

第57回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和4年2月4日（金） 9：30～15：50

場所：大分市府内町2丁目1-4 トキハ会館 5階 ローズの間

議題：公共事業評価（事前評価4件、再評価8件、事後評価2件）

出席委員：角山議長、田中委員、亀野委員、鶴崎委員、鈴木委員、浪井委員、安波委員

対象事業

午前の部

1. 【再評価】 中山間地域総合整備事業 豊後大野西部2期
2. 【再評価】 広域営農団地農道整備事業 宇佐第2地区
3. 【再評価】 小水力発電施設整備事業 荻柏原地区
4. 【再評価】 水産物流基盤整備事業 佐賀関港
5. 【事前評価】 公営住宅等整備事業 県営明野団地
6. 【再評価】 港湾改修事業 臼杵港 下り松地区

午後の部

7. 【事後評価】 都市計画道路事業 丸山五和線 三隈橋工区
8. 【事前評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡・明野工区
9. 【事前評価】 広域河川改修事業 玖珠川
10. 【再評価】 総合流域防災事業 高山川
11. 【再評価】 道路改築事業 国道217号 戸穴バイパス
12. 【再評価】 交通安全事業 国道326号 小坂工区
13. 【事後評価】 交通安全事業 国道212号 花月工区
14. 【事前評価】 無電柱化事業 国道500号 石垣工区

《事務局》

ただいまから第57回、大分県事業評価監視委員会を開催いたします。まず、本日のご出席でございますが、7名の委員の方のご出席をいただいています。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項の規定に照らして、本委員会が成立していることをご報告申し上げます。それでは、土木建築部審議監からご挨拶を申し上げます。

《審議監》

本日は委員の皆様には、大変お忙しい中、第57回事業評価監視委員会にご出席をいただき、まことにありがとうございます。また先月21日の事業説明会、そして、26日の現地調査にもご参加いただき、熱心にご検討いただきましたことを重ねて感謝申し上げます。本年度3回目の委員会となります。本日は、事前評価4件、再評価8件、事後評価2件の計14件についてご審議をいただきます。

公共施設につきましては県民生活に欠くことのできない施設でございますが、一方でその施設を整備する公共事業に対しましては、一層の効率化の重点化、透明性の確保、こういったことが求められているところでございます。そのために第三者機関であります本委員会に、事業をお諮りいたしまして、多様なご意見、ご指摘を反映させながら、現在事業に取り組んでいるところでございます。本日お諮りする14件でございますけれども、令和2年7月豪雨で、被災を受けました日田市の天瀬温泉街を流れる玖珠川の河川改修の事業案や、大分市中心部の幹線道路であります、庄の原佐野線など、いずれも地域の皆様にとって非常に重要な関心が高い事業ばかりでございます。後程、担当課より目的や必要性等を詳しくご説明いたしが、委員の皆様におかれましては、遠慮なく問題点や課題等、ご指摘いただきますようお願い申し上げます。本日も長時間のご審議をお願いすることになろうかと思っております。どうぞ最後までよろしくお願いいたします。

《事務局》

続きまして、委員長にご挨拶をいただきたいと思っております。

《委員長》

第57回令和3年度第3回、大分県事業評価監視委員会の開会にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。本年度最後の委員会でございますのでよろしくお願い申し上げます。委員の皆様におかれましては、新型コロナウイルスが、毎日のように、過去最多を更新するような状況の中で、責任の重さを自覚していただき、ご出席くださいました。本当にありがとうございます。先日、現地調査に伺いました。現場は平常どおり動いていました。事業担当者の皆様方にも、真摯に対応していただき、質問にも的確にお答えしていただきました。それを受けまして、私ども委員会もしっかりとした審議、評価を出していかなければいけないと思っております。本日も長時間にわたりますが、最後までよろしくお願いいたしまして、ごあいさついたします。ありがとうございます。

《事務局》

それでは、本日の審議の内容について説明させていただきます。本日は、知事から本委員会に諮問された合計14件について審議をお願いいたします。それでは早速審議に入らせていただきます。審議における議長は、設置要綱第4条の規定により、委員長となっております。これより先の議事進行は、委員長をお願いいたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

《議長》

それでは議事進行を務めさせていただきます。議事に先立ち、本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。設置要綱第4条第3項の規定により、議事録署名委員として、鈴木委員と浪井委員のお2人をお願いしたいと思います。よろしくお願い申し上げます。事務局の議事録作成後、審査、署名をよろしくお願い申し上げます。それでは審議に入りますが、事業の説明者は、説明時間を8分程度でお願いしたいと思います。説明が終わりましたら、審議をいたしたいと考えています。ご協力をお願いいたします。こ

ここで傍聴される皆様方及び報道関係者にお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場時にお配りをしていきます傍聴要綱に従い、静粛に傍聴をお願いいたします。また審議の内容が個人等のプライバシーに関わる恐れがある場合には、会議の途中であっても一時非公開とし、その間、退席をしていただきますので、ご協力をお願いいたします。それでは、早速審議に入ります。初めに、再評価対象事業であります。中山間地域総合整備事業、豊後大野西部二期、について説明をお願いいたします。

1. 【再評価】 中山間地域総合整備事業 豊後大野西部2期

《農村基盤整備課》

中山間地域総合整備事業の豊後大野西部2期地区についてご説明します。再評価基準は、大幅な事業費の増加が予定される事業です。事業目的、負担区分、事業内容については、スライドのとおりです。

地区の概要です。当地区は、平成28年度に計画を策定、平成29年度から事業を実施しています。豊後大野市の西部地域を対象とし、総事業費は7億6,800万円から、3億8,200万円増額し、11億5,000万円に変更を行います。事業内容はスライドのとおりです。本事業区域の代表的な担い手は、農事組合法人「いわど」、「はらじり」、「清川津留営農組合」、「うたえだ」の4つの集落営農組織や、白ネギの企業参入である株式会社オーエス豊後大野ファームであり、これら法人からのニーズに合わせたきめ細やかな整備を行っています。工期については、令和4年まででしたが、今回、令和5年まで1年間延長いたします。

事業計画の概要です。事業費については、農業用排水施設で1億7,000万円、ほ場整備で1億8,500万円、それに伴う測量試験費2,200万円の増額があり、全体で3億8,200万円の増額となっています。このうち増額の大きいほ場整備、農業用排水施設の増加理由について説明します。

こちらは、ほ場整備を行った綿田工区です。平成29年5月に発生した地すべりにより、農地に地割れ等の崩壊が生じ、一時は34haの範囲が警戒区域に指定され、立入禁止となる甚大な災害となりました。5月末から別事業にて地下水排除などの応急対策が開始され、10月から地すべり対策工事が始まりました。翌年、平成30年2月、中山間豊後大野西部2期地区における計画変更で綿田工区の追加が確定、12月には換地作業が開始されました。令和元年7月、ほ場整備工事に着手、令和2年5月に工事完成、地元農家への引き渡しを行い、3年ぶりに営農が再開されました。写真は、綿田工区全体の被害状況です。右側に近景の被害状況や応急対策状況を掲載しています。これら被害からの復旧復興のため、本事業において、本工事1億8,500万円に測量試験費2,200万円加え、2億700万円のほ場整備工事を追加施工することとしました。

ほ場整備を行ったことで、復旧・復興が図られ、地域の方からも、「被災直後はこの

場所では二度とお米が作れないと諦めていましたが、美しい田が復旧し、今後も綿田米を作り続けることができます」といった声をいただきました。令和2年5月の復旧により、旧岡藩の御膳米である綿田米の作付が再開され、再び道の駅あさじ等でブランド米が販売されるようになりました。以上がほ場整備の事業費の増額理由となります。

次に、農業用排水施設の増額理由です。こちらは津留工区です。農業用水を、河川から取水するため、水を堰き止める施設である頭首工の改修を行います。当初は頭首工の本体のみを改修の対象としておりましたが、実施設計の段階において頭首工に付帯する導水路についても老朽化に伴う漏水が確認されたため、今回の改修に追加することとなりました。また、漁協や地元管理組合との協議の結果、魚道を追加することとなりました。

続いて野仲工区について説明します。当初、三面張水路の片側のみをL型水路により改修する計画となっていましたが、工事着手前に水路関係者と現地調査を実施した際、反対側の擁壁についても、老朽化に伴う漏水が見受けられ、通水に支障が生じていることが確認されたため、両岸改修としました。また、平成29年度の大雨による増水で、水路に流入した木や石により放水門が損傷し用水配分に支障が生じていることが確認されたため、放水門の改修2箇所を追加しました。このことにより、受益者の水稻や里芋に安定して用水を供給することが可能となります。

効果の発現状況です。豊後大野西部2期地区で活動している農事組合法人と認定農業者について、事業着手時と現在の集積面積及び収入を比較しています。営農条件の改善により集積面積及び収入がそれぞれ増加しました。また、事業開始時から今年度までに当受益地内でインキュベーションファームの卒業生22名がピーマンの栽培を開始しています。

事業の進捗状況です。令和2年度までの進捗は事業費ベースで79%、事業量はスライドに示しているとおりです。今後のスケジュールについて説明します。農業用排水施設については、魚道設置のための協議・調整に伴い工期を1年延伸し令和5年度の完了を予定しています。その他の工種については、計画どおり進んでおり令和4年度までに全て完了する予定です。

環境への配慮についてです。土の切盛が発生した場合は、可能な限り現場内利用とした上で残土については近隣の公共事業に流用します。また、環境情報協議会において、工事地区内にイシガメやコガタノゲンゴロウ等の希少生物の生息が確認されたため、工事中に発見された場合は、近傍の生息可能域へ移動することとしています。なお、現時点で希少生物等の生息は確認されておりません。

事業の対応方針です。再評価基準は、大幅な事業費の増加が予定される事業です。費用便益比は1.4であり、事業の進捗状況につきましては、令和2年度時点で進捗率79%です。残事業について、工期を令和5年度まで延伸し引続き計画的に実施したいと考えています。

このため、本地区については、事業を継続としたいと考えています。評価のほど、よろしくをお願いします。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

変更内容の理由の暗渠排水について説明をお願いします。

《農村基盤整備課》

暗渠排水の事業をしている小切畑工区です。当初計画では、現況の水田に石礫がないと想定し、シートパイプ工法で計画をしていました。しかしながら、工事着手後の調査設計で、実施設計予定箇所の耕土状況調査を行った結果、写真のように、田面下25cmから50cmの間に石礫が確認され、シートパイプ工法では、施工ができないということで、石礫層での施工が可能なベストドレーン工法に変更いたしました。これにより、事業費が300万円増加しています。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

ほ場整備の綿田工区についてお尋ねします。地割れは、地下水位が非常に高いことが原因として考えられるということで対策を打ったということですが、現時点で地下水位の上昇は、対策工事をもって上昇が抑えられているとのことですが、検証はされているのでしょうか。

《農村基盤整備課》

地下水位の検証は土木建築部で実施しています。残りの地すべり対策工事についても今年度中に終わると聞いています。

《委員》

今年度末を待たないと分からないということですか。

《農村基盤整備課》

安全率を確認し、ほ場整備事業を実施しています。

《議長》

それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

それでは、この事業につきましては、継続を妥当といたします。

2. 【再評価】 広域営農団地農道整備事業 宇佐第2地区

《議長》

広域営農団地農道整備事業、宇佐第2地区についてご説明をお願いいたします。

《農村基盤整備課》

広域営農団地農道整備事業について、事業目的、負担割合は、資料のとおりです。宇佐第2地区としての目的、必要性は資料のとおりです。流通体系を整備することにより、地域農業の振興を図ることを目的としています。

宇佐第2地区の位置図です。7.13kmの区間が、今回の再評価対象で、平成8年度に事業採択され着手しています。完了した部分は、随時供用開始し、効果の発現を図っています。宇佐市大字下矢部から南宇佐の2km間、宇佐市大字立石から豊後高田市界の約1.5km間、合わせて約3.5kmを供用開始しています。現在は、宇佐市江熊から立石の約3.6kmの区間について事業を推進している状況ですが、未完了の区間約2.5kmについて、関係者との協議調整等に時間を要しているところです。

道路の標準断面です。全幅で7m、車道幅員は5.5mです。設計CBRは3%で、表層5cmの一層仕上げです。

事業区間の延伸理由について説明します。地元説明、実施設計、用地交渉などを進めていく中で、着色している範囲内で、地元調整や協議に時間を要しており、事業期間の延期をお願いするものです。

協議・調整の内容は、1つ 複数の相続関係人が相続存在する用地について。2つ 鉄道との交差に関する協議・調整について。3つ 農耕者等との安全確保についてです。

1つ目の、複数の相続関係人について、現在、鋭意、用地交渉を進めていますが、黒い点線で囲んでいる範囲に、複数の相続関係人が存在する用地があります。各相続関係者に直接あるいは代表者を通じて事業の説明を行い用地の提供について交渉を行っているところです。単価や道路に提供する範囲などを一部の方と交渉中ですので、引き続き粘り強く交渉を行い、事業完了に向けて推進したいと考えています。

2つ目ですが、農道と鉄道の交差について、鉄道管理者との予備協議及び市や周辺地区連絡協議会との協議の結果、地域の営農利便性などから、江熊踏切を改良すると決定したところです。今後詳細設計に向けては、先ほどの用地の整理ができ次第、鉄道管理者と協議を行うこととしています。

3つ目ですが、農道が開通することで、一般交通量が増加することが予想されます。道路標識や路面標示により注意喚起を行いますが、地元農家からは、安全性について懸念する声が上がっています。写真は稲刈りの作業風景です。現状では刈り取った稲を回収する際に、道路の端に運搬車両が停車して作業を行っています。その横を別の車両が通り抜けていますが、道路幅員も十分ではなく、通り抜ける車両、作業している農業者、いずれにも危険な状況となっています。そこで、農地への進入路に一部フラットな区間を設けてはどうかと地元へ提案をしています。このフラットにした区間に運搬車両や農業用機械を停車できるようにすることで、一般通行車両を気にすることなく、安全に作

業することができ、一般車両も農業者を気にすることなく通行することができるようになります。現在調整中ですが、概ね好意的に受けとめられていますので、引き続き協議を進めていきたいと考えています。

以上説明しました3点から、地元調整が平成30年度までであったのを令和4年度までに、用地買収補償が令和2年度までであったのを令和5年度までに、工事が令和5年度までであったのを令和8年度までにそれぞれ延伸し、事業期間を令和8年度までとしたいと考えています。

供用開始済みの区間について説明します。起点側整備済み区間2kmと終点側整備済み区間約1.5kmの状況です。本農道は、営農だけではなく、地域の生活道としても活用されています。

周辺の営農状況です。本地区周辺では、水稻、大豆、麦、小ネギ、白ネギ、畜産を中心に営農しています。本農道を整備することにより、これらの農地から集出荷場をはじめとした農業用施設まで円滑に輸送ができるようになり、輸送コストの低減が図られます。

全体事業概要です。前回評価時と今回の事業量及び事業費の増減を比較しています。橋梁工はすでに完了しました。事業量は、前回評価時から変更ありません。事業費については、物価上昇等による社会的増により、6,000万円の増額です。

環境等への配慮についてです。建設発生土は、完了区間で発生した残土を農道沿線で窪地の解消や農地の嵩上げなどに利用し、適切に処理しています。未完了区間は、切り盛り土量のバランスを考慮し、残土は発生しません。本事業で使用する建設機械は全て低排出ガス、低振動の機械を使用しています。切土法面保護において植生マット工法により緑化を行い種子には在来種を配合するよう配慮しています。

環境情報協議会において、工事地区内に希少生物等の生息が確認された場合は、近傍の生息可能域へ移動させることとなっていますが、現時点で希少生物等の生息は確認されていません。

最後に、事業の対応方針です。再評価基準は、前回評価から5年が経過するためです。費用便益比は1.2で1.0を超えています。令和2年度時点での事業進捗率は80%で、現在は未完了区間の工事を鋭意進めています。当地区は、水稻、野菜の生産及び畜産が盛んであり、今後の地域発展に本農道の早期完成が強く望まれていることから、今後も関係集落や関係機関との連携を密にして事業を進めていきたいと考えています。このため、本事業を継続としたいと考えていますので、評価のほどよろしくお願ひします。

《議長》

それではただいまの説明を受けました事業につきましてご意見等お願いいたします。

《委員》

費用対効果算定書の変更が、通常のところと違って変更というよりも、通常の使用便

益の算定方法ではなくて、今回は投資効率というものを使ってやっているという、これは平成8年から継続するので、算定方法を変えないということは、理解はしましたが、そうであれば、費用便益の分析はいいのかもしれませんが、費用便益比という言葉は適切ではなくて、投資効率というのを以前から使っていたので、今回は費用対効果ということではないと思うのですが、いかがでしょうか。

