

## 第 69 回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和 8 年 2 月 2 日（月） 13:30～16:40

場所：トキハ会館 5 階 ローズの間

議題：公共事業評価（事前評価 1 件、再評価 7 件）

出席委員：角山委員長、鶴崎副委員長、亀野委員、鈴木委員、川田委員、安波委員、志賀委員、姫野委員

対象事業：

1. 【再評価】 港湾改修事業 大分港 大在西地区
2. 【再評価】 港湾改修事業 別府港 石垣地区
3. 【再評価】 道路改築事業 国道 1 9 7 号 鶴崎拡幅
4. 【再評価】 道路改築事業 国道 2 1 2 号 日田山国道路
5. 【再評価】 道路改築事業 国道 2 1 2 号 耶馬溪山国道路
6. 【事前評価】 水産流通基盤整備事業 佐賀関漁港
7. 【再評価】 広域河川改修事業 野上川
8. 【再評価】 都市計画道路事業 （都）南立石亀川線 大畑工区

（審議開始）

\*\*\*\*\*

1. 【再評価】 港湾改修事業 大分港 大在西地区

\*\*\*\*\*

○港湾課 説明 13:38～13:50

○委員

拡張されたシャーシ置き場や DX 技術を活用したシャーシ管理システムを現地で確認し、以前より広がっていて、非常に使いやすそうな印象を受けた。

引き続き DX を進めてほしい。広い土地であり、効率化がすごく有効と思う。

荷物はすぐには増えないかもしれないが、航路やスペースを確保すれば、九州内の荷物が大在から出て行くようになる可能性がある。例えば冬場に雪が降って道路が通れないということがある中で、この航路の活用が非常に強みになるのではないか。

○委員

シャーシ管理システムについて、現地調査の際に、『自分の停車位置が案内されるときに、「ボタンを押して紙が出てきて…。』』、という説明を受けた。今は仕方ないにしても、ここ数年で急激に AI が進んでいる中であって、あと 5 年もすれば、ペーパーレスで自分の位置情報がスマホまで案内されるといったことができないと効率化が図られたとは言えない。より一層の DX、AI を使ったシステムに改善してほしい。

また、県内港湾の全体としての取組方針や、大分港内での鶴崎地区などとの役割分担はどうなっているのか。

○港湾課

シャーシ管理システムについては、国や県外他港の動向をアンテナ高く張ってフォローアップをしながら、先進的な取組で大在西地区に活かせるものがあれば、適切に機能の向上を図っていきたい。

また、県内港湾の取組方針について、本件は九州の東側に位置して、瀬戸内海に面するという地理的特性から海路が充実している。その背後となる陸路の方も東九州自動車道をはじめとする、高速交通ネットワークの整備進展と合わせて、海路と陸路を結節する港湾のポテンシャルが大いに高まっていることから、九州の東の玄関口として、「人と物の流れが集まる拠点

化」を進めるために、港湾整備に取り組んでいる。

その中でも大在地区は、公共ターミナルに、シャーシ貨物以外にコンテナ貨物、バルク貨物に対応する物流機能が集約された場所となっている。そのため、九州の東の玄関口の港湾機能の強化に向けた取組の中で「物の流れの基幹拠点」という位置付けのもと、特に力を入れて整備をしている。

加えて、別府港の石垣地区は、フェリー航路が2航路と、充実しており、背後に別府市という世界的な温泉地もあるため、石垣地区は「人の流れの基幹拠点」として重点的に整備をしている。

