

第30回 大分県事業評価監視委員会 議事録

日 時：平成24年12月13日（木）10：30～16：50

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、事後評価）

出席委員：高山委員長、井上副委員長、安部委員、島田委員、下田委員、杉浦委員、
姫野委員、山崎委員、米澤委員

対象事業：【事前評価】

1. 道路改築事業 国道217号 戸穴バイパス (県事業)
2. 道路改築事業 国道387号 豆生野拡幅 (県事業)

【再評価】

1. 道路改築事業 国道212号 耶馬溪道路 (県事業)
2. 道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本バイパス (県事業)
3. 道路改築事業 大田杵築線 溝井工区 (県事業)
4. 都市計画道路事業 庄の原佐野線 (県事業)
5. 広域一般河川改修事業 久留須川 (県事業)
6. 地すべり対策事業 湯平地区 (県事業)

【事後評価】

1. 道路改築事業 庄内久住線 長湯工区 (県事業)
2. 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業 堅田地区 (県事業)

そ の 他：【附帯意見の報告】

1. 離島港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区 (県事業)

開会

《事務局》 定刻となりましたので、只今から、第30回（平成24年度第1回）大分県事業評価監視委員会を開催いたします。本委員会の開催については、大分県事業評価監視委員会設置要項第4条第2項の規定により、委員の過半数が出席しなければ開催することができないとなっております。本日は、委員9名のうち8名の委員が出席（残り1名は11時から出席）しており、本委員会は有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。それでは委員会の開催に当たりまして、土木建築部長からご挨拶を申し上げます。

《土木建築部長》 皆さんおはようございます。ただ今紹介いただきました土木建築部長

の〇〇でございます。第30回大分県事業評価監視委員会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。本日は〇〇委員長様を初め各委員の皆様には、大変お忙しい中、ご出席いただきまして大変ありがとうございます。本年は、この時期に下がってしまい、本委員会も含め、現地視察も寒い時期に参加いただいて、大変恐縮でございます。これはご案内のとおり、7月の梅雨前線豪雨により、県下のかかなり広い範囲で大きな被災を受けまして、私どもの部でその復旧に今、当たっているところでございまして、そうしたことから手が回らなくなったということでございます。大変申し訳ありませんでした。災害の復旧については国の査定も順調に終わりまして、現在、復旧工事の発注に今、向かっているところです。年内に、おおむね件数で8割以上は発注していこうと、今、現地の職員ががんばっているところです。もとよりこうした災害は、私どもも緊張感を持って対応していますけれども、限られた人員、そして限られた予算の中で動いておりますので、これからもしっかりやっていかなければならないと考えています。

また、県内ではありませんが中央自動車道でトンネルの天井板が崩落するということが、9名の方が亡くなるという痛ましい事故もございまして、全国的にはでございますけれども、私どもも県下のトンネルで天井からつり下げております換気装置、ジェットファンと呼んでおりますけれども、その取り付け部の点検を、現在、行っております。明日までには17箇所の点検が終わる予定です。こうした老朽化対策も含め、私どもの対応すべき事項が今、増えていると言いますか注目を浴びていますので、よりいっそう緊張感を持って業務に努めてまいりたいと考えております。また、防災減災も大きなテーマとなって、今、選挙が行われておりますけれども、こうした点も私どもにとって大きなテーマの一つでございまして、なかなか厳しい予算の中ではありますけれども、着実に進めてまいりたいと考えております。皆様方におかれまして、この事業評価監視委員会の中で慎重な議論をお願い申し上げまして、私どものこれからの効率的効果的な事業の推進に貢献いただければと考えております。今日はまた、10件の案件がかかっておりますけれども、またかなり時間がかかるように予想されますので、たいへん申し訳ありませんが、一つよろしく願いいたします。

《事務局》 ありがとうございます。続きまして事業評価監視委員会の〇〇委員長からご挨拶をお願いいたします。

《委員長》 皆様おはようございます。委員会の開会にあたり一言ご挨拶を申し上げます。本日は皆様方、たいへんお忙しい中にお集まりいただき、大変ありがとうございます。この事業評価の制度が平成10年に再評価制度として整備されてから、その後さらに事前評価、また事後評価と評価の充実を図ってきたわけですが、私どもの先輩の委員の皆様方、あるいは現在の委員の皆様方のご努力より、徐々に県民に広く知られるようになってきたところです。当委員会は制度発足当初から審議の状況、あるいは議事録が公開されています。これにより、公共事業の適正な実施を促す私どもの取り組みが広く県民の皆様にも周知されることとなってきたと自負しているところです。県民の皆様方の関心の高さを実感いたしますと共に、私どももさらに公共事業に関する見識を深めて、いっそう真摯な議論を行って、県民の期待に応えていきたいと考えています。本日は限られた時間ですが、各事

業担当課からのご説明を受けて、委員の皆様方のご意見等を賜りまして、真摯な審議に結びつけていただければと思っていますので、どうぞ最後までよろしくお願いします。今日はよろしくお願いします。

《事務局》 ありがとうございます。ただ今から審議に入らせていただきます。それでは、審議の内容についてご説明させていただきます。本日は知事から諮問された事前評価2件、再評価6件、事後評価2件について審議をお願いします。審議は、資料の対象事業総括表の番号順に、途中休憩を挟みながら行います。それでは早速入らせていただきますが、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ことになっています。これより先の議事進行は、〇〇委員長をお願いします。よろしくお願いします。

《議長》 これから先の議事進行につきましては、私の方から行いたいと思います。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させていただきます。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項の規定により、議事録署名委員として〇〇委員と〇〇委員の2人を指名させていただきますので、事務局の議事録作成後、審査署名をどうぞよろしくお願いします。

(両名異議なしの声)

《議長》 早速審議に入ります。各事業の説明者は、一件当たりの説明時間を10分程度でお願いします。説明が終わりましたら、さらに10分程度かけて審議をしたいと考えています。ご協力をよろしくお願いします。また、ここで傍聴されておられる皆様方へお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場のとき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、退席をしていただくこともありますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

【事前評価】 1. 道路改築事業 国道217号 戸穴バイパス

《議長》 事前評価対象事業、1番目、道路改築事業、国道217号、戸穴バイパスについて説明してください。

《道路課》 道路改築事業、国道217号、戸穴バイパスについて説明します。国道217号は大分市を起点とし、臼杵市、津久見市を経て佐伯市弥生町に至る幹線道路です。そのうち戸穴バイパスは、佐伯駅より約4km、津久見寄りに位置しています。周辺には造船所や鉄工所、漁港も多く、工業や漁業などの産業活動が盛んな地域となっています。

次に現道の状況です。交通量、約5,000台の幹線道路ですが、幅員が狭く、特に八幡ト

ンネル前後では、大型車等の離合に支障が出ている状況です。時速 50 km/h の走行が困難な急カーブが区間内に 5 箇所あり、見通しが非常に悪い状況となっています。また、周辺に小学校、中学校があるものの、歩道がなく路肩も狭いため、車は歩行者や自転車を避けてセンターラインをまたいで通行し、自転車や車が安心して通行できない状況でもあります。八幡トンネルは幅員が狭く、高さも低いため、大型車はセンターラインをまたいでトンネルの中央部を通過している状況です。さらに劣化に対し既に補修しているものの、幹線道路のトンネルとしては長期的な安定性に不安が残るところです。今回の計画区間は時速 29 km/h 程度と、前後の区間に比べて著しく車の速度が低下しています。

次に事業の目的と必要性です。先ほど説明した現道の問題点をふまえ、事業を実施することにより車の走行環境の改善、歩行者の安全性の向上、地域産業の支援や、さらには走行時間の向上により救急医療搬送時間の短縮、これが約 1.6 分見込まれています。以上のような効果が事業に期待されるところです。

次に事業計画です。延長は 1,350m のバイパス計画です。道路の幅員は、片側歩道の 2 車線道路で、全体で 10.25m となっています。本計画のルートは、3 案で比較を行っています。現道拡幅案、これは現道を活用し、人家連たん部を拡幅するルートとなっています。バイパス案は、人家が連たんする部分を避けて、中央部をトンネルで貫くルートとしています。最後に市道拡幅案ですが、既存の市道を極力活用するルートとしています。比較検討の結果、現道拡幅案は人家連たん部を通るため多くの家屋移転を伴い、生活環境、特に地域コミュニティに与える影響が大きいと考えています。次に市道拡幅案も多くの家屋移転を伴う上、経済性でも最も劣る案となっています。バイパス案はトンネル延長が長くなりますが、走行性、施工性、生活環境への影響、経済性に最も優れています。以上のことからバイパス案を採用しています。なお、地元自治会とも協議を重ね、バイパス案で概ね地元の方々の同意をいただいています。

全体事業の概要です。事業期間は、平成 25 年度から 32 年度の 8 年間。延長は 1,350m。全体事業費は 22 億 9,000 万円の計画です。概算の土量は、切り土が、トンネルがある関係上、58,600m³ 発生します。盛り土が 3,600m³ で、55,000m³ が搬出土となります。搬出土については、国、市とも調整を図り、佐伯市内のほかの公共工事への有効活用に努めてまいります。

次に事業効果について説明します。1 つ目は走行環境の改善です。大型車が対向車線にはみ出して通行している状況から、バイパス整備により走行環境の改善が図られます。2 つ目は、歩行者自転車の安全性の向上です。歩道の整備により車道と歩行空間を分離でき、安全性の向上が図られます。3 つ目は、交通機能の強化による地域産業の支援です。人、物、これらの流れが円滑化になり、地域の産業や観光の支援に寄与することが期待されます。旧上浦町の漁港で水揚げされた水産物は、当計画区間を通り、佐伯市の公設市場へ輸送されています。その物流が非常に円滑となります。また、この地域は「ぶんご井街道」にもなっており、観光に訪れた人々が安心して通行できるようになります。

最後に以上のまとめです。戸穴バイパスは走行環境の改善、歩行者の安全性の向上、地域産業の支援を目指すものです。地元の国道 217 号の整備促進期成会からの要望もあり、地元の協力態勢は整っています。ルートは複数のルート案を比較し、施工性、経済性に優れたバイパス案を採用しています。また、費用便益比は 1.2 となり、十分な投資効果が見

込まれています。以上のことから、本事業を平成 25 年度より実施していきたいと考えています。これで説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それでは皆様方のご意見をお願いいたします。

《委員》 先ほどの説明で、「ぶんど井街道」というのが出て、水産物の物流に非常に寄与するという説明でしたが、「ぶんど井街道」はいつ頃、どういうところが指定、あるいは選定したのか。あるいは、その結果、公共事業に対してはどのような便益と言いますか、利便性あるいは、そういう有利なことを図っているのか、そのあたりをまとめてご説明いただけるとありがたい。わかっている範囲で結構です。

《道路課》 日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会という組織は、佐伯市の観光協会、津久見市の観光協会、さらに臼杵市の観光情報協会、この 3 者で成り立っている協議会です。その協議会が、その地域の観光振興と、地産地消ということで生産者と生産フィールドを支えようというもので、「井」というコンセプトで街道を作って売り出しをしているということです。この波及効果ということで、戸穴のこの区間がこの国道 217 号の、「ぶんど井街道」の中の未改良区間ということになります。幅員狭小であったり、危険なトンネルなどもあったりしますので、これらを解消することで観光に訪れた人たちが安心して通れるようになります。

《委員》 事業費に対して、例えば補助金等がそれによって増えるとか、何かほかのいろいろな施設に対する国からの援助があるとか、そういうことはないのでしょうか。

《道路課》 ぶんど井街道の方ではありません。

《委員》 今の説明で地元 3 市ですかね。観光事業に期するよというよことで指定したと。それで観光が、あるいは水産業が盛んになるという理解でよろしいわけですかね。

《道路課》 そうです。

《委員》 いつ頃かわかりますか。最近、私も耳にしたよな気がするのよですが、ここ 10 年までならないよな、5、6 年のよな気がするのよですが。

《道路課》 すいません。正確な年度は、わかりませんが、最近の話だと思います。蒲江の方でシーニックバイウェイが指定されましたが、その指定された後だったと思いますので、平成 20 年の前後ではないかだと思います。

《委員》 これを機会に「ぶんど井街道」を県内の方というよより県外の方に広めていっよていただきたいと思います。

《委員》 トンネルが心配なのですが、先ほど簡単な補修はしたけど、長期的には不安が残るとおっしゃっていましたが、この沿線の人は、このトンネルを使うと思うのですが、補修をどうやっていくのか。それと、その予算をどうするのか、どこから出るのかということをお教えいただきたい。

《道路課》 トンネルは、確か45歳程度の年齢ですが、平成16年に補強対策を実施しています。昔のトンネルですので、トンネルの上に空洞が空いていたりして、そこを裏込注入という薬剤を詰めたり、ロックボルト工で補強するような対策を実施しています。それを実施したのは、トンネルができてから37年後ですが、それは定期的に行っていたパトロールの結果、補修を行いました。今後、自然の水の影響や劣化の具合の予測が難しいところがあります。そこで、今、土木事務所の方も週に1、2度ですが、定期的なパトロールを実施し、異常があれば詳細調査を行って対策を講じるということになるかと思えます。

《委員》 トンネル工事のことに關してですが、全体ルートの1,350mの約5割がトンネルになっていて、事前に地質調査などしっかりされていて、工事を行いながら進めていくと思うのですが、今までの例でもなかなか難所な点があったりして、なかなかうまく進まなかったりする例も多々あったように思いますが、この点に關してはいかがなものなのでしょうか。