《農村基盤整備課》

そのとおりです。

《委員》

様式には費用便益比率と書いていますが、投資比率と書き直した方が良い。通常とは算定方法が違ふと明確に分かったほうがいいと思う。

《農村基盤整備課》

分かりました。表現の仕方の部分についてはいずれもおっしゃるとおり、便益というよりも、投資効果という形で今まで標記していましたが、費用対効果と総称的に使っていましたので、それも踏まえて、どういう表現があるのかというのは注釈を入れるよう、わかりやすくしたいと思います。

《委員》

もう1点なのですが、今回の事業費は31億8,000万円ですが費用便益内訳書はどれを見たらいいのですか。

《農村基盤整備課》

事業費欄には現在価値化された数字を記載しています。効果の算定の方法が、現在の他の算定方法ではなくて、従前の算定方法ですので、現在の表記方法と見比べた時に、確かに齟齬が出てくるので、この書き方については検討させていただきたいと思います。

《委員》

現在割り引いた値に直しているのですしたら、例えば、何か表をつけていただいて割引がしっかりできているというところを明確にしていただければ良いです。もちろん理解はしました。前の書き方で書いているということですね。

《議長》

進捗率が80%で、用地交渉で遅れていることはわかるのですが、農業関係の地元の方々が一般交通量増加による安全に対する懸念を示しているようですが、このことが大きな問題になっているのですか。平成8年から事業を行ってこの問題が残るというのは、気にかかります。どういう状況でしょうか。

《農村基盤整備課》

全ての箇所を一度に進めているのではなくて順を追って作業し、ここに取りかかったのは最後になりました。その中でも確かにずっと調整が続いているという状況ではあります。ただ、着実に、前回等と比べても、同意、理解をさせていただいている方は増えている状況ですので、全員の方からご理解いただき事業実施できると考えています。

《議長》

平成8年というのは、他の工事も入れてですね。

《農村基盤整備課》

おっしゃるように今回説明したこのエリアの問題というよりも、その前の路線の中でもいろいろ問題が発生して、長工期化してきているのがこの路線です。

《委員》

現地視察に行きました。現道がすごく細いのに割と大きな車が通っているという状況で、必要性をととも感じました。事業のスピードが遅いと話が出ているように、いろいろなご苦勞があることはわかりますが、施工中のところと未完了の現地に行き、先はまだ長いと感じました。さらにこの工事の効果が発揮されるのは、全部開通してからだと感じているので、臨機応変に工事に着手していただいたら、少しでもその道路の活用が、早期になるのではないかなと感じています。

《農村基盤整備課》

今、委員が言われたように今すでに完了している、左側の起点側の2kmの区間ですね、その先、かかれるのであればこっちの方からも順次していったらどうかというご提案をいただいたところですが、一期工区が完了してから次の二期工事分に事業着手して、と考えていますので、現状として採択を受けている区間をしっかりとやり上げてから次の区間に掛かっていきたいと考えています。

《委員》

その予定であることは重々承知しています。事業計画をしていたけれど、用地買収が進まないで、新たな計画を立てて違うところから進めるということは、事実上できないのでしょうか。私たちにはわからない事業の区切りがあったり、事業採択の条件があったりするのわかるので、強く言うものではないのですが、結局そこが終わらないと次の工区に取りかかる事が出来ないとなると、例えば1人の用地補償についてご理解いただけないことによって、この道路の効果が発揮される時期が何十年も先になったりするわけです。それは税金の使い方としてどうなのかという発想です。一部のところがうまくいかずストップした場合に、別のところが進められるようであれば、進めてみようというような、状況に応じて計画を変更することは非常に難しいのでしょうか。

《農村基盤整備課》

制度として、現在箇所が完了しないと次の工区に全く手を付けてはいけないと言うわけではないのですが、我々としては施工中の区間を完成させたいと考えています。工事中の路線は国道10号につながることにより、道路として循環でき供用開始できます。すべての効果が発現されるとは言えませんが、接続道路があるという形で、事業として一つの区切りをつけることができることから施工中の箇所を仕上げたいと考えています。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

今回の事業費増は物価上昇等によるということでした。今まで見てきた案件だと、ほとんどが、工事の追加等で費用が増えましたということが多かったのですが、物価上昇のためだけにこれだけの資料を作って、事業評価にかける必要が本当にあるのかなってというのが、疑問に思いました。

《事務局》

再評価は原則5年ごとに評価を受けることとなっています。再評価で審議していただく視点としては、事業の進捗及び完成の見込み、それから、事業をめぐる社会情勢等の変化による影響、費用対効果分析の要因変化。或いは途中でコスト縮減が可能な代替案がないかという四つの視点です。委員ご指摘のとおり、今回は事業費の増について、追加工事等は確かにございませんが、用地交渉の長期化から事業の進捗、完成の見込みについてしっかりご審議いただく必要があると思います。そういった意味で、当然事業評価を受けなければなりませんので、視点を絞ってご議論いただければよろしいかと思えます。

《委員》

ありがとうございました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

確認させてください。投資額、整備効果で、国道10号の渋滞緩和が図られているとうたわれているのですが、シミュレーション分析をしているのでしょうか。

《農村基盤整備課》

交通量調査に基づいて、シミュレーションした結果です。山香の方面から豊後高田市に行こうとしたとき、宇佐駅先の交差点を国道213号に入らず、その手前から入っていけるので、国道10号に対する、交通量、渋滞の緩和が図られると考えています。

《委員》

計画交通量を見ますと、令和5年度で1,110台/日です。国道10号からこちらに転換する分析ができていますね。わかりました。

《議長》

それでは、意見等も出揃ったようですので、事業者が申請しています対応方針案の継続は妥当であるということによろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

それでは、この事業につきましては、継続を妥当といたします。

3. 【再評価】 小水力発電施設整備事業 荻柏原地区

《議長》

小水力発電施設整備事業 荻柏原地区について説明をお願いいたします。

《農村基盤整備課》

小水力発電施設整備事業荻柏原地区の説明を行います。大分県公共事業再評価実施要領第2条(2)のオに基づき、大幅な事業費の増加が予定されるため、再評価を受けるものです。

事業目的は、農業水利施設を活用した小水力発電施設を整備し、売電収入を土地改良区の維持管理費に充当することで、施設の適正な管理とともに、安定した農業用水を確保し、持続可能な農業の実現を図るものです。採択要件及び負担割合はご覧のとおりです。事業目的にあります土地改良区とは、農業生産を行う上で欠かせない水路等の施設設置などの土地改良事業を実施することを目的として、土地改良法に基づき設立された公的な団体です。

事業の必要性です。水路を管理する土地改良区の組合員の減少や高齢化が進み、維持管理に苦慮しています。また、施設の老朽化により維持管理費が増加しています。将来的に老朽化の進んだ施設の計画的な改修ができず、下流農地へ安定した農業用水が供給できなくなる恐れがあります。水路を利用した小水力発電施設を整備し、売電収入を施設の維持管理費に充て、適正に維持管理することで、持続可能な地域農業の実現を図るものです。

事業実施箇所は、竹田市荻町の荻柏原土地改良区が管理する第2幹線水路です。青色のラインが水路を表しています。発電に使用する水は、水路に流れ込む山からの湧水を利用します。赤のラインが荻柏原地区です。ピンクの着色が受益地です。

荻柏原地区の概要は、表のとおりです。営農状況は、水稻を初め、トマト、ピーマン、キャベツなどが栽培されています。試算ですが、荻柏原土地改良区の適正な維持管理で、農業用水が農地に供給され、毎年26億円程度の農作物が生産されています。

青色の線が第2幹線水路です。水路から分水し、ヘッドタンクに水を貯め、そこから赤い線で示したパイプラインで発電施設まで流して発電します。流量は0.56 t/sで、落差は91.2mあります。

全体事業概要について説明します。当初評価、今回評価の計画期間と各工種の事業費をまとめたものです。計画期間は事前評価時から2年延ばす予定です。事業費は、当初評価時には5億1,500万円でしたが、今回評価で8億3,200万円となり、3億1,700万円の増となっています。増額の内訳は、送配電線容量の増強のための送配電線対策工事、パイプライン、発電施設用地造成、ヘッドタンクの工事の設計変更によるものです。

送配電線対策工事の実施による増額について説明します。九州電力に売電を行うにあたり、送電線の接続申し込みをしましたが、太陽光発電を希望する事業者の接続申し込

みが急増したため容量が不足し、対策工事が必要となりました。対策工事は、九州電力が発電を希望する事業者を募集し、各発電事業者すべてから工事費の合意が得られるまで検討を実施します。金額等の条件が合わない場合、発電事業者の数が減っていき、その都度再検討します。事業着手後に工事費が確定したため、追加で1.3億円の補助を行います。

送配電線対策工事における県から土地改良区に対する補助の流れについて具体的に説明します。まず、九州電力が実施した送配電線対策工事にかかる費用を、県から土地改良区に支払うことに関する基本協定を締結します。次に九電と土地改良区で工事費負担金の契約を行い、土地改良区から九電に工事費を一括で支払い、九電が工事に着手します。年度ごと工事実績の支払いに関して、県と土地改良区の間で実施協定を締結します。県が工事の完了を確認した上で、県から土地改良区に対し、工事費を支払います。同じ手続きを年度ごとに行います。

パイプライン工事の増額理由について説明します。用地の取得が困難で、ルートの変更を行ったことで延長が300mから385mに増え、6,700万円の増額になります。

発電施設用地造成工事の増額理由について説明します。用地造成をするための護岸を緩やかな勾配での施工を想定していましたが、しかし河川管理者との協議の結果、河川の流下断面を確保するため、ブロック積みで施工を行うこととなり工法の変更により、6,000万円の増額となりました。

ヘッドタンク工事の増額理由について説明します。当初計画時は、鋼鉄製のスクリーンを使用することとしていました。スクリーンに溜まったゴミを定期的に人力で除去する必要があります。落ち葉が多く、頻繁にゴミの除去を行う必要があることから、除塵機を設置することにより、管理省力化を図ることとしました。これにより6,000万円の増額となります。

事業期間延伸の理由ですが、送配電線対策工事の接続検討に時間を要したことによる工事着手の遅れ、パイプライン整備箇所の地形勾配が一部急峻で施工に時間を要するため、工期を2年間延伸したいと考えています。

次に環境等への配慮について説明します。事業実施中の配慮事項ですが、低振動・低騒音の施工機械を使用します。工事に伴う泥水等が流出しないよう配慮します。建設発生土は、近傍の公共工事への流用をする予定です。

次にキャッシュフローの説明をします。売電収入から、土地改良区の維持管理費等の支出を差し引いた収益がプラスになる必要があります。基礎情報は、スライドのとおりです。キャッシュフローの内容ですが、令和5年から売電を開始し、耐用年数を迎える令和31年まで作成しています。発電開始から20年目までの令和24年まで毎年2,600万円の収益を確保することが可能です。

次に売電収入の収益の積み立てで、耐用年数経過後、更新が必要となる発電施設及び

除塵機の再整備を行えることが事業実施の妥当性の判断の目安としました。建設改良積立の合計3億3,200万円が再建設費3億2,000万円を上回っており、現在の計画での事業実施が妥当であると判断しました。

最後に、対応方針案です。本地区は大幅な事業費の増加が予定されるため、再評価を受けるものです。農業用水の安定供給が危惧される中、本地区の整備で、土地改良区の継続的かつ健全な運営が期待され、施設の適切な保全とともに、下流農地の継続的な営農が可能となります。以上のことから、本事業を継続したいと考えています。以上です。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

3つありまして1つめは再評価書2-2です。事業費は5億1,500万円から8億3,200万円になっているわけです。50%増加しています。50%のコスト増は、大幅なコスト増だと思いますが、大幅な変更はないと記載している。当初計画から大幅な変更がありコストは増加しているわけですからそれを説明しないとイケない。

2つめは、用地買収のところで計画が変更されているということが資料で分かるのですが、なぜ用地買収が困難なのでしょう、地元の土地改良に必要な事業だと思うのですが、なぜ、用地取得の買収の困難が出てくるのかよくわからないので、説明をお願いします。

3つめは、うまくいけばそこから電気を売って、その収益で管理を自動化するとか、管理の費用を賄おうとしているのですが、売電の値段がどうなるかわからないと思います。九電の価格が下がったり、太陽光で収益が下がったりして止めたりするわけですから。ということは、便益が計算できないということになります。そうすると、収益が上がってこないわけで、そのあたりはどうお考えでしょうか。

《農村基盤整備課》

1つめのコスト縮減については記載を修正したいと思います。2つ目のパイプラインの工事の関係でなぜ用地取得が困難かという話ですが、土地改良区の関係者の方でしたら事業に納得してもらった上で着手しているので、用地の買収は可能ですが、ここについては、土地改良区の関係者の方ではなかったのが理解が得られませんでした。3点目の売電単価が変わったらその費用便益は変わるのではないかという指摘ですが、確かに太陽光発電については売電単価が最初に比べたらだんだん下がってきていますが、小水力発電の売電単価に関しては、キロワット当たり29円が最初から継続していて、これについては変わらないのではないかと想定しています。

《委員》

国と九電とか電力会社の契約が前も太陽光発電では30年変わらないというCMをしていたこともありましたが、さっきみたいな感じで変わってきた。国も最初は変えないと言っているけど実際は変わってくる。国会や議会で変えれば変わるわけですから、単

価が変わらない想定で事業実施するのはリスクが高いと思いますがいかがでしょう。

《農村基盤整備課》

絶対変わらないと我々からは言えないですが、いずれにしても全量買い取り制度という中において、太陽光はどんどん下がってきていますが小水力についてはまだ動いてないという状況ですので、20年間固定で考えています。ただ、積算するにあたり、365日24時間、フル稼働するとは考えていません。当然のことながらメンテナンスや維持費、そして稼働率も算定しています。20年後については6.4円で見えています、今の段階では、正直わからないので、想定できる範囲で算出していると、ご理解いただければと思います。

《委員》

そうすると、どのくらいの収益が見込まれるか、季節ごとに違うと思うのです。流れる水の量が違ってきますから。どのくらいの年間の収益が上がると想定して、建設しようというふうにお考えなのでしょうか。

《農村基盤整備課》

令和5年から令和24年までの20年間については、売電単価がキロワット当たり29円です。これが、年間の売電収入が5,500万円となりまして、支出は、2,900万円と考えています。この2,900万というのは、内訳としては地元負担金の返還が毎年400万円ずつ、その右の年経費が土地改良区の維持管理費です。施設の維持管理費や土地改良区の職員の給与などに経費として充て、残りの2,600万円が収益と考えています。収益は3つの用途に積立が可能です。1番の欠損調整積立は例えば水の量が少なくて、発電ができなかったりした時のために、積み立てをするものです。2番の災害準備積立は、施設が仮に壊れた時に修理するための費用を積み立てるものです。最後の建設改良積立というのが発電施設の機械とか電気設備について耐用年数が来た時の更新するための経費です。

《委員》

チェックリストの「事業の実効的な用地取得の難易度」で用地買収は令和3年6月ということなので、おそらくここは、赤の四角になるかと思います。

次が全体事業概要の上の費用のところですが、用地買収の補償費が、全くプラスされていません。ルート変更によって少し期間が伸びたと書いてありますが、それでも費用はアップしなかったのか、或いは、少しはアップしているが、書かなくてもいいレベルなのかという点が2点目。

3点目、収益積立のシミュレーションをしていますが、この耐用年数がどの程度なのかということ、令和25年以降は収益ゼロで計算していて、それは多分売電単価が下がるという前提のもとだと思いますが、その後のことは、どのように考えているのかとか逆に言えばこういう事業の時にこれぐらいのシミュレーションをすればその先のことは基本的には考えなくていいのか。以上3点教えてください。

《農村基盤整備課》

1点目については、ご指摘のとおりですので修正したいと思います。2点目の用地買収費については増えている部分があるのですが、100万円未満ということで、表記上は変わりません。最後に耐用年数については27年で想定しています。27年経った後についてどうするのかというご質問については、更新を行うことが可能と考えていて、27年後は、更新が必要な機械関係を更新して、引き続き発電していきたいと考えています。

《委員》

それが1回目の更新ですね。そのあとのことはもう別に考えなくてよいものなのか。

《農村基盤整備課》

最初は補助事業を活用して整備をしていきますが、その後については維持管理を含めて土地改良区にお願いするというように考えています。

《委員》

わかりました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

チェックリストの整備効果で赤チェックがついています。先ほどのご説明で、年間に2,000万円の収益が見込まれているところが赤になっています。最初計画していた時より、収益の金額が変わることがあるのでしょうか。もう1点、二酸化炭素の排出削減については、この項目自体が5年前にもあったのか、今回新しく項目自体が発生したのかということもお伺いしたいです。