なお、大分港の公共岸壁は、大在地区以外に鶴崎地区や住吉地区等があるが、背後地の企業に近いので、企業の各種貨物を取り扱っている。

○委員

大在地区東側の利用状況はどうか。

○港湾課

木材やパイプ、バイオマス燃料、石灰を取り扱う。基本的にはバラ貨物となる。

○委員

シャーシの駐車台数について、スライドに将来の貨物量が記載されているが、それ以上となった時、対応できるのか？

○港湾課

将来の計画貨物量に対して必要なヤード面積を計画している。所定の貨物に達したときには、ほぼこのシャーシ置き場が埋まるという想定で計画をしている。

○委員

広大な敷地がしっかり利用されてこそ初めて事業が評価されるので、今後とも誘致活動などの利用率を上げる取り組みを頑張っていたきたい。

○委員

臨港道路の幅員を3.25mとした根拠は？例えば大型車の交通量が多いところなので、3.5mでもよかったのではないかとも思う。

○港湾課

港湾の施設の技術上の基準・同解説に基づき、車道幅員を3.25mとしている。

○委員

例えばセミトレーラー連結車だと、長さ16.5mを想定して設計するが、この臨港道路の場合は何mぐらいの長さの車両を対象としたのか。

○港湾課

セミトレーラーの長さを想定している。

○委員

現地調査では、ゲートのところのコンクリートにタイヤがぶつかった跡があった。幅員3.25mで大丈夫か？

○港湾課

当該箇所は3.25mではなくて、設計上の余裕を持たせて3.5mとしている。接触痕は、何か他の理由で、急にバックしようとした際にできたものと思う。状況を見ながら、同じようなこ

とが頻発するようであれば原因を究明して、しかるべき対策をとりたい。

○委員

大型化対応し、どれくらいシャーシ台数の利用が増加するのか？

○港湾課

将来的に大分港発・着合わせて約9万7,000台を想定している。

～14:11

\*\*\*\*\*

2. 【再評価】 港湾改修事業 別府港 石垣地区

\*\*\*\*\*

○港湾課 説明 14:11～14:21

○委員

増額理由について、背後ふ頭用地整備範囲の追加に伴い15.3億円が増額となっているが、全体事業概要の資料では16.1億円の増額となっている。この差は何か？

○港湾課

15.3億円は、整備範囲の追加に伴うもののみの増加額。16.1億円との差額の0.8億円は、当該前回評価時からの計上箇所工事費にかかる物価上昇分。

○委員

分かるように資料に追記すること。

○港湾課

修正する。

○委員

起債による資金調達について、どのようなものか。

○港湾課

港湾法に基づき、防波堤や岸壁、泊地航路等の整備費については国庫補助を受けられる。

一方で埠頭用地や上屋、荷役機械等、使用料収入が得られる施設は、補助の対象外となっている。そうした施設を対象に、国が起債をあっせんする仕組みがあり、本県では港湾特別会計を設置し港湾機能事業債を用いて整備し、整備後に得る使用料収入で返済や維持管理を行っている。

起債事業の利率は、借りた年度で決まる。完成してから返済するのではなく、すでに埠頭用地の事業も実施しており、例えば、令和6年度に借りれば、3～5年の据え置き期間があり、据置期間が終了したのちから20～30年間返済をしていく形になっている。利率は、今借りている分は2%前後と思われる。

毎年、仮にその年度で借りた分の利率はずっと20年間、また次の年に借りたときは利率が変わればその利率で20年間ということになる。

○委員

全額が起債か？

○港湾課

ふ頭用地は全てが起債による資金調達となる。33.4億円。

○委員

費用便益内訳書の総便益の評価項目、「交流機会の増加」について、算出方法は。

○港湾課

想定される利用者に対してアンケート調査を実施している。具体的には将来のイメージ図などを提示して、整備後の別府港を利用したいかどうかといった質問等の回答データを集計し、便益を算出している。

○委員

便益は、ある意味統計的な数字。将来が分からないから予想しないといけない。過去のデータを使って将来を予想する。ここで行われた調査はおそらく、1つの数字から将来を見据えていく方法だと思う。今はもう少しシミュレーションをやっていって、上と下を「最大このくらい、最低これくらい」というふうにやっている。県では、そこまでやってなくて、「この数字だとこれになる」というエクセル的な予想をしているという形。アンケートをとらないと将来がわからないので、それを補足しているという形をとっているのではないかと思う。

○港湾課

この調査方法は、大分県だけの独自ルールではなく、国のマニュアルに従って算出をしている。

～14:36

\*\*\*\*\*

### 3. 【再評価】 道路改築事業 国道197号 鶴崎拡幅

\*\*\*\*\*

○道路建設課 説明 14:40～14:52

○委員

国の補助率は？

○道路建設課

基本的には国の補助率は50%から55%程度になっている。鶴崎拡幅については55%。

○委員

無電柱化にも補助がある？

○道路建設課

55%の補助率で実施している。

○委員

ここは交通量が多く、事故も多いと思う。そういう場合でも同じか？

○道路建設課

基本的には、55%の補助率一律で実施している。

○委員

国としてもこの事業はお墨付きを出している。施工方法についても国の了解がないとできないのは分かるが、いろいろな制約があって工期を4年間延伸しないとけない。交通量、交通事故、渋滞も多いところなのに、4年延伸してしまうとその投資効果が薄れてしまうのではないかと思う。前もって情報共有は国とスムーズにできているか。

