

第 63 回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和 6 年 2 月 9 日（金） 9:30～13:30

場所：大分センチュリーホテル 3 階 桐の間

議題：公共事業評価（事前評価 2 件、再評価 4 件）

出席委員：角山委員長、田中委員、亀野委員、鈴木委員、安波委員、鶴崎委員、
北西委員、川田委員、志賀委員

対象事業：

午前の部

1. 【事前評価】 治水ダム建設事業 安岐ダム
2. 【再評価】 広域河川改修事業 一級河川番匠川水系 井崎川
3. 【事前評価】 都市計画道路事業 都市計画道路外馬場錆矢堂線 宮夫工区
4. 【再評価】 都市計画道路事業 都市計画道路庄の原佐野線 下郡工区
5. 【再評価】 道路改築事業 一般国道 212 号 日田拡幅

午後の部

6. 【再評価】 道路改築事業 一般県道三重新殿線 牟礼前田工区

（審議開始・午前の部）

1. 【事前評価】 治水ダム建設事業 安岐ダム

○河川課 説明 9:39～9:48

○委員

基本的な数字の確認をしたい。昭和 46 年度に完成したダムの当初基本計画には、日雨量は 375mm、時間雨量が 77mm となっている。今回の事業においては、確率雨量、計画規模をいくらにしたか。日雨量と時間雨量はどのぐらいの数字で計画しようとしているのか。

○河川課

昭和 46 年に完成したダムは時間雨量 77mm で計画している。計画規模は、大正 3 年～昭和 48 年までの雨量データを用いて計算し、当時の計算手法で 100 年に 1 回の雨に耐えられる構造、100 分の 1 としている。その後、立て続けに洪水が発生したことで、現在の計算方法で治水安全度の見直しを行ったところ、治水安全度が 100 分の 1 を確保できていないということがわかった。現在の計算手法を用いて昭和 48 年～令和 2 年度までの雨量データで計算を行い、再度 100 分の 1 の確率での整備を行うとしている。雨量は、9 時間雨量で 264mm、気候変動の補正係数 1.1 倍を掛けて 290mm としている。時間雨量では 74mm となる。

○委員

対策工法比較について、平成 9 年、10 年と洪水が発生したあとに 3 つの検討を行い、ダム再生案が一番有効だとあるが、比較検討は、どの程度シビアに行っているのか。

○河川課

先ほど示したのは3案だが、実際に対策工法として、河川を中心とした対策は12案ほどあり、その他に流域を中心としたソフト対策を含め合計26案比較検討している。その中で、1次検討として、安岐川で対応できるもの、できないものを選定して、対応の可能性があるものについて2次選定で先ほどの3案の比較を行った上でダム再生案が最適ということで進めている。

○委員

26方法があり、その中から3つに絞り、その中でダム再生案を選んだということか。

○河川課

はい。少し補足させてもらおうと、1つずつ対策工法について図面を作り、事業費を含め比較し、しっかり時間をかけて検討している。

○委員

1-9 浸水範囲等を見ると、かなり一帯が浸水している。そうすると、例えば1-11の遊水地のような対策だと浸水の部分を全部賄うということは難しいのではないかと。

○河川課

必要な流量をきちんと計算を行い検討している。

○委員

リスク対策費について、国の方針と言うことで、それ自体について計上することはとても良い。今後の流れとして、計上した結果がどうなったのかをきちんと検証してほしい。予備費を計上して、足りなければ使い、さらにまだ足りないから追加しますというように、名目がなくて、自由に使えるお金が増えたようになっては計上する意味がなくなってしまう。

例えば、再評価で金額が増える場合はリスク対策費が増えることとなる。また、事後評価や完成直前ぐらいのときは、最終的にリスク対策費は計上しなくて良いはずである。どの時点でリスク対策費を予算から落とすのか等、今後、検証結果としてどういうふうに反映されるのかというのは、すごく心配なところである。

