

第36回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成27年3月6日（金）13:30～15:00

場 所：大分市府内町2丁目1番4号 トキハ会館 5階 カトリアの間

議 題：公共事業評価（事前評価1件）

出席委員：小倉委員長、安部委員、井上委員、島田委員、下田委員、杉浦委員、
姫野委員

対象事業：【事前評価】

1. 道路改築事業 国道197号 鶴崎拡幅（県事業）

開会

《事務局》 皆さんこんにちは。ちょっと杉浦先生が遅れているようですが、定刻になりましたので始めさせていただきたいと思います。それでは、ただ今から第36回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。まず、成立の報告でございます。本日は委員9名のうち、6名参加しておりますので、本委員会が成立していることを報告申し上げます。それでは、まず、本委員会の開催に当たりまして、土木建築部進部長から挨拶をお願いいたします。

《進部長》 県の土木建築部長の進でございます。本日は雨の中、また、お忙しい中、今年度の第4回目の県の事業評価監視委員会、ご出席いただき、誠にありがとうございます。また、事業説明会、現地調査ということにおきましても熱心にご質疑、調査をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。今回の審査案件ですが、国道197号の鶴崎拡幅ということでございまして、この事業につきましても、私が道路課の橋梁係長というところにおりました時から、おおよそ15年前ですけれども、その頃からの懸案事項ということで、長年、なかなか事業化できなくて来たというところでございます。現地を見ていただいたと思いますけれども、乙津橋という橋梁がかなり古くて、片や反対側の鶴崎橋のところはひどい交通渋滞ということでございます。この間につきましても、商店街等もあって、なかなか事業化が難しい区間でありますけれども、この間について今回、事業評価を審査いただくということでございます。つい先日、2月24日も地元の商店街の方、それから大在地区の方々、鶴崎の地区の方々、地区の自治会の方々、たくさん知事のところにご要望に来ていただきまして、ほんとうにそこで、早期の事業化というご意見をいただいて、知事も、この評価委員会

の結果次第だというふうな感じで、前向きな報告をされておったのを、ちょっとお話をしておきたいと思います。本日、大きな事業でございます。委員の皆様の方の多面からの忌憚のないご意見を賜ればと、こういうふうに思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、井上副委員長は、今回でということは何っております。平成17年から10年間という長い期間にわたってご審査いただきました。ほんとうにありがとうございました。また、地元に戻られても、県政に暖かくご支援を賜ればというふうに思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。また、その他の委員の皆様方におかれましても、2年の任期ということでございますから、ぜひ、長く、この委員会にご参画賜ればというふうに思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げたいと思います。以上、簡単でございますけれども、冒頭の挨拶とさせていただきます。本日、よろしくお願い申し上げます。

《事務局》 ありがとうございます。それでは、小倉委員長にご挨拶、お願いいたします。

《小倉委員長》 第36回大分県事業評価監視委員会、開会にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。委員の皆様方には、たいへんご多忙の中、またご遠路、ご出席を賜りまして、ほんとうにありがとうございます。先日の3月2日に行われました臨時委員会で委員長を拝命いたしました。初めての委員会でございます。不行き届きなところもあるかと思っておりますけれども、どうぞよろしくお願いいたします。

平成の大合併といったこともございましたけれども、人口の減少という、日本国全体の課題でございますけれども、そういった動きになんとか歯止めをかけて、大分県の経済、社会を維持発展させるためにも適正な社会資本整備が必要であるということは、皆さん、同じ思いであろうというふうに思います。一方で社会保障費の増大、あるいはインフラの老朽化対策等々、地方の予算運営もたいへん厳しくなってきました。効率化、重点化というものを図りながら、事業実施過程の透明性の確保ということもますます大切になってきている現状であろうというふうに思っております。この事業評価監視委員会におきましても、県民の関心の高さを実感すると共に、公共事業に関する見識を高めて、深めて、いっそう真摯な議論を行い、県民の期待に応え行く必要があるというふうに考えております。

本日は限られた時間ではございますけれども、事業の担当者の方々からご説明をいただきまして、委員の皆様方のご意見等を賜り、真摯な審議に結びつけていければと思っておりますので、ご協力のほどをどうぞよろしくお願い申し上げます。簡単ではございますけど、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

《事務局》 ありがとうございます。先ほど、杉浦委員が到着されましたので、最初にご報告した人数ですけれども、7名になりましたので、修正し、ご報告申し上げます。

す。ここでひと言お断りしておきます。進部長が、ただ今、県議会がありまして、そちらの用務の方で戻られますので、ここで退席させていただきます。ご了承願います。よろしく願います。

《進部長》 皆様、よろしく願います。

《事務局》 それでは、審議に入る前に、事業評価制度全般に関わる事項について事務局からご説明させていただきますので、よろしく願います。

《事務局》 事務局の建設政策課の萱嶋です。よろしく願います。それでは私の方から、事後評価にかかる評価書等の様式の見直しについて説明させていただきます。説明は資料の方で説明いたします。本日お配りしております資料の1の4ページ。インデックスで、事務局説明資料と付いてるところからです。

まず、今回の事後評価の評価書の見直しの必要性についてですけれども、事前評価および再評価の評価書につきましては、今年度の第1回委員会で説明を行いまして、平成26年6月に評価項目の体系化を行った上で様式の改定を行っております。また、事後評価の様式につきましては、評価書の記載欄に違和感があるなどの意見もありましたので、今回、見直しを行うものであります。現行の様式につきましては、1の8ページの方に現行の様式を添付しております。次のページ、1の9ページですけれども、いちばん上の項目、事業の効果の欄に、②で、工法、ルート等の妥当性であるとか、③コスト縮減対策、こういったところが事業の効果の中の欄に入っているというのは、ちょっと違和感があるというようなご意見がございました。

今回、様式の見直しを行うにあたりまして、事後評価の視点の方を確認をしております。事後評価の視点としましては、大分県土木建築部公共事業事後評価実施要項に記載しております6点の視点をもって行うこととしておりますので、この事後評価の視点を踏まえて、評価項目の整理を行っております。その右側に参考として、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領に記載されております事後評価の視点も参考として記載しております。次に事後評価の評価項目の整理ですけれども、今、説明しました事前評価、再評価の様式の見直しの際に体系化を行いましたけれども、それを参考にしまして、評価項目の整理を行っております。評価項目としましては、ここに記載しております五つの項目で、一つ目が事業の概要、二つ目が事業の効果、三つ目が事業の実施状況、四つ目が事業の検証、五つ目が対応方針という項目で整理をしております。以上の評価項目を整理をいたしまして体系化を行った上で、評価書として、今回、見直しをご提案させていただきます。

