

第52回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和2年7月31日（金） 9：00～12：00

場所：大分市府内町1-4-28 大分センチュリーホテル 2階 桜の間

議題：公共事業評価（事前評価1件、再評価5件、事後評価1件）

出席委員：角山委員長、米澤委員、田中委員、亀野委員、鶴崎委員、鈴木委員、北西委員、川田委員

対象事業

1. 【事前評価】 広域河川改修事業 渡里川
2. 【再評価】 都市計画道路事業 外馬場錆矢堂線
3. 【再評価】 農村振興総合整備事業 佐伯南部地区
4. 【事後評価】 道路改築事業 佐伯蒲江線 青山工区
5. 【再評価】 道路改築事業 中津高田線 江須賀～金屋工区
6. 【再評価】 道路改築事業 国道197号 鶴崎拡幅
7. 【再評価】 道路改築事業 国道213号 香々地～真玉バイパス

開会

《事務局》

定刻となりましたので、ただいまから第52回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。はじめに、本日の委員の出席状況でございますが、委員会の9名の内、8名の方の御出席いただいております。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項の規定によって、本委員会が成立していることをご報告します。それでは開催にあたりまして、土木建築部長から御挨拶申し上げます。

《部長》

第52回事業評価監視委員会の開会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。委員長をはじめ各委員の先生方には、お忙しい中、またお暑い中、さらには、新型コロナウイルスの感染拡大が心配される中、いつもより早い時間から集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。また、今月の8日の説明会や17日の現地調査にもご参加をいただきまして、ありがとうございます。

こうした中、7月3日からの豪雨により、日田市や由布市をはじめ県内各地で大規模な水害が発生してしまいました。現在、早期の復旧復興に向けて、職員一丸となって取り組んでいるところでございます。我々の仕事は、県民の安全安心の確保が第一でございます。そうした基盤の上で、社会経済活動が成り立っているものと考えています。社会資本は、県民生活を支え、あまねく県民に利用されるものであることから、安全かつ、有用であることが大

切であります。

一方、社会資本の整備には多額な費用を要することから、効果的な執行と透明性の確保が不可欠であります。社会や生活のあり方が変化する中であって、それぞれの事業が、より県民や地域のためになるかどうかを常に考える必要がございます。事業評価制度は、事業そのものの効果だけでなく、その進め方や環境への影響など、様々な観点から見つめることにより、事業をより質の高いものとし、併せて県民の皆様への説明責任を果たす取り組みと考えています。本日も、土木建築部、農林水産部から合わせて7件の事業について審議をお願いすることになっています。委員の先生方からは、毎回寄せられるすどい御指摘に的確に答えられるよう準備をしてきたつもりではございますが、遠慮なく議論を深めていただければと思います。今回も忌憚のない御意見や、熱心な協議をお願い申し上げ、私の御挨拶といたします。長時間の審議となりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、最後まで参加をさせていただく予定にしていたのですが、この後、災害関係の復興会議が急遽、開催されることになりまして、途中退席をさせていただきます。大変申し訳ありませんが、ご協力をお願いします。

《事務局》

続きまして、委員長に御挨拶を頂戴いたします。

《委員長》

開会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。やっとな梅雨明け宣言がされ、暑い夏がやってきました。その中、コロナウィルスが県内でも再発いたしまして、緊張感の中の会議でございますが、この事業担当の現場の方々の災害やコロナに屈折せずに頑張っていたいておりますので、私どももしっかりと責任を果たしていかなければいけないと思っております。本日は、7つの議案がございますが、一つ一つしっかりと審議していただきたいと思っております。説明者の皆様方には、いつものことでございますが、丁寧な説明をお願いいたしまして、簡単でございますが、御挨拶とさせていただきます。本日もよろしくお願いいたします。

《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、知事から委員会に諮問された事前評価1件、再評価5件、事後評価1件の計7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が、審議における議長は、設置要綱第4条の規定により、「議長」は「委員長」が務めると決められており、これより先の議事進行は、委員長をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

《委員長》

それでは議事進行を行わせていただきます。議事に先立ちまして、私の方で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、〇〇委員と〇〇委員をお願いしたいと思います。事務局の議事録作成後、審査署名をよろしくお願いいたします。

それでは早速審議に入ります。事業の説明者は、説明時間を10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、審議をしたいと考えておりますので、御協力をお願いいたします。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おります傍聴要綱に従い、静粛に傍聴お願いいたします。また、審議の内容が、個人等のプライバシーに関わる恐れのある場合には、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、御協力をお願いいたします。初めに、事前評価対象事業です。広域河川改修事業 渡里川について説明をお願いいたします。

1. 【事前評価】 広域河川改修事業 渡里川

《河川課》

一級河川筑後川水系渡里川広域河川改修事業、事業位置は日田市大字三和です。

広域河川改修事業の概要についてですが、渡里川においては平成24年、平成29年と洪水による浸水被害が立て続けに発生しております。本事業においては、背後地の家屋等の再度浸水被害の防止を図るため、狭小な河川の掘削・拡幅等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、再度災害の防止を図ることを目的としております。採択要件としては総事業費が12億円以上、費用便益比が1以上となっており、今回事業対象とする渡里川においては総事業費20億、費用便益比は3.91となっており採択要件を満足しております。また、費用負担割合については国と県で50%ずつの負担となります。

こちらは渡里川の位置図です。渡里川は日田市の西部、日田インターチェンジ付近を流れる一級河川筑後川の二次支川であり、県管理区間は花月川合流点から国道212号までの約2.5km、流域面積は3.0km²となっております。今回の計画区間としては大分自動車道から渡里川の上流端、国道212号までの区間となっております。

上下流の状況についてですが、本事業計画区間より下流については改修済み区間となっており、今回の事業区間までが県管理区間。それよりも上流については日田市の管理する法定外水路となっております。

航空写真にて渡里川計画区間の周辺状況及び過去の被災状況を説明させていただきます。この図面で川は上から下に流れております。今回事業の計画対象とする計画延長650mの周囲は人家や事業所・病院等が密集する区間であり、道路事業にて4車線化が進む幹線道路・国道212号が近接しております。こちらの図には改修の計画規模の洪水に対する浸水想定範囲を水色のハッチングで示しています。また、黄色で示している家屋が平成29年7月の既往最大洪水にて浸水被害を受けた家屋となっております。平成29年の出水では既存の橋梁や固定堰などにより河川断面が狭小となっている複数の箇所が洪水が溢水し、9戸の家屋が床下浸水被害を受け、0.85haの範囲で浸水被害を発生させることとなりました。こちらは平成29年7月の出水時の状況写真になります。平成24年出水を上回る規

模の平成29年出水では、狭小な河川断面、ネックとなる構造物（橋梁や堰）などにより多くの箇所では洪水が溢水し浸水被害を発生させることとなりました。

こうした被災状況等も踏まえた上で、河川計画の諸元について説明します。今回の計画区間の流域面積は $A=2.0\text{ km}^2$ 、延長は650m、計画流量は計画区間の下流端で $35\text{ m}^3/\text{s}$ となっております。計画目標としましては平成29年出水と同規模の洪水（概ね10年確率洪水）を河道内で流下させることにより、家屋109戸、7.1haの範囲の浸水被害の軽減を目標としております。加えて、近接する幹線道路国道212号や要配慮者関連施設の浸水被害軽減も見込んでおります。また、河川の河床勾配は $1/150$ で、一般的な河川の上流域の河床勾配程度となっております。

次に本事業の整備方針について説明させていただきます。まず、河道拡幅に伴う河道法線の線形比較として、本事業では左岸拡幅・右岸拡幅及び両岸拡幅の3案について比較検討を実施しております。3案の比較検討の結果、本事業においては、第2案の「右岸側の拡幅案」を採用しております。採用理由として、渡里川左岸には市道が隣接しており右岸側と比較して左岸側拡幅・両岸拡幅の場合は支障物件の移転数が多く、コストも高くなること。加えて市道移転及び市道下に埋設されている上下水道・光ケーブル等の埋設物移設の影響が大きいことから右岸側拡幅が優位であると判断しております。

続いて概略平面図及び横断図にて説明させていただきます。河川の拡幅についてはさきほどの比較検討の結果に基づき右岸側の拡幅を基本として計画しております。河道の掘削と拡幅、部分的な堤防整備によって計画流量に対する断面の確保を行います。

続いて構造物関係の改築について説明します。平成29年の九州北部豪雨においても洪水流下の阻害となり、溢水の原因となった堰や橋梁などの構造物については洪水流下の阻害とならないように改築を実施します。上の図のように河川内の断面を阻害している固定堰については撤去し、洪水時にはゲートが転倒する可動堰へ改築を計画しております。下の図のように狭い河道の中でネック箇所となっている橋梁については架け替えと合わせて河道を掘削し、拡幅した断面に従い橋梁の架け替えを計画しております。

これらの整備方針を踏まえて事業概要について御説明します。事業期間としては令和3年から令和12年の10年間を予定しております。事業延長は650m、工種としては盛土、掘削、護岸や橋梁7基と堰1基の改築を計画しております。全体の事業費については20億円を予定しております。

続いて工程表にて事業計画について御説明します。事業期間としては令和3年から令和12年の10年間を予定しており、初年度に測量、翌年度より河道設計・構造物設計・用地買収の着手を予定しております。また、令和6年度、4年目からの工事着手を目指し、令和12年度での完了を予定しております。

続いて環境への配慮事項について説明させていただきます。まず施工時の配慮事項としましては大きく2つ、羽野天満宮との景観調和と既存の河川環境への配慮を検討しております。①羽野天満宮との景観調和についてですが、計画区間内には羽野天満宮があり、鳥居

