

第50回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和元年11月25日（月） 10：30～14：30

場所：大分市府内町1丁目 大分センチュリーホテル 3階 桐の間

議題：公共事業評価（再評価5件、事後評価1件）

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

対象事業

1. 【事後評価】 大分都市計画都市高速鉄道大分駅付近連続立体交差事業
日豊本線・久大本線・豊肥本線
2. 【再評価】 中津港 田尻地区
3. 【再評価】 一般国道 212号 中津日田道路 耶馬溪道路
4. 【再評価】 一般国道 217号 平岩松崎バイパス
5. 【再評価】 農地整備事業通策条件整備 大原野第2地区
6. 【再評価】 中山間地域総合整備事業 杵築大田地区

開会

《事務局》

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第50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、過半数の7名が出席をされております。設置要綱第4条第2項の規定によりまして、本議会が成立しておりますことをご報告いたします。

それでは、本委員会の開催に当たりまして、土木建築部審議監からごあいさつを申し上げます。

《土木建築部審議監》

おはようございます。土木建築部審議監でございます。

本日は、委員会の出席の誠にありがとうございます。平成10年に設置されました大分県事業評価監視委員会の開催も、今回で50回目となりました。その間、私ども、公共事業を計画、実施する立場のものとしまして、審議会を通じましてこの事業の執行の効率化、調査の精度の向上と、説明責任の重要性などを、事業の執行に対しまして、意識を高く持ちながら取り組んでいったところでございます。

今回は再評価5件、事後評価1件の計6件の審議となっております。本日の委員会に先立ちまして実施しました、先月28日の事業説明会、30日の現地調査におきまして、委員の

皆様に現地と状況を把握していただきました。その際に、ご質問に十分お答えできなかったこともございます。そういったことも含めまして、本日改めてご説明させていただきますので、対応方針案についてご審議をお願いいたします。長時間になりますけど、本日はよろしくをお願いします。

《事務局》

続きまして、委員長にご挨拶をお願いします。

《委員長》

おはようございます。第50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あいさつを申し上げます。今お話がありました50回ということで、歴史を感じさせられますが、調べていただいたところによりますと、今までに716件の案件を、延べ件数でございしますが、審議をしてきたということで、我々もやっぱり本当に歴史を感じさせていただいております。事務局の方のお話を聞きますと、この2、3年本当に委員会が活性化しております。委員の皆様方が、しっかり資料読み込んでいただき、各分野で貴重なご意見を出していただくということで、本当に活性化しているというふうに聞いております。本当にありがとうございます。今日もお集まりいただきまして、後ほど来られる委員もいますが、今のところ、全員出席ということとなっております。

今日は、事業説明会でいろいろ課題が残りました。そして現地調査に行いまして、また新たな疑問や意見が出てくるものと思っております。今日も1日、長丁場でございますが、よろしくをお願いいたしまして、簡単でございますがごあいさついたします。よろしくをお願いします。

《事務局》

ありがとうございました。それでは、本日の審議の内容について説明をさせていただきます。本日は知事から諮問された、再評価5件、事後評価1件の計6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。審議における議長が、設置要綱第4条の規定によりまして、議長は委員長が務めとなっております。これより先の議事進行について、委員長よろしくをお願いします。

《議長》

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、私から、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、鶴崎委員、北西委員の2名を指名させていただきます。事務局の議事録作成後、審査・署名をよろしくをお願いいたします。それでは審議に入りますが、事業説明者は、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、審議をいたしたいと考

えております。ご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、傍聴要領に従い、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、事業評価対象事業です。大分駅付近連続立体交差事業についてご説明をお願いいたします。

【事後評価】大分都市計画都市高速鉄道大分駅付近連続立体交差事業

(日豊本線・久大本線・豊肥本線)

《都市・まちづくり推進課》

それでは、大分都市計画都市高速鉄道大分駅付近連続立体交差事業の事後評価について説明いたします。本事業は、平成26年完了し、5年経過したことから、今回事後評価を受けるものです。それでは、配付資料の1-8から説明いたします。

まず、本事業の施工箇所ですけれども、大分駅を中心としまして、日豊本線、久大本線、豊肥本線の三つの路線を対象としており、事業延長は合計5.57キロメートルとなっております。事業の範囲としましては、日豊本線が西大分駅東側の中島踏切大分川左岸まで。豊肥本線が、大分駅から、大分川左岸まで。久大本線が、元町から大分駅までの間となっております。

本事業の目的は、鉄道の高架化より、13ヶ所の踏切を除去し、都市交通の円滑化と踏切事故解消を図ること。あわせて、関連する都市計画道路の整備により、駅中心とする駅を中心とする南北市街地の一体化を図ることです。このため、大分駅南土地区画整理事業も一体的に行い、最終的には大分の顔にふさわしい、質の高い魅力ある都市の形成を図ることを目指しました。

事業概要です。先ほど説明したとおり高架区間は5.57km、事業期間は平成7年から平成26年です。平成14年12月7日に本体工事着手し、高架開業は豊肥本線、久大本線が平成20年8月24日、日豊本線が平成24年3月17日です。駅部の規模はホーム面数が4面、線数が8線となっております。

続いて計画図です。大分駅周辺では、本事業に加え、土地区画整理事業や街路整備を一体的に行うことで、質の高い、魅力ある都心の形成を目指しました。オレンジ色の線が、大分県が主体となって大分駅付近連続立体交差事業です。そして、ピンク色のエリアが、大分市が主体となって事業を行ってきた大分駅南土地区画整理事業であり、面積は49.6haとなっております。さらに、水色の線が、大分県が実施した庄の原佐野線あり、これらを三位一体の事業として行ってきました。

続いて高架化の手法についてです。高架化は別線新線方式で行っており、まず、線路の隣

の用地を取得し、用地取得を行った箇所に高架橋を施工します。その後、高架橋完成後に線路の切り替えを行い、高架工事は完成となりますが、高架化により発生した旧鉄道用地については、順次大分市に引渡しを行っております。

事業の経緯です。昭和40年代に期成会が発足され、長い間要望が行われてきた本事業は、長年の活動があり、平成7年に補助事業として採択され、平成14年12月に起工式が執り行われました。そして、平成18年の国道10号万寿仮橋逆立体交差工事など難工事を次々と完成させ、平成20年8月24日について JR 豊肥本線・久大本線が高架開業となりました。その後、日豊本線の高架開業をめざし、「春日陸橋撤去工事」に伴う全面通行止めや、「大道陸橋撤去工事」に伴う全面通行止めを行い、平成24年3月17日に JR 日豊本線が高架開業しました。次のページからは、本事業の主要工事であった、平成18年の国道10号万寿逆立体交差工事と平成23年に実施した「大道陸橋撤去工事」について詳細に説明します。

まず、国道10号万寿逆立体交差工事ですが、線路を跨ぐ「万寿仮橋(国道10号)」を、僅か一晩で移動撤去し、逆立体交差化した工事です。イメージ図のとおり、工事前は万寿仮橋は鉄道の上を通っていましたが、一晩で撤去しまして、翌朝から、平面交差としました。また、鉄道も平面からあらかじめ作っておいた仮線へと一晩で切替えました。これは平成18年2月4日午後8時から5日の午前6時まで、国道10号全面通行止めし JR 九州が鉄道の仮線への切替と万寿仮橋撤去を行いまして、国土交通省大分河川国道事務所が国道10号の切替を行いましたが、国、JR、県が連携し円滑に工事を実施しすることで、無事、工事を完成させることができました。

続いて、大道陸橋撤去工事です。これは、日交通量約5万台の日豊本線に架かる国道210号「大道陸橋」を全面通行止めにして撤去した工事であり、工事期間は平成23年1月17日から平成23年6月5日となっています。1日5万台の道路を通行止めにすることで、一般交通に多大な影響を及ぼすことが想定されました。そこで、行政並びに民間の関係機関で構成する『大分駅付近連続立体交差事業交通円滑化検討部会』を設置しまして、様々な意見や提案等を集約することにより、効果的な交通処理施策の検討を行いました。

具体的な施策をご紹介します。1つ目が「スイスイ環境通勤」です。多くの企業の協力をいただき時差出勤を推進し、交通の時間分散を行いました。2つ目が「ラクラク環境通勤」です。パークアンドライドやパークアンドバスライド等の推進を行いました。そして、これらを実施していくために、「企業説明会の実施」や「ラッピングバス」、「ポスター掲示、チラシの配布」、「地元説明会」、「街頭 PR」を行い、取り組みの周知をおこないました。これらの取り組みにより、大きな混雑なく交通処理を実施することができました。

続いて、事業効果の発現状況についてです。1つ目の効果として、南北市街地の一体化と新しいまちづくりです。上の写真が事業開始前の平成14年2月の写真になりましたが、事業実施後の平成21年3月の写真です。写真でもわかるとおり、事業開始前の大分駅南側は空き地が多く、道路も狭い状況でしたが、高架化により南北の交流が促進され、さらに、土

地区画整理事業によるまちづくりにより、南北の市街地が一体的に整備され、新しい大分のまちづくりが進んでいます。今は、駅南は駅裏ではなく、上野の森口として、多くの市民に愛されています。RWCでも北側の祝祭の広場、南側のいこいの道広場の両方でイベントが行われ盛り上がっています。

具体的な数字として、地価の増加率と床面積の推移を紹介します。大分駅南口付近では、本事業の実施後、5年間で地価が約29%増加しています。また、大分駅周辺の床面積は10年間で3倍になるなど、土地の高度利用が進んでいます。このように、本事業が起因となり、駅周辺の開発が進展していることが分かります。

次に、渋滞緩和と南北交通円滑化・安全性向上です。13箇所の踏切を撤去したことにより踏切待ちによる渋滞が解消しました。特に、上野踏切では、1日で7時間13分踏切遮断時間がありましたが、これがゼロになり、旅行速度が約2.5倍に増加しています。