次のページ、1の5ページをご覧ください。今、説明いたしました評価項目の整理を踏まえまして、体系図としてまとめております。この体系図につきましては、事前評価、再評価の体系化をしたものを参考に作成しております。事後評価の視点を踏まえまして、大項目の三つ目、緑色の欄ですけれども、事業の検証という項目を設定し

ております。これが事後評価の特徴的な評価項目かと思っております。また、大項目、中項目、小項目までの項目につきましては、全事業共通として設定をしております。小項目の細別につきましては、事業特性を考慮して、事業ごとで設定をすることとしています。また、大項目、中項目、この欄までは評価書の方に記載をするということ、これが事前評価、再評価の様式と同じ取り扱いとしております。

次に1の6ページをご覧ください。以上の体系化を踏まえまして、事後評価のチェックリストを作成をしております。現行の様式の項目、また、事前評価、再評価の項目を参考に項目を整理をしております。ここで囲っております中項目までの欄につきまして、評価書の方に記載をすることとしております。

次に1の7ページをご覧ください。こちらが改定を考えております事後評価書になります。上の方には事業の概要としまして、事業名や所在地、事業の目的、事業の採択年度、全体事業概要、社会経済情勢の変化という項目を設定しております。で、その下の欄、囲っておりますけども、こちらが先ほどのチェックリストの中項目までの欄と一致しております。チェックリストに記載した主な内容をこちらに記載することとしております。以上の改訂を考えておりますので、今回の委員会でのご意見を踏まえまして、平成27年度より、この改定様式により運用したいと考えております。説明は、以上であります。

《事務局》 はい、ありがとうございます。ただ今の説明につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《事務局》 はい。それでは、この様式を今後の評価制度運営において活用させていただくということでよろしく申し上げます。

《事務局》 それでは、本日の審議の内容についてご説明を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事前評価一件について審議をお願いいたします。それでは、さっそく審議に入らせていただきます。審議における議長は、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条の規定によりまして、委員長が務めるということになってございますので、これより先の進行は、小倉委員長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【事前評価】 1. 道路改築事業 国道197号 鶴崎拡幅 (県事業)

《委員長》 それでは、さっそく審議に入らせていただきます。事前評価対象事案でございまして、道路改装事業、国道197号鶴崎拡幅、この案件につきまして、説明

をお願いいたします。

《道路建設課》では、道路建設課です。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、一般国道197号、鶴崎拡幅について説明いたします。お手持ちの資料の2の5ページになります。この資料から説明したいと思いますので、よろしくお願いいたします。一般国道197号は、四国の高知市を起点としまして、愛媛県の佐多岬、佐賀関を經由して大分市に至る主要な幹線道路となっております。今回、提案する区間は、図の赤で示しておりますが、右側の起点側、大分市庄境、志村の交差点付近から乙津町、乙津の交差点付近まで、延長2800mの区間であります。今回の対象区間は、管内人口が13万人を超えた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と共に、四国と大分県を結ぶ広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おります。

次に、この区間の現道の問題点の一つに交通渋滞があります。平成22年12月に実施しました、大野川有料道路の無料化によりまして、本区間では、右下の表にあります交通量が、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、昨年10月に実施した交通量調査では、鶴崎橋で、一日3万7000台が観測され、いまだに交通容量が不足しているという状況であります。さらに本区間は、図の中ほどに示しておりますが、変則的な車線運用となっております、左下の表にありますように、前後区間と比較して、車の走行速度が低い状況となっております。また、平成25年1月に公表されました、大分県内の一般道路の主要渋滞箇所の147箇所のうち、図の赤丸で示しておりますが、5箇所が本区間に集中しております。次に、歩行自転車等の交通安全上の問題点があります。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となっております。それにも関わらず歩道幅員も狭く、乙津橋には片側にしか歩道がない状況であります。さらに右下のグラフのように、本区間の死傷事故率は、県管理道路の平均事故率を大きく上回っており、運転者、歩行者にとって、危険な状況となっております。以上のような問題点がありますが、本事業によりまして、交通容量不足の解消による渋滞緩和、四車線化および自転車歩行者道の整備による安全性、快適性の向上などの効果が期待されます。

次にルート比較につきましては本区間を三つの区間に分割し、それぞれ道路の拡幅方向について比較を行いました。区間1は、乙津橋を含む、延長約1.1kmの区間。区間2は、鶴崎駅入り口交差点から中鶴崎2丁目交差点までの、延長約0.6kmの区間。区間3は、鶴崎橋を含む、延長約1.1kmの区間です。乙津橋と鶴崎橋については、現橋梁の評価を行った結果、おおむね健全性を確保されていたため、既設橋を活用することとしました。その結果、右の下の表にありますこの表のとおり、区間1と2は海側に拡幅し、区間3は山側に拡幅することが経済的となりました。

それでは、既設橋の補修等の対策と、区間ごとの比較についてご説明いたします。

まずは、既設橋の補修等の対策について説明いたします。乙津橋は、橋が完成して60年、鶴崎橋は、完成して46年が経過していますが、これまでに落橋防止対策等を実施してきました。今回、調査を行った結果、上部工鋼材の劣化や下部工のひび割れ等が確認されたものの、健全性はおおむね確保されており、補強補修対策により活用が可能であるとの結果を得ましたので、既設橋を活用することとしました。今後、必要に応じ、上下部工の補強対策や塗装の塗り替え、ひび割れ注入等の補修対策を行っていきます。また、既設の乙津橋および鶴崎橋の断面において、乙津川および大野川の計画流量に対しまして河川断面は確保されており、治水上の問題はないことを確認しております。次に区間1については、先ほど説明したように既設橋の活用が可能でありまして、乙津橋が山側に歩道橋があることから、海側に新橋を架橋することで、橋梁費で約15億円のコスト縮減が可能となります。また、現在の都市計画決定が、海側を拡幅する計画であること。加えて、用地補償費等を含めた全体額でも、海側拡幅が、約2.5億円ほど経済的であることから、海側の拡幅をすることとしました。しかし、既設橋を活用した場合、車道幅員が7.5m必要なところ7.3mしかないため、路肩の幅員が若干不足するといった問題点もありますが、橋を2橋とも新設した場合は約57億円となるので、橋梁比で約36億円のコスト増となります。そこで補強、補修対策を行いながら、既設橋梁を活用したいと考えております。

