度までに完了したところでございます。三瀬神埼線との交差点、ここを今年度、来年度でやらせていただきたいと思っております。あと若干ここが残っております。

道路の幅員でございますが、現況で一番狭いところ、3mの車道が2車線で路肩が1mずつの総幅の8mでございます。これを3mの2車線で路肩を1.5mずつとりまして両方に3.5

mの歩道をつけて総幅 16mの道路にしようという計画でございます。

事業を巡る社会経済情勢等の変化でございます。交通量の増減でございますが、平成 9 年センサス、平成 11 年センサス、平成 17 年センサスを表示しております。平成 11 年が突出しておりますけれども、これは吉野ヶ里歴史公園で約 40 棟の高床式倉庫の発見がございまして、観光客が平成 11 年は大幅に伸びたというような背景がございまして。

また、平成 17 年に 46 万 8,000 人の吉野ヶ里歴史公園の入場者数でしたが、平成 20 年には 64 万 7,000 人とふえております。今年度、平成 22 年に交通センサスをやっておりますが、多分その数字も伸びるものと考えております。

費用対効果の要因の変化でございますが、事業採択時と比較いたしまして大きな要因の変化は見られません。便益ですが、合計 17 億 4,000 万円、費用が合計で 15 億円でございます。B/C に直しますと 1.2 ということでございます。

コスト縮減や代替案等の可能性でございますが、再生資材の利用促進を図っております。これは路盤材から上の部分も含めまして再生資源を使わせていただいております。また、工事で発生する残土を盛土等に流用するということでございまして、これは他の事業箇所への搬出も含めまして残土をほかにも流用しております。ここの中に橋梁が 1 橋ございまして、川寄橋でございますが、これにつきましては現橋を補強して利用します。幅員を上流側に増し桁いたしまして広げまして現橋を補強しているということでコスト縮減を図っております。

代替案につきましては、特になしということで説明させていただきます。

対応方針でございますが、事業の必要性には変化がないということ。現在も依然として交通の円滑化と交通安全の確保ができていないことから、引き続き事業を継続したいということでございます。

以上でございます。

○荒巻委員長 ご質問、ご意見をお願いいたします。

もう 1 回地図を見せていただけますか。吉野ヶ里公園の真ん中を走っている道路につながっている道路ですね。

○説明者 そこそのものじゃなくて、その西側、三瀬神埼線から西側のところですね。城原川をわたって、川久保線が直角に曲がる所に取りつくやつですか。ここはそれで終わりですね。

○説明者 来年度、完了予定でございます。

○荒巻委員長 ほぼ、98%ぐらい終わっているわけですか。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 クランクがあるというのは、もともとどんな道だったんですか、何の道だったんですか。茶色の部分は何ですか、下の。

○説明者 これはこういうふうな昔の道があったんですね。佐賀川久保鳥栖線がこういう

ふうに北へ向かっておりまして、現道がこういうふうになっています。

○**牟田本部長** 多分、あの道は昔の水堤じゃなかったかと思います。これが横落水路です。三千石頭首工がこれですね。川久保までいっている水路がこれです。これは多分、水堤を兼ねているんですね。山から受けてきた水をこちに渡さんで上で遮断して、その名残だと思います。

○**荒巻委員長** そこを道路がわりに使っていたということですね。そういうことですか。ちょっと変わっていますね。こんな道路はつくらない。

ほかにご質問ありませんか。——これは大丈夫ですね。早くつくってという感じの道路でしょうか。

では、次、お願いいたします。

〔主要地方道鳥栖朝倉線〕

○**説明者（道路課）** 続きまして、主要地方道鳥栖朝倉線でございます。これは委員の皆様方に現地に行っていたいただいた路線でございます。

場所でございますが、九州自動車道、それと国道 3 号にはさまれたところに鳥栖の物流団地として整備されましたグリーン・ロジスティクス・パーク団地がございますが、この一番南端を通っておりますのが鳥栖朝倉線でございます。一番北のところは国道 500 号でこのグリーン・ロジスティクス・パークは接しております。この区間の事業でございます。

現状の写真でございますが、2 車線で、片側歩道がございましたけれども、こういうふうには大型車が多くて非常に混雑しております。この道路をグリーン・ロジスティクス・パークの整備もありまして 4 車線に拡幅する事業でございます。

この近くには、ここに基里中学校がございますし、小学校もこの地点にありまして、歩行者も多い、あるいはお勤めに行かれる自転車も多いということで、歩道の整備もきちっとやっつけようということでございます。

事業概要でございますが、全体事業費が 23 億 2,000 万円。工期でございますが、平成 13 年度から来年度までを予定しているところでございます。延長といたしましては 1,310m。このうち用地の買収面積が 7,747 m²で、家屋補償が 11 戸でございます。21 年度までの進捗でございますが、進捗率は、事業費ベースで 97%、用地進捗率の事業費ベースで 94%となっております。あと 6%につきましては、コンビニエンスストアの移転の代金が大きいためです。全体に比べて用地進捗率が落ちております。

これが平面図です。こちらが国道 3 号です。赤いところが九州自動車道です。これが鳥栖朝倉線でございます。この鳥栖朝倉線のこのライン、ここがグリーン・ロジスティクス・パークとして現在分譲中のところでございます。今年度、国道 3 号との交差点部の工事を行っております。来年度はこの工事を行って完了させるということになっております。ここに用地が今年度予定しているところがございます。

鳥栖朝倉線の幅員の計画でございますが、現況で一番狭かった部分が片側 2.5m、これは道路構造令上、あり得ないんですけれども、総幅の 6mだったところを、片側 3.25mの 2車線ということで 4車線とりまして、中央分離帯が 2m、路側が 1.5m・1.5m、歩道を 4.5m両わきにつけてまして、総幅の 27mで整備させていただくものです。

社会経済情勢等の変化でございますが、交通量の増加と書いておりますが、交通量は現在のところ、17年度までのセンサスによりますと変化はそんなにございませんが、このグリーン・ロジスティクス・パーク鳥栖は平成 18年 4月から分譲が開始されております。現在、分譲率が 84.6%までできておりまして、ことしの交通センサスではこれよりも伸びているのではないかとということで想定しております。

費用対効果の要因の変化でございますが、これも先ほどと同じで、大きな変化の要因の変化は見られません。便益につきましてはトータルで 45億円、費用につきましては 26億円ということで、B/Cは 1.7ということでございます。

コスト削減策、あるいは代替案ですが、先ほどもご説明申し上げましたが、再生資材の利用促進、原則的にすべて再生資材でやっております。工事で発生する残土を盛土等に流用しております。代替案は、ルートはあそこに限られておりますので、特にございません。

対応方針でございますが、来年度、完了予定ということもございまして、事業の必要性に変化がない、依然として交通の円滑化、交通安全の確保ができていないということから、引き続き、継続をお願いしたいということでございます。

以上でございます。

○荒巻委員長 何かご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

特に意見は、これはだめだという理由はほとんど見つからないんですけど、一番聞きたいのは、現場に立ってみて思うのは、鳥栖はこれからどうするつもりなのかということがわからない。たったこれだけのことをやっても、多分、鳥栖は何も問題が解決しないのではないか。例えば、鳥栖で起こっているであろう交通の障害であるとか、今後の問題というのはどういうふうに理解すればよろしいですか。鳥栖というのは、これから先、佐賀県内では唯一、まだ増加する可能性がある、あるいは渋滞という非常にクラシックな、古典的な問題解決を図らなければならないところがある。それが県とか市とか国の施策を一緒になってやらないとわからない。あそこで聞いたのは、国道 3号線はどうするんですかという話は、佐賀県さんはあまり関係がないので、多分、国に聞いてくださいという雰囲気なんですよ。

だから、鳥栖というところで交通体系が余り見えてこないのと、これから先、どういう課題が山積しているのか。そういう全体的なことが現場では説明が聞けなかったんですけど、何かありましたら教えてください。

○牟田本部長 一番大きな問題は、JR鹿児島本線で市街地が二分されてしまっていると。JRを立体交差、アンダーで道路が通っているところが多いんですけれども、高さも非常

に低くて、一時期はJRを高架にしようという構想があって、道路もどちらかというと高架待ちの道路計画で整備がずっとおこなわれていたと。3号線も今改良をやっているんですけども、思想としては、JRを高架にするから、今の路線をJRから離さなくても拡張していけばいいという思想で今拡張改良をやっています。その後、あそこもいろいろ首長の方針が変わって高架をあきらめると、しないということを表明されています。高架をしないということになると、今度は東西の道路をつなぐためには、道路がアップで立体交差しないといけないんですけども、3号線とJRが余りにも近過ぎて縦断勾配がとれないんですよね。一つ今検討しているのは、ループ橋で渡そうという検討もしているんですけど、ちょっと今の時代にループ橋かということもあって、JRの高架を本当に将来ともあきらめてしまうんですかと、個人的にはそう思っているんですけどね。武雄が立体交差ができたんだから。

○荒巻委員長 逆に、武雄をしたから鳥栖に回ってこなかったという説もあるかなと。

○牟田本部長 どちらかというと地元負担であきらめられたというところがある。ここは特に鹿児島本線と長崎本線の分岐駅でございますので、今でさえ長崎本線と鹿児島本線が立体交差していますよね。それを高架にすると3階建てになるんですよ、線路が。相当程度、長い区間、高架にしなければいけないという事情もあって、事業費もかなり高くつくということもあってあきらめた形になっているんですけども、JRを今のままにして鳥栖市の道路をどういう体系で整備しようかという絵はまだかけてないのが実態なんですよ。

○荒巻委員長 いかがですか、皆さん。その割には商工団地だとかいろんな、グリーン・ロジスティクス・パークというのは初めて聞いたんですけど、こういうのは結構たくさん予定、あるいはもう完成している。これからももしかしたら…

○牟田本部長 新産業集積エリア…

○荒巻委員長 というのができますよね。新幹線が集中化してくると、どうしてもここらあたりがねらわれてくるということはわかっているわけだから、ここら辺に貨物あたりが全部おりてくるということになると、一番怖いのは、都市計画上どこでもよくて、今まとまってこういうふうに商工団地とかできている間は、まだ見張りがきくからいいけど、あちこちにゲリラ的にやられると、ますます交通についての乖離が起こってくるような気がするんですけど、そこら辺のところをどういうふうに見られているのかなと思って見ました。たった1.1kmぐらいの距離が10年ちょっとかかるということになると、40~50年かけてやるのかという感じなんですよね。そういう感じが鳥栖にはするんですけど、ここをどういうふうにされようとしているのかということが見えなくて、短い距離をこれだけの時間がかかるのであれば、お金もないよということになると、多分、しばらくはこのまま続くのかなという感じがしましたけど、あそこの現場に立ってみると。まだ解決しなければならない問題が山ほどあるような気がしましたね。

○**牟田本部長** 部分的にいじっても、結局、渋滞の場所をちょっと移すだけで。

○**小野部長** 幹線になっている国道3号と34号があるものですからね、これを何とかしなければいかんのでしょうか。

○**荒巻委員長** そうはいつでも、結局、先ほどおっしゃったように、JRはこれから先、まだ当然非常に重要なあれですよ、在来線の側が。そうすると、それをどういうふうにするのかと。随分、陣とり合戦みたいなものがずっとあったと聞いていますけど。やっぱり財政的体力が地元のほうになかったですか。

○**牟田本部長** 今のままのJRではですね。新幹線が通って、西九州ルートも完成して、今の鳥栖駅が、いわゆる主要な分岐の鳥栖駅じゃなくて、特急は止まらない、それから普通も鳥栖駅どまりというような状態になれば、高架の区間をもうちょっと短くできるということも出てくるかもわかりません。そこは線路のさばき方ですよ。そこまでの確認は少し時間が。

○**荒巻委員長** ほかにありませんでしょうか。よろしいですか。どちらかという、ほかのところの道路が牧歌的な雰囲気をするのに対して、ここだけえらく都市型というか、そういう感じがしました。

○**牟田本部長** 相当開発が進んでから道路を整備していますから。

○**荒巻委員長** 福岡でやっているような下手なやり方をやっているという感じがどうもして、ここだけが残ってくるなという感じがしますね。ここは開発型というか、きちっとした計画を立ててやらないと問題が解決しないという感じがしますね。