や石碑が今回の改修計画に影響するため、計画においては鳥居や石碑の移設をはじめ景観に配慮します。既存の河川環境への配慮についてですが、渡里川においては過去2回環境調査を実施しております。この結果、河川内に魚類等の貴重種は確認されていませんが、川づくりの中で湛水域・深みを確保するとともに河床を平坦にせず、生物の生息、生育、繁殖等の環境に配慮した計画とします。河川環境についての具体的な配慮事項は次のスライドにて説明します。

河川環境に関する配慮としましては大きく4項目を計画しております。まず1つめのみお筋の復元についてですが、三面水路のような無機質な河床とならないように、河床を掘り下げてみお筋を確保した河床形状とします。2つめに河床部に凹凸を形成します。河床を平坦とせず、瀬や淵を形成させるために深みを形成します。3つめに掘削後の河床は定規断面のようにフラットな河床とせず、締め固めず自然な起伏を残した形状に仕上げます。4つ目に堰の改築においては堰に魚道を設置し、魚類の上下流への連続性を確保します。

最後に発生残土の状況についてですが、渡里川においては築堤において約4,000m³の盛土を行います。こちらについては購入土を想定しております。発生残土としては、河道を掘削するため約18,000m³の残土が発生するため、事業地内においては約18,000m³の残土が発生することとなります。これについては公共工事間流用を原則として関係機関調整を計画的に実施し、早期に流用先を確保していきたいと思っております。

まとめになります。事業の目的・必要性については、過去の浸水被害を受けた家屋9戸を含む家屋109戸及び浸水面積7.1haの浸水被害の防止、主要幹線道の国道212号、要配慮者関連施設(病院)の浸水被害防止などを目的としております。費用対効果としては3.9を見込んでおり内訳は総便益67.9億円、総費用17.36億円としております。地元状況としましても地元から要望書が提出されており、再度被災防止のためにも早急な対応を望まれている事業であります。また、下流区間については改修済みであることから本事業区間の早期事業着手が要望されているところであります。以上を踏まえて本事業を実施することとしたいと考えております。以上よろしく申し上げます。

《委員長》

ただいま説明を受けた事業につきまして、御意見等お願いいたします。

《委員》

河川計画のところ、1点目は、この事業は、最近、非常に予想もしなかった災害がよく起こるようになってしまっていて、これは多分、国の方との問題もあると思いますが、事業計画を立てる時に、ここ近年の災害の被害の甚大さとかを考慮して、これまでの考え方からちょっと柔軟に対応することを、大分県において実施しているのかというのが気になっています。県独自に柔軟な対応が可能なのか、やっぱり国でしか決められないのか、というのが1点です。

2点目は、この表において、今回のところでは数字が書いていますが、流域面積とか市街地面積等、上から4つについては、右側の基準と同じように、30未満とか10未満とか、

こういう数字が入れられていて、人口と資産額については、195（人）とか2,326（百万円）って書いてあるので、この300人未満万3,000百万円未満に該当するということがわかったのですが、この書き方が、一般的なものか、それとも本来であればやっぱりここは数字をきちんと入れられて、右の表と比べた時に、この基準内なので、ここでこの規模で計画を進めたいというのが、本来の筋なのか、教えてください。でもしわかるようであれば、具体的な数字が知りたいです。

3点目が、環境への配慮のところですが、調査結果を載せていただいています、平成7年度の調査と書いてあって、調査から23年ぐらい違ってしまうと、だいぶ環境も変わってしまっているのではないかと思うので、もしこういう評価調査結果を出すのであれば、ある程度直近でないと、環境については意味が薄れてしまうのではないかなと思いましたが、いかがでしょうか。

《河川課》

御質問3点いただきましたので、まず1点目から御説明させていただきます。まず先ほど質問いただきましたが、気候変動を加味して、河川の計画自体を柔軟に対応できないかということについてです。今、国の方でも、気候変動に関する委員会が行われておりまして、今後、将来、雨量に対して、1.1倍などのそういった計画を上の方に考えていただきたいという方向性が出ております。今回の渡里川につきましては、こちらの河川の断面を見ていただくとわかるのですが、計画というのが、こちらの計画高水位というハイウォーターのラインになるのですが、このラインにて流量を算定しております。深さの断面におきましては、この上に余裕高という、河川断面に少し余裕はある形になっておりまして、計画に対して、少し大きな修正があったとしてもこういった河川の断面図として余裕がございますので、そういったところで流下できるというような形になっております。それが、まず1点目です。

そして、2点目につきましては、資料の一番右側のところだと思いますが、こちらについては御指摘のとおり、ここに数字を入れれば見やすいと、思っております。渡里川につきましては、流域面積については、この計画表の2.0km²、市街地の面積としては、流域よりも小さいということで、確認はしていませんが、2.0km²よりは少ないのではないかと考えています。氾濫の面積につきましては、7.1haということで、浸水の想定にはなりますが、記載をさせていただいております。確かにご指摘のとおり、具体的な数字を入れるとわかり易いということでございますので、次回以降、参考にさせていただきたいと考えております。

そして、質問の3つ目につきましては、既存の河川の環境への配慮の調査結果が平成7年ということで説明をしていますが、こちらにつきましては、平成7年の後に平成29年にも河川の環境調査をさせていただいております、平成7年の資料の魚種などとあまり変わっていないという状況になっております。

《委員》

2点目と3点目についてわかりました。1点目についてですが、国で対応について何らかの対策がとられているということはわかりました。本件について、予想よりも少し大きめな災害が起きても、大丈夫だということもわかりました。もう1点知りたいのは、今後、まだ国から指針が出てない状態で、今までとは予想がつかなかったような大雨が降った時に、かなり危険で思った以上に被害が出るかと予想される場合に、国の運用を少し柔軟に対応して、県で、より被害を縮小できるような対応が、現時点で計画できるのかどうかを教えてください。

《河川課》

いわゆる、全国横並びではなくて、例えば大分県独自の治水対策、地域的な特性を踏まえた河川整備ということだと思います。確かにおっしゃるとおり、日本全国で降り方が全然違う状況にあります。大分県でいいますと、確率降雨強度式、要はどれ位の雨が降って、その地域によってどういった河川に、どれくらい水が流れ込んだってというような、河川整備計画の基本となる式を平成9年度から全く見直していませんでした。平成20年とかの状況を見ましたが、そんなにかわっていませんでした。ところが平成24年、それから平成29年と立て続けに九州北部豪雨があり、そういった中で、やはり気候変動の影響が少し顕著になりつつあるため、昨年度、河川整備計画の基礎となる降雨強度式の見直しを行いました。実は今回、7月6日からまた豪雨もございましたので、そういった状況も踏まえて、再度そういった河川整備計画の基礎となる式の見直しをしまして、容量流量の計算をできるものにしたいと思っております。決して国の一律の計画になるわけではなくて、大分県独自の流量の考え方を計画段階から入れていきたいと思っております。

《委員》

公共事業は、国との関係も非常に大事になってくると思えますし、ただし、県民の命と生活を守るために、非常に大事なものだと思うので、生活と安全を守る事業というのは特に県の状況に合わせて頑張っていたいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

現場を見せていただきまして、大変お忙しい中、丁寧な説明をありがとうございました。環境への配慮というスライドを開けていただけますか。ここの河川事業、特に道路事業を含めて、最近、景観との関連をここに述べている事例が多くなっているような気がします。今回、日田市景観計画との関連性を記述する表現が見当たらない。例えば、河川事業ですので、公用水面の対象にはならないとは思いますが、日田市景観計画を見ますと、一般的な工作物は周囲の景観に配慮するといえるような基本的な方針自体が出ておりますので、例えば法面護岸工の色彩とかデザインとかどういうふうにしますみたいなことをここに述べられてはいかがかなと思いました。

《河川課》

現地の川を見ながら、景色をみながらお話をいただいたので、覚えております。日田市の景観条例があるのは、下流側で、周辺の護岸をしたり、植生をしたりという形で、やはり周囲の日田の城下的な景色の邪魔にならないような形で整備をしております。今回についても、こちらの記述は、御指摘のとおりですが、同様な形で進めていきたいと考えております。

《委員》

そういうことをずっとこれまでやってもらっているわけですから、こういうことを調書に書いた方が良くはないかなと。今後も同種事業がありますから。

《委員長》

他にございませんか。それでは委員の皆様、質問が納得できたようでございますので、事業者が申しております対応方針案の事業実施が妥当ということによろしいでしょうか。

《全員》

はい

《委員長》

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。

次に、再評価対象事業であります。都市計画道路事業外馬場錆矢堂線について説明をお願いいたします。

2. 【再評価】都市計画道路事業 外馬場錆矢堂線

《都市・まちづくり推進課》

本事業は、平成28年度に着手し、5年経過したことから、今回再評価を受けるものとなっております。

まず、都市計画道路外馬場錆矢堂線についてですが、外馬場錆矢堂線は、中津市に位置し、中津市外馬場、スライド左側の山国川を起点とし、黄色で示している、都市計画道路東浜相原線との交差部を終点とする都市計画道路です。現道は、県道中津吉富線、県道中津高田線で、終点の延長線は、青色で示している国道213号に接続しております。中津市中心市街地の東西軸となる都市の骨格を形成する幹線道路であり、JR中津駅へのアクセス道路として重要な路線です。

今回の事業区間は、中津市牛神から中津市一ツ松までの延長860mです。事業区間の沿線は、第一種住居地域に用途指定され、小中学校等の教育機関があり、また、病院や郵便局等多くの店舗、家屋が立地する市街地です。そのため、幹線道路としてだけでなく、通学路や地域住民の生活道路としても、とても重要な路線となっております。