撤去された踏切の代表箇所です。上の写真が国道210号のすぐ東側にある大道の踏切です。また、下の写真が大分県立芸術文化短期大学から顕徳町に向かう東新町の市道の踏切です。写真のとおり、踏切が撤去されたことにより、踏切待ちによる渋滞が解消しました。

3つ目が、騒音レベルの低減についてです。九州初採用の弾性バラスト軌道と呼ばれる防振ゴムを貼り付けた軌道や、新幹線で使われているロングレールの使用、防音壁の設置により、騒音レベルを最大で18%低減することができました。

4つ目が、駅舎や自由通路の整備と利便性の向上についてです。大分駅を南北に往来できる自由道路により、移動距離が490m短縮し、移動時間は約6分間短縮しました。これにより、駅構内では南北の交流が活発になり、にぎわいが創出されました。

次に全体事業概要です。前回評価時から変更がありません。事業費についても前回評価時から大幅な変更はありませんが、事業損失に伴う事後補償や大道陸橋撤去などで交通処理を円滑に行うための広報資料作成等で若干事業費が増加しています。

続いて、環境への配慮についてです。本事業で最も残土が発生した、大道陸橋の撤去では約32,000m³の土砂が発生しましたが、大分駅6号地の造成に流用するなど、残土の有効利用を図りました。

最後にまとめです。これまでにご説明させていただいたとおり、事業効果としては、上記の4つとなっています。費用便益比は最終事業費ベースで1.5となっております。また地域の皆様から、以前は中心街が遠くに感じていたのですが、すいぶん近くに感じるようになりましたなど、の感謝の声をいただきました。同種事業の今後の課題と対策についてですが、複数の事業を一体的に実施する場合は、計画及び施工時における関係機関や地元住民等の綿密な調整が重要である。一般交通に多大な影響を及ぼす事業を実施する場合は、「大道陸橋」及び「春日陸橋」の撤去工事のような、官民一体となった取組が必要である。用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要である、が挙げられます。最後に対応方針についてです。当該区間の整備により、当初の事業目的を達成しているため、更なる事業評価の必要性はないものと考えられることから、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。

《議長》

はい、どうぞ。

《事務局》

合わせまして事務局から、総事業費の記述について、調書間で整合がとれていないことについての説明をさせていただきます。様式の2-1に、総事業費の記載があります。この総事業費は、各工種毎の工事費、それから事務費など、実際にこの工事に使った、或いはこれから使うであろう予定の金額が、総事業費として計上されています。この総事業費が様式2-3補足資料の建設費欄の総事業費と整合がとれていないというご指摘でした。

この数字についての説明です。様式2-1の事業費は実際に建設にかかった数字です。そして、様式2-3については、B/Cの算出上の事業費となっています。各事業のマニュアルによりますと、B/Cを算出する際には消費税は除くこととされているため、様式2-1の事業費から、消費税を差し引いております。そして、2つ目ですが、B/Cの計算上にのみ事務費を、上乗せしているためでございます。

事務費の取扱いについては、平成26年2月に、当事務局の方から通知をしております。経緯といたしましては、第32回の事業評価監視委員会の中で、平成22年度から事務費が国の補助対象から除外されたため、事務費を計上していないのは、費用を安く見積もって費用便益分析を有利にしているように受け取れると指摘がありました。

については、B/Cの計算上にだけ事務費を上乗せし、本来必要な人件費などはきちんと積み上げるようにという指導を受け、様式2-3、様式2-3補足資料は総事業費から消費税を差し引き、計算上の事務費を上乗せしたため、様式2-1とは整合がとれないのです。

様式2-3には今後差し引きした消費税の額、上乗せした事務費の額またデフレータ換算の根拠や計算式を追加記載させていただき、調書間の整合を図ることといたしました。

事務局から以上です。

《議長》

今の件で質問ございますか。

《委員》

具体的にどの表を見たら、理解できますか？

《事務局》

様式2-1を開けていただきますと、計画概要というのがありまして、ここに総事業費を書いています。これが実際にかかった数字です。

そのページを少しめくって、4-4ページを見ますと今度は費用便益内訳書があります。これの建設費の事業費、ここが様式2-1と整合がとれていません。また、この建設費の内訳が4-6ページにあります。そしてここには、様式2-1と整合がとれない根拠を欄外に書かせていただいております。先ほど説明したとおり、消費税を差し引き、平成22年度以降からは仮想事務費が計上されています。

《委員》

事務費とは？

《事務局》

人件費等です。平成22年度以降は、人件費を事業費に入っていません。それまでは入れていた人件費等を急に引くということになりますと、事業費を積み上げられないのでは？ということで、仮想で人件費を追加することとしておりますので、そこがわかるように記述したものです

《委員》

朱書きの数字は何なんですか？

《事務局》

マニュアル上、現在価値化をした後に、用地費の部分を差し引くことになっておりまして、現在価値化した用地費、資産ということでお考えください。

《都市・まちづくり推進課》

よろしいでしょうか。前回の事業説明会の際に、各委員の方からご指摘いただいた件について簡単に説明をさせていただきます。

《都市・まちづくり推進課》

1-3ページですが、様式2-3です。記載方法がいろいろとバラバラになっていましたので、統一しました。左側がある前回再評価時の様式になってます。これが1-7ページです。今回評価時が、右側になりますが、前回100万円単位で様式を書いていたのですが、今回千円単位になっています。これは他の事業と合わせてということで、今回千円単位で表記させていただきました。

それから事業年度については前回、平成8年から平成25年までという書き方をしていましたが、これは記載のミスで、実際は平成8年からR45年ということで、今回1-3ページにはR45年で書かせていただいております。

下の便益については、前回再評価時の書き方と今回、事後評価時の右側の記載の統一が図れてなかったのが、すべて前回再評価時の書き方に整えまして、それを反映させたのが、1-3ページになります。この部分は1-3ページと1-7ページの標記は整合がとれて

いるということになっています。

それと九州初採用の弾性バラスト軌道についてどういうものかということ、質問されました。こちらがその写真です。弾性バラストということで、ここの部分に弾性材を貼りつけてまして、騒音を減少させるというような仕組みになっています。さらに周辺に採石を巻きまして、それを消音バラストと言うのですが、それによって、その騒音を防ぐかたちになります。実績としましては、埼玉県とか大分県、東京都とか、宮城県とか熊本市とかで、基本的には最近連続立体交差事業をした踏切・線路については、弾性バラストというのが、多く採用されているようです。

それと、連立事業の広報については、連立事業の工事の動画などを YouTube などにアップして、公表してもらいたいとの意見がありました。これについては、建設技術センターのホームページに、事業史を掲載中で、動画についてもアップできるように、現在協議中です。具体的には、建設技術センターのホームページに、土木アーカイブスというところがあり、ここに大分駅付近連続立体交差の事業史が出るような形になっています。前回の質問事項の回答は以上です。

《議長》

説明が2つになりましたので、まず、事務局の説明について、ご異議・ご質問ございますか。よろしいですか。この問題は、また回数を重ねることで出てくる疑問だと思いますが、その度をお願いいたします。それから説明者から、今、前回の課題がお話しされましたけれども、どうでしょう。よろしいですか。

《委員全員》

はい。

《議長》

わかりました。それぞれでは本題に戻りまして、大分駅付近連続立体事業につきまして、ご審議いただきたいと思います。ご意見ございませんでしょうか。

《委員》

当日、見させていただいたんですが、素晴らしい町並みになってまして、上野の森口ってというのは、すごい景観と緑豊かな開放感のあふれる都市になっているなと思いました。日豊本線を利用する方が多くなってるっていうことを聞きまして、日豊本線、久大本線、豊肥本線のその利用状況がわかりましたならば、教えてください。

《都市・まちづくり推進課》

大分駅の乗降客数の変化ですが、平成24年に全線高架開業したときは年間乗降客数は

600万人程度でした。その後、駅ビルがオープンすると、平成27年度には700万とのことで、年間の乗降者数としては、100万人以上増加しているような状況になってます。さらに駅の利用者なんですけれども、九州の駅の中でも大分駅は、九州でも上位4番目ということで、新幹線が停まる博多、小倉、鹿児島中央に次いで、新幹線がとまらない大分駅が4位になっているということで、かなり大分駅が利用されていることがわかります。

《委員》

それはいつのデータですか。

《都市・まちづくり推進課》

これが平成27年です。豊肥本線と日豊本線と久大本線の内訳は、調べていません。

《委員》

わかりました。

《議長》

よろしいですか。他にございませんか。

《委員》

ご説明ありがとうございます。2点あって、1点は非常に細かくて申し訳ないんですが、写真の時間等を入れていただいてありがとうございます。両方とも平日ということで間違いはないですかね。

《都市・まちづくり推進課》

まちがいありません。

《委員》

2点目はお願いなんですけど、おそらくこれ、大分の中で、かなり皆さんの記憶に残る大きな事業だったと思います。大人の方はかなり記憶に残っていると思うんですけど、小学生低学年の子どもたちにとってみると、今の分大駅が当たり前のようになっていて、これまでのいろいろなご苦労とかが、知らないまま今後育っていく可能性が高い世代かなあと思っています。これだけのすごい素晴らしい事業をなされているので、事業説明会でお願いしたホームページの件もそうですが、例えば小学校の社会の授業で、大分県について学ぶというのが3、4年生ぐらいだったらあると思うんですけど、そういうときに、例えば昔と今を振り返る授業の中でこういうのを教材として、大分県としてあげていただくとか、何らかの方法で子供たちにですね。こういう、町並みが変わったとかそのときに、こういうご苦労があった

とか、そういう方がいらっしゃるおかげで、この町が都市が支えられてるっていうこととかも、何となくわかるというか、理解が深まるようなことを一緒に考えていただければ、今後の県の発展のために良いかなと思うので、もし可能であればお願いしたいなと思います。

