

### 第33回 大分県事業評価監視委員会 議事録

日 時：平成26年5月13日（火）10:00～12:00

場 所：大分市府内町2丁目1番4号 トキハ会館（5階ローズの間）

議 題：公共事業評価（事前評価、再評価）

出席委員：高山委員長、井上委員、島田委員、下田委員、姫野委員、米澤委員

対象事業：【事前評価】

1. 道路改築事業 一般国道212号 日田山国道路 （県事業）

【再評価】

1. 道路改築事業 一般県道高崎大分線 御幸工区 （県事業）

---

開会

---

《事務局》 大分県事業評価監視委員会を開催いたします。私は、建設政策課参事、〇〇と申します。よろしくお願ひします。本会に入る前に、今回から適用する評価制度全般に関わる事項、三点について事務局からご説明申し上げます。

《事務局》 建設政策課の〇〇と言ひます。よろしくお願ひします。

（1.費用便益分析における事務費の取扱いについて）

まず、私の方から費用便益分析における事務費の取扱いについてご説明いたします。事務費は、人件費、旅費、備品費などの費用であり、補助対象でありました平成21年度までは補助基準の率で計算をしておりました。平成22年度以降、事務費が国庫の補助対象外となりまして、事業費に事務費を含まないこととなりました。昨年の第32回大分県事業評価監視委員会におきまして、費用便益分析の費用に平成22年度以降の事務費が計上されていないことに疑義があり、また、事務的な経費を補助対象外になったという理由で計上しないのは、本来、必要な費用を計上せず、費用便益分析が適正ではないのではないかというご意見がありました。そこで事務局といたしまして、今回の第33回大分県事業評価監視委員会までに、費用便益分析における事務費の取扱いについて方針を示すこととし、検討してまいりました。

まず農林水産部の状況であります。農林水産部におきましては、平成23年1月の農林水産省からの事務連絡に基づきまして、費用便益分析計算時に事務費を別途計

算し、費用に計上しております。なお、国土交通省からは費用便益分析における事務費の取り扱いについて、通知等は出ておりません。次に九州各県の状況ですけれども、鹿児島県以外の県につきましては、大分県と同様に事務費を計上していないという状況です。鹿児島県につきましては事務費を計上しておりまして、平成22年度以降は、平成21年度以前の補助基準の率を採用しております。以上を踏まえまして、大分県の農林水産部、土木建築部共通の方針といたしまして、大分県公共事業評価に諮る事業の費用便益分析においては、その費用に事務費を含めることといたします。

また、平成22年度以降の事務費額については、平成21年度時点の補助基準に定めた率を用いて計算することといたします。ここにあります平成21年度時点の補助基準に定められた率と言いますが、道路事業の補助事業を参考に見ますと、事業に応じて事務費の率が定められております。制限率というものを用いた事務費を費用便益分析の事業費に含めて計算をすることとなります。

以上で事務費の取り扱いについての説明を終わります。

## (2.国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について)

次に、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用についてご説明いたします。国土交通省所管事業に対しまして、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用についてという通知が、平成25年11月に出しております。その中では、費用対効果分析を実施しないことができる運用を定めておりまして、県に対しましても事業評価監視委員会の意見を踏まえ、適切に運用するよう依頼されております。その国土交通省所管事業の運用の中身について説明いたします。当面の間、前回評価で費用対効果分析を実施している場合に限っております。

また、次に示す(ア)および(イ)の全ての項目に該当する場合について、費用便益分析を実施しないことができるとなっております。この(ア)(イ)についてご説明いたします。まず(ア)の「費用対効果分析の影響要因に変化がない」ということでありまして、一つ目に事業目的に変更がない。次に社会経済情勢の変化がない。次に前回評価時において実施した費用便益分析に関する要因に変化がないということでありまして、下に書いてあります四つの項目について、全て該当する場合が対象となります。次に(イ)の「実施することは効率的ではない」場合ということで、下記の用件のうち、一方もしくは両方を満たしている場合でありまして、まず、事業規模に比べて費用対効果分析に要する費用が大きい。次に、前回評価時の感度分析における下位ケース値が基準値を上回っている。以上の条件を全て満たした場合につきましては、費用対効果分析を実施しないことができるということになっております。

で、費用対効果分析を実施せずに前回評価時点の結果を適用する場合、事業評価監視委員会の資料につきましては、今、説明いたしました(ア)および(イ)への該当状況を記載した「費用対効果分析実施判定票」という様式を追加いたします。この様式で(ア)の項目と(イ)の項目の該当状況をチェックするようなかたちになっております。費用対効果分析の結果は前回評価時の結果を適用する注釈を追記するという

こととなります。また、評価書への記載につきましても同様に、注釈を追記するというようになっております。以上の運用につきまして、大分県においても同様に運用することとしたいと思っております。

評価書の記載方法ですけれども、まず、再評価書の様式2-2であります。その費用便益分析の欄の費用便益費のB/Cの欄につきましては、今回の再評価時の欄に前回評価時の結果を適用というかたちの記載をしたいと思っております。また、費用便益分析の欄につきましては、費用便益分析は、先ほどの様式の費用対効果分析実施判定表の結果により実施していない。また、費用便益は、前回評価時の数値。ここに前回評価時点の数値を入れまして、これを適用しますというかたちで、今回、費用便益分析を実施していないことが分かるような記載方法にしたいと考えております。次に様式2-3の方ですが、こちらにも、この内訳書の横に注釈を入れて、前回評価時点の数値を使っているということがわかるようにしております。以上で、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用についての説明を終わります。

### (3.事業評価（事前評価・再評価）の様式改定について）

最後に事業評価の事前評価、再評価の様式の改定についてご説明いたします。現状の問題点といたしまして、昨年の中32回の委員会の中でもご指摘がありまして、道路事業、街路事業と他の事業とでチェックリストの様式が整合していないということがありました。それ以外につきましてもチェックリストの記載項目が、事業ごとで整合していない。また、評価書とチェックリストの項目が整合していない。事前評価と再評価の評価書の記載項目についても整合していないという状況がありまして、その結果、どのような項目を検討しているのかが分かりにくいということや、作成者により記載内容に差が生じている。また、再評価時に事前評価段階の検討項目との比較が困難というような問題がありました。