次に現道の利用状況について説明します。写真のとおり、中津中学校、小楠小学校の通学路としての利用があり、通学生を中心とした歩行者752人/12h、自転車315台/12hと多く通行しています。また、中津市民病院がありますが、幅員が狭いため、救急車の追い越しが困難な状況です。さらには、中津駅、小・中学校、病院等の重要施設があり、

平時、災害時の利用において重要な路線となっております。

次に沿線の状況についてです。左下の写真は、補償物件撤去後の状況写真です。スライド左の起点側から、順次用地取得を行っており、事業の進捗率としまして、令和元年度末時点で32%、用地取得率は事業費ベースで31%となっております。今年度、文化財本調査を実施するため、起点側工事の着手については、来年度を予定しております。補償費の算出にあたっては、現地調査により敷地の利用状況を確認しており、建物に直接影響はないが、残地に必要な駐車場が確保できず営業が困難となる店舗等については、移転補償費の計上を行うなど、移転補償費の精査を行っております。

次に、現道の状況を踏まえ、次の問題点が挙げられます。沿線の学校の通学路であるにも関わらず、歩道が整備されていないため、交通量が多く狭い道路では事故の危険性が高く、歩行者が危険にさらされています。また、交通量が多いにも関わらず、道路が狭いため、走行性が悪く、主要施設等へのアクセス機能が低下しています。さらには、人家等が密集し、見通しが悪く、事故が頻発しており、約5年間で39件もの事故が発生し、死亡事故も発生しております。これらの問題点を解決するため、車道幅員の確保及び歩道の設置により、安全・安心な都市空間の形成と主要施設へのアクセス機能の改善を行うことを目的とし、引き続き本事業の推進を図ります。

次に事業箇所の計画図面を示します。事業区間の860mについて、整備済区間から、小楠小学校前の市道との交差点までを予定しております。また、図面下に横断図がございますが、道路2車線の幅員を現況幅員2.75mから3.0mに拡幅し、両側に1.5mの停車帯、及び3.5mの自転車歩行者道を設置し、全幅16mの道路整備を行います。

次に整備前後のイメージです。自転車歩行者道の設置により、通学路合同点検における危険箇所が解消されるなど、歩行者等の安全を確保することができます。また、道路幅員の整備により、自動車の安全性・走行性の向上が図られるなど安全安心な都市空間の形成、平時及び災害時の主要施設へのアクセス機能としての機能向上などの効果が得られます。

次に、全体事業の概要ですが、前回の事前評価時からの変更点としまして、事業期間を2年間延伸しております。当初事業期間は、平成28年度から令和4年度までの7年間を計画していましたが、用地取得が難航しているため、令和6年度まで2カ年延伸をしたいと考えております。期間の延伸の理由については、次のスライドで御説明いたします。全体事業費は、19億5千万円で、そのうち用地補償費が16億3千万円となっております。

次に、事業期間延伸の理由を説明いたします。青線が当初計画、赤線が今回計画を示しております。延伸理由としては、事業区間内の一部の用地について、土地所有者と家屋所有者が異なることが判明し、家屋所有者に土地の時効取得手続きを行ってもらう必要があります。また、その手続きに1年半ほどかかる予定です。そのため、該当区間について工事着手できないことから、完成年度を2年間延伸しています。時効取得の手続きが完了した後、用地補償契約、文化財調査、本工事着手の流れで事業を行います。

次に、環境への配慮としましては、本工事の発生土は、現場内流用を原則として、残土に

については工事間での流用を調整し、有効利用に努めます。施工の際には、低騒音・低振動の建設機械を使用し、地盤改良時の防塵固化剤の使用や散水による粉塵対策、車道部については、排水性舗装の採用により騒音対策等を行うなど周辺環境に配慮します。また、現道交通への影響を最小限にとどめるよう、走行車線の切替えを行うなどの施工計画を十分に立て、工事を行いたいと考えています。

以上を踏まえまして、これらの問題点を解消することにより、安全・安心な都市空間の形成及びアクセス機能の改善を図ります。また、地元からの要望書の提出があるなど、地元、中津市の、本事業の実施に対する理解、協力体制は整っています。したがって、本事業については、継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《委員長》

それではこの事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

《委員》

事業の写真ですが、平成27年4月2日の写真を多く使われていて、この事業の計画を立てる時に撮影されたものと思いますが、だいぶ年数が経っていて、現状がどうなのかと思います。県北で唯一、人口というか世帯数が増えているのは中津市だと思います。当時よりもっと混雑しているかもしれない。平成27年の写真をそのまま使っているのは、きちっと整備したいというのが伝わりにくいです。できれば計画時の写真と現状と比べることで、ここは非常に重要で必要な整備だと感じとれるので、できるだけ直近の写真があると、より効果的だと思います。今回はコロナで休校だったりで、写真が撮れなかったかもしれませんが、交通量、車の量については、かなり多い路線だと思いますので、気をつけていただければありがたいと思います。

《都市・まちづくり推進課》

承知いたしました。次回から気をつけたいと思います。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

用地取得に関してですが、先ほどの御説明で、1件手続きに1年半以上掛かるということ、その理由はわかったのですが、その他の件に関しては、全部了解を得ているのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》

その他の用地につきましては、起点側から順次、任意の買収を進めております。事業化するときに、皆さんの署名の要望書が出ているという事もあって、概ね皆さん協力的で、買収が進んでいる状態です。

《委員》

ありがとうございます。これだけだったら1年半で片がつくということで、これ以上延びることはないと思われるのですが、用地交渉が難航して延びるというケースが多いので、こ

の1件だけでしたら延びる可能性はないと思われませんが、その可能性があるのかないのかの確認をしたいです。

《都市・まちづくり推進課》

予算の関係で順番に交渉に行っており、終点側の方は、全く交渉に行けていません。具体的な用地補償額の提示をしていない方もいらっしゃいますので、今後、さらに伸びる可能性はゼロかという、ゼロではないと思います。

《委員》

先ほどの説明で、1年半後には片が付くので、伸びないのかなと思うのですが、一応確認してみました。

《都市・まちづくり推進課》

現在、確認している延びる要素としては、ここだけとなっています。今後の交渉が進んでいくと、またどうなるか、不透明なところもございます。

《委員》

17日の現地視察をさせていただいたのですが、県内で回った中でも特段に危なく、子どもたちの命を一刻も早く守ってあげないといけないと思いました。平日の昼間にも関わらず、すごい交通量があり一刻も早く事業を着手すべきではないかと思いました。

2-2の再評価書について、事業の成立性でお尋ねしたいですけれども、3つ目の交安法指定道路（1号指定）と書かれていますが、正式な名称をお願いします。

そこで質問ですが、1号指定というものがあれば、2号指定があるのかどうか、あればその違いは何か？1号指定になっていないと交通安全事業を行えないのかどうか、説明をお願いします。

《都市・まちづくり推進課》

正式名の方は、きちっと表記したいと思います。正式名は、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」という名前です。その中において、1号から4号までの指定がございませぬ。例えば1号であれば、交通事故死傷率が高いという区間であり、2号は線ではなくて、歩行者自転車死傷事故の発生率が高い場所をエリアで指定したものでございます。1号指定でないと事業が行えないというわけではございません。

《委員長》

よろしいですか。

《委員》

もう1点だけ。交通量調査については、日変動、季節変動、曜日変動もありますので、こういう場合は、平成何年の何月何日調査というふうに、調査日をきちんと記し、同じ日に調査をしている、あるいは前の日というか同じ条件にしないと比較はできないと思いますので、ぜひ次回から同じかたちをお願いします。ちなみにこれは何月の調査ですか。

《都市・まちづくり推進課》

何月までは調べていません。一度、調べさせてください。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

事業期間の延伸の理由について、「文化財」というところがあって、2年延長となっておりますが、その理由について詳しく教えていただけますか？

《都市・まちづくり推進課》

時効取得で、地権者の底地を取得して、その後に県と契約して、移転をしていただかなければなりません。移転をする期間と移転後、更地になったところで、下を掘って文化財調査をしなければならぬため、その期間、文化財調査の着手も遅れるということになります。

《委員》

わかりました。

《委員長》

よろしいですか。

《委員》

用地取得の難航されているところの件で1点だけ。おそらく、県の方と今の所有者の方と、いろんな調整が必要だと思いますので、ぜひ密に連絡を取っていただいて、きちんと進めるようにしてください。

《都市・まちづくり推進課》

承知いたしました。

《委員長》

それでは意見も出そろったようです。私も現地に行きまして、話を聞きました。本当に逃げ場なく歩いていて、今までいろんな通学路を見てきましたが、一番ひどいなという気がしました。是非とも、計画期間内でやれるように頑張っていただきたいと思います。

それでは、事業者が申しておりますように、対応方針案の継続が妥当であるということでよろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。続いて、農村振興総合整備事業、佐伯南部地区について御説明をお願いいたします。

3. 【再評価】 農村振興総合整備事業 佐伯南部地区

《農村基盤整備課》

佐伯南部地区は、農村振興総合整備事業として実施しております。事業の目的は、農村の総合的な振興を図るため、地域の多様なニーズに応じた農業生産基盤と農村生活環境の整

備を一体的に実施することです。負担区分については、スライドのとおりです。主な事業メニューは表に示しており、当地区では、赤字で表記している事業を実施しています。生産基盤では、農業用排水整備、農道整備、の2事業、生活環境では農業集落排水路整備の1事業を行っています。

佐伯南部地区の概要です。佐伯市の旧佐伯市を受益とする範囲で事業を行っています。事業内容は、農業生産基盤整備事業で、農業用排水施設整備6工区1, 667m、農道整備12工区6, 240m、農村生活環境整備事業で、農業集落排水路1工区242mです。総事業費は、4億5千8百万円から2億4千2百万円増額の7億円となり、大幅な事業費増となったことから今回の再評価となったものです。併せまして事業工期について、平成27年度から令和2年度完了としていましたが2年延伸し令和4年度完了としたいと考えております。