今回、この再評価の問題は、もう98%超えているような、あと数%ないぐらいのところですので、継続でいいと思いますが、よろしいでしょうか。——では、継続ということで。

次、お願いします。

〔一般県道 加倉仮屋港線（有浦上工区）〕

○**説明者（道路課）** 続きまして、一般県道加倉仮屋港線（有浦上工区）でございます。玄海町の工区でございます。

加倉仮屋港線は、唐津市から玄海町を通りまして国道204号へ通じる一般県道でございます。途中には役場、有徳小学校、有浦中学校、統合いたしました青翔高校がある路線でございます。

この区間のうち、現在、事業中の区間につきましては、1車線道路でございます。役場の南側を迂回する一部バイパスルートで平成13年度から事業をさせていただいております。

現道でございますが、ご覧のとおり、中央線が引いてない、2車線とれてない道路でございます。大型バスが来ますと普通の乗用車は止まって待っているような状況でございます。この区間をバイパスいたしまして交通の円滑化と児童の交通安全を確保したいと考えてお

ります。

事故の発生状況ですが、平成8年から平成20年までで23件でございます。青と赤の「★」の地点で事故が起こっております。14年、20年に事故があっていないということですが、これについては原因はわかりません。

事業概要でございます。全体事業費が24億円、工期といたしましては平成13年度から再来年の平成24年度を予定しております。延長は2kmでございます。この2kmで用地買収が25,800㎡、家屋補償が18戸でございます。工期は21年度まででございます。後ほど平面図でご説明いたしますけれども、事業進捗率が65.8%、用地の進捗が54%でございます。事業区間でございますが、延長2kmでございます。現道がこういうふうになります、唐津呼子線との交差点からバイパスで南のほうに下りまして、玄海町役場の南側を通りまして、これが現道でございますが、また現道に戻るというルートでございます。

先ほど申しましたけれども、この工区全体が2kmでございます、平成13年度当時の国の施策上、1工区と2工区に分かれて事業を始めさせていただいております。唐津市側から詰めて用地買収、工事を進めてきておりまして、肥前呼子線がこう走っておりますけれども、この路線で工区を分けておりまして、2工区目の仮屋港側につきましては、現在、用地買収中ということでございます。

現道の狭い区間でございますが、先ほどの写真でご覧になりましたように、路肩が50cm、車道幅員は4.5m、総幅5.5mの道路でございます。この道路を3.25の2車線、それにちょっと広目の路肩1.25mと歩道3.5mをつけまして、片側歩道でございますが、総幅12mの道路に改良させていただいているところでございます。

社会経済情勢等の変化ですが、交通量の増加ということで、平成9年に比べて平成17年は4,900台というふうに若干伸びております。この道路につきましては、玄海原子力発電所の避難路として指定されておりまして、事業を促進しなくちゃいけないという路線でございます。行政機関の役場もございますことから、周辺住民の方々の早く事業を促進してくれという要望も高いところでございます。

さらに、玄海町の3つの小学校が今年度から統合いたしまして、旧仮屋小学校、旧牟形小学校、旧有浦小学校が統合して有徳小学校となったところでございます。児童数はトータルいたしますと248人ということで通学生がふえているということでございます。

費用対効果の要因の変化ですが、費用対効果は、事業採択時と比較いたしまして大きな変化はございません。便益は合計36億2,000万円でございます、費用につきましては25億7,000万円。B/Cに換算いたしますと1.4の値が出ております。

コスト削減策でございますが、この工区も当然ながら再生資材の利用促進を図っておりまして、残土を他の事業区間等にも流用しているということでございます。

代替案につきましては、特にございません。

対応方針でございますが、事業の必要性に変化がないというよりも、ますます大きくな

ってきているところでございます。依然として交通の円滑化と交通安全の確保が保てていないことから、引き続き事業を継続させていただきたいということでございます。

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。

何かご質問ございませんでしょうか。

これは24年度までと予定されてやってこられたんですね、もともと。24年度までにやろうとしたのは、1工区、2工区の両方ともですか、それとも半分だけですか。

○説明者 もともとは平成17年ぐらいまでにある程度めどを立てたかったのが1工区でございます。並行して2工区にもお金を投入して用地を買っていきたいと考えていたところでございます。

○荒巻委員長 これが延びた理由というのは、何かありますか。

○説明者 ここが延びた理由でございますが、先ほどご説明いたしましたように、当時の制度的な問題がございまして、平成13年に事業着手したときは1工区、そして2工区としておりました。1工区から進めていくという中で、用地に難航箇所が何件かございまして事業に対する合意が得られないというところで長引いておりました。バイパスですので全区間、事業が済まない事業効果があらわれないので、こちらに集中的に力を注いでいて、2工区の用地買収について着手がおくれたということでございます。

○荒巻委員長 いいんだけど、1工区、2工区と分けられたところのもともとの計画からどれくらいおくれてしまったんですか。それはお金の問題ではなくて、用地交渉のおくれが原因だと考えればいいわけですか。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 そうすると、それはどれくらい、17年度までに終わらせようとしていたのが、それが24年度までかかってしまったと。相当おくらせていますよね。やっぱりまた用地交渉が難しいという場所が、先ほどのような都市型というか、鳥栖のようなところはちょっとわからないでもないけれども、こういうところでも相当おくれるということが今でも起こるんですね。

○説明者 いろんなパターンがございまして、新規事業評価で採択していただくときに地元の協力体制も反映させていただいておりますが、実際、個々に入っていく場合に、まずは筆界未定のところがございます。もう一つは相続が発生している場合がございます。あと、鳥栖の場合ですと、持ち主さんと実際されている方と本社と三角関係というのがございます。そういうふうなものもございまして、個々に入っていくと、それぞれのご事情がはっきりしてくるんですけれども、一番きついのは相続です。

○荒巻委員長 個別には、値上がり期待の時代には、もう明らかに値上がり期待だとわかるから、そういうのでおくらせようとする側に働くというのは非常によくわかった。今、値下がり時代に遅くなる原因は何よというのは、相続とかそういうことですか。

○説明者 そうですね。

○牟田本部長 均等相続制を改めないと、あと10年ぐらいしたら土地は動かさないようになる。今、ほんの何平米買うのに50人とか追いかけて行って、海外におるとか、行方不明とか、どうしようもないです。本人がそこに土地があるのを知らないわけですね。おじいさんの、おじいさんの代の土地ですから。ちょっと今の均等相続制というのはいかがなものかと。

○小野部長 現実に片づけをやっているのが、2㎡なんですよ。ところが、そこに56名いらっしゃいます、追っかけていくと。追っかけきらないでいるんですよ。その2㎡のために交通開放できないでいる。

○荒巻委員長 法的手段というのはあり得ないんですか。最後まで追っかけないといけな。佐賀のお役人さんたちはまじめだから全部のっってやるけど、どこかで処理しましょうという知恵はないんですか。

○牟田本部長 あらゆる手だてを尽くして、ここまでやったけどできなかったと。

○荒巻委員長 ということを裁判所が持って来いと言われるわけですね。

○牟田本部長 40人だから初めからあきらめましたではダメです。

○荒巻委員長 相手にしてもらえないわけですね。生まじめですね。

○牟田本部長 「買収させてください」と東京にいる人をお願いして、「幾らですか」と言われて、「買収費156円です」という話ですよ。

○荒巻委員長 50で割るとね。

○牟田本部長 均等相続だから2㎡を50人で割る。

○長委員 交渉経費のほうが高いですね、はるかに。

○荒巻委員長 よろしいでしょうか。今の時代に土地問題って何という質問が出てきそうな感じなんだけどね。相続の問題とか、所有者の問題ですね、一つは。

○牟田本部長 土地は利用者のものにせんとだめですよ。

○荒巻委員長 そういうことが起こると、後回しにどんどんされて行って、その地域にとっては不利益をこうもることになるのかもしれない。

よろしいでしょうか。——では、これも継続ということで、できるだけ皆さんたちのご努力で速やかに進むことを期待して継続としたいと思います。

それでは、続けてお願いします。

〔主要地方道 相知山内線（武内工区）〕

○説明者（道路課） 続きまして、主要地方道の相知山内線の武内工区でございます。この箇所につきましても、委員の皆様にも現地に行っていただいたところでございます。

498号から南に下ります相知山内線でございます。山内町に至りまして旧35号の国道に出る路線でございます。途中、武雄伊万里線と交差しております。箇所は赤の破線で示し

ております。周辺には武内小学校、武雄北中学校がございます。この区間につきましては、延長が約 940m でございます。現況をご覧になったと思いますけれども、大型車が通りますとカーブがきつくて中央線をはみ出したり、歩行者がいますとセンターラインをはみ出さなきゃいけないような箇所がございます。線形改良と歩道整備を行っております。

交通事故につきましては、平成 8 年から 20 年で 9 件ございます。事故の箇所は、この区間のうちカーブに入る手前で事故が起こっております。この区間、先ほどの写真にもございますけれども、松浦川の沿川にあるものですから霧の発生が多くて、そういう面でも事故が発生しているところでございます。

事業概要でございますが、全体事業費は 6 億 3,000 万円、工期につきましては、平成 13 年度から 27 年度。全体延長は 940m。用地買収は 4,800m。家屋補償が 4 戸でございます。事業の進捗状況でございますが、事業費ベースは、全体の進捗率は 38% でございますが、用地につきましては、現在、事業費ベースで 93.2%。今年度末になりますと 47.6% に上がりまして、用地も 97% 台になります。

これが平面図でございます。現場に行かれたのでよくわかりだと思っておりますが、ここに界橋というのがございます。この橋梁が若干狭いんですが、河川との事業調整がございませぬ。今年度、この区間の工事をしております。あと、この橋と、こちら側の工事を進めていきたいと考えております。

現況幅員でございますが、ここもセンターラインが入っていない部分が若干ございまして、5m の車道と路側が 0.5、0.5 で総幅 6m です。これが一番狭いところでございますが、これはちょうど橋梁の上でございます。それを 3.25 の 2 車線にいたしまして路肩が 1.25、歩道側が 0.75 で 3.5m の歩道をつけ、総幅 12m にしようという計画でございます。

社会経済情勢等の変化でございますが、交通量は若干伸びております。これは本路線が接続している国道 498 号松浦バイパスからの流れでございますが、今年度末には伊万里側の大坪バイパスが開通いたします。そういうことでございまして、平成 17 年の交通量よりも、今後、交通量の増加が一層予想される路線でございます。

費用便益でございますが、便益が 6.8 億円、費用が 6.5 億円で、B/C 換算で 1.05 というところでございます。

コスト削減や代替案等の可能性でございますが、道路事業すべて、再生資材の利用促進を図っているということと、残土を近隣事業の盛土等に流用しております。先ほどの界橋につきましては、河川改修事業とのアロケーションを予定しているところでございます。代替案は現道拡幅でございますので、特にございません。

工期が 27 年までと長く延びておりますのは、河川改修事業とのアロケーションの問題がございまして、橋梁の架けかえに伴う仮橋の設置等も含めると若干期間が延びる予定でございます。

対応方針でございますが、現在も依然として交通の安全が確保できておりませぬ。そう

ということで引き続き事業を継続させていただきたいと考えております。よろしくお願いたします。

以上です。

○荒巻委員長 ありがとうございます。

これは現地をご覧になったと思いますが、いかがでしょうか。何かご質問ございませんか。

○古賀委員 ここは見せていただいたんですが、きゅーっと曲がっていますよね。あそのあたりから工事をするということはできなかったんですか。真っ直ぐのところから始まっているみたいですが。

○説明者 実は、用地が難航している箇所が、ちょうどこの、カーブの先端のところがちよっと高くなっておりますけれども、その用地が難航していて、本来でありましたらここから始めれば視距の改良にもなりますし、視認性もよくなるんですけども、長引いているのは、そのせいもございませぬ。

先ほどご説明いたしました、何で用地が長引いているかという典型的な例でございまして、共有名義で相続人多数という土地がございまして、現在、相続人をすべて調査をさせていただいておりますが、調査の段階から実際に行くとお亡くなりになっていてまた相続人がふえたというところがございませぬ。