そのような問題を解決するために、様式の見直しを以下の四点について行っております。一つ目が、チェックリストの様式を全ての事業で統一すること。二つ目が、チェックリストの記載項目を中項目まで全ての事業で統一する。三つ目に、評価書とチェックリストの項目立てを併せる。四つ目に、事前評価と再評価のチェックリストの項目は同様とし、評価書の項目立ても合わせるということで見直しを行っております。その結果、公共事業を実施する上での確認事項や検討事項につきましてチェックリストで確認することができ、その結果を踏まえて、特に配慮すべき事項や、主張したい事項について評価書に記載するようかたちになります。まず評価書の様式の改定に先立ちまして、項目の体系化を行っております。ここに大項目、中項目、小項目、小項目の細別というふうに項目を分けておりまして、この小項目の欄までを全事業統一の項目とするように考えております。現行の様式につきましては中項目への統一でしたので、事業ごとにチェックしている項目がバラツキがあったというような状況がありました。また、大項目と中項目までの項目について、評価書の方に記載をするようにしております。

まず、チェックリスト様式の改定ですけれども、先ほど体系図でありました小項目までの欄につきまして、全事業統一の項目としております。また、緑で囲っております大項目、中項目までの欄につきまして、評価書の方に記載する項目立てと合わせております。次に事前評価書の様式ですけれども、左が現行の様式で、右が改定の様式になります。改定の様式につきましては、事業の目的につきましては、事業の目的を簡潔に記述することとしております。また、下の緑で囲っている項目立てにつきましては、先ほどのチェックリストにありました、緑で囲っている中項目までの項目立てと合わせております。次に再評価書の様式ですけれども、様式2-1の方では、事業の目的について、事前評価と同様に簡潔に記述することとしております。様式2-2の方では、緑で囲っている項目立てについて、チェックリストの項目立てと合わせたかたちになっております。以上の見直しにより、チェックリストと評価書の整合が図られるようになり、また、事前評価、再評価の様式とも整合が図られることから、見やすい様式に改訂がされると考えております。以上で説明を終わります。

《事務局》 はい、ありがとうございます。以上、三点の説明について、何かご質問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》 それでは、以上、今後の評価制度運営に反映することといたします。ありがとうございました。

それでは、本会に入ら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1件、再評価1件について審議をお願いいたします。審議は、資料の対象事業総括表の番号順に行います。それでは早速審議に入りますが、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、委員長が務めるということになっておりますので、これより先の議事進行は〇〇委員長にお願いしたいと思います。委員長、よろしくお願いいたします。

《議長》 はい。それではこれから先の議事進行は、私の方から行いたいと思います。まず議事に先立ちまして、私の方から本委員会の議事録署名委員を指名をいたします。大分県事業評価監視委員会設置要綱第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さんの2名をご指名させていただきますので、事務局の議事録作成後、審査ご署名をよろしくお願い申し上げます。それでは早速審議に入りたいと思います。まず、各事業の説明者は、一件あたりの説明時間を10分程度でよろしくお願い申し上げます。説明が終わりましたら、10分程度かけてご審議をしていただきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願い申し上げます。また、傍聴される皆様方にもお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場の時にお配り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、会議の途中でありましても一時非公開として、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。

---

【事前評価】 1. 道路改築事業 一般国道 212 号 日田山国道路 (県事業)

---

《議長》 まずは、事前評価対象事業です。道路改築事業、一般国道 212 号、日田山国道路について説明をしてください。

《道路建設課》 それでは、道路改築事業、一般国道 212 号、日田山国道路について説明いたします。中津日田道路は、図中の赤で旗揚げしております中津港から、九州横断自動車道の日田インターチェンジを結ぶ、延長約 50 km の地域高規格道路で、図中、緑色の 212 号のバイパスとなります。

現在の中津日田道路の整備状況でございます。全体延長、約 50 km のうち、黒の実線で示している 3 区間、延長約 9 km が供用済み区間で、オレンジ色の破線で示している 4 区間、延長約 23 km で、現在、事業を実施しております。このうち中津港と東九州自動車道を結ぶ臨港道路と中津三光道路については、平成 26 年度、今年度の供用に向け、鋭意、工事推進中であります。今回、評価対象であります日田山国道路は、残る未整備区間のうち、赤い旗揚げで示しております中津市山国町守実から日田市大字三和を結ぶ、延長 8.5 km の区間です。また、事業区間終点から日田インターチェンジ方面に向けて、国道 212 号の現道の拡幅事業、4 車線化の事業を実施中であり

ます。

次に国道 212 号の現道の状況ですが、この 212 号は、中津市に立地するダイハツ九州など、自動車産業を初めとする北部九州の産業、物流を支える重要な路線であり、交通量は年々増加傾向にあります。中津日田間は現道に問題が多く、高速性、定時制にかけますが、中津日田道路の全線整備により、中津日田間で、約 30 分の時間短縮が図られるとともに、物流の高速性、定時制が確保されます。また、救急医療施設へのアクセスでございますが、日田山国道路の整備により、山国町から日田市の二次救急医療施設の済生会日田病院への搬送時間が約 7 分間短縮され、死亡率も減少いたします。また、特に重篤な患者については、第三次救急医療施設の久留米大学病院へ搬送することになります。大分県では、第三次救急医療施設までの搬送時間を 60 分以内を目標としており、中津日田道路の整備により、図中の赤のハッチで示している範囲の約 8 千人が新たに 60 分の圏域内となります。

現道の問題点としまして、今回の事業区間は道路線形不良箇所が 19 箇所と、未整備区間の中でも特に多い区間です。また、この区間で交通事故は 5 年間で 47 件発生しており、そのうち約 6 割が冬期の積雪、凍結による事故となっております。

次に災害等による通行規制についてですが、平成 16 年度から 24 年度までの災害

等による規制回数は45回。時間にして年間平均約550時間となっており、安定した道路ネットワークを確保できておりません。平成24年7月の九州北部豪雨では、212号の耶馬溪町戸原地区で通行止めとなりましたが、同年3月に供用済みの本耶馬溪耶馬溪道路が迂回路として活用されました。

こうしたさまざまな現道の問題の解消が本事業の目的であり、整備によりまして、高速性、定時制の向上による効率的な物流ネットワークの強化、また、ダブルネットワーク化や、冬期通行規制頻度の低減による信頼性の高い道路ネットワークの形成。さらには、新たに約8千人が第3次救急医療施設まで60分圏内となるなど、高次医療救急施設へのアクセス向上を図ることができると考えております。

次に計画ルートでございます。計画はバイパスルートで3案の比較を行っております。中津日田道路の道路規格は第1種第3級で、縦断勾配は4%を超えないよう、大石峠をトンネルで通過する計画としておりますが、トンネルの計画の考え方によりまして比較案を作成しております。まず第1案は、トンネル延長を最も短くする案。そして第3案はトンネル延長を長くし、全体延長を短くした案。第2案は、第1案と第3案の中間ぐらいのトンネル延長で、坑口を現トンネルの標高より約100m低くした案です。これは、これまで国道212号の凍結対策の頻度が、標高300m以上で7割を超えていることから、新しい道路の標高を300m以下とすることで凍結に対する課題を解消することができると考えております。以上のことから現道の問題点が解消され、かつ最も経済的となる第2案を採用いたしました。