今わかる範囲で答えられる部分があれば、お答え願いたい。

○河川課

リスク対策費について、ご指摘のとおり、国の方からも好きに使って良いものではないと注意を受けている。最終年度にどうなるかについては、事業費の10%と明示しているが、これは残事業の10%になる。例えば、今回新規事業で総額に10%掛けるが、5年後その5年間使った費用を抜いた残事業に10%を計上していくということになる。最終年度の方になって、予見不可能な事業費が見込まれないときはリスク対策費を計上しなくて良いと国のQ&Aに記載がある。

○委員

1-15 環境への配慮について、5個ぐらい生物の写真と、具体的な名前が挙がっているが、これらは実際にいるのが明確なのか、予想している段階なのか。

○河川課

環境について、安岐ダムの基本方針と整備計画を立てる段階で、安岐川全体の河川調査、環境調査を行っている。その中で、安岐川周辺で確認された重要種を記載している。この他にも 31 種類ほど重要種が確認されており、今後追跡調査を行う予定としている。

○委員

平成 10 年の被害状況は記載がないので、どの程度の被害だったか教えて欲しい。

○河川課

平成 10 年のときの被災額は 5 億円。床上浸水が 10 戸で、床下浸水が 96 戸である。

○委員

連続しているというところを強調されていると思うが、資料に、きちっと平成 9 年と平成 10 年の被害状況の記載があった方が良いと思う。

この地域一帯が世界農業遺産になっていて、協議会の方にこの話を聞いてみたら、ご存じなかった。今回の答申で事業実施が妥当だというふうになった場合、1 度協議をしていただいて、特に農地を無くしてしまうという計画もあるので、丁寧な説明をして欲しい。

○河川課

世界農業遺産については、まだ委員の方々と話はできてないが、県の担当部局と今後の話をしている、ある程度設計や環境調査が進んだ段階で、一度話をして委員のほうに上げるような相談をしている。

○委員

私も現地調査に行き、本当に分かりやすく、やる気が十分感じられる説明を受けた。

前のダムを作るときは、10 年ぐらいで完成している。今はそのダムがあり、かさ上げをすることに何故こんなに時間がかかるのか。

○河川課

ダムを新規で作るときは川の水をなくして、例えば転流トンネルを設けて、川の横を流し水がない状態で施工を行うので工期の短縮が図れる。しかし、今回は貯水池に水がある状態であり、雨が降ったらダムを活用しながら、ダムに水を溜めて下流を守りながら工事を進める。そういった工程を組んでいるので、少し長めに工期を設定している。

○委員

測量等、そういったものに時間がかかるのではないか。

○河川課

測量設計についても当時のデータがあまり残ってないこともあり、また、地盤の確認をすると軟弱な地盤や弱層があったというデータもあるので、そのようなところを重点的に調べて、施工に入る。入念に調査を行いたいと考えている。

○委員

現地で質問したときに、平成 9 年が 9 時間で 255mm、3 時間で 145mm と聞いたが、

改めてどの程度降ったのか教えて欲しい。

○河川課

ご記憶の通りで、平成9年の時は9時間255mm、3時間145mmを記録している。

○委員

ダム完成から50年経っていて、これからまた完成まで15年かかると65年間となる。いつ被害があるかわからないが、例えば、数年前の山国川等が溢れたときに安岐川ほどのぐらいの被害があったなど、この50年間の国東北部エリアであった水害や他の被害の資料があればもっと県民が理解できると思った。

1-1事業の必要性緊急性のところでは、平成9年、10年に被害があったから、ダムが必要だと書かれている。このときにどの程度の被害があったから、どの程度の雨が降っても大丈夫なように、対策をするというような内容など、必要性や緊急性の欄をもう少し詳しく数字をもって記載していただいた方が良い。

○河川課

災害の記録については、細かい整理が出来ていない。ただ、ダム完成後から平成9年10年が大きな災害であり、他にも昭和56年の災害により浸水をしたという履歴が残っている。そういったところをもっと細かく調査し、県民の皆様にお示しできたらと思う。

雨の状況については、中津等で大きな被害が発生した令和5年7月の線状降水帯ができたときに、安岐ダムはすぐ東の横に位置していたが、幸い大雨が降らず、大きな被害が出ていない。また、日降水量経年変化は、だんだん右肩上がりの傾向が出ており、いつ線状降水帯が国東半島で発生するかもわからないので、対策ができればと考えている。