○道路建設課

今回は、河川の協議で金額が増えたり、工期が延びたりした。当初、施工計画の協議をした際は、河川管理者にも内容を見てもらい、協議を進めていた。近年、大雨や台風が多く、異常な出水で、大野川でも観測史上最大の水量を観測するといった事象もあった。そうした背景もあって、協議の中で、当初考えていた施工方法よりもより厳しいものでやるようにと管理者として安全の面で指示があったので、今回、施工方法が変更となった。

○委員

橋の工事以外は工期を延伸していないが、予定どおり進んでいると考えてよいか？

○道路建設課

よい。橋の両側の工事は先に仕上げ、最後に橋の完成を待つような形を計画している。

○委員

他の事業では用地取得がなかなか難航して計画が延びることがあるが、この事業は今のところ40%進んでいるようだが、現時点で時間がかかりそうな用地はないか？

○道路建設課

基本的に地元の方もかなり協力的。大きなホテルや事務所なども予定どおり用地取得できた。

○委員

事業評価の対象ではないが、情報共有ができていなくて、国の補助上限額の変更を市も県も誰も知らなかったため事業が進まないといった例もある。

○道路建設課

最近補助金ではなく、使い方が自治体に任されている交付金という形が多い。国からあまり細かいことを言われずに代わりに県が責任を持ってやるものが多い。条件などをきちんと調べないと、いざ工事をやって会計検査を受ける段階で問題があったという事例がある。しっかりと情報共有を図っていく。

○道路建設課

委員からご質問のあった情報共有について、今回の事例や事業評価監視委員会での結果等は持ち帰って土木事務所にも共有している。同じようなことがないようにしていきたい。

○委員

自転車道路を新たに作るということは非常に意義がある。国は第2次自転車活用推進計画を定めている。大分市も第2次計画を作っていると思う。そうした中、この事業区間よりも大在側の自転車道のネットワークはどうなっていくのか。

○道路建設課

鶴崎橋を渡った大在側は、自転車歩行者用道路。大分市が自転車ネットワーク計画を見直している。大在地区も人口が増えている。そうした状況で自転車と人を同じところを走らせるのはどうかという話が出てくれば、見直しの余地はある。

○委員

今後の健康志向や環境面を考えると自転車は有効。しまなみ海道のように特別なことをやれとは言わないが、大分県も自転車活用を全面的に出して、これからの時代にこたえられるような整備をしていただきたい。

○委員

この地域の住民との情報共有はどうか？4年延びるとなると、住民の生活環境も随分違うと思う。「どうして橋がなかなかできないのか？」となるので、ただ単に工事が遅れてるわけではなく、安全性も踏まえた最良の工事をするために4年延びるということを地元の方々にきちんと共有してほしい。

○道路建設課

この工事については、かわら版を発行して、「今こういう工事してますよ。」とか、「いつまでこういう工事してますよ。」、というのを皆さんにお知らせしている。特に鶴崎駅より大在側については、これから用地交渉になるので、そうした際にも必ず情報提供していきたい。

～15:07

\*\*\*\*\*

4. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 日田山国道路

\*\*\*\*\*

○道路建設課 説明 15:07～15:21

○委員

D Iについて、県民に分かりやすく説明すべき。土の硬さを示す記号？

○道路建設課

具体的な設計基準はプロジェクトや地域によって異なるが、一般的にD I、D IIといった等級は、地山条件が比較的悪い軟岩や、土砂化が進んだ断層破碎体などがDとして想定される地層。

B、C、Dと表す中でBCDの中をI、II、IIIというふうに数字で分ける。Bが硬く、C、Dになるとだんだんやわらかくなるイメージ。トンネルを設計するときに分類している。

○委員

突発湧水により対策の必要が生じた県管理道路（避難坑）は他に事例があるか？

○道路建設課

大分県では、緊急車両などが通る避難坑の工事自体がこれまでにない。これだけ湧水が発生している避難坑を今後どう管理していくかなど、昨年、岩手県の事例を調べて、舗装や壁のコンクリートなどの必要性についても調査したところ。また、全国の都道府県にもアンケートを行うなど、勉強しながら対応しているところ。