次に事業計画についてです。事業区間は中津市山国町大字守実から日田市大字三和までの、延長約8.5km。将来の計画交通量は1万2千800台/日で、完成2車線、設計速度は80km/hとしております。

計画期間は、平成27年から平成36年の10年間。延長8.5kmのうち、5kmがトンネルとなります。総事業費は、約226億円です。費用便益費は1.4となっており、十分な投資効果が見込まれると考えております。

また、環境への配慮ですが、本事業は大分県環境配慮推進要綱の対象事業となりまして、そのため昨年の3月より環境調査を行っており、鳥類ではクマタカやサシバ、魚類ではナマズの仲間であるアリアケギバチなどの希少種を確認しております。

そこで本事業の周辺環境への配慮としては、トンネルが全体の約6割を占め、地形改変の小さい計画としております。また、環境調査を実施し、環境の保全について適正な配慮を行っており、希少種への影響の評価や対策を検討しております。具体的にはナマズの仲間であるアリアケギバチについては、河川付け替え箇所をコンクリートの三面張りとしないように計画し、工事終了後、必要に応じて生息状況を確認することとしております。また、概算土量についてですが、切土が約96万立米、盛土が約100万立米となっており、約4万立米の不足となっておりますが、今後、詳細設計において土量バランスを考慮し、工区内で調整したいと考えております。

事業の実効性等についてですが、地元説明会による事業への合意形成や、地元主体の総決起大会などによる気運の上昇もあり、事業実施環境は整っております。また、

事業の根拠法令、採択要件についても問題ないことを確認しております。以上、事業の必要性や事業手法、工法の妥当性が認められ、事業実施環境も整っていることから、本事業を実施したいと考えております。以上で説明を終わります。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

《議長》 はい。ありがとうございます。それでは本事業につきまして、皆様方のご意見等を賜りたいと思います。はい、どうぞ。

《委員》 周辺環境への配慮のところ、〇〇委員が来られてないので私が質問します。概算土量のところですが、トンネルが多いので、切土の方が多くて、土量が余るんじゃないか。ズリと言うか、トンネルから出てくるのが多くて、土砂が余るんじゃないかなというふうに思ってたんですけども、盛土部分と言うか、が、かなり不足土が多いというふうな理解でいいんでしょうか。そのへんのところをちょっと、ルート等と併せてご説明いただきたいというのと、盛土だとかなり斜面と言うか、法面が出てくるんですけども、災害上から言うと、そこが雨水とか水の流れを遮断したりして、いい面もあるんですけど、流れを阻害するというふうなこともあるので、場所によってはそういう盛土のところも、詳細設計等の場合には、災害等のことも含めて、もうちょっと検討していただけるといいかなと思ったんですけど、最初、土量の方の説明をよろしくお願いします。

《道路建設課》 はい。これ、資料で言うと10ページと書いてあるところの図面で、この緑色で表示している部分が盛土になります。で、特にここの部分が、けっこう大きめの盛土をする計画としてまして、ここ、河川の付け替えを一部伴うところです。こちら側が全体に山になっていて、山があって川があって、ここ田んぼというような状態なんですけれど、この川を少しこっち側に押して、山に盛土をするという計画にしております。この盛土が結構大きいものでして、トンネルから出てくる土量を考慮しても、どちらかと言うと土量の不足になるという計画にしております。これ、詳細設計時に調整予定としておりますけれども、詳細設計をする中で、例えばここの盛土を少し山側に寄せられないかとか、そういうことで土量はバランスできると考えておりますし、ここ、山があって盛土になってるのは、山からこう降りてきて、もう一回道路で盛土して川にするというふうないびつなかたちの盛土に本当にほすかどうかっていう、山から自然に片盛土にするといったような調整ができるんじゃないかと思っておりますので、ここらあたりを有効に計画することで、その土量についてはバランスできるものと考えております。いずれにしてもトンネルを考慮してバランスさせる計画にしております。

《委員》 盛土が良いとは限らない。工費的には安いのかもわからないけど、水害等を考えた場合、下を水が。カルバート等が、暗渠等が設置してあって、必ずしもそう

いうことは言えないのかもわかりませんが、高架橋と言うとおかしいですけど、高架のかたちにしておいた方が、災害がおきそうな時は、安全なのではないかなという点についてはどうでしょうかということです。

《道路建設課》 地形的に、どちらかというところらの山に山つきのかたちで道路を計画しておりますので、平地部に盛土をするのとは違って、この山から出てくる水さえ問題なく処理できればいいと思っておりまして、やっぱり気になるのはここなんですけれども、ここでちゃんと排水ができるように計画すれば、こことかこの盛土部分で排水がしっかり計画できるようにすれば、片盛土のかたちにすれば排水についても問題ないのかなと思っておりまして、平野部で連続的な盛土をする場合に比べれば、どちらかという条件がいいのかなと思っております。

《委員》 それと、河川の方の付け替えの方の話も現地でありましたので、ぜひ総合的に判断して、いい方向でよろしくお願ひしたいと思います。

《道路建設課》 ええ。ぜひ、ここについては、影響を極力少なくするようにしたいと思います。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 河川では、アリアケギバチなどが確認されており、コンクリートの三面張りをしないように計画と書かれておりますけれども、この場合、アリアケギバチ、絶滅危惧種ですかね。が、いたために三面張りとしなかったことになったようですが、もしこれがいなかった場合、いなくてもさまざまな生物がいるわけで、なるべくその三面張りってというのは、いなくてもしてほしくないなとは思いますが、それはどういうふうになっていきますでしょうか。

《道路建設課》 ここ、確かに自然豊かな地域で、三面張りをするというような土地柄ではないので、借りにアリアケギバチがいなくても、親水性のある整備にしないといけなかなと思っております。河川の付け替えをする部分だけでなく、前後にもアリアケギバチは生息していますので、河川の付け替えをするときには、ちょっと下流なり上流に行ってもらえば、問題なく生息環境は継続できるとは思っていますけど、ご指摘のとおり、これがいなくても本来的に三面張りなんかはするべきところではないと理解しております。