《農村基盤整備課》

上の表が事業採択当初のキャッシュフローです。令和5年から24年で、この時3,100万円ぐらいを想定していました。今回事業費が増えましたので、毎年2,600万円の収益となり若干減っています。二酸化炭素の排出削減の項目は以前からありました。

《議長》

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。

4. 【再評価】 水産物流基盤整備事業 佐賀関港

《議長》

水産流通基盤整備事業 佐賀関漁港についてご説明をお願いいたします

《漁港漁村整備課》

本事業の事業主体は大分県で、平成14年度から事業に着手して、整備を行っており、平成23年度、平成28年度に再評価を受けています。今回、平成28年度の再評価から5年を経過したため、再評価を受けるものです。

佐賀関漁港につきましては、大分市の東部、佐賀関半島のつけ根に位置した、県が管理する漁港となっています。本漁港は流通拠点漁港及び防災拠点漁港に指定され、県内で最も重要な漁港の一つとなっています。

こちらが事業対象施設となっています。青が整備済み、赤が整備中の施設となっています。全20施設のうち、現在までに18の施設の整備を終えていまして、残る防波堤2施設が整備中となっています。

続きまして、事業の目的です。大きく4点。漁港における衛生管理水準の向上、透過型防波堤による水質改善、防波堤整備による荒天時の港内静穏度確保、拠点漁港としての防災機能強化となっており、前回評価時と変更ありません。

続きまして、全体事業の概要です。表の右側赤枠で囲んでいる部分が、今回評価の数値と前回からの増減を示したものです。事業費については、物価上昇等による社会的増により、11億5,200万円の増額。環境配慮に伴う工事費の増により、1億5,800万円の増額、総事業費は109億9,000万円から、13億1,000万円増額し、123億円です。また、計画期間は平成14年度から平成30年度までとしていましたが、6年間延伸し、令和6年度までを予定しています。

続きまして、事業費増額理由のうち、環境配慮に伴う増額についてご説明します。港内には関アジ・関サバなど蓄養いけすがあり、防波堤の水中部分を施工する際には、水中コンクリートの使用が不可避であり、濁りによる影響が懸念されます。汚濁防止フェンスによる対策も実施していますが、水中不分離性コンクリートを使用することで、濁りの影響を最小限にとどめる対策をとっています。これにより、約1億5,800万円の増額となりました。

続きまして、事業期間の延伸についてです。計画期間は、平成28年度までに防波堤を除く施設を完成させ、平成30年度までに事業完了としていました。しかし、防波堤について、漁業者等漁港利用者との作業工程等の再調整が必要となり、また、防波堤に使用するブロックを製作する土地の確保についても、再調整することとなり、合計で6年間延伸としたいと考えています。延伸理由を2点説明します。

1点目は、作業工程の再調整です。残る防波堤は漁港出入口の防波堤となるため、漁船をはじめとした船舶の往来に非常に影響が出る箇所です。また、追加要素の防波堤の耐震補強は、構造上、防波堤本体完成後に施工するので、どうしても狭い場所の作業が続きます。作業船が漁港の出入口を塞ぐことが想定されるので、漁港機能を確保するた

めにも、地元漁業者と調整した上で、作業時間を制限する必要があります。時間制限を伴う作業が増えることが、事業期間の延伸に繋がっています。

2点目は、防波堤のブロック製作ヤードの制限についてです。作業工程の再調査により、ブロックを広範囲に複数年仮置することが必要となりました。このため期間等の制約のある公共用地を借りての作業は困難となり、ブロック製作ヤードを確保するため漁港内の土地を使用します。しかし十分なスペースがとれないため、製作と据付けを交互に行う必要が生じ、一度にたくさん製作する場合に比べ、工事期間が必要です。また、製作ヤードは積込みのための作業船が入れないため、積込み可能な場所へ運搬し仮置します。このことも延伸の理由の一つとなっています。

次に、事業における環境への配慮についてです。施工時の環境配慮として、工事着手前に、環境影響予測評価を実施した上で工事に着手し、さらに、埋め立てに使用する土砂は、環境保全上有害とされている物質が含まれていないことを確認しています。また、施工時に濁水が発生することが予想される場合、事前に汚濁防止膜を設置することで、濁水の拡散を防ぎました。追加項目として、増額理由でも説明いたしました、水中不分離性コンクリートの採用を計上しています。

最後にまとめとなります。今回の再評価基準は、再評価後5年経過に該当します。事業進捗状況は、令和2年度までの進捗率が89%で、残事業は、整備中の防波堤2施設となっていますが、地元漁協はじめ関係者は非常に協力的であり、引き続き関係者と連携しながら事業を進めていきたいと考えています。費用便益比は1.1です。これらの理由から、引き続き本事業を継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

費用における維持管理がずっと、4年目からずっと計上されていますが、維持管理費というのは何を意味しているのでしょうか。

《漁港漁村整備課》

水産庁の費用便益を出す際の考え方に基づいていまして、一般的にこの額で固定しています。現場点検や小規模な修繕作業等、50年間維持するために必要な経費として計上しています。漁港事業で製作した、防波堤等の施設の耐用年数は、供用開始後50年で、この期間を維持するための経費です。

《委員》

国で決定しているという額ですか。

《漁港漁村整備課》

一般的な額を入れていて基準の額ではありませんが、年間経費100万円程度あれば、維持管理が行えると考えています。

《委員》

漁港には大小あると思いますが、画一的に100万円ぐらいで大丈夫とお考えでしょうか。

《漁港漁村整備課》

防波堤50年間で維持管理がどの程度必要かという点、実際には年間100万円いかない場合の方がほとんどです。例えば小規模なクラック等が発生した場合に手を入れるとしても、100万円を超えるような状態ではありませんので、維持管理に必要な経費が発生して、事業費が増額になるといったことは考えていません。

《委員》

分かりました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

先日の地震時に、周辺は大きな被害はなかったのでしょうか。また地震被害でこの工事に何か影響があったのでしょうか。

《漁港漁村整備課》

先日の深夜1時8分に発生した地震ですが、発生後、夜明けとともに災害協定を結んでいる業者に点検を依頼しています。その結果、今回の地震による被害、例えば防波堤の沈下や破損は、報告されていません。また、施工中の防波堤についても、ブロックのずれや破損などは確認されていません。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

水中不分離性コンクリートの評価ですが、通常の水コンクリートと何が違うのですか。

《漁港漁村整備課》

水中不分離性混和剤という薬剤を添加することで、コンクリートの性質が変わるものです。水中不分離性コンクリートになると、粘性と流動性に非常にすぐれたコンクリートとなります。結果、水中で拡散しないので海水がほとんど濁らず、水中でも綺麗に写真が撮れる状況を確認でき、混和剤自体も無害で、環境に与える影響とは非常に少ないです。

《委員》

数々のメリットがあることがわかりました。事前にこれを使う予定はなかったのでしょうか。

《漁港漁村整備課》

やはりコストがかかるので、最終的には、設計段階というよりも工事の際に判断して採用しています。設計段階では水中コンクリートで設定していますが事業者として、周

辺の影響等判断し、環境保全に対する影響が少ない、ということで採用することを決めています。

《委員》

今回と前回の便益が全く変わっているということです。例えば、非常時緊急時対処便益が今回半分近くに減少しています。他のところも便益が減少している。事業の必要性のというところを見ると前回と変わっていないと記載されていますが、明確な変化があると思いますがどうですか。

《漁港漁村整備課》

前回評価の次の年に水産庁の事業評価があり、同じ便益で提出したのです、計算方法等でこの利益が高くなりすぎるのではないかと指摘があり、精査を行った結果、便益額が減額となっています。

《委員》

理由はわかりましたが前回評価の信憑性、信用度というか正確性はどうか。港湾の問題として、国の承認が、今後にも必要になるということですか。

《漁港漁村整備課》

前回水産庁から提案、指摘があった方法で計算した方がよいかと思い計上させていただいています。

《委員》

わかりました。それでは再評価書の費用便益の分析欄の修正をお願いします。

《議長》

私も現地に行かせてもらいました。5年前も現地に行き、もう5年経ったのかという気がしましたが、5年前よりも漁業関係の動きが寂しい。コロナ関係が一番大きいのでしょうが、事業完了後は、是非とも地元の業者の人が活性化するよう、後押ししていただければと思います。

《委員》

先日の地震時に息子が佐賀関の現場で夜釣りをしていました。津波が来るかもしれないと大慌てで逃げたそうです。防波堤の方まで人がいて、皆さんが車で避難しようしたため道路で渋滞しスムーズに避難ができなかったそうです。港だけではなくアクセス道路整備も必要じゃないかと思いました。また、電線が、すごく揺れていて電柱が倒れるのではと言っていました。そういった設備対策も、今回の地震でわかったところもあると思うので、安全面でも配慮していただいた方がいいと思います。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

防災機能の強化っていうのが事業の目的にあるので、今回の震度5強の地震でも何ともなかったことの記載があると良いと思いました。

《議長》

それでは意見も出揃ったので、事業者が申請しています対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。

5. 【事前評価】公営住宅等整備事業 県営明野団地

《議長》

次に、事前評価対象事業、公営住宅等整備事業、県営明野住宅について説明をお願いいたします。

《公営住宅室》

事業箇所は、大分市の中心市街地から東へ約4 kmに位置する県営明野住宅です。明野アクロスタウンの北西一帯で、赤色に着色した範囲が、建替事業の区画です。

次に、明野住宅の建物状況についてです。明野住宅は、A区画からB区画の建物が、昭和40年代に建設されました。現在建替えを行っている城南住宅の次に古い建物となっています。建替え対象は、16棟565戸で、現在の入居戸数は324戸ですべて4階または5階建ての建物となっています。現在は建替えのため、入居募集を停止しています。

次に現状の問題について説明します。一つ目は、建物の老朽化についてです。建替え対象になっている住宅は、築50年以上経過し、建物の外壁や屋上等において、鉄筋露出やコンクリートの剥落などが見られ老朽化が進行しています。

二つ目は、低い設備水準についてです。建替え対象の住宅では、浴槽や給湯器がない状態がほとんどであり、浴槽がある状態においても、脱衣室がないため、使いづらい状態です。また、エレベーターがないため、入居者の高齢化が進む中、上層階へのアクセスが不便であり、改善が必要となっています。平面図と写真のように、浴槽にはシャワーがなく、トイレは和式です。新たな入居者は、浴槽や給湯器等を自ら設置することとなっています。以上の二つの問題点を解決し、良質な公営住宅を提供するためにも、建替えを実施することといたしました。

次に、事業概要について説明します。県と市町村では、公営住宅の供用戸数の適正化を初め、適切な設備水準や、バリアフリーの確保などの目標に掲げた公営住宅マスタープランを策定しており、明野住宅の建替えは、マスタープランの目標をふまえて事業を進めます。建て替えにおいては、まとまったA・B区画と、C区画の一部に集約することにより、効率化、施設保有量の適正化を図ります。住宅の設備では、現在の生活に適した水回り設備やバリアフリー対応の整備を進めます。また集会所、児童遊園などは、

地域住民の利用に配慮した配置や規模で計画します。

次に、事業効果についてです。整備面としては、バリアフリーや、現在の生活に適した設備の整備により、良質な公営住宅の供給ができます。また、集会所、児童遊園の整備により、地域住民を含めたコミュニティの向上を図ります。管理面としては、住宅の集約化、管理戸数を縮減することで、管理の効率化と施設保有量の適正化を図ることができます。その他としては、防火等の観点から木造化は困難ですが、間仕切りなどの幾つかの部分に木材を使用することにより、県産材の利用促進を図ることができます。

次に事業費及びスケジュールについてです。事業費は全体で約71億円。令和4年度から、測量や地質調査などに着手し、令和11年度まで約8年間を見込んでいます。建替えや現入居者の仮移転から始まり、解体工事、建設工事、そして本移転を順次行っていく予定です。仮移転については、周辺の県営住宅の空き住戸を使用し、不足する場合は民間賃貸住宅を活用する予定です。

次に環境への配慮です。設計時の配慮としては、日影検討を設計段階で実施し、近隣住宅に対して日照の影響を考慮したプランとします。また、敷地周辺を緑化することで、周辺環境と調和のとれたプランとします。施工面では、施工時の騒音振動を最小限に抑え、周辺環境に配慮します。自然環境の配慮としては、既存住宅の建替事業のため、整備で与える影響は少ないと考えます。また、既存の地盤形状から大きく替えない計画とすることで残土量を抑える計画とします。

最後にまとめです。本事業は老朽化した県営明野住宅の建替えを実施し、住宅設備の充実を図ることによって、県営住宅の管理戸数の適正化及び、長期的に安定した良質な住まいの提供を図る事業です。事業の費用便益比は0.9です。この数値は、公営住宅の新規採択時評価判定基準0.8以上を満たしています。また、国においては老朽化した住宅を更新することにより、地震、火災等の被害を防止するとして、高経年の公営住宅の更新を中長期目標に掲げ、重点的に支援する取り組みを進めています。このような理由から事業を実施したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

間取りを見る限り、広くて、2LDKか3DKという記載になっていますが、生活保護を受給されているような収入が高くない方でも、お子さんが多い方が結構いるように感じています。収入があまり高くない方で、お子さんがたくさんいるご家庭の入居等は想定されていないのでしょうか。

《公営住宅室》

現入居者の状況を考えて、間取りの規模を考えています。今の県営住宅のタイプでは、4人以上の家族というところでも、3DKタイプを作って世帯向けという形で、整備していて、世帯向けの入居を考えて整備しています。

《委員》

4人以上の家族を、世帯向けと定義しているのですか。

《公営住宅室》

4人以上を世帯向けというわけではないですが、そういうファミリー向けであっても、3DKタイプで整備を進めています。

《委員》

大家族でも3DKという感じですか。大家族の入居希望とかはないですか。

《公営住宅室》

今のところ入っている入居者で大家族は、非常に少ない状況です。今入居されている方の現状としては、1人世帯の方が50%、2人世帯の方が30%、1~2人で80%です。3人以上の方が20%ぐらいということで、あまり、大規模な家族の方の入居は少ないので、それでも建て替えれば、新しい入居者が出てくることになりますので、3人以上のタイプを35%ぐらい整備する計画です。

《委員》

例えば、シングルマザーでお子さん5人とか、そういう方がいらっしゃるのですが、市営住宅では入居が難しいということで民間を探しています。現在の入居者を基準に今後のことを検討されるより、いろんなニーズがあることを、知っていただきたいです。この地区だけでなく、今後の県営住宅の改築や建替えの際には、入居希望者がどういう方がおられて、断念した方がどの程度おられるとか、県のいろんな部署で調べて、今後決めて欲しいと思います。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

私も同じような意見で、今の施設だったら入りたくないということだと思うのです。シャワーはないエレベーターもないのであったら、生活に困窮している人でも、まず住みたくないと言うのではと思います。エレベーターができて、お風呂があって安い家賃だったら入居希望者は出てくる。低所得の人が入居するところに公営住宅の意味があり、そうじゃない人は民間で済むと思います。ですから、先ほど委員が言われたように、こういうふうにしたらどのぐらいの入居が見込まれるのかといったニーズを、アンケート等で調べる必要があるのではと思います。

そのあたりの入居者の募集マーケティングというか調べ方はどのようにしているかが1点。もう1点は費用便益比です。評価書は0.8以上だからOKだと記載していますが、他の事業では1以上が多い。ここでは、公益住宅整備事業に関わる新規事業採択時評価手法というもので評価しているからOKとなっているので、それを費用便益のところに、記載していただかないといけないと思っていますので、お願いします。

《公営住宅室》

1点目のニーズをどう反映させていくかですが、現状を申し上げますと、事細かにそういうニーズを逐一把握するところまでは正直手が回ってない状況です。県営住宅の募集を住宅供給公社に委託していますが、老朽化が原因でもあると思いますが部屋として、十分に埋まっていないという実情があります。あわせて、先ほどのご意見については、福祉部局等との連携を図り、幅広くニーズを掴むことも大事なことと思いますので、ご意見を参考にして検討したいと考えています。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

この地区は生活するには非常にいい場所であると思いますので、現時点の便益が低いように見えますが、実際の効果は大きくなると思います。また、この地区は高齢化も進んでいるので、新しくお子さんを持つ家庭が増えれば活性化に繋がり、大事な事業だと思います。古くて設備が整ってない家にどんなに募集をかけても、入居する人はいないと思うので、更新していくことが、非常に大事なので、ぜひ進めていただきたいと思います。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