○委員

ぜひ、いろんなデータを集めて今後活かしていただきたい。大分県の複雑な地層を考えると同じようなことが起きかねない。ぜひ今後の対策に活かしていただきたい。

○道路建設課

日田山国道路は今後3本のトンネルを掘る予定になっている。これから設計業務に入る。こういう水が出る可能性も十分考慮した上で、設計と調査、工事していきたい。

○委員

並行する本坑にどのような影響が及ぶ可能性があるのか？

○道路建設課

元々湧水の発生が懸念されていたので、対策として、本坑への影響を抑えるために先に断面の小さな避難坑を施工している。避難坑で多くの出水があったことで、本坑は今のところ毎分1t程度と避難坑に比べて湧水が少ない状況。避難坑と本坑を合わせたトータルの湧水の量は変わらないが、本坑に影響が出ないように先に避難坑を施工した効果は出ていると考えている。

○委員

リスクを見越して、事業計画上の工夫もしている点を書くと、県民の理解を得られやすくなると思う。

○委員

22ヶ所の井戸で22億円となると、1ヶ所1億という印象になる。22億円の内訳をしっかりと示す必要がある。

また、全国的に雨が少なくて水不足になっている状況。周辺にはダムがない。県内の農業用の貯水ダムも貯水率が下がっている中、これだけ潤沢に水が出ていて何かしらの有効活用していただけないのか。「ただ水が出てそれを止めました、補償します。」だけでは、この道を使わない皆さんの理解は得られない気がする。丁寧な説明が重要。

○道路建設課

井戸の内訳を細かく示すと、それぞれの家の補償の金額になるので示せないが、もともとの井戸のポンプに対してこれぐらいといったような表現の仕方はあったと思う。

水の活用については、定例で行っている井戸の関係者の方々との協議会の場もあるので、そういった場を活用して、地元の方と話をしていきたい。

○委員

リダンダンシーについて、県民が分かるように注釈を記載すること。

～15:35

\*\*\*\*\*

5. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 耶馬溪山国道路

\*\*\*\*\*

○道路建設課 説明 15:35～15:45

○委員

計画交通量は幅を持たせた表記でなく、区間それぞれで記載したほうがわかりやすい。

○道路建設課

何インターから何インターの間は何台と記載するよう改める。

○委員

計画交通量の基準年はいつか？

○道路建設課

平成27年のデータを使って令和22年の交通量を算出している。

○委員

令和23年のデータはまだ使えないので、平成27年のセンサスの値を用いたのはよくわかる。見込みとして、令和23年を使うと変動する可能性はあるか？

○道路建設課

中津日田道路全体が完成したときの交通量が1万3,300台と出ている。当該区間に限っても1万1,700台程度。傾向として、全国的に見ても交通量が急激に下がっているというのはコロナ禍を除いては起きていないので、平成27年の交通量の調査の結果とは大きく変わった数値にはならないと思う。

○委員

県の最重要路線の1つでもある。1日も早い完成を期待している。

○委員

55kmと長い、パーキングエリアやトイレなどは作るのか。

○道路建設課

高規格道路という自動車専用道路は、県が国と一緒に整備を進めており、高速道路とは違ってパーキングエリアはない。自由に乗り降りできるので、途中の道の駅などを活用してほしい。全線開通するときには、そういった情報提供も標識などで行いたい。

～15:53

\*\*\*\*\*  
6. 【事前評価】 水産流通基盤整備事業 佐賀関漁港  
\*\*\*\*\*

○漁港漁村整備課 説明 15:59～16:09

○委員

現地調査では、既存の防波堤とか堤防があれだけ高いにもかかわらず、それを超えてくるような津波が想定されているのを聞き、恐ろしくなった。また、比較的低い土地で、おそらく、津波が来たら大きな影響を受けるというのもよく分かった。路地が非常に細く家が密集している。漁港の安全も大切だが、背後の一般の方々の生活や、漁業、建物、そういったものを守る機能が必要とよくわかった。

この事業が採択されることを望んでいるが、漁業が今後、栄えていくためには漁港整備のほか漁業全般を支援・指導することも重要。

○漁港漁村整備課

1次産業の全てについて言えることだが、ブランド化をはじめ、産物をしっかりと残し、作っていく、消費者に届けていくということを大事に考えている。引き続き、関アジ関サバを中心に佐賀関漁港の機能を生かして、漁業活動ができるように、下支えとしてのハード整備を漁港漁村整備課でやっていきたい。

○委員

佐賀関漁港の圏域はどこを指すのかを具体的に示