《委員》 どこでもしてほしくないと思います。すいません。

《委員》 いいですか。



《議長》 では、どうぞ。

《委員》 この対象範囲が中津と日田にまたがっているということで、改めてお尋ねしたいと思います。まず、この事業区間内ですけれども、トンネル外に日田市側も中津市側も道路が設置される部分が、まず、あるという理解でよろしいですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 で、その上で、先般、事前説明のときにもお伺いしたんですけれども、中津市も日田市も、改めて確認しました。主要幹線につきましては、景観重要公共施設と位置づけるというふうに謳われています。ただし、日田市についても中津市についても方針は謳われているんですけれども、例えば日田市については具体的な、景観に配慮するというような記述はあるんですけれども、中津市のようにガードレールは、例えば焦げ茶にしてくださいってというような具体的な指定ってというのはございません。この場合、同一の事業区間内において、どのように対処される予定でらっしゃるのかということをお教えいただけますでしょうか。

《道路建設課》 はい。先般、ご指摘を受けまして、こちらでも日田市の景観計画、中津市の景観計画を見ました。ご指摘いただいたとおり、緑に囲まれた河川沿いの景観向上に努めますとか、そういった抽象的な、あるいは背景となる山並みに調和させるように努めますといった景観計画になっておりますので、こういう記述について言えば、中津市も日田市も共通だと思っておりますので、この事業において、中津市側と日田市側で我々が対応方針を変えるということはなく、一連の両方の景観計画にマッチできるようなものとしていきたいと、こう考えております。また、事業評価のチェックリストにつきましても、景観への配慮の部分について、土工、法面部は植生を行い、中津市及び日田市の景観計画に配慮した、周辺景観との調和を図るという旨を明示するように、今回、評価を修正しております。

《委員》 ありがとうございます。で、その上でガイドラインのところを見ていただきますと、中津の方は、例えばですね、ガードレールについては焦げ茶にするというふうに具体的に言及されてるんですね。一方、日田については言及されていない場合に、事業評価の今の方針につきましては、先ほど課長がご説明いただいたとおりで、もちろんそのとおりで構わないと思うんですけれども、別々のと言うか、片方は言っていないわけですね。で、片方については言及されていると。で、この場合はどういうふうにとにかく、何か焦げ茶って書かれてましたよね。中津の場合はですね。

《道路建設課》 はい、よろしいでしょうか。実はガードレールについては、けっこ

うばらばらという実態があって、これを何とかしていかないといけないと思っ  
ているところ。で、一般的に自動車専用道路は、塗装のないメッキ品が多いん  
ですけれども、町中の部分では、特に中津日田道路の町中の、今、共用して  
いる部分は茶色のガードレールを付けておりますが、全国的に見て、自動  
車専用道路で茶色を付けてる例って少ないと思っております。今後、例え  
ばガードレールだけじゃなくて、町中であれば、この事業は関係ないです  
けど、パイプを使う事例もありますし、高速道路の場合はガードケーブルを  
使ってる事例もあります。こういったようなものをちゃんと地域地域に沿  
って決めていかないと、まさに今、思っているところで、こと、この中  
津日田道路について言えば、それは、こっちの部分はグレー、こっちの部  
分は茶色ということはないと思っておりますので、一連、同じにするか、  
あるいは都市部と山間部といったような地域性に応じて決めていくべき  
ものであって、これもまた、日田市と中津市で分けるというような話では  
ないと考えておりますので、そのへんについては具体的にそういう施設  
ものを作っていく段階で、たぶん、ガードレールだけじゃなくて標識柱だ  
とか、そういったものも色を合わせていくんだと思いますので、その段  
階で整合が取れるようにしてまいりたいと思っております。

《委員》 ありがとうございます。同一の事業区間に限らず、今、おっしゃ  
ったように、沿線上ってというのは、例えば通っている方は、ここから何  
市で、ここから違う市ですから変わりましたねって認識はもちろんない  
わけですから、統一してご検討いただくってことは、ぜひ、お願いした  
いと思います。で、その上で、すいません。当該事業のことに限らず、  
これをきっかけにはあるんですけども、今、道路建設課様の方からその  
ようにご回答をいただきましたが、例えば道路に限らず河川もそうです  
けど、その他の公共事業、こちらの事業評価の方にはなかなかかかりま  
せんが、営繕も含めて、いわゆる各市町村が、景観上、重要な公共施設  
であるっていうふうに位置づけているものを公共事業としてする際に、  
例えば県としてどういう方針で整備をしていくべきなのか。例えばそ  
こ、今、おっしゃったのは、説明に景観のいわゆるマスタープランにあ  
るような漠然とした記述で設ける場合もありますけども、そうじゃない  
場合もあるってことですね。具体的にガイドラインとして設ける場合も  
ある。で、その場合に、例えば事業評価の中では、景観に配慮すること  
とか、ないしは景観法との整合性を見ます。法定の計画との整合性を見  
ますということを謳ってくださってます。事業評価としてはそれで、もち  
ろんよろしいんだと思うんですけども、一方で、景観に配慮したという  
ものの定義が、各市町村さんに全てを委ねるのか。そうではなく、先  
ほど道路建設課長が言ってくださったように、一連のものは一連として  
捉えようと努力するのかっていうことも含めて、他の事業にも関わると  
ころだと思えます。ぜひ、ちょっとこのあたりは、回答は難しいところ  
だと思うんですけども、今、お伝えしたように、重要な公共施設に関  
わる事業評価を扱う建設政策課様の方で、そういう景観の方針をある  
程度、公共施設に限って検討するのがふさわしいのか、景観・まちづ  
くり室、ないしは景観行政でやっていくのが望ましいのかってあると思  
うんで

すけども、改めてそういうニーズがあるそういうニーズがあるということと、そこが非常に、県の公共施設群についてウィークポイントであるっていうご理解はいただきたいへんありがたいなというふうに思っております。

《建設政策課》 建設政策課の課長でございます。たいへん難しいご質問なんですけど、確かに今の評価の中に、景観に配慮しますとしましても、具体的にやっていくことが一番重要なところだと思います。で、かつ、各市町村ごとに、例えば景観計画を持ったとしても、例えばこれは私のイメージでございますけど、佐伯と臼杵と津久見で、例えば海岸線ではばらばらっていうのもなかなか、一つの海岸線を見せるのにおかしいとも、私、個人的には思っております、公共施設だけに限らず、地域全体としてそういう景観をあるエリアで統一的に持つのも必要なという感じもしています。その大本があって、各市町村ごとのございまして、それに対して我々が乗っていけばいいのかなという感じも。だから、またこのあたりは、景観・まちづくり室のお力がいちばん大きいと思いますので、そのあたり、また相談してまいりたいというふうに思っております。