《都市・まちづくり推進課》

一応、数年前からですね、都市計画教室という、主に県内の小学生の小学生4、5年生を対象に、都市計画やまちづくりの組みであるとか、あとゲームを取り入れ、渋滞すごろくゲームということで、公共交通バスを使うと、非常に前に進むという、そういう教室を1年に1回やってます。今年は県内4つの小学校で、大分市と別府市と日出町でやっておりますので、委員からご指摘のあった件についても、来年以降の都市計画教室の中で、広くアピールしていきたいと思います。ありがとうございます。

《議長》

他によろしいでしょうか。私としまして、私が想像した以上のまちづくりができたのではないかなという気がしますが、ある勉強会で、これからの大分市を考えてみたんですけども、やはり今から高齢化などとか、いろんな問題が起こりまして、要するに、中心部に人が集まる仕組みですね、これは担当者の方は、直接は関係ないんでしょうけども、まちづくりの中で、中心部で人が集まって、より活性化できるような仕組みを考えていただきたいなど。LRTや路面電車とかですね、そういった方も実際に歩き回ったんですけども、要するに中心街まで来るとか車の止め方とか、交通機関とかこういったことを今以上にこう検討していただければ、もっともっと大分市が、活性化や県庁所在地が活性化して、にぎわいができるのではないかなという気がいたしましたので、これはもう要望としてよろしくお願いたします。

他に何かございませんでしょうか。

それでは、意見も出揃ったようですので、この件は、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。

《議長》

ありがとうございました。それ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。ありがとうございました。

【再評価】中津港（田尻地区）

《議長》

それでは次に、再評価対象事業であります重要港湾改修事業 中津港 田尻地区について、ご説明をお願いいたします。

《港湾課》

本事業は、県北に位置する重要港湾中津港の田尻地区で実施しているもので、自動車関連産業の進出に伴い、増大する貨物に対応するため、画面赤色で示しています全ての施設を「国際物流ターミナル」として整備するものです。平成8年度から国と県で一体となって事業を進めてきており、これまでに水深11mの岸壁をはじめとする主要な施設の整備が完了し、残る事業は、県で整備中の臨港道路1号線のバイパス部分のみとなっております。

前回評価時点からの変化は、平成19年に過去最高の440万トンの貨物の取扱量を記録したあと、取扱貨物量は減少しましたが、ここ数年は、概ね300万トン前後の貨物を中津港において取扱っております。施設供用前の平成15年と平成29年を比較すると約6.5倍となっております。また、平成29年には、中津港で移出入37万台の完成自動車を取扱っています。

これまでの事業の投資効果につきましては、製造品出荷額、製造業関連の従事者数、旧中津地域の人口などで増加しており、間接的ではありますが、中津港の整備は、中津地域をはじめ周辺地域の経済活性化に寄与しています。

前回の評価時点から変更のあった事業内容について説明します。整備する工種について変更はございません。全体事業費については変更ありません。事業期間については、臨港道路1号線が事業中であり、用地取得の難航からさらに3年ほど延伸を行いたいと考えております。これまでに事業全体に対する説明です。

次に、残事業の臨港道路について説明します。スライドで示していますのは、現在の中津港に関連する主要な道路です。中津港へのアクセス道路は、主要地方道中津高田線に接続し、住居密集地を通る既設の臨港道路2号線、臨港道路中津港線があります。中津港線の完成後、2号線の大型車交通量は減少しましたが、それでも平成29年度に県が調査した結果では、全交通量のうち大型車が20.1%も通行していました。これは、周辺道路と比べて高い割合で、多くの大型車により、朝夕の通勤時間帯の交通混雑、騒音・振動や埃など生活環境に影響を与えている状況です。

この2号線の問題点を解決するために港湾事業として、中津港線、1号線の2つの臨港道路の整備を計画しました。中津港線は、整備済みで、画面の右側に紫色で示している道路です。この臨港道路は、中津日田道路を経由し東九州自動車道に直結しています。そのため、中津港で発生する大型車のうち広域的な輸送に関連する車両が利用すると考えます。1号線は、左側に赤色で示していますが、今回の再評価の対象の県で整備中の臨港道路です。こちらの臨港道路は、北九州方面など近距離の輸送に関連する車両の転換を図ることを目的と

した道路です。これら2つの臨港道路を整備することで既設臨港道路2号線を通行する大型車を軽減させ、交通混雑の解消や、住居密集地の生活環境の改善ができます。

新設の臨港道路1号線ですが、画面が横断図になります。道路の区分は4種3級、設計速度50km/h、幅員構成は、車道は幅3.25mの片側1車線、歩道は3.5mの自歩道です。路肩を入れまして、道路の全幅は11mです。

その臨港道路の整備に関して、事業期間の延伸が必要です。その理由は、平成18年度に臨港道路の整備に着手して以降、任意で用地取得に向けた交渉を続けて参りましたが、臨港道路に必要な土地の取得が完了していない状況であります。好材料としては今年9月、難航者4名のうち、1名と契約・調印できました。その他の取得できていない土地については、土地の収用も視野に入れた交渉を今後行っていくこととし、その手続きに要する時間を考慮し、必要となる期間を今回延伸するものであります。

環境への配慮や事業の実効性・成立性などにつきましては、前回評価時点から変更はありません。

再評価基準は、前回評価から5年経過して未完了です。本事業は、国が施工した施設と一体となって、陸上輸送コスト削減や海上輸送コスト削減し、中津地域をはじめと周辺地域の経済活性化に寄与する事業です。周辺地域や港湾ユーザーから、早期の事業完了を強く要望されております。事業の進捗率は、約99%を越え、残事業は県事業の1億円のみとなっております。事業の有効性を表す指標の費用便益費比も全体事業で1.2です。これらの理由から、引き続き事業を継続したいと考えております。

以上で説明を終わります。

《議長》

はい、ありがとうございました。それではこの件につきまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

1つ伺います。この辺は住宅街も多いんですか。

《港湾課》

1号線は、主に田んぼの中を通ります。住宅地はありません。

《議長》

前回、私、中津高田線を見学した時に、片側ですけど、自転車道と歩道がですね、かなり広く取られてるなと思ったんですけども、今回も3.5mですか、結構広く取られてる、これは訳があるんですか。住宅街等とかそういうのが少ない中でですね。車はもちろん通り多いでしょうけど。自転車道と歩道ですよ。これこんな必要があるのかなという気がしたんですが。

《港湾課》

車が多いですので、やはり自転車は自動車交通から分離する必要がありまして、現況を計った時には、自転車交通量も結構少なくはないという状況ですので、今回自転車、歩行者道路として幅員 3.5m で取っております。

《議長》

ちょっと広い気がするんですが。いや、実際私見てないんでわからないんですよ。

《港湾課》

一応、道路の整備基準を参考にしまして、判断しております。
自転車・歩行者道としては、標準的な幅です。

《議長》

この前、前回見たときに、結構広くとられてたんです。

《港湾課》

一応、都市計画決定もされて、この幅員ですね。

《議長》

そうですか。他にございませんか。よろしいですか。それでは、ご質問・ご意見が出揃ったようなので、事業者の申しております対応方針案の継続というのが、妥当であるということによろしいですか。

《委員全員》

はい。

《議長》

それでは本事業につきましては、継続を妥当いたします。ありがとうございました。
午前中の審議はこれで終わります。

【再評価】 国道 212 号 中津日田道路 耶馬溪道路

《議長》

それでは再開したいと思います。次は、再評価となります。道路改築事業 一般国道 212 号 耶馬溪道路 中津市耶馬溪町大字山移から耶馬溪町大字大島についてご説明をお願いい

たします。

《道路建設課》

道路改築事業 一般般国道 212 号について説明します。

本事業は、平成 29 年度に再評価を受けたものでありますが、補助事業であり、全体事業費が増額となったことから再評価を実施する必要があるため、今回再評価に諮るものです。資料は 4-9 から 4-15 までです。

「耶馬溪道路」は赤の実線と点線で示しております、緑の実線の現道・国道 212 号に平行する、中津日田間を延長約 50km で結ぶ地域高規格道路です。このうち、「耶馬溪道路」は、路線の中央付近に赤丸になりますが、供用中の「本耶馬溪耶馬溪道路」と、現道の耶馬溪町大島地区とをバイパスで繋ぐ、延長 5km の区間です。

「中津日田道路」のうち、開通済みの区間は、黒で示しています、合わせて約 18km です。事業中区間は、未開通のオレンジ及び赤の点線及び、開通済みの中津 IC から田口 IC の間を含めて、3 区間・約 26.6km であり、このうち「三光本耶馬溪道路」は国が直轄権限代行事業として、「耶馬溪道路」と、「日田山国道路」は県が整備を行っています。

中津市のダイハツ九州では、国道 212 号を經由して久留米のエンジン工場などから資材を輸送しており、北部九州に集積する自動車関連企業から中津日田道路の早期完成が期待されているところです。また、日田市は県内屈指の杉の生産地で林業が盛んであり、平成 29 年 6 月より中津港から中国へ定期的な輸出が始まり、中津日田道路を利用した木材輸送が今後とも増えることが期待されます。このほかにも、サッポロビールなど立地企業からの物資が、国道 212 号を利用して、中津港や九州北部、本州へ輸送されており、中津日田道路の整備がこれらの産業の活性化に大きく寄与すると考えています。

図の横方向、紫線が国道 212 号であり、図の△や□で示す箇所におきまして、平成 24 年と平成 29 年の九州北部豪雨の災害により被災しました。全面通行止めとなった箇所もありましたが、供用中の「本耶馬溪耶馬溪道路」が代替路となり、「命をつなぐ道」として機能を発揮しました。中津日田道路の整備により、災害に強く信頼性の高い道路ネットワークを構築することができます。

中津～日田間は、青の洞門や一目八景など、県内有数の観光地が点在しており、紅葉シーズンには、著しい渋滞が発生しています。中津日田道路の整備により、観光地へのアクセスが向上し、広域観光の振興を支援いたします。