○委員

このダム完成後、このあたりの過疎化が進んでいるのではないかと心配している。この1-16で期待される効果の浸水被害防止戸数498戸は、今現在ある戸数なのか。

○河川課

498戸は、平成9年のシミュレーションによる被害戸数になる。これは気候変動を考慮した大規模な洪水が発生したときに影響がある家屋の数である。過疎化というお話もあったが、国東市に問い合わせたところ、やはり空港が近く産業拠点として考えており、国東市都市計画マスタープランにも位置付けているということで、今後、人口流出の防止や定住を増やせるように対策を行っていくという回答であった。

○委員

事業期間が16年ということだが、1-11の対策工法の比較のところでは、この3パターンで事業期間について、何か違いがあるのか。災害の対策ということで、事業期間が短いことが非常に重要だと思う。

○河川課

事業期間は、ダム再生が一番短い。他の案は、河川周辺に家屋などがあること、改修するには非出水期での施工ということで、どうしても期間がかかる。事業の整備延長も長くなるので、20年ぐらいかかる。

○委員

今回リスク対策費について、ダムで最初に導入したのは、整備に長期間を要し、変動要因が大きいというような理由なので、最も事業期間が短いということであれば採用する大きなポイントになると思う。そのことを明記していただきたい。

○委員

コスト削減の容量再配分とは何か。

○河川課

コスト削減について、ダムのかさ上げと併せて容量配分を行っている。ダムは下に土砂が溜まる堆砂容量、渇水のように水を流す不特定容量というものがあり、これを 50 年たった実績に基づいて、縮小できないかと検討を行った。

概略検討の結果、実際の堆砂容量は、今までの堆砂量に加えてこれからの 100 年を考えると堆砂が少し減ることが分かった。また、下流の農地への水の供給についても、ダム建設当時は下流の農地が増えると想定し多めにとっていたので、それも実情に合わせて減らす。減らした上で、足りない洪水容量分をかさ上げで確保できればと考えている。

ダムは堤体を高くすれば、どんどんその分だけ補償の範囲も広がり、道路のつけかえる範囲も広がっていき、事業費がどんどん増えていく。いかにその堤体のかさ上げ高さを低く抑えるかが 1 つのポイントとなる。

○委員

このダムができてから 50 年経っている。50 年も経てば元のダムも何らかの亀裂等が無いのか、大丈夫かという心配がある。メンテナンスなどの技術的な問題も関わりコストもかかってくるのではないかと。コストにメンテナンスを含めているのか。

○河川課

老朽化対策については、平成 25 年度以降、ダムの健全度評価を行っている。その他にダム堤体がどのような劣化をしているかを調べている。その結果、ダムは健全度が高いという評価が出ている。ダムはマスコンクリートという大きいコンクリートで、材料もフライアッシュコンクリートという少し高価なコンクリートを使っており、長期強度がかなり高いコンクリートになる。そのことから、ダムの堤体は健全という評価をしており、再生事業に十分耐えうるということを確認したうえで計画している。

○委員

耐用年数というのは、どのくらいか。

○河川課

ダム建設にあたっては最低でも 100 年。日頃から日常点検や定期点検を行っており、その中で、堤体も健全ということで今考えている。

～10:24

2. 【再評価】 広域河川改修事業 一級河川番匠川水系井崎川

○河川課 説明 10:24～10:36

○委員

2-15 河道掘削となっているが、河道拡幅、河床掘削、どちらが正しいのか。

○河川課

令和3年度から工事している内容は、河床掘削なので、河床掘削に修正します。

○委員

現地を見て、実際に堤防も整備されておらず、大雨が降ったらすぐ浸水被害が起きるだろうと感じた。また堤防よりかなり低いところに建っている家が多くて、被害が多く出たのはよく分かった。また、川の途中から管理が国の管轄になるという非常に難しい事業で国の方針が決まらなると県の方針も定まらないことや、もっと本当はやりたい、もう少し川の修繕をしたいと思っても、国の事業が決まらなると進められない等、非常に苦しい状況にあるということを実際に歩いて実感した。