《道路課》 ご指摘のとおりで、過去のトンネル工事を見ても、やはり途中で地質が変化して補助工法が入って、工期が延びるということが幾つか起こっていてもいます。鉛直のボーリング調査や、水平方向に抗口から掘る調査などをやって、明らかにしないとはっきりした金額が出ないのが正直なところです。今回、事業評価を受ける段階では概略の設計段階ということで、地層図などを参考に、ルートを引いています。トンネルのリスクに対する影響としては、工費が大きくなるということもありますので、それは近隣の同質の地質で掘ったいくつかの事例を参考に金額を算出して、工費等を設定しています。

《委員》 ありがとうございます。もう一点、いいのでしょうか。これはバイパス案ですが、市道の拡幅に対して、地元の方の要望はなかったのでしょうか。

《道路課》 市道の拡幅は、地域の合意が得られなかったというのが正直なところです。事業化までかなりの年月がかかっていまして、どのルートが、果たして地域にとっていいのかがなかなか決まりませんでした。現道拡幅は、家屋の移転だけでも60棟ぐらいありますので、地域のコミュニティーが確保できなくなるという意見もあったようです。

《委員》 すいません。2つあるのですが、総合的にはバイパス案なのかなというのはわかりました。自然関係の影響のときにいちばんいいのが、現道拡幅案ということで、例えばこの基準になる物差しは具体的に言うと、自然環境への影響はどういう基準でされているのですか。

《道路課》 この地域の特性を考えたときに何を評価のパラメーターとするかという質問だと思いますが、ここでは残土の発生土量を評価基準としました。現道拡幅案が最も少なく、バイパス案が〇、それから市道拡幅案も〇ということで、それぞれバイパスと市道拡幅の方は、約 50,000m³ 程度の残土が発生します。現道拡幅は、一部、トンネルから残土が発生するのですが、その量が少ないということで評価しています。

《委員》 確かに自然環境の中でもいちばん複雑と言いますか、過敏な生態系とか野生生物への影響ということで言えば、結局、残土で里山とか里海を埋めることになるということで、大きな基準といますか代表的な基準だと思います。ただ、環境への配慮ですが、この搬出がどうしても、トンネルですから多くなりますよね。先ほど、国や市とも打ち合わせをしてというお話をお聞きしましたが、公共事業のどこかの工区に入れるということまではわかったのですが、もう少し具体的に、例えば月に何回行っているとか、お話をいただければと思います。

《道路課》 このトンネルの発生残土ですが、もし事業化が可能となれば、平成 29 年度、今から約 5 年後に発生します。その間に、県の内部だけではなく、国や市も含めて総合的に場所を探していきたいと思っておりますが、それは年度当初に一回、調整会議をするようにしていますので、何とかその中で、見つけていきたいと思っております。

《委員》 3 ルートの比較の中で、経済性のコスト計算のところ、バイパス案が 22.969 (億円) これは予想値ですよ。先ほど言われたように、トンネルの詳細な調査をやっていないのであくまで推定値ということで、ぶれの幅もかなりあるのではないかと思います。この計算のときに、現道拡幅だったら、その現道を拡幅するので現道の再整備は必要ないですよ。しかし、バイパス案にしても市道拡幅案にしても、現道に何らかの整備が必要となれば、そのコストも含めたかたちが、実のところはトータルのコスト、費用になると考えられます。それから 8 年間の事業計画になっていますが、こんな短い期間で完成したのはこれまで事業評価ではないので、トンネルの地質の状況や予算の執行状況等に依存するでしょうし、用地買収の問題もあるでしょうから、事業期間が長くなれば長くなるほど、支出額は一定だとしても、時間コスト的には余計かかるわけで、B/C が減るわけですよ。ですので、このあたりの精度を上げていく努力を今後ともお願いしたいと思っております。つまり、実は掘ってみたら水が出て余計コストがかかるとかいうことが多々ありますよね。どうしてもトンネル工事はそれがありますし、慎重に進めてほしいという意見が多くありますので、そのあたりも道路工事、特にトンネル工に関しての精度の向上に向けて、また努力をいただきたいと思っております。要望です。

《議長》 そういうのもよく踏まえていただきたいと思っております。

《道路課》 ありがとうございます。

《議長》 それではだいたいご意見も出そろいましたのでお諮りをいたしますが、当該事

業は実施ということによろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。それでは、この事業については、実施ということで答申をいたします。ありがとうございました。

【事前評価】 2. 道路改築事業 国道 387 号 豆生野拡幅

《議長》 事前評価対象事業、第 2 番目、道路改築事業、国道 387 号、豆生野拡幅について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、国道 387 号、豆生野拡幅について説明します。国道 387 号は、宇佐市を起点とし、玖珠町、九重町、小国町、日田市を經由して熊本市を終点とする幹線道路です。豆生野拡幅は、日田市上津江町川原に位置します。日田土木管内における国道 387 号は、国道 212 号を經由し、日田市街地と上津江町を結び、南は菊池市へとつながる道路です。また、上津江町の主要産業である日田杉などを日田市内のウッドコンビナートに運搬する経路にもなっています。木材運搬などの大型車の割合が 24%であり、県内の国道の平均 10%に比べて非常に高い道路となっています。

次に現道の状況です。日田土木管内から菊池市までの国道 387 号は、ほぼ 2 車線で整備されており、当該区間が唯一の未改良区間です。国道 387 号は、災害時に救急搬送や緊急物資を運ぶ緊急輸送道路に指定され、熊本の地域防災拠点である菊池振興局と日田地域を結ぶ広域的な防災上、非常に重要な路線ともなっています。

現道は幅員が狭いため、大型車同士が離合するときには路肩をはみ出して通行しています。大型車が線形不良箇所や急カーブを通過する際には、車道の大部分を使用しているため、対向車は手前で一旦停止して待つこととなります。

平成 23 年 12 月 14 日には、大型車の脱輪事故が発生しました。幅員狭小区間で対向車と離合する際にトレーラーが脱輪し、全面通行止めとなり、クレーン車の作業のため大型車は熊本県内の県道を迂回し、地域の生活や物流に大きな影響が出ました。このように通行止めとなった場合、大きな迂回を余儀なくされ、通常、22 分かかるところが、90 分かかるようになります。大きな迂回で地域生活のみならず、観光、産業面に大きな影響を与えることとなります。

次に、現道の問題点です。時速 50 km/h で走行困難な急カーブが区間内に 9 箇所あり、非常に見通しの悪い道路となっています。加えて、道路の幅員が 5.5m 未満の区間が約 1,200 m あります。その中に幅員 4.5m の箇所が 4 箇所と、非常に離合しづらい道路ともなっています。

現道の状況を踏まえた整備により期待される効果としては、幅員狭小、線形不良の解消による走行環境の改善、観光や林業など地域産業の支援、救急医療搬送時間の短縮です。

次に、事業計画です。延長 1,540mの現道拡幅計画であり、車道 2 車線、全体の幅員は 7 mとなっています。ルートについては、3 案で比較を行っています。現道を最大限活用する現道拡幅案、現道拡幅区間をベースに集落のある背後を一部バイパスとした案、そして走行性を重視しトンネルを含むバイパス案です。比較検討の結果、バイパス案は走行性に優れるものの、長大トンネルがあるため、経済性で最も劣ります。一部バイパスとした案は、大規模な切土が発生し、地形改変が大きく、経済性でも劣ります。現道拡幅案は現道を積極的に活用し、地形改変を極力小さくし、経済性でも最も優れます。以上のことから、現道拡幅案を採用しています。なお、地元自治会とも協議を重ね、現道拡幅案で概ねの了解をいただいています。

次に全体事業の概要です。事業期間は、平成 25 年度から 30 年度の 6 年間、計画延長は 1,540m、全体事業費は 12 億 9,800 万円です。概算土量は、切り土が 37,000m³、盛り土が 78,000m³で、42,000m³が不足土となります。不足土については、国道 212 号のトンネル工事から搬入する予定としています。

次に事業効果について説明します。1 つ目は、走行環境の改善です。離合が困難であった箇所が、整備後には離合もスムーズになり、走行環境の改善が図られます。2 つ目は地域産業の支援です。上津江町から日田市のウッドコンビナートをはじめとする木材市場への物流が円滑になり、林業等の地域産業の支援に寄与することが期待されます。また、この地域は熊本方面からの観光客も多く、観光客が安心して通行でき、観光面でも寄与できると考えています。

最後にまとめです。事業の必要性はこれまでご説明したとおりです。日田市や上津江地区振興協議会からの要望もあり、地元の協力体制は整っています。ルートについては複数比較し、環境面や経済性に優れる現道拡幅案を採用しています。費用便益比は 1.1 となり、投資効果が見込まれます。以上のことから、本事業を平成 25 年度から実施していきたいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いいたします。

《委員》 今回、現道拡幅案を採用されたようですが、現道拡幅となると用地買収が少し気になります。人家が無いようなところでしょうか。

《道路課》 家屋が全部で 4 棟あり、そのうち 2 棟が空き家と聞いています。2 棟は、お住まいになっているという状況です。

《委員》 用地買収の期間も短めに設定していますが。

《道路課》 ルートを設定するにあたり、豆生野地区の道路の整備促進期成会という地元自治会の方々が、地域の方とよくお話をさせていただいており、合意という点では、かなり前向きの状況です。

《委員》 拡幅するのであれば、集落の地域の近くだけでも歩道を設置し、歩行者の安全

を図ってはどうか。

《道路課》 現状の歩行者は、12時間で5人という状況で、歩道を作るに少し厳しいため、この計画にしています。

《委員》 2軒は、隣の集落とどれぐらい離れていますか。

《道路課》 隣の集落は、川原橋を渡ったあたりにあります。

《委員》 実際は、車で行くしかない感じですね。隣の集落に歩いて行くということは、現実的にあまり考えられないということでしょうか。

《道路課》 2名の方は、現道拡幅により家屋がかかってしまいますが、川原の集落内に移転を考えられていると地元の期成会の会長からお聞きしています。

《議長》 ほかにございませんか。よろしいですか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、特にご意見もないようですので、お諮りをしたいと思います。当該事業は、実施ということによろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では、この事業につきましては実施として答申をいたします。

【再評価】 1. 道路改築事業 国道212号 耶馬溪道路

《議長》 再評価に入ります。再評価対象事業、第1番目、道路改築事業、国道212号、耶馬溪道路について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、国道212号、耶馬溪道路について説明します。国道212号は、中津市を起点として日田市を經由し、阿蘇市に至る幹線道路です。この国道212号のバイパスとなる中津日田道路は、中津港を起点として、東九州自動車道の中津三光インターチェンジを經由し、日田市までの約50km地域高規格道路です。その中の、現在施工している耶馬溪道路が、今回の再評価の対象です。

次に中津日田道路全体の計画を説明します。中津日田道路は、平成21年3月に旧中津市

内の 3.6 km、本年 3 月 31 日に本耶馬溪耶馬溪道路 5 km が開通しています。また、国道 10 号から東九州自動車道までの中津三光道路 3 km は、平成 26 年度に供用される東九州自動車道の開通に合わせて整備を進めています。本日、評価いただく耶馬溪道路は、3 月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路に隣接する区間です。中津日田道路全体の効果としては、中津港から日田市までが、現在約 83 分かかっているのが約 33 分短縮され、将来的には約 50 分で結ばれます。また、中津日田道路の交通量は、中津日田道路が整備されることで周辺の道路から交通の転換が期待でき、平成 42 年の計画交通量は 12,000 台/日となっています。

次に中津日田道路の役割について説明します。中津日田道路は、自動車産業をはじめとした各種産業の集積を促し、産業活動を支える重要な道路となります。我が国の基幹産業である自動車産業については、九州を国内生産拠点ととらえており、工場の機能強化を進めているところです。そのうち、ダイハツ九州では久留米にエンジン工場があり、国道 212 号を利用して、中津の工場に輸送しています。完成車両については国道 212 号を利用して福岡方面をはじめ、九州各地に出荷している状況です。そういった国道 212 号の利用状況から、自動車工場から距離が短く、定時制が確保される地域高規格道路の中津日田道路の整備に大きな期待が寄せられているところです。また、中津日田道路が大分自動車道や東九州自動車道と広域的なネットワークが形成されることにより、隣接地域にある豆田や深耶馬溪、青の洞門、こういった観光地へのアクセスが向上することになります。また、大分空港や北九州空港とも連携が強化され、さらに広域的な集客が可能になるなど、観光産業の活性化が期待されます。3 つ目の役割としては、7 月の九州北部豪雨で国道 212 号は、いたるところで通行止めとなり、沿線住民の生活や地域産業の物流に大きな影響を与えました。その一方で、本年 3 月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路が国道 212 号の代替道路となり、災害時に役立つ、命をつなぐ道としての中津日田道路の重要性、これを改めて痛感したところです。耶馬溪道路と並行する国道 212 号の区間についても、平成 9 年、12 年、16 年、19 年に通行止めがあり、耶馬溪道路の早期完成が望まれています。

事業の目的と必要性ですが、事業を実施することで災害時における代替路の確保、地域産業の支援、観光振興などの整備効果が期待されます。

次に計画です。耶馬溪道路の計画延長は 5 km です。7 つの橋梁や、県が管理するトンネルでは最長となる 2,986m のトンネルを整備します。道路の幅員は 3.5m の車道、2 車線で、全幅 12m の道路となります。