「耶馬溪道路」は、図の左上の、耶馬溪山移 IC を起点とし、山移工区が約 0.8km。図の右上から左下に示した県管理で最長となる約 3km の「鹿熊ふるさとトンネル」を挟み、日田側の大島工区約 1.2km を合わせて延長 5km のバイパスを整備するものです。幅員は、車道 3.5m を 2 車線、中央帯 1.5m を確保して全幅員 12m とし、トンネル部では全幅員 10.5m を計画しております。

今回の事業の変更内容についてです。計画期間、延長、幅員等に、前回から変更はございません。事業費につきまして、216億円に対し、道路工を6億円増額し、222億円を見込んでおります。

事業費増額の主な理由について3点説明します。主な理由の1点目について、終点側切土の土質による法面对策の追加です。当初計画では、土質調査の結果、中腹部に砂質土層が分布していることが判明したため、切土勾配を1:1.0、岩盤部にモルタル吹付、土砂部に客土吹付を施工する計画でした。しかしながら、切土工事を進めると、中腹部にオレンジ色で示す、N値14の軟弱な粘性土層が広範囲に分布していることが判明しました。再検討を行い、法面補強工として吹付法砕工や鉄筋挿入工を追加し、増額3.8億円となっております。

2点目について、軟弱土を搬出・良質土を搬入するための費用の追加です。当初は、終点側切土により発生した土砂は、大島工区の(補強土壁を含む)盛土工区間に流用することとしていました。しかしながら、終点側切土に着手したところ、法面上部の急崖部では岩盤が硬質である上に大きな塊として掘削され、小割を行わなければ運搬さえできない状況でありました。また、中腹部の軟弱層では粘性土が入っており、盛土への流用は困難な土質であることが判明いたしました。変更計画では、岩塊を盛土材へ利用できるまでの小割を行う費用や盛土へ流用できない土砂を搬出し、仮置き場から良質土を搬入してくる費用が追加となり、増額1.8億円となっております。

3点目について、関係機関との協議による交通安全施設等の追加です。当初計画では、大島工区に計画された国道212号との交差点は、インター形式ではないため、県内の地域高規格道路の事例を参考に、道路情報板は本線上の1箇所として計画していました。しかしながら、交差点計画の見直しに伴う警察との協議において、道路情報板については、災害時の現道及び耶馬溪道路の被災状況や、迂回路案内として活用することを考慮して、計画すべきとの助言を頂き、再検討を行いました。変更計画では、道路情報板は現道部分に設置する計画とし、新たに1箇所追加し、増額0.4億円となっております。

次に、環境への配慮です。路線の選定にあたっては、トンネルルートを採用し、地形の改変を抑え周辺環境への影響を最大限抑制しております。植生工は、在来種を主構成種とし、周辺環境と調和する計画としております。河川付替工事においては、従前の河川環境を復元するように配慮しております。防護柵や標識柱などの道路付属物につきましては、景観に配慮したダークブラウンを採用する計画としております。土量配分につきましては、切土とトンネル残土が約53万6千m³、盛土が約18万6千m³、となっており、合わせて約35万m³の余剰土砂が発生いたします。このうち約11万m³を公共工事に流用し、残る24万m³を民間工事へ流用いたします。

続いて、お配りしている資料にはございませんが、補足説明のため2枚スライドを追加させて頂いております。前のスライドをご覧ください。1枚目は、余剰土砂の搬出先の状況についてです。上段が着工前、下段が現在の写真となります。着工前の状況写真から前回、土砂

の搬出先は谷と説明いたしましたが、比較的地形がゆるい、窪地あることが確認されます。法面には植生工を行っていることに加え、盛土内に暗渠排水、地表には側溝を設けておりますので、土砂流出対策については、適切に行っている状況です。

次に4-5に記載していますチェックリストの交通事故発生状況についての補足説明です。耶馬溪道路に並行する現道の国道212号における線形や交通事故等の状況をまとめています。曲線半径が100m未満の線形不良2箇所、防災点検要対策箇所2箇所があり、交通事故については、平成21年から平成30年の10年間で、16件発生しています。事故率は、今回箇所が0.4件/年・kmで、県管理道平均0.7となっておりますので、県平均を下回っている状況となっております。補足については以上となります。

4-15 ページに戻りまして、最後のスライドになります。再評価基準については、補助事業であり、社会経済情勢の急激な変化等により再評価必要。費用便益比は、1.1となっており、投資効果があると考えております。中津日田道路の整備は、広域的なネットワークの形成により、地域産業の活性化や観光交流への支援とともに、災害に強い信頼性の高い道路としての役割が期待されています。進捗状況は、用地取得が完了、事業進捗率は91%となっております。本事業に対しまして、路線の沿線自治体や地元の要望は強く、早期完成の要望を受けており、事業を継続したいと考えております。

説明は以上になります。

《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、ご意見等ございましたらお願いいたします。

《委員》

現地を見させていただきました。予備委員会の時に、やっぱりトンネルを掘って、土砂がたくさん出るってということで、窪地を埋めるということですね。質問させていただいて、この土砂を埋める窪地は、ちょっと離れているということで、見れなかったんですけども、環境に対する影響もありませんということで、安心したところなんですけども。ここで質問ですが、民間工事へ流用で括弧で農地って書いてあるんですけども、窪地って聞いてますけど、それは農地なんですか。

《道路建設課》

牧草地、放牧用草が生えているようなところなので、農地というような表現させもらっています。

《委員》

土を盛って、そこでまた牧草を育てるってことですかね。

《道路建設課》

はい。

《委員》

わかりました。ありがとうございます。

《議長》

他にございますか。

《委員》

私も現地調査行かせていただいて、まだ完成していないトンネルの中とかも通していただきました。県の管理、県が管理されてる道路の中で一番最長だっている、その時本当に長くて大変だっただろうと感じました。4-2で事業の特殊性で、そういう最長となるトンネル工事で、事故防止の観点から安全対策十分に留意する必要があると書かれてるんですが、具体的にどのような対策をされたかご紹介できますか。

《道路建設課》

こちらの記載は、トンネルの施工中の事故防止のことです。トンネルの掘削の時には切羽面から、土が落ちてくることがございます。それを防止するための吹き付け工事とかボルト打ち工事をして、事故が発生しないように、措置しています。

《議長》

他にございますか。

《委員》

1点は4-13でですね、前回、粘性土層のN値について、質問をさせていただきましたが今回、N=14ということを書いていただいているんですけども、私の理解では粘性土層は8から14のN値は、どちらかというと、やや硬い部類に入っていると思っている。8以下であれば、やわらかい。14っていうのはもう粘性土層だとちょっと、硬い方の気がするんですけど、それでも今回、法面補強をしないといけなかった理由というのはどこら辺にあるんでしょうか。

《道路建設課》

一般的にN値というと先生がおっしゃったように地盤の硬さを表現する値として使われます。通常、構造図の基礎でN値は使います。やっぱり20から30あれば硬いという指

針になっています。14 はいい方かなと思いますけど、斜面の切土の方になってきますと粘着力とか、N 値以外の数字も重要になってきますので、そういう観点から、今回調査の結果、見直しをしているというところでもあります。

《委員》

N 値以外の要素も法面だから、これ入れたってことなんですね。それとですね再評価書の 4-1 ですね。計画交通量 10,300 台は、いつの時点の推計値かというのを明記した方が、例えば 5-1 にはあるんですが、ここにはないので、ぜひ入れておいて欲しいと思います。いつの時点ですか。

《道路建設課》

平成 42 年、令和 12 年でございます。

《委員》

令和 12 年ですね。こういうふうにならいつの時点の推計値かっていうのは、これは外部に出るってことですよ。ぜひお願いをいたします。私からは以上です。

《議長》

他によろしいですか。それでは意見も出揃ったようですので、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、認めることでよろしいですか。

《委員全員》

はい。

《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。

【再評価】 国道 217 号 平岩松崎バイパス

《議長》

それでは、続きまして、再評価事業、道路改築事業 国道 217 号平岩松崎バイパスについてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》

道路改築事業、一般国道 217 号 平岩松崎バイパスについて説明させていただきます。本事業は、平成 22 年度から新規事業着手し、前回、平成 26 年度の再評価から 5 年後となることから『再評価後 5 年未完成』と、『大幅な事業費の増加』の再評価基準に該当するため、今回再評価に諮るものです。資料は 5-1 ページから 5-16 ページとなっており、5-9 より説明いたします。

事業箇所の位置図です。一般国道 217 号は、大分市を起点とし、臼杵市、津久見市を經由し、佐伯市に至る幹線道路です。平岩松崎バイパスは、重要港湾『津久見港 青江地区』と東九州自動車道の『津久見 IC』を最短で結ぶバイパス事業で図中の赤線で示す区間です。津久見市大字上青江からセメント町までの延長 1,650m のバイパスを整備することで、津久見港や津久見市街地から津久見 IC へのアクセス改善が図られ、津久見市が整備している徳浦松崎バイパスとあわせ、物流拠点である津久見港堅浦地区から市街地へのネットワーク強化も図ることができます。周辺には、津久見市都市計画マスタープランに位置づけられた新拠点形成地区の水晶山跡地があることから、平岩松崎バイパスの整備により、津久見市内の活性化に寄与することが期待されています。

次に現道の状況です。航空写真に示すとおり、松崎踏切付近は、道路がクランク形状となっていることから、交差点と踏切が連続することから、事故が多く発生しています。また、現道の一部は、住家連担区域であるにも関わらず、歩道が無く路肩も狭くなっており、歩行者も危険な状況となっています。このような状況であるため、過去 10 年で 52 件の交通事故が発生し、平成 13 年には二輪車との出会い頭の事故により、死亡事故が発生しております。