○古賀委員 結局、長引けば長引くほど、そういうケースはふえていくわけでしょう。できたら早く、そっちのほうから…

○牟田本部長 相続人が1人で持ち分登記できるんですよ。自分が40分の1の権利だったら、40分の1ずつ持ち分登記してくれと、自分で登記所に行くと、それで共有登記になるんですよ。だから困るんですよ。共有にされたらどうしようもない。少なくとも共有登記だけでも全員合意みたいなことになればですね、少しは違うかなと。

○川本委員 相続というのは、名義変更がされていないのがずっと続いていくということですか。

○牟田本部長 2つあって、亡くなられたときに本当は相続をせんといかんけど、そのまま、おじいさんの名義のままにしていたというのと、財産分与調停が整わずにそのままになっていると。ややこしいのは、兄弟喧嘩じゃないですが、ごねて話がついてなくてそのままになっているものが、6人兄弟がおられると、1人が6分の1ずつ共有登記にしてくれと言えば、なるんですよ。持ち分登記を本人が望んでいないのならまだいいんですけども、子どもさんとか、お孫さんになっておったら、それこそ権利が発生する。

○愛野委員 こういった道路の工事というのは、市町の負担もあるんですか。

○牟田本部長 これはありません。あるものもあります。街路整備事業みたいなものはいただいております。

○愛野委員 例えば、一般県道とか主要地方道といいますよね。これは全部、県の管轄だ

と思いますが、これは定義としてはどんな違いがあるんですか。

○説明者 一般県道と主要地方道の違いは、道路整備特別措置法によりまして、そもそも国の補助率の違いからきているわけですね。主要地方道は法律上 4 分の 3 で、一般県道は半分みたいなところがございます。主要地方道につきましては、市町村道も主要地方道に指定することがございまして、それはやはり補助率の関係から、そもそもはそこから始まっているところがございます。

○愛野委員 例えば、バイパスができたりすると、それまで国道だったのが国道でなくなる場合がありますね。そういう場合は一般県道に格下げになったりするわけですが、県が管理する部分が国道ができるたびにふえたりするわけですか。

○牟田本部長 この貫通道路も、もともと国道 34 号線ですけど、今、北部バイパスが 34 号線ですから、ここは県管理になっております。

○説明者 逆に、県がバイパスをつくったところの旧県道につきましては、市町にお願いしているところがございます。

○愛野委員 補助率の割合が違ったりすることによって、いわゆる主要地方道と一般県道の仕様の違いというのはあるんですか。

○説明者 それは道路構造令上の話だと思いますが、それにつきましてはございません。それと、現在、後ほどご説明いたします有明海沿岸道路以外は社会資本整備総合交付金ということになっておりまして、主要地方道と一般県道の国庫の率は変わらなくなってきております。

○鳥井委員 拝見したとき、ちょうど子供さんたちの帰宅時間だったので、本当にこの事業を早く進めていただいて子供さんたちの安全確保をしていただきたいなと思ったんですが、まだまだ事業に時間がかかりそうでしたので。もし自分がドライバーの立場だったら、ちょうど直角に曲がるところに標識などでしっかりと安全運行を確保してもらえるような、そういう配慮があるのかなと。その辺の目線がなかったものですからどういふふうになっているのかなと思いました。

○説明者 すみません。今、手元に資料がないので確認させていただきたいと思います。その辺のところ、警察とも関連いたしますので、武雄署と武雄土木で相談させたいと考えております。

○川本委員 霧が出るということで、確かに見えて、子供が、交通事故じゃなくても、これは大丈夫なのかなというような気がしました。ぽつんとここを帰っているのを見るとですね。犯罪面とかですね。私はいつも言うんですけども、そろそろこういうところはスクールバスみたいなものをしないと、こういうところを子供が一人で歩いていくなと感じました。

○荒巻委員長 今、2 人の方から話が出たけど、先ほど言われたみたいに、相続だとかなんだとかでおくれることをとがめる気はないけれども、この間、私たちが行ったときに、た

また非常に数少ない子供たちが下校していた。もう滅多に起こり得ないような偶然に僕らは出逢ったわけだけど、そのときに非常に何かやばいと思うわけですよ。だから、それができるまでに、例えば補足道路とか路側帯みたいなものを別にきちっと市町と協力してやってみるとか、それから、山側のほうになるかどうかしらんけれども、少なくとも歩ける道だけ、所有のことはともかくとしてやってみるとか、反対側、川の側に例えば路側帯をつくって子供が歩ける帯ぐらいはつくってあげるとか、何か知恵を出しながらやらないと、相続のことでおくれるというのは、それを無理やり、やりなさいということは言えないかもしれないけど、それだとすると27年までどうやって知恵を出すか。最後が松浦川のところだとあと2~3年でできるのかもしれないけれども、それまでの間の安全確保策というのは、必ずしも道路のあれだけでなくてやれるんじゃないかという気がします。それをやった上で、子供たちはやっぱり車道を歩いていくかもしれない。だけど、それはそれだけ努力しましたということをししないと、あそこは余りにも危険過ぎるというふうに見ました。大型車両がたまたま通っていましたが、あのスピードで、あの大型車両で、子供たちのところを走っているということ自体が異常な事態だというふうに思いますので。交通量が都会型でないからこそスピードが上がっている。しかも、あれだけ急に曲がる。そうすると、そこは少なくとも守るべきものは、子供たちだけは路側帯か何かつくって歩かせるとかという工夫をししないと、何かちょっとやり方としてまずいんじゃないかという気がします。

○説明者 松浦川に並行している区間、河川で用地を買収したところを使いまして通行帯を確保しようということで今しております。この区間ですね。

○荒巻委員長 コスト縮減を説明するより、そっちのほうを先に説明したほうが再評価になっているという気がするけどね。一番大事な情報を落としてしまっているような気がするけど。コストはいいよ。どうせ皆さん、努力しているに決まっているんだからいいとして、今言われたみたいなことを図面に出すとか、写真を出すとか、それぐらいのことをしないと、ちょっとやっぱりセンスが悪いなという感じがします。すみません、私が皆さんの意見をとってしまって。

よろしいですか。ほかにないですか。できるだけそういう作業をして、できるだけ早くつくってください。河川との話というのはプロ同士の話だから、できるだけ早くそういう話はやっていただいて、しかも、先ほどのような問題があることも理解しましたので、相続のこととかいったら大変でしょうけど、やっぱり作業を進めていただいて、できるだけ早く子供たちが安全に通学できるように頑張ってください。

それでは、これも継続ということで進めさせていただきたいと思います。

では、続けてお願いします。

国道444号道路改良事業

〔佐賀福富道路〕

○説明者（道路課） 続きまして、手元の資料でいきますと赤いラベルの 8 番になります。一般国道 444 号、通称、有明海沿岸道路の佐賀福富道路でございます。これは再評価をいただきまして 5 年経過いたしましたので再々評価ということでお願いするものでございます。

有明海沿岸道路の概要でございますが、もうご存じだと思いますが、大牟田市から柳川、大川、佐賀、小城、白石を通りまして鹿島市に至ります延長約 55 km の地域高規格道路として自動車専用道路で整備を進めているところでございます。三池港、有明佐賀空港、こういうふうな交通の拠点とも連絡して地域間交流の活性化ということをおねらっているところでございます。

佐賀県内につきましの概要でございますが、このうち、大牟田市から佐賀市の嘉瀬ジャンクション間が直轄事業、これから鹿島までが県事業ということになっております。

この事業の目的でございますが、今申し上げましたように、地域間の交流強化、活性化ということと、現国道 444 号のバイパス機能を持たせるということでございます。アクセスコントロールをして定時性を確保するということ。

地域間の交流支援という目的からいきますと、現在、大牟田から鹿島まで約 110 分かかっている状況でございます。これを約 1 時間短縮できるということでございます。

先ほど申し上げましたように、佐賀ジャンクションから西のほうにつきまして県で施行してございまして、このうち佐賀福富道路といたしまして佐賀ジャンクションから福富インターまでの 10.5 km を自動車専用道路として整備させていただいております。

先ほど、地域間交流のほかにも国道 444 号のバイパス機能となることを申し上げましたけれども、赤いラインが国道 444 号でございます。この区間でボトルネックとなっておりますのが嘉瀬新町交差点、久富交差点、それと住之江橋でございます。この区間につきましては、住之江橋は幅員狭小の問題がございまして、久富交差点と嘉瀬新町交差点では交差点の交通量が容量オーバーしてございまして渋滞が発生しているところでございます。

これが久富交差点の渋滞状況でございます。これが嘉瀬新町、佐賀方面への渋滞状況でございます。これが住之江橋の渋滞でございます。大型車同士が離れづらくなっておりますので、どうしてもここで片一方が止まって片一方が動くというような状況でございます。また、佐賀側でいいますと、久保田橋も幅員が狭うございまして、大型車同士の離合に時間を要しているところでございます。

これは地元説明会のパンフレットから引っ張ってききましたが、アクセスコントロールをした自動車専用道路でございますので、この機能といたしまして、救急医療、現在非常に重要になってきております救急医療に寄与するんじゃないかということ。このほかにも防災機能、災害時の緊急物資、あるいは重機等の運搬道路としても重要な路線となってくるものと考えております。

反面、現道の 444 号でございますが、交通量が転換いたしますので渋滞が少なくなる。同じく騒音や振動が軽減する。交通量が少なくなりますので交通事故も減るのではないだろうかというふうに考えます。

事業概要でございますが、全体事業費が約 414 億円でございます。工期につきましては、平成 13 年度から、現在、平成 29 年度を予定しております。延長が約 10.5 km。用地買収の面積ですが、468,591 m²、家屋補償が 20 件でございます。21 年度までの進捗率でございますが、事業費ベースで 25.9%、用地につきましては事業費ベースでいいますと 67%でございます。今年度末見込みが、事業費ベースで 32.5%、用地進捗率が 82.9%でございます。

現在、嘉瀬南インターから久保田インターにつきましては、本年度末、3 月上旬ごろに供用したいということで工事を進捗しております。また、久保田インターから芦刈インターまでにつきましては、新しい県立病院が平成 24 年度末に開院するというところでございますので、芦刈インターまではそれに間に合わせたいと考えております。また、芦刈インターから住之江インターにつきましては、用地が約 9 割完了しております。現在、六角川にかかります仮称新六角橋の構造につきまして漁協並びに河川管理者との協議を進めさせていただいております。六角川インターから福富インターにつきましては、今年度から用地の測量等に入って行く予定です。この間、軟弱地盤でございまして、委員長には軟弱地盤検討委員会でもお世話になっているところでございます。

事業を巡る社会経済情勢等の変化でございますが、国道 444 号の白石町の住之江地点で申しますと、平成 2 年から平成 17 年まで右肩上がりに交通量が伸びております。

費用便益分析で申しますと、便益が 1,042 億円、費用が 369 億円ということになります。B/C が 2.8 ということでございます。

コスト縮減や代替案等でございますが、全線、軟弱地盤上に構築いたしますため、地盤特性を的確に把握し効率的な軟弱地盤対策工法を選定してコスト縮減を図る。どうしても土の中にお金がかかってしまうところでございます。ほかの工事で発生しました流用土をこちらの盛土に使用しております。

代替案につきましては、特にございません。

今後の事業の進め方でございますが、現在実施しているように、地元説明、関係機関との調整を引き続き密に行いまして、地元の協力を得て用地買収、橋梁工事、道路改良を計画的に実施させていただきたいと考えております。

以上でございます。

○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 今、ご説明いただいたことで、全体事業費が約 414 億円ですね。ところが、費用対効果のところに出てくる事業費というのは 363 億円、50 億円ぐらい違いますが、これはどうしてですか。

○説明者 消費税と事務費がコストのところにはかかっておりません、363 億円には。全体

事業費はその分が加算されているという形になっているのと、それと…

○古賀委員 だけど、計算するときにはかかった費用で計算するのが本当じゃないかと思うんですけどね。

○説明者 それと、事業期間が平成 13 年度から平成 29 年度を予定しておりますが、その分で各年度ごとの投資額を設定します。そうすると、将来、投資する分については、現在価値に換算いたしますと、それが縮小するんですね。