《委員》 よろしく願いいたします。ありがとうございます。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 すいません。この道路が、最後の方に、地元の気運が上昇してる、待っている気運が上昇してるっていうことなんですけど、日田市民としてはどっちかと言うと、もう上昇してるを通り越して、まだかまだかって待ち構えている感じなんですよね。で、何と言うか、今、中津からいろいろと、ダイハツとかできてるのに合わせてどんどん道路を作るっていう方はいいって言うか適切と思うんですけども、日田の方では、待ち構えている間に、だんだんその道路の意味が変わってくる可能性もあるような感じもしますので、ほんと、あんまり待たされないうちに、もう、来年度からであれば、早くっていう感じで、確か、ここには平成19年からいろいろフォーラムがあるって書いてますけども、中津道路そのものは、もう、ずっと前から皆さん待っているとします。で、ちょっと、この前、資料をいただいたときにお尋ねすればよかったですね、2-6ですね。2-6ページにあります物流がいろいろ関係がある。物流を支えるネットワークっていうところでいちばん下に黒字で、北部九州各地から日田に「原木」と思うんですが、これは。

《道路建設課》 違っている。漢字が間違っているんですけど。

《委員》 よろしく願いいたします。

《道路建設課》 中津日田道路の役割として、特に北部九州、自動車産業が集積していて、もう早く整備をしてほしいという声、ダイハツ九州からもいただいておりますし、日田は林業地域で、日田の林業も中津港から全国各地に出荷する取り組みを始めつつあるというふうに聞いていますので、一刻も早く整備して期待に応えたいと考えております。ただ、どうしても10年程度、またはそれ以上かかってしまうような事業規模ですので、我々としてもなるべく早く整備をしていきたいと思っております。

《委員》 日田市民の一人として、よろしく願いいたします。

《議長》 他はよろしいですか。

《委員》 先日、現地視察に行かせていただいたんですけども、その時に現地で資料を渡していただいて説明を受けました。その時に、なにかすごく立派な資料で、このパンフレットと、このファイルをいただいたんですね。で、すごい細かい話になるんですけども、この二百何十億の事業において、こういう出費は微々たるものなんだろうと思うんですけども、ほんの何十万とかそのくらいの程度の、ほんとうに微々たるものだと思うんですけども、何かこう、必要なのかなって、すごく思ったんですね。それで、税金なので、もう一つ一つにおいて、B/Cじゃないですけども、どんだけのこれで効果があるのかっていうことを考えて、必要のないものは削減していただいた方がいいのではないのかなと思いましたので。すいませんけど、そう思いました。

《道路建設課》 はい。最大コスト縮減にかかりたいと思います。やはり、この間フォーラム開催時に、それ、配ったものなんですけれども、ちょっとイベントだったということもあって、少し市民に親しみやすい、ああ、こういうことなのかと知ってもらうためにそういうものを作って、やっぱり市民の理解を得ながら事業を進めていく。そのためにはやっぱり知ってもらうことが第一なので、広報というのも力を入れていくんですけども、やり過ぎはよくないと思ってますので、極力そういうものも簡素に、かつ、ちゃんと的確に伝わるものにしたいというふうに思います。

《委員》 すいません。細かいことを言いまして。申し訳ないですけども、正直、そう思いましたので。

《委員》 これは県の主催でフォーラムをされたとき。

《道路建設課》 いえ。地元の期成会主催なんで、日田市と中津市が中心となったもので、イベント自体は私どもで開催したものではありません。

《委員》 じゃあ、地元主催のに、県としてこれを資料として皆さんに。

《道路建設課》 県として、PRツールとしてパンフレットと、そのクリアファイルを作って配布してもらったところです。

《委員》 でも、そういうときにいただくものの中では、これはけっこう、皆さん、持たせると言うんですけどね。だろうと思う。よく、ティッシュとか何かいろいろもらうけども、これはこういうふうに、ファイルそのものに印刷してあるから、ああ、なるほどいいなと思ったところでした。

《委員》 すいません。ちょっと見解が違いました。

《委員》 で、ちょっと話、ずれますけども、このときは山国日田道路だったけども、地元のその時の要望で何か、日田山国道路の呼び方が変わったとか、何かそういう説明があったんで、ああ、面白いなと思って、記念に取っておこうと思ってあれしたんですけど。これ、こういうのが無駄かどうかという判断は難しいと思うんですけども。

《道路建設課》 特に道路事業ではいつとき、無駄遣いが指摘されたことがあって、特に国を中心に指摘されたことがあって、当時はいろんなイベントをやったり、マスコミも用いた広報をやっていたんですけども、やはり最低限、その事業がどういうものなのかを知ってもらうという取り組みが必要だと思っております。で、やっぱり、特に地元の方、どこにどういう道路ができるのかっていうのは、いよいよ工事が始まれば、ああ、あそこにあんなふうに見えるんだなってわかるんですけど、まだ、この計画の段階でピンとこないっていう部分があるので、ピンときてもらうために、特に写真、ビジュアルが大事な部分もあって、今回はそういうクリアファイルとかパンフレットを、どこにどんなふうに見えるんだとわかってもらうために作ったということで、ちょっと山国日田道路も、やっぱり日田側からも中津日田道路を作っていくという思いもあって、名前も日田山国道路と変えて、日田側からいよいよ着手していくということを市民にも知ってもらおうかなと思っている次第です。

《委員》 わかりました。費用と効果が、ちゃんと整合がとれてるんだったらいいと思います。すいません。

《議長》 はい、ありがとうございます。

《委員》 費用のことですね。たぶん、国補助の事業になるのか、ちょっとそのへんのところがよくわかってないんですけど、国の費用の分担と県の費用の分担の割合がわかってたら教えてください。これからの予定かもわかりません。よろしくお願

ます。

《道路建設課》 この事業は個別補助事業になります。55%が国で、残りが45%が県の負担です。

《委員》 ありがとうございました。

《議長》 それでは、意見もかなり出てまいりましたので、ここらでお諮りをしたいと思えます。この事業につきましては、実施ということではよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。では、この事業につきましては、実施ということで答申をいたします。絶滅危惧種がおりますので、絶対絶滅することのないように、十分配慮してやっていただきたいと思います。ありがとうございました。事前評価対象事業は、以上でございます。

---

【再評価】 1. 道路改築事業 一般県道高崎大分線 御幸工区 (県事業)

---

《議長》 続いて再評価対象事業です。道路改築事業、一般県道高崎大分線、御幸工区について説明をしてください。

《道路建設課》 はい。じゃあ、引き続き私の方から説明させていただきます。それでは、道路改築事業、一般県道、高崎大分線、御幸工区について説明いたします。本事業につきましては、平成23年度に事業再評価を受けておりますが、大幅な事業費の増加が予定されることから、今回、評価を受けさせていただきます。高崎大分線は、由布市挾間町高崎の県道別府狭間線との接続部を起点とし、大分市生石港町の国道10号に至る、全長約8.6kmの一般県道です。御幸工区は、国道10号の交差点部とJRボックス部の160mの区間です。交通量は、平成22年の調査で、1日当たり約1万3千台であり、年々増加傾向にあります。路線の交通状況としましては、ピンクの線で示しておりますが、市道を介しまして南大分方面と西大分方面を結ぶ地域のネットワークとしての役割や、西大分方面と大分インターチェンジを結ぶ、インターチェンジアクセス道路としての役割を担っています。