2点ありまして、一つは、以前にPFI方式について公表資料に説明を書かれた方が良いと思います。もう一つは、そもそも公営住宅という施設自体が必要なのかと思います。入居者の方々も多様化し、障害者の方や低所得の方など、いろんな事情を抱えた方の救済が事業目的のメインだと思いますが、例えば、民間の事業者が建てたものに対して家賃補助をするというような、もっと多彩なやり方があるのではと思います。50年以上たち、生活スタイルも変わってきているので、1回抜本的に何か考えることも必要だと思います。明野地区の公営住宅だけで1500戸ぐらいあると、私が住んでいるエリアよりはるかに戸数が多い町になります。まちづくりをきちんと考えた上で、ただ住宅の提供というだけではなく、どういう生活スタイルで、公共の住宅に住んでいただくかというニーズの把握と、公営の住宅がどうあるべきかを、一度見直す良い機会だと思います。

《公営住宅室》

いわゆる住宅に困窮されるような低額所得者の方に対して、低廉な家賃で提供することが公営住宅の本来の趣旨です。住宅の提供だけではなくて家賃支援だとか多角的な支援等については、我々の部署だけではなく、福祉関係の部署とも連携していきながら取り組んでいくことになると考えています。公営住宅を整備している部署といたしましては、住宅に困窮している所得が十分でない方に対して、低額な家賃で住宅を供給することを目指して計画的に整備しています。一方で近年の少子高齢化等、人口減少傾向の中

で従来の数をそのまま同じように提供していくってというのは考えていかなければならないと思います。そういった問題点を十分考えながら、社会福祉の増進に住宅という形で寄与するという考え方のもとに整備を進めているところです。今回の明野住宅の建て替えにつきましても、先ほど申し上げましたとおり、565戸を約300戸程度に見直し、設備を充実したものにして、より住宅に困窮されている方が、なるべく快適に住まえる環境を整えていくことを考えながら整備を進めていこうということです。

《議長》

それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています、対応方針案の事業実施が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

では、この事業につきましては、事業実施を妥当といたします。

6. 【再評価】 港湾改修事業 臼杵港 下り松地区

《議長》

再評価対象事業、港湾改修事業、臼杵港下り松地区についてご説明をお願いいたします。

《港湾課》

事業箇所は、臼杵市大字板知屋です。港湾計画では、フェリー用の水深5.5mの岸壁を2バース計画しており、現在は1期計画として、東側の1バースについて整備を行っています。今回は、1期計画の事業費増と工期の延伸及び、新たに西側の2期計画2バース目の整備着手を考えています。

まず、臼杵港の状況について説明します。県内の公共埠頭における取扱貨物量のうち、フェリー貨物の割合は54%を占め、そのフェリー貨物のうち、1日14便のフェリーが運航している臼杵港は47%で、県内トップの輸送量となっています。全取扱貨物量のうちでも、大分港に続き2番目に多く活用されている状況です。そのような利用状況の中、臼杵港については次のような課題があります。

赤色で囲んでいる場所が八幡浜行きのフェリーターミナルです。それ以外にも貨物船や漁船、造船所など、多くの船が利用をしているにもかかわらず、泊地や航路が狭く、出入口も1ヶ所のため、船舶が輻輳し危険な状況です。また、災害に備え、緊急物資輸送のため耐震強化岸壁などの機能が求められるなど、課題がありました。フェリーターミナルを東側へ移転し、これらの課題を解消するため、1バース目の整備に着手しました。事業は、令和2年度末時点で85%進捗しています。

次に、1期計画の事業概要の変更について説明します。計画概要に変更ありませんが、埠頭用地の軟弱地盤の沈下対策など三つの主な理由と、物価上昇などにより、事業費が

約30億円増額となります。一つ目の理由は、軟弱地盤の圧密沈下対策の追加によるものです。圧密沈下とは、軟弱な粘性土層が盛土などの荷重を受けて、土粒子の間の水が徐々に排水されて体積が減少することにより、地盤の沈下が起こる現象のことです。粘性土は、砂や礫でできた土に比べ透水性が低いため、水の排出に時間がかかり圧縮がゆっくり進むため、長時間にわたって沈下が発生します。詳細調査の結果、埠頭用地部分に県内でも稀な、大規模な圧密沈下が起こりやすい厚い粘性土の層があり、今回の場合6mの沈下が起こりますが、その沈下の収束には18年もかかることが判明しました。この圧密を早期に収束させるため、排出を促し、沈下を促進させる、水の通り道となるペーパードレーンやサンドマットなどを施工し、さらに上からの荷重を増加させる仮設盛土や埋め立てに利用する浚渫土の改良を実施し、約19億6,000万円の増額となりました。

二つ目の理由は、浚渫工の施工効率の低下によるものです。航路や泊地の浚渫土は、当初、海から直接埠頭用地に投入することを想定していましたが、土質が悪く、圧密沈下も判明したため、一旦陸上で石灰混合を行い、埋め立て工事に利用する必要が生じました。石灰混合を行う受入れ側の陸上の作業スペースが限られるため、排出元である浚渫の1日の作業量も、受け入れ側の施工量に合わせて減少させる必要があり、効率が低下したため、施工単価が増加し、全部で6億3,000万円の増額となりました。

三つ目の増額の理由は、可動橋基礎部の地盤改良工法の変更によるものです。前回の評価で、フェリーの大型化に対応するため、可動橋の位置を変更することとしており、サンドコンパクション工法による地盤改良の追加施工を想定していましたが、再調査の結果、すでに先行して実施していた岸壁や護岸部のサンドコンパクション工法の盛り上がりにより、作業船が近づけないことが判明しました。そのため、浅い水深でも施工可能な工法に変更したことにより、約2億3,000万円の工事費の増額となりました。

次に、2期計画における新たな課題をご説明します。平成15年度の事業着手前の輸送量は約600万tで、近年の6割程度であり、輸送能力に課題なく、1バース運用でも大きな支障は生じていませんでした。しかし、平成27年の東九州道の県内全線開通や中九州横断道路の整備進捗などに伴い、乗船台数は年々増加し続けており、コロナ禍前の直近5ヵ年で1.2倍に伸びています。コロナ禍においても、移動制限により乗用車台数は大幅に減少しましたが、トラック台数はあまり影響を受けず推移しています。

右側のグラフは、昨年の6月に満船で乗船を断った臼杵港発のトラック台数です。コロナ禍においても、利用者の多い午後から夜の便では、1日平均10台から20台程度、乗船をお断りしている状況です。中九州道に加え、四国側の高速道路と港を結ぶ大洲・八幡浜自動車道の整備も進んでいることから、熊本方面など多方面からの貨物の増加も期待され、輸送量の増加への対応が課題となっています。

この表の黄色と緑色は、各社のフェリーが臼杵港に着岸している時間を示したもので

す。現在は、2社が1バースで1日14便の過密ダイヤで運行し、利用者が多い時間帯は、離合時間や着岸時間は30分という最低限で設定されています。その関係で満船時は、乗下船に時間を要することから、出港の遅れが発生するとともに、他社の後続便が入港できず、沖待ちが発生するなど、ダイヤ遅延により乗客へ影響が出ることもあります。このような過密ダイヤのため、貨物量の増加に対応したフェリーの増便も難しい状況です。

また、貨物需要の増加に合わせて、フェリー事業者は船舶の更新のたびに、これまでも船体を大型化しています。船舶は概ね20年で更新されており、次回の更新は令和10年代前半と想定され、1.2倍程度大きくなると想定されます。船舶の大型化により、乗下船に要する時間も長く必要となりますが、現在の過密ダイヤでは時間が確保できないことも課題です。増加する貨物需要に対応するためには、フェリーの大型化や増便など、フェリー事業者による輸送能力の向上も必要ですが、現在の過密ダイヤでは対応できません。

対岸の八幡浜港については、すでに2バースが整備され、さらに大型化に対応した2バースの供用が間近で、高速道路へのアクセス道路となる地域高規格道路の整備も進んでいます。臼杵港の2期計画を整備し、両岸2バースで運用することにより、柔軟なダイヤ編成を可能とし、フェリー輸送量の増加に対応したいと考えています。

2期計画を整備すると2隻同時着岸が可能となり、フェリー事業者による増便や大型化へも対応が可能となります。

左の図は、臼杵港と八幡浜港の岸壁利用状況を表したものですが、現行の4隻による運航でも、八幡浜港で沖待ちしていた朝方のフェリーの増便が可能になると考えています。また、積込み時間が確保でき大型化に対応可能となることで、トラック輸送台数を増加することができます。先ほど説明したとおり、特にトラックが集中する時間帯の5便だけでも、月に338台の乗船のお断りが発生していました。船舶が大型化することにより、この時間帯だけで月795台程度のトラックの輸送台数が増加し、現在発生しているお断り状況は解消され则认为しています。

この図は、佐伯市と大阪府の間のトラックの輸送経路を示したものですが、乗船できなかった場合、図の緑色の線のように、陸路のみで輸送することになります。フェリーを利用する場合は、陸路のみに比べると、トータルの輸送時間はあまり変わりませんが、陸送距離は約300km、走行時間は約4時間低減することができます。トラックドライバー不足に加え、働き方改革関連法によりトラック運送業界では、2024年度年度から時間外労働時間の上限規制も始まるため、今後さらにフェリーが有効な輸送形態になると考えられます。

この図の青枠が1期計画、赤枠が2期計画を示しています。2期計画の事業概要は、岸壁や埠頭用地を整備するもので、約64億円の事業費を計画しています。詳細な利用計画については今後検討していきますが、図に示すように、両側にフェリーが着岸でき、

背後の埠頭用地はフェリー利用者の駐車場などとして考えています。

事業期間については、1期計画の圧密沈下対策などのため、3年間延伸します。安全防災対策のため、これまで1期計画の整備を行ってきましたが、1バース目の完了に目途も立ったことから、近年の輸送量の増加に対応するため、来年度から2バース目に着手したいと考えており、計10年間延伸し、令和12年度までを事業期間としたいと考えています。来年度から2期計画に着手し、令和10年代前半に見込まれるフェリー船体の大型化までに完了させたいと考えています。

次に、環境への配慮ですが、埋立免許申請時に環境調査を行っており、希少種などは見つかっておりませんでしたので、影響は少ないと考えています。また、埋め立てに不足する20万 m^3 の土については、河床掘削土など公共事業による発生土を受入れることとしており、それらの処理による影響も軽減しています。

最後にまとめになりますが、事業実施により現港内の船舶の輻輳が緩和され、安全性が向上するとともに、船舶の大型化や増便に対応可能となることで、効率的な物流サービスの支援も行います。また、地元自治体や港湾利用者の協力体制は整っています。事業の進捗状況は、令和2年度末で1期計画のみで約85%、全体で約57%です。事業の費用便益比は、前回は1.4で今回は1.3となっています。これらのことから、引き続き事業を継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきましてご意見等お願いいたします。

《委員》

昨日のニュースで海運大手3社が過去最高を更新する純利益になるという予測が出ていて、ここでは令和1年までの伸びが示されていますが、競争になってきていると思うので、より早い整備が必要になってくるのではと思います。早急に事業を進めていただきたいと思いますし、物流が滞ってしまっていて、生活にも支障が出てきているので、かなり重要な課題であると思います。

《委員》

これは3回目の評価になると思うのですが、コスト削減で前回評価時からは変更ない、また、コスト削減は適切な工法を使っていると書いていますが、実際はコストが前回から2倍に増えています。工法の妥当性のところとコストの削減のところ、さらに環境への配慮のところについても、工法が違ったらまた違う書き方があると思います。前と同じように書かないで今の実情に合った形で書いていただきたいと思います。

《港湾課》

増えた大きな原因は圧密沈下対策という、軟弱地盤対策ですが、非常に稀な粘土だったものですから、学識経験者、九大の先生だとか高専の先生だとか、という先生方にご指導いただきながら、適切な費用もそうですし、適切な工法をとらせていただいたと考えていますが、そういうところを記載させていただこうと思っています。

《委員》

軟弱地盤対策検討委員会を設置して、適切な工法を使うということが書かれているので、それはよいのですが、コストが2倍になっているので、工法変更とコストの理由をもう少し明確に書いていただければというふうに思っているところです。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

私は今回のご説明はかなりわかりやすかったなと思いました。後は無事に工事が進んで、事後評価の時に、今想定している効果と、現実がどうだったかっていうのを、きちんと検証していただきたいと思っています。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

臼杵はこれで良いと思いますが、例えば、八幡浜に行くのは、他には別府港もありますね。別府も今度ターミナルを綺麗にして、フェリーのトラックもきっと多くなるだろうと思っているのですが、別府と臼杵は同じルートを取るだろうと思います。八幡浜を通過して大阪まで行くと。両者の競合といいますか、そのあたりは、どうなっているか教えていただければと思います。

《港湾課》

こちらに示すとおり、トラック関係は、臼杵～八幡浜航路の利用が圧倒的に多いです。南部九州から鹿児島とか宮崎発の農産物や、ブロイラーや卵、牛乳などが関西に流れていて、それらの輸送に臼杵を利用しているので、物流面では臼杵港の方が多く状況です。別府港は乗用車の方が多いという分担が統計上見られます。別府港は統計の数字と同じように人流の拠点としてすみ分けをして、整備していきたいと考えているところです。

《委員》

どのくらいの金額が移動しているのか、経済規模を運ぶというかという統計があるのでしょうか

《港湾課》

フェリーで運びますが、乗船手続きに「中の荷物は何か入っていますか」というところまで書く様にはなっていないのです。それを分析するのは抽出調査で、アンケート調査というような形で調査するので正確な額はわかりません。

《委員》

サンプル調査としては何となくそういう統計はあるのですね。

《港湾課》

どういうものが運ばれているかはわかっています。当然それに基づいて、B/C等算出しています。外国とのやりとりの荷物だったら、貿易統計とかで具体的な金額はわか

りますが、国内だけの動きは、額が掴めてないです。

《委員》

わかりました。ありがとうございました。

《議長》

はい。他に。

《委員》

1件だけ確認させてください。緑地を1億8,000万円ぐらいかけて作る計画になっていますが、どんな緑地にしようかというイメージを、考えていますか。例えば、砂ぼこり防塵対策とかですね、防災緑地にするとか、全部芝を張るとか、イメージで結構です。生活環境を向上させるためと記載していますが、具体的にはどのようなイメージを持っていますでしょうか。

《港湾課》

まだ詳細な設計はできていませんが、右の一期計画の大きいところは防災緑地がメインになると考えていて、今回の二期計画で整備するところについては、芝等を張った憩いの場としての利用が考えられるかと思います。

事業費については、護岸の費用が大きくなっています。1期計画の護岸につきましては、耐震強化岸壁ということで、緊急輸送物資を運ぶという岸壁に位置付けていて。やっぱ当然そうすると、輸送物資の仕分けだとかっていうところが必要になってきます。それは緑地でやるというふうな考え方で整備となっています。

《委員》

わかりました。

《議長》

私も現地見せていただきまして、大変な工事と思っています。ぜひとも早くでき上がって欲しいです。あと、道路も合わせて計画ができていますので、楽しみにしています。それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

では、この事業につきましては、継続を妥当といたします。

《議長》

それでは以上で午前中の審議を終了し、休憩といたします。

(昼食休憩)

(再開・午後の部)

7. 【事後評価】 都市計画道路事業 丸山五和線 三隈橋工区

《議長》

午後の部をはじめます。事後評価対象事業、都市計画道路事業、丸山五和線、三隈橋工区についてご説明をお願いいたします。

《都市・まちづくり推進課》

都市計画道路事業、丸山五和線三隈橋工区の事後評価について説明いたします。本事業は、平成28年度に完了し5年経過したことから、今回事後評価を受けるものです。

都市計画道路丸山五和線は、日田市丸山町1丁目を起点とし、日田市大字石井に至る延長約3.8kmの都市計画道路です。今回事後評価対象となる三隈橋工区は、全長3.8kmのうち、図の赤色箇所は延長771mで三隈川を渡る工区となります。沿線には、豆田地区や亀山公園などの観光地が点在しており、本路線が福岡方面からのアクセス道路となります。

次に、事業の目的、概要について説明します。丸山五和線では、県道部分の延長2.5kmを4工区に分けて事業を行っています。三隈橋工区は平成7年度から平成28年度にかけて事業を行っています。本事業の目的は、都市の骨格をなす幹線道路の整理と、都市計画道路網の形成です。次に計画概要です。架け替え前の三隈橋は幅員狭小であり、大型車同士のすれ違いに支障をきたしておりました。また、歩道幅員も狭小であり、歩行者の通行にも支障をきたしておりました。