次に全体事業、主に変更点について説明します。事業期間は、平成 27 年度から 30 年度まで延伸します。この理由は、詳細な地質調査の結果、軟弱地盤対策や法面に対するアンカー工事の追加が必要となったためです。事業費の変更はありませんが内訳を変更しています。軟弱地盤対策の追加により道路工を増額し、橋梁をボックスカルバート形式に変えることで 8 橋が 7 橋となり、橋梁の費用を減額しています。

次に事業の進捗です。平成 23 年度末の事業進捗は 5.1%、用地取得率は、面積ベースで 24% です。今年度は用地買収を進め、本格的な工事に着手していく予定です。

次に概算の土量ですが、切り土が 257,000m³、トンネルで発生する土量が 297,000m³、盛り土が 194,000m³ で、差し引き 360,000m³ が搬出土となります。搬出先は、現在、整備を進めている中津三光道路の盛り土工事など公共工事へ搬出する予定です。

最後にまとめです。再評価の基準としては、事業採択後 5 年未完成です。費用便益比に

については全体で 1.3 となり、便益比が費用を上回っています。代替路の確保、地域産業の支援など重要な役割を果たすことから、本事業を継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それでは、ご意見をお願いいたします。

《委員》 自然公園法や文化財保護法等に関係する箇所であるようですが、自然公園法は許可済みとありますが、文化財調査に関してこれからということですが、具体的にどのようなことをされるのでしょうか。

《道路課》 文化財調査は、教育庁の方で工事着手前に試掘を行い、貴重なものがあるかないかの確認をする行為です。

《委員》 それがクリアできないと、（工事が）できなかつたりすることはあるのですか。

《道路課》 実は、本耶馬溪耶馬溪道路の建設のときも一部出ましたが、文化財にもレベルがあるようで、それを一回発掘して、ものを出して盛り土であればいいという条件など、様々な規定があるようです。公共事業であれば、その調査期間で工事期間が延びるということはあるかもしれませんが、今までは一回発掘して、そのまま工事を継続しているような事例の方が多いと思っています。

《委員》 文化財をとるか住民の生活の利便性をとるかとなった場合、議論が沸いたりするのですか。

《道路課》 文化財の重要性にもいろいろあるかと思いますが、切り土のところに文化財があるとすれば、極力切らずに壁を立てるなど切り土のやり方を変えて、文化財を残す検討をする場合もあります。文化財保護と道路の改良、両方が折り合うようなところを探していくというのが、これまで我々が取ってきた手法です。

《委員》 過去の工事でも、そういうことをクリアしてきたいということなのですね。

《道路課》 はい。盛り土のところでは、調査を行い、記録を残した後、盛り土をして道路を通すといったやり方も過去はやって来ています。

《委員》 今回3年間の延長なので、短いと言えば短い延長なのですが、実際に（地質）調査に入ってみて地盤の問題で工法の変更等を強いられた場合に（事業期間の）延長がくるわけですが、これ、やらないといけない事業でしたよね。要するに、計画がわかっているのであれば、ある意味、（地質）調査のレベルというのがもう少し多様にあってもいいのではないかと思います。つまり、やらないといけない道路であれば、かなりの程度の（地質）調査をやって、コストの費用あるいは工事期間をもう少し精度を高めていただ

きたい。一方で、文化財に関しては、重要文化財であれば1～2年事業期間が延びるわけですから。過去に5年、10年平気で延びるような道路事業もありましたよね。何が問題かと言うと、供用が伸びて利便性を享受できる時期が延びるだけではなく、災害対策等々でも有効な役割を果たすと思われるものが、完成が遅れることによって被害が拡大することもあり、せっかく作った道路が流れるということにもなりかねないわけですね。ですから、計画を立てたものは、是非、その計画期間内で完了するようにしていただきたいという希望です。必要性が高い場合には調査費をもう少し最初に盛り込めないか、県財政等の問題もありますけども、今後、また検討していただければと思います。事業再評価が終わったすぐ後の調査で大幅な変更が必要なことがわかって、その5年後の事業再評価の中では、大幅に変わったものが既に着工済みだということが過去にありましたよね。コスト的に1割前後（の増加）であればわかりますが、倍に跳ね上がるようなことがあれば、何のための事業評価かということになるので、大幅な変更がわかった段階で評価にかけていただくこともご検討いただければと思います。今回は、3年（の延長）ですが、あとの進捗状況がスムーズに行くように期待しています。

《議長》 よろしいですか。

（一同なしの声）

《議長》 それでは、ここでお諮りをいたしたいと思います。事業者が申しております、継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

（一同異議なしの声）

《議長》 ありがとうございます。では、この事業につきましては継続として答申をいたします。

【再評価】 2. 道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本バイパス

《議長》 再評価対象事業、2番目、道路改築事業、国道388号、畑野浦～楠本バイパスについて説明してください。

《道路課》 畑野浦～楠本バイパスについて説明します。国道388号は、佐伯市を起点として宮崎県を経由し、熊本県湯前町に至る幹線道路です。佐伯市蒲江において、国道388号は佐伯市中心部と旧蒲江町を結び、水産業や観光の振興に欠かせない重要な道路です。本事業は、延長5,000mのバイパス事業で、平成5年度から事業着手し、これまで3,227mを供用しています。未着手区間は、楠本湾に550mの大規模橋梁を架設する計画でした。今回、現道拡幅案に変更したいと考えています。まず、現道の問題ですが、時速50 km/h

で走行困難な急カーブが 28 箇所、幅員 4m 以下の狭いところが 6 箇所あり、車の通行に支障を来しています。また、湾のいちばん奥の深いところは楠本小学校の通学路でありながら歩道が未整備であるため、歩行者が安心して通行できない状況でもあり、交通事故も過去 10 年間で 3 件発生しています。こうした中、昨年度、地元の自治会の方から、現道に対する安全対策を早急に進めてほしいという要望も受けています。こうした現道の問題に加えて、平成 18 年度に東九州自動車道の無料化が決定しています。このため、本路線の将来の交通量が大幅に減少したことを踏まえ、未整備区間のルートについて再検討しました。当初の橋梁案と現道拡幅案について比較検討した結果、現道拡幅案は橋梁案と比べ整備延長が長くなりますが、歩道の整備により沿線住民の安全性が向上すること、橋梁案は橋梁の下部工の工事による養殖業への影響が懸念されるが、現道拡幅案はそういった自然環境への負荷が少なく経済性に優れていること、さらに、未整備区間を含めた残事業の費用便益比が 1.1 となり、投資効果が見込まれること、以上の理由によりバイパス案から現道拡幅案に変更することとしました。なお、現道拡幅案については、地元自治会から概ねの了解をいただいています。今回の変更により、全体計画の延長が 5 km から 7.4 km となります。道路の幅員については片側歩道で、全体が 9.75m の道路となります。

事業の目的と必要性について説明します。先ほど説明しました現道の問題点を踏まえ、事業を実施することにより走行環境の改善、歩道整備による歩行者の安全性の向上、旅行速度の向上による救急搬送時間の短縮などの直接的な効果が期待できます。

次に間接的な効果です。佐伯市蒲江から延岡市までの海岸線については、日豊海岸シーニックバイウェイのエリアであり、国道 388 号は、その活動の中心となる道路となっています。また、ぶんご井街道や東九州伊勢エビ海道になっており、観光に訪れた人々が安心して通行できるようになり、地域の観光振興に寄与することが期待されています。

全体事業の概要です。今回、バイパス案から現道拡幅案にすることで延長を変更しています。事業期間は、延長の増による用地買収面積の増加などから、平成 28 年度を 31 年度まで延伸しています。事業費については、現道拡幅案により道路工やトンネル工、用地補償費が増加していますが、550m の長大橋がなくなったことで全体の事業費は 46 億円の減額となっています。

次に事業の進捗状況ですが、黒色（で着色）の区間については、平成 19 年度までに開通し、現在、赤色（で着色）の区間を、これを平成 26 年度の開通に向けて工事を進めています。今後は黄色（で着色）の区間の完成に向け、整備を進めていきます。

概算の土量ですが、切り土が 86,000m³、盛り土が 58,500m³で、搬出土が 28,000m³ となっており、国や市とも調整を図りながら、佐伯市内における公共工事での搬出を予定しています。

最後にまとめです。再評価基準については、前回の再評価後 5 年未完成です。費用便益は、全体では 0.62 ですが、残事業で見ると 1.1 となっています。事業の進捗の状況は、用地取得率は 88.1% と高く、事業に対する地域の同意も概ね取れており、地元から早期完成について要望も受けています。走行環境の改善や歩行者の安全性の向上など、地域にとって期待される効果も大きいことから、事業を継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いします。

《委員》 日豊海岸シーニックバイウェイが出てきましたが、日豊海岸に限らず、シーニックバイウェイ制度の概要や指定した機関とか、全国的なことも含めて説明いただければと思いますが、よろしくお願いします。

《道路課》 シーニックバイウェイは、各地のいろいろな地域において、行政機関だけではなく、民間グループ等が協議会をつくり、国土交通省に申請して、国土交通省の取り組み状況等の確認と有識者の委員会の確認を経て、国土交通省が認定すると仕組みとなっています。

《委員》 道守会議というのをよく聞きますが、関わりがありますか。

《道路課》 道守会議自体は、全国の取り組みというよりは九州の取り組みであり、シーニックバイウェイ自体は全国の取り組みです。

《委員》 国土交通省が最終的には認定するという説明でしたが、事業費に対する補助金等への影響等はあるのかないのか。どうでしょうか。

《道路課》 シーニックバイウェイの活動そのものに直接的に予算的な補助をする制度は特にありません。認定した名前を付けて、活動を側面から支援していくこととなります。当然、そのシーニックバイウェイの個々の活動に道路管理者である国土交通省の事務所や県が関わりを持ってきますので、地域地域、グループグループによって具体的な中身は違ってきますが、間接的に我々の事業の中で支援をしていくことは十分あり得ます。

《委員》 そのシーニックバイウェイと言うか風景のことにも関わりますが、拡幅すると法面の部分がありますよね。法面も景観ということと、自然環境、生物多様性ということで考えると、緑化の方も考えていただいているのではないかなと、そのところを具体的に説明してください。

《道路課》 海域が日豊海岸国定公園に指定され、一部が豊後水道県立公園になっています。当然、その残土の問題だけではなくて、やはり緑化の問題についても考える必要があると考えています。在来の植生群はセリやススキ群落が多いので、現地の植生群を可能な限り復元できるような種子配合に進めていきたいと考えています。

《委員》 既存計画から現道の拡幅ということで、先ほどシーニックバイウェイの話も出ましたし、国定公園内という話もある中で、橋梁を架けるよりは、鞆の浦で景観論争がありました。もちろんバックグラウンドで持っている歴史性とかは違いますが、橋梁案よりも現道拡幅の方が景観面でもいいでしょうし、プラスアルファとして残事業 B/C も高いということで、是非こちらの方でとは思っています。その一方で、集落内において車道が

拡幅された場合に、周辺の集落に与える影響少し気になります。1 つはスピードが出ることによる事故の可能性であるとか、もう 1 つは、集落が非常に近いことによる影響とか、住民の方との協議の中で話が出ていたら教えてください。

《道路課》 現道拡幅にした場合、家屋が両方にあり、今の計画では 16 棟程がかかります。それについては、今後、しっかり地元の方と話をしていかなければなりません。

それから、事故の問題ですが、確かに拡幅してスピードが上がると、横断中の事故などもあります。今回、歩道を設置しますので、歩行者にとっては縦断方向に歩くときは安全ですが、逆に、横断方向の事故にやはり気をつけなければならないということで、警察とも協議しながら安全対策をしっかり考えていきます。

《委員》 今回の当初案の残事業 B/C が 0.8 となっていますが、計算は間違っていないですか。前回の事業評価のときには 1.0 を超えていたはずで、残事業 B/C が下がるのは、よほどコストの増が見込まれるときだけです。残事業 B/C は、便益は変わらずに残っているコストだけで評価するので、通常は上がります。それが下がっている理由は何なのかを聞かせていただきたい。また、追加のトンネル工事が 2 箇所出てきますが、コストは本当にこんなに少なくて済むのですか。それから、当初計画から見ると倍の工事期間になるのですね当初 10 年で終わるはずが 20 年かかるという予定で、要するに 2 倍に延びています。今後、用地買収からもう 1 回やるわけですね。その時間コストについても、橋梁案よりもいいという理由をもう一度明確にさせていただきたいと思います。

《道路課》 最初に、残事業 B/C の当初案 0.8 についてですが、当初の橋梁案について現時点での条件で計算をやり直したら、残事業 B/C が 0.8 になるということです。

先ほど説明したとおり、東九州自動車道の無料化が決定したことにより、再度、交通量推計をやり直した結果、一般道路を通る車の台数が大幅に減ったことにより、1 つは B/C が下がったということと、さらに平成 20 年に費用便益分析マニュアルが改訂になり、時間単価が下がったことが大きく効いて、残事業 B/C が 0.8 になっています。