また、黄色で着色、ちょっと見にくいですが、この範囲ですね。この範囲の八幡地区の住民の皆様の生活道路でもあります。前回、平成23年に評価を受けた後、平成25年1月に沿線にショッピングモールがオープンし、多くの買い物客が本路線を利

用しております。

現道の問題点についてであります。JRガード部は幅員が狭く、高さも不足し、見通しも悪いため、大型車の通行に支障が生じております。平成23年には、右の下の写真になりますが、トレーラーがガード防護用の鉄骨に衝突するという事故も発生しております。また、歩道が整備されていないことから、歩行者は危険な状況となっていること。国道10号との交差点部に右折レーンがないこともあり、慢性的に交通混雑が生じていること。

さらには、八幡地区の防災上の大きな問題として、ガード下に高さ制限があることから、はしご車が通行できない状況です。緊急車両、特にはしご車の場合、中央消防署から八幡地区のアクセスとしては、現状では高さ制限により、大きな迂回を余儀なくされております。この制限が解消されれば、11分の時間短縮ということになります。

次に事業計画について説明いたします。左側が国道10号。右側が柞原八幡宮の方向になります。緑がJR日豊本線であり、黄色の部分が今回の事業区間で、延長は160mとなります。昨年度まで用地買収が完了しており、これまでに市道の付け替え工事や、国道10号タッチ部の右折レーン設置などを行っております。

車道幅員6mに、両側歩道で計画をしております。新設するJRアンダーボックスにつきましては、車道と右折レーン、片側歩道で、内空幅は12.5mとなっております。

完成イメージ図ですが、工事完成後は、現在、通行しているJRガード部を片側の歩道として使用する予定ですので、この区間についても両側歩道ということになります。

事業期間につきましては、平成15年度から31年度の17年間で、前回評価時より3年ほど延びております。全体事業費は約29億円であり、前回評価時より、約9億円増えております。

事業費増の要因としては、主にJRアンダーボックス工にかかる費用の増によるものです。JRアンダーボックス工の増額の内容ですが、函渠工が、約6億円の増加をしております。これは、前回の評価時点では、主に昼間の作業での施工を考えておりましたが、軌道に影響を与える恐れのある作業については、電車の安全な運行のため、夜間閉鎖作業を実施しなければならず、これまでの想定よりも大幅に制約が大きいこととなったことから増加となりました。また、工事に伴い、支障となる電気設備等の移転や撤去、復旧にかかる費用が、約6千万増加しております。これは、JRが詳細な検討を行った結果によるものです。さらに消費税相当額が、約8千万の増加となっております。以上の三点が主な増加の要因でございます。

次にJRアンダーボックスの工事の手順を説明いたします。図の左側が電車を正面から見る方向。右側が電車を横から見る方向の図です。今回はアール・アンド・シー工法、ルーフ・アンド・カルバート工法と呼ばれる工法を採用しております。まず、線路の下に箱形ルーフと呼ばれる管を押し込んでいきます。これを左の写真のように押し込んで、門型に設置いたします。次に線路の横で門型と同じ大きさのボックスを

作成します。そして、このボックスをジャッキで押し込んでいき、ボックスとルーフを置き換えるという工法です。今回採用する、このルーフ・アンド・カルバート工法は、全国的にも施工実績が多く、このような現場では一般的な工法であります。

今回の現場は土被りが50cmと薄く、線路のすぐ下での作業であり、また、ボックス上に線路の分岐点があるので、電車の安全な運行を確保するために、一部の作業については終電から始発までの間で行わなければなりません。この時間帯での作業となるのは、図の紫で示しておりますルーフ推進工法やボックスの推進工などです。今回の現場では、上り線下り線ともに閉鎖できる時間は、1時25分から4時40分までの3時間15分ですが、作業により線路に変状が出た場合は始発までに補修しなくてはならないため、その時間を見込む必要があります。今回の施工区間内には線路を切り替えるポイントがあることから、通常よりも補修の時間を長く見込んでおく必要があるため、作業時間として2時間15分しか取れず、非常に制約の大きい現場となっております。

次に事業期間ですが、補償物件の移転に時間を要したことで1年。先ほど説明しましたJRアンダーボックス工について作業時間の制約等を加味して詳細に検討したことによる工事期間の延長が2年。合わせて3年、伸びております。

次に環境への配慮としましては、平成23年の再評価時との計画に変更はなく、本現場から発生する土砂については、同じ高崎大分線で行われております他の道路事業へ流用することとしております。

以上、再評価基準につきましては、大幅な事業の増加が予想されること。現状の課題としましては、JRガード部の幅員狭小、制限高さの不足、歩道右折レーンの未整備。期待される効果としましては、緊急車両が通行可能になることから、防災安全性の向上。歩道設置による安全な歩行空間の確保。交通混雑の緩和が期待されます。進捗状況としましては、平成24年度までに用地買収が完了しており、市道の付け替え工事が、舗装を残して完了しております。また、費用便益につきましては、事業費の増となることから、B/Cは0.7となりますが、残事業費は1.1となります。そこで対応方針としましては、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。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。

《議長》 はい。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のご意見をいただきたいと思えます。どなたか。はい、どうぞ。

《委員》 非常に期待の大きい場所だと思うんですけども、それで説明会のときも申し上げましたけど、また、事業が出来上がるのが延伸するような感じになるので、非常に残念なところなんですけど、事業延伸の主な原因が、やっぱり夜間の工事の件に関わってしまう。それから先ほどの3-10のところの、夜間閉鎖2時間15分というところですかね。なにかもうちょっと、時間的なものはいいんですけど、どういう作業でどういうのが必要になって、これだけ実際できないとか、それから、それに



よってどの程度、実際、昼間の工事だったらできるのか、短期間でできるのかもわかりませんが、夜間になったために、どれぐらいどうなってどうなのかというのをもうちょっと分かるようにと言うか、説明のところで、説明時間が10分と限られますから、簡略してお話になったところもあると思いますけど、特化してご説明いただければと思います。