今回の整備では、車道3m、自転車歩行道3m、交差点が連続することから中央に付加車線3mを設けた16mの幅員構成となっています。また、国道210号の交差点改良もあわせて行っています。

次に、事業効果である国道210号から、日田市中心市街地の連絡機能の強化について説明します。丸山五和線の沿線は、亀山公園、日田市温泉街など、多数の観光地が存在しています。本事業区間を整備することにより、国道210号から日田市中心市街地を結ぶ東西方向軸が構築され、整理前と整備後で、所要時間が約三分短縮となり、路線沿線の日田市温泉をはじめとする観光地へのアクセスが向上しました。参考ですが、観光客数は、開通前の平成24年度と開通後の平成28年度を比較すると、約2割増加しています。

次に、安全で円滑な交通空間の確保についてです。整備完了前は車道に路肩やセンターラインがなく、幅員狭小であり、交通事故が懸念されていました。整備完了後は、道路構造令に則り、車道幅員3mを確保することで、通行車両の安全性が向上しました。

次に、石井町交差点付近における交通事故発生状況についてです。図面のバツ印が事故位置を示し、上段が整備完了前5年間、下段が整備完了後4年間です。整備完了前の平成25年度から平成28年度の事故発生件数は5件、整備後の平成29年度から令和2年度は1件となっており、交通事故の件数は5分の1に減少しました。

次に、自転車歩行車道整備による交通安全性の向上についてです。事業区間はピンク色で着色した石井小学校校区の生徒が三隈中学校に通学する際に通行します。整備前は幅員狭小で自転車のすれ違いが困難な状況でしたが、整備後は自転車歩行車道整備により、通行者の安全性が向上しました。

次に、筑後川の治水機能向上についてです。架け替え前の三隈橋は9本の橋脚が河川を阻害しており、橋脚と橋脚の間の径間長が短く、河川の基準を満たしていませんでした。架け替え後は、橋脚の本数を減らし必要な径間長を確保し、断面積を約1割増加したことで、治水機能が向上しました。参考ですが、事業完了後、架け替えた三隈橋上流付近では、大雨による浸水被害が出ておりません。

次に三隈橋の老朽化について説明します。架け替える前の橋は、架設から60年以上経過しており、床板の遊離石灰の溶出、橋台のひび割れ、鋼材腐食と様々な劣化状況が確認されていました。また、橋脚部分が最大2.8m河床が低下しており、根入れ不足が発生していました。架け替えを行ったことで、老朽化に対する問題が解消され、利用者の安全性が向上しました。

次に全体事業概要についてです。事業期間については、平成26年度に行った前回評価では、平成27年度までとなっておりましたが、最終的に平成28年度までの1年延伸しました。

事業費については、前回評価時が41億4,200万円でしたが、最終的には41億4,800万円となり、600万円の増額となりました。詳細は次の資料により説明します。

事業計画の延伸の理由です。前回評価では、平成26年度の上半期に用地補償契約予定でしたが、移転補償の費用の精査及び移転時期の調整で、追加で半年を要し、橋も取り付け部分となる河川堤防の工事が、出水期と重なることを避けるため、工事の着手が半年遅れました。その結果、約1年延伸することとなりました。

次に、事業費の主な増額理由である旧橋の橋脚撤去の仮設工の追加についてです。当初の計画では、旧橋の橋脚の基礎の深さは周囲の地盤調査から想定していましたが、撤去工事に着手したところ、想定より約3m深いことが判明しました。もともとあった橋の撤去は、橋を架け替えた後に撤去となるため、隣接する擁壁に影響を与えないよう、追加となる土留め工法が必要となり、おおよそ400万円の増額となりました。

また、物価上昇等による社会的増により、約200万円の増額となり、先ほどの土留工法追加の増額と合わせると、おおよそ600万円の増額となりました。

次に環境への配慮についてです。本路線では、環境への配慮として、発生した残土は現場内流用することを基本としています。不足した7,920m³の土砂は、有田川河川工事などから搬入し、環境負荷低減を図っています。

次のページです。排水性舗装を敷設することで、騒音を低減し、良好な環境を創出することができました。また、既設護岸に合わせ、護岸を玉石張りで施工することで、良

好な景観創出に配慮することができました。

次に、事業効果についてのまとめです。国道210号から日田市中心市街地への連絡機能が強化され、安全で円滑な交通空間の確保、自転車歩行者道の整備による交通安全性の向上、筑後川の治水機能向上の事業効果が確認できました。また、地域の皆様からは感謝の声をいただきました。

次に、同種事業の今後の課題対策についてですが、関係機関及び地権者に関わる課題を精査し、十分な協議と適切な事業期間の設定を行うことが必要であることが挙げられます。最後に、対応方針についてです。当初の事業目的を達成し、事業効果が確認されたことから、事業評価を完了したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

この事業の目的は、安全性のために行うのではないのでしょうか。と言いますのは、B/Cを計算しないで良いのは交通安全事業だけだと思っていますが、この説明もしくは事業の目的にはそういうことが書かれていません。ということは、事業の目的を見ると、国道と主幹道路の整備ということが、一番に書かれているわけで安全性が一番ではないということですから、B/Cを出していただかないといけないということになりますが、いかがでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

B/Cについては、当初の時も前回事業再評価の時も、出させてもらっていない状況になります。そして実際、平成25年に事業評価のB/Cについてまとめたのがこちらになるのですが、今回の場合は、一次改築でございまして、車線をふやすものではございません。歩道等が狭かったので、それについて拡幅したりですね、交通安全の交差点改良をしたりとか、そういったことになりますので、B/Cの算定自体は可能な形になりますけど、前回再評価時も算出しておりません。

《委員》

事務局も確認していただきたいのですが、B/Cが1以下であっても、一応出すように近頃はしていたと思います。1以下であっても安全性や生活道路の必要性から総合的に判断して審議するというようになっていたと思います。交通安全の事業はB/Cの算出をしないことは理解していますが、事業の目的は交通安全ではないし、今の回答も納得がいかないところです。

《都市・まちづくり推進課》

お答えさせていただきます。前回評価時に出してございませんでしたので今回も添付はしておりませんでしたが、参考までにB/Cは算出しています。0.26ということで、B/Cは参考までに計算しています。

《事務局》

事務局からですが、委員ご指摘のとおり、交通安全事業の場合はB/Cの算出は不要としていますが、一次改築の場合は、事業の必要性については総合的に判断し、B/Cを参考として提示するようにはしていました。算出しているということですので、今回、記載をします。一次改築ということで、B/Cを除いたところでご審議いただきたいと思えます。

《委員》

この事業は交通安全事業でB/Cの算出は不要と理解していたのですが、正しくは一次改築する事業でB/Cは記載漏れだったと考えればよろしいでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

一次改築なのでB/Cを記載するというところで訂正させていただきたいと思えます。

《委員》

わかりました。そうであれば、公表される資料について「交通安全事業のためにB/Cは算出しない」と記載しているところは修正してください。

私はここに現地視察に行かせていただきました。とても綺麗に、非常に通りやすい道路になっていて、安全性は本当に向上したのだらうということは、とてもよくわかります。もともとの道路を通学路に本当に使っていたのかと思うぐらい、狭くて危険だったのだらうと想像していたのです。

通勤通学の時間が極めて危険だったのに、事業によって安全が確保されたというところが、この評価書の公表される部分だけ読むと、「自転車歩行者整備による交通安全性の向上」、とだけ書いてあって、通学路だったことが一切掲載してないのです。歩車分離にしたことによって、安全性が図られていると思えますが、この事業のかなり大事なところだと思うので、是非、通学路であるところをどこかに特殊性として掲載していただきたいです。

今後の課題のところですが、三隈橋の架け替えに伴う河川管理者協議についてです。今後も橋の架け替えを予定されているということでしょうか。いつもこの事後評価のところの、今後の課題とか同種事案に対してのあり方みたいなのが、十分に協議するとか、十分に審議するという記載が多いのですが、本当にこの事業ならではの、役に立つことや次につなげて欲しいことがわからないので、特有のところでは何か使えるものがないのかなと思っています。

《都市・まちづくり推進課》

今後の課題のところですが、橋の架け替えはこの事業ではございませんが、今後も大分県内各地でございます。この事業では、協議先は河川管理者、国土交通省さんになりますが、時間がかかったところもあったので、早い段階で協議をすれば、時間がかかることでも特に問題なく済むので、事前に準備をしておくことが必要ということで書かせていただきました。

《議長》

通学路の記載もお願いします。他にございませんか。

《委員》

いくつか確認させてください。まず、評価書の1ページ目に計画交通量と現在の自動交通量8,140台というのがありますが、この根拠は、12時間交通量に昼夜率をかけて実測値としていると思うのですが、実際の値はわかりますか。

《都市・まちづくり推進課》

中段の今回評価のところを見ていただきたいのですが、今年度の11月時点の12時間の実測に昼夜率をかけた実測です。

《委員》

24時間の計測ではないのですね。12時間値はわかりますか。計画交通量6,600台というのはおそらく平成12年度の後半ぐらいか、平成20年代初めに将来予測した値だと思います。それが令和3年度に8,140台になって増えているのですね。

8,100台というのは、どの断面の交通量を測られていますか。要するに1,500台も増えたので、どの路線の交通量が転換したのかを知りたいのです。そのためにどの位置で交通量が8,100台ぐらいあるのかを押さえておく必要があると思ひまして、測定地点が、わかりますか。

《都市・まちづくり推進課》

測定地点はこの図面でいうと、橋のこの部分です。

《委員》

その辺りの断面交通量が増えたということは、どの様に交通量が転換したと考えていますか。増えるのは道路が整備されてよくなったから、通ってみようということになったのでしょうかけれども、どういうふうが増えたのかと思ったので。

《都市・まちづくり推進課》

交通量が増えているので、周辺の状態を調べてみました。日田市の中心部に入っていく場合にどのルートを使うか、この交通がどう変わったかということ調べたのがこの表です。国道212号ですと、3,300台ほど減っていますし、国道386号ですと4,000台ほど減っています。そのうちの一部がこちらに転換し、予想よりも交通量が増えたというのが結果です。

《委員》

国道212号と386号がほぼ同じぐらいの割合で、新しい道路に転換したということですね。わかりました。ありがとうございました。

《議長》

それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています対応方針案の、評価の完了が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

ではこの事業につきましては、評価の完了を妥当といたします。

8. 【事前評価】都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡・明野工区

《議長》

次は事前評価対象事業であります。都市計画道路事業、庄の原佐野線、下郡・明野工区についてご説明をお願いします。

《都市・まちづくり推進課》

事業位置について説明します。都市計画道路庄の原佐野線は、大分インターチェンジから大分市佐野を結ぶ延長約15kmの路線です。このうち、大分川右岸から県道中判田下郡線、通称米良バイパスまでの区間が、現在事業中である下郡工区で、今回事業化を検討する区間は、その先の米良バイパスから明野南交差点までの区間です。

沿線の状況について説明します。庄の原佐野線は、大分市の東西骨格軸となる重要な路線であり、事業化を検討する区間の沿線地域は、市内で最も人口密度の高い明野地区を初めとする住宅地が広がり、中心市街地への通勤、生活交通に対応する道路として重要な役割を担っています。

次に、都市計画の位置付けについて説明します。今回の事業化検討区間は、大分都市計画区域マスタープランにおいて、特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間に位置付けられています。

ここで、下郡・明野工区及び現在事業中の下郡工区の整備によって起こる交通の転換について説明します。まず下郡工区の整備によって、大分臼杵線から庄の原佐野線へ約6,000台の交通が転換されますが、明野方面から大分市街地へ向かう交通は、依然として主要渋滞箇所の一つである加納西交差点を通行するため、加納西交差点から明野南交差点間の交通量はほとんど変わりません。

そして、下郡・明野工区の整備によって、大分臼杵線からさらに約18,000台の交通が庄の原佐野線に転換し、加納西交差点へ流入する交通量が現在よりも約25,000台減少します。なお、このように多くの交通が庄の原佐野線へ転換することとなりますが、下郡・明野工区の整備によって、米良バイパスを立体交差するため、南下郡東下交差点も円滑に通行することができます。

以上のような交通の転換を踏まえ、現況の問題点と事業化検討区間、下郡・明野工区の整備効果についてこれより説明します。まずは交通渋滞です。加納西交差点では、朝のピーク時間帯においては、写真のように700mを超える渋滞が発生しています。下郡工区及び下郡・明野工区の整備による交通の転換によって、この加納西交差点を初めとした大分臼杵線の交通渋滞は大幅に緩和することが期待されます。

次に交通事故についてです。事業化を検討する区間の並行区間である大分臼杵線の、加納西交差点から明野南交差点の間では、1年当たり平均13件もの交通事故が発生し

ており、死傷事故率も、県管理道路における平均の約2.7倍もの高い値となっています。下郡・明野工区の整備によって、安全性の高い道路への交通の転換及び交通渋滞緩和による自動車交通の安全性確保に寄与することが期待されます。

次に、生活交通における問題点として、交通渋滞の慢性化により、迅速な救急活動の妨げとなっていることや、公共交通である路線バスの時間信頼性が低くなっていることが挙げられます。下郡・明野工区を整備し、交通渋滞が緩和されることで、救急車両の円滑な走行の確保や、路線バスの時間信頼性の向上が期待されます。

次に災害時の避難路についてです。青及び橙色で着色した範囲は、それぞれ津波及び大分川の洪水による浸水想定区域を示しています。大分市の東西方向を走る主要幹線道路の県道大分大分港線、国道197号などは、津波及び大分川の洪水による浸水の可能性があります。高架構造の道路を整備することで、下郡・明野工区及び整備済みの元町下郡工区、事業中の下郡工区と一体となって、浸水時における避難路の確保が可能となります。

次に事業の目的、必要性についてです。これまでご説明した問題点を解消することにより、県道大分臼杵線の交通渋滞の緩和、所要時間の短縮、それから自動車交通の安全確保、救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上、そして浸水時における避難路確保といった効果が期待されます。

計画ルートについて説明します。上の平面図において、青で着色した範囲が現在事業中である下郡工区、赤で着色した範囲が今回事業化を検討する下郡・明野工区を示しています。また、左下の写真は、事業化検討区間を下郡側から見た完成イメージです。右下の写真は、逆に明野側から見た完成イメージとなります。事業中の下郡工区から引き続き連続した高架構造となっており、明野南交差点付近で大分臼杵線と合流する計画です。計画ルートについては、鉄塔を避けることや、周辺家屋への影響、切土・盛土のバランス、また、これらを踏まえた整備コストなどを複数ルートにて比較し、決定しており、このルート、幅員、構造にて、令和元年5月に都市計画決定されています。

計画の概要です。事業化検討区間は、大分市下郡南5丁目から大分市明野南1丁目までの延長1,300mです。将来の計画交通量は、日あたり28,300台で完成4車線、道路規格は、第4種第1級。設計速度は60km/hとしています。なお、下の側面図に示すように、下郡・明野工区のうち、670m、事業中の下郡工区も合わせると、約1,400mが橋梁区間となっています。

横断計画についてです。ここに示す二つの横断図は、ともに大分市街地側から明野方向を見た場合の横断図を示しています。まず、上の横断図は、本線の標準断面図となります。車道幅員が3.25mで、4車線。自転車道を両側に設置し、歩道は北側へ横断図の左側の片側のみとしました。次に、下の横断図は米良バイパス付近のランプが併走する高架部分の横断図を示しています。現況の市道下郡東西大通り線は高架下へ付け替える計画としています。また、両側にランプが設置されることから、沿道からの高架下

の市道への出入りに配慮し、副道を設けるようにしています。

次に全体事業計画です。計画期間は令和5年度から令和18年度の14年間で、総事業費は250億円となります。なお、現在事業中の下郡工区が令和8年度、今回事業化を検討する下郡・明野工区は令和18年度の供用開始を予定しています。

次に環境への配慮について説明します。本計画は、橋梁が全体の約5割を占め、地形改変の小さい計画となっています。ルート決定においては、高架道路を現道の南側に配置するなど、日照も考慮しています。また、概算土量についてですが、切土が約20万 m^3 、盛土が約14万 m^3 となっており、約6万 m^3 の余剰土となりますが、今後、詳細設計において工区内流用の検討を進め、余剰土削減に努めるとともに、発生する余剰土は、他の公共事業等への流用を行います。

最後にまとめです。費用便益比は1.7であり、投資効果が見込まれます。事業実施環境は、都市計画区域マスタープランの中での位置付けや、庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会より、毎年強い要望を受けていること、また、令和元年度に現在のルート、車線数構造にて都市計画決定されていることなど、事業実施体制も整っています。以上により、本事業を実施したいと考えています。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