○古賀委員 そうですか。それは現在価値率を変えれば、ころっと変わるんですよ。割引率は何で計算されているんですか。

○説明者 費用便益分析の手法の中でデフレーターがかかかってきております。デフレーターについては、現在、4%ということがかかっておりますので、事業が先に長い部分だけ圧縮されてくるんですね。供用が例えば 29 年でしたら 30 年から管理費用がかかかってきます。それもデフレーターがかかかってきて圧縮されてしまうので。どうしても事業が将来長くかかって完了する区間については、デフレーターが響いてきますので、どうしても四百数億の全体事業費の中でコストとして計算する数字が小さくなっていくような仕組みになっております。

○古賀委員 だけど、全体にかかる費用というのは 414 億円でしょう。それが延びたということになって、逆に費用がふえるということはあるわけでしょう。大体そうなるんですよ、今までの計算でいけば。何でこれだけになるのか、私は理解できないですね、いくらデフレーターが、計算率がどうなっていると言われてもですね。

だから、当初、414 億円だったのが、例えば借入利率がどんどん下がったから、あるいはコストの縮減があったからこうなったというんだったらわかるんですが。

○説明者 その点につきましては、計算の仕組みにつきまして、よろしければ休憩時間に詳細にご説明させていただきたいと思っております。

○荒巻委員長 それでは、その計算の方法についてもうちよっとわかりやすく説明をお願いいたします。

ほかに何かありませんか。

○長委員 2 つほど。1 つは全体の素朴なことを教えてほしいんですけど、大牟田側は直轄事業ですね。佐賀県のほうは県の事業ということで、そもそも何でそういうふうになったのかなというところを。

○説明者 大牟田側から佐賀市の南部バイパスまでは国道 208 号のバイパスとして位置づけております。佐賀市の南部バイパスから鹿島までにつきましては国道 444 号のバイパスとしての位置づけなんです。ですから、208 号につきましては直轄管理、444 号につきましては県管理ということで、そこで線引きがなされております。

○長委員 わかりました。

それともう一つ、すみません。今の進捗状況のところですが、当初の事業からしますと

年度的に半分過ぎていますが、進捗状況はまだいっていません。つまり事業年度中にやっ
ていくとなると後半はかなりハードになると思うんですけども、その辺のところ。福富
からまた先がありますね。そういう意味で当初の予定年度じゅうに早く切り上げて次に行
くということは考えておられると思うんですが、その辺のことは大丈夫ですか。

○説明者 事業費が半分以上残っているというお話ですが、住之江橋にお金が大分かかる
んですね。住之江インターまでは用地は9割済んでおりまして、芦刈インターまでは100%
終わっておりますので工事していただくのですが、ここの橋梁にお金がかかるということ
です。

あと、福富インターから鹿島方面ですが、現在、環境影響評価の調査をやっておりまし
て、少なくともあと2年ぐらいかかると。現在、道路整備予算の将来がどういうふうにな
るかわかりませんが、環境影響評価が終わったら、こちらの事業と並行して少しずつでも
調査費とかそういうものがつけられたらと。できれば用地も進んでいきたい。そのとき
の予算状況がどうなるかによってまた変わってきますけれども、そういうふうには考えてお
ります。

○荒巻委員長 ほかにありませんでしょうか。

○川本委員 福岡のほうですね、直轄道路、あの道路は知らない人もまだ多いんですね。
意外と知られていないかなと思うし、それがもう少し知られたら、この道をもっと活用し
ようということも出てくるんじゃないかなと思うんですけど、完成した場合、大牟田から
柳川までが15分となっておりますけど、これは既に大川までできていますよね。そしたらど
のくらいの時間なんですか。大牟田から柳川まで38分が15分になっていて、そして、そ
の先の大川まではもう完成しているということですか。

○牟田本部長 今、側道を走っているだけなんです。橋の手前から大牟田までは本道が通
っていますけど、鉄道を越えるところだけは本道が通っているけど、あとはでき上がった
後の側道を今、普通の道路と同じ走り方をしているので、時間短縮効果はまだそんなに出
ていません。

○小野部長 今、大牟田から矢部川を渡って柳川市に入る手前までが既に自動車専用道路
ででき上がっております。これから大川市の間については、両側の側道、要するに一般道
路の部分ができ上がっていて、本線部分はまだできていない状況です。

ただ、以前は佐賀から大牟田まで行くのに1時間半とかかかっていましたが、今、大牟
田からこれを使ってきますと佐賀まで大体1時間ちょっとです、1時間10分もあれば十分
行くぐらいです。ですから、今、20~30分は時間短縮になっているという状況です。

それで、大牟田から来たところ、これから柳川のところに九州縦貫のインター、みやま
柳川インターから国道が柳川まで来ていますけど、そこまでが23年度に開通するというふ
うな状況です。そうすると、さらにまた5分程度は短くなると思います。

○荒巻委員長 何かありませんか。

それでは、私のほうから。先ほど説明された県立病院の開院に合わせて芦刈まで延ばすということですが、六角川を渡る事業はどうなっているんですか、現在。

○説明者 芦刈インターから西のほう、江北町へ抜ける江北芦刈線という道路を今整備させていただいております。これは牛津川を渡る橋梁はできておりまして、江北町内もほぼ完了しております。途中、牛津町の飛び地で用地が難航しているところがございますが、何筆も所有されておりましたけれども、個人持ち分については調印が完了しております。共有名義につきまして、今、相続の手続を本人さんがとられているということです。もし一人でも相続の方が反対されると、これまた長引く問題でございますので、この点につきましては24年度の県立病院の開院も控えておりますことから、土地収用法の適用も考えざるを得ない時点にきているということでございます。

○荒巻委員長 とにかく、西のほうに県立病院を移した理由は、メリットを西にもというふうに言われたから、少なくとも今説明されたところのルートがちゃんと開けないと、ちょっと余りなんか意味がないですよ。だから、それとの関係がちょっとおくられているような気がするんだけど、普通よりはね、とっていたんですけど、わかりました。じゃ、芦刈インターのあたりまでにはもう完全にでき上がる予定ということですね。

○説明者 予定としております。

○荒巻委員長 もう一つ、今度は、そこから先のところで広域農道が鹿島から諫早のほうに向かっていきますね。あれはいつ開通ですか。

○説明者 今年度末でございます。

○荒巻委員長 今年度末ということは3月ですか。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 そういうことになると、基本的には諫早の近くまで広域農道がつながるということになりませんか。

○牟田本部長 長崎県が線形が悪いですから、広域農道が。途中で、小長井付近でおりましたほうか諫早市内までは早いと思います。

○荒巻委員長 有明海の締め切り堤防のところに入れば島原のほうに抜けるのにはすごく便利なルートになると思うんだけど、それが先のところはまだ計画が全然できていないから、そういう機能がある意味で言うとトータルに宣伝を、先ほど宣伝の話が出ていましたけど、その話がなかなか出てこないというか、オープンにならないというか、それを農道だから一般の人はあんまり走らんでくださいとおっしゃっているのか、広域農道も走っていいよということなのか。ということであれば途中はつながっていませんけど、あその、今、塩田川を渡っています百貫橋が4車線化が進んできてあそこまで来ると、こっこのほうはちょっとおくれますけど、少なくとも向こうのほうに先に…

○牟田本部長 竜王崎のところまで今やっていますよね。

○荒巻委員長 だから、その辺のところまでは鹿島の真ん中を走らずにバイパスを通過して

いって広域農道に入っていくと相当早く動けるということで、有明海沿岸道路はなかなか大変ですけど、そちらのほうの働きを付加していくと結構できつつあるなという感じがするんですけどね。

○牟田本部長 そういうふうには思ってますけど、なかなか地元では農道は農道と。

○荒巻委員長 そうですか。沿岸道路は沿岸道路と。あそこは 1 カ所、太良のところで線形がめちゃくちゃ悪いところがあるから交通事故の心配があるでしょう。物すごく線形の悪いところが。あれ、物すごいスピードで突っ走っていくと怖いよねというのがあるけど、それはいろいろソフトで頑張ってみることにして。

だから、先ほど言われたみたいに、つながり感が出てくると、また期待とか希望とかというのが出てくるかもしれないですね。幾つかネックがあって、筑後川、早津江川をどうやって渡るか。それから、六角川をどうやって渡るかということが、金がかかる上になかなか合意ができるのかどうかさえ怪しいというところが控えているようですので、これが本当に機能を果たすためにはちゃんとつながらないと意味がないので、ぜひお金が少なくなっている時代ですし、高いですからいろいろ問題はあると思いますけれども、これも継続でよろしいですか。ただ、先ほどの議論を残していますので、ペンディングにさせていただきます。B/Cのコストについて、後で説明をお願いいたします。

それでは、ペンディングしたまま休憩に入りたいと思います。私の時計で 2 時 50 分まで休憩したいと思います。

(休 憩)

○荒巻委員長 それでは、再開させてください。

先ほど残していました B/C のコストの考え方について、再度ご説明をお願いしていいですか。

○説明者 B/C のコストにつきましては、先ほどご説明いたしましたように、現在価値へ換算するために、将来価値につきましては 4% のデフレーターがかかってきます。過去に投資したものについては、逆に 4% ずつ多目になっていくということでございます。

この 4% という設定の根拠は、費用便益分析が 20 年 6 月に改定されておりますが、それまでずっと 10 年ものの国債の利回りを参考にして 4% とデフレーターが設定されております。例えば、平成 22 年度の段階で、ここで 100 億円投資します、平成 23 年度も 100 億円投資いたしますということになりますと、デフレがかかってここが 96 になってくるわけです。逆に H21 というのが 104 ということで、これが 4% ずつ下がってきますので、これが例えば平成 29 年供用までのここを、H13 着手からここをトータルすると三百何十億円になってしまうという形のコストの計算になります。

ここで問題なのは、当初、平成 13 年ごろは調査費ぐらいしかついてなかったんですね、

1 億円とか 2 億円とかついてなかった。これがどんどん大きくなってきて、ピークには例えば 200 億円になるかもしれない。そうすると、将来にかかってくるのが現在価値、平成 22 年に換算しますと安く見えてしまうということで、当初、平成 13 年度に設定いたしました総事業費に比べますと、四百数十億円のが三百何十億円ぐらいになって 50 億円ぐらい減るといふような計算になっております。

現在、国のほうで将来交通量の需用予測の見直しをやっております。それが終わりましたから、多分、B/C の算定方法もほかの交通機関と合わせたような形で、もう一度見直しがかかるものと考えておりますが、現在の制度でいいますと、こういう計算方法になります。逆にベネフィットのほうも当然そういう計算方法でやらせていただいております。

○荒巻委員長 じゃ、現在価値というのは、それを査定した平成 20 年の価値なんですか。

○説明者 そうです。

○荒巻委員長 だから、414 億円のほうは、実際に支出が予定されている費用ですね。それには、例えば物価変動とか何とか変動とかというのは実際なくて、現在大体これぐらいかかるという費用なんですね。

コスト・ベネフィットの計算に使うものは、実際に払われた費用ではなくて、平成 20 年の価値に全部換算し直したものの、コストもベネフィットも。

○小野部長 つくったのは 20 だけど、今、換算しているのは 22 で換算している。

○説明者 13 年に 414 億円を出しているわけですね。現在、出しているのは…

○荒巻委員長 B/C の計算でいうときの基準年度というのは、いつのことですか。

○説明者 評価時点です。

○荒巻委員長 20 年に B/C の再評価をやったので、そこで見てみたら…

○説明者 今年度、再々評価にかけるために…

○荒巻委員長 今年度かけるために計算し直したと。

○説明者 そうです。

○荒巻委員長 じゃ、H22 でいいですね。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 そうすると、昔払ったお金、使ってしまったお金は、現在価値に直すと…