ただ、新しく建てた家がたくさんあり、安全に暮らしていただくためには、家を新たに建てる基準のようなものも、もう少し市と協議したほうが良いと感じた。多分ここで被害があったというのはご存じだとは思いますが、被害があった後に改修、新築された家があり、新たに建築許可を出すべきなのか等、そういう川の周辺で暮らすことへの注意喚起をしていかないと、下流も守れないし、その周辺の住民の方の安全も守れないのではないか。川の整備だけの問題ではないと思った。

○委員

今回、国が平成29年の被害を基に河川整備計画を見直して、安全が強化されるような対策がとれるようになったと理解している。これは希望だが、委員会で委員から、国に対して要望を伝えて欲しいという意見が出たことを伝えて欲しい。結局被害が出てから、計画が変更されていたら、毎回被害が出るのを待たないといけない。予算の問題等もあるので、簡単ではないかと思うが、現場の県が必要だと思うことが、国に通らなると、結果的にもう1回計画を見直すことになり、完成まで時間がかかってしまう。これまで災害がここ何年も過去の経験だけでは予測できないレベルになっているので、もう少し今後の災害対策においては、現場が必要だと思う対策を柔軟にとらせて欲しい。そういう時期ではないかという意見が出たことを、ぜひ国に上げてもらいたい。

○河川課

貴重なご意見であり、国の方に対してあらゆる場で伝えるようにして、当初から我々がやりたい事業ができるよう働きかけていきたい。ご意見ありがとうございます。

○委員

用地補償を3年遅らせるが工事には影響ない、との説明だったが、結構大変ではないかと感じた。安易に用地補償を3年延ばしたが工事に影響ありません、と言って良いのかというのが率直な感想である。最善を尽くすけど、うまくいかなかったときには、事業期間の延長が生じる可能性があるという説明しても良いのではないかと。

○河川課

今回、旧計画から新計画になったときに、用地買収の面積や家屋補償が増え、戸数だけでも家屋は13戸増えている。ただ一方で、周辺住民の方たちが安心して暮らせるよう、より早く進めるというところで延長は最低限3年としている。今回河川整備計画が

変わるにあたって、事業開始時から区長などに佐伯土木事務所が話をしており、整備計画が変わった後以降すぐに地元に入って説明できるように今整えている状況なので、何とか3年を目途に頑張っていきたい。

○委員

現地を見た感じで、川が蛇行しているため、洪水になれば人家に被害が及ぶ。それにも関わらず、川より低いところに新築住宅があり、それがどうにかならないかと感じた。

近くに避難所の小学校があり、そこに行くまでもなかなか難しいという状況であり、今後、以前の洪水は防げるとしても、小学校など避難所に行く経路やそこまでの避難する経路はどう考えているのか。

○河川課

佐伯市立明治小学校は緊急避難場所に指定されている。浸水状況については、平成29年の既往最大時には小学校に至る道は浸水していない。一方で、大分県管理区間の国道10号が冠水しており、避難所に至る道路が冠水していればたどり着けないので、佐伯市にも確認をしたが、早めに避難をするなどのソフト対策でどうしても対応せざるを得ない現状である。今回の河川改修で予定している工事が順調に進めば、冠水被害も解消できる。

○委員

私も現地を見たが、災害後の復旧で新しい住宅が建っており、今回の計画変更の影響はかなり大きいと感じた。その中で、将来的な居住ということも踏まえて、佐伯市の方で計画されている立地適正化計画等との整合など協議はなされているのかどうか。評価書の事業の成立性のところには河川計画や県の計画の記載はあるが、佐伯市の立地適正化計画との整合性も考えていかないと、長い事業区間なので将来的な方向性ということも検討していく必要もあると思う。そういった協議や整合性で何か検討されたことがあるのかどうか。