必要性のところで700m超もの渋滞が発生していると書かれていて、それを根拠に建設をしたいと言われているのですが、もう少し具体的な数字がないかと思っています。その次の文章は、死傷者が出てと具体的な数字となっているので渋滞についても具体的な数字があればそちらに置き換えた方が良くと思います。渋滞の現状を明確に表している数字がありますか。

《都市・まちづくり推進課》

渋滞は720mです。昨年10月20日に調査しました。

《委員》

よくあるのは1日何台という交通量の話がよく出てくるのですが、ここではそういう話ではないのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

資料に渋滞が発生している現況交通量を記載しています。24,270台でこれが現況の交通量です。

《委員》

1日当たり24,270台。それはこの明野地区からの交通量で、加納西交差点の辺りですか。

《都市・まちづくり推進課》

加納西交差点の東側です。加納西交差点の明野側の断面の交通量です。

《委員》

そうすると700mよりもそっちの方がずっと具体的で良いのではないのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

ここに書いたものは、交通量が多いというのがありますが、皆さん何に困っているかと言うと、渋滞の発生により定時性を確保できないということで、720m渋滞ということ、資料の方に記載しました。

《委員》

先ほどの説明のときに、1日何台と記載していたので、そちらの方が具体的だと感じました。どちらが身近に感じるかは人それぞれかもしれませんが。

《都市・まちづくり推進課》

お手持ちの資料には渋滞というところも書いていますし、現況の交通量は、事業内容のところに、加納西交差点東側地点で24, 270台と記載しています。

《委員》

わかりました。ありがとうございます。

《議長》

他にございませんか。はい。

《委員》

この計画は一連の計画で、いくつかに分かれていて、現在事業中の下郡工区に続くものだと理解しています。他の事業だと、一つの工区が終わってから次にかかることが多いと思います。おそらく少しでも早期に完成できるように、下郡工区の事業途中であっても事業開始されていると理解していて、とても良いと思っています。

先日も早期の完成を要望したと、報道で目にしました。渋滞で本当に困っている方が多数おられるところなので、完成が令和18年ということは、県民としてまだまだ先だと長く感じています。

用地買収も非常に難しい事案だと思いますので、事業の進捗が遅れる可能性もあり得ると心配しています。できる限り早めに、進めさせていただきたいと思っています。それから、高架の道路が大分には少なく、利用する側としては、どこの路線に入っていたら、うまく高架に乗れるのか、現道の道を行けるのかが、宗麟大橋のところは全然わからないので、道路完成に合わせて、関係者とお話していただき、利用者が車線変更で慌てることのないよう、かなり手前の方から案内を出していただければよいと思います。

もう1点、ルートの設定のところで、都市計画審議会の審議した検討項目が4つほど記載しています。しかし事前評価書の環境配慮欄では日照のことだけ記載しているので日照だけを重視して決めたような印象を受けます。評価書にも括弧書きなどで4つの考慮項目を記載すれば、用地買収の対象者に該当する方や、県民の方が何故このルートになったのかと思うので、考慮事項として記載したほうが良いと思いました。

《都市・まちづくり推進課》

工法の妥当性の欄に「ルート検討の上、都市計画審議会の審議をもって」、と記載していますが、そのルート検討のところに括弧書きで付け加えたいと思います。

《議長》

ほかにございせんか。

《委員》

工法の妥当性欄に「ルート検討の上、都市計画審議会の審議をもって」と記載していますが、ここは県民の方が見るところですので、都市計画審議会の前に「大分県」と入れた方が良いでしょう。各市町村でも審議会を持っていますので。

また、この道路は4種1級です。大分県の道路構造を決める条例の第14条で、「第4種1級及び2級は植樹帯を設置するものとする。」とあります。本来であれば、植樹帯を設置しなければいけないのですが、ご存知のとおり、ただし書き以降がありますね。ここは、そのただし書き以降のどこを適用して、今回植樹帯を一般部で省いたのかを、どこかに書いておいた方が良いでしょう、どうでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

道路構造令では植樹帯を設置するとされていますが、ただし書きの「土地利用と交通状況を勘案してということで、良好な生活環境の確保に支障がない場合、または地形状況等その他特別な事情理由でやむを得ない場合においてはこの限りではない」というところを適用して植樹帯を省いています。

《委員》

わかりました。次に全体事業計画です。工程表では測量設計期間が、令和5年度から15年度まで11年間に亘っています。道路工とか橋梁工はなどすでに工事を始めているにもかかわらず測量設計業務がずっと続いているというのは、何故でしょうか。通常は測量設計が終わってから工事に入ります。ずっと工事と並行して11年間も測量設計業務が連続して続くということを、どこかで説明しておく必要があるのではないのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

測量設計について、道路設計とか構造的な設計については最初の方の年度で終了する予定ですが、周辺の家屋について、工事による騒音と振動を把握しておくために、工事期間中は測量設計を実施したいと令和15年まで延ばしています。

《委員》

用地補償とはまた別に家屋補償等があるのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

用地補償ではなくて、例えば周辺に残る家に工事の振動による影響がないか、そういったところも把握しながら工事をしていかないといけないので、振動測定委託等を計上しています。

《議長》

私の会社では朝の8時が始業ですが、もう6時台には社員の3分の2が出社していました。何故こんなに早く出勤するのか聞くと、7時になったら交通渋滞で車が動かないからと言うのです。今働き方改革とかいろんな問題がありますので、是非とも早めに作っていただきたいと思います。

特に庄の原佐野線は、本当に走りやすい道路で、完成が楽しみですが、用地補償は大変だろうと思います。できるだけ早期完成をお願いしたいと思います。

それではただいま説明を受けました事業につきまして、事業者が申請しています対応方針案の事業の実施が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

ではこの事業につきましては、事業の実施を妥当といたします。

9. 【事前評価】 広域河川改修事業 玖珠川

《議長》

広域河川改修事業、玖珠川について説明をお願いいたします。

《河川課》

所在地は、日田市天瀬町湯山から赤岩です。まず事業の概要について説明します。日田市の天ヶ瀬温泉街を流れる玖珠川においては、令和2年7月豪雨により、125戸の家屋浸水被害、また新天ヶ瀬橋、市道の流出等の甚大な被害が発生いたしました。本事業は、背後地の家屋等の浸水の低減を図るため、狭小な河川の掘削・拡幅やネックとなる橋梁などの構造物改築による計画的な河川整備を図ることにより、流下能力を確保し再度災害の防止・軽減を図ることを目的としています。

採択要件は総事業費12億円以上、費用便益費が1以上で、本事業は事業費70億円、費用便益費が1.7といずれも満足しています。

また費用負担は、国と県で50%ずつです。事業の計画区間は国道210号～湯山発電所付近までの2.15kmの区間です。

続いて、令和2年7月豪雨における被災状況を説明します。今回の豪雨の特徴は、約2日間にわたり雨が降り続き、雨のピークが複数回来たことによって、河川の水位が上昇し、長時間にわたり浸水被害が発生しました。雨量は近接の観測所で時間最大59mm/h、48時間雨量では578mmを観測しました。こちらは出水時の状況写真です。河川的位置が確認できないほど広い範囲へ浸水が広がっている状況が確認できます。また出水後は温泉街に土砂が広く堆積し、温泉街の営業にも多大な影響を与えています。

河川の計画諸元は、計画流量が2,580m³/s、計画規模は概ね50年に1度発生する洪水の規模を対象としています。

今回の計画における目標は、天ヶ瀬温泉街と、河川改修の両立を大きな目標としています。令和2年7月豪雨で発生した既往最大規模の洪水に対応する計画とした場合、大きく河川の拡幅を行う必要があり、現在の天ヶ瀬温泉街を大きく改変することになります。そこで、本事業では可能な限り温泉街の建物や道路への影響を最小限とし、過去の主要な洪水でも流下可能となる概ね50年に1度発生する洪水の規模を対象とした整備を計画しています。

こちらが令和2年7月豪雨既往最大の洪水に対応した河川改修のイメージ図です。令和2年の出水規模は過去の洪水と比較しましても非常に大きな規模で、この規模に対応した改修を行おうとすると20m以上の河川の拡幅が必要です。左岸側、右岸側どちらを拡幅した場合でも温泉街の建物や市道等が大きく影響を受けるため、実施困難であると考えています。

続いて、こちらが天ヶ瀬温泉街と河川改修を両立させた本計画のイメージ図です。河道の拡幅を5mから12mとし、約1mの河床掘削をあわせて実施することにより、天ヶ瀬温泉の建物や、道路等への影響を最小限とした計画としています。こちらの計画で改修を行った場合、令和2年7月豪雨と同規模の洪水に対して、最も深いところで2m以上あった浸水深を床下浸水50cm以下に低減することが可能となっています。

こちらの資料が過去の出水量を比較した図です。一番右の赤色箇所が、令和2年7月豪雨の出水規模です。今回の計画流量は、赤色の破線で、図面のとおり改修が完了すれば、既往最大規模の令和2年7月豪雨を除いて、過去に発生した主要な洪水に対して、対応することが可能です。

続いて整備の方針についてご説明いたします。河川拡幅の計画は左右岸の状況を考慮し拡幅を決定しています。計画区間下流の天ヶ瀬振興局からJR天ヶ瀬駅付近の区間は急峻な山側の拡幅が不可能なため、左岸側を掘削する計画としています。計画区間中流域、天ヶ瀬橋～成天閣の赤いつり橋付近では家屋や市道、旅館への影響が最小限となるような河川拡幅を実施します。また上流側では、左岸側に堤防の高さが不足している部分がございますので、当該区間につきましては、約1.2mの護岸の嵩上げ、拡幅を検討しているところです。次のスライドから、河川の現況と河川改修のイメージ図をご紹介します。

続いて事業の概要について説明いたします。事業計画期間につきましては令和4年から令和13年の10年間、工種については掘削、築堤、護岸工、その他用地補償費等で事業費は約70億円を見込んでいます。

続きまして、事業の工程です。令和2年の出水直後より、河川に堆積した土砂の撤去等の早期の対策、また現地測量、泉源補償に関連する調査等を実施しているところです。

令和4年の事業化後は、詳細設計や用地測量を実施し、令和6年から工事着手を予定しています。また概ね4年後までに現在堤防が低い区間の対策を完了させ、頻度の高い洪水に対する対応を完了させていきます。

また概ね7年後の令和10年までを目標に、川幅の狭い区間の拡幅と築堤を完了させ、一定規模の河川整備を完了させていきたいと考えています。その後、概ね10年後までを目安に河道掘削を実施し、今回の計画規模の目標流量に対する整備を完了させていきたいと考えています。

続きまして環境への配慮について説明します。建設発生土は可能な限り現場内利用を行います。また余剰分については、他工事、公共工事間流用を原則として調整を行います。本事業では約9万m³の土を搬出することとなりますので、近接工事と早期調整を図り、計画的な流用を行っていききたいと考えています。

景観や生物等に関する配慮について説明します。工事に際し既存生態系や環境、景観に配慮した計画や施工を行って参ります。特に天ヶ瀬温泉街につきましては、多くの観光客が訪れる場所でもありますので、既存の温泉街らしさを考えながら、現地に入っていきたいと考えています。生物については現在詳細な生物環境調査実施中ですので、結果を踏まえながら施工を行いたいと考えています。

最後に本事業の推進体制については、治水やまちづくりに関連する連携について、天ヶ瀬温泉街復旧復興連携会議を適宜開催しながら連携を図っています。また地元主体の天ヶ瀬温泉つなぐ会議や、学識者を主体とした、天ヶ瀬温泉復旧復興サポート隊などからもアドバイスをいただきながら、事業を進めていきたいと考えています。天ヶ瀬温泉街のまちづくりに関する取組みも、現在様々な試行錯誤を行っています。最近の取り組みといたしましては、2月5日から灯りの実証実験なども予定をしているところです。こうしたまちづくりの動きとも連携をしながら、天ヶ瀬温泉と河川改修の連携を図っていければと考えています。

最後にまとめです。本事業における改修効果については、家屋、市道、天ヶ瀬振興局等の公共施設の浸水被害低減を見込んでいます。費用対効果は、1.7となっており、1以上となっています。また地元の状況として、地元説明会、全体地区別を複数回開催しており、温泉街の復興とあわせて、河川改修に着手する合意を得られているところです。また復旧復興に向けた、大分県の関係各課、日田市との連携も図れています。以上を踏まえ、本事業を実施することとしたいと考えています。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきましてご意見等お願いいたします。

《委員》

現地視察に行かせていただきました。私が行った時は、ちょうど水量がすごく少ない時期で、浸水状況の説明を聞きました。水がそれほどまでに上がったのかと、想像できないぐらいの被害だったのだと思いました。この事業はとても県民の関心も強いと思いますし、皆さんが被害について記憶がある時にこそ、どんどん進めるべき事案だなあと感じました。どの事業も急いでと言うのは簡単で申し訳ないですけど、本当にスピードが大事な事業だと思います。その一方で温泉街を守らなければならないということで、

泉源の確保や環境への配慮など、非常にプレッシャーの大きい事業だとも感じていて、本当に大変な事業だと思っています。ただ守るべきところを守らないと、この事業の意味はないし、スピード感も必要なので、非常に頑張ってくださいと思います。この件は、まちづくりも一緒に進められていることが良いところだと思っています。是非もっとアピールしていただけたらと思います。環境についても、他の事業よりもかなり詳しく説明しているので、公表資料にもう少し細かく盛り込んでいただいた方が良いでしょう。ぜひ頑張ってくださいと思います。

《委員》

必要性は重々認識をしています。整備イメージの地点を平面図に書き込めば明確になってくると思います。また、改修計画の出水流量について、被害時の流量と単位が違うので見にくい。被災状況は1時間当たりの雨の量で、グラフを見ると、今度は秒ごとの流量なので比べることができないので、計算しないといけない。同じ単位にしていたらと、よりわかりやすいと思います。

それと事業の成立性について、天ヶ瀬温泉復旧・復興連携会議があり、地元も協力しているので事業の成立性、もしくは実行性のところに、地元の動き、協力も記載していただければと思います。

《河川課》

資料の取りまとめ方、記載の方法を工夫しながら、見やすい資料で今後説明させていただきますと思います。

《議長》

他にご意見ございませんか。

《委員》

私も現地調査に参加しました。車の中から玖珠川を見ながら下流側から天ヶ瀬温泉に向かいました。川の中にはかなり大きな岩がゴロゴロしていて、川の流れを遮るような状況を目にしました。天ヶ瀬温泉だけを改修するというより、あの川全体、玖珠川全体の改修をきちんとしていかないと、いずれまた同じことが起きて温泉街が被害に遭うのではないかと思います。ぜひ河川改修全体を早急に進めていただいて、温泉街の発展を担っていただくよう、また皆さんが安心して暮らしを成り立たせられるよう、事業を進めていただければと思います。

《河川課》

この委員会で提案した事業は温泉街での整備ですが、同時に、この温泉街から日田市内、市街地までの下流についても、全体的な水の流れということで、日田市街地まで50分の1という計画規模で整備を進めていこうと考えています。

《委員》

家屋被害だけではなくて、公共土木施設等の被害額軽減が大きいですが、具体的にどれのことかを説明してください。事業所、償却被害額というのは何を意味しているのか

しょうか。

《河川課》

まず1点目の公共土木施設被害額についてです。こちらの公共土木施設、例えば河川護岸等の被害額を想定しています。こちらの被害額の積算については、治水経済マニュアルという便益を算定するマニュアルに沿って算定を行い、一般被害額、家屋の被害額や事業所の被害額といった一般資産の被害額に対する係数を掛けて、公共土木施設被害額を算定しています。

《委員》

農漁家償却被害額とは？ 玖珠川で何か捕っているということですか、それとも農作物の被害額がゼロですから、農家には影響がないということですか。農作物の被害が減少するからなのかと思っていたのですが、農作物の被害がゼロと記載していますから、どういうお考えなのかなと思ひまして。

《河川課》

農漁家世帯被害額について、農漁家の事業所があった場合にその事業所に対する被害額として算定を行っています。今回の浸水エリアの中に田んぼ・畑がないので、農作物の被害額が出ていません。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

事前評価書の事業の成立性のところで今回社会資本整備総合交付金を使うと記載していますが、事業費の内訳、70億円のうち、どの程度社会資本整備総合交付金で賄う予定でしょうか。

《河川課》

本事業については、すべて社会資本整備総合交付金事業で実施する予定です。河川整備の手法について、交付金事業や補助事業のメニューがかなりあります。その中で、交付金事業を適用することが、予算的には一番多く取れると考えています。