○説明者 例えば、去年だったら 100 億円だったのか 104 億円かかってくるわけですね。

○荒巻委員長 おとし、100 億円出してしまったお金は、現在、22 年になると落ちたことに見える…

○牟田本部長 上がったことになります。

○荒巻委員長 その表の見方は、H21 年に 100 出したものは 104 と計算する、そういう意味ですか。

○説明者 そうです。ここで 100 出したのは 104 と計算します。

○長委員 初期投資が大きければ、逆に物すごくふえるわけですね。

- 説明者 そうです。
- 荒巻委員長 なるほどね。だから、それは使われないまま、利子だけがついているからという意味ですか。
- 説明者 その辺の考え方もいろいろご議論が中央のほうではあっているみたいですが…
- 長委員 基準を出さざるを得ないというところがある。
- 古賀委員 その計算方法というのは、まず、割引率を幾らにするかによっても違ってきますよね。それから、地方債とか発行して道路とかに充てるじゃないですか。それは利子を払わないといけないわけですね、そういう計算はないわけでしょう、これ。
- 荒巻委員長 それが、例えば利子の分だけはコストとしては上がっているように見えるということになっているんじゃないですか。例えば、昨年度 100 出したものは、今の価値ですと利子の分が加わって 104 になる。だから、それは入っていることになる。
- 古賀委員 だけど、実際に事業費を最初 100 億円だと。ところが、年限が伸びたために 120 億円になったというケースがいっぱいあったじゃないですか。そしたら、その時にこういう計算で事業費を物すごく圧縮していくわけでしょう。これでやると事業費が圧縮されるわけですね。この場合だったら、最初、414 億円の事業費の予定でしょう。それがだんだん…
- 坂本副本部長 今、分母の話ですが、分子も同じような掛け方をしますので、便益のほうも圧縮していくんですよね。分母も分子も同じ計算の仕方なので。将来にわたってメリット、便益が上がる分も 4%で圧縮をかけているので。
- 説明者 例えば、走行時間短縮便益がことし 100 億円あったとしますと、その便益も来年度は 96 億円に落ちてしまう。分子、分母とも 4%ずつ…
- 荒巻委員長 上がり下がりする。過去と未来に対して上げ下げする。
- 説明者 そうです。
- 長委員 今、評価するための、B/Cを出すための計算の話と、実際問題、あと 9 年から 9 年、事業を進めていく上で、当初のあれでしますと、あと 300 億円なら 300 億円かかると思っていたのが、場合によっては、それが 400 億円になるということは、それはまた別の話ですね、その問題は。
- 牟田本部長 414 億円は、ここの経費が 414 億円ですね。これが上がることはあり得る。今、あくまでも B/Cをはじくための仮置きの数値として幾ら計上するかと。
- 説明者 だから、供用を早くすれば早くするほど、逆にいいますと便益が上がってくるわけです。
- 牟田本部長 4%が大き過ぎる気がしますね。
- 荒巻委員長 それをゼロにして計算したほうが、むしろわかりやすい。今の感覚と合わないんでしょうね。
- 牟田本部長 20 年度の国債は 4%もつきよったですかね。

○古賀委員 今、国債の利率は1.2ぐらいですよ。

○牟田本部長 2年前に4%、もっと低かったでしょう。3%を切ったのは早かったですよね。

この考え方は、物価が基本的に上昇していくということが前提の考え方です。今みたいにデフレ傾向になったときにこういう換算をすべきかということは問題ですよ。

○荒巻委員長 大きいね、4となると三百六十なんぼ、50億ぐらい違うからね。ゼロにすると414億になるでしょう。

○説明者 あと、414億には事務費も若干含まれております、先ほど説明したように。それと、これが設定された当時は、国債の利率が高かったんですね。手元にある数字でいいますと、平成14年が3.95です。

○荒巻委員長 しかし、20年で見直したんでしょう。

○説明者 そうなんです。それが国から出ている費用分析マニュアルに沿ってやりなさいという数字の中に、「現在価値算出のための社会的割引率は4%に設定すること」となっております。この辺の見直しは、当然、国のほうでもなされると思います。

○荒巻委員長 金額が400億円と大きいから、えらく目立ちますよね。

○説明者 多分、29年度までですが、一番最後のところに六角川の橋梁が入ってきますので、そうしますと、余計割引率がきいてくるわけですね、事業費が多くなりますから。

○荒巻委員長 しかし、それは今やっているものだから、終わるころには合ってくるんでしょう。

○牟田本部長 最後はきっちり合います。

○荒巻委員長 最後まで、例えば平成29年度に完成したときには費用と便益が合わないという意味もないもんね。わかったような、わからんような。

○牟田本部長 合ってきますというか、過去に算出した分だけが割高になります。

○説明者 ただ、過去は先ほども申しましたように、投資事業費が少ないものですから響いてこない。

○牟田本部長 これまで見ていただいた分は、全部、総事業費よりもB/Cをはじくときの事業費のほうが大きかった、支出に換算係数が入っているから。10年前に10億円だったものは今時点では12億円の価値があるということで12億円で効果をはじきなさいと。

○荒巻委員長 余計コストかかっているということで見なさいということでしょう。

○川本委員 B/Cというのは、一番最後になって出すというものでもないですか。途中もずっとこういうふうに。

○牟田本部長 B/Cは、一番大事なのは始める前にきちっと出すというのは…

○川本委員 途中経過も。

○牟田本部長 途中も1を割ってないかというのは、この事業は、まだ2.8とか余裕があるので、すぐさまその50億円がどうのこうのという話じゃないんですけど、1ぎりぎり

のところでは、こういう 50 億円も変わってくると、当然、効果が 1 を割るということも考えられると思います。

○川本委員 逆に 50 億円少なくて済むなら、もっと使ってしまうということになりませんか。

○牟田本部長 趣旨は、1 を割ったらどこか節約して延長を切るとか、幅員を小さくするというをして、効果は 1 を上回るような事業効果…

○川本委員 50 億円余っているといっても、それは架空の数字で、実際には使うということはないでしょう。

○説明者 余っているわけでもないし、使えるわけでもないというお金でございます。

○坂本副本部長 現金の支出は四百数十億出すんです。それを将来にわたって出しますの
で、将来、その価値が今の価値からすると下がるので、それを現在にしたとき、例えば、
今の 1 万円が 10 年後は例えば 9,000 円の価値しかないという足し算をするわけですね。も
う一つは便益のほう、いわゆるメリットは、開通してからしか出ないわけですね、10 年後
に。例えば、10 年後に便益が 10 億円出たとしますけど、それも今の金に換算しますので、
これは逆に安い。例えば 10 年後に 10 億円だけれども、今だと例えば 6 億円とか 7 億円し
かないというようなやり方をするわけです。その価値は今で計算すればこのぐらいしか
ないんだと。だから、両方、分母も分子も小さくして計算している。架空の数字なんです。
50 億円余るわけでは全くない。

○荒巻委員長 わかったような、わからんような。ゼロでやったほうがわかりやすいよね、
我々にとっては。

○古賀委員 機会原価の考え方なんです。今、1 万円は 10 年後に幾らになるかという、
そういう計算でしょう。それで計算しているわけですね。それはわかるんですよ。

○小野部長 だから、ゼロで計算すると便益のほう物がすごく大きくなるんですよ。

○坂本副本部長 50 年間の便益をトータルしているの、50 年先まで同じ価値で…

○荒巻委員長 50 年間というのは、つくり終わってから、オープンになってから 50 年。

○坂本副本部長 50 年間の金を何も価値が変わらないという計算をすると、とんでもなく
大きくなります。それも下がっているの、ゼロにすると逆に大きくなる。つくるのは 10
年で、10 年しか下がってないのに、50 年間使うのは、50 年分下げているわけですね。下
がるのがなくなるので、逆に閉じたほうが無茶苦茶大きくなるということだと思いますね。

○荒巻委員長 そのことをきちっとするために、むしろベネフィットのほうを少なくする
ためにそういうことをやったら、コストのほうも、過去のことを上げて、こっちを下げる
ということをやらなきゃいけない。

○坂本副本部長 だから、両方とも 4%かかっています、分子にも分母にもかかっています。
時期を変えている。便益が 10 年後にしか出ませんので、10 年後から、あと 60 年後までの
便益を出して、ずっとなだらかに落としてこの三角形を分子にもってくる。こっちもこっ

ちで三角形にしている。

公共事業全部、国土交通省、農水省がばらばらの出し方をしていたんですけど、これではまずいだろうということで統一をしたんじゃないかな、19年でしたか。今、全部、統一したやり方になっています。

○荒巻委員長 よろしいでしょうか。——それでは、継続ということで進めさせてください。

それでは、引き続きお願いいたします。今度は、かんがい排水事業の2つのことについて農地整備課からお願いします。

かんがい排水事業

〔三養基地区〕〔鳥栖地区〕

○説明者（農地整備課） 農地整備課の古川です。よろしくお願いいたします。

それでは、5番と6番の県営かんがい排水事業、三養基地区と鳥栖地区の概要を説明させていただきます。

まず、このかんがい排水事業の該当地域の状況でございます。

この地域につきましては、佐賀平野、筑後平野ということで、福岡県と佐賀県と合わせまして41,000haの農地を対象といたしております。この農地の状況につきましては、アオ取水、あるいはクリークに依存した用水ということで乏しい水源となっております。また、海拔ゼロメートル地帯ということで、低平地での排水不良、湛水被害が頻発するような地域となっております。

こういうことから昭和51年度から筑後川下流土地改良事業によりまして、その乏しい水源に対して用水の安定的、合理的な確保を行うためにアオ取水、あるいは多点取水を筑後大堰に合口をいたして安定確保をするというものです。もう一つは、排水に関しましては用排水施設の再整備を行って排水改良をやるというようなことをこの事業でやっております。そういうことによりまして、用水不足と湛水被害の解消を行っていくということで、農業生産性の向上を図っていくこととして行っております。

地域の概要ですが、ここが筑後川でございまして、ここの部分で合口しまして、筑後大堰で合口しました水を佐賀地域の揚水機場にのせまして、そして赤で示している幹線を水資源機構営で実施してきております。また、こういう縦の水路については国営で実施いたしております。これを末端500haまで実施してしております。そのほかに水色で線を引いております部分が県営事業でのかんがい排水事業をやって、水を末端まで配るという事業でございまして。

先ほど説明しましたアオ取水につきましては、有明海の干満の差を利用しまして水をクリーク内に貯留するシステムでございまして、干潮時には筑後川からの水が低い位置で入っておりますが、これが満潮時になりますと海からの水がせき上げまして比重が軽い淡水

の部分が上のほうにいきまして、これが堤防をつたって地区内のクリークに入っていくということで、ゲートを上げますと、その水がクリークにためられるということです。時がたちまして干潮時になりますと、こっちの水が下がってきますので、逃げないようにゲートを閉めて地域内で水を処理する、こういう取水の仕方でございます。この取水につきましては、1日2回の潮汐の作用によって取水をしますので、取水時期が限定されると、昼夜構わず限定されるということでございます。この潮位の差が少ないときには、小潮時にはそういう水が取りにくいというような状況もございます。河川流量が少ない場合は真水の部分がどうしても少ないということで水を取りにくい。また、ゲートの開け閉めをする必要がありますし、塩分の高い水が地域内に入ってくると農作物に影響を与えるということでございますので、このゲート操作については、かなりの経験を有する人の配置が必要だということになります。そういう不安定な取水をやっているというのがアオ取水の状況でございました。

そういう取水で用水の確保をやっていなかったときに干ばつが発生しております。これは記憶に新しいところで佐賀商業が甲子園で優勝しました平成6年の大渇水のときでございます。このときは真水を既存のポンプなりアオとり樋管で取水するのが困難でしたので、サンドポンプ船を使って真水を地区内に導水しているような状況でございます。また、それだけでは足りなくてポリタンクに入れて農地に水を持って来ていると。あるいは三養基地区におきましては、ため池の湧水地点を掘りまして湧水をかき集めてかんがいに使ったというようなことで、いずれも用水の確保に苦勞をしているところでございます。ちなみに、大詫間につきましては、500haほどが全部枯れたというような状況になっております。

それと、合口につきましては、筑後川の各クリークの入口のところにアオとりの樋管等がございましたが、これを合口ということで筑後大堰で閉め切りまして上からの真水だけを幹線水路、あるいは圃場整備の水路等によりまして末端まで水を運ぶということでございます。

この地域の農地につきましては、クリークが不定形に存在していたものを整形することによりまして用水の配分を効率化させるというような事業もあわせて行っております。

そういうことで整備されました施設でございます。これが筑後大堰です。こちらが下流側で有明海のほうになります。これは上流のほうになります。ここでせき止めた水を佐賀揚水機場で取水しまして佐賀の地域に配水するというものであります。