○河川課

立地適正化計画に関しては、佐伯市が今計画を作っていると思うが、正確な内容は把握しておらず、お答えできなくて申し訳ない。河川サイドで、居住まで制限ができるかということ、現状としてはなかなか難しいと考えている。佐伯市との協議状況は、今回の河川改修に関しては協議を重ねてきた上で今の計画に落とし込んでいるので、今後も佐伯市と引き続き調整を図っていきたい。

○委員

現段階では佐伯市も案の段階であり、立地適正化計画は居住を法的に制限できるようなものではないので、あくまでも計画の参考にするという程度になるかと思う。やはり長期間のまちづくり等都市計画といった意味では、これから重要性を増してくると思うので、そのような市町村との検討というのも、もう少し丁寧にしていただく必要がある。

○委員

2-2 事業の成立性の欄の記載、安心活力発展プラン 2015 の表記が正しい表現ではない。

○河川課
修正します。

○事務局

先ほど〇〇委員と〇〇委員から、現場を見た際、かなり低い所に新しい家が建っていたというご意見があった。令和2年から、水害のハザードマップ等の情報については、買主や借主へ重要事項説明として事前に説明することが不動産宅建業者に義務付けられている。いろいろ個人的な事情等もあるかもしれないが、新しい家はそれが分かった上でご購入されていると思う。今回平成29年に大きい被害があり、家がいつ建てられたか分からないが、購入する際にそういった仕組みはできている。

ただ、先ほど〇〇委員の意見のとおり、行政として、立地適正化も含めて居住の誘導をどこまでできるのかというところは課題である。立地適正化を考える佐伯市と水害リスクについて話していくことが大切だと考えている。

～10:55

3.【事前評価】 都市計画道路事業 都市計画道路外馬場錆矢堂線宮夫工区

○都市・まちづくり推進課 説明 11:00～11:10

○委員

説明を聞くだけでも、事業が必要と感じており、用地買収が大変だと思うが、早く安全な通学路が確保されると良いと感じる。

事前評価チェックリストの交通事故発生状況について、2013年4月～2023年3月の期間との説明だったが、3-7で正面衝突は2012年1月16日となっている。10年間の1年前に、この正面衝突の事故が起こっているが、両方とも20件なので、たまたま記載されているのは20件で、少し前に正面衝突があったということなのか。

○都市・まちづくり推進課

この死亡事故は過去10年間の20件の中には入っていない。過去に死亡事故が2件あったということで、説明資料には入れている。その後死亡事故は発生していない。

○委員

航空写真で確認すると、牛神工区の整備済みのところは道路がきれいになっていて、歩道が確保されている。今回、私たちが見る資料の中にそういったものがない。整備して良くなっていて、利便性が高く、安全性も担保されている工事事例があるので、そういうのを見せても良いのではないか。牛神工区の整備済みのところは歩道がしっかり確保されていたので、ぜひ早くこの宮夫工区も取りかかっていたきたい。

○委員

私も現地を見たが、牛神工区は良い道路ができていた。ただ、令和6年度完成予定が延びそうな話も聞き、かなり時間かかるなと思っている。宮夫工区については、橋の上が一番危ないと感じたので、まず橋から工事を始めるということはできないか。

○都市・まちづくり推進課

工事としては橋がやはり一番時間がかかる。隣接工区と調整しながら橋の部分から工事を進めていこうと考えている。

○委員

外馬場錆矢堂線が全部完成すると中津市としては大変良い道路になると思うのでよろしく願いしたい。

～11:15

4. 【再評価】 都市計画道路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡工区

○都市・まちづくり推進課 説明 11:15～11:25

○委員

埋蔵文化財について、文化課に聞いたが、そもそもここは遺跡が出るであろうという想定があり、盛土等の協議もされたということだった。実際に国の重要文化財に指定されたものが発掘されていると聞いた。そのぐらい重要なものが出ているということ、少し触れていただけると、それにお金がかかることが納得していただけると思う。調査するだけに2億円というふうに捉えられてしまうので、この書き方は発掘調査と修正して欲しい。協議を行い、どういう手順を踏んで、このお金が増えているかも聞いた。それは丁寧な説明がないと分からない部分で、埋蔵文化財が出たから工期が延びるとか、金額が上がるという言い訳に使われやすいが、国の法律で、埋蔵文化財調査を行い、きちんと保存しなければならぬと決められていることなので、記載をもう少し気をつけていただきたい。