次に事業計画について、説明します。計画平面図に示すとおり、事業区間は平岩交差点から松崎交差点までの 1,650m です。紫線が現道部、赤線が計画線を示しております。東九州自動車道の津久見 IC から JR 日豊本線に沿って松崎交差点に十字で接続する計画です。市道徳浦松崎バイパスを隔てて津久見 IC 側をⅠ工区、市内側をⅡ工区とし、主な構造物として、Ⅰ工区に現道と JR をまたぐ 1 号橋、Ⅱ工区には青江川を渡河する 2 号橋やベルトコンベア橋梁化があります。設計速度は、路線全体の整備状況を踏まえ、50km/h と設定しています。

今回の事業費増の大半を占めるベルトコンベアの橋梁化とその周辺工事について説明いたします。上の写真の青点線で示すとおり、本事業区間には既設のベルトコンベアがあります。左の写真のとおり、施工前は地上に据え付けられていました。このベルトコンベアの下に道路を通す計画であるため、右の写真のように、高さを維持したまま橋梁化して、ベルト

コンベヤの下に道路を造る空間を確保しました。

次に、施工状況写真を用いて説明いたします。左上の写真は、市道バイパスとの交差点付近のドローン写真です。赤く着色したのが平岩松崎バイパス、上向きに伸びているのが市道のバイパスです。交差点付近のベルトコンベアを橋梁化します。ベルトコンベア橋梁化の施工方法について写真を使って説明します。

まず①の写真のとおり、奥側のベルトコンベアを橋梁化するために手前側の土留工を設置し、その中でL型擁壁の施工を行います。次に、②の写真に示すとおり、橋梁化した後のベルトコンベア下の空間で仮設土留工の設置、掘削を行い、ベルトコンベア下の狭隘な箇所掘削工や杭基礎、橋台の施工などを行います。その後、③の写真に示すとおり、橋梁化した後のベルトコンベア下の空間で、仮設土留工の設置、掘削を行い、L型擁壁の施工を行います。写真を見て分かるとおり、ベルトコンベアの近くで施工するため、これらの施設に影響を与えないような慎重な施工が必要であり、特にベルトコンベアの下は狭隘な空間での施工となり、時間と費用がかかる工事となりました。

全体事業の概要について説明します。計画期間については、前回評価の時点では、令和元年までの10年間としておりましたが、6年間延伸し、令和7年度までの16年間としたいと考えています。事業費については、『道路工』は約10億5千万円の増額、『測量試験費』は約1億8千万円の増額、用地補償費は3億7千万円の増額となる見込みでございます。その結果、総事業費は約47億円から約16億円の増額を見込み、約63億円に変更したいと考えています。

ここから、事業費の増額理由を説明いたします。まず、1点目は軟弱地盤の調査に伴う測量試験費の増額です。地質調査の着手にあたり地権者との協議を行ったところ、企業活動に影響を与えない範囲での地質調査を求められたことから、非常に限られた範囲での地質調査となりました。その中でも、軟弱地盤が存在することを把握し、基礎工や仮設工の計画を立てておりました。しかしながら、現地で行ったところ、当初想定していた地質との違いが判明し、追加の地質調査を行った上で、基礎・仮設の検討業務や、JRへの影響を検討するための業務を実施する必要が出てきました。その結果、事業費が約1.8億円増額、また、事業期間も1年延長となりました。

2点目は先ほど説明した、ベルトコンベアの橋梁化に伴う補償費の増額です。このベルトコンベアは、企業が所有している施設であるため、県において、補償工事として、橋梁化の工事を行いました。左の図が当初想定していた地質横断図、右の図が追加調査により変更となった地質横断図を示しております。当初の支持層線を左図の青点線、変更となった支持層を右図の赤点線を比較して見ればわかるように、変更後の方が支持層が低くなっていることがわかれると思います。前のスライドで説明したとおり、調査箇所が限られていたため、ベルトコンベアの位置における地質の状況が十分に把握できていない状態でした。そのため、追加調査を行い、杭位置での支持層線を確認した上で、仮受工や基礎工の再検討を行いました。その結果、仮受工や杭基礎の延長が伸びたことにより約3.7億円の増額となりました。

3点目は、先ほどのベルトコンベア橋梁化と密接に関係する工事である、L型擁壁の施工に伴う工事費の増額です。この擁壁は、ベルトコンベアの下に位置し、道路の進行方向の土をとめる役割をするものです。左の図が擁壁の正面から見た図で、道路は右から左へ通るようになります。右の図が擁壁を横から見た図を示しており、道路は手前から奥に通るようになります。こちらのスライドには、変更後の支持層しか示していませんが、前のスライドと同じ位置であるため、当初想定からかなり低い位置となっております。追加調査の結果を受け、基礎工や土留工の再検討を行いました。その結果、杭基礎の施工量の増、及び狭隘な箇所での施工となることから、特殊な機械を使用する工法を採用したことなどにより、約6.2億円の増額となりました。

4点目は、JR日豊本線に隣接する施工に伴う工事費の増額です。本事業では、JR日豊線に隣接する構造物として2つのボックスと2号橋を計画しておりましたが、どちらの構造物も、鉄道敷から8.0m以上離れた位置にあることから、県による施工を考えておりました。ところが、先ほどから説明している通り、当初想定していた地盤と大きく異なることが判明したため、JR鉄道敷への影響を検討し、協議した結果、構造物の施工による沈下などが予想されたことから、JRから仮設土留等の対策工を指示されました。また、2号橋の下部工については、隣接するJR橋への影響を考慮して、JRへの委託による施工が必要となり、安全監視員などの安全管理費が必要となりました。これらをあわせて、約2.3億円の増額となりました。

最後の5点目は、法面対策工に伴う工事費の増額です。左の図が当初想定していた地質横断図、右の図が変更後の地質横断図を示しております。当初計画では、地山表面に石灰岩が露頭していることから、法面工としてモルタル吹付工を計画しておりました。地質調査を行った結果、切土部に風化岩が確認されたため、切土勾配を含めた法面の再検討を行いました。法面上部にはNEXCOとの境界があったことから、切土勾配の変更に限界があったため、鉄筋挿入工と吹付砕工による法面工へ変更となりました。その結果、法面対策工が約2億円の増額となりました。

続いて、事業期間延伸の理由について説明いたします。青線が前回評価時の工程、赤線が今回変更を予定している工程を示しております。事業期間延伸理由の1つ目は、先ほどもお話しした軟弱地盤対策の検討により1年の延伸です。2つ目は平成29年度の台風18号の被災による影響による2年間の延伸です。この3年間は、急激に事業量が増えたことから、優先度が高いⅡ工区の作業を中心に事業を進めることになりました。3つ目はこれまでの増額理由として説明してきました軟弱地盤対策により施工量が増工したため、道路工の施工が2年間延伸しました。4つ目に、Ⅰ工区において道路工と橋梁工を同時に着手することを考えていましたが、現道の切り回しを行わなければ、橋梁工の施工に着手できないことから、1年間の延伸となりました。以上の理由から、事業期間を6年間延伸する必要が生じました。

次に環境への配慮について説明いたします。周辺環境への配慮としては、現場発生土の現場内流用、公共事業間流用に努め、振動・騒音対策として、低騒音・低振動の施工機械を採

用し、工事を行っています。また、概算土量については、下の表に示すとおり、盛土が約1万3千m³、切土が約3万m³であるため、約1万7千m³の土砂が余剰する見込みです。余剰分については、他の公共事業への流用を予定しています。

最後にまとめです。今回の再評価基準は、『前回再評価後、5年未完成』と『大幅な事業費の増加』によるものです。費用便益分析については、前回の1.02から今回は1.01になり、減少しています。今回、事業費は増加しましたが、便益についても、基準年や将来ODの変更により増加したためと考えられます。期待される効果としては、通行の支障箇所である踏切、変則交差点の回避、交通の分散及び自歩道整備による安全性の向上、津久見ICアクセスの改善などがあります。地元の皆さんからも、本事業に関しては、大きな期待を寄せられています。例えば、津久見市の川野市長から中心部のグランドデザイン策定に欠かせない道路であり、早期の完成が必要との声をいただいております。セメント関係の企業からは、トラックによる資材運搬がスムーズになる、下浦地区の住民の方からは、市道と併せて、通学路としての機能が向上する、青江地区の住民からは、現道の交通量が減り、安全に通行できるようになるなど、たくさんの地元の方の声をいただいております。本事業を継続したいと考えております。

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、ご意見等ございましたらお願いいたします。

《委員》

私、他県から移住してきておりますので、津久見のセメントを本当に掘ってるとか石灰が見えるところしか知らなくて、津久見の土壌はすべて、掘ったらあんな風になってると思ってたんです。それで現地に伺った時に、本当に何も無い、支持層がないっていうことを説明していただいたとき、また、今回は2ヶ所から、工事に関わる土地の視察をさせていただいて、実際に使われた写真というか航空写真、これを入れてもらった方がわかりやすいんじゃないかっていうの現地でお話したら、今回使っていただいて、私青江小学校に視察に行っただけですね。その時に、小学校は、台風の被害で浸水をしたっていうお話を聞いて、このあたり、見に行くのに国道、側道に、バスを止めて、歩いて行かなきゃいけないぐらい小学校の周りの道路も非常に狭くて、危険な箇所が多いというお話も聞いていて、早く、道路が整備されなければいけないんですけど、このベルトコンベアを止めるわけにもいかないという、非常に難しい工事をされていて、実際に現場を見に行かせていただいても、基幹産業であるセメントのベルトコンベアを止めるわけにはいかないかと別にどうやって工事するかっていうのが非常に興味深くて、とても良いところを見せていただいたなと思いました。道路が狭くて、非常に危険な思いをしてるっていうお話もたくさん聞きましたし、できるだけ早い