もう 1 つの質問が、トンネルのコストですが、これについてはいろいろな事業でご指摘をいただいています。現時点では、周辺のトンネル施工実績で費用を見積もっています。今後、費用が大きくなれば、再評価するなりさせていただきたいと思いますが、今のところはこの見積額で大丈夫ではないかなと思います。大幅に（事業費が）下がるのは、当初案が長大橋であったということで、トンネルに比べれば、相当コストがかかっていたということです。大きく当初案よりもコストが下がることは、間違いのないということです。あと、事業期間についても、確かに当初計画から見ると事業計画が遅れているというのは、言い訳のしようがないところです。今回、この現道活用（案）にすることにより、用地買収が確かに増えますが、この計画変更については、地元の自治体と協議しています。必ずしも全員の方の合意を取れているわけではありませんが、地元の方々の合意はいただけるのではないかなと踏んでいます。ある程度の目安としては、平成 31 年度でいけるのではないかと踏んでいます。やはり地元の方々の応援がないと、用地買収の見通しはなかなか立ちにくいのですが、今回、この計画を見直しは、地元に入って議論をさせていただいた上

での結果です。そこを見込んで平成 31 年度でいけるだろうと踏んでいます。またここも大きく変わらないように、しっかり執行管理していきたいと思っています。

《議長》 当初計画から 2 回の変更があって、2 回目のときに長大橋になったのですか。当初計画から長大橋ですか。

《道路課》 当初計画から長大橋梁でした。

《議長》 それが今回、一転して現道拡幅になった一番大きな理由は何ですか。

《道路課》 一番大きな理由は、平成 18 年度に東九州自動車道の佐伯インターチェンジから宮崎北浦インターチェンジが新直轄方式となり、無料化が決定したことで、東九州自動車道に車が多く乗って、この区間に当初考えていた車の台数が乗らなくなったという、交通量の減少が一番大きな社会的影響、要因になっています。

《議長》 地元も概ね了解という説明でしたが、一部、反対の人がいますか。

《道路課》 反対という意見は聞いていませんが、自治会の合意は得られています。

《議長》 ほかはよろしいですか。なければお諮りをしたいと思います。この事業につきましては、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。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。では、この事業については継続として答申をいたします。

【再評価】 3. 道路改築事業 大田杵築線 溝井工区

《議長》 再評価対象事業、3 番目、道路改築事業、大田杵築線溝井工区について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、大田杵築線、溝井工区について説明します。大田杵築線は、杵築市の旧大田村と杵築市市街地を結ぶ路線です。旧大田村方面から杵築市市街地や大分空港道路の杵築インターへのアクセスに重要な路線で、緊急輸送道路にも指定されています。今回、再評価対象の溝井工区は延長 2.5 km のバイパス事業です。現道には幅員が狭い箇所が 7 箇所、急カーブが 5 箇所と多く、車の離合に支障を来しています。また、直径 5 m ～ 6 m の大きな石が崩落する危険のある箇所もあり、対策が必要となっている路線です。

このため、平成 10 年度から 2.5 km のバイパス整備を進め、走行環境の改善に努めているところです。本路線を利用して旧大田村に向かう救急搬送件数は、5 年間平均で、年間約 40 件で、消防出動については、約 100 件です。これらの救急車両の活動に大きな支障を来しています。本区間の整備により、救急車両の走行時間が約 3 分短縮され、車両の揺れも減ることから、救命率の向上および患者への負担軽減が図られます。杵築市内と豊後高田市にある北部中核工業団地とを結ぶ輸送ルートは、二つのルートがあり、1 つは、本路線を利用する経路、もう 1 つは、国道 10 号を利用する経路です。杵築市と豊後高田市間の最短ルートは本路線、大田杵築線ですが、当区間の幅員が狭いため、物流の大きな支障となっています。当区間の整備により大型車が円滑に走行できるようになり、走行時間も、約 3 分短縮されます。国道 10 号から大田杵築線へ物流のルートが転換された場合には、大きく迂回していたのが短くなりますので、走行時間が 8 分短縮され、物流ネットワークの強化に大きく貢献することが期待されています。幅員狭小や線形不良などを解消することで、産業振興や救急医療、消防活動の支援に貢献できます。また、緊急輸送道路が整備され、災害時のネットワークが強化されるといった効果が期待できます。

全体事業の概要ですが、延長は 2,500m、2 車線で、幅員は 9.75m となっています。主な構造物は橋梁が 2 橋あります。計画の変更点ですが、橋梁の下部溝の基礎地盤が軟弱で、この対策のため杭基礎工を追加したことにより、全体事業費を 57 億円から 60 億円へ 3 億円増加し、事業期間の方も 2 年間延長して、平成 30 年度までとしています。今年度は農業用の石山ダムに架かる橋梁の橋脚の工事を行っています。

次に、環境への配慮について説明します。法面については自然林復元工法を採用しており、自然環境への負荷を軽減することを図っています。土量については、前回から変更はありません。切り土で 39,000m³ 発生しますが、そのうち 8 割弱を本工事区間の盛り土に流用し、極力残土を押さえる計画としています。

事業に進捗については、平成 23 年度末の進捗は、約 60% で、用地買収については、すべて完了しています。平成 28 年度までに完成しなかった理由は先ほど説明したとおり、橋梁の基礎地盤が軟弱であったため、杭基礎工事を追加したためです。

最後にまとめですが、本事業は幅員狭小、線形不良などの解消により、産業支援、救急医療支援、緊急輸送道路の強化などが期待され、用地買収はすべて完了し、地元の協力態勢は整っています。費用便益比につきましても 1.1 で、残事業の B/C は 3.4 であり、十分な投資効果が見込まれています。以上のことから、本事業を継続していきたいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いします。

《委員》 事業の未完了の理由が、基礎地盤が当初の想定より軟弱であり、杭基礎工事の追加が必要になったことということで、その工事の内容を、最初の予定と変更内容を詳しくお願いできないでしょうか。

《道路課》 当初は、岩盤がでるという想定で杭がない直接基礎で予定をしていました。平成 22 年に詳細設計を行い、橋梁の下部工の位置が決まり、その場所の地質調査を行った

ところ、地盤が悪いということで、場所打ち杭を追加するようになりました。

《委員》 最初は杭の予定はなかったけど、新たに杭を打つことになった分が追加になったという理解でよろしいですか。

《道路課》 はい、そうです。

《委員》 杭の長さの種類を教えてください。

《道路課》 杭の長さは8mと7mがあり、種類は場所打ち杭です。

《委員》 杭の径と本数はわかりますか。

《道路課》 杭の径は2m50 cmです。本数は4本と2本です。

《委員》 今回、プラス3億ですよ。これ再評価なのですが、事前評価のときにB/C=1.1では、ぎりぎり滑り込みじゃないですか。用地買収をして調査ができる、あるいはできないということもあるとは思いますが、経費をできるだけ削減するためにも事前の調査や評価を的確に行えるようにしていただければいいと思います。B/Cも含めて。この件だけではなく、トータルですね。期間延長すれば、当然、人件費もかさみますので、そのあたりのことを改めてご検討いただけるとありがたいと思いました。

《議長》 県の方はいいですか。

《道路課》 今回の計画は平成10年に始まっていますが、計画当初段階では、まだB/Cという考え方はありませんでした。橋梁の設計について、橋梁の基準は地震があつたりすると変わりますので、あまり前もってすると、その費用が無駄になってしまうという状況があります。そこで、タイミングを見計らって、あまり前過ぎない時期で調査を行うようにしています。

《委員》 どこまでを前すべきか難しいところだと思うのですが、できるだけ早い段階で調査をしっかりとやらないと、不安と言うか、事業期間が延長したり、用地買収が済んでボーリング調査すると、橋だけのことではないですが、地盤が悪く事業費が増えたりするというのはいかがでしょうか。

《道路課》 今の要望は道路だけではなく、河川や港湾、砂防事業すべて共通の話だと思います。それはしっかり私どもも受け止めていきたいのですが、1つだけご理解いただきたいのは、補助事業に採択されると、調査とか詳細な設計が全て補助対象になり国費を受けることができます。ただ、その採択される前ですと全額県費でやらないといけませんので、財政上、非常に厳しい中でどこまで詳細にやるかという、そのバランスが非常に難しいと

ころがございます。できる限りにやっていきたいのですが、そういう財政上の問題もあるということをご理解いただけるとうれしいのですが。

《委員》 事前評価に上がってくる段階では、まだ補助事業に認められてないものが上がってくるということですか。

《道路課》 そのとおりです。

《委員》 今の説明は納得できないですね。納税者としては、県費だろうが国費だろうが同じ税金を投入していることに変わりはなく、事前調査に対して、この事業評価が単に県の内部の事情だけでやっているのであればいいですけど、これだけ大きく変わるようでは、ゴーサインは出せません。以前から警告していることで、それが改善されないのであれば、事業ストップということも、過去にないですがやってもいいかなと思っています。それぐらい違いますよね。事業計画だって平気で2倍、3倍と、10年、20年、増えていく中で、その追従でゴーサインを出していくのであれば、この評価委員会の意味がないと思うのですが。

《道路課》 しっかり受け止めて、決してしないということではなくて、少しご理解はいただきたいのですが、いろいろな種類の事業の補助事業採択とかありますので、しっかり前向きにはとらえていきたいと思っています。

《委員》 例えばそのような事前調査費などを県側から、国にも要望するようなことはできないのですか。

《委員》 補助事業の採択は、事業ごとに少しずつ異なりますので、一概にこれと言えませんが、一つ一つの事業で、今のご要望をご検討したいと思います。当然ながら国にお願いすることになりますが、ご存じのように補助事業から自由度の高い交付金事業に流れが移っていますので、補助事業の流れを少し見ながらやっていきたいと思っています。一つ一つの事業で、全部、採択の要件とか要領が違うということをご理解ください。前向きに考えていかなければいけないと思っています。

《委員》 事業計画が当初の計画よりも今回の見直しで、また更に伸びて、結果として10年の延長になりますよね。その変更の内容として、橋梁の工事が追加を主な理由として上げていますが、他の理由はないのでしょうか。橋梁工事だけで10年の延長というのは、なかなかわかりにくいです。他の理由がありました提示していただくと理解しやすいのですが、いかがでしょうか。

《道路課》 平成19年に再評価を受けた際に、用地交渉の難航で平成20年度を平成28年度延伸したという経緯があります。今回は、平成28年度を平成30年度ということで、延伸は2年になります。全体では、用地交渉の難航が大きな理由になります。

《委員》 そういう理由は、再度、書いていただいた方が分かりやすいと思います。やはり、どの工事も計画通りにはいかないというのが、あるように思います。だから、本当に短い期間で計画的にできればいいのですが、計画の段階において、わかっているならばもう少し長くかかりそうだとすることも提示いただければ、私たちとしても考えやすいような気がします。

《道路課》 評価書の様式に、当初からの期間が延びた理由を加筆します。

《委員》 法面処理の自然林復元工法について少し詳しくということと、この支障木の資源をチップ化して有効利用することはとてもいいことだと基本的には思うので、そのところをもう少し詳しく説明をしていただければと思います。

《道路課》 自然林復元工法については、芽苗工法を使っています。写真ではわかりにくいですが、法面に水平に木を置き、そこに苗を植えるという工法です。

《委員》 2年目にはススキなどが生えてきて、そのうちに幼樹の比較的成長の早い木が出てきたりする自然林の復元工法はいいことだと思います。切り土、盛り土の部分だけではなくて、生態系ネットワークの形成ときには非常に発揮する工法になると思いますので、是非、しっかりやっていただければと思っています。

《議長》 ほかにございませんか。なければ、お諮りをいたしたいと思います。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。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では、この事業については継続として答申をいたします。

【再評価】 4. 都市計画道路事業 庄の原佐野線

《議長》 再評価対象事業、4番目、都市計画街路事業、庄の原佐野線について説明してください。

《都市計画課》 都市計画道路事業、庄の原佐野線の説明をします。本事業は、大分インターチェンジから市内中心部方向へ向かい、平成20年度に供用開始した本路線の大道～上野工区の終点側からが今回の対象事業箇所となります。供用済み区間と一部重複しますが、芸短大北交差点を起点とし、国道10号、大分川を横断した下郡工業団地入り口交差点まで

の 1.2 km が事業区間となります。本路線は大分インターチェンジから都市計画道路下郡中判田線、通称米良バイパスまでの約 6 km 区間が大分中央幹線道路という地域高規格道路として国の指定を受けており、大分自動車道や東九州自動車道との連携や、国道 10 号や国道 210 号といった大分市内の放射状道路を補完する東西骨格道路としての役割を担う道路です。本事業区間には大分川渡河区間があり、下流側に滝尾橋、舞鶴橋、弁天大橋、上流側には広瀬橋や府内大橋といった橋梁が架かっており、これらの大分川架橋部の交通を分散させる目的を持った路線となっています。平面図で、黒と青で着色している部分がありますが、これは昨年度までに取得した用地であり、赤色については今年度で、緑色は来年度取得予定の用地となっています。黄色部分については、道路や河川といった公共用地です。紫色で囲っている箇所については大友氏遺跡歴史公園の予定地であり、本路線の都市計画決定変更時から、文化財部局などの関係機関と調整を行いながら事業を進めています。

今年度は用地取得を重点的に取り組み、橋梁下部工の一部発注を予定しています。平成 24 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで 21.6%。用地取得率は面積ベースで 90.5% となる見込みです。今年度取得を予定している用地は現時点ですべて契約済みであり、平成 25 年度で用地取得完了を予定しています。工事については、現在、橋梁下部工の発注準備を行っており、平成 28 年度の完成を目指しています。