農業用排水施設の整備状況です。農業用排水については、6工区全て完了済みとなっております。

工種と整備による効果を説明します。こちらは農業用排水施設整備を行った大津留（おおつる）工区です。水田地帯に位置する農業用水路で、右上の写真が整備前の状況です。開水路の老朽化により漏水が著しく、地元では簡易補修を行いながら利用してきましたが、維持管理に多大な労力を費やしており、農業用水の安定供給が課題となっていました。本事業において、用水路の改修を実施したことで、安定した用水の確保と、維持管理費の節減が図られており、右下の写真が整備後の状況です。

農道の整備状況です。農道12工区のうち、青字の6工区は完了済みとなっており、赤字の6工区が未完成となっております。

こちらは農道整備を行った女島工区です。農道沿線には、畑が広がっており、本農道を利用して、通作や農協等へ農産物の出荷を行っています。右上の写真が整備前です。整備前は幅員が3mと狭く、農業用車両の通行に支障を来していました。右下の写真が整備後の状況です。幅員を4mに拡幅することで大型車両の通行も可能となり、地域の農産物の集出荷や農作業の効率化等、営農条件の向上が図られました。

女島農道の整備により、隣接地で大規模にフルーツトマト栽培を行っている、農業生産法人では、出荷の際、本農道を経由し、幹線市道へアクセスできるようになりました。

農業集落排水の整備状況です。農業集落排水の1工区は完了済みとなっております。農業集落排水路整備を行った小島工区です。右上写真が整備前で、右下の写真が整備後になります。当工区では、排水路が素掘りの土水路で断面も小さいため、降雨時に集落背面の山からの排水を処理しきれず、排水路が溢れて受益19戸の住宅に浸水被害が発生するなど、生活環境の悪化を招いていました。そこで本事業により排水路を整備したことで、降雨時における排水を安全に流下させることができるようになり、住民の安全確保及び生活環境の改善が図られました。

全体事業の進捗状況です。令和元年度までで、農道以外は完了しています。農道について

は、全12工区のうち6工区が完了し、令和4年度までに残りの6工区を実施します。未完了の農道については、用地交渉に時間を要している状況です。うち4工区は内諾を得ており今年度中に用地買収を完了し、令和3年度から工事着手を行います。残り2工区については、鋭意用地交渉を進め、今年度中の契約締結を予定しております。

全体の事業計画の変更概要です。前回からの増減欄を見ると、農道整備における事業費増が全体の97%を占めており、主要な変更となっています。次のスライドから農道の事業費増となった主な理由を説明します。

事業費が増となった理由の1点目は、擁壁工の追加です。当初計画では、工事費を抑制する観点から、土羽による工法を計画していました。しかし、用地交渉の結果、地元農家より極力農地の減少を抑えて農道を施工するよう要望があったため、工法を土羽工から擁壁工へ変更することが必要となり、事業費が131百万円の増となりました。これにより構造物ギリギリまで車両の通行が可能となり、離合しやすくなるというメリットも生まれています。また、擁壁工を採用したことで、用地買収面積が減となり、事業費が10百万円の減となったことから、トータルで事業費が121百万円の増となっております。

2点目は、安定処理工の追加です。土質試験の結果、現状地盤が軟弱であることが確認され、道路としての支持力を確保するため、安定処理工が必要となり、事業費が50百万円の増となりました。改良材については、セメント系ではなく石灰系を使用しており、環境に配慮しております。

3点目は、排水処理工の変更です。詳細設計の結果、道路勾配が水平であることが判明し、排水を流下させるためには排水路を下流につれ深くしていく必要が生じました。そのため、勾配を調整することが可能な自由勾配側溝へ変更することとなり、事業費が30百万円の増となりました。この自由勾配側溝は、底版を現場で打設することで、自由な勾配設定が可能な水路となっています。

排水処理工変更の補足説明です。農道の詳細測量設計を行ったところ道路勾配は水平であることが判明しました。道路排水の排水先は農道の起点側・終点側にある大型の排水路で、これに向けて排水路を整備するには、模式図のように徐々に深くしていく必要があります。自由勾配側溝に変更したため、事業費が増となったものです。

工期延伸の理由となっている農道2工区の位置図です。蛇崎工区と泥谷工区において用地交渉に時間を要しており、工期延伸が必要となっております。

工期延伸の理由を説明いたします。農道整備事業12工区のうち、6工区は完了してはいますが、残りの6工区が未完成となっております。このうち、4工区については本年度中に用地買収が完了する見込みとなっています。残り2工区についても鋭意用地交渉を進め、今年度中の契約締結を予定しております。その1つが蛇崎工区です。地区外の地権者について、用地買収に関する同意をいただけない状況ですが、区長も含めて、鋭意交渉を進め、今年度中の契約締結を予定しております。

もう1つの泥谷工区です。地区外の地権者について、用地買収に関する同意をいただい

いない状況ですが、区長も含めて、鋭意交渉を進め、今年度中の契約締結を予定しております。以上の理由により、令和3年度からの工事着手となるため、工期を2年延伸したいと考えています。

今後のスケジュールについてです。先ほど、御説明しましたとおり、農道6工区において、用地取得に時間を要し、予定していた令和2年度完了が困難となっています。未完了の農道6工区について、今年度中に、用地買収を完了させ、令和3年度から工事着手し、令和4年度の事業完了を目指していきます。

環境等への配慮として、土の切盛が発生した場合は、全て現場内利用とした上で、残土については公共工事間の流用を行います。これまでに1,900m³について公共工事間で流用を完了しており、今後発生予定の1,100m³についても同様に公共工事間の流用を予定しております。また、工事全般を通じて、騒音・振動対策として低騒音・低振動の施工機械を使用するとともに、工事に伴う濁水が流出しないよう配慮して工事を進めてまいります。なお、環境情報協議会においては、工事地区内に希少動植物等の生息が確認された場合、移動及び移植を行うことを確認済となっております。

最後に事業の対応方針です。再評価基準については、大幅な事業の増加により、再評価を実施する必要が生じた事業になります。費用便益比は1.8から1.4に低下しているものの1.0を超えております。事業の進捗状況については、令和元年度時点で進捗率68.7%になります。残事業について、工期を令和4年度まで延伸し、引続き計画的に実施したいと考えております。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申し上げます。

《委員長》

ただいま説明を受けた事業につきまして、御意見等お願いいたします。

《委員》

擁壁工の追加で、1億2,000万円費用が増えていますが、農地が大切というのがありますし、自分たちの便益を図るために、農道を通してもらうということで、最初の計画を変えて、もっと用地を削減して欲しいということで1億円増えているわけです。変更したことでどのぐらい農地が増えて、そこからどのぐらいの生産ができるか、大体わかりますでしょうか。

《農村基盤整備課》

この断面でいきますと、平均1.2m用地買収が減少になります。それに、田んぼであれば、田んぼの反収というか収量を掛けたもの生産量と考えられると思います。

《委員》

自分の農地を大切に思う気持ちはすごくよくわかるし、大切だと思いますが、用地買収費が節約できて、その分の収入が見込めるから、1億円事業費が増えても、売上が取れると計算し、この判断に至ったかをお聞きしたいと思います。

《農村基盤整備課》

事業費等の増加に伴う部分ですが、冒頭の部分について、やはり効果算定というのを行います。効果算定につきましては、基本的にどれくらい費用がかかるのかということとともに、どれくらい農業収益があるのかを比較しまして、全体で1.4でございますが、農道なら農道の効果が出るかどうか判断して、OKならば事業実施させていただいているということです。

《委員》

全体の費用に関してのB/Cが1を超えているのはわかりますが、この件に関して、別個のB/Cが出ているのかどうかということをお聞きしたいのです。

《農村基盤整備課》

1億円というのは、農道全体の事業費の増となっております、それぞれの工区にわけると事業費は小さくなりますが、効果算定の中においてはそれぞれの工区毎にB/Cが1.0を超えることを確認して事業を実施しています。

《委員》

確認はしているということですね。わかりました。ありがとうございます。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

事業計画、計画概要の当初計画の金額について、評価書3-1と資料の全体事業費が異なるので、この見方を教えてください。

《農村基盤整備課》

再評価書の方ですが、当初の下に測量及び試験費と用地及び補償費が入っていて、これを各工種毎に分けたものが、スライドにある全体計画の概要となっております。

スライドの説明では、測量試験費、用地補償費を加味したかたちで、予算計上しています。

《委員》

用地補償費について、当初計画7,300万円から2,700万円に減少している理由を教えてください。

《農村基盤整備課》

擁壁工の追加に伴い、用地買収面積が減となり、1,000万円の減となっております。また、買収面積が減ったことで、補償物件などが減となっております。全体として用地買収、測量試験費が当初より減額となっております。

また、農道の拡幅の際に電柱移転という想定しておりましたが、実施設計をした結果、電柱を移転しなくても良くなったことが補償費の減になった理由です。

《委員》

わかりました。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

事業費が増加する理由で、本事業においては自由勾配側溝を使っているようですね。自由勾配側溝ということは、道路が水平のためそのまま布設すると勾配が取れないため、底版の厚さを現場調整コン、現場打ちでいいですね。私は道路が専門なので、農地はわからないのですが、道路の場合は、最低の勾配というのは、記憶では0.3%は最低でも必要ではないかと思っているのですが、今回0.2%ですよ、農地の場合は、最低が0.2%ということに理解して良いのですか？