完成を、期待して、若干の増加というのは致し方ないかなという、軟弱地盤についても、私の家も軟弱地盤に建っているんで、それは検査をしないとわからないんですよね。家は、簡単な何かこう、電波か何かを調べるので、わかるんですけど、そんなに重さはないと、ただ、このような道路を通す場合は、かなりの支持層をきちんと作らないといけないっていうお話も、その場で伺って、お金がかかってしまうのは安全を期するために仕方がないんだろうなという思いが、その場でしましたので、ただ工事される方がベルトコンベヤが上にあって重機に乗らなきゃいけないという非常に危険な工事だったので気をつけてやっていただけるといいなと思いました。以上です。

《議長》

他に何かございませんか。

《委員》

市民からの声も大きいみたいですので、松崎交差点を私なんかよく通ることがあるんですね。やはり、危険を伴いますし、事故件数が多くなってますので、市民の声を早期に生かして欲しいなと思います。

《道路建設課》

今現状では松崎交差点は、信号ないんですけど、十字交差点になって信号をつけるような計画もしていますので、それができると大変安全だろうと思います。

《議長》

松崎交差点は一番最後になるんですか。

《道路建設課》

一番最後になるかと思います。今、大体もう形になってるんですけど、細かい舗装のやり替えやラインの引き直しは最後になりますので、実際に車が通れるのは一番最後になると思います。

《議長》

他に何かございませんか。

《委員》

5-10 で、下側の計画平面で前回の質問のお答えをもう一度確認したいんですけど、設計速度 50 キロにした理由ですね。標準が 60 キロに今、先ほど説明は、全体的なバランス等を考慮してということだったんですけども、もうちょっと積極的な理由はありますか。

《道路建設課》

現道はご存じのように臼杵の方から国道 217 号を通ってきて、津久見市内に入ってくるわけですが、臼杵との境のあたりから整備しており、そこが設計速度 50km/h で整備してます。バイパスが接続するインター側が 50 km/h で、市内側は、40 km/h 程度という状況です。一連の設計区間を考えたときに、同じ 50km/h とすべきということで 50km/h を選んでいます。

《委員》

最初に細かいところから、5-14 の NEXCO の境界部分までずーっとこの盛土で、この図は、4 段ですかね、これ 1 段の高さはどのくらいなんですか。

《道路建設課》

直高で 7m です。

《委員》

4 段がずっと続くと。

《道路建設課》

法面ですので、お椀型となっており、図の箇所が一番高いところとなります。

《委員》

県の場合は、NEXCO は、確か 15 メートル以上が高盛土だというふうに設定してると思うんです。県は高盛土での、定義みたいのがあるんですか。何メートルを超えると高盛土というのか。それを 7m×2 で 14、3 段目を超えると高盛土となると思うんですけども、

《道路建設課》

こちらは切土になります。

《委員》

盛土の場合は、何メートル以上高盛土とかいうのは、規定はあるんですか。

《道路建設課》

道路土工の土工指針とおりにかと思えます。

《委員》

NEXCOに聞いてみると15m以上は、高盛土というとおっしゃっていましたので。ですね、やむを得ないと思うんですけど、5-12ですね、前回から今回の変更まで47億円が63億円で、16億円で率に直すと約34%の増額なんですね。これも私も今回4年目の委員ですけど、何か、これまでで一番増額額が大きいのではという気もしてるんですけども。これより大きいところあったんですかね。こんな額が増えた、やむを得ないんですけども。

《道路建設課》

増額の額だけでいうと、昨年の評価で、日田山国道路が28億円の増で、話をさせていただいております。ただ、全体事業費がちょっと大きいので、割合的にはそんなにありませんでした。

《委員》

私も現場を見せていただきましたけども、津久見市は石灰岩層と急に土質が変わる場合があるんですね。難しいんでしょうね。おそらく。わかりました、以上です。

《議長》

他によろしいでしょうか。それではまとめと思います。事業者の申しております、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すか。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、ここで休憩を取りたいと思います。1時50分再開でよろしいですか。

《委員全員》

はい。

《議長》

1時50分から再開いたします。

【再評価】 通作条件整備 大原野第2地区

《議長》

再評価事業でございますが、農地整備事業 通作条件整備 大原野第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》

農村基盤整備課です。今回の評価で、当課からは、2件の対象事業がありますが、まずは、農地整備事業 通作条件整備 大原野第2地区について説明をさせていただきます。よろし

くお願いします。

再評価基準としましては、大分県公共事業評価実施要領第2条（2）オに該当します。今回、本地区については、計画当初から周辺状況の変化等により事業費が増加したため、その内容について、評価をお願いするものであります。

当事業は、農村地域の基幹となる農道を整備することにより、輸送距離や輸送時間の短縮など、農業生産物の流通の合理化を図り、併せて地域の道路網が構築されることによる利便性の向上や農村環境の改善を図ることを目的としています。事業の採択要件は、受益面積50ha以上、総事業費1億円以上、車道幅員4m以上となっています。

次に大原野第2地区の位置について説明致します。赤の点線で囲んでいるのが玖珠町でございます。地図の赤丸で示している部分が大原野第2地区で、玖珠町の南西部に位置しています。県道704号線には直接接続しており、付近には広域農道、通称スカイファームロードや九重町から熊本県小国町へ抜ける国道387号線などがあります。次のスライドでは、この赤丸部分について、詳しく説明いたします。

こちらは先ほどの赤丸部分を拡大したものであります。赤色で示しているのが大原野第2地区であり、本地区は、町道大原野線を起点に、第一大原野と第二大原野の集落を結び、県道704号線へ接続する延長2,198mの農道です。関連事業として整備した青色で示している大原野地区を通じて、スカイファームロードを經由し、農産物等を日田市のJA集出荷場や中央卸市場へ出荷をいたします。本農道は受益地を東西につなぐように配置されていることから、農産物の流通の合理化に寄与するなど、営農利用上最適であり、地元から早期開通が望まれております。

本地区の概要について説明致します。所在地は玖珠郡玖珠町大字山浦、受益面積88.6ha、計画道路幅員は4.0mであります。路線延長は2,100mから98.0mm増の2,198m、大原野地区と合わせた全体延長は5,925m、総事業費は2億8100万円から2億1100万円増の、4億9200万円、大原野地区と合わせた全体事業費は9億2500万円となります。事業実施期間は、平成24年度から令和2年度の予定でしたが、2年間延長し令和4年度完了としたいと考えております。費用便益比は、大原野地区と一体的に算出しており、当初1.9から事業費の増加に伴い減少したものの、変更後においても1.4となっております。変更理由等の詳細については後ほど説明させていただきます。

こちらが、本地区の平面図及び標準断面図です。延長L=2,198m、車道幅員4m、全幅員5mの道路であります。

次に農道の必要性について説明いたします。本地域は、営農意欲の高い畑地帯であり、夏場でも冷涼な気候を活かしたネギ、レタス、大根等の野菜栽培を行い、JAや市場等へ出荷しているほか、高糖度トマトのハウス栽培を行っている企業が参入し、関東へ出荷しています。しかし、現在輸送に使用している既設道路は線形が悪く狭小であるなど、大型車両等の走行に支障を来していることから、本農道の整備により生産環境の改善を図ることにより農業参入した企業や意欲ある担い手の経営規模拡大が期待されております。

次に畜産関係でございます。平成17年に養鶏業を営む企業が進出し、事業を開始しており、年間約150万羽を出荷しています。写真にもありますように、鶏を輸送する大型車両と農耕用の車両や一般車両の離合には大変苦慮しており、本農道を整備することでこのようなトラブルの解消が図られます。また、第1養鶏場の町道を挟んだ向かい側には堆肥場を設けており、養鶏場で発生した鶏糞を堆肥として活用する際の効率化や輸送車両の大型化等による効果も期待されております。

また、地域への波及効果として、本年度には林道大原野線が全線開通予定となっております。本農道を整備することで伐採した木材を効率的よく輸送することが出来るようになります。

続いて本農道を整備することで発生する事業効果です。大原野地区、大原野第2地区が開通する前の輸送経路を青色矢印で、開通後は赤色矢印で示しております。本農道の整備により、大原野集落から日田市まで時間にして約25分の短縮を図ることができ、効率的な輸送経路の確保により走行経費削減効果の発生が期待されています。

続きまして、事業費が大幅に増加した理由について説明いたします。事業費が大幅に増加した理由と致しましては、大きく分けて路線の変更によるもの、想定外の事象が発生したことによるものであります。まず路線の変更によるものであります。用地買収が困難となったこと、豪雨時に沢が氾濫し道路が浸水する危険性があるとして、2箇所路線線形を変更いたしました。当時の計画路線を青色で、変更予定箇所を赤線で示しております。また、想定外の事象につきましては、現場条件によるもの、字図混乱箇所があったこと、によるものでございます。これらの個別事項は次のページ以降にて説明致します。

まず、用地買収困難箇所によって路線を変更したことで事業費が増加することについてでございます。当初計画の線形は切盛を抑えるための計画で、一部、畑を分断する計画となっております。畑の地権者の方も当初の地元説明会等では賛成していただいておりますが、用地交渉時には一転して同意が得られませんでした。その後も数年掛けて鋭意説得を試みましたが、同意が得られなかったため、路線の変更に至りました。取得困難箇所が発生したことで、線形を山側へ修正したため、掘削土量が増加し、それに伴い法面保護工も追加したため、事業費の増となりました。

次に豪雨による線形の修正について説明致します。左の写真が実際の降雨時の状況で、上が通常時、下が豪雨発生後の状況でございます。右側の断面図は変更前と後と沢の位置を示しております。上の写真のように、この沢は、普段、ほとんど水の流れはありませんが、平成29年度の九州北部豪雨のような大雨が発生しますと、下の写真のように水量が増加し、川のように流れて行きます。大雨の際に、この写真のような鉄砲水になるとは、計画段階では想定できておらず、地元からの情報提供も特になかったため、当初路線は、右図の青線のように、沢の隣設する計画でしたが、近年の大雨が頻発している状況と増水による道路への浸水等の危険性を考慮し、右図の赤線のとおり、山側へ路線の修正を行いたいと思います。それらに伴い、ブロック積みなどの構造物の設置や土工量が増加したこと、一部立木補償費が増加したこと、急勾配区間が出来たため、その区間には滑り抵抗性に優れている密粒度ギ