事業の目的、必要性についてですが、東九州自動車道と大分市内の各都心を結ぶ都市内連携軸としての役割があります。次に国道 10 号等、大分市内の幹線道路を補完する東西連携道路としての役割があります。次に大分川架橋部、特に滝尾橋東交差点や北下郡ガード西交差点などにおける慢性的な交通渋滞の緩和などが期待されます。庄の原佐野線を整備することにより、大分市臨海部や下郡工業団地に位置する企業に対して、北部九州へのアクセスする際の定時性および迅速性が向上するなど、産業競争力強化に寄与します。また、下郡中判田線まで整備されることにより、9 箇所の渋滞ポイントで交通渋滞が緩和されることが見込まれています。北下郡ガード西交差点については、明野方向から大分市内へ向かう交通渋滞の長さが 920m から 520m となり、400m 程度の削減が見込まれます。

次に経済性についてですが、道路建設費および維持管理費を合計した総費用額が 114 億 8,400 万円であり、便益である走行費用短縮、走行時間短縮、交通事故減少を合計した総便益比額が 286 億 3,100 万円と算出しています。そのため費用便益比、 B/C は 2.5 となり、1 以上であるため、費用対効果は十分に得ていると考えています。平成 19 年度に新規評価を受けた際には 3.1 としていましたが、適用マニュアルの改訂により、交通量が増加した以上に価値原単価の減少による影響が大きいため、総事業費は変わらないものの、費用便益比、 B/C が 2.5 となりました。

次に環境への配慮としまして、本工事にて発生する土砂は現場内流用を行います。全体の土砂収支では、約 70,000 m^3 ほど不足土が発生するため、他工事からの流用にて対応する計画としています。最後に対応方針としまして、事業効果は東九州自動車道と大分市内の各都心を結ぶ都市内連携軸。国道 10 号と大分市内の幹線道路を補完する東西連携道路。慢性的な交通渋滞の緩和などがあります。また、費用便益比が 2.5 であり、投資効果を十分に得ていることから、本事業については継続としたいと考えています。以上で庄の原佐野線の説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いいたします。

《委員》 平成 26 年度に文化財の発掘を予定していますが、その調査がどのような内容かということと、それによって延びる可能性があるかどうかということをお尋ねしたい。この工事は平成 24 年度から始まって、順調に進んでいる感じですが、その前に大分インターから今の起点までの工事が先あって、その続きと思います。全体的な見通しとして、どこまで終わったらこの工事がすべて完了という見通しなのか教えてください。

《都市計画課》 本事業は、現在供用している庄の原佐野線の終点側から国道 10 号を超え、その後、大分川を渡っていきますが、今回の事業の終点は、萩原鬼崎線、通称下郡バイパスまでの計画です。文化財調査は、平成 26 年度だけで行うのではなく、用地を取得した箇所から順次、発掘調査を開始しており、引き続き 24 年度に用地取得した箇所についても発掘調査を行っていきます。調査した結果、どのような埋蔵物が出るかにより事業が左右されますが、現段階での調査済み箇所では、まだ、そのようなものはないということです。

《委員》 全体の工事の見通しというか、どこまでが完了で、それがいつ頃かという予定が決まっていれば、それもお尋ねしたいのです。

《都市計画課》 椎迫入口交差点から、すでに供用している区間は 2.2 km あります。本事業区間の元町・下郡工区は、下郡中判田線より手前の通称下郡バイパスまでです。残りの約 800m 区間は、地域高規格道路の調査区間になっています。元町・下郡工区の本格的な工事を来年度から予定していますので、その見通しが立てば、残りの約 800m 区間について検討していく段階になるかと思います。

《委員》 庄の原佐野線全体の計画を聞いていると思います。大分インターの方から来て、明野、またさらに宮河内の方まで続くと思うのですが、全体の予定をお尋ねしたい。それはわからないと言われればそうかもしれませんが、明野方面はいつも渋滞しているので、何とか整備して欲しいというのは、住んでいる人でなくても、かなりあると思います。

《都市計画課》 庄の原佐野線全体ですが、地域高規格道路の大分中央幹線道路として指定されているのが 6 km です。元町・下郡区間の工事がある程度目途が立ったあとに下郡中判田線に向かう区間は、整備検討することとなりますので、それから先については、予定が立っていない状況です。

《委員》 大分市街地の交通網に関わるいろいろな整備を進めてもらっているので、バックグラウンドとして縦の線、横の線があって、今整備を進めていますという説明をお願いしたい。そうしないと、先ほどの渋滞が何メートル緩和しますという説明が、ぜんぜんつながってこない感じがします。全体像としての交通網において、こういう観点からこういう道路の整備が重要で、今ここを整備しているという説明していただきたいと思います。

《都市計画課》 大分市内の全体の計画については、来年度に大分都市圏のパーソントリップ調査を計画しています。それにより人の動きに着目しながら交通量なども調査します。それを見て、大分都市圏の都市交通の計画を策定する予定にしていますので、そういう面を含めて今後、検討していきたいと思っています。

《委員》 JRの高架化に伴い、大分駅の南側や北側、あるいはトキハ前の大通りを含めて、県や市からいろいろな交通網の提案がなされていますよね。やはり、そういうことと一つ一つが関わってきていると思うので、少し大きな視点と言うのか、これからを見通した視点、位置づけなりを提案してもらいたいと思います。

《都市計画課》 大分市内では、国道197号と国道10号、その北に大在大分港線という3本の軸が大分市内の横軸、東西の方向に走っていますが、どれも非常に交通量が多く、それを分散させる目的で庄の原佐野線が計画されています。大分川を渡河する橋は、北から弁天大橋、舞鶴橋、滝尾橋が庄の原佐野線より下流にあります。県としては50年ぶりに橋を架けることとなります。それにより交通が分散し、交通渋滞等も緩和されると考えています。

《議長》 それでは、お諮りをしたいと思います。事業者の方の対応方針案、継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、この事業については継続として答申します。この事業の最終年度は、平成28年度で変わっていませんよね。是非、これを厳守してください。延びる事業が多いと思いますので、よろしくお願いします。

【再評価】 5. 広域一般河川改修事業、久留須川

《議長》 再評価対象事業、5番目、広域一般河川改修事業、久留須川について説明してください。

《河川課》 広域一般河川改修事業、久留須川について説明します。久留須川は、佐伯市の中心を流れる一級河川番匠川の一次支川です。久留須川は佐伯市本匠笠掛で、一級河川番匠川に合流しており、合流地点から佐伯市直川上直見の国道10号に架かる橋梁までを直轄管理、それより上流を県で管理しています。平成5年度に補助事業の採択を受け、現在、下流より順次整備を進め、平成18年度までにJR下流までの、延長1,900mの区間が施工済みとなっています。しかし、JR橋から上流については、可動堰周辺の改修は終了しているものの、ほとんどの区間において未改修、もしくは暫定断面での改修となっています。

上流部の河川改修が進んでいないため、平成9年、16年に家屋や田畑の浸水被害が発生しました。今後も速やかな治水効果を発揮するため、暫定断面での整備を実施し、将来的には計画断面の完成を目指します。平成9年9月の台風17号に伴う出水により、JR橋下流にある家屋2戸が床下浸水の被害を受けました。約50cm浸水しました。平成16年10月の台風23号に伴う出水により、流下能力が不足しているところに園橋で堰上げが発生し、広い範囲で甚大な浸水被害が発生いたしました。平成23年9月の台風15号に伴う出水により、向船場橋より下流の右岸側にある畑が浸水しました。向船場橋より上流は、右岸側の畑が浸水し、その上にある市営住宅のすぐ下まで水位が上昇しました。この台風による浸水被害は、一部、田畑の浸水はあったものの、住宅等への浸水は発生しませんでした。

続いて整備の方針について説明します。計画区間上流部の未施工区間は、両岸に植生が繁茂し、河川内も瀬や淵が連続し、流れにも変化があることがわかります。このように自然豊かな河川への影響を極力減らすため、平常時の水位より上部のみを掘削し、水際の環境に影響がないように施工します。また、護岸については環境保全に配慮したブロックを採用することで、河岸、水際部の環境機能を回復し、壁面への植生繁茂による良好な景観の創出ができるよう配慮しています。過去に施工済み区間では、現在、両岸に植物が繁茂しています。

続いて事業効果について説明します。JR橋下流では、護岸を掘削、引堤し、川幅を広げてきました。JR橋下流では、平成16年以降、浸水被害が発生していませんので、整備効果が発現できたと考えています。

続いて未改修区間について説明します。未改修区間は流下能力が不足しており、再び浸水被害が発生する恐れがあります。また、並行して走っている国道10号は緊急輸送道路に指定されており、浸水することで災害対応に支障を来します。未改修箇所を改修することにより浸水被害の防止を図り、緊急輸送道路としての機能を確保していきたいと考えていますが、全面改修にはまだまだ時間を要するため、目下の目標として、JR橋より上流については10年確率の暫定断面で施工を行い、園橋上流では必要最小限の河岸拡幅および河床掘削により必要河積を確保することで、出水時における被害を最小限に抑えることとしています。暫定断面による整備後、本来の目標である20年確率の計画断面での完成を目指します。

残土の状況について説明します。当該地区では、堤防を築堤するために必要な土砂は15,100m³で、掘削により発生する土砂は、171,700m³です。平成24年度末における今後、築堤に必要な土量は660m³。今後、掘削発生土量は36,000m³となっており、残土量35,340m³については、他の公共工事に流用する予定としています。なお、昨年度は堅田川の河川改修事業に、約2,000m³を流用しています。

まとめとしまして、再評価基準は、再評価後5年経過です。進捗状況は、平成24年度末で約85%の予定です。本事業による改修効果は、浸水被害の防止として家屋5戸、工場等事業所4箇所、田畑等16.8ha、国道市道等の浸水防止による緊急輸送道路、避難経路の確保です。総費用37.9億円に対し、総便益は89.2億円で、費用対効果は2.35となっていますので、本事業を継続したいと考えています。以上、よろしくお願ひします。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いします。

《委員》 久留須川のこの区間は、JR日豊本線と国道10号と並行したり交差したりしていますが、水害のときに国道が通行止めになったとか、JRも止まったとか、そういう被害がありましたら幾つか教えていただきたいと思います。

《河川課》 JRの列車運行に支障を来したということは聞いていませんが、国道10号については平成16年の出水で浸水し、一時通行止めになったと聞いています。

《委員》 井堰の改修にかかった費用がわかれば教えて下さい。

《河川課》 弓取可動堰が約1億円。ショウタイ可動堰のポンプ設置が約5千万円。中津留取水ポンプが約5千万円。中津留井堰の撤去の費用が約1千万円、合計2億1千万です。

《委員》 B/Cを算出しているベネフィットですが、被害額は水害が起きた際の被害額を想定していると思いますが、評価期間の中で何回起き得るのかを検討した算出なのかってということと、もう1つは、公共土木施設等被害額は、この範囲における河川の護岸に対するものなのか、そのほかの、例えば道路等も入っているのかということ。この2点について教えてください。

《河川課》 費用便益の方の被害額は、最大の水害に対して同じ規模のものが1回発生した場合で計算しています。公共土木施設等の被害は、河川の護岸はもちろんですが、道路等、いわゆる公共施設と呼ばれるものすべてが対象になっています。範囲は、起点終点間の公共施設と浸水の影響範囲になります。

《議長》 暫定断面について、何となくイメージはわかりますが、もう少し詳しく教えてください。

《河川課》 JR橋から上流については、JRがネックになっているため、JR橋の流下能力と同等のもので、上流で流下能力の足りないところを暫定断面にします。暫定断面の考え方は、構造物を暫定断面で作ると手戻りが生じますので、護岸は正規につくります。

ただし、河床を掘り下げる部分は、計画断面よりも掘り下げないと。その河床を残すことで、例えば1mとか1m50cmとか、それで断面を暫定にとどめておくと、そういう工事をしています。

《委員》 この工事について妥当な工法だと思いますが、記載している箇所が、再評価書のいちばん最後の対応方針のところに少し書いてあったり、スライドの中に書いてあったりして、わかりにくいので質問が出てくるかと思います。計画概要の金額等は5年毎に変更が記載されていますが、事業の進捗状況は変更のたびに最新の状況しかわからず、どの部分がどれだけ進んできたのか、それ以降どう進めるのか分かり辛いので、検討いただけ

ればと思います。水害状況を見せていただいたのですが、非常に厳しいので、できるだけ早い時期に完成を祈っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

《河川課》 次回から、もう少しわかりやすいように資料を作成したいと思ひます。

《委員》 この事業というわけではなくて、再評価書のフォーマットのあり方をもう少し検討いただければと思ひます。また、大幅な変更があれば、5年を待たずに事業評価にかけていただくことも検討していただきたいと思ひます。その場合、進捗状況等の表の作り方を工夫していただくことで対応できるのではないかとと思ひます

《建設政策課》 事務局で全ての事業を対象に、今一度、検討したいと思ひます。

《議長》 よろしくお願ひします。それではお諮りをしたいと思ひますが、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でよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、この事業については継続として答申をいたします。