《道路建設課》 今回はすぐ上を鉄道が走る工事になりますが、まず、この一個一個が四角い箱型ルーフと呼ばれるものを横に打ち込んでいくところから始まります。これを順番に打っていくのですが、上の水平の部分は電車が運行していない時間帯の作業となります。この作業と、最後にこの門型全体をコンクリートの箱で置き換えていく作業は、2時間15分間にしかできません。これは、先ほども説明しましたが、仮に線路に変状を来してしまった場合は、補修するないしは電車の運行を止める判断をするということで、点検をした上で、補修をする時間を考慮するとこれしか時間が取れないということです。こうした工法は、特にボックスから線路面までの高さによって条件がかなり厳しくなります。この現場は、この高さが50cmしかないという極めて厳しい条件であり、しかも、日豊本線の夜間作業の時間が極めて短いというのが、従前、想定していたよりも厳しい条件となったものです。こういうボックスを線路下に構築する場合でも、土被りによっては、昼間の作業の可能性もあるわけで、例えば、今回に関しても、水平部分を押し込むときは深夜でないといけません、垂直部分を押し込むのは深夜でなくても良いというように、線路面からの高さによって影響が変わってくるので、詳細な設計をしないと中々わからないというのが実状です。当初は、この垂直部分と同じように、水平部分も昼間の時間に作業ができると思っていましたが、わずか2時間しか作業ができないということで工期が延びております。あと、3年延びたうちの1年は、用地買収に時間を要したということで、合計3年延びてしまったというのが実状でございます。

《委員》 なにか、周りの方を通った感じでは、周りの整備の方はちょっとできているのに、もう、あそこの局部と言うとおかしいですけど、ほんとうに道路がJRと交差している周辺だけが、なにか残されてしまった感じでなかなか進んでいない。あるいはやっぱり難しいのかなという感じを強く持ったんですけど、やっぱり住民の方としては、お金もかかるかもわからないけど、やっぱり迅速、早くできるということが非常に期待が大きいので、何とかやっぱり詳細設計、あるいは施工にかかるときにもうちょっと詰めていただいて、できるだけ。よく、春日陸橋なんかのときは半年ぐらい早くできて。半年というのはちょっとオーバーかもわからないけど、かなり予定より早く出来上がったこともありました。

ですけど、なにかやっぱり時間との勝負みたいなところも若干あるので、できても、ああ、なにか待たされ待たされてやっとできたみたいなところも出てくるので、なにかやっぱり迅速さというか、もう、是非お願いしたいというふうに思います。

《道路建設課》 まさにご指摘のとおりかと思っておりますが、どうしても前後の区間を買収しないとここに着手できません。先ほど言いましたように、いったん、こちら側で作業ヤードを取り、その上でここに箱形ループを順番に打っていき、ここでボックスを作り、押し込んで、最後に、反対側に杭を押し出すということで、全体の用地が取得できないとできません。あと、ここにある道路をこちらに追いやっておかないと、この部分がスタートできないという状況もあり、本来であれば平行してできれば平行してやるところですが、どうしてもこの事業ではできないので、もう周りはほぼ準備が整っているのに、ここだけ未着手みたいな状態になってしまい、非常に残念なことだと思っております。これからは、まさにＪＲとの協定の中での工事だけとなりますので、ＪＲとの間で工期を極力短縮できるように、今後とも継続してしっかり見ていきたいと思っております。

《委員》 この前も言いましたけど、ＪＲと協議になったところで、どうもなにか見通しとか、急にうまくいかない、進まないような印象を受けるので、やっぱりそのへんは、県の方も、ＪＲとか他の国の河川であるとかいろんなところと協議が入るような事業については、やっぱり事前の学習というとおかしいですけど、経験も十分あるかもわかりませんが、すぐ、もう自分の在任期間だけ過ごせばいいやみたいなことじゃなくて、やっぱり見通しを立てて事業が進められるように、ぜひお願いしたいというふうに思います。

《委員》 関連することで。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 もう、結局、ＪＲとの協定の話になるんですけど、〇〇委員が言われた点で一つはいいんですが、もう一つ、もし工事中に何かあって、始発が遅れるとかいうようなことに発生したときの賠償は誰が行うの。

《道路建設課》 基本的には、工事が原因であれば工事をやっている人。つまりＪＲ。我々はＪＲに委託しているので、ＪＲの責任において生じたものはＪＲの中でやってもらいます。例えば災害的なものが起こった場合は、例えば大雨で冠水して、その結果、ちょっと変異が生じたみたいなことで、それが大雨に起因するということであれば災害として認めて、私どもの負担にするということもありますが、工事の実施に起因するものは、受託しているＪＲの責任です。

《委員》 それは受託協定書に明記されてるんですね。

《道路建設課》 今、手元にありませんが、当然、明記されているものだと思います。

《委員》 明記されてない場合は、こちらにも費用負担が発生します。当然、受託事業の受託の責任範囲というのが明確になってない場合、要するに依頼者側に責任があるので、その分に対して、コスト輸送の費用について、けっこうな金額になると思うのでですね。

《道路建設課》 協定上は、JRの責任である場合以外は私どもということになっていきますので、JRの責任の場合は、当然、JR。JRの責任以外の場合、天災とかを含めて、それ以外は私どもという協定にさせていただきます。

《委員》 ありがとうございます。それと、やっぱりこれ、基本計画、計画を練る段階で、JRと暫時、協定書を結ぶのであれば、協議を進めながら、詳細設計に入る前の段階で一応、特に日豊線等、大分の場合、なかなかこういう工事、少ないですけども、通常、私鉄とか多くの鉄道を抱えている都市開発の地域では、かなり事前にいろいろコストについて打診をするということがあろうかと思うので、その点を今後、改善をしておいていただければ、今言われたような事業の延長というのは少なくともむかなという気がしました。

《道路建設課》 私どもも、こういう事業を計画した段階でJRとは協議を始めますが、いざ詳細設計の段階になって、運行管理部局や電気施設部局だとかと、彼らの中で本格的に協議を始めて、ようやく詳細が決まるということで、今後、こういう事業をしていくにあたっては、JRの中での連携もちゃんと取ってもらって、最初から工期や事業費がきっちり組めるようにしてまいりたいと思います。