こういうことをやりまして、農業用水のみならず、地域内では水道用水とか工業用水道の取水も可能となってきたということがございます。

整備されました佐賀揚水機場ですが、これが筑後川からの取水ポンプで、吐水槽とありますが、吐き出して、ここから水を配っているということになっております。ちなみに、このタンクが内径が20m、高さが約30mありまして、7,000tぐらいの取水量を持った吐水槽になっております。

その吐水槽から水を地域にもって行く管でございますが、直径が3mの鋼管を布設して嘉瀬川までもってきております。

ここからは県営かんがい排水事業の三養基地区でございます。三養基地区は、先ほど概要説明しました中の黄色で囲っている地域の青色の線を整備する事業でございます。

三養基地区の概要図でございますが、赤の実線がパイプラインで施工が済んでいるところでございます。点々で表示しておりますのがパイプラインを今後やっていくところです。緑色の実線の部分は排水路で整備をした地域です。この受益面積が2,097haということで、みやき町、上峰町、あと県外の久留米市が入っております。事業量が、管水路が24km、開水路が2.3km、総事業費が55億5,000万円ということで、21年度までの進捗率が75%となっております。工期につきましては、平成26年度に完了の予定をいたしております。22年度以降につきましては、点線のところの事業を、管水路約2.5kmを施工すれば完了ということになっております。

平成21年度までに整備しました用水の状況ですが、分水口をもってきまして圃場整備等で整備をしました水路に水をもってきているということでございます。また、この写真につきましては、昨年11月に現地調査をしていただいたときにこの看板のところで説明させていただきましたが、その分水口の状態でございます。

費用対効果についてでございますが、先ほど説明しましたように、この地域の用水を確保することにつきましては、この事業そのものが県営かんがい排水事業でございますが、基幹的なものは国営、あるいは水資源機構営でやりまして、末端を県営等でやります。また、その末端の細部への水を配るための整備を圃場整備でやります。もっと末端の小さいところになりますと団体営の圃場整備、かんがい排水事業、こういうものを一体的に施行することによりまして事業の効果を発現させているということで、一体的にこの算定をした上で費用対効果を計算いたしております。その総費用が488億円です。総効果額としまして、これは平成17年に効果の算定をした内容でございますが、その中で公共施設保全効果、あるいは更新効果、維持管理費節減効果、営農経費節減効果、作物生産効果というようなものを効果として算定をいたしております。その総効果額としまして561億円ということで、投資効率が1.15で1をクリアしているという状況になっております。

この公共施設の保全効果というものはどういうものかといいますと、例えば、パイプラインを道路の下に埋設したりいたしておりますので、道路を復旧するときに既存の道路の路盤をやり直してやるということで、更新的な効果が見込まれるというもの。

それから、更新効果につきましては、既存の施設をこの事業で更新することによって効果が発揮されるもの。

それから、維持管理費節減効果につきましては、これは施設を新たにつくった内容によりまして維持管理するための費用が発生するというので、マイナス的な効果ということでございます。

それから、営農経費節減効果につきましては、かんがい排水をやること、あるいは排水対策をやることによりまして作付が従来よりもよくできたと。それから、暗渠排水をすることによって新しい作物が生産できるようになったと、そういうものの効果を算定いたしております。

営農経費節減効果につきましては、区画、形状を整えるというようなことで機械の大型化ができることによりまして機械経費等の節減ができるという効果を見ております。

こういう効果の総額としまして 561 億円を算定しまして、投資効率の 1.15 を導き出しております。

続きまして、鳥栖地区でございます。

鳥栖地区につきましても、先ほどと同じように大もとを佐賀揚水機場にもってきまして、本管から分水しまして鳥栖南部線と北部線、青色でやっている部分を実施するというものがございます。

その内容でございますが、赤の実線がパイプラインの施工済みのところでございます。この地区はほとんど施工が済んでおりまして、最終的には末端の分水工と完了整備を行うという工事が残っているという状況です。

この受益面積は 411ha で、鳥栖市が該当しております。

事業量につきましては、管水路が 17.5 km、37 億 8,000 万円ということでございます。

21 年度末の進捗率が 97% ということで、年 3% 程度、進捗してきておりますので、23 年度に完了予定ということで考えております。

これも同じように末端のほうに分水口を設けまして、これは分水口から末端の水路まで排水路で導水している部分です。

それから、写真が見にくいのですが、ここに鳥栖の南部地区でやった分水口がございまして、こっちのほうが当該地区の分水口になります。

それから、分水口から他事業で行ったファームボンドに水をためまして、地域の高いところからここから自然に水を配るというようなことで、こういう分水口までの工事がほぼ完了しております。

これも同じく経済効果につきましては、国営の土地改良事業、それから水資源機構への事業ということで、かんがい排水事業なり県営のかんがい排水事業、圃場整備、団体営の事業などトータルのコストで 117 億円の総費用に対しまして、先ほど説明しましたそれぞれの効果について、総効果額が 193 億円ということで、投資効率を 1.65 と計算しております。このほかにもまだ効果額の項目がありましたが、これは平成 21 年に効果算定をやっております。先ほど話があつておりましたように、19 年から効果算定の方法が変わりまして、こちらは総費用・便益の効果の手法でやっておりまして、この算定した結果が投資効率 1.65 ということになっております。

この 2 つの地区の事業の必要性の検証ですが、社会情勢としまして、農業情勢につつま

しては、農業のいろんな変化がございますが、引き続き、農業の生産性向上が求められているという状況でございますし、地域の意向につきましても、地域の受益者の意向を踏まえながら計画を検討しながら進めておるところでございます。

そして、計画内容につきましては、そのとき、そのときにということで行っておりますが、今回、この地区につきましては、計画の妥当性、そういうものを当初計画と同じレベルで再チェックしながら進めているということでございます。三養基地区につきましては、平成 17 年に再チェックを行っております。鳥栖地区につきましては、平成 21 年に再チェックを行って、先ほど言いましたような効果等についても算定をいたしております。

そういうことで、効果がそれぞれのところで部分的に発現してきているわけでございます。三養基地区と鳥栖地区の受益面積のトータルが 2,058ha ございまして、これが平成 18 年度時点では 1,177ha が効果発現しているということで 47%となっております。21 年度末ではそれが 2,150ha に水が配られたということで、86%の効果発現がなされております。26 年には 100%の効果発現が図られるという予定になっております。

そういうことで、この間、この事業に関する部分では平成 14 年、17 年にも平成 6 年を上回るような少雨の厳しい状況の中でも大きな渇水被害というものではなくて農業生産ができたという効果を発現しているということで、事業の必要性については変わらないものがあるということで継続が適当であるという判断をいたしているところでございます。

事業実施の確実性についてですが、国営と水資源機構営のかんがい排水事業につきましては、平成 21 年度までに国営の佐賀東部地域が終わりまして、水路については 100%完成いたしております。

また、県営ほ場整備につきましては、18 年度までに関係地区のほ場整備が 100%完了いたしております。あと、この地域で水を確保したものを末端まで運ぶという整備がなされておりますが、その途中であります県営のかんがい排水事業につきましては、現在、水路の約 90%が完了しているということです。これは昨今、財政が非常に厳しい状況であります。限られた財源を有効に集中的に継続地区へ配分することによりまして、予定工期の鳥栖地区は平成 23 年度、三養基地区は平成 26 年度完了を目指してやっていきたいと考えております。

以上で説明を終わります。

○荒巻委員長 ありがとうございます。

ご質問、ご意見をお願いいたします。

○川本委員 私たちが見学したのは、あとのほうでしたかね。

○説明者 三養基地区です。

○川本委員 1つ目が、合口取水ということで、旧クリークとクリークというのは、新しいところは、あの線がクリークですか。

○説明者 青色が新しく整備した後のクリークになりまして、旧クリークは灰色で見えに

くいんですが、網目状になっているものを、縦、横、農地の整形と合わせて用排水路も配置したという内容でございます。

○川本委員 それでは、真っ直ぐの線は、どこかでとまっている、クリークというのは止めてある、流れてはいないんですか。

○説明者 縦の部分については、流れが横よりも大きいということですが、イメージ的にはクリーク内を循環していると。

○川本委員 旧クリークは、全部、田んぼになっているんですか。

○説明者 田んぼとか道路に…

○川本委員 田んぼとか道路に全部変わったということですね。

○説明者 旧クリークのところをそのまま新しいクリークに置いているところもありますけれども、大体網目模様が等間隔に変わったということです。

○川本委員 合口取水というところですが、アオ取水だけではやっていけないからこういうことになったと思うんですけれども、これは暗渠のところでも生物は生きているんですか。

○説明者 暗渠といいますと…

○川本委員 暗渠といいますか、茶色の線は何ですか。

○説明者 道路です。道路と水路と1本置きに入っております。例えば、この道路からは、こちらの圃場とこちらの圃場に…

○川本委員 それじゃ、これは全部、暗渠だけじゃないですね。流れているわけですか。

○説明者 ここでやっているのは、全部、開水路の上幅が10mから30mと広いところもありますし、こういうところは30m以上ありますし、こういうところは10mぐらいとか狭いところもあります。クリークの形状を保つためには大体10m以上ぐらいの水路になっております。

○川本委員 ここで生きていた生物というのは、どういうふうになっていますか。

○説明者 ここにいた生物が全部絶えたかといいますと、大体同じようなところで生存をしております。

○川本委員 クリークは田んぼより低いんですよね。

○説明者 計画では田面の標高から1m下がりぐらいに通常は管理しますが、先ほど言いましたように低平地でありますので、急激に雨が降って水位が上がる時は田面と同じ水位まで上がることもありますし、畦畔を越えてくるというような状況のときもあります。

○川本委員 それじゃ、昔のように田んぼの中にゲンゴロウとかいろんな生物がいて、そこでドジョウが…

○説明者 水位が変わらないような状況に改善しておりますので、その分は少しは少ないと思います。

○川本委員 少しは少ないぐらいなんですか。見ていたら、これで生き物が田んぼの中に

入っていけるのかなということを感じましたけど。

○説明者 整備して管理しているような状況の中では、大体1mぐらいの差はつきますので。通常時には行ったり来たりはできないと思います。

クリーク地帯はそうですが、上流側の排水路でかけ流してやっていくところについては、そのかけ流した水がまた用水路に入ってくるというようなことになりますので、そこはもう少し出たり入ったりはするのかなと。

○川本委員 生物が田んぼに上がるというのは、産卵の場であつたりという、水の中だけじゃなくて田んぼの中に上がらなくちゃいけないという必要性もあるんじゃないですか。その辺が農業の生産効率は上がるかもわかりませんが、その辺がどうなのかなと。

○牟田本部長 アオとは別な話で、佐賀平野に限らず、日本の水田というのは基本的には湿田だから畑作ができない水田だったんですよ。昭和40年代の後半から米が余ってきたということで、水田でも畑作を入れていこうということで、水田の地下水を下げんといかんということで、当然、水田の近くの水路の水位も下げると。今言われるように、従前、水田の水面と水路の水面が非常に近い間ときはフナとか水産生物が水田と水路を行き来しながら生態系を保っていたんですけど、その分は非常に行き来がしにくい状態になっているというふうには思っています。

だからといって、クリークからフナが全然いなくなっているかと言われると、フナは相当程度いるんですよ。

○川本委員 カエルとかは随分…

○牟田本部長 カエルは、実はその前に農薬で相当程度いなくなっていましたので。

○説明者 ドジョウもがたっと減ったのは農薬だろうと。

○川本委員 でも、残ってはいるんでしょう。

○説明者 だけど、ドジョウは少なくなりました。

○川本委員 私たちが小さいころは、ここを見たときも思いましたけれども、そういう遊びが子供たちの中にありましたよね。雨が降ったらドジョウ…

○牟田本部長 水田を産卵の場にしていた生物にとっては、やっぱり厳しい状況になっていると思います。

○長委員 取水は一般的にはポンプアップですか。

○牟田本部長 いわゆるクリーク地帯はほとんどポンプアップです。

○長委員 上から流ってきて水田に入れて、そして排水路に流すという形ですか。

○牟田本部長 山つきはそういう形です。

○長委員 この辺については、ほとんどポンプアップですね。

○牟田本部長 ポンプアップです。

○説明者 この辺までがクリーク地帯でポンプアップでやっていますが、この辺は排水路で上から受けて。

○**牟田本部長** 佐賀平野でいうと標高 4m ぐらいがちょうどその境じゃないでしょうかね。潮高が影響していると思うんですけど。

○**説明者** この間、現地を見ていただいたところがクリークと排水路のちょうど境目ぐらいのところですよ。ここのちょっと南の辺までクリーク地帯になっております。落としましたのを田んぼに上げて使っております。