【再評価】 6. 地すべり対策事業 湯平地区

《議長》 再評価対象、6番目、地すべり対策事業、湯平地区について説明してください。

《砂防課》 地すべり対策事業、湯平地区について説明します。湯平地区は、由布市湯病院に位置し、湯平温泉街や県道湯平温泉線などの主要な道路がある中で地すべり対策を行っています。地すべり対策事業の説明に入る前に、地すべりのメカニズムについて簡単に説明します。比較的緩やかな地形で、傾斜角度20度程度の地形において降雨等により地下水位が上昇し、地中の水分が飽和状態となると斜面が徐々に滑ることから地すべり崩壊が起き、被害が発生するといったメカニズムです。この地すべり現象に対する地すべり対策工法には大きく2つあり、抑制工と抑止工があります。抑制工とは、地下水位の上昇に対して地中にある水を排水し、地下水位を下げる工法です。地すべりの挙動を制御する対策として位置づけられています。具体的には、井戸を掘って地中内から排水する集水工と、横ボーリング工があります。次に抑止ですが、抑制工により地下水位を下げたあと、その効果を踏まえ、地すべりの動きを確実に止める対策工法となります。具体的には、杭工とアンカー工があります。

次に、地すべり対策の手順について、基本的な流れを説明します。地質等の現地調査を行い、挙動を確認するための計器を設置いたします。その後、地すべりの動きや水位等の挙動観測を6月から9月の出水期の間行い、観測結果に基づいて抑制工の設計を行います。

その後、抑制工の工事を行い、次年度にその効果を判定します。まだ抑制工が必要であればその設計を行い、抑制工に一定の効果があつた場合には、抑制工の結果をふまえて抑止工の設計に入ります。そして抑止工の工事を行い、最終年度に地すべり全体の効果判定をして概成となります。これが地すべり対策の一連の流れとなっております。ちなみに地すべり対策については完成といった概念はありません。地すべり対策の概成とは、各種対策を講じたあと、計器観測等により地すべり滑動が終息した状態のことを言います。

次に、事業の目的について説明します。この地区は平成5年に地すべり災害が発生しています。その被害から、人家182戸や県道市道等を守るため、対策が始まっています。このような人命の保護やインフラの保全を目的としています。それと合わせて、湯平温泉街にある観光資源や観光客、温泉資源の保全をするため対策を行っています。

次に事業の概要について説明します。平成5年の台風13号による集中豪雨等の影響により、地すべり活動が活発となり、土砂崩壊、橋梁や護岸等への被害が発生したことにより対策を行っています。それがA、Bブロックです。また、同一地形、同一地質の隣接地について、順次、挙動の調査を行い、兆候が見られた箇所を地すべり防止工事により計画的に対策を行っております。それがC～Jブロックです。

過去の被災状況ですが、平成5年に橋梁付近（A、Bブロック）で大きなひび割れが発生しました。このまま放置すれば、花合野川が閉塞する恐れがあつたため、地すべり対策事業を実施しています。C～Jブロックは、A、Bブロックと比べ明確な動きとしては見られていませんが、そのまま放置しておけば亀裂が広がる恐れもあり、A、Bブロックへの地すべりへと発展する可能性があります。このような地すべりについては調査ボーリング等により、地中内の調査、解析を行いながら、対策の必要性を検討し、事業を行っています。それでは現在の湯平地区の状況についてです。現在、A～Jの10ブロックのうち、G、Hブロック以外は地すべり対策が概成している状況です。

ここからは今回の計画内容となります。まず事業期間の延伸については、Gブロックの変更計画によるものです。前回の計画では、平成21年度までに抑制工を終了し、平成22年、23年度で抑止工による対策を行い、平成24年度に概成する計画となっていました。しかし、抑止工施工用地内に相続人が多数存在し、その特定に時間を要しています。このため、隣接ブロックであるHブロック対策工事が終了する平成25年度までに用地買収を完了させ、平成28年度までに概成を予定しています。現時点で相続人30人のうち21名の方が特定できています。続きまして事業費の増についてですが、Hブロックの変更計画によるものです。前回の計画には、平成22年度までに抑制工、平成23年度に抑止杭の対策を行い、平成24年度に概成する計画となっていました。今回、抑止杭を平成25年度まで追加施工することとなり、平成26年度に概成する計画となっております。前回計画していた抑止杭は、集水ボーリングなどの抑制工で水位低下を図る計画とし、対策を順次、行ってきましたが、計画通りの地下水位の低下が図れず、これ以上の水位低下が見込めないため抑止杭が追加となり、変更となっております。追加内容としては、杭径と本数の増加により140,200万円の増額となっております。このような変更により、再度、費用便益を算出いたしました。平成19年度、前回再評価時点でB/C、費用便益比率は1.7となっていました。今回、平成24年度の算出結果ですが、事業費の増に伴いまして、B/C、費用便益比率は1.6となっております。

最後になります。平成 23 年度末時点での進捗状況は、約 77%となっています。事業効果としては、湯平地区の地すべり災害を防止することにより、湯布院観光代表地、湯平温泉街および人家 182 戸の人命の保護、県道市道等の保全といった効果があります。そういったことから湯平地区の地すべり防止対策を確実に実行し、安全安心な生活の保全を図るため、事業継続をしたいと考えています。以上で湯平地区、地すべり対策事業についての説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いします。

《委員》 B/C の評価で、先ほどの久留須川もそうですが、自然災害に対応する事業の評価となると、どこまで被害額を防ぐことができたのかが重要になってくるようですが、どちらの地域も、将来的に衰退することが予測されることと、何回も災害が起こったら逃げていくのではないかと思うのと、この価格っていうのは毎回つぶれては建て直し、つぶれては建て直しっていう計算方法だったら、少し過大評価過ぎるのかなという印象を受けました。それと人的被害というのは、死んだりとか怪我したりということなのですかね。それで、先ほどの久留須川と、この湯平地区の総便益とをしてみると、評価項目も違うし呼び方も違うので、総便益というか、予想される被害額の算定方法というのは、統一されているのでしょうか。

《砂防課》 河川の場合と地すべりの場合の算定根拠は、若干、異なります。河川の場合は、浸水によりどういうかたちで被害が起きるかを主に算定をしていますが、地すべり災害の場合は、いざ災害が起きると非常に甚大で広範囲に被害が及ぶので、避難がなかなか追いつかないということもありまして、想定としては死者についても想定しています。

ちなみにこの湯平地区では、人的被害の場合、68 戸に対して 24 名の方が亡くなるということで算定しています。被害形態により算定方法も変わってくるので、細かい部分の説明には非常に時間がかかりますので、このあたりで説明はとどめさせていただきたいと思えます。より詳しいものがご必要であれば、後日ご説明は差し上げたいと思えます。

それと補足しますが、何回も繰り返して起こった場合のケースではなくて、この場合の 1 回、この地すべり災害が起こったときの被害ということで算定しています。

《委員》 ということは、一回起こるとこだけの被害の想定なのでしょうか。

《砂防課》 はい。一回起こると、最大起こる被害額を算出しています。

《委員》 あまり B/C の中身を追求してもしかたなくて、国土交通省等々でマニュアルが違って算定方法は決まっているので、県を責めてもしかたがない部分があります。一番高く出るのが公園整備等で、特に一番ベネフィットが出ないのが道路事業の方になっている。そういった事情がそれぞれあるので、事業が違うところで B/C の値を比較してもあまり意味がないというところですね。1 を超えてれば、あるいは 1 前後で、その前後の、もう少し脈絡で評価してあげた方が、実際いいかと思えます。

今回、ここの地すべりについては前回も見せていただきましたが、非常に危険な箇所がようやく止まっている、あるいは止まらないというのは、大分・熊本地区の地質の事情だろうと思われまますので、絶えずモニタリングが必要な地域だと思っていますので、今後ともお願いしたいと思います。

先ほどの説明の中で、ここでこれだけ事業費がかさむ、あるいは変更が必要になっているというのが非常にわかりやすいスライドになっていて、これは助かるなと思いました。先ほど少し発言させていただいて、これが模範解答ではないか思う表になっています。今後ともこういうような報告をしていただくと非常に助かるし、わかりやすいかと思ひます。また、今後ともこういう表でお願いしたいと思っています。

《砂防課》 はい。

《委員》 先程のスライドの過去の被災状況のところ、抑制工とか抑止工とか、基本はそういうかたちで対策するというのはよくわかりましたが、例えばこの平成5年の時に、ここで地すべりがありましたよね。これだけの規模でなくても、こういうところでどういう植生工をしているのかということ、単に杉などを植えているのか、広葉樹なのか、実績を教えていただければと思います。

《砂防課》 被災状況の写真では、森林の部分を含めたブロックをしておりますけども、変状があったのはコンクリートブロックとか、道路の舗装の部分であり、植生をする法面工に関する工事というのはありませんでした。

《委員》 ないということですか。

《砂防課》 法面对策が必要な場合は、外来種は用いずに、現地の植生状況に応じた対策を考えるようにしています。

《委員》 そういうことがあった場合には、そういう対応をするということですね。

《砂防課》 はい。

《委員》 地すべりが起こってから現在までに、家を新築した方とか出て行った人とか、それから建て替えた人とか、この約19年間にどうだったのかを教えてください。5年前の評価のときに、ここは危険だから、家の新築は規制したらどうかということと言われた委員さんがいたように記憶しています。それに対しての、答えをよく覚えてないのですが、住んでいる方は、この危険な状況でも生活をし続けて、この182軒の方がここにおられるのかどうか教えてください。

《砂防課》 この地域において、（地すべりの）現象が起こってから、この地域から出ていった方などの現状は、調べてみないとわからないところがあります。地すべり区域で家

を新築する場合や、土地を大きく改変する場合には、区域内の許可申請が要りますので、その許可に応じて家を新築するということで、新築ができないという規制にはなっていません。新築する場合に危険な崖を切ったり、地すべりを助長するような行為があったりすると、許可申請のときに許可条件で規制をかける場合があります。その後、住めるために地すべり対策事業をしています。地すべり区域内では、そういう許可申請ということで、警戒区域などの規制はしていません。

《議長》 それではよろしいですか。ほかに。

(一同なしの声)

《議長》 では、お諮りいたします。事業主が申しております、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。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では、この事業については継続として答申します。

【事後評価】 1. 道路改築事業 庄内久住線 長湯工区

《議長》 事後評価に入ります。事後評価対象事業、1番目、道路改築事業、庄内久住線、長湯工区について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、庄内久住線、長湯工区について説明します。県道庄内久住線は、由布市の国道210号を起点として、竹田市久住町の国道442号に至る幹線道路です。長湯工区は、庄内久住線の中で竹田市北部の直入町長湯に位置し、延長3.2kmのバイパスを整備したものです。

長湯工区の沿線には、御前湯などの長湯温泉があります。沿道にガンジーファーム、九重花公園、九重森林公園スキー場などの観光施設が多数立地し、阿蘇くじゅう国立公園や観光施設を周遊する「ぐるっとくじゅう周遊道路」の一部でもあります。

次に事業の概要について説明します。長湯工区は長湯温泉街を通る庄内久住線のバイパスとして、片側歩道の2車線、全体幅員12mで、延長3.2kmを整備しています。平成7年度に事業採択し、平成9年度に着手、平成18年度にバイパス部分を全線供用しました。なお、竹田市が道の駅ながゆ温泉をバイパスの供用と合わせて、平成18年度にオープンしました。

次に事業の経緯を説明します。当初計画では、事業期間を平成7年度～16年度としていましたが、平成16年度の再評価時点で平成7年～18年に変更しました。事業期間を2年延伸した理由は、トンネルの詳細な地質調査や設計に入ったところ、掘削する地盤が、一

部、軟弱であることが判明したため、その詳細な調査や対策工の検討に時間を要したためです。しかし、最終的には平成 19 年に完成となりました。これは、平成 18 年度にバイパス部を供用開始しましたが、旧道部の対策を平成 19 年度に行ったことにより、事業としては平成 19 年度に完成となったためです。事業費については、平成 16 年の再評価時点では当初計画と同じ 42 億 3,400 万円でしたが、先ほど申したようにトンネル掘削地点の地盤が、一部、弱いところがあり、その対策のため、最終的に 2 億 2,200 万円ほど事業費が増加しました。

次に事業の効果です。本道路事業と関連して道の駅ながゆ温泉を整備したことにより、長湯温泉の活性化に寄与していると考えています。バイパス整備により庄内と久住を結ぶ交通アクセスが強化しただけではなく、旧道にある長湯温泉の商店街周辺へ立地している御前湯などのいろいろな施設へのアクセスも向上しました。また、県内だけでなく県外からも多くの方々が訪れ、温泉を利用しています。整備前は幅員が狭小で人家が連たんしているため、旧道部の安全性や交通アクセスの問題で様々な課題がありました。バイパス整備により交通の転換が図られ、旧道部の安全性が向上し、また、庄内と久住を結ぶアクセスが強化されました。旧道部については、バイパス整備後に大型車の走行等で段差ができていた旧道部の側溝を改善し、歩行者にとって歩きやすくなり、安全性が向上しました。現在では、長湯温泉の散策路としても利用されています。