《農村基盤整備課》

農道の設計指針の中で、勾配は最小流速0.4m/秒を確保することとされており、この流速を確保できる勾配が設計の結果0.2%ということです。

《委員》

わかりました。

《委員長》

農業用排水施設整備では、地元負担金は基本的には、7.5%と決まっているのですか。

《農村基盤整備課》

事業によって、多少異なる部分がありますが、本事業の場合は7.5%です。

《委員長》

事業によって少し異なるのですね。

《農村基盤整備課》

そうです。すべての事業が7.5%とではなく、5.0%で改修できるものもあれば、もう少し低率なものもあります。

《委員長》

わかりました。他にございませんか。

それでは、ただいま説明を受けた事業につきまして、事業者が申しております対応方針案の継続が妥当であるということによろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

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。

次は、事後評価対象事業であります。道路改築事業佐伯蒲江線青山工区について説明をお願いいたします。

4. 【事後評価】道路改築事業 佐伯蒲江線 青山工区

《道路建設課》

本事業は平成27年度に事業完了し、5年経過したことから今回事後評価を受けるもの

です。

本事業の位置図になります。本路線は、佐伯市の一般国道388号を起点とし、佐伯市蒲江の一般国道388号に至る総延長約23kmの幹線道路です。そのうち、今回対象となる青山工区は、赤色の箇所平成7年度より事業を開始し、事業概要は延長2,920mのバイパス整備で道路区分は第3種3級、設計速度が50km/h、車道幅員6.0m、全幅10.25mの路線となっております。本事業では平成16年度に計画交通量の見直しを行い道路区分及び幅員の変更を行っています。

次に事業の目的・概要についてです。本事業は延長2,920mの区間の道路改良により、線形不良箇所及び幅員狭小箇所の解消を図るとともに歩行者の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4点について効果の発現が期待できます。1つ目に事業の目的でもある「線形不良箇所や幅員狭小箇所の解消」、2つ目に防災点検にて抽出された「防災上の要対策箇所の回避」、3つ目に「佐伯市街地へのアクセスの改善」、4つ目に「地域住民の生活道路の改善」です。

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となります。整備前の現道は車両の離合が困難だったり、線形不良により見通しも悪く、また、法面からの転石により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2車線のバイパス整備をすることで十分に幅員が確保された見通しの良い道路となったため、車両の離合も容易となりました。また、転石においても現道を通過する必要がなくなったため、回避することができ道路利用者の安全確保を行うことができました。

引き続き事業効果の発現状況ですが、写真Cは整備前の現道の状況になります。バイパス整備前は隘路で離合が困難でしたが整備後は写真ウのようにバイパス箇所に交通が転換し現道箇所は周辺住民のみの交通となり、周辺住民や通過車両双方共に利用のしやすい道路となりました。また、元は無かった歩道を整備することで本事業区間にある小学校に通学する子供や周辺住民等の歩行者も写真イのように、安全かつ安心して道路を利用することができるようになりました。

こちらのスライドが本事業により佐伯市街地へのアクセスが改善された資料になります。佐伯市街地から蒲江間を県道佐伯蒲江線で利用する場合、本事業区間約3kmを通行することとなります。この際、整備前はH17センサスより通行速度を28.3km/h、事業後の通行速度を交通量調査の結果から48.8km/hとした場合、佐伯から蒲江までの所要時間は約3分短縮することができます。さらに、本路線は東九州自動車道と並行して位置しているため、東九州自動車道の佐伯IC～蒲江IC間が通行止めの際には迂回路として活用することもできます。また、平成27年度以前とバイパスが完成した平成28年度以降で交通事故の発生状況を比較するとデータを確認することができた平成19年度から平成27年度では、事業区間で4件の追突や歩行者を巻き込んだ事故が発生していましたがバイパス完成の平成28年度以降は事故が1度も発生しておりません。現道からバイパスへ交通が転換したことと併せると、周辺住民の生活環境は改善されたと評価できます。

これまでは事業効果の発現状況を説明させていただきましたが、次に全体事業の概要について説明させていただきます。本事業は平成21年度に再評価を受けており、その際からの変更点につきましては、事業期間が4年延長し、最終的に平成7年度～平成27年度までとなっております。延長・幅員等については変更ありません。事業費については4百万円の増と大きな変更はありませんが、主な増額の理由として平成26年度に消費税が5%から8%に増税された事によるものです。前回評価時の平成21年度には主要構造物の精算に目途がたっており、残りの区間の工事においても特殊な構造物が無かったため、概ね前回評価時の想定どおりに事業費が推移しております。

事業期間が4年延長した理由についてです。平成21年度の評価時は測量と用地補償を平成22年度で完了させる予定でしたが、再評価を受けた後に一部の土地において地権者が多岐にわたることが判明し、その用地交渉に時間を要したため、完了に遅れが生じました。その後も地権者と調整・交渉を行い平成26年度に全ての用地の買収を終え、同年度に前回再評価から5年経過したため再度、再評価を受ける必要がありましたが、用地買収を全て終えていたため、土木建築部公共事業再評価実施要領の第3条の除外規定を適用し、再評価を受ける必要が無く平成27年度に事業が完了しました。

環境への配慮についてです。本事業は土砂の工事間流用について考慮しています。本事業では約14万6千 m^3 の切土が発生し、そのうち5万5千 m^3 程については現場内盛土に流用しました。残りの約9万1千 m^3 は事業地外へ搬出しており、佐伯市の高台整備や佐伯蒲江間の高速道路建設で有効利用しています。

最後のスライドになります。同種事業の今後の課題についてですが、現地調査や事前調査を十分に行い、用地補償費や用地交渉にかかる課題を精査し、適切な事業費・期間の設定を行うことが重要であることが考えられます。対応方針ですが、当初の事業目的を達成していることから、さらなる事業評価の必要はないと考え、事業評価を完了したいと考えます。以上で説明を終わります。

《委員長》

それではただいま説明を受けた事業につきまして、御意見等お願いします。

《委員》

大変な作業だったと思います。写真ありがとうございます。こういう道が大分県内に多くて、車幅がなくて離合が難しいというところを、現在の私たちの子供は学校に通っています。こういう危険箇所がなくなって、学校に安心して通えるというところが、地域の整備に繋がっていて、そこに暮らす人が残ってくれるという可能性が高いのです。従前の様子の写真、整備後の整備効果がよくわかるので今後も資料としてかなり使えると思います。安全に配慮して整備をしていると言うことをアピールしてもいいと思います。

《委員》

この公共事業によっていかに効果があらわれていて、地元の皆さんに、安心して使ってもらえるかっていうところが、非常によくわかりました。

4-1のところでは、B/Cについて、防災面、安全面と書いてありますが、本来B/Cは、関係ないけど、計算したらこうなりましたと、安全のための公共事業なので関係ないですよというところを一言入れたほうが良いと思います。

また、VEという言葉がわからなくて検索しました。報告でコスト縮減を図ったとか、効果のところが非常によくわかったのですが、調書には頑張った取り組みについては、あまり強調されていないので、県民に伝わりにくいところが気になったところです。

《道路建設課》

委員会の説明資料は短時間で委員の皆様にご理解いただくため要点を抽出し、わかりやすく簡潔に作成しています。評価書は、公表ベースとして少し堅い資料となっております。また、「VE」、などの専門用語については、公表までにわかりやすい言葉で見直します。

《委員》

コスト縮減のところも少し御説明をされた方が良いと思います。結局税金の使い道がどうなのかという視点でみるとわかりづらいと思いました。

《道路建設課》

今回の事後評価は、最終の再評価事業費と精算事業費を比較しており、平成21年度の評価からコスト縮減がないため今回の記載となっております。

《委員》

資料に「費用対効果分析」という言葉があります。数年前のこの委員会で、道路事業の効果は、走行時間短縮等を3つの便益に限られているので、ここでは「費用便益分析」に統一しましょうとなりました。

事務局と当該事業課で打ち合わせをして、表記の統一をできればと思います。

《委員》

それに関しては、道路事業に関するB/C算定の便益というのがあって、私はここにちょっとあったのですが、国土交通省の道路事業におけるB/C、これを使いたいとの道路事業の評価に考えについて、これは費用便益分析というふうにちゃんと書かれているので、それを使えば良いかなと思います。

前回の算定なしというのは、道路の安全の通行の確保等の目的として行う事業であり、幹線道路としてネットワーク機能強化を伴わないものは、費用便益分析法等による評価を実施しない事業というふうに書かれていますから、それを記載して、簡単に記載してやればそれで済むことだろうというふうに思っていますので、表記をそういうふうにお願したい。

《道路建設課》

事務局と相談します。

《委員長》

他にございませんか。それでは、意見も出そろったようですので、事業者が申請しております対応方針案の評価の完了が妥当であるということによろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

それでは、この事業につきましては評価完了妥当といたします。

【再評価】 道路改築事業 中津高田線 江須賀～金屋工区

《委員長》

それでは、再開してよろしいでしょうか。

再開の前に、事務局から報告をお願いいたします。

《事務局》

先ほど委員から御指摘いただきました、タイトルの項目の件ですが、1点目の渡里川についても項目名を、従来のとおりでやっておりましたので、費用便益分析ということで統一して、修正させていただきたいと思います。

《委員長》

それでは再開します。再評価対象事業です。道路改築事業 中津高田線 江須賀～金屋工区をお願いいたします。

《道路建設課》

この事業は、平成29年度に事業着手しておりますが、用地取得に着手するまでに3年を要したことから、評価基準に基づき「用地取得前」の再評価に諮るものです。

まず、評価箇所について説明します。黒で旗揚げしています中津高田線は、西側の中津市を起点として、宇佐市を經由し、豊後高田市に至る延長約28kmの県道です。今回の評価箇所は、赤で旗揚げしています、JR柳ヶ浦駅の南側に位置する、延長2,800m区間です。