次に区間2につきましては、橋梁等の大きな構造物もなく、工事費に差がないため、補償物件の差により、海側に拡幅することとしました。次に区間3については、左の上の図に示すとおり、海側の橋には、県道川添志村線への右折レーンが必要となります。既設の鶴崎橋には車道幅が10mあり、図の左下の赤で囲んでいる山側拡幅の断面図に示したとおり、右折レーンの幅が確保されております。そのため、新橋を山側に架橋する場合、二車線分の幅員で済むことから、橋梁費で、約6億円のコスト縮減が可能になります。また、用地補償費等を含めた全体額でも、山側拡幅が、約9億円ほど経済的であることから、山側に確保することとしました。しかし、既設橋を活用した場合、歩道幅が2mしかなく、幅員が不足することや、右折レーンを設ける一部区間で車道の幅員が少し不足するといった問題点もありますが、橋をすべて新設した場合は、約82億円となりますので、橋梁費で約50億円のコスト増となることから、乙津橋と同様に、補強補修等を行いながら、既設橋梁を活用したいと考えております。

次に幅員等の構成であります。事業区間の延長は2800mで、そのうち乙津工区が1110m、鶴崎工区が1690mです。幅員につきましては、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の幅員としております。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、コスト縮減の観点から自歩道3mを両側に設置し、24mの幅員としております。

次に全体事業概要です。計画期間につきましては、長い橋が二つあり、補償物件も多く時間を要するため、平成27年度から41年度までの15年間としております。

計画延長は2800mで、全体事業費は170億円となっております。

次に事業のスケジュールについては、すでに4車線で整備されている道路に接続する乙津工区を先行して進め、その後、鶴崎道路に着手する予定です。乙津工区については、平成35年度末に部分供用を行いたいと考えております。また、鶴崎工区についても平成27年度より測量、調査設計を進めますが、計画的買収は、乙津工区の買収修了後とします。なお、早期に用地買収を希望する方には、買収ができるようにしたいと考えております。

次に環境への配慮でございます。自然環境への配慮としては、要綱に基づきまして環境調査を実施し、希少種等が確認された場合は、環境の保全について適正な配慮を行います。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。また、河川水辺の特性調査、および、大分環境カウンセラー協会発行の乙津川の自然ガイドブック等では、大野川でカニ類であるアリアケモドキや、乙津川で塩生植物のハマツナ等の希少種が確認されているため、河川管理者の国土交通省が実施している河床掘削工事等での環境対策も参考にしながら、適正な配慮を行います。住環境の配慮としては、工事中は、騒音振動対策を行います。また、騒音低減効果のある排水性舗装を実施したいと考えております。景観への配慮としては、新しい橋は、大分市景観計画の中で工作物の構造物に関する届け出対象となっているため、橋の色につきましては大分市と協議を行いながら、景観に配慮をしております。土量につきましては、切り土が約6千600立米発生し、橋の前後区間で、盛り土が約500立米必要な計画となっておりますので、約6千100立米の残土が発生しますが、管内の公共工事への流用に努めたいと考えております。

次に事業化をするにあたりまして、地元との合意形成を図るため、意見交換会や地元説明会を実施してまいりました。最初に四車線化に対する住民の意見を広く聞くため、意見交換会を平成26年6月から7月にかけて計10回、実施しまして、併せてアンケート調査も行いました。その主な意見としましては、四車線化への賛成が約80%を占めましたが、鶴崎商店街への影響を懸念する声も聞かれました。また道路の幅員については、自転車と歩行者の通行を分離してほしいなどの意見が出ました。このような結果を踏まえて、拡幅方法や道路幅の考え方等の概略計画について、11月から12月にかけて説明会を実施し、地元との合意形成を図ってきたところであります。今後は、大分市都市計画マスタープランの中で示されている、鶴崎地区まちづくりの方針等も踏まえ、大分市や地元の方々と連携し、まちづくり等への支援を行ってまいります。

最後にまとめでございます。事業の効果としては、渋滞緩和や安全性快適性の向上が図られることや、費用対効果は3.7となっております。極めて高い効果が見込まれます。なお、これ、計算上ではありますが、事業区間2800mの区間で、約1分半ぐらいの時間短縮効果があると考えられています。また、実施環境としても、地元からの要望もありまして、大分市との協力体制も整っております。以上のことから、本事業を実施することとしたいと考えております。以上であります。

《委員長》 どうもありがとうございました。ご丁寧にご説明をありがとうございました。ただ今、説明いただきました内容につきまして、ご意見等を受けたいと思いません。ございましたら、よろしく願いいたします。

《委員》 はい。

《委員長》 はい。お願いいたします。

《委員》 2の1の事業実施環境の中の、事業の成立性というのがありますが、その中の3行目に、今後、都市計画決定の変更を行い、事業を実施する予定というのが入っているんですけども、現行の都市計画決定というか、この今回の事業に関わる内容の部分のご説明と、どういう変更をされるのかということと、それから、その手続きがどういうふうに今後、進められようとしているのか、三点と言うか二点と言いますか、どういうふうに変更の内容をされるのかということと、それから、どういうふうに手続を進め、都市計画決定の変更に伴う手続きというのはどういうふうに進められていくのかということをご説明いただきたいというふうに思うんですが、よろしいでしょうか。

《道路建設課》 はい。まず、都市計画ですけれども、既存の都市計画が、ほぼ現況とあってるんですけども、現況は、鶴崎の町中は20mの幅員の都市計画になっておりますので、この20mの都市計画道路幅員を26m幅に、ここの部分は広げなければいけないということが一点であります。で、こちら側、乙津川の前後の区間は、都市計画の橋の部分は、幅員が16mで整備されていて、ここの部分は20mなんですけれども、現況は、都市計画よりも若干狭い整備の状態、二車線整備になっております。従いまして、ここで、ちょうど赤色で示している部分が、既存の都市計画から広がる部分ということになります。で、片側に寄せて、先ほど説明した方向に拡幅することを手続を取ってまいります。今後の手続ですけれども、来年度中の都市計画変更、今回の計画に沿った幅員に併せて都市計画変更をしていくという考えでございます。

《委員》 今、私が理解したところでは、道路幅の変更ということで、いわゆる用地買収幅が変わってくるというふうな理解だけでよろしいのでしょうかね。

《道路建設課》 はい。厳密には、これに併せて用途。用途の区域が変わったりもありますけれども、基本的には、幅員のみの変更でございます。

《委員》 大きくは、商店街のところもあるので、鶴崎の商店街、これからどうして

いくのかなということとも大きく関わってると思いますので、よく大分市との連携も取りながら進めていただきたいなというふうに思います。

《委員長》 ありがとうございます。他にご意見、ご質問ございましたらどうぞ。

《委員》 よろしいですか。

《委員長》 はい。どうぞお願いします。

《委員》 先ほどの質問とも関係するんですけども、先ほど、ご説明の中で、地元説明をされた際に、商店街への影響を懸念する声もあったというふうに言われたんですけども、具体的にどのような地元のご意見があったのかというのをお聞かせいただければと思います。