○都市・まちづくり推進課

調査費については、発掘調査費という表記に修正する。

～11:29

5. 【再評価】 道路改築事業 一般国道212号 日田拡幅

○道路建設課 説明 11:30～11:41

○委員

5-11 交通容量不足について、不足容量は3,300～9,600台にしてあるが、もう少し説明して欲しい。

○道路建設課

交通容量の不足について、5-10 現在の基準交通量 8,000 台に対して、現況交通量が 11,300 台から 17,600 台ほど確認されており、約 3,000 台から、10,000 台近くの容量が不足している。具体的には、11,300 引く 8,000。17,600 引く 8,000 である。

○委員

5-12 計画概要では整備後は自歩道が4.5m。道路構造令によると歩行者交通量が多い場合は自歩道を4m以上とする規定がある。どのくらい歩行者交通量があったので、4.5mにしたのかという根拠を説明していただきたい。

○道路建設課

歩道の幅員について、5-10 歩行者の現況交通量は、多いところで200名程度、自転車が80台ということで、構造令の中で、目安ではあるが、500名以下の場合は2mとなっているので、今回、交差点の中で縮めても、そこはクリアできるようにということで、あとは、都市計画の決定の幅員もあり幅が取れるところを4m取っているという状況である。

○委員

5-17 大幅な増額理由、舗装構成について、舗装の設計する場合の一番重要な大型車交通量はどの程度か。大型車交通量がどの程度あったので、L交通からABCDという5つの区分のどれを採用したのか。

○道路建設課

舗装構成について、大型車交通量はこの現場で400台程度を想定している。今回、路床の地盤を調べたところかなり悪かったので、目標CBR値は変えずに、改良材の厚みを変えることがもっとも経済的なので、改良厚さを変え設計変更をした。

○事務局

自歩道の設置等については、歩行者と自転車の交通量だけではなくて、車道の交通量が多いというものも加味して決めていくが、今回の現場は、都市の骨格をなす都市計画決定がされており、景観や余裕のある都市空間などの観点も含めて幅員を設定している。

舗装の設計については、重交通量、大型車の交通量別でしっかり確認している。先程、そのようなお答えにはなっていないが、ご理解いただければと思う。

○委員

今回の事業費の増について、物価上昇も少しあるが、いろいろな作業や計画が変わったと理解した。5-1 再評価書の事業費増の欄のところでは、キーワードが書かれているが、5-2 の部分の記載になると、今回の変化がきちんと反映されているのかが正直分からない。例えば、歩行者の安全性を確保した施工計画の変更というのは、コスト縮減で各種構造物に関して比較を行い最も低廉な工法を採用していると書いてあるが、一番安い工法ではなくむしろ歩行者の安全性に配慮し、費用はかかるが安全性を重視した工法を採用している。そのこととコスト縮減の文章が矛盾しないのか。

あと、埋設管については、当初は分からなかったが、昔の資料等では水田や田畑だったので、排水路が想定されるということだろうと思う。それが、5-2には反映されてなくて、例えば事業の特殊性で、過去に田畑であったところではこういうことが想定されることが、今回の事業の特殊性に当たらないのか。公表される部分は5-1、5-2だけなので、具体的な金額の増の内容をもう少し公表される資料で説明できないのか。委員会での具体的な説明は分かりやすいが、このような形式的な文言のところになると、定型文で終わってしまうということは、どうにかならないのか。

○道路建設課

再評価書に関しては、少し定例化しているというところがあって、今ご指摘のところが反映されていないので、そこは事務局と調整しながら、追加させていただきたい。

～11:55

(午後の部)