また、今後は今動いている河川事業が終わってしまったり、或いは新しいメニューの事業が出てきたりしますので、状況が変化すればより有利な事業に乗り換えていくことも考えていきたい。できるだけ早い完成を目指したいと考えているところです。

《委員》

わかりました。もう1点、どうして10年もかかるのかと、新聞報道等を見て話題になるので、私もよく聞かれます。やはり河川工事の特性をどこかに書く必要があると思います。出水期は工事できない、渇水期しか工事できない。1年の半分は工事できないから事業に時間がかかるのですよ、ということを、どこかで書いておいた方がわかりやすいと思います。

《河川課》

その部分についても追記させていただきます。事業期間を10年で提案していますが、やはり用地補償で、早く移転をしたい方やゆっくり考えたい方もいますし、柔軟に対応させていただきたいです。事業期間10年はやはり長いと我々も思っていますが、まず7年で概ね9割の被害が軽減できると、いうところを目指して、頑張っていきたいと思っています。

《議長》

それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています、対応方針案の事業の実施が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

ではこの事業につきましては、事業の実施を妥当といたします。ありがとうございました。

10.【再評価】 総合流域防災事業 高山川

《議長》

総合流域防災事業 高山川についてご説明をお願いいたします。

《河川課》

高山川は、杵築市街地を流れる2級河川で、流域面積は16.8km²、河川延長9.2kmの河川です。今回の事業区間は図に示している範囲です。隣接に、八坂川という河川があり、こちらの河川についても、大規模な河川のショートカット工事を同時期に実施をしています。河川が流入する守江湾は良好な干潟が広がり、カブトガニの生息場所としても非常に有名な地域です。こちらは、平成9年の既往最大洪水の際の浸水範囲です。計画区間より下流については昭和に実施された過去の改修事業において整備が完了しています。

続きましてこちらが過去の出水状況の写真です。平成9年、平成10年にかなり広い範囲で浸水被害が発生しました。その後の出水の度に、県道等の冠水被害等が発生している状況です。

河川の計画の諸元は変更ありません。高山川は概ね30年に1回程度発生する洪水を対象とした整備を進めています。整備の方針についても変更ありません。こちらの横断図のとおり、河川の約20mの川幅を約35mまで拡幅し、築堤を実施する計画で下流から工事を進めています。こちらが、下流から2.525km付近の右岸側の河道の拡幅状況となっています。今後については対岸側の築堤や河道掘削を実施予定となっています。こちらが河口から2km上流付近です。築堤工事の工事着手状況です。隣接する県道の道路改良事業と合同で、道路のかさ上げや拡幅、堤防の造成を進めています。

事業期間について説明します。事業期間は変更ありません。高山川は、隣接する八坂

川、県道成仏杵築線の道路改良事業の進捗を調整しながら事業を進めています。八坂川につきましては大規模な河川のショートカット工事を平成7年より実施しており、その間、八坂川への重点的な投資や、守江湾の、環境に与える負荷を考慮し、平成9年から河川環境モニタリングの終了した平成21年までの期間については、高山川の事業進捗を一部遅らせていました。また、その後、隣接する県道の道路改良事業の事業化とあわせて、現在は、河川の堤防の整備と道路改良を一体的に行っていく工事区間の工事に着手している状況です。

今回の再評価における変更内容を説明します。今回事業期間及び数量の変更はありません。残工事について工事費を精査したところ、物価上昇等により事業費が1億8,600万円増額します。参考までにこちらが現在の残工事量を最新の単価で計算した資料です。前回の評価から約12%程度の事業費増で、今回の変更で計上しています。

環境への配慮は、建設発生土について、現場内利用に努めているところです。また余剰分については近接の公共工事間で流用している状況でございます。また、河口部の干潟や砂州を極力改変せずに、高山川並びに下流の守江湾の環境負荷をできるだけ抑えた施工を進めています。また残すことが可能な河畔林につきましては保全を行い、環境モニタリングの中で、工事区間における希少生物の移植等も実施しながら工事を進めています。

最後にまとめです。今回再評価基準は5年経過によるものです。費用便益比は3.0で前回から増加しています。こちらについては、令和2年、昨年、治水経済マニュアルの改定があり、もともとは一般資産の被害額に対しての率計上であった田畑等の浸水被害額が別途計上になったこと、またマニュアルにおける、浸水深さに対する被害率で、被害額の計上が大きくなり上昇したということが要因となっています。

事業の進捗は、令和2年度末で約41%です。今後、重点投資を進めながら事業の進捗を図って参ります。事業によって期待される効果は、家屋161戸、田畑29ha、県道等の浸水被害の軽減を見込んでいます。また、自治体、地元杵築市からも早期の整備要望を受けており、協力体制は確立されています。以上を踏まえ事業を継続したいと考えています。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

当初、昭和61年から平成10年までの計画で、平成28年までで、32%ぐらいしか、着工できていなかった。10年以上で3割程度の進捗で、あと5年ぐらいで100%にできる見込みがあるのかと疑問に思ったところです。用地取得の問題もすべて解決済みなのかいかがでしょう。

《河川課》

隣接する八坂川で大規模な河川改修を実施しています。下流の守江湾の環境に対する

環境負荷の影響や、予算の重点投資といった都合もあり、八坂川の重点的な整備を行っている期間中において、高山川の整備はほとんど実施されていない状況です。こちらの八坂川の改修は令和4年度完了を目指しています。改修が終わり次第、今後は高山川に重点的な投資、整備を進めていきます。今後道路事業とも連携し、令和10年度の完了を目指して事業進捗を進めていきたいと考えています。また用地の取得状況については、順次計画を入れながら、買収を行っています。すべての区間について買収が完了できているわけではございませんが、令和10年度完了を目指しながらできる限り用地買収を先行して、工事を進めていければと考えているところです。

《委員》

ありがとうございました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

細かいところで、質問というか、使い方の問題だけで教えて欲しい、もしくは訂正です。豪雨という言葉と、浸水と出水と冠水と洪水。表記の仕方が、整合しているところとしていないところ。例えば、目的のところ、「河川が狭小で洪水のたびに氾濫し・・・」っていうのは洪水と氾濫は同じことで、「豪雨のたびに氾濫し」が正しいのでは。また、再評価表には「県道が冠水し・・・」としている一方で一番下の対応方針の理由のところは、「県道の浸水被害・・・」と書いています。令和2年7月の「豪雨」により、と書いているところと令和2年7月の「出水」によりって書いているところと、それは玖珠川のところもそうですけど、表記がバラバラなので、表に出すにはそろえた方が良さそうです。

《河川課》

評価書と説明資料に整合がとれていないので、再度確認のうえ整理させていただきます。

《議長》

それでは意見も出たようですので、事業者が申しています。対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

では、この事業につきましては、継続を妥当といたします。それではここで休憩をとりたいと思います。

(休憩)

11.【再評価】 道路改築事業 国道217号 戸穴バイパス

《議長》

次は再評価対象事業であります。道路改築事業国道217号戸穴バイパスについて説明をお願いいたします。

《道路建設課》

本事業は、平成25年度に事業着手し、今回大幅な事業費の増加に伴い事業評価に諮るものです。まず、位置図についてです。本路線は、大分市を起点とし、臼杵市、津久見市を經由して佐伯市に至る一般国道で、佐伯市狩生から戸穴間の延長1,350mの区間です。沿線の利用状況について説明します。本区間は、旧上浦町と佐伯市中心部を結び、通勤や通学、買い物など日常生活に欠かすことのできない生活道路です。また、津久見方面と佐伯市中心部を結ぶ緊急輸送道路の一次ネットワークに位置付けられている路線です。

産業面では、上浦の長田漁港など多くの漁港が点在する地域であり、水揚げされた水産物を佐伯市中心部に輸送するほか、セメントの原料である石灰を佐伯市女島から津久見市の太平洋セメントに輸送する重要な道路です。

現道の問題点について説明します。平面図に赤丸で示しているのが、曲線半径100m以下の線形不良箇所、事業区間に5ヶ所あり、見通しが悪く危険な状況です。また、図に赤とオレンジの三角で交通事故の発生箇所を示していますが、平成24年から令和3年の10年間で、追突による重傷事故など、17件発生しています。特に現道の八幡トンネルは、建築限界が不足しており、大型車の走行に支障をきたしています。平成28年度には、トラックがトンネル内面に接触する事故が発生し、復旧のため一時全面通行止めが発生しました。また、歩道がなく路肩も狭いため、付近の八幡小学校や彦陽中学校の通学児童等の安全性確保も大きな問題となっています。

事業の目的、必要性についてご説明します。前ページでご説明した現道の問題点に対し、本事業を整備することで、線形不良、幅員狭小の解消による走行環境の改善、歩行空間確保による歩行者の安全性の向上、緊急輸送道路としての機能確保、向上が図られます。また、水産業などの物流の効率化や観光地へのアクセス強化による観光振興の向上の効果も期待されています。

事業計画についてご説明します。全体延長は1,350mの計画となっており、うち675mがトンネルとなっています。幅員構成は、3.25mの車道2車線、2.5mの歩道を設け、全体幅員は10.25mとなっています。

全体事業概要について説明します。計画期間については、令和5年度までとしましたが、今回3年間延伸し、令和8年度までを予定しています。事業費については、道路工において7,000万円増額で2億5,300万円。また、トンネル工においては、11億2千万円増額し、30億3,500万円。全体としては、計11億9,000万円増額。総事業費は28億5,000万円から40億4,000万円を見込んでいます。

まず、計画期間の変更について説明します。事業期間延長の理由は、用地取得に時間を要したためです。用地取得については、非常に難航をしていましたが、粘り強く任意交渉を続けた結果、昨年10月に契約が完了し、本事業に必要な用地の契約がすべて整ったところです。現在、用地が完了したことを受け、事業の遅れを取り戻すべく、令和4年度のトンネル工事発注に向けて、急ぎ準備を進めています。

事業全体の工程は、用地取得に要した期間3年間分を延伸し、令和8年度の完成を目指したいと考えています。

事業費の増額理由について説明します。トンネル工について、当初は、当時直近のトンネル実績等を参考に算出しており、前回再評価時の補助工法の追加を含め、19億1,000万円としていました。しかし、今回発注に向けて最新の単価で積算したところ、物価上昇等による社会情勢の影響により、11億2,000万円増額の30億3,000万円となっています。なお、m当たり単価で表しますと、約450万円/mです。直近の類似トンネルについても同様の影響を受け、工事単価が上昇しています。また、道路工についても、トンネル工と同様に、物価上昇等による社会情勢の影響を受け、1億8,300万円から7,000万円増額し、2億5,300万円を見込んでいます。

環境への配慮については前回から特に変更はありません。概算土量につきましては、事業全体で約55,000m³の搬出となりますが、運搬先も確保しており、適切な処理を図っていこうと思っています。

まとめになります。再評価基準は大幅な事業費の増によるものです。事業継続の評価は、費用便益分析のほか、緊急輸送道路における通行困難区間の解消を目的とした一次改築であることを含めて判断をしています。本事業の実施により、線形不良、幅員狭小の解消による走行環境の改善、歩行空間確保による歩行者の安全性の向上、緊急輸送道路としての機能確保、向上が図られます。また、物流の効率化や観光振興の向上などの効果も期待されており、事業実施環境としても、このたび、すべての用地契約が完了し、地元自治体である佐伯市や地域住民からの要望も非常に強いことから、対応方針としては、事業継続したいと考えています。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

便益のところの記載について、緊急事態とか安全性の観点から見れば、費用便益効果が0.8とか、算定しないになると思うのですが、そうであれば、事業の目的をきちんと記載しなければと思います。安全性の確保とか、緊急輸送道路としての機能の向上とか、そういうことを目標、目的にきちんと書いて欲しい。

《道路建設課》

確かに委員のおっしゃるとおり、この事業の目的自体が安全性の確保であり、緊急輸送道路としての道路の機能向上、当然改良が済んでいない道路ですから、特に上浦地区

の住民の日常生活の利便性向上のためには欠かすことのできない道路と考えています。

《委員》

評価書の一番上の事業の目的欄だと思います。ここに「・・・結び、地域における産業観光」と書かれているのですが、まず第1に、「生活を支える幹線道路」とか、緊急輸送道路だとか安全性というのを書かないといけないのに書かれていないというところが問題だろうと考えています。再評価ですから、どこが変わったかというのを、書かないといけないですが、目的は変わらないと思いますのでぜひお願いします。

《道路建設課》

承知いたしました。

《議長》

他にございますか。

《委員》

事業の目的、必要性というところで線形不良と書かれていて、曲線100m以内が5ヶ所とあるのですが、これ設計速度50km/hです。50km/hの場合は道路構造令では「曲線半径は100m以上とする。」とあります。ただし地形上やむを得ない場合は80mまでよいとありますので、曲線半径100m未満が線形不良と、80mまではいいわけですので、そこ線形不良と断定しても良いのか、という気がするのですが、いかがでしょうか。

《道路建設課》

委員のおっしゃるとおり、特例値としては、設計速度50km/hの場合は、半径80mまでは「よい」となっています。ここの道路自体、路肩幅も足りていない状態ですので、規定値を満たすということが目標だと考えていますので、今回曲線半径100mとしています。

《委員》

そういう意味ですね。はい。わかりました。了解いたしました。

《議長》

私も現地見せていただきまして、用地も確保できて、トンネルがどこにできるということもはっきりわかりました。あとはトンネルの地質ですね。これは問題があるかと思いますが、現地を見た時には結構車が走っていました。危険な部分、トンネルの狭さを実感したので、できるだけ予定どおりに事業を進めていただきたいと思います。

他にございませんか。それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています、対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

この事業につきましては、継続を妥当といたします。

12. 【再評価】 交通安全事業 国道326号 小坂工区

《議長》

続きまして、再評価対象事業になります。交通安全事業 国道326号小坂工区について説明をお願いいたします。

《道路保全課》

本事業は、平成28年度に事業評価を受けており、今回採択後5年目になることから、再評価に諮るものです。まず、位置図です。事業計画期間は、豊後大野市三重町小坂で、三重東小学校を中心とした延長960mです。事業箇所の自動車交通量は、平成27年のセンサスで16,262台と、交通量が多い状況です。

続いて、沿線の歩道の整備、利用状況をご覧ください。児童数などを時点修正していますが、前回の事前評価時から、整備状況の変更はありません。続いて歩行者の構成についてです。こちらも時点修正をしていますが、前回の事前評価から小学生の動線の変更はありません。次に、現地の状況写真で、小学生や中学生が通学している状況です。簡易歩道が1mと狭い中を小学生が通学している状況で、狭い路肩を中学生が自転車で通行し、自動車との接触が懸念されます。このような状況であることから、通学路合同点検により、危険箇所と判断され対策が必要な状況です。

続いて事業区間内での事故発生状況です。こちらも時点修正になりますが、平成27年から令和元年の5年間で13件の事故が発生しています。過去には、平成17年に歩行者の死亡事故も起きています。

続いて、現況の問題点、対策ですが、こちらも前回事前評価より変更はなく、自転車歩行者道の整備を行い、安全な通行空間の確保を図りたいと考えています。

続いて、計画平面と幅員について、こちらも当初の計画どおり、事業区間の延長960mで、計画幅員による整備を予定しています。

次に、全体事業概要です。事業費は、当初の15億6,000万円より変更ありません。

用地補償について、こちらが令和元年の11月末時点での進捗状況ですが、建物補償30件のうち24件は契約済みとなっており、用地についても、面積ベースで4,994.5m²のうち、4,210.8m²の、約84%が契約済みであり、順調に進んでいます。

環境への配慮は、前回、事前評価から変更ありません。

今回の再評価基準になりますが、採択後5年目になることから、再評価を諮るものです。令和2年度末の事業進捗率は44%です。事業の必要性としましては、自転車歩行者道の整備による通行空間の確保を行い、歩行者、自転車の安全性の向上を図るものです。地元の小坂地区から事業に対する要望書が提出され、三重東小学校からも事業に対する強い要望が上がっていることから、本事業を継続したいと考えています。

最後に、計画交通量についてご説明させていただきます。計画交通量が少なくなっている要因としましては、右側の図に青色で示していますように、三重新殿線バイパスの整備により、当事業区間の計画交通量が少なくなっていることが確認されました。以上で説明を終わります。

《議長》

それでは、説明を受けました事業につきましてご意見等お願いいたします。

《委員》

事務局の方から言っていたきたいのですが、安全性であっても、費用便益の計算は参考のために、計算値を添付するようにしていたと思うのですが、今回ないというのは、計算されているのでしょうか。