《道路建設課》 まず、直接、地権者になるであろう方からは、やはり反対の声がありました。

《委員》 どうして反対だというふうに。単純に用地。

《道路建設課》 そうですね。用地を取られるのがっていうこと。あるいは、今の私たちで事業を続けたいからといったような声もあったということでもあります。また、具体的な懸念としては、やはり商店街や住宅地が連たんしているので、まちづくりという観点も考えないといけないという声を商店街連合会からも聞いております。

《委員》 分かりました。ありがとうございます。そういう意味でも、今回、ご提案いただいているのは、区間ごとに分けながら事業費が最小になるようにということをご検証いただいた上で、山側、海側という検討をお示しいただいたということが一つと、そういう意味でも、先ほど部長のご挨拶にありましたけども、すでに渋滞していたり、老朽化が激しい橋梁の部分の差し替えと言うか、補強と拡幅っていうことをおっしゃっていたので、事業の必要性というのはあると思うんです。ただ一方で、今、地元のご懸念材料もありますが、事業区間の中、もうすでに四車の場合において、おそらく拡幅するのは自転車専用道を走らせたりっていう部分での拡幅が必要なのかなというふうに、事業のご説明を聞いていて感じたんですけども、この点については、例えば、自転車専用道がなければ、逆に言えば、今の現道を活かせば、拡幅をしないといけないような事業構成になるのかならないのかというのをお聞かせいただけますか。質問の意味は、ご理解いただけただけでしょうか。

《道路建設課》 はい、十分ですが。まず、現況の車線なんですけれども、ここ、鶴

崎駅入り口交差点のところでは、今、四車線、確かにあるんですけども、その四車線を直進と左折と右折に使っていて、従ってこっち側が一車線になっちゃって、その先、ここはゼブラにしているというような運用になっていて、右折レーンが取れないという問題があります。で、今回の幅員構成といたしましては、お手元のページで言うと、2の10ページになりますけれども、この中央分離帯、今は全く無い状態で四車線、3m×四車線の歩行者道3mを両側にとってあるんですけども、理想は3.25m街路である。それに中央分離帯、今回、1mを取ることによって、植樹帯を少し交差点部でイジメてやることで右折レーンが取れるというのが大きな効果だと考えております。右折レーンを取るためにはどうしても幅員の確保が必要となってまいりますので、結局、2m買うのも6m買うのも、どうせ買収するという意味においては、同じと言っちゃいけないですけども、影響は、いずれにしても生じるということになりますので、今回は、現段階で考えられる適正な幅員のうち、ギリギリ最小限度ということで、この幅員にしていこうということであります。また、歩道の幅員とかについては、地元の方からの、今回、アンケート等で意見をいただいております。やはり、それはもちろん、今でも十分な幅があるから、もういいと言う方もいるんですけども、やはり歩行者と自転車は分離をしてほしいとか、ちゃんと幅員を取ってほしいという意見等もいただいておりますので、こういった意見は、地域の方の意見にも沿ったものではないかと考えております。

《委員》 ありがとうございます。

《道路建設課》 あと、特に無電柱化を併せて行ってほしいという意見もいただいております。この植樹スペース、今、1.5m取ってますけれども、こういったスペースを、地上器設置空間としても活用していく必要があると考えています。

《委員》 複合的ないろんな要因があって、総合的に判断して、特にこの区間については、いいのかというのは慎重に判断しなきゃいけないかなと思ひまして、そのことについて、今、ご判断されたということだとは思ひんですけども、一方で、ここは国道であるとはいえ、やはり既存の商店街があると。で、商店街の空間の間を、ちょうど真ん中の部分を拡幅されるっていうことは、町にとって何が起きるかっていうと、土地を取られるっていうだけではなくて、人の往来も含めて別々な町となっていくっていうのが一つと、もう一つは、ここは、何か名前を付けて、何とか通り（「ミルキーウェイ）としてのデザインをしたり、あるいは街づくりというのを取り組んできた場所であるっていうことを考えると、速度を持って車が通るよりは、本来は、ここに入ってくる車っていうのは、そんなに高速に通り抜けてほしいっていうわけでもないっていうのを考えた時に。あともう一つ、自転車専用道が、この断面がこのままいくかどうか分からないんですけども、歩道と同じレベルに入ってるんですね。それも含めて、今後は検討が必要なんだと思うんですけども、ほんとうにここに自転車道がい

るのかと。で、同じようにこういう自転車専用道を配置した場合は、今、皆さんがご懸念されてるような、住民の方がですね。速度を出した自転車と歩行者が同じところを走っているというような状況も、仮に地面が塗られたとしても、起きうるということは懸念材料としてあるのかなと。ですので、そういうことの私の懸念材料をご説明した上でお尋ねしたいのは、今言われた、例えば自転車専用道を取る、あるいは中央分離帯として、今現在検討されている緑地帯と言うか、1 mの幅を取るとしても、いずれにしても今言われた道路形状の改変する場合には、2 mの用地買収は必ず必要になってくるという理解をしてよろしいですか。

《道路建設課》 はい。右折レーンを作るだけじゃなくて、3 m、今の車道を広げないといけないので、車線の変更は、今の3 mの車道四車線を3.25 mというように、望ましい現在の基準からいけばもっと広げないといけないんですけど、歩道を仮に現状の3.5で我慢するとして、今、歩道は5.5となっていますが、植樹帯の幅を確保して4.5 mとすれば、それはもう、ほんとうにぎりぎり我慢すれば、こっちと同じ2.4という選択肢はなくはないんですけど、4 mは広がるということになるかと思われま。

《委員》 4 mは広がる。4 mは取らなきゃいけない。

《道路建設課》 取らなきゃいけない。

《委員》 用地を必ず買収せねばならないということですね。

《道路建設課》 で、自転車の通行形態につきましては、地元、いわゆる共存型自歩道にするという。それから自転車を分離するんですけども、自転車が一方通行になるかたち。要は路肩を走るというかたちの分離。車道の路側を走るというかたちの分離。それから、もう、完全分離をして、自転車が双方向にできるという分離があり得るのかと。で、分離と言っても歩道内分離。今、大分の駅前でするような歩道内で色を用いたり、真ん中にポールを立てたりして分離するといったような方法があるというものを地元で提示して、どういったかたちが望ましいですかということ聞いております。この結果は、けっこう意見が分かれております。で、今回は、こういうことができるように、で、歩道の幅員については、一定程度の幅員を確保してほしいという声が大きかったので、こういうかたちにするのか、それとも、この真ん中の部分、植樹帯を歩車道界において、歩道の中で一定の分離をするのかといったのは、今後、選択ができるというふうに考えておりますので、事業を進めながら、より丁寧に地元の方の使い勝手なんかを聞いていきたいというふうに考えております。