○**荒巻委員長** ほかにありませんか。

○**川本委員** 魚道とかそういう感じで、少しずつ川の水を一部分でも入れるとか、そういうことはできないんですか。

○**牟田本部長** 可能でしょうけれどもですね。

○**川本委員** そういう声はあんまりないんですか。

○**牟田本部長** 問題は農家の同意がないと無理ですね。

○**川本委員** そういうものは、田んぼ的には入らないほうがいいんですか。

○**牟田本部長** いえ、入って支障になるものではないと思いますけど、その設備の費用をだれが見るか。土地改良事業というのは、基本的にみんな農家負担がかかりますから、その分まで、確かに、これからは生物にも配慮した整備というのは当然考えていかなければいけないと思いますけれども、その分の費用をだれが負担するかということは、やっぱり考えんといかんでしょうね。農家の人たちだけでそれをしてくださいというのはちょっと難しいのかなと。

○**荒巻委員長** 1つ教えてもらいたいのは、管路の図面を見せていただきたいんですが、水のマネジメントというのは、今はどうなっているんですか。どれくらいの量がとられて、どういうふうに分かれて、どういうふうに使っているかというのは、どこどこで得られた情報が我々は手に入れることができますか。

○**説明者** 一般的にですか。

○**荒巻委員長** ええ。

○**説明者** 私どもでよろしいです。

○**荒巻委員長** どういうふうに分かれているかということが知りたいんですよ。結局、今、水をどう使うかという問題が今から先、非常に大きな問題になってくるわけですね。上流と下流の問題であったり、下流、お互い同士の地域間であったり、農業と都市用水であったり、先ほどから話題になっている環境のための用水であったり、その一番ベースになるのは、実は、どれだけ水を使ったかというデータが我々はほとんど手に入らないんですよ。特に、農業関係のデータは我々の手にほとんど入らないんです。ですから、合口したということは、基本的にいうと配る管路の末端では全部わかるはずですよ。

○**牟田本部長** 佐賀揚水機場から東部導水路、これは水資源機構が管理しています。それぞれ個々に落とし込みますよね。落とし込むところまでは、ここで一括管理をしています。

○**荒巻委員長** それが見れるということですね。ボリュームについてのコントロールが可

能ですね。

○荒巻委員長 公表しているかどうかは別にして、ここの受益地から、あしたは何トン分水してくださいという申し入れをここが受けるんですよ。そして、ずっと積み上げていて、このポンプを明日何トン回すと。そして、それぞれの開度はどうするというのをここで一括管理しています。

今、公表されているのは、このポンプがきのう何トン揚げたというのはホームページで公開されております。分水口ごとの分水量は、そこまでは公開はしていません。ただ、隠すことじゃないので、データをくれと言えぱくれると思います。

○説明者 あと、土地改良区でそれは見られるようになっております。

○荒巻委員長 結局、一番欲しいのは、今から水マネジメントをしていくときに一番大事なことは、共通の基盤に立って、水をだれが、どれくらい使っているかということを知りたいんですよね。そうしないと、水をだれが、どれだけ使っているのかわからないわけですよ。例えば、取水口だけとってきて、どこの地区がどれだけとっているのか、どこが無駄に使っているのか、どこが賢く使っているのか、どこがどういうふうに使っているのかわからないわけです。だから、改良区に全部任せたら、全部そこで終わりになっているわけですね、データは。例えば、公表されることがほとんどない。

○説明者 あとは、筑後川の取水に関しては、国交省の筑後川のほうで管理していますので、そちらに報告をするようになっていきますので、そちらでは全部、数量的には出てきません。

○荒巻委員長 報告のレベルは、どれぐらいのレベルですか。どれぐらいの細かさといえますか、どの分ぐらいまで。

○説明者 毎日、どれだけとったというのを。

○荒巻委員長 どこの部分で。

○説明者 このポンプ場。

○荒巻委員長 末端のところ、それぞれのところの。

○説明者 各分水口ごとにどれだけ吐出というのが出ますので、そのトータルとして。

○牟田本部長 ここで落としてから後は、ここはクリークで網の目状になっていますから。

○荒巻委員長 それはいいんですけど、実際に計れるところまで、すなわち管路を管理しているところまでは全部データとして手に入れることができるんですか。今は公開法があるから。

○説明者 毎年やっていますし、報告も全部、水利関係者を集めた中で、これだけの利水をやりましたというような報告会をやっていますので、そのデータというのはもう。

○荒巻委員長 なんでこんなことを言うかということ、結局、これはアオ取水の代替だということの説明を受けるわけです、有明海側からいうと。アオ取水にかわるべきものだから量的には変化していませんという説明が有明海側にはあるわけです。実際には一体どれぐ

らい取られるようになったのかということ、データを見てみないとわからないわけです。瀬ノ下 40 t だけ決まっているから、そこから先、越流堰から先のところは全然データが出てこない、瀬ノ下 40 t までしかないわけね。そこで左右に配るから、夏場、冬場、どういうふうに使っているのかという水の使い方について、有明海側から見るとものすごい不信感がある、ある意味でいうと。

だから、それをちゃんと私たちのような第三者というか、研究者がチェックをして、そして、これくらい使っていますよ、こういうふうに使っていますよ、農業はこれだけ使っていますよというようなことを言えればいいんだけど、そのデータがなかなか手に入らないし、合口したのであれば非常にわかりやすくなっているはずよね。

そういうことをやっていく努力をしないと、今から水配分が下と上とか、お互い同士とか、流域ごととかというところでもめるはずなんですよ、今から。だから、そういうことをするために一番ベースになるのは、そのデータをどういうふうに皆さんが認識され、つかまえておくかということが非常に大事なわけなんですよ。

だから、計測器がどこに、どう入っていて、どの程度まであるかということだけを知りたかったんです。

○説明者 今、筑後川沿いの、昔のアオの取水については、昭和 40 年から 42 年までに取水量の調査をしたのがありまして、その中で昭和 42 年に 1 億 3,600 万 t ほど取水をしております。それと、現在の取水の状況というのが大体 1 億 t ばかり福岡と佐賀で使っておりますので、42 年ごろの使い方とあんまり変わっていないんじゃないかなと、干ばつの度合いによって違いますけど。

○荒巻委員長 結局、議論になるだろう、上・下流だとか有明海ということと関係するだろうというのは、その量をどう把握する仕組みになっているかということの後で教えていただければ、そして、どういうふうに我々は手に入れることができるのか。どの程度までの細かさでやれるのかということが知りたいんです。そうしないと、水をどう使っているのかがなかなか理解できていない。僕は、城原川の委員会をやったときもそうだけど、水が、どう取水されているかがほとんど理解できていない。ただ、合口ができたならわかりますと皆さんがおっしゃったから、合口ができたとおっしゃっているから、具体的に我々は少なくともこの筑後川からどういうふうに水が取られているかということについては、我々は理解できるはずだということですよ。

ごめんなさい、専門的な話で。私たちが一番今、有明海の側からいうと不信の目で見られている部分の一つですね。

○長委員 全体の水系の関連ですが、一つは、今度つくられた水路に落としますよね。それと小河川がありますよね、小河川にも落とされるとい話。今のイメージとしては、導管からいきなり水田に水路をつくって、そこから小分けしていきますという話でしたよね。そうじゃなくて、今まであった自然の河川からそれぞれのところが水田に水を引いて

やるシステムがあったと思うんですけども、普通の河川におろして、そこからそれぞれ水田に行くというのは、これは完全になくなっているわけですか。

○説明者 アオ地域については、アオ取水を1つにまとめて、ここから取ってアオの代替ということでありまして、それ以外のところにつきましては、以前からの取水に加えて不足分を補っているということです。

○長委員 普通の水路の中に落とし込むということですね。

○説明者 農業用水路に落とし込んで、それを取ります。幹線の部分から上のほうに向いている部分については、既存の農業用水路にポンプでもって行って、それで落として水を配る。

○牟田本部長 河川に落とすというよりも、河川から従前取っていた農業用水路の入口付近に落とすと。

○長委員 言いたかったのは、筑後導水オンリーではないわけでしょう、農業用水は。従前のものも使っているんでしょう。

○牟田本部長 従前のものを使った上で不足分を。

○長委員 もう一つは、下流のほうは、当然、使った後、上から排水が流れてくると思うんですけども、これは下流のほうは閉鎖系なんですか、それとも筑後川なり流域河川のほうに流れ込んでいくんでしょうか。

○牟田本部長 上流で使った農業用水の余剰水が下流にいきます。

○長委員 下にずっとおりていきますね。それは最終的には有明海のほうに落ちていく形ですよ。

○説明者 末端の排水樋管を通じてですね。

○長委員 水蒸気になって上がっていく部分もあるでしょうけれども、そのうちのどの程度が海に流れていくという、その部分が、荒巻先生が言われたところでは必要な部分ですね。

○牟田本部長 今、ここら辺の水田で、日減水深といいますけど、1日で何ミリ、水田農業で要るかということ減水深といいます。多分、12ミリぐらいが平均だと思います。いわゆる蒸・発散量、水面から蒸発する量と稲が水分を吸って葉面蒸発する量と合わせて3ミリから4ミリぐらい、残り7~8ミリの半分は地下水になるだろうと言われております、半分はクリークに抑留すると。地下浸透が5ミリで、残りがクリークに5ミリ還元して、それは水計算の中では反復利用するように。だから、一遍、12~13ミリ揚げたものの5ミリはもう一回クリークに戻ってくると。それをまたポンプアップすると、不足分を新たにもってくると。

○長委員 そうすると、まさにクリークというのは閉鎖系ですよ。下流のほうに関しては、いわゆる閉鎖系のクリークですか。

○牟田本部長 川との境は、水計算上は閉鎖しています。ただ、域内では上流域の水田か

ら下流域の水田に還元させています。

○長委員 そうすると、そこから海のほうに、川のほうに流れていくということはほとんどあり得ないわけですか。

○牟田本部長 あとは地下水がどうなっているのかですね。

○長委員 わかりました。

○荒巻委員長 よろしいですか。それでは、2つの事業を同時に説明されましたが、2つとも継続ということで、もうすぐ終了する事業ですけれども、継続でよろしいでしょうか。——それでは、この2つの事業については、継続ということでお願いいたします。どうもありがとうございました。

では、引き続きお願いをいたします。

河川整備交付金事業

〔玉島川〕

○説明者（河川砂防課） 河川砂防課の山崎と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

インデックス番号の7番です。玉島川水系玉島川広域河川改修事業でございます。よろしくをお願いいたします。

これにつきましては現地を見ていただいた箇所でございます。

まず、事業の目的でございますが、河川におきましては、川幅が狭かったり、河床が堆積したりというようないろいろな状況がありますけれども、流下能力の不足によりまして浸水被害が発生するというところで、ここに書いておりますのは平成3年9月の事例でございます。このときには床上浸水が34戸、床下浸水が65戸といったような状況でございます。

このような浸水被害の軽減を図りまして、洪水への安全・安心の確保を図るということで河川改修を進めているところでございます。

この玉島川の計画につきましては、おおむね30年に1度起こるであろう雨を対象とするというふうな形で、治水安全度を30分の1、それに対します計画流量を550立米/毎秒という形で計画しているところでございます。

事業の概要でございますが、場所的には旧浜玉町の東側を通る河川でございまして、河口から、国道202号、JR筑肥線、西九州自動車道を通り下流から約3,200mの区間の改修を行っているところでございます。全体事業費として約44億円。事業期間につきましては、昭和47年の出水を契機といたしまして昭和55年から着手しておりまして、予定では平成29年までを考えております。改修延長としましては3,200m、計画流量、治水安全度につきましては、先ほど申しましたように550立米/毎秒、30分の1ということで考えております。