ヤップアスコンを使用したことなどにより事業費が増加となりました。以上が線形を修正したことに伴う事業費増の理由でございます。

次に現場条件が異なったことによる説明をいたします。まず、路床の安定処理についてです。起点、終点側の一部区間では、すでに工事着手していますが、工事中の重機や運搬車両の走行で路面の状態が非常に悪いことが判明いたしました。そのため、土質試験を行い、その結果に基づき石灰による路床安定処理を実施したため、事業費が増加しました。また、そのほかにも、写真にありますように、豪雨によって法面が崩壊したため、ふとんかご工やパイプを利用した湧水処理等によって、法面の復旧を行った結果、事業費が増加いたしました。

次に、事業開始後に計画路線の一部区間で、字図と現地が合致しない字図混乱箇所があることが判明いたしました。字図混乱箇所の土地については、一筆測量をして、全ての隣接地との立会を行い、境界の確認をした後、字図訂正する必要があります。今回対象となった土地については、現地を測量し、地権者との境界確認を行ってきましたが、一筆の面積が広大なものが数筆あったことから、それらにかかる用地測量費が増加となりました。

続いて工期の延伸についてです。想定外の災害や字図混乱箇所の用地協議等に時間を要しましたが、すでに用地の大半を取得できており、引続き地元・関係機関等と十分協議しながら、事業を推進し、令和4年度完了を目指していきたいと考えております。

環境への配慮について説明致します。本地区の発生土について、掘削で発生する4万立方メートル全ての土砂を、道路工及び集落内の畑への盛土に利用する計画であり、事業地外への搬出は予定しておりません。本地区の残土は全て本地区で処理することで、コスト削減のみならず、環境への影響も配慮いたしております。

次に環境情報協議会の指摘に基づく対応について説明します。盗掘のリスクが増大する種として、路線の近傍2箇所にあった“キスゲ”が挙げられました。キスゲについては、環境情報協議会委員の意見を参考に、ある程度管理され、盗掘の恐れが少なく、また、周囲に同種が生育しているなど、生育地としての適性が高いと考えられる場所として地区内の別の場所への移植を行うことといたしました。また本地区は、環境への配慮を目的に2回環境調査を行い、地区内において対策が必要な種がいるか確認を行いました。その結果、移動の阻害による影響が懸念される種として、図2～4で示しています3種がいることがわかり、その対策といたしまして、生物が水路落下時に脱出が可能な斜面を持つ図1のような環境配慮型側溝を布設いたしました。

最後に、事業の対応方針案です。本農道については、地域の営農意欲が高いことや農業への企業参入がみられることなどから、事業実施により更なる農業振興の発展が期待されます。さらに農地集積の促進や機械の大型化による流通の合理化が図られるほか、農村環境の改善に繋がり地元からも早期開通を要望されています。費用便益比の分析としましては、変更後、前回の1.9と比べ、1.4と減少しておりますが、依然、効果の発現が期待できるため、対応方針として「継続」としたいと考えております。

以上、よろしく願いいたします。

《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》

事業費が増加する理由として、用地の取得が困難となりっということがあって、最初は、良いですよって言ってたものが実際になって、しませんっということで、それ1件の方なんですかね。

《農村基盤整備課》

用地の取得困難箇所については、この1件です。

《委員》

その1件がもう売れませんっっていったことで、6,400万円の増額になったんでしょうか。その1件が売れませんっってことで路線を変更して、そのために山側になって、すごく土砂も出て、大変なことになってると思うんですけども。公共事業ではそれはできないんだろうなと思うんですけども、素人が考えると、これだけお金がかかっちゃうんだったらその一部でも補償費として支払うことで、ここで削減できるんじゃないかなとか思ってしまうんですけども。そういうことはできないんですよ。

《農村基盤整備課》

一応、このスライドでいきますと、この部分になるんですけども、同意をしていただけなかった方が持っているところが、この畑とこれに隣接するこの山となっております。やっぱりどうしても効果、この道路を造ることによっての効果としたときに、この赤い路線に振って事業費が増加になるとしても、この辺のところの効果と比較しまして、路線変更やむを得ないという形をとりました。

《委員》

この方に対する補償よりも、こっちの方が良いということですかね。

《農村基盤整備課》

地権者の方が、そういうふうにして、お金をもし得ることになったら、今後の事業にも影響が出てきますので、それが問題だと一部あるかもしれませんが、公共事業を実施する立場としては、振ってでも通したというのが。

《委員》

個人的にはやっぱり、これだけの増加を1人の考えによって、増額になってしまうっていうことは、ちょっと大変だなと思ったので。

あとキスゲのこととカエルとかの件に関してですが、後でちゃんと追跡調査をされるんですかね。キスゲがそこで育ち、小動物たちがここで前と変わらず生息しているっていう追跡調査は後でされますか。

《農村基盤整備課》

キスゲについてはですね、この2ヶ所、今、スライドで示したこの公民館の横とこの赤丸をしている2箇所を確認をされました。もともとこの公民館の横に1ヶ所として、農道事業とは直接関係なかったところなんですけども、近傍にあるということでの委員の方から、そういった指導を受けて、こちらにあるものを切り取って、公民館の横に移設している状況です。こういうふうな動かしをやった後に、これが今年の状況です。30年に移動させて、調査をして移動させて、今年のうちこういった形で調査をしておりますので、事業の期間中については、こういった形で確認をしていながら、やっていきたいというふうに考えております。同じく、動物の方ですけども、こういった側溝ではい出やすいようにしておりますので、こちらについても工事中、これから数ヶ所、全部で40ヶ所ぐらいつけるようにしておりますので、そういったものの経過としては観測していきたいと思います。

《委員》

ちゃんと機能してるかどうかの確認をしていただきたいと思いました。

《議長》

他にございませんか。

《委員》

6-15の事業費が増加している理由のところなんですけど。ちょっとスライド開けていただけますか。②ですね。まず急勾配区間が生じたので、そこは密粒度ギャップアスコンの使用で1000万円増とありますが、急勾配区間は、延長は何mぐらいですか。いやメートルはともかくとして、そんなに長区間延長じゃないんですよね、多分？

《農村基盤整備課》

この区間を含めてということなんですけども、約560m。急勾配、川に沿って路線を振った箇所が560m。

《委員》

1000万円を舗装の構成を変えただけで、こんなに上がるっていうことは、結構延長が

長いのかなと思ったんですけど。

最初に急勾配区間というのは、縦断勾配でどのぐらいなんですか。

《農村基盤整備課》

8%から9%です。

《委員》

まずそのぐらいの区間が何メートルか続いて、それ以外の標準断面は、再生密粒度アスコンですが、ここだけ密粒度ギャップアスコンを使ってるんですね。それで1000万円増だから、結構、区間延長、急勾配の区間延長は、長いのかなって。それじゃ後で個人的に教えていただければ、結構です。

6-11、標準断面図のところちょっと教えていただきたいんですけど。6-11の標準断面図。スライドで、図面とある。 $\Sigma H \leq 5.0$ 、 $\Sigma H > 5$ で、 $N=1.0$ とか $N=1.2$ とかは、これはどういう意味なんですか。

《農村基盤整備課》

切土面側のこちらの勾配のことなんですけれども、高さが5mない場合には、1割、5mを超える場合には、1割2分という

《委員》

$N=1.0$ っていうのは、1:1.0という意味ですか。正しくは、勾配を表すのであれば、1割勾配であれば、正しい表現は1:1.0、その1:を省略するような形で書いているということですか。我々は普通、道路は1:いくらで表すので、そういう表し方を農道の場合されるんですね。わかりました、ありがとうございました。以上です。

《議長》

それでは意見等も出そろっ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。

《委員全員》

はい。

《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。

【再評価】 中山間地域総合整備事業 杵築大田地区

《議長》

続きまして、最後の案件でございます。再評価対象事業、中山間地域総合整備事業 杵築大田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》

中山間地域総合整備事業の杵築大田地区の説明をさせていただきます。今回、本地区は県実施要領第2条（2）イ、事業採択後、長期間が経過し、なお継続中の事業となります。

杵築大田地区は、中山間地域総合整備事業として実施しております。事業の目的は、中山間地域において、生産基盤や生活環境の整備を総合的に実施し、農業農村の活性化を図ることです。採択要件は、過疎、山村、離島、半島、特定農山村法による指定を受けた市町村。林野率50%以上かつ傾斜1/100以上の農用地の面積が当該地域の50%以上の地域で、生産基盤事業の受益面積が概ね60ha以上となっております。本地区は林野率67.5%、傾斜1/100以上の農地割合は71.9%となっております。負担区分は各工種毎に表記のとおりです。主な事業内容としましては以下のメニューがあります。本地区では、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、農道、ほ場、鳥獣侵入防止施設、暗渠排水の5事業、生活環境では集落道、営農飲雑、防災安全施設としての防火水槽の3事業を行っています。

杵築大田地区の概要です。杵築市の旧杵築市と旧大田村を受益とする範囲で事業を行っております。事業内容は、生産基盤で、農業用排水3路線2,199m、農道整備2路線1,461m、ほ場整備1工区4.6ha、暗渠排水3工区31.7ha、鳥獣進入防止施設6工区2万2千217m、生活環境で、集落道10路線5,276m、営農飲雑2工区4,595m、防災安全施設（防火水槽）4箇所です。総事業費は、14億3百万円。現在の事業工期は、平成22年度から令和2年度までです。