次のページをご覧ください。沿線の利用状況について説明します。現在の県道は、柳ヶ浦駅を中心に広がった住宅街をとおり、沿線商業施設への買い物や小中学校への通学など、生活道路としての役割を担っています。また、自動車関連を含め、企業の集積が進む、県北地域の産業道路としての役割も担っています。さらに、九州の東の玄関口の一つである竹田津港と、東九州自動車道及び中津日田道路を結ぶ、広域ネットワークとしての役割も担っています。なお、写真の撮影箇所は、次のページにまとめて表記しています。

今回のスライドに用いている6箇所の写真の撮影位置と方向をまとめて示していますのでご了承ください。では、続いて、現況の問題点について説明します。1つ目は、交通安全についてです。柳ヶ浦駅を中心とした地域は、県平均に比べ死傷事故率が高く、中でも柳ヶ浦・長洲地区は、1kmあたり年間3.7件と特に多くなっています。事故の内容としては、右折レーンの未整備な箇所が多いことから、追突事故や出会い頭事故の割合が高い状況です。2つめは、交通混雑についてです。もともと通勤や日常生活で使われている車両に加え、物流関係の車両が増えたことで、現在2車線の県道で、自動車がスムーズに走れる交通量を

超過し、旅行速度の低下が生じています。また、現在の県道は、右折レーンの未整備箇所が多く、直進阻害による交通混雑も発生しています。

現道部の現況写真です。左の写真3は、右折レーンがなく右折車両の左側を後続車両がすり抜けようとしている状況です。また、右の写真4は、大型車の交通量が多い中、狭い歩道を小学生や自転車が通行している状況です。

次の左の写真5は、右折レーンが未整備のため左側をすり抜けることができず、交通混雑が発生している状況です。また、右の写真6は、柳ヶ浦駅周辺の住宅街の中を、生活車両に混じり、物流交通が多く通行している状況です。

3つめの問題点は、国東半島北西部への広域ネットワークについてです。国東半島北西部は富貴寺など多くの観光資源がありながら、県内の他の地域と比べ、高規格な道路の整備が遅れており、周辺地域からのアクセスが弱い状況です。

次に、事業の目的・必要性についてです。これまで説明した問題点を解消することにより、安全性・走行性の向上、混雑緩和、物流効率化、アクセス強化を図ることを目的としています。

計画概要についてです。全体計画は、中津高田線の柳ヶ浦バイパスと位置付けた、都市計画決定されている黒川松崎線、延長5.9km区間です。これまでに説明した、柳ヶ浦・長洲地区に多くある、事故や交通混雑などの課題を解消するため、並行する江須賀～金屋工区延長2,800mを平成29年度に事業化しています。事業目的の一つである現道の安全を確保するには、新しく整備するバイパスに、東西方向の交通を転換する必要があるため、薄く赤で色づけしていますが、西側は宇佐市道を、東側は県道長洲宇佐神宮線を活用し、全区間を2車線をつなぐ計画です。また、南北方向については、薄く青で色づけしていますが、現在事業中の県道宇佐本耶馬溪線（江須賀工区）と一体となって、東九州自動車道と豊後高田市方面のアクセス強化を図ります。

次に幅員についてです。今回事業化する区間は、完成形で4車線が必要となりますが、早期に整備効果を発現させるため、まずは暫定2車線での整備としております。幅員構成は、左下の図のとおり、3.25mの車道が2車線と2.5mの片側歩道で、路肩と合わせて全幅10.5mとしています。用地買収については、完成4車線の幅で買収することとしています。また、事前評価の時に、「詳細設計時に交通の安全性について十分に検討すること」と附帯意見をいただいております。安全対策につきまして、今回の計画では、主要道路との立体交差化や側道設置により出入口を集約することで、本線へのアクセスを制限していません。また、アクセス箇所のうち、交差点部は右折レーンを設置など、直進阻害を極力排除する計画としています。なお、道路詳細設計の結果、急なカーブ等で車両が逸脱するような線形計画ではないことから、暫定2車線整備時は、中央帯を設置しないこととしております。

全体の事業概要についてです。計画期間は、前回の事前評価から3年延伸し、令和11年度までの13年間としています。その他 延長、幅員、事業費については、前回から変更ありません。

次に事業期間の延伸理由についてですが、当初は、平成30年度から用地買収に着手する計画でしたが、地元調整、さらには都市計画変更に伴う法手続きを考慮して、3年間延伸するものです。具体的には、測量等の現地立ち入りについて、県外者等の一部地権者からの同意に時間を要したこと、また、道路構造について、関連地区との調整や各種要望への対応に時間を要したことによります。また、都市計画変更手続きについて、コロナウイルスの影響により、都市計画審議会の開催が遅延していることを考慮したものになります。

環境への配慮についてです。自然環境への配慮について、大分県環境配慮推進要綱に基づく調査結果をもとに、周辺の自然環境に配慮いたします。また、計画地が「田園集落景観」に該当するため、宇佐市と調整を図りながら景観配慮に努めます。土量は、約7千m³の土が発生しますが、すべて現場内の盛土に使用します。不足する14万m³は、県北の他の公共工事現場から流用する予定です。

最後にまとめです。再評価基準は「用地取得前」、B/Cは、「1. 1」であり、投資効果が見込まれます。進捗状況は、事業費ベースで約4%です。期待される効果としまして、「安全性・走行性の向上」、「混雑緩和」、「物流の効率化」、「広域ネットワークとしてのアクセス強化」が見込まれます。事業実施環境としては、都市計画区域マスタープランの中で「優先的に整備若しくは事業化を目標とする区間」に位置付けられていることや、地元との合意形成も図られていることなどから、事業実施の体制も整っております。以上により、本事業を継続することとしたいと考えています。以上で、説明を終わらせていただきます。

《委員長》

ありがとうございました。それでは御意見等お願いいたします。

《委員》

ここ現地視察に行かせていただいて、現地で見せていただいたCGは、現場の説明の際に、わかりやすく、いいなと思いなと思いました。これだけです。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

2点あります。1つは、再評価書の方で、事業の成立性という項目がありまして、3つ目道路法第15条に基づき実施したとありました。道路法第15条を改めて読み直したのですが、ここは「都道府県道の管理は、その路線の存する都道府県が行う」という条文ですね。これが事業の成立になるのかな。道路法第29条の間違ひではないかと思うのですが、どうですか。

《道路建設課》

現道の問題点に対して、管理者として対応する妥当性、事業実施の成立性を記載する項目と考えていますので、第15条を条文として書かせていただいています。

《委員》

特に29条は書かない。

《道路建設課》

事務局と相談し記載について統一したい。

《委員》

それからもう1点が環境への配慮です。今回の計画地が田園集落景観に該当するため、宇佐市景観計画の行為制限対象とはならないです。というのは、私は宇佐市の景観計画の委員長をしていたもので、よく覚えているのですが、ここは田園集落計画ではないと思うのです。田園集落景観は広い範囲があります。その中にある、主要地方道とか、国道10号とか別府宇佐道路等は、別に類型を設け、幹線軸景観地域という形で幹線軸地区計画別に6個の類型を分けました。中津高田線も周辺との環境との調和を図る幹線軸計画の累計を新たにつくった中に該当しますがいかかでしょうか。

《道路建設課》

委員のおっしゃるとおり道路は別の景観地域ですが、地区の方から自分が住んでいる家からみて、道路を挟んで南側の田園が見えないとか、全体的な景観が阻害されるということで、全体の調和を考慮した道路計画にして欲しいという御意見が出ました。

田園集落景観にあわせた計画、擁壁の高さを下げてほしいとかいろいろ意見がありましたので、計画地周辺が該当するとして書かせていただいています。

《委員》

少なくとも該当はしてはないと思います。

《道路建設課》

委員の言われるとおり該当していません。

《委員長》

他にございませんか。よろしいですか。それでは、この件に関しまして事業者が申請しております対応方針案と継続が妥当であるということによろしいですか。

《全員》

はい。

《委員長》

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

それでは次に、道路改築事業国道197号鶴崎拡幅について、御説明をお願いいたします。

6. 【再評価】 道路改築事業 国道197号 鶴崎拡幅

《道路建設課》

土木建築部道路建設課です。よろしく申し上げます。

道路改築事業一般国道197号鶴崎拡幅について説明します。本事業は、平成27年度に事業着手し、今回、無電柱化に伴う電線共同溝を追加したいため、大幅な計画変更が予定される事業として、再評価に諮るものです。

本路線は高知県高知市を起点とし、豊予海峡をはさみ、大分県佐賀関半島から陸路となり大分市に至る一般国道です。本事業箇所は、大分市庄境から乙津町までの延長2,800mの区間です。

沿線の状況についてです。今回の対象区間は、四国と大分県を結ぶ広域ネットワークを形成するとともに、管内人口が約13万人の大分市東部地区と大分市中心部を結ぶ地域ネットワークを形成する路線としても、大きな役割を果たしています。

現状の問題点について主に2点説明します。問題点の1つ目が交通渋滞です。平成22年12月に実施した大野川有料道路の無料化により、本区間では、左下の表のように交通量が、大野川有料道路に転換され、渋滞緩和の一定の効果は得られましたが、平成26年10月に実施した交通量調査では、鶴崎橋で1日30,700台が観測され、いまだ交通容量が不足している状況であります。また、平成25年1月に公表された大分県内の一般道路の主要渋滞箇所147箇所のうち5箇所、図中の赤丸で示している箇所ですが本区間に集中しています。さらに、本区間は、図の中程にありますとおり、変則な車線運用となっており、右下の表のように前後区間と比較して、車の旅行速度が低い状況となっています。

問題点の2つ目が歩行者自転車等の交通安全上の問題点です。本区間は、鶴崎小学校、大在西小学校の通学路に指定されております。また、周辺には鶴崎中学校や大分鶴崎高校があり、図中に示しているように歩行者や自転車が非常に多い状況にも関わらず、歩道幅員が狭く、乙津橋には片側にしか、歩道がない状況です。さらに、右下の表のように本区間の死傷事故率は、県管理道路平均を大きく上回っており、運転者や歩行者にとって危険な状況です。