次に効果の検証です。平成 16 年度の再評価では、効果として、安全で快適な交通の確保と広域観光ルートの形成による地域の活性化を掲げています。今回の事後評価として、安全で快適な交通の確保の面では、約 8 割の交通が旧道からバイパスの方に転換しています。バイパスは 1 日あたり 2,484 台通過しているものに対して、旧道が 741 台ということで、8 割がバイパスに転換して、非常に旧道の通りが少なくなって、歩行者にとって安全な道路になりました。合わせて交通事故が減少しています。バイパスの供用前の平成 10 年度～18 年度では、旧道部で 9 件の交通事故が発生しています。バイパス供用後の平成 19 年度から 21 年度の 4 年間では、バイパス部で交通事故は起きていません。また、広域観光ルートの形成による地域の活性化の面では、竹田市直入町の観光客数の推計では、平成 23 年度は平成 10 年に比べて 1.8 倍の観光客が訪れています。増加する観光客のアクセスを強化できたことと合わせて旧道部の安全が図られたことで、観光客の方が安心して訪れる環境が整ったものと判断しています。また、広域的な交通アクセスの向上ということで、この区間のバイパスを通過する時間が、4.5 分短縮できました。一方、当該事業では完成が当初計画から 3 年、遅延しました。トンネルや橋梁などの大規模工事に時間を要したものですが、午前中からのご指摘もあるとおり、今後、このような同種の事業をする際には、より適切な事業期間の設定と合わせて、適切な執行管理の方も行うことが今後の課題と考えています。

最後にまとめですが、本事業の効果は、これまでの説明のように交通アクセスの向上、旧道の安全性の向上、観光ルートの強化、長湯温泉の活性化などの効果が上げられます。以上のことを踏まえて、本評価の対応方針としては、評価の完了としたいと考えています。これで説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それでは、この事業について、現地調査等もふまえ

てご意見、お願いします。

《委員》 ここは個人的にも何回も訪れているところで、道も非常にきれいになっていいのですが、事業評価として少し言わせていただければ、事業の効果のところで、観光客数を入れるのは、いかがなものかという気がしています。観光データそのものが、本年、見直されましたよね。ですので、このデータがどれだけ信用できるかということがあります。それよりは、交通量調査等をして、その結果が出ていればという気がします。着手時点ではB/Cの考え方がなかったので着手できたと思う交通量ですよ。今後、直入地区の人口が2千人を切るのではないかという状況の中で、これ以上の整備は不可能だと思います。それよりも事故の減少などにより生活環境の改善で住民が助かっているみたいな声が上がっていたほうが、ここのケースはいいのかなという気がしました。

《委員》 市町村合併により直入というか長湯が竹田市になりましたが、この道路が整備され、竹田の市街、例えば市役所などに行くのに便利になったと思います。ですが、長湯～久住の間に狭いところがまだ残っているような気がしたのですが、そのところのお考えと、それからもう1つ、例えば直入から大分方面への交通量をどう考えておられるかという、その2つをお尋ねします。

《道路課》 長湯から久住方面には、少し狭いところが確かにありますが、周辺には家もありますので、事業については、まだ決まっていません。それから、大分方面については、交通量の予測資料を手元に持ち合わせていませんが、下田北というところで事業を進めていまして、起点のところ（国道210号付近）についても、事業を始めたところです。

《委員》 大分方面については、きれいな道路が一応つながっていますが、山岳部の谷に近いところを通っていて災害に対して弱いという印象があります。県道だけでなく、国道などの総合的に見たいろいろなルートを含めて整備の方針を固めていただいて検討いただけるとありがたいと思います。

《委員》 今後の課題として、この事業では適切な事業期間の設定や執行を上げていますが、もう一歩踏み込んで、具体的、現実的にどのような対策があるかを説明していただくことはできないのですか。

《道路課》 計画段階では詳細な調査をしていませんが、データが少ない状況において、事業期間や事業費をどう見積もるかということが問題になると思います。少し技術的なところも詰めていき、把握していない地盤の状況などもある程度想定をしておくしかないと思いますが、実際にできるのかどうかを今後詰めていきたいと思っています。

《委員》 一つ一つの工事が、それぞれの特性を持っていて、一概には、こうこうすれば予定どおりできますというわけにはいかないとは思いますが、たくさんの事例の中で、何か短く設定しなければならないことがあるのでしょうか。そういうことはないですよ。

例えば、今回は3年延伸ということで、わりと早くできた方かと思いますが、やはり工事によっては8年とか10年とか遅れるのも結構にあったりして、最初の見通しはどうされているのだろうかと思います。また、橋梁をする予定で地域の方も賛成していたのに、諸事情で現道の方に戻ったとか、なかなかよくわかりにくいです。最初の出発点は、どういった理由で始まったのだろうと思ってしまうのです。だから、今回もこういう課題を提示していますので、今後、同類の事業にそれが生かされるようにしていただければとてもよいのではないかと思います。

《道路課》 事業期間が後になって延びること、事業費があとになって増えていくことは、この事業評価監視委員会でも再三ご指摘いただいております、非常に重要な問題だと認識しています。

事業期間については、やはり用地の問題で時間がかかるということがありますので、事前評価にかける段階で、地元の方々の合意を取ることに力を注いでいます。用地が出来てくると、長くかかるというようなことは減ってくると思います。

トンネル工事においては、ボーリング調査だけでは届く範囲などに限界があり、最終的には掘りながら確認をせざるを得ない場合がどうしても出てくるので、少し不確定要素があると思っています。ただ、その事業に着手するかどうかを判断する上で、事業費は非常に重要な数値、指標だと思っていますので、できるだけ正確と言うか、標準的なところを推計する方法がないか試行錯誤しています。これまでは、断層や破碎帯があることがわからないときは、補助工法などは考えずに、基本プランで想定し、掘りながらオプションで追加した方が、トータルで見ると安いのではないかという発想がありました。しかし、事業評価制度が動き出し、最初の段階で事業費を見て、それで一步踏み出すかどうかを判断する上では、最初の事業費はこれまで以上に重要性が増してきているので、それではよくないだろうと思っています。例えば、同じ地域の他の工事などで補助工法が最終的に必要になっていけば、ある程度は加味しておく発想が必要になってくると思います。ただその場合、実際に入ってみて、思った以上に地質よかった場合に、（事業費を）下げるような態勢を合わせておかないと、最初持っていた予備の部分が最後まで残ってしまいます。だから、態勢を我々の中で持った上で、ある程度余裕を見る方法に切り替えないといけないと思っています。現在、トンネルを掘りながら、切羽の地質を有識者の人と見ながら、場合によっては補助工法を抜いていく判断ができる態勢をとり、最初の段階から、補助工法が必要と想定されるところは盛り込む取り組みを始めています。

事前評価の前にもっと調査をという話も確かにありますが、事業評価のシステムで認められる前に大きな調査をするというのは、まだ踏み切れてないところです。道路事業だけではない問題ですから、我々の中でよく議論をさせていただきたいと思っています。しかし、その前の段階として、ほかの実績とかほかの地域で結果的にその補助工法が必要になったと実績があれば、少しずつ事前に入れていくことにより事業費を設定することで、少しずつそういうものが避けられるのではないかと思います。ただ、手法として確立しているわけではないので、我々として、こういうことをやりますと書ききれないところです。引き続きトライしていきたくと思っています。そういう意味では課題を委員会からもご指摘をいただくということは非常にありがたいと思いますし、我々もそれを常に認識しながら事前

評価に臨んでいきたいと思ひます。

《委員》 それぞれの事業において、それぞれ大変な困難がつきまといっていることだと思ひます。事業者においては、大変ご苦労されているとは思ひますが、県民の一人として言へば、必要などころに必要な事業を一日でも早く、かつ安くしていただければ本当にありがたく思ひますので、よろしくお願ひいたします。

《議長》 ほかにございませんか。それではお諮りをしたいと思ひます。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、評価の完了ということによろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 では、この事業については、評価の完了として答申をいたします。

【事後評価】 2. 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業 堅田地区

《議長》 事後評価対象事業、2 番目、農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業、堅田地区について説明してください。

《農村基盤整備課》 農林漁業用揮発油税財源身替農道整備事業、堅田地区について説明します。農道事業は、農産物営農資機材等の輸送距離、輸送時間の短縮や大型車両による輸送効率の向上、農産物の荷傷み変形を防ぐなど品質の高い農業の促進と、地域の道路ネットワークの構築による利便性向上などの農村環境の改善などを目的として事業を行っています。堅田地区は、佐伯市市街地近郊に位置した旧佐伯市堅田青山地域と、旧蒲江町野々河内、丸市尾地域を受益とする農業地域です。本地域は資機材、農産物の輸送に佐伯市街を走る国道や県道を利用している状況にありました。しかし当時の国道等は、交通渋滞のため輸送に時間を要していました。また、受益地から農協まで大きく迂回するため、交通渋滞と合わせ、輸送に支障を来していました。そこで本農道を開設することにより、農産物の集出荷および資材の輸送の円滑化を図る計画をしました。

地区の概要についてです。路線延長は 1,856m、車道幅員 5.5m、全幅員 7m の 2 車線道路です。総事業費は 23 億 2,700 万円で、事業実施期間は平成 4 年度から平成 19 年度の 16 年間になります。堅田地区の事業については、当初、平成 13 年度に完了する予定だったのですが、6 年間、完了が遅れました。その理由としては、事業採択後の平成 4 年 8 月の台風 10 号により、終点側の集落の裏山が崩壊し、溪流河川で土石流が発生し、住宅が被災したことから、道路の新設により新たな土石流の発生や蓄積土砂の流出等の恐れがあるため、ルートの見直しを行いました。また、工事中に文化財が発見され、文化財調査に時間を要したため完了が遅れました。事業費の変動ですが、ルートの見直しと合わせて道路の位置、

走行性にかかる勾配など、構造の見直しにより事業費が増加しています。完了後の利用状況です。農産物、農業生産資機材の運搬などのほか、起点は国道10号に通じる市道。終点は蒲江方面に通じる県道に接続していますので、市街地を迂回して蒲江方面へ行く車のバイパスとしても役割を果たし、市街地幹線道路の渋滞も緩和されています。水田では水稲、裏作で麦、ハウスでアスパラ、ニラ等野菜。また、旧蒲江町ではミカンを生産しています。また、本農道終点では受益地内の上城、下城、川原地区で、平成18年9月19日に農事組合法人「城村」が設立されました。集積面積は20.5haあり、米、麦、大豆などを主要作物とし、市場等への出荷には、本農道が活用されています。周辺の農業用施設です。大分県農業佐伯豊南支店、ライスセンター、野菜集出荷場などがあります。

次に輸送経路です。農産物は各生産地区からライスセンターや野菜集出荷場へ集荷されます。その後、各出荷場から農協や市場へ輸送されています。また、受益と佐伯豊南農協が結ばれたため、ハウス資材や飼料や肥料など農業資機材の調達も容易になりました。

今まで説明しました堅田地区の事業効果のとりまとめです。輸送距離については、施設から市場へ輸送する際、通過する経路の比較ですが、本農道の開設により、今までの出荷経路に比べ4.9kmの距離の短縮と交通渋滞を避けることができるため、速度の向上が図られました。距離の短縮、速度の向上により、約30分の時間短縮が図られました。以上により、農業資機材の調達、および農産物の集出荷にかかる輸送が効率化しました。

また、波及効果として弥生方面から蒲江方面への一般車両のバイパスとなり、市街地幹線道路の渋滞が緩和されていることや、災害時の迂回路として使用できること。弥生方面から運動公園へのアクセス道路となっていることから、生活環境の向上が上げられます。

最後に対策方針案です。本農道の整備によって農業用資機材や農産物の集出荷の輸送時間の短縮が図られていることや、地域の道路ネットワークが構築され、物流の円滑化と生活環境の改善に寄与しており、地域の農産物輸送の効率化と一般交通の利便性向上の目的を達成しているため、事業評価の完了としたいと考えています。以上で終わります。

《議長》 ありがとうございます。それではご意見をお願いいたします。

《委員》 先日、現地を見させていただきましたが、この農免道路をよく利用させていただいて、佐伯から蒲江に非常に便利がよくなったと思います。現地でも、交通量が非常に増えたということをお聞きしたのですが、農業従事者の方のために作られた道路が、一般交通流によって妨げられてないかというか、非常に自動車交通に寄与しているのはわかるのですが、本来の目的である農業従事者の方にとってほんとうにどうだったのか、そういう声があったらお伺いしたいと思います。

《農村基盤整備課》 農道には、市町村間をつなぐような大規模な広域農道と、市町村の中でバイパス的に使われる以前に農免農道と言っていたクラスの農道、それと営農に直結し圃場のすぐ中を通るなど道路沿いが農地である道路の大きく3つのランクがあります。

このうち、圃場の中を通るような、あるいは農地沿いである農道については確かに一般交通の流入が計画よりも多く入ってくると、農耕車両の走行等に支障が出ることが考えられますが、堅田地区の農道については、農協と受益地の間。受益地も集出荷場とかに一次

輸送されたものを今度、大型トラック等で運ぶかたちでの受益になっていますので、この一般車両が増えることよっての農耕車両等への影響というのは発生していません。

《委員》 農事組合が18年に設立されているようですが、農道の開設に伴って設立が促されたのか、道路だけではなく、いろいろ今の農村が抱える問題がいろいろありますから、そういうのも加味しての話だと思うのですが。受益面積が20.5haとありますが、農事法人の持つ面積は、周辺の農地に対してのどのぐらいの割合なのですか。