各工種毎の内容を説明します。こちらは農道整備を行った旧杵築市の高平工区です。左上の概要図のとおり、農道沿線には、水田、樹園地が広がっており、本農道を通行して、農協等へ出荷しています。左下が整備前、右下が整備後の状況です。整備前は幅員が約2.5mと狭い上、農業用車両だけではなく、人家も多く存在することから一般車両との離合に支障を来していました。今回、幅員を4mに拡幅することで、農業用車両等の走行の安全性を確保することができ、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。

こちらは、ほ場整備を行った旧杵築市の久保畑工区です。左下が整備前、右下が整備後の状況です。本地区は谷合の狭小な地形であったため、営農に支障をきたしていましたが、ほ場整備を行うことで大型機械の導入がなされるなど、効率的な農業が実施できるようになりました。なお、本地区は、受益地内の作業受託を行っている農業者が1名おり、将来的には地域の担い手となる見込みです。

こちらは、農業集落道整備を行った旧杵築市の上野田工区です。左下の写真が整備前、右下の写真が整備後になります。当集落道は集落から県道を経由して国道213号へ繋がる、非常に通行量の多い道路ですが、整備前は、幅員が約2.0mと狭く、離合等に支障を来していました。今回、幅員を4mに拡幅することで自動車の走行の安全性を確保することができ、利便性の向上が図られました。

こちらも農業集落道整備を行った旧杵築市の平原工区です。左下の写真が整備前で、右の写真が整備後になります。当集落道は集落全体を通る唯一の道路で、農業用車両のみならず、一般車両も利用していましたが、整備前は、幅員が約2.5mと狭く、離合等に支障をきたすとともに、緊急車両の進入も困難でした。今回、幅員を4mに拡幅することで自動車の走行の安全性の確保、また歩行者が安全に通行できるなど、利便性の向上が図られました。

事業の進捗状況です。令和元年度までで、農業集落道以外は完了しています。農業集落道は、10路線中5路線が完了し、令和2年度以降は5路線を実施していきたく考えていますが、一部路線において相続が多岐にわたることから協議調整に時間を要しております。

残事業のある農業集落道についてです。10路線のうち、5路線は完了しています。青丸で囲んでいる5路線が未了の5路線になります。

今後の整備予定の集落道の代表的な工区の程川工区になります。部分的には幅員が4mありますが、全体的に幅員が狭く、離合等困難となっています。また、舗装も劣化しており、走行不良な状態となっています。当工区については、終点側に活性化センターがあるなど、地域の重要な生活道路となっておりますが、今回、5mに拡幅し、走行の安全性を確保するとともに、利便性の向上を図ることとしています。なお、当初、令和2年度完了を予定していましたが、相続者多数により、協議調整に時間を要し、令和2年度完了が困難となっております。

こちらは集落道の定末・熊野工区になります。整備前は幅員が約2.5mと狭く、離合等が困難な状況です。当工区についても、起点側に地域コミュニティの施設となっている旧幼稚園があるなど、地域の重要な生活道路となっていることから、今回、5mに拡幅し、走行の安全性と利便性の向上を図ります。なお、当工区についても、当初、令和2年度完了を予定していましたが、相続者多数により、協議調整に時間を要し、令和2年度完了が困難となっております。

今後のスケジュールについてです。先ほど、ご説明しましたとおり、農業集落道において、相続者多数により、協議調整に時間を要し、予定していた令和2年度完了が困難となっております。今後、各手続きを計画的に進めると、令和5年度まで工期を要することから、工期を延長し、事業を実施していきたいと考えております。

続きまして、事業による波及効果についてです。現在、大分県では、農業産出額の増大に向け、水田の畑地化による高収益作物の導入などの取り組みを行っています。杵築市は県内有数のいちご産地であることから、近年、杵築いちご学校を開校し、新規就農者を育成するとともに、水田を畑地へ転換し、いちご団地の建設を進めています。現在、本事業で整備し

た農地や農道の沿線の農地においても、いちご学校の卒業生を斡旋するなど、水田の畑地化を進め、地域の活性化を図っております。

環境等への配慮としましては、土の切り盛りが発生するほ場整備については、全て現場内利用としています。農業集落道の工事では、概算土量ではありますが、本事業からの搬出があります。これにつきましては、近傍の県道工事等へ流用し、残土の利活用を図る予定としております。

最後に事業の対応方針です。費用便益費の検討については、1.4となっており、事業の進捗状況については、令和元年度時点で進捗率86.0%になります。残事業についても残りの工種である農業集落道について、工期を令和5年度まで延長し、地元・関係機関と十分に協議をしながら進め、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、事業を継続したいと考えております

私の方からは、以上でございます。

《議長》

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等ございましたらお願いします。

《委員》

こちらの現場も2ヶ所、整備後の農道と整備前の農道を見させていただいて、非常に整備前のところは狭い道路がありまして、緊急車両も、通るのがちょっと難しいぐらい狭い道路になっていました。しかも一体何年前に舗装されたかわからないような地域の方が作られたような道路になっていて、ガードレールもありませんし、非常に危険な箇所が多かったので、できるだけ早く生活する道路としても整備を進めて欲しいなと思いました。先ほどの、玖珠の現場でもそうですけども、私たち農業者としては今はもう、作物の価格はもうこれ以上、上がることがないと考えていて、いかにコスト、生産コストを下げるにはどうするかっていうのを考えるんですね。こういった時に、資材だったり、うちはハウスで暖房を使うんで重油入れる時にできるだけ大きいタンクローリーが入れる道幅が欲しいと要望を出してるんですけど、2キロのタンクローリーで運ぶのと16キロのタンクローリーで運ぶのでは、大体リッター7円ぐらい単価が違うんですね。また出荷する際も、小さいトラックで集荷に来てもらうと余分なお金を払わなきゃいけなくて、大きなトラックで来たら、積み替えなしで東京に持っていけるとかっていう、利点がかなりありまして、農道の整備がきちっとされてるところでは、多分、企業参入も可能ではないかと思えますし、実際私も大分県に移住するきっかけになったのは、うちの圃場の近くに、比較的広い道路が整備されていて、農業するのに不便がないなと思って来たことが大きな理由でした。なので、当然、地権者の方が複数になっていたりとか、何年も相続がきちんとされてない土地っていうのは、現状今もたくさんあると思うんですけど、できるだけ早く整備をしていただいて、農業がきちっとできないところっていうのは、どんどん土地が荒れていってしまうので、もうできるだけ早く

進めていただいて、その土地を守ることを、ぜひしていただきたいと思います。

《議長》

他に何か。

《委員》

7-6の下の内訳なんですけど、事業費の一番下、事業費税抜き、事務費込みで数字が出る、その上がですね、事業費が2つあって消費税、①と②、①はどれを示すのか、②はどれを意味するのか、ちょっと説明をお願いしたいというのが1点と、もう1点はですね、前回、その次のページの7-7-1は、説明がわかるように、その工区を添付してるといふふうに伺ったんですね。他にたくさん、他の工区もあると思うんですけど、その1例としてそこを上げた。例えば、それ以外には、上野田工区とか、久保畑工区とか、そういうのがいくつかあって、その一つとして、これを7-7-1を挙げていただいたということを説明いただいたんですけど、これが、あるだけに、逆にわかりにくくて、これが何を意味するのか全然わからないと、最初は思ってて、それを含まれて、7-6になったというのが、わかるんですけど、これがあると、逆にわかりにくいというふうに思いますんで、いらないんじゃないかなというふうに思います。7-6まででいいんじゃないかなと思います。それと、先ほど申しました①と②の事業費の区分というか、それを説明いただければ。

《農村基盤整備課》

まず①なんですけれども、ページの7-6のですね、事業費の効果をはじくときに、デフレター換算というのをしております。

《委員》

②は、事務費なんですか、

《農村基盤整備課》

事務費です。

《委員》

わかりました。

《議長》

他にございますか。

《委員》

全体的に前回の事前説明会から資料がすごく見やすくなって、多分この改定、大変だった

だろうなと思ってありがとうございます。特に、7-10の整備前、整備後の農道の整備の状況、車2台通れますよとか、7-11もそうですね、ほぼ同じ場所で、道路の幅が広がりましたっていうのが、こういう写真だと本当にわかりやすいと思うんで、ぜひ今後もよろしくをお願いします。

《議長》

ちょっと私から一つ、7-4の最初の事業費と、そのときの維持管理費が結構かかっているんですけど、これ具体的にどういうのにもものにかかるんですか？

《農村基盤整備課》

例えば事業完了後から農業土木の場合は40年間、維持管理期間とし、期間を見てますけども、その間に例えば、舗装の打替え、側溝などの補修とか、法面とかの補修補強、そういったことを加えて、それを現在価値に換算しながら計上しています。

舗装あたりはもっと定期的にあり、20年ごとに打ち替えとかが発生しますので、そういった都度、計上することになります。

《議長》

他にございませんか。それでは、意見も出揃ったようでございますので、事業者が申しております、対法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。

《委員全員》

はい

《議長》

この事業につきましては、継続を妥当といたします。

《議長》

それでは引き続き、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0-1ページ、対象事業総括表をご覧ください。再評価対象事業の5件については、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。

《委員全員》

はい。

《議長》

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、12月10日に、私と米沢副委員長で行う予定にしております。以上で、本日の審議をすべて終わり、議長の任を解かしていただきたいと思います。委員の皆様には長時間のご審議、誠にありがとうございました。

それでは事務局お願いいたします。

《事務局》

どうもありがとうございました。それでは最後に建設政策課長からごあいさつを申し上げます。

《建設政策課長》

本日は長時間にわたりまして、多数の案件についてご審議をいただきましたけれども、誠にありがとうございました。本日の審議の結果は、先ほどお話にありましたとおり、12月10日に知事の方に答申をお願いしているところでございます。私どもとしましては、答申並びに皆様方にいただいた意見を尊重いたしまして、今後、事業を推進していきたいと思っております。今後ともご指導のほどよろしくお願いいたします。これをもちまして、第50回の事業評価監視委員会を閉会いたします。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