現状の問題点をまとめますと、車線の不連続による交通混雑、歩行者、自転車の通行空間の不足、交通事故の多発となります。これらの状況から、本事業を整備することにより交通混雑の緩和、歩行者等の安全性の向上、事故発生件数の軽減等の効果が期待されます。

計画概要についてです。事業区間の全体延長は2,800mで、そのうち乙津工区が1,110m、鶴崎工区が1,690mです。工事に伴う交通規制による、交通渋滞を区間全体で引き起こさないために、区間を二つに分け工事を行い、大分市街地側から4車線化されている状況であることから、乙津工区を先行して事業を進めます。幅員については、26mの区間と24mの区間があります。乙津川と大野川に挟まれた鶴崎地区の市街地部は、歩行者が集中する区間であるため、自転車道と歩道を2mずつ両側に設置し、全体で26mの幅員としています。その前後区間については、整備済み区間が3mの自歩道で、橋梁とのすりつけ区間であることや、コスト削減の観点から、自歩道3mを両側に設置し、24mの幅員としています。

今回の再評価での事業の変更内容について説明します。計画期間につきまして、前回評価時に令和14年度の完成目標としておりましたが、2年間延伸し、令和16年度を予定しています。また、事業費については、前回評価時の170億円に対して、21億円増額し、191億円を見込んでおります。期間延長及び事業費増の理由は、無電柱化に伴う電線共同溝の追加となっております。

具体的に大幅な計画変更の理由について説明いたします。まずは、無電柱化の実施の背景についてです。本事業区間は、緊急輸送道路1次ネットワーク及び最優先啓開ルート（ステップⅠ）に位置づけられており、防災上、非常に重要な路線となっております。啓開ルートに電柱があった場合、電柱の倒壊により道路が通行不能になり、救援・支援活動が不可能になる可能性があります。このため、無電柱化することによって、緊急輸送道路としての機能が向上し、円滑な救助・支援活動ができるようになると考えられます。以上の状況を踏まえ、令和元年7月に大分県無電柱化協議会、翌2年2月に九州地区無電柱化協議会の合意が得られ、本事業で無電柱化を実施する運びとなっております。

本事業の無電柱化の計画としては、計画断面図に示すように、両側の歩道と自転車道の下に電線やケーブルを埋設する計画としています。設置延長は、両側の歩道に設置するため、施工延長の概ね2倍の約4,400mとなります。費用負担については、道路管理者は管路やハンドホールなどの電線共同溝本体を負担し、電線管理者は地上機（トランス）、管路に入る電線等を負担します。詳細な計画については、今後の詳細設計において進めていく予定です。

詳細な計画については、今後の詳細設計において進めてまいります。平成28年に、埋設深さの基準や、電力線と通信伝の間隔距離に関する基準が緩和されたため、鶴崎拡幅においては、低コスト手法の浅層埋設工法を採用する予定としています。

続いて、事業期間延伸の理由について説明いたします。平成27年度に事業着手し道路詳細設計等を行った後、電線共同溝参画事業者と鋭意協議を進め、令和元年度に無電柱化協議会で合意が得られました。今回、無電柱化に伴う電線共同溝工事を追加したことから関係者と調整を行いながらの施工となるため、乙津工区・鶴崎工区とも1年間の延伸を要し、事業期間は合わせて2年間延伸となります。

環境への配慮についてです。自然環境への配慮としては、要綱に基づき、環境調査を実施し希少種が確認されたため、橋梁工事の際には、濁水処理対策や干潟部分の改変量を小さくする工法を採用するなど、影響を及ぼさないように対策を行います。事業地については、市街地内であり、河川周辺以外は自然環境への影響は小さいと考えております。住環境の配慮としては、学校・病院等が隣接していることから、工事中は騒音、振動対策を行います。また、舗装は、騒音低減効果のある排水性舗装を実施します。景観への配慮としては、現橋梁は希少な形式であり保全する、拡幅のため隣接して別途新設する橋は、橋梁の色、橋脚の位置など現橋に調和を図り、景観に配慮します。また無電柱化や上空の電線が埋設され、沿道景観の改善が図られます。概算土量については、切土が約9,600m³、盛土が約700m³で、搬出土が約8,900m³となり、無電柱化の追加により、約3,000m³の搬出土が追加となりますが、引き続き、管内の公共工事への流用に努めたいと考えております。

最後のスライドとなります。事業再評価の基準は、大幅な計画変更となっております。費用便益比は、3.3となっており、投資効果が高いと考えております。本事業により、交通渋滞の緩和、歩行者自転車等の安全性の向上、事故発生件数の軽減等に加え、無電柱化の追

加により防災機能の向上、沿道の景観改善の効果が期待されています。本事業に対しまして、地元の要望は強く、協力体制も整っていることから、事業を継続したいと考えております。説明は以上です。

《委員長》

それではただいまの説明につきまして、御意見等をお願いいたします。

《委員》

無電柱化に関しては、かなり説明が詳しくて、今回、再評価が必要になったというのはよくわかったと思います。今後、無電柱化が災害防止のために、少しずつ進んでいくと思うので、まだ時間かかると思いますが、その効果をきちんと検証していただきたいなと思います。それが1点目です。

2点目が、事前説明会の時に、以前の委員会の時に問題になった事案じゃなかったですかと、少し問い合わせをしたと思います。委員の任期を長く勤めていて、再評価で、2回目の審議に立ち会える機会が何回か増えてきています。この件に限らないですが、前回の意見がどこまで反映されているのかと、少し疑問に思うところがあります。一応、自分が関与したものが、もう1回上がった時には、事前説明会の時に、前回資料と議事録をホームページから探して、資料を読み込んで、再度、本委員会に出席するようにしています。

今回も気になったので、記録を見てきたところ、現地調査での橋梁の説明が本委員会では説明がなかったようで、本委員会でも必要な資料出して、説明をきちんとすべきだと意見が出ました。当時の回答は、現地説明会の資料を委員会で出すことは全く問題ないですと回答がありました。その場では結局資料は出ませんでした。それから、2～3年後の今回で、実際その橋梁についての説明はなされていません。別に今回は無電柱化がメインなので、そこについて、そこまで細かく言う必要はないと思いますが、一言でも、触れられていれば良かったと思いますが、前回の議事録なり、資料なりをきちんと確認されていたら、そこは落とさなかったんじゃないかって思います。多分、その当時の説明をされた現場担当者の方の思いとか、そういうのもなかなかうまく引き継がれてないのではとか、私たちが言った意見が、次の委員会で、うまく引き継がれていないのかというのをすごく感じています。5年後にまた同じ委員が同じ案件を担当するっていうのは、そんなに多くはないと思いますが、何回か担当するときに、時々思うので、少し意見としてお伝えしておきます。

《道路建設課》

まず一つ目の電線共同溝の効果の今後の検証をしていった方が良いというこうとで、これから現場で電線共同工事が進んでまいりますので、過去の工事を含めまして、どういった効果が出ているのを対外的にPRできるように努めていきたいと考えております。

二点目の過去の委員会の案件につきまして、しっかりと反映をなささいということを御指摘いただきました。当然、我々としても過去の指摘、説明事項についてしっかり反映していく必要があると思いますので、今後そういった疑念が出ないように資料の作りこみ等を行いたいと思っております。

《事務局》

今の2点目につきましては、全般に対する御意見だと受けとめております。今後配慮していきます。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

再評価書の事業の成立性というところで確認ですが、今回の事業の成立性の根拠条文の第29条、私はこれが正しいと思うのですが、であれば先ほどの15条も入れていくのであれば、道路法第15条及び第29条に基づきと書くべきではないでしょうか。

《道路建設課》

確認の上、変更していきたいと思います。

《委員》

それと大幅な計画変更の理由による無電柱化の実施について、防災上の観点から無電柱化によって、こんな効果がでますよということを資料内で述べられているわけですが、期待される効果として、無電柱化による沿道の景観改善と書いていますので、整合性を取る意味でもですね、無電柱化により防災のみならず、景観改善にも資するということを書いておいても良いのではないかと思います。

《道路建設課》

確かに、無電柱化に対しましては、様々な効果が期待されております。まずは、防災上の効果が一番高いと思っておりますけれども、当然、それ以外には、景観性向上等をありますので、資料の方にも記載していこうと思います。

《委員》

計画概要です。乙津川右岸～大野川左岸までの計画幅員を見ますと、そのスライドを見せていただけますか。下の標準部の歩道自転車道間の1.5mは、これはなんでしょうか。おそらく植樹帯だと思うのですが。

《道路建設課》

ご指摘のとおり、植樹帯になっております。

歩道と自転車の使い分けの説明を強調したものです。その上で2.6mの幅員構成の表の中に植樹帯1.5mが両側設置として記載しています。

《委員》

わかる人はわかりますが、植樹帯と書いた方が良いと思います。その植樹帯ですがどういう樹種を選定するかは、詳細設計の時に、コンサルに御一任でしょうか、なにか協議会みたいのはありますか。こういった形で植栽を決める予定なのでしょうか。

《道路建設課》

鶴崎地区の詳細設計はこれからですが、まちづくりの観点を含めて樹種等については、検討していきたいと思っています。

《委員》

乙津橋の大分市側は、常緑の高木で「マテバシイ」が植えられています。当時、どうして「マテバシイ」が植えられたかといいますと、臨海工業地帯等からのばい煙防止で公害に強いということで公害防止対策として「マテバシイ」が植えられたと思います。ただあの付近にまた連続性ということで、同じ「マテバシイ」が必要かどうかというと、以外に暗くて、景観等にはあまり好ましくない。そして今、新日鉄からのばい煙についても、公害防止技術が進展していますので、そんなに公害防止対策を考えなくても良い時代になったのではと考えますので、是非ここは、新たな東部地区の開発のためにも、ちょっと華やかな、もちろんまちづくり協議会の意見や維持管理、そして住民の英知を含めた形の植栽形式となっていけばと思います。