内容としましては一般的な改修になりますけれども、築堤、掘削護岸、それと途中にあ

ります先ほど申しました国道とJRの橋梁、それから堰というふうなことで改修を進めているところでございます。下のほうに標準断面がございますけれども、かなり広い川幅になっておりますが、若干川幅を広げて河道内の掘削を行いまして断面の確保を図るというふうな形で整備を進めているところでございます。

これは航空写真でございます。河口付近に国道202号、JR筑肥線、二丈浜玉バイパス、こちらが西九州自動車道でありまして、浜玉インターがこの辺にあるというふうな状況でございます。それと、国道323号が並行して走っておりまして、市街地の外と国道沿いの市街地を含んだ部分になっております。

事業の進捗でございますけれども、河口から約3,000mの区間につきましては概成しておりまして、21年度末で87.7%、9割近くの進捗が進んでいるという状況でございます。

次に、費用対効果でございますけれども、総費用額、整備、維持管理に含みます費用等で総便益をとということで、被害軽減額でございますけれども、ここに出しておりますとおり、総費用額は約87億円、総便益は約253億円程度ということで、効果といたしましては2.91という状況になっております。

これは平成3年のときの被災の状況でございます。下の写真は築場橋が流出している写真です。こういうふうに並行して走っております道路にも土砂があふれて堆積したと、車もこういうふうに打ち上げられた状況でございました。

これは、上流200m区間が未完成でございますけれども、その部分です。結構、川幅があるように見えますけれども、計画流量に対しましては、まだまだ掘削部分がございます、早急に改修を図りたいと考えているところでございます。

これが下流の改修完了状況でございます。こちらに堤防を広げまして川なかのこういう部分を掘削いたしまして、こういう形で河川断面の確保はできていくという状況でございます。

最後でございますけれども、今後の改修事業の継続ということでございます。先ほど申しましたとおり、目的としましては、浸水被害の軽減ということで治水安全度の向上、それから地域住民の安全・安心の確保ということを目的に、今後も事業を継続して早期完成を図りたいと。特に、9割近く完成しておりますので、できるだけ早期完成を図って事業の完了に向けて進めていきたいと考え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。

何かご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○愛野委員 平成29年度に事業が完成すると、例えば平成3年クラスの台風による洪水の被害というのは、ある程度防げる規模でしょうか。

○説明者 先ほど言いました30年に1度起こるだろうという雨に比べますと、平成3年の、日雨量ですけれども、それ以下の雨量になっておりますので、3年のときの雨には対応でき

る改修です。

○荒巻委員長 ほかにご質問ありませんか。

この川は、結局、ダムをつくらなかったと思うんだけど、ダムはできなかつたんですか、つくらなかつたんですか。ダムの適地はあったけれども、つくらないという選択をした川ですか。それでいいですか。

○副島副本部長 13年のときに例の3党合意で公共事業の見直しが全国で一斉にかかったときに、ダムが適当であるけれど、つくらなかつたということです。

○荒巻委員長 そうすると、下のほうに橋梁部がありますよね。あれは実際に拡幅したんですか。河道拡幅をやったんですか。

○説明者 そうです。

○荒巻委員長 そうすると、それは結局、橋梁の改修等が伴った河川の拡幅をやったという川ですね。

○説明者 はい。

○荒巻委員長 佐賀では数少ない一つでしょうね、ダムによらなかつたというのは。そうでもないですか。

○副島副本部長 確率降雨がダムは50分の1…

○荒巻委員長 そういうふうに決められているわけですか。50分の1以上でないだとだめと。

○副島副本部長 今回、30分の1、ダムによらないという判断をしましたので。

○荒巻委員長 下げているわけね。なるほど。

ここは渇水流量で大体どれぐらいの川ですか。平水量でも渇水量でもいいけど。行ってみると、水が少なそうに見えるわけよ。普通はダムがあつて水が少ないというふうに皆さん理解されるんだけど、ダムがなくても、あれぐらいの水の量かと。夏場でも水の量があんまり多いと思えなくて、この間行ったのは冬場だったから、なんか水の量が少ないなというふうに思えるんだけど、それぐらいの川ですかね、もともと。玉島川のイメージという、もうちょっと水が豊かでアユが上ってきて何とかという清流のイメージがあつたんだけど、川を広げ過ぎたからですかね、何となく見た目がちょろい川になってしまったというか、昔持っていたような私たちのイメージでない川になってしまっているような気がする。こうやって洪水を防御しようとする、見た目がどうもあんまり自分たちの思っていた川とは違って来たという感じがするんだけど、大体どれぐらいの実力というか、流量があつた川だったんだろうかということを聞きたいと思います。

○牟田本部長 1tぐらいです。

○荒巻委員長 あんまり雨の降らないところですかね。保水力がない。例えば、1tぐらいだとすると、100平方キロでしょう。渇水比流量が大体1ですよね。

○牟田本部長 比流量は0.1ぐらいです。

○荒巻委員長 100平方キロメートル当たり1でしょう。

○**牟田本部長** 標準的な河川でいうと、ちょっと小さいですかね。六角川あたりは多分 2t ぐらいあると思います、100 平方キロでいうと、出てくる量は。

○**荒巻委員長** だから、見た感じでいうと、広げて少し水の風景というか。

○**牟田本部長** ぱっと降ってぱっと出てしまう河川です。

○**荒巻委員長** そんな川ですかね。あまり見た目がね、玉島川と我々がイメージしている川からすると、あまり風景のよくない川にしてしまったのかなというふうに思ってしまったので。

○**小野部長** あそこは花崗岩系の砂質土が多いから保水量が弱いんじゃないでしょうかね。

○**荒巻委員長** ゴムチューブは何のためにつくったと言われましたっけ。ゴムチューブがあったでしょう。堰のところ、あれは何のための堰でしたっけ、農業の取水ですか。農業の季節だけあれを上げて、それ以外のときはしぼめてあるわけですか。この間はしぼめた状況だったんですね。

○**鳥井委員** 私、川シンポジウムというものに仕事で行ったことがあるんですが、それぞれの川の川自慢みたいなものを皆さんされていて、今回のこの事業の継続の中を見ると、改修の効果は 3 つとも治水とか安全性のことばかり書いてあったんですが、例えば、地元住民の皆さんが川遊び、川魚釣りだとか、そういう憩えるような川づくりみたいな、そういうものは県としては目指していらっしゃらないのでしょうか。そういう観点が入っていないのでしょうか。

○**説明者** 一応、多自然川づくりということで、築堤とか護岸については緩傾斜ということにしておりまして、ここについては毎年あゆまつりとかをやられております。高水敷とかでそういうことができるようなスペースとか、そういうものを整備の中では配慮しながら整備してきております。

○**鳥井委員** この中には入れることはできないんですか、3 つ以外に効果として。

○**説明者** 便益の説明ですね。

○**鳥井委員** そうですね。そういうのもとても、私は子供のころに川で結構遊んだ記憶があるので、そういう配慮があったんだったら、そういうものも河川事業として一つ大きな役割も果たしていますよというのは入れることができないんですか。

○**牟田本部長** そういう効果を金額にどういうふうに引き直すかというところが非常に、必要だろうということは言われているんですけど、それじゃ幾らなのかというのがなかなか、アンケートをとって「幾らなら払いますか」というような出し方をしようというのがあります。

○**鳥井委員** 便益という計算よりも、継続についての 3 つの観点以外に、そういうものにも配慮しているというようなことがあったら。これを見ると、とにかく川は危ないものみたいなのに、冷たい感じがするので、もう少し護岸整備をするんだったら、こういう効果もありますよということもあってもいいのかなと。

○説明者 そのこのところは、昔の河川というのは、確かに、三面水路とか護岸の張ったやつという話がありましたけど、そこは河川法の改正とか、自然に配慮していこうと。河川整備のあり方として、まず基本に置いているというところが今ありましてですね。

○鳥井委員 それも十分理解しているので、ここに少し。

○荒巻委員長 じゃ、今度から必ず評価のときには自慢を 1 つずつ入れるように。いいですか。これはいかにも、どこに出しても、タイトルを変えてもほとんど変わらないというような再評価になっているから、こうやったことによって、これだけ素敵になりましたよというアピールを必ず 1 枚入れるように、パワーポイントの中に入れるようにしてください。そうしないと、玉島川なのか、どこの川なのか、さっぱりわからんじゃないかというところがあって、例えば工夫したところとか、お金に換算できないのであれば、例えばアユが遡上できるように頑張ったところとか、あそこで鮎まつりが行われますよね、河川敷で。それだけ場所を確保しましたとか、そういう知恵、皆さんたちが努力されていることは認めるから、そういうふうなものを少しアピールしてください。就職試験のときの自慢のアピールポイントをぜひ入れてください。そうしないと、どこも変わらんじゃないかと言われそうですから、ぜひお願いいたします。

○井山副本部長 水辺の整備なんかを主にやるような事業であれば、さっき本部長が申し上げたように、ほかへ行っておった人が、ここへ来るようになったとか、そういう効果なんかを出して、手探りなんですけど、そういう知恵を出す努力をしてみます。

○荒巻委員長 あるはずですよ、方法は。

○井山副本部長 洪水の安全性の向上ですから、被害が減りましたという部分が、やっぱり事業費と比べてたりするときは、こういう治水の事業はその部分が主ですから、環境の部分というのは無理やり数字を出しても全然単位が違ったりとか。ただ、そういうものが全くないというわけじゃないわけですから、ご指摘のように、そういうこともあわせてやっていますという主張があってもいい。

○荒巻委員長 少なくとも、そういうアピールポイントをぜひ、それぞれのところで工夫されているでしょうから、そのされている分をぜひ、あゆまつりに対応できる広場をつくったと、この間、現場では説明を受けましたけど、そういうのもぜひ入れてください。

継続でよろしいでしょうか。——それでは、これも継続ということにさせていただきます。

3 委員長総括

○荒巻委員長 これで 8 件の事業については、いずれも継続妥当であろうというふうに理解しました。委員会としては、8 件のことについては継続されるが妥当であるというふうに結論づけたいと思います。

幾つか議論になったところがあると思いますので、これから先、先ほど出された B/C の考え方というのは、なかなか我々にも理解できないので、できればもうちょっとわかり

やすく説明できるように工夫を少ししてみてください。シミュレーションとかなんとかということをやってみればわかりやすく説明ができる方法があるかと思いますので、そういうのも工夫していただいて、多分、ホームページ等で公開されるでしょうから、Q & Aみたいなところで、「B/Cとは」とかというようにところにそういうことをつけ加えていただいて、県民の皆さんたちがわかりやすいような工夫をお願いしたいと思います。

道路から始まって河川、それから樋管の水路、そういうところについていろいろ話をしてきましたが、いずれも、大体終わりに近づいてきた事業で妥当な取り組みがなされているというふうに認識します。

これから先、先ほど本部長も言われたように、土木の事業というのは非常に大きく変わってくる可能性があります。特に新規事業等のところで議論がまたあるでしょうから、ここで出された意見を少し参考にさせていただいて、新規事業の取り組みのところにも反映していただければ再評価の意味があるというふうに思いますので、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。

委員の皆さん、つけ加えることはありませんでしょうか。よろしいですか。——それでは、事務局のほうにお返ししますので、あとのことを続けてください。よろしくお願いたします。

4 その他

○副島副本部長 どうもありがとうございました。

事務局のほうから1つお知らせがございます。

○事務局 1点だけ。次回の第3回の委員会は事後評価についての委員会ですが、それについて委員の方々の手元に調整表というものを配らせてもらっています。今のところ、2月7日、9日、10日の午前、午後ぐらいで調整をさせてもらって、また後日、連絡をさせてもらいたいと思います。水曜日ぐらいまでにファックスなりでいただければと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○副島副本部長 日程調整は別途させていただくということで、第3回目、今度は事後評価になります。よろしくご指導をお願いしたいと思います。

これをもちまして、平成22年度第2回佐賀県公共事業評価監視委員会を終わります。

本日は、どうもありがとうございました。

(閉 会)