《議長》 ほかにございませんか。

《委員》 質問ではなくてお願いということで、現場でも申し上げたんですけども、この場所が、浜の市も含めて柞原八幡の御仮屋があったりということで、非常に、浜の市もそうですけども、あと、西大分のかんたんの部分のかんたん港もございまして、街づくりの団体であるとか地域の自治会さんもそうです。あと、道守の方々の活動も含めて、非常に近くでいろんな活動が起きているということがあります。その上で、今回、用地取得された部分で、これ、イメージ図ですので、このとおりになる。道路の線形はそうでしょうけども、例えば歩道部分について、東側は緑化していて、おそらくそこ、県有地って言うか、県の取得された用地になるっていう理解で、よろしいんですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 この地で育ったまちづくり団体の方もいらっしゃいますし、いろんな伝統的なお祭りごともある場所なので、こういう場所の利活用について、ないしは今後の、例えば整備をしていくときに、おそらくメンテナンスのこと等も考えられて、できるだけ緑化を控えたりということもおありだと思うんですけども、今、お伝えしたみたいに、道守の方々も近くにいらっしゃったり、また、自治会の方々にもご意向をうかがう中で、例えば自主管理で連携ができるのであれば、積極的な緑化を図っていいでしょうし、緑化に限らず、そういう利活用についてのプラスアルファ、この事業がご説明いただいたようなかたちできちっと進んでいくという前提条件プラスアルファのことではあるんですけども、積極的にご活用いただけると、そういう地元協議であるとかしていただけると、地元もこの整備が単に歩道がつながるというだけではない効果として受け止めていただけるんじゃないかなというふうに思っていますので、是非お願いしたいなと。と言いますのも、先ほど先生方もご指摘されていたように、経費のことも含めて、事業、B/Cも含めて1.0を切っているという状況もございますので、この事業の付加価値を高めるためにも、そういうご検討はぜひいただくべきかなというふうに思っております。お願いでございますが、ご検討いただければと思います。

《道路建設課》 はい。もともとの道路のあったところは歩道と言うか、空間も広いですし、神社の参道にもなっているところだと思っていますので、もしそういう管理ができるようであれば、積極的に管理してもらえればと思いますが、実態問題としてなかなか、そういうところは数少ないという実状もあるので、もし、そういう地元の積極的な動きがあるようであれば、積極的にそういうところと話をしながら、地元のニーズに合ったような整備ができればと思います。

《委員》 ご指摘のとおりだと思います。なかなか。例えば街路樹を植え替える際でも、常緑にしてくれというところがあるぐらいですから、なかなかそういうところも少ないのは存じているんですけども、ここは今、お伝えしたみたいに、いろんな街づくり団体が複層的に周辺にございますので、たぶん、彼らもどこにその申し入れをしていいのかも分からない部分もあったりすると思うんです。なので、現場で事業所の方にお伝えしたんですけども、少しお声をかけていただくだけでも、ああ、そんなこと、積極的に議論できるのかっていう機会もあればぜんぜん違うんじゃないかなとお伝えはしていますので、ぜひ、ご検討ください。お願いいたします。

《議長》 ほかはよろしいですか。

《委員》 現地へ行って説明も受けたんですけど、なにか現道が1mぐらい掘削されて低くなるというふうにお聞きしました。それで、祓川の整備についてはなにか、整

備はもう済んでますということだったんですけど、雨水の排除と、その祓川の関係についてご説明の方をよろしく願いいたします。

《道路建設課》 現状は、道路面が意外と高いので自然流下できているんですけども、今回、ご指摘のとおり、下を掘るかたちになりますので、ポンプ排水しかないということで、こちら側にポンプ施設を設けて、強制配水をするというふうにしております。

《委員》 高潮とかそういう場合に、あるいは干満潮で、たぶん、祓川も影響があるところだろうと思うんですけど、雨が降らなくても干満潮とで逆流するとかいうようなことはないのでしょうか。あるいは、自然に溜まってる、もうかなりポンプの使用頻度みたいなものが高くなるみたいな理解になりますか。どんなふうな検討をされてるのでしょうか。今のところは大丈夫だよというふうには理解していますが。

《道路建設課》 フラップを河川側に付けますので、河川からの逆流というのは、ないかと考えています。あと、ポンプにつきましては、2台は設置しようと考えていますから、そのへんは対応できるかと思えます。

《委員》 モーターと言うか、電源の方はディーゼルなのか、電気系統でやるんですかね。

《道路建設課》 今は電気になってると思えます。

《委員》 電気引込になってる。

《道路建設課》 はい。最初、現場に、車を停めたところに余地ができますので、そこに施設を。

《委員》 ポンプ施設がそこにできるということ。

《道路建設課》 ポンプ施設をそこに設置するようになっています。

《委員》 ちょっと、かなり大規模になるなという感じ。

《道路建設課》 そうですね。

《議長》 他にございませんか。

それでは、大体、意見も出そろいましたので、お諮りをしたいと思います。この事

業につきましては、事業者が申しております対応方針案、継続が妥当であると認めることよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。では、この事業については継続として答申をいたします。これ以上、期間が延伸しないように、先ほど出ましたように、少しでも、半年でも早くできあがりますようにがんばっていただきたいと思います。

---

#### 各事業のまとめ

---

《議長》 それでは、審議の方は全て終わりましたので、これからとりまとめを行いたいと思います。まず、付帯意見がございましたら、皆さんの方でご意見をお願いしたいんですが、なにかございますでしょうか。特にありませんか。

《委員》 中津日田道路の景観の取り扱いについて、ご検討を願いたい。

《議長》 委員がおっしゃった、景観への配慮の基準みたいなものを作ったらどうかということかな。

《委員》 この事業に対し、設けよというわけではありませんが。

《議長》 そういふのが必要ではないかということですね。

《委員》 事業全般についてですが。

《議長》 それはじゃあ、付帯意見でなくてもよろしいんですね。

《委員》 結構です。

《議長》 はい、かしこまりました。それでは、付帯意見として特に無いようでしたら、付帯意見は無いということで処理をしたいと思います。では、まとめに入りますが、各事業の妥当性について確認をさせていただきます。まず、事前評価対象事業1件につきましては、事業の実施を妥当といたします。続きまして、再評価対象事業1件につきましては、継続を妥当といたします。また、特に付帯意見は無いということで処理をしたいと思います。以上をもちまして知事に答申をしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、ただ今の内容で答申をいたします。なお、知事への答申につきましては、5月26日に〇〇副委員長と私とで行う予定にいたしております。

---

閉会

---

《議長》 以上をもちまして、本日の審議を全て終わります。進行の任を解かせていただきたいと思います。ご協力、たいへんありがとうございました。あとは事務局の方にバトンタッチいたします。

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

《建設政策課長》 本日は熱心にご審議をいただき、誠にありがとうございました。本日の審議結果は、先ほど、委員長からもありましたように、5月26日に〇〇委員長、それから〇〇副委員長から知事へ答申をお願いしているところでございます。なお、答申ならびに、本日、委員の皆様からご拝聴いたしましたご意見は最大限尊重いたしまして、今後の事業推進に向けて努力してまいります。今後ともご指導のほどをどうぞよろしく願いいたします。これをもちまして、33回の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。

---

終了

---