6. 【再評価】 道路改築事業 一般県道三重新殿線 牟礼前田工区

○道路建設課 説明 13:00～13:12

○委員

P1 橋脚を作っている現場を見た。人が登って足場・鉄骨を組んでいたのを目の当たりにして大変驚いた。コンクリートでできたものを運んで作っているものだと思っていたので、他に見た河川とは違い圧倒的な現場で、大変な工事をしているというのが分かった。工事費が上がるのは仕方がないと思った。また、豊後大野市で川の中に「アユやな」があるとは思ってなかった。アユを取る方がおられるということで、川の環境を守って魚の生息も維持しつつ、工事の工法変えることについては、この現場を見る限り仕方ないと思った。地盤が良くないということで工事費が増加され、工期も延びているが、防災面を考えたときに、豊後大野市中心街が本当に陸の孤島になってしまうことを考えるとすごく大事な道路だと思う。

用地の取得が100%という事業はこの委員会では見られない。ここまできちんとできていることは、大変すばらしい。ご苦勞が相当あったと思うので、安全に工事を進めていただいて、完成に向けて皆さん頑張っていたいただきたい。

○委員

交通量について、三重新殿線の交通量が883台増えて、国道326号も83台増えている原因と今後の見通しを教えて欲しい。

○道路建設課

令和3年度の交通量調査では、三重新殿線のバイパス部分の交通量が増加している。同時に国道326号も増加しているが、少し広い範囲で見ると、大分市内から佐伯市内へ向かう国道10号犬飼町久原の交通量が、この期間で約1,000台減少しているのので、三重新殿線の開通している部分に、車が流れてきている傾向にあると考えている。

○委員

国道10号が減ったのは、高速道路の影響ではないか。

○道路建設課

国道10号から宮崎に抜ける車が国道326号で便利になったことも少しはある。将来的にも今回の牟礼前田工区が開通することによって、国道326号を走っている車が、三重新殿線に流入してくるかと考えており、計画交通量は11,300台としている。牟礼前田工区の3km部分が繋がると一気に時間が短縮され、交通転換していくと考えている。

○委員

今回の事業費増の理由で物価上昇以外、2号橋と軟弱地盤の部分について、6-2工法の妥当性の2つ目の「2号橋架設工法の選定に際し、河川環境に影響が少なく、施工性・経済性に優れる工法を採用」と記載がある。これは当初の工法は現実的には難しかったということで、現実的にはトラッククレーン架設が出来ず、トラベラクレーン架設が工法としては妥当ということで変更したと理解している。アユの産卵のことなども理由としてはあると思うが、付加的な事由ではないかと考えている。そうすると、河川環境に影響が少ないというのは、一番の理由ではないと思うし、経済的には費用がかかっても今回の方が妥当だということだと思うので、この説明は実態の説明とかけ離れている。そこはもう1回検討していただきたい。

○道路建設課

ご意見を踏まえ検討させていただく。

○委員

6-16「3号橋は軟弱地盤が確認されたため」という記載は詳細に地質調査を行った結果、N値が非常に小さな値が出たということとは思いますが、当初は杭基礎ではなくて、直接基礎を想定していたのか。

○道路建設課

3号橋の基礎は直接基礎を想定していた。

○委員

前後で既に工事が終わり供用している区間があり、同じような地形だとすると、ここは軟弱地盤が出るというのは考えられなかったか。

○道路建設課

前後の改良が進む中で全体的な地質が把握できていたとは思いますが、前回再評価時に3号橋はまだ設計が完了しておらず、地質調査の結果がはっきり出ていないというところがあり見込めてなかった。今回詳細に調査した結果、杭基礎となった。

○委員

1号橋から3号橋の橋梁形式、橋長を教えて欲しい。

○道路建設課

1号橋は、ポストテンション方式PC橋、2号橋は鋼床版箱桁橋、3号橋は鋼単純鈹桁橋。1号橋がコンクリート、2号、3号橋が鉄製となっている。

橋長は、1号橋については36.7m、2号橋が226m、3号橋は43.4mとなっている。

○委員

6-2便益の増の理由で基準年の変更と書かれているが、何をどういうふうに変更したのか。現在価値の計算で違ってくるとのことだろうが、基準年の変更を記載していたら良い。

○道路建設課
分かりました。
～13:27