また、まちづくりという観点では、いずれにしてもその影響、買収が生じるということになると、商店街の形態は大きく影響を受けるのはご指摘のとおりでございます。

従って、釈迦に説法で申し訳ないんですけども、こういうふうには、どうせ買収するのであれば、例えば残りたい方と、どこか裏でやっても出ていきたい方等の土地の三者契約なんかを通じて、商店街を再生するような方向ができたらいいなと考えております。今回は、道路事業で、建物の補償費まで含めて買収をしていくこととなりますので、商店街、今でもやや寂れつつある状態なので、これをきっかけにお店を継続したい方にはお店を再建してもらって、出て行きたい方は出て行ってもらう。あるいは、もうマンションにしたいという方にはマンション、集合住宅にするといったような選択のきっかけになる。この事業をきっかけに街づくりが進めばいいと考えておりまして、そういった点について大分市と連携をして、そのまちづくりにつながるようにしていきたいと考えております。

《委員》 分かりました。委員長、よろしいですか。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 そういう意味でも、今、最後におっしゃっていただいたとおり、この道路拡幅が鶴崎商店街の息の根を止めたと言われる事業にならないように、もちろんそう言ったら失礼ですけども、そういった新しいまちづくりのきっかけとして、きちっと住民の方と、土地が取られる取られないということではなくて、今おっしゃって下さった新しい商店街の再生の方向性、それは商売をするだけではないと思うんですけど、町の再生というのを一緒に考えるきっかけにさせていただけるということを前提に、ぜひお願いしたいなというふうに思います。以上です。ありがとうございました。

《委員》 すいません。この画面は、原則を説明してる画面ですか。道路の整備と沿道のまちづくりの時に、こういう方針をするっていう説明の画面ですか。それとも、今回の事案のための資料ですか。

《道路建設課》 いえ。一般的に、やはり、街中で事業をすると、こういう工夫をしていかないといけないということは往々にしてあるので、今回の事業でも、こういう一般的な沿道の整備を行いながら進めるような手法を採れたらと考えているということです。

《委員》 すいません。そのAさんBさんって、どの土地を持ってるとか、そういう説明をお願いします。ちょっと分からないんです。

《道路建設課》 例えばここで言うと、Aさんの土地っていうのは、この土地がAさんの土地だったと。この四角い土地がAさんの土地だとすると、もう、大半を取られてしまって、もう、本当に薄っぺらい土地しか残らないというかたちになってしまい

ます。その時に、実は、この人、この土地を持ってる人ですね。これがBさん。Bさんは、道路に必要なない土地、ここの部分は買い取ってもらえないんだけど、実は売ってもいいと思ってるという人だとして、Aさんがその土地を買い取りたいとします。残地、これでいくと、残地はここに相当する部分ですけど、ここを売ってもいいというふうに考えているのであれば、例えばこの人がここの土地を買い取ってということが、十分考えられる。AさんがBさんの土地を買い取ってということは考えられるとか、この後ろの土地、そもそも後ろの土地だけ、売るとか、集約的な建物にするっていうようなことも考えられると。AさんとBさんであれば、AさんとBさんを、県を介して三者契約するということが考えられるということです。よろしいですか。

《委員》 すいません。ちょっと今、割り込んで質問したんですけど、土地の買取とかそういうのが、いつも大変とかそういう説明をよくいただくので、交渉とか大変だろうと思ったんですけど、こういう方針でやってるっていうことが決まっているのであれば、早く説明を頂いておけば分かりやすかったかなと思いました。

《道路建設課》 原則は、普通に必要な土地だけ買取していくというのが基本になりますけれども、こういう街中の事業であれば、こういう工夫をしないと、当然、いけないし、もちろんこれをやっても反対する人はいたりするとは思いますが、希望する人には、ぜひともこういう手法を使って考えていきたいということでもあります。

《委員》 と言うか、ちょっと私が感じるのは、けっこう土地の買取とか、微妙のところがあるあるので、質問するといけなかなとかちょっと思ってたもんですから、こういうあれがあるのであれば、ああそうかと思って、納得したところでは。すいません。全然違う質問ですけど、いいですか。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 はい。すいません、事前評価書の事業内容のところですけども、計画交通量を平成42年度に3万7千500台から4万7千700台という見込みがあるというのがありますよね。これが、何かこう、きちんとした式に則って計算されたものだろうと思うんですけども、ちょっと1万台近い開きがあるので、最小になる場合はこんな場合、最大はこんな場合という何かあると思うので、それをちょっとお尋ねしたいと思います。それともう一つですが、下の方の「事業手法、工法の妥当性」の「環境等への配慮」のところですが、いちばん下の周知遺跡内であるため関係機関と協議を行い、文化財の保護に努める。この周知遺跡内っていうのはどういうことかということをお尋ねします。お願いします。

《道路建設課》 はい。まず区間、交通量が3万7千500台から4万7千700台

というものなんですけれども、これは、現況が3万台ぐらいなんですけれども、計算上は、今、30km/hぐらいで走っているのものが40km/hぐらいで走れるようになると。そうすると、周りに、例えば大在・大分港線に回ったものが戻ってくるみたいなことによって交通量が増えることになります。で、この幅は、区間によって交通量が違っていると想定しております、いちばん少ないのは志村側、そちら側が3万7千500台に相当して、多いところは町中ですね。ちょうど鶴崎の商店街の真ん中で4万7千700台ぐらいになるのではないかと見込んで、区間による差であります。

《委員》 はい、分かりました。

《道路建設課》 で、次が周知遺跡なんですけれども。今、計画区間が、この赤の区間になってまして、ここの、今、黄色で付けてる、まずこの176番というところは。

鶴崎町遺跡群という、中世から江戸時代にかかる遺跡と言われてまして、177番のピンク色の部分が鶴崎御茶屋跡、鶴崎城跡という江戸時代の館があった跡地ということで、こういうふうにもう遺跡があると分かっている、それを周知遺跡と呼んでる。

このエリアにこういったものがあるよというのが、もう従前から分かっている範囲ですということです。ですから、これ、工事をする際にそちらの方と調整しながら事業を進めていくということになるかと思えます。

《委員》 じゃあ、別に予想外のことが起きることはないんですか。思いがけないすごい遺跡が出るとか、そういう見込みは、もうないんですね。

《道路建設課》 もう、特には。

《委員》 ないんですか。

《道路建設課》 はい。

《委員》 じゃあ、だいたい予定。それがあつたのを踏まえて、予定どおり15年間で進むってということですか。

《道路建設課》 そうですね。はい。

《委員》 はい、分かりました。

《委員長》 他にご意見、ありましたら。

はい、どうぞ。

《委員》 橋梁に関してお願いいたします。既設の橋梁、事前の説明会でも橋のことに関して、若干、出ていたようなんですけれども、今回、既設の橋梁を使うということで、架設年時が古くて、これから必要に応じて補修しながら行くってことなんですけれども、最初に、その費用として見積もっておくんですか、こういう時はずっと、たぶんこれくらいかかるだろうと思われる費用を最初の段階で、ある程度、もう見積もっておかれるんでしょうか。