《事務局》

先ほどの事業については、交通安全もちろん大きな目的ですけれども、いわゆる一次改築事業で、その場合は参考としてつけます。交通安全にだけ焦点を絞った交通安全事業、こちらの場合は不要ということにしています。

《委員》

してなかったですかね。交通安全の時もと思ったのですが。わかりました。それはわかりましたが、必要性、緊急性というところに平成17年から平成26年と5年前の事故が多かったと記載があります。最近はどれくらいでしょうか

《道路保全課》

最近になりますと、前回の評価と同じ件数13件、事故が起きているところです。

《委員》

もしデータがあるのでしたら新しいデータに書き換え、追加するとか、書き換えていただければと思います。

《道路保全課》

修正いたします。

《委員》

この道はとても混むのでここの通行を避ける方が多いです。交通量が多いし、事故もある、歩道は狭い、子供も通るので、朝の時間帯に旧道を通る方が多いぐらい、運転しづらいというか、通りにくくなっています。買収が終わって、更地になっているところが増えてきているので、道路が広がるのだというのはすごく見えてきていますし、楽しみでもあります。通りやすくなるのは非常にいいですし、豊後大野市内で子供が増えているのは唯一三重東小学校ぐらいなので、ここのお子さんたちを守らなければいけないというのが非常に課題だと思うので、しっかり進めていただければと思います。

《議長》

それでは、意見も出揃ったようですので事業者が申請しています、対応方針案の継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

この事業につきましては、継続を妥当といたします。ありがとうございました。

13. 【事後評価】交通安全事業 国道212号 花月工区

《議長》

交通安全事業、国道212号 花月工区についてご説明をお願いいたします。

《道路保全課》

本事業は、平成28年度に事業が完了し、5年経過したことから、今回事後評価を受けるものです。まず、本事業の位置です。本路線は、中津市から日田市を經由して、熊本県阿蘇市に繋がる国道です。交通量が多く、大型車も頻繁に走行する地域間の主要な幹線道路として利用されています。このうち、対象となる花月工区は赤色旗揚げの場所です。平成15年度から事業を開始し、事業延長は3,900mの路線です。

次に、事業の目的、概要です。本事業は、延長3,900mのうち、2,700m区間は登坂車線整備を行い、残りの1,200m区間は、視距改良による安全確保を目的としたものです。本事業の整備により、次の2点について効果の発現が期待できます。

一つ目に、無理な追い越しによる交通事故の軽減、二つ目に、低速車両による交通阻害の解消です。自動車交通の安全性向上と交通の円滑化を図るために、本事業が必要となっていました。

次に、事業効果の発現状況です。整備前の状況写真が、左半分の「A」・「B」です。整備前の現道は日田市から中津市へ向けて、縦断勾配が6%以上の上り坂が続き、低速の大型車両に対する無理な追い越し等による交通事故が発生していることや、線形不良により見通しも悪く、道路利用者に不安を与えている状況でした。しかし、本事業により登坂車線整備をすることで、右上の写真のように、低速車両の追い越しも容易となりました。実際にこの道路を利用している人からもお話を伺うことができましたので、紹介させていただきます。地元住民の方で、事業区間を利用する方からは、登坂車線が整備されて、危険な追い越しをする車両もなく、安全になりました。と、事業により安全が確保された声を聞くことができました。

続いて、交通事故の発生状況ですが、整備前の平成10年から平成14年では、事業区間19件の追突事故などが発生していましたが、事業が完成した平成28年から令和2年では、事故が1件となっています。登坂車線が整備されたことにより、交通事故が減少し、自動車交通の安全性が改善されたと評価できます。

次に、全体事業の概要について説明します。本事業は、平成23年度に再評価を受けており、その際からの変更点については、事業期間が1年延長し、最終的に平成15年度から平成28年度までです。延長幅員等に変更はありません。事業費については、4

億4,500万円の増額変更となっています。

次に、事業計画の延伸理由です。当事業の完成が平成27年から28年になった要因について、平成24年に発生した九州北部豪雨により当事業区間で落石等が発生し、対策工事が追加で必要となった結果、約1年延伸することになりました。

次に、事業費の主な増額理由ですが、事業計画の延伸理由でもありました九州北部豪雨の影響により落石等が多数発生したことから、平成25年度に法面調査を行った結果、落石対策が必要となる箇所が確認されたため、落石対策で約3億5,000万円の増額となりました。次に、事業費の主な増額理由の二つ目になりますが、前回評価の平成23年度以降、物価上昇等による社会的増により約1億円の増額となり、落石対策の増額と合計すると、約4億5,000万円の増額となりました。

次に、環境への配慮についてです。まず、景観への影響については、防護柵をダークブラウンにするなど、道路の安全性に加えて、景観的配慮を行うようにしました。また、土量配分につきまして、本事業では約80,000m³の切土が発生し、そのうち4,000m³について、現場内盛土に流用しました。残りの約76,000m³は事業外へ搬出し、朝田日田地区のほ場整備や朝田日田線の道路改良事業などの公共事業で有効利用しています。

最後に、同種事業の今後の課題についてですが、事前に現地で詳細な調査を行い、落石等に対する必要な対策工法を把握し、確実な安全対策を検討した上で、事業費の精度を上げていくことが必要であることが考えられます。

対応方針は、当初の事業目的を達成し、事業効果が確認されたことから、評価を完了したいと考えます。以上で説明を終わります。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

同種事業に関する今後の計画の調査のあり方の記載は「法面の角度が厳しい事案については、事前に詳細な調査を行い」とあります。どこの部分について、同種事案で気をつけようというところがわからないと思いました。

《道路保全課》

訂正します。

《議長》

この事業につきまして、事業者が申しています、対応方針案の評価の完了が妥当であるということよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

それではこの事業について、評価の完了を妥当といたします。

14.【事前評価】無電柱化事業 国道500号 石垣工区

《議長》

事前評価対象事業、無電柱化事業 国道500号 石垣工区についてご説明をお願いいたします。

《道路保全課》

今回、事業箇所の石垣工区は、図の赤線で示す区間で、現在施工中の汐見工区から市道朝見北石垣線の「鶴高通り」交差点までの延長で0.44kmを整備するものです。

次に沿線の利用状況をご覧ください。本路線は、鉄輪温泉や明礬温泉など主要な温泉地にアクセスする道路で、国道10号と別府インターチェンジへのアクセス道路となっており、別府港と別府インターチェンジを結ぶ緊急輸送道路にも指定されています。

次に、事業区間をご覧ください。先ほど説明した、県道亀川別府線の石垣10丁目交差点から市道朝見北石垣線の鶴高通り交差点までの、延長0.44kmで、今回実施を検討している石垣工区は、令和5年度完了予定である汐見工区の隣接工区となり、本区間が完了すれば、延長1.1kmの無電柱化区間が完了することになります。

次に、事業区間の状況写真です。①から③は、海から山側へ向かう車線の状況で、①は、事業区間右側にて山側を向いた状況。②は、中間地点にて山側を向いた状況。③は、事業区間山側にて、海側を向いた状況。④から⑥は、山側から海側へ向かう車線の状況です。④は、事業区間山側にて海側を向いた状況。⑤は中間地点にて、海側を向いた状況。⑥は、事業区間海側にて山側を向いた状況写真となっています。

本区間は商業地域で、観光港から鉄輪温泉、明礬温泉などへ向かう観光の入口になります。全区間に電柱が両側に張り付いており、防災上も問題であり、景観を阻害している状況です。このような状況から、本事業区間については、大きく二つの課題があると考えています。

一つ目が、防災上の課題で、命の道の整備が求められています。二つ目が、景観上の課題で、観光の道の整備が求められています。

まず一つ目に、防災上の課題です。国道500号は、別府港と別府駐屯地、別府インターチェンジを結ぶ緊急輸送道路ですが、写真のように電柱が倒れるほどの地震が起これば、災害時の救援活動に支障が出るのが予想されます。緊急輸送道路最優先啓開ルートとして、災害時に通行止めにならない、もしくは早期復旧できる道路とする必要があります。次に、本区間を含む国道500号は、耐震強化岸壁を備え、救援物資搬入や避難者の海上輸送の防災拠点である別府港と大規模な救助救出及び搬出活動を実施する、救助救出活動拠点である陸上自衛隊駐屯地を接続する防災体制確立の最重要ルートとして、別府市の地域防災計画に位置付けられています。平成28年4月の熊本地震発生時には、被災地への支援物資運搬における海上輸送と陸上輸送の中継施設として利用されました。

次に、景観上の課題です。画面右上の鉄輪工区の写真のように、国道500号沿道では、電柱電線等により湯けむり景観が阻害されています。石垣工区も同様に景観が阻害されています。そのため、国道500号沿道において、別府の湯けむり景観の確保、観光道路としての景観の形成のためにも、良好な沿道景観を確保する必要があります。このため、防災機能の強化と良好な沿道景観の形成とともに、安全で快適な歩行空間を確保するため電柱化を実施するものです。

次に、計画概要です。現況の幅員構成を変えずに、電線共同溝を地中に埋設し、電線を地中化する計画としています。歩道下には汐見工区と同様に既設の埋設管が複数あり、歩道下への埋設は困難なため、車道下に埋設する予定です。

次に、全体事業概要です。事業期間については、令和4年度から10年度までの7年間を予定しています。事業期間が長いのですが、用地買収等がないため、計画的な進捗が図れると考えています。汐見工区からの一連の区間での整備となり、最大限効果が発揮できると考えています。事業費は11億円で、内訳の多くを本工事費が占めています。

環境への配慮について、当事業計画は現況の幅員に変更がないため、地形改変による影響が少ない計画です。工事の際は低騒音低振動型の建設機械を使用し、周辺の住環境の負担軽減を図ります。また、工事で発生する発生土は、他事業等への事業間流用を行う予定としています。工事で発生するアスファルト・コンクリート殻、砕石は再資源化処理施設に搬出して適切に処理します。なお、工事中は自転車歩行者動線を確保しながら実施します。

事業の実施環境における地元の協力体制は、別府市から事業に対する要望があります。隣接の汐見工区と同様に円滑な事業実施が可能と考えています。よって、本事業を実施することとしたいと考えています

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

九州横断道路ですね。道路の拡張を計画しており、それを以前ここで議論したと思うのですが、同じところですか？

《道路保全課》

事業の実施状況を整理しますと、国道10号側の電線共同溝工を実施している汐見工区は所定の幅員が取れているため、現道の幅員を変更せずに無電柱化を行います。お話があった鉄輪温泉街は、平和元年から事業を進めていて、こちらは歩道が1～2mと非常に狭い状況で、観光客の方も非常に多くいらっしゃるのので、こちらは早急に優先的に整備する必要があると考え、歩道の拡幅とともに電柱の無電柱化を図っています。

今回の事業箇所は汐見工区と同様に、歩道幅員もございますので、歩道の幅は変えずに無電柱化を進めていく予定です。その間の区間については、歩道の幅が十分でないのので、こちらを着手する場合は鉄輪工区と同様に、歩道を広げながら無電柱化を図る方法

となる区間になると思います。

《委員》

わかりました。ありがとうございました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

電柱電線がなくなることは景観に対して寄与しているので、ぜひ進めていただきたいと思っています。道路沿いに植栽があるのですが、電線によって植栽があまり上に伸ばせない状況にあります。無電柱化になった時に、ここを美しくできたら良いなと思っています。

事前説明会の後に改めてここを見たわけですが、これはこの前の事前説明会のときにも話したのですが、せっかく景観を良くしていただいた後、ここは幹線、大きな道路ですので、大型商業施設が非常に多く、おそらく看板がもっと目立つようになると思うので、看板の規制といたしましょうか。景観に対する規制事業みたいなことも、別府市で進めていただかないといけないと思っていますので、県からもぜひ、別府市に働きかけていただければと思います。

また鉄輪も、景観に対して美しい町並みになればと思いますの、引き続きどうぞよろしく願いいたします。

もう1点ですね、これはこの事業ではないのですが、環境への配慮のところ、先ほど、この事業で出る、本事業からの排出土について管内の他の事業で使うということで記載があるのですが、先ほどの国道212号の時は、どこに使ったかを、記載していたので非常に良いと思ったので、微細な量ですけど、同じ様にどこに使われるか、今後書かれるようにしたら良いと思いました。

《委員》

地下に埋設するのはいいのですが、一つ質問です。春木川が横に流れていますね。鉄輪の下の方はそうでもないと思うのですが、上の方はかなり温泉の影響があると思います。雨が降ると側溝が詰まり、強い酸性の温泉が混ざった水が溢れて道路が冠水することもあります。電線というのはある程度ちゃんとしているとは思いますが、温泉による影響があるのではと心配しています。

《道路保全課》

電線共同溝の中は基本的に水が入っても大丈夫な構造になっています。管理上、特殊部と言われるマンホール部分についても大丈夫です。トランス等の電気機器等で水が入ってはいけないものは、地上部に地上機器ということで整理していますので、構造的には問題ないと思います。

《委員》

この事業については、賛成の立場ではあるので、是非とも進めていただきたいと思っ

ています。ただ、期間と費用等を考えるとすごいなと思います。わずか、1 kmに満たない区間に、この費用と時間がかかることについて、びっくりしているところです。今回、災害時における緊急輸送道路としての機能向上というのが第一に挙げられています。これだけ災害について危機感を持っている中で、1 km未満の一部で7年かかる。この先の全部が繋がらないと、緊急輸送道路としての機能は意味がないと思います。難しいだろうとは思いますが、どうにか早く、一気に進めることができないのかと感じています。いろいろと事業の進め方があると思いますが、次の工区も実施しないと意味がない事業なので、ぜひ前倒しで進めていただけたらと思います。

《道路保全課》

別府港の岸壁から駐屯地、もしくは別府インターチェンジを結んでいくという中で、今までの部分については歩道部分を広げることなく、幅員が足りているので、車道部に埋設するというので、通常よりも、1 mあたりにかかるお金が高くなっています。そして、今後の工区は、幅員、道路幅員広げていきますので、鉄輪工区と同じように、歩道に埋設が可能となれば、1 m当たりの単価というものが下がっていくと。あとは、この全体のネットワークでどう見るかといいますと、鉄輪から別府インターチェンジ側は、電柱の数が国道500号より西側はほとんどございませんので、電柱は基本的に片側になっていきます。そうすると、もし万が一のことがあった場合にも、こちらは道路管理者の方としても、比較的電線事業者さんと一緒に、比較的撤去をしていきやすいかと考えています。まずは、このネットワークを優先してやっていこうと。そのような考えで今進めています。

《委員》

今の赤い点線のところがまだ未着手ですね。そこを早めに始めていただきたいな、というのが意見です。答えられないかもしれないですけど。緑とか紫のところについて言ったわけではなくて、その部分についてということです。

《道路保全課》

ちょっと補足です。この区間が一連で、すべて無電柱化しないと効果がないというわけではありません。今の電柱が多いところにつきましても、440 mですがそこでも、無電柱化すれば、電柱が倒れる可能性も減りますし、電柱が倒れた時に啓開していく時の、時間も短縮されますので、そこは効果があるのかなと思います。今のご指摘の点線のところを早くやりたいという、やるべきではないかというご意見ですが、その様な気持ちを持っています。私どもも持っているのですが、どうしても効果的にやっていくためには、片方から集中的にやっていきたいと考えているところでございます。

《議長》

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申請しています。対応方針案の事業の実施が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

はい。では、この事業につきましては、事業の実施を妥当といたします。

(まとめ)

《議長》

それではすべての議題が終わりましたので、これより取りまとめを行いたいと思います。本日の評価結果について再確認をいたします。対象事業総括表をご覧ください。事前評価対象事業4件については、4件の事業実施を妥当といたします。再評価対象事業8件については、8件の継続を妥当といたします。事後評価対象事業2件については、2件の評価の完了を妥当といたします。以上、知事へ答申したいと思いますがよろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

《議長》

それでは本日の審議をすべて終わります。なお、知事への答申は2月28日に行う予定です。それでは、議長の任を解かせていただきます。委員の皆さん長時間ご苦労さまでございました。はい。では事務局お願いいたします。

《事務局》

それでは、建設政策課長から、閉会のごあいさつを申し上げます。

《建設政策課長》

本日は、非常に長時間にわたり、ご審議をいただきありがとうございました。先ほど議長からもご報告がありましたように、2月28日に議長、副議長に知事答申をお願いしているところでございます。どうかよろしくお願い申し上げます。

当然、我々としましてはいただいた答申、いろんなご意見を尊重して事業を進めて参りたいと思っています。

以上をもちまして、第57回の大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。本当にありがとうございました。

《事務局》

どうもありがとうございました。それでは皆様お帰りまで気をつけてお帰りいただきますよう、よろしくお願いいたします。