《農村基盤整備課》 今回の農免農道自体の受益地は、佐伯市蒲江方面に向かう青山地区で、水田の面積、受益は300haです。お手元にお配りしている事後評価書の最初のページの中程に事業内容がありますが、受益面積は全てトータルで405ha。そのうち水田が317haで、農事法人の20haも含んだすべての面積です。農事組合法人が営農している20haは、すべて水田で、この317haの一部です。大分県の場合、高齢化等で担い手、後継者がいないという中で、集落営農を推進してきています。城村という地域は、丁度、トンネルを出たところの蒲江側のすぐ降りた、この農道が行き着いた終点のすぐ正面に広がる農地が20haほど広がっているのですが、そこについてもこの農道を作ることによって、営農上の利便性等も向上して、農業をまた“やる気”といたしますか、皆さんで真剣に農業に取り組もうということで任意組織を作り、さらに法人化までして、将来の高齢化等に対して担い手としてやっていこうということです。そして、今は20haなのですが、法人としての経営基盤がしっかりしていますので、今後周辺の農地を取り込みながら広がっていくだろうと思っています。

《委員》 モデルケースとしてのというか、そういう意味合いが強いと考えていいですかね。

《農村基盤整備課》 そうですね。この農道が無かったらできなかつたのかなという、そこまで農道があったからというのは少し無理かと思えますけども、それにしてもそういった法人が農業を続けていく、経営していくのに、当然、この農道が役に立っていると認識しています。

《委員》 その法人の構成というか、そこで作業を請け負う方たちは、こちらの方たちなのですか。

《農村基盤整備課》 法人の構成員自体は総人数28名。組合員です。その組合員が持っている自分の農地も当然ですが、周辺の農地も含んで、全体が20.5haとなっています。農事法人が経営するには、連担化と私たちはいいますが、要は農地がつながっていく。要は飛び飛びだったら、機械をまたあそこに運ばなくてはならないという非効率が発生します。それでずっと一つのエリアを核として、それから周囲にポンと飛ぶのではなく、徐々にその面積が広がっていくと、そういうかたちでの法人の育成を進めています。

《委員》 そうではなくて、そこを動かす、実際に働く人たちです。請け負って。その方たちは地元の方たちなのですよ。

《農村基盤整備課》 そうです。地元の3つの集落があるのですが、その3つの集落の方たちで、その20haの中に自分の農地を持っている方々です。

《委員》 はい、わかりました。

《農村基盤整備課》 交通量については、完了後に調査しています。現地では、平成24年8月に調査した数字をお示しました。

《議長》 この作物の生産量の推移はどうなっていますか。

《農村基盤整備課》 水田では米、麦、大豆で、あと、畑作物としてアスパラガスとニラ、佐伯市の農協での出荷量の大部分が、この地域の受益の中で生産されています。そして生産量は、アスパラガスとニラは、なかなか増える状況にはなっていません。今のところ、生産量は、ほぼ横ばいです。

《議長》 ほかにございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それではこの件につきましてお諮りをいたします。ただ今説明を受けました事業について、事業者が申しております対応方針案、評価の完了ということでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では、この事業については、評価の完了として答申をいたします。

各事業のまとめ

《議長》 それではこれより、とりまとめを行いたいと思います。まず、これまでのすべての審議におきまして、付帯意見がありましたら皆さんのご意見を出していただきたいと思いますが。特にございませんでしょうか。

《議長》 いろいろな要望が皆さん方から出たと思うのですが、私なりに少しまとめてみ

ました。いわゆる事前調査ですかね。先ほど何度も出てまいりましたが、特にトンネルの試掘とか等々で、その事前の調査をできるだけ精密かつ詳細にやってほしいと、そういうご意見が皆さんから出たと思います。それともう一つ、計画がたびたび変更されるわけですが、その変更後の経過説明がちゃんとされると、その推移がわかりやすいのではないかと、そういう要望があったと思います。こういった点は担当課の方も十分ふまえて、創意工夫をしながら、そういった皆さんの要望に応えるような説明をしていただきたいと、これ、要望をしたいと思います。付帯意見が特になくようでしたら、これから各事業の妥当性のまとめを少し確認のために申し上げたいと思います。再確認ですね。まず事前評価対象事業2件については、事業の実施を妥当といたします。次に再評価対象事業6件については、すべて継続を妥当といたします。それから最後に事後評価対象事業2件については、評価を完了ということにしたいと思います。そういうことで知事の方に答申をしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。それでは、ただ今の内容で知事に答申します。答申の方は12月19日に〇〇副委員長と私、2名で行う予定にしています。〇〇副委員長、よろしく願います。それではとりまとめの方はそれで終了します。

【附帯意見の報告】 1. 離島港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区

《議長》 その他として、前回の委員会での付帯意見についての報告です。前回の事業評価監視委員会で休止が妥当であると答申をした離島港湾環境整備事業、佐伯港大入島東地区の現状、状況、その後の推移についてご報告をお願いします。

《港湾課》 佐伯港大入島東地区、離島港湾環境整備事業について説明します。この事業は平成23年の大分県事業評価監視委員会で休止の答申をいただきましたが、付帯意見として今後の方針の検討状況を委員会へ毎年報告することとなっていますので、現在の状況について説明するものです。事業箇所は、佐伯市大入島の南東部、石間浦、大入島小学校の前面の海域です。

続いて事業のおさらいをします。この事業は、佐伯港女島地区で国が実施している水深14m岸壁整備事業から発生する、航路泊地の浚渫土砂および佐伯市管内の道路事業等から発生する公共陸上残土、合わせて730,000m³を受け入れるための埋め立て護岸整備を実施するものです。事業費は47億円。護岸延長は600m。事業実施期間は、平成9年度から平成25年度を予定していました。

当初、平成25年度供用開始を目標としている水深14m岸壁の整備に伴う浚渫土砂のすべてを大入島地区の埋め立て地へ搬入することとしていましたが、大入島埋め立て護岸の整備が遅れていることから、岸壁の供用開始に最低限必要な航路と回頭円部分の浚渫土砂

140,000m³は、岸壁背後の埠頭用地への埋め立て材として利用することとし、残りの浚渫土砂 80,000m³を大入島埋め立て地で処分することとしています。このほかに佐伯市管内の道路事業等から発生する陸上残土 650,000m³を大入島埋め立て地へ処分することを計画しています。これまでの事業の主な経緯ですが、現港湾計画は、平成5年8月の改訂により、大入島埋め立て護岸が計画されました。平成9年度に事業採択。平成15年1月に公有水面埋め立て免許を取得。同年11月と17年1月に現地着手していますが、一部地元住民等の激しい妨害行動を受け、やむなく工事を中断しています。その後、平成18年度の大分県事業評価監視委員会で継続の答申をいただきましたが、反対派住民の本事業に対する理解、同意は得られておらず、着工できない状況が続いていました。このような状況の中、浚渫範囲を縮小し、岸壁背後の埋め立てに浚渫土砂を使うことで岸壁整備に一定のめどが付いたこともあり、いったん休止して状況を見るということで、昨年の事業評価監視委員会に事業休止の案を図り、休止が妥当との答申を受けました。

現在の状況についてですが、昨年度、今後の方針としまして、今後、佐伯港の船舶の通航状況を鑑み、浚渫の必要性や陸上残土の処分方法等の検討状況を勘案しながら判断としており、課題として、浚渫土砂については、より航行をしやすいためにはさらに浚渫 80,000m³が必要です。陸上残土についても今後も発生が見込まれます。処分方法等については、今後さらに時間をかけて検討を行うという課題でしたが、水深14m岸壁の浚渫土砂、残り 80,000m³の必要性につきましては、平成25年度供用開始後の航行状況を見て検討をすることとしていますので、今回は陸上残土について説明します。佐伯管内の公共陸上残土の状況ですが、まず発生予想土砂量ですけれども、道路事業、河川事業を合わせて約 670,000m³が見込まれています。これに対して処分地の検討状況ですが、23箇所の候補地を選定し、現在は1箇所で処理中、6箇所で検討中となっており、検討中の処分量は、約 360,000m³が見込まれています。公共陸上残土の発生が多数予想される中、佐伯管内では国、県、市が一体となり、残土処理候補地を選定し、確保するための残土調整チームを結成して対応していますが、処理をするための条件クリアに苦慮しているところです。以上が大入島地区埋め立て事業の現状です。

《議長》 ありがとうございます。皆様方、なにかご意見がありましたら出していただきたいと思います。

《委員》 最後に残土の説明があったのですが、単純に考えるとなにか、道路などの切り土や、トンネルで発生した残土と、それから河川とか港湾とかの浚渫土砂についてはだいぶ土質が違うので、そのへんのところを含めてどういうふうに佐伯市内でのいろんな事業に関わっている方々の残土調整会議でどういうことでどういう話し合いと言うのはおかしいですけど、そういう内容、あるいは土質。砂質が多いだとか、粘土分が多いだとかということも含めて検討されているのかなと思いますけど、そういうあたりについて若干、コメントというかお話しいただければお願いしたいと思うんですけど。

《港湾課》 現在の状況ですが、先ほど土質の話がありましたけれども、浚渫土砂がこの 670,000m³の中に見込まれれば、当然、浚渫土砂はそのまま埋め立てるというわけにはい

かないので、改良等も考えないといけません。現在、浚渫が見込まれている事業がありませんので、今、この 670,000m³ の発生土砂量というのは、道路改良でのトンネルの残土、それから河川事業等で発生する河床掘削等が見込まれております。国・県・市で行政が一体となって残土の処理地を確保している状況なのですが、先ほども説明したように 1 箇所では処理中となっていますけども、なかなか処分地の候補地はあるのですが、それを処分するとなると当然、いろんな条件が出てきますので、この条件をクリアするためにいろんな地元調整が、いちばん苦慮しているところです。

《委員》 残土を捨てる場所の環境面への配慮が大変だということなのか、あるいは単純に適地が難しいということなのでしょうか。

《港湾課》 適地と言いますと、窪地があればそういうところが一番いいのですが、そうなると山地の方に持っていくと今度は運搬距離が長くなって、その土砂処理にコストがかかります。当然、今度、市内から近いところになれば、水田等を埋めるということになると、一つの土地がよくても隣の土地が悪いとか、そこを分けるためになにがしかの構造物を作らなければいけないと、そういう条件がいろいろ出てきますので、そのへんが苦慮しているところです。

《委員》 反対する方もおられたけど、以前、市内に事業を進めてくださいっていう賛成の何とか期成同盟とか誓願とかいうのがあったとの経過説明があったと思うのですが、昨年、休止してから何か住民の方からとかそのような誓願とかありませんか。

《港湾課》 昨年 11 月に事業休止という答申が出た以降、本年 3 月末までは、そういった要求だとかいうものはありませんでした。現在もそういう情報は、港湾課の方には入っていません。

《議長》 この 14m 岸壁が 25 年に供用開始という予定を先ほどお伺いしましたが、正確には平成 25 年のいつ頃ですか。

《港湾課》 今のところ平成 25 年度の供用開始ということで聞いていますが、25 年の何月ということについては国の方からの公表等はありません。今年度は上部溝の一部と前面の浚渫の工事をしておりますが、事業については順調に進捗していますので、25 年度内に供用開始は、今のところ問題ないと思われま。

《議長》 岸壁を利用する船の利用度の見通しはあるのですか。何隻ぐらい入るとか。

《港湾課》 何隻入るかというのは今のところ何とも言えないところですが、この岸壁の貨物の利用形態は、港湾計画では石炭や林産材を取り扱うということとしていまして、佐伯市も東九州自動車道とこの 14m 岸壁を使った物流ということを考えて、促進協議会を立ち上げていますので、新しい企業誘致等も考えていながら、この岸壁の利用を促進して

いくと聞いています。

《議長》 何とかさらなる掘削ですね。そういうことがなくて船がうまく回るようになることをたいへん希望しておりますけれども。それとその残土処理の検討委員会ですか。それの方、ほんとにしっかり一つがんばって、何とかいいところを見つけていただきたいと。

《港湾課》 毎月1回行っていますし、東九州自動車道の残土の処理が、ほぼ固まってきましたので、今後、処理地が決まってくると、この県事業、市事業の残土処理地の方も処分地が決まってくるのではないかなと思います。

《議長》 是非がんばってください。ほかにはよろしいですか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、だいたいご意見も出そろったようでございますので、この件につきましては、来年度も引き続き当委員会にご報告をよろしくお願いいたします。

《港湾課》 わかりました。

閉会

《議長》 ご苦勞様でした。それでは、以上をもちまして本日の審議はすべて終了いたしました。これをもって議長の任を解かせていただきます。ご協力、たいへんありがとうございました。では、あと事務局の方にバトンタッチいたします。

《事務局》 それでは最後に事務局長の〇〇建設政策課長からご挨拶申し上げます。

《事務局長》 本日は長時間にわたりご審議いただきまして、誠にありがとうございます。委員長と副委員長におかれましては、12月19日の知事答申、どうぞよろしくお願いいたします。また今日は、たいへん我々にとって非常に重いご要望と言うか、課題をいただきました。土木建築部と農林水産部、協力して、この課題を整理させていただきまして検討させていただきたいと思っております。検討する過程の中で、また、個別にご意見を伺うこともあるかもしれません。そのときはよろしくお願いいたします。本日、各審議の過程でいただきましたご意見、またご指摘を、今後の私どもの公共事業の適性かつ効率的な執行に役立てていきたいと思っておりますので、これからもご指導のほどをどうぞよろしくお願いいたします。それではこれをもちまして、第30回大分県事業評価監視委員会を修了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。