《道路建設課》 はい。橋梁は、いわゆる費用便益分析みたいな中での費用ってというのは、通常の維持管理費、掃除とか、ちょっとしたメンテナンスみたいな費用としては見ていくことになりますけれども、橋梁補修とかについては、十分な費用を見ているとは言えません。まして今回は50年とか60年とか経った橋ですので、費用便益分析の計算上は、すでに50年使い終わったみたいな橋でありますので、これをしっかりしたものにしていくのには、けっこうなお金がかかると見えています。これは今回の事業の中でやるというわけじゃないんですけれども、現在、大分県では、老朽化した橋梁を順次、修繕していくということをしています。これ、5年に1回ずつ、橋は点検して、1、2、3、4の4ランクに分けて、すぐやらんといかん、5年以内に何かせんといいかん、要経過観察みたいなやつとかランク分けをして必要な対策を講じていきます。なので、その段階で必要に応じてやればいいのかと考えているわけなんですけれども、今、この橋、古いので、設計自体が古くて、もし現代の基準で満足するまで直すとなると、比較的事業費がかかると考えておりまして、特に上部構造、橋の上の部分はまあまあ健全なんですけれども、現在の基準から比べると、下部工が少し不十分があるのかなと考えておりまして、下部構造の補強なんかをすると、それぞれ10億とかいったようなオーダーの補修費がかかるんじゃないかと思います。ただし、その下部構造を完全な状況までするかどうかというのは、県の持っているたくさんの橋の中での優先順位なんかに応じて、順次、やっていくものだろうと考えております。

《委員》 すいません。繰り返しになりますけれども、そうしたら、先ほどの説明にあったように、もしこれから、また大がかりな修理がある場合は、また別途、違う、県の方の何か事業があると、今、ご説明でしたけれども、そちらの方から予算が出るという考え方なんですか。

《道路建設課》 ええ。今回の170億円の事業費の中には、その大規模な修繕の事業費は見えておりません。

《委員》 そうなんです。それで、たぶん、ないとは思いますが、もし、これから15年先の間にどうしても架け替えなくてはならないとかとなった場合は、ないとは思いますが、もしそういうふうになった時も、じゃあ、この事業費の中でということではなくなってくるんですか。今のお話から言うと。

《道路建設課》　そうですね。この事業の中で見てもいいんだとは思いますが、今回は新規の橋を架ける事業として事業費を170億円分を見込んでいるというものですので、急ぎよ、大規模な修繕、いつやるのか、あまり現時点で明確でないものは、事業費としては見ておりません。

《委員》　はい、分かりました。

《委員長》　他には。はい、どうぞ。

《委員》　2の12に、環境配慮に関する件ですね。二つあります。一つは、この間の河川の水辺環境のことなんですが、現地調査の機会をいただきました乙津川の周辺と、それから大野川の鶴崎橋の周辺、実際、見させていただきまして、河川に関しては、大ざっぱな印象ですけど、大野川の方はほとんど問題ないかなという感じはしました。乙津川の方は右岸の方ですよね。乙津橋で言うと海側に拡幅する、そのこのところに見、葦原みたいな環境がありましたので、このあたりを中心に、きちっと配慮されるといいのかなというふうに感じました。で、2の12のところの環境への配慮のところの自然環境への配慮の方も、おそらくそこで水辺の国勢調査の結果とか、今回、民間の方で発行の乙津川の自然ガイドブック、こういうのを見ると、かなり参考になるなというふうには感じましたので、特に民間の方、ある一定の補助金も取れて、実績があるところの調査の方も、こうやっていただけると言うか、参考にさせていただけるというのは、とてもいいことかなというふうに感じました。

実は、前回、その乙津川の自然ガイドブックの基盤になる植生調査とか希少種の調査も須股先生の方がされてて、そういうことを言った手前、さっきまで捜してたんですけど、すいません、遅刻して、結局、見つかってないんですけど、ぜひ、私の方も努力して、それも探し出すようにしますし、ぜひ、担当者からもそういう元の資料を見て、そして、すでにある調査のものを活用するというのを積極的にしていただければなというふうに思いました。それが一点です。

で、二点目は、その切り土の方で、おそらく、切り土と盛り土のうち切り土がかなり部分になるんじゃないかと。やっぱり現地調査で印象に残ったのが、この197の鶴崎橋、大分の市街地から大在の方に抜けるんでしたら、大在の197と、それから県道がありますね。その角のところですね。かなり削るという。ああ、それ、あれですね。あそこのところの法面を削るという話がありまして、その公園の法面。これはだいたい、予定ではいつぐらいになるんですかね。

《道路建設課》　時期ですか。

《委員》　工事の時期ですね。

《道路建設課》 時期は、2の11ページに示しているスケジュールどおりに進めば、平成36年度ぐらいから切れたらいいのではないかと。それ以降になります。

《委員》 かなり時間がありますね。それであれば、最近、できるだけ自生のを大事にしてくださいとかいうのは、自分でも簡単だなと思いますけど、実際にやってみると、3年ぐらいこの種を育てたりして、かかるんですね。だからもし、そういう地域住民の希望ももちろんあるし、予算の関係もあるかもしれませんが、そういう2020年の生物多様性の短期目標に向けて、その3年か4年ぐらい前から、だいたい見通しがついた頃ぐらいから、そういう逆算して法面を、防災の観点も含めてできるというふうな感じました。これはぜひ、一委員の希望ではあるんですけど、そういうような時代の流れの方向で実施していただくとありがたいなというふうに感じました。これは意見というよりは感想ですけど。はい。

《道路建設課》 分かりました。

《委員長》 ただ今のご意見、ご感想というご発言でしたけど、何かございましたら。

《道路建設課》 もう、なるべくそういうことができるように努力していきたいと思っています。

《委員長》 はい。ありがとうございます。他にご質問、ご意見、ございましたら。

《委員》 はい。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 これも感想ですけど、先ほどの質問にもあったんですけど、結局、既存の橋梁を使うっていうことは、その部分はコストに、もう入ってこないんですよ。で、従って、コスト・ベネフィットを計算する時は、新しく作る橋と拡張されてる道路のコストでベネフィットを評価するということになるんですが、先ほどあったように、車の交通量が増えるわけです。そうすると何が起こるかといったら、既存の橋の耐用、すでに原価消却が終わってる計算になってるはずですけど、そこにかかる負荷が高まるので、実は補修の速度が速くなる可能性が、かかる負荷が高くなるわけですよ。車の台数が増えるんですから。