《委員長》

他にございませんか。

《委員》

6-2と6-5を確認したところ、6-2の環境への配慮のところ、無電柱化により、沿道景観の向上を図るというふうに、前回から追加されているのですが、6-5の景観への配慮ところは変更なしとなっているので、ここについても無電柱化による景観の向上等を記載して、変更があるという記載にした方が良いでしょう。

《道路建設課》

ご指摘ありがとうございます。修正いたします。

《委員長》

他にございますか。

《委員》

環境の希少種のところでですけど、事前評価の際には希少種の種名が書かれていたと思います。調査法が定性だったという記載も今回されています。種名がなくなっているのは、移設によって工事の影響も受けないところに移したから、もう希少種への配慮は必要がなくなったということで、削除したということですか。

《道路建設課》

希少種につきましては、定点調査を環境配慮推進要綱に基づき行っているのですが、このエリアと今回の工事に関係する部分で、「ウラギク」が植生しているのを確認しています。「ウラギク」につきましては、工事に影響はないところに、移植という形で対応しております。それ以外の、希少動植物等もいますが、最小限の改変範囲にするということで問題ないという評価をいただいています。

《委員》

今後のモニタリングはされますか？

《道路建設課》

現在、行っております。

《委員》

シードバンク的なことがあるじゃないですか？元々、「ウラギク」が生えていたということとは、ここにシードバンクが形成されている可能性とかは。自生していたということで、周りに種子とかとがある可能性とか、今後地下茎でそういうのであれば、今後、植物が生える可能性がある。何か生物の基みたいなのがあるかもしれないので、この希少種が発見されたところでも同じようなモニタリングをされた方が良いのかなと思いました。

《道路建設課》

元の形で復旧するように努めてまいります。

《委員長》

他によろしいでしょうか。

《委員》

評価書の上位計画等との関連で、その下の事業の根拠法令・採択要件のところですが、ここは道路法第12条に基づき事業を実施と書いているのですね。第12条は何かというと、国道の新設又は改築は、国土交通大臣が行う。但し、規模のものは、都道府県が行っても良いですよということで、第12条があり、第15条があり、第29条は、道路の構造の話ですね。安全かつ円滑な道路をつくりなさい。どれを入れることがここは望ましいでしょうか。ここは12条のみですけれども、15条や29条を入れる必要はないでしょうか

《道路建設課》

国道につきましては、12条になってございまして、鶴崎拡幅では、12条及び29条ということで記載することが望ましいかと思えます。

《委員長》

他にございませんか。それでは意見も出そろったようですので、この件に関しまして事業者が申しており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。

《全員》

はい。

《委員長》

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。

最後ですが、道路改築事業、国道213号、香々地真玉バイパスについてでございます。この事業の審議につきましては、説明資料発言等から、大分県情報公開条例第7条第1号に規定する内容が含まれることから、本案件は、審議会の会議の公開に関する指針の3の(1)に基づき、非公開で審議することが妥当と考えるので、皆様にお諮りしたいと思います。非公開でよろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

それでは非公開とさせていただきます。傍聴されている皆様方及び報道関係者をお願い

をいたします。ただいま、本事業の審議は非公開と決定いたしましたので、これより非公開といたしますので、ご退席をお願いいたします。事務局がこの事業の審議中は、傍聴者及び報道関係者の入場をお断りしてください。なお、非公開の審議であっても、非公開情報に該当する部分以外に関する議事録はできる限り公開とするようお願いをいたします。それでは説明をお願いいたします。

7. 【再評価】 道路改築事業 国道213号 香々地～真玉バイパス

《道路建設課》

道路建設課国道班です。よろしく申し上げます。

道路改築事業、国道213号、香々地真玉バイパスについて御説明いたします。本事業は、平成13年度に事業着手し、前回再評価から5年が経過したため、今回再評価に諮るものです。

本事業である香々地真玉バイパスは、豊後高田市の旧香々地町小池から旧真玉町臼野で実施している、延長2,830mのバイパス事業です。平成13年度から事業を実施しており、事業箇所、延長について今回変更はありません。国道213号は豊後高田市、国東市、杵築市、日出町を結ぶ幹線道路であるとともに、関西方面への物流ルートとなっており、大型車両の通行も多い路線で事業区間周辺には真玉中学校や臼野小学校、三浦小学校など複数学校があり、通学路としても利用されています。

本事業区間の現道は、国東半島中央の両子山から、海岸部に向かって谷や峰々が放射状に伸びた複雑な地形の中を走っているため、曲線半径60m未満の急カーブが5箇所あります。見通しが悪い区間では交通事故も発生しており、平成9年には死亡事故、その後も死傷事故が発生しており、また平成29年6月には道路法下の断崖部が崩落する災害も発生しています。本事業が整備されることにより、線形不良箇所の解消、交通事故危険性の減少、防災上の要対策箇所の回避など、地域住民の利便性が向上することが期待され、さらに本路線は、東九州自動車道と竹田津港を結び、周防灘フェリーを介して、山陽自動車道と連結することで、広域ネットワークが形成され、経済・文化・観光の交流が促進されることが期待されます。

これは現道の状況写真です。右上の写真は、対向車が迫っている中、急カーブを中央線からはみ出して走行している危険な状況です。またこの写真の位置において、今年5月には急カーブを走行中のトレーラーの積荷(40t鉄)が遠心力で振り落ち、路面が損傷する事象が発生しました。右下の写真は、最も勾配が急な箇所であり、急な坂道を下ったところに、急カーブがあります。

また海側の現道下は高低差30m近い断崖となっており、従来から危険性が心配されていましたが、平成29年6月に岩盤が崩壊し、現道路肩近くまで迫るといった災害が発生しました。応急対策に3ヶ月、本工事完了までに18ヶ月の時間を要しました。

計画平面図については変更ありません。計画区間延長2,830mの内、現道タッチができ、部分供用が可能な1期工区2,230mの整備を優先して実施しており、この工区の用地買収は面積ベースで96%の進捗です。また2期工区についても平成30年度から用地買収を開始しており、この工区の用地買収は面積ベースで30%の進捗です。1期工区、2期工区併せての事業全体での用地進捗率は76%の進捗です。

標準断面図についても前回から変更はありません。3.25mの車道2車線と、片側に3.5mの自歩道を配した、全幅11.5mの幅員構成となっています。

供用状況としましては、1期工区の現道拡幅区間230mを平成27年度に部分供用、またバイパス区間の一部350mを地域集落へのアクセス道として平成29年度に暫定供用しています。

次に、全体の事業概要について御説明します。事業期間は、当初、平成13年度から平成22年度でありましたが、用地取得の難航から前回までの再評価で令和5年度まで事業期間を延伸しております。

(説明)

事業期間を6年延伸し、令和11年度までに変更したいと考えています。延長、幅員、事業費については変更ありません。

環境への配慮については前回から変更ありません。本事業の概算土量ですが、事業全体で、約60,000m³の土の搬出となります。土の搬出先につきましては、トンネル工事の着手時に、豊後高田土木管内を中心に公共事業に活用するように考えています。

最後のスライドでまとめになります。再評価基準は、事業再評価後5年経過によるものです。期待される効果としては、時間短縮、線形不良箇所の解消、自転車歩行者道整備による安全性の向上が挙げられます。また地元の状況としては、豊後高田市からも引き続き整備促進の要望書が提出されるなど、残事業区間についても引き続き要望を受けています。費用便益については、費用が約55億円に対し、便益は約72億円で、費用便益比は1.3となることから、対応方針としては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。

《委員長》

それでは、ただいま説明を受けました事業につきまして、御意見をお願いいたします。

(質疑・応答)

《委員長》

意見も出そろったようですので、事業者が申しております、対応方針案の継続が妥当であるということですのでよろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

ではこの事業につきましては、継続といたします。

それでは、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。資料の対象事業総括表をご覧ください。事前評価対象事業1件につきましては、1件の事業実施を妥当といたします。再評価対象事業5件につきましては、5件の継続を妥当といたします。事後評価対象事業1件につきましては、評価の完了を妥当といたします。以上知事に答申したいと思いますが、よろしいでしょうか。

《全員》

はい。

《委員長》

それでは、ただいまの内容で、知事に答申をいたします。なお知事への答申は8月25日を予定しております。

以上で本日の審議をすべて終わります。委員の皆様には長時間、ご審議誠にありがとうございました。それでは事務局よろしくお願いします。

《事務局》

皆さん、大変ありがとうございます。閉会にあたりまして、建設政策課長から御挨拶をお願いします。

《建設政策課長》

本日は長時間にわたり、貴重なご審議をいただきました。ありがとうございました。本日の審議の結果、先ほど委員長から御説明いただいたとおり、8月25日に知事に答申いただけるということでございます。私どもといたしましては、方針並びに、本日皆様方からいただきました御意見を尊重しまして、事業を推進していきたいと考えてございます。今後ともご指導のほどよろしくお願いいたします。また今般の災害では、土木建築部、公共土木施設で300億円を超えるような被害を受けてございます。現在、土木事務所で鋭意調査を進めまして、今後、復旧復興に向けて全力で取り組んでまいります。これらの公共事業をしっかりと進めてまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第52回大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

【議事録署名】

議事録署名年月日 令和 年 月 日 ()

議事録署名委員

⑩

議事録署名年月日 令和 年 月 日 ()

議事録署名委員

⑩