《道路建設課》 でも、半分になります。上下線になるので。

《委員》 上下線になるから半分になるのか。

《道路建設課》 で、負荷は軽くなる。

《委員》 負荷は軽くなるっていいことですか。そうしたら、どっちでもいいんですけど、そうするとそのコストおよびベネフィットの顕在化されないベネフィット、あるいは顕在化されないコストというのが発生するはずですよ。言ってる意味、分かりますか。

《道路建設課》 はい、分かります。考え方によると思うんですけど、じゃあ、仮にその橋を修繕しなければ、その橋を使えなくなるわけで、修繕のB/Cとい考え方もありうるわけで、10億のコストでかければ四車で使える。10億のコストをかけなければ、その橋、使えなくなって二車線になってしまう。このB/Cという考え方によれば、二車線と二車線の便益、絶大なので。

《委員》 そうなんです。だからそれも、要するに顕在化されていないベネフィットなんです。

《道路建設課》 そうですね。

《委員》 ですので、そのB/Cという計算方法っていうのは、あくまで直接的効果だけで、そういった顕在的な効果、あるいは、場合によったらコストがかかる場合もありますけど、そうした部分があることも考慮に入れられたらどうかなと思ってるんですよ。そうすると既存の橋の建て替えを、私もさっき、そのまま思ってたんで、四車線二車線の話が飛んでたんですけど、そうすると耐久年数を増やすことができるかもしれない。そうしたら、その橋、今、非常に劣化が進んで、いろんな社会基盤の劣化が進んでるので、それに対する効果もあり得るということも議論の中に入ってきてもいいんじゃないかなという気がしたわけですよ。ただ、計算してないので、どれぐらい効果があるかどうかというのも全然分かりませんが、ただ、それが顕在化されていない、ここで言ったらベネフィットになるかなというわけで。そういう意識です。

《道路建設課》 そうですね。仮に費用だけ入れても、今回、B/C、3.7と非常に高いんで、当面の修繕費だとか、その先の補修費みたいなものまで入れても、B/Cはぜんぜん、費用だけ見ても、3は十分に超えて高い。まして、その橋がなくなってしまう側の、その顕在化してない部分まで考えれば非常に大きくなると思ってますが、今、普通にマニュアルで計算すると、なかなかそういう便益を考慮する方法が確立されていない。残念ながらそこまで。

《委員》 何を言ってるかと言ったら、経済で言ってる機会費用、オポチュニティーコストのような気がするんで、これをしなければ何が起るかということと作って何が起るか、そのギャップが、実はベネフィットになるのではないのでしょうか。

《道路建設課》 はい。ほんとうは、何もしなきゃ今の橋を使えなくなるという前提にしたっていいんですけど、そこまでやるのもやりすぎかなと思って、マニュアルどおりにやっております。

《委員長》 ○○委員、よろしいですか。

《委員》 はい。

《委員長》 はい。じゃあ、他にご意見、どうぞ。

《委員》 はい。今のに関連して、たぶん数字、B/Cの算定基準でははじけないけれども、この事業の必要性をより説明できるものとして、整備効果として、たぶん、書き添えることはできるのかなとは思うんです。それで、今、ご回答いただいたことというのは、今後、そういった老朽化したインフラに対する何らかの事業があるにせよ、もう全国的にもそうですし、大分県においても大きな課題になってくるものに対してのそういう効果があるっていうことは書き添えられるといいんじゃないんですかというご助言かとも思うので、どこに書くのか、事業評価書に定性的なことも書けるとは思うんですよ。事業評価、他の地域とかでもされてますよね。そのB/Cでははじけない効果っていうところ、掛け算があったりすると思うので、そういったところをご検討いただければいいかなというのが一点。で、質問をしてもよろしいでしょうか。

《委員長》 はい。どうぞ。

《委員》 はい。いいですか。別の質問になりますが。事業期間と事業スケジュールですね。それとルート比較をしてくださった、この区間設定についての質問です。

区間設定2の9にある区間比較ですね。区間比較をするための設定区間というのが三つ、ご準備いただいています。これ、鶴崎駅前までの大分市の乙津方向からその区間と、鶴崎駅前から鶴崎二丁目までの区間を第2区間に。それ以降、東側の範囲ということで分けてくださっています。で、事業スケジュールは大きく、乙津区間と鶴崎区間というふうに二つに分けていらっしゃいます。これは、先に質問の意図を言った方がいいのかもしれないですけども、先ほど言われた、その反対がある場所、あるいは地権者ですね、あるいは商店街を挟んでいる通りっていうところについては、ギリギリ最後まで着工であるとかっていうのを遅らせながら、両脇から責めていくっていう言い方はいいんですけども、っていう、その選択肢とかはあるのかどうかっていうのを

お聞かせください。

《道路建設課》 はい。まず一点目の、定性的な橋の老朽化対策等に関わる効果みたいなものは、様式で言うと2の3の様式の「その他の整備効果」に書けばいいと思いますので、こういったところに少し書き加えをして、最終的な評価書としたいと思います。それから区間の取り方ですけれども、次のスケジュールを。まさにこの部分は、その商店街との関係もあるのではということなんですけれども、ここを見ていただきますと、ここ、用地買収で、計画買収に入るのは、こちらの乙津工区が終わってから、平成33年頃を想定していて、この部分は、もう、早く買ってほしいという買取請求対応ができたらと思っております。こういった期間を含めて、今から6カ年は計画買収には入らないということで、この6カ年を街づくりを考える期間に当てれば、十分かどうかはともかく、比較的長い時間が取れるのではないかと考えていますので、今回は、工区としては2工区に分けております。また、こちら側は、市内側四車線なので、ずっと四車にしていくというのは分かるんですけども、ここを完全な四車にして、ここを完全な四車にしても、この交差点がさっきの変則になっていたりしますので、右折をしっかり取るためにも、なるべく効果は、真ん中の部分が遅れるというのは、ほんとうはどうかなと思いますので、そういうこともあり得るかもしれないですけど、まとまったら速やかに着手していきたい。そのためには、6年ぐらいあればいいのではないかと見ているということでもあります。

《委員》 分かりました。整備をしていく中で、また、ご検討いただけるといいかなと思ったのは、確かにおっしゃるとおりだとは思いますが、西側に進む方向の右折レーンですか、今、おっしゃったのは。

《道路建設課》 駅に入るための。

《委員》 ええ、そうですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 その交通量が、増えるのかどうかということも含めて、両側を供用していく中で、分からないんですけど、もしかしたら必要なくなるかもしれないという想定もした中で、ちょっとそういうお話をしたんですけども、なかなか、事業化をしまさずというふうに説明して、そういう用地交渉も始まっている中では、ストップというのは非常に難しいことだとは理解してはいますが、少し事業期間等を、どこから着手していくのか、その区間の中でどこから着手していくかというのは、進めながらご検討いただければと思いました。

《道路建設課》 はい。用地買収の関係があつて、かなり一定の距離、区間がないとなかなか工事も計画もできませんから、それはまた、用地の関係とも、また進めていく中で、またこちらとしても検討していきたいと考えています。

《委員》 はい。ありがとうございます。すいません、長くなりました。ありがとうございます。

《委員長》 はい、ありがとうございます。他にご意見。はい、どうぞ。

《委員》 すいません、もう一点、教えてください。便益に関してなんですけども、費用便益のところは2の3のところですね。時短の便益とか走行費用短縮便益とか高く出てまして、交通事故の弁償便益に比べてかなり高く出るんですけど、こういうのは当然、その計算方式みたいなのがあつて、それに当てはめるんだと思いますけども、どうして、交通事故なんかよりも時短の方が高く出るのでしょうか。

《道路建設課》 四車線の道路と二車線の道路での事故率の全国的な平均値みたいなものを使って、四車線の道路と二車線の道路の、主に車同士の交通事故の発生率がだいぶ違うということが根拠のデータになっていて、歩道を付けるかどうかによる交通事故の減少というのは、実は、計算が今のところできていない、マニュアル化できていない状態にありますので、ほんとうは歩道を付ければ交通事故は減って、事故減少便益、あるんだと思われるんですけど、今、科学的な知見でもって、このぐらいの便益があるだろうという算定ができるのは、四車線と二車線、中央分離帯の有無による便益の差のみであつて、これの全国平均値を用いると、この事故減少便益はこの程度になってしまうということになります。で、今、四車線のものが、今度は中央分離帯付きの四車線になるだけなので、事故の減少便益は、かなり少なめに計算されてしまうというわけです。便益算定の根拠データが、うまくこの事業になじまないということだろうと思つてます。

《委員》 そう。何か、あくまでも数字上のちゃんとした決まった法式に則つてやられた計算上でこうなるという感じなんだろうけども、イメージ的なものから言えば、やはり人命と比べてという、どうしてもそんなふうに考えてしまつて、この便益の計算が、どうもしっくりこないところなんです。

《道路建設課》 人命は、交通事故があつた場合に払われる保険の額みたいなものが基準になつて、死んだら3千万みたいな、そんな世界なんです。なんで、小さいと言われております。で、一般的には、時間短縮が9割ぐらいで、事故って1割ぐらいあるんですけども、今回は、もともと四車線、かたちの上ではあることになっていたりするので、四車線から四車線、中央分離帯が増えるだけみたいな、計算上の問題

があるのかなという気もいたします。一般論としても9対1ぐらいしかないという、その保険金を前提にするとそうなるということでもあります。

《委員》 何か。ただ、実生活から、ちょっとイメージできにくい考え方というんですか、そういう方法でやられているということ、今、始めて知りました。ありがとうございます。

《委員長》 他にご意見、ございましたら。先ほど事務局の方からちょっと何かお話が出かかった件、何かございましたら。

《事務局》 今日、議事録署名を井上委員さんと島田委員さんをお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

《委員長》 はい。では、よろしく申し上げます。他にご意見、ご質問、ございましたらお願いいたします。

《委員長》 それでは、事業者が申しております対応方針案の、事業実施が妥当であるということでお認めいただけますでしょうか。よろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《委員》 ただ一点だけ。十分な地元協議と、先ほどお話しされたような、当該地区のまちづくりの検討を進める中で事業を推進していただきたいという条件付きで。

《委員長》 はい。地元協議とまちづくりという見識でということでございますので、よろしく願いいたします。それでは、この事業につきましては、事業実施と、妥当であるというふうにこの会議で結論づけさせていただきます。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

《委員長》 はい。それでは、ご審議いただきました案件を、県事業として知事の方へ答申したいというふうに思っておりますけど、よろしゅうございますか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 はい。では、ただ今の内容で知事に答申することとさせていただきます。知事への答申は、3月19日、私と井上副委員長とで行う予定になっております。以上をもちまして、本日の審議をすべて修了させていただきます。議長の仕事を解かさせていただきます。ご協力、ありがとうございました。これからは、あと、事務局の

方にお渡しいたします。よろしくお願いいたします。

閉会

《事務局》 はい、たいへんありがとうございました。それでは最後に、安東建設政策課長からごあいさつ申し上げます

《安東建設政策課長》 本日は、たいへん重たい案件なんですけど、熱心なご審議をいただき、ありがとうございました。先ほど委員長からもありましたように、この審議結果は、3月19日に、委員長と副委員長から知事の方に答申をお願いしているところでございます。今日の答申を尊重しまして事業を推進していきたいというふうにも考えております。

それと井上副委員長には、議事録署名、答申まで、最後まで用務をお願いしているところで、ほんとうに申し訳ございません。この10年間、委員としていろいろご指摘等をいただきまして、ほんとうにありがとうございます。たいへんお疲れさまでございました。ありがとうございます。

《井上委員》 お世話になりました。

《安東建設政策課長》 ひと言いかげでしょうか。

《井上委員》 すいません。10年間という長い間、たいへんお世話になりました。最初は、なぜ私がこの専門的な方の多いところに委員として参加することになったのか、非常に疑問もあったし、ちょっと自分はそぐわないんじゃないかなと思ったんですけど、途中から、一般県民の立場で素朴な疑問を言うというふうに自覚して、そのようにして、この10年間でたくさん勉強させていただきました。今日も最後にまた、いろいろ分かって、説明されたことと説明されなかったことからいろいろ考えるっていうのが、この委員会の仕事なのかなと、最後になって思ったところです。また今後とも県の皆様にはたいへんお世話になりますが、よろしくお願いいたしますと思います。どうもありがとうございました。委員の皆さん、ありがとうございました。はい。

《安東建設政策課長》 どうも、いきなりご指名しまして、申し訳ございません。ありがとうございました。それと、皆さん、継続していただける他の委員の皆様には、来期の委嘱状を机の上の封筒に同封しておりますので、今後ともご指導のほどをどうぞよろしくお願いいたします。これで終わりたいと思います。ほんとうに、大変お疲れさまでございました。ありがとうございました。

-----修了

【議事録署名】

議事録署名年月日 平成 27 年 3 月 18 日 (水)

議事録署名委員

島田 晋



議事録署名委員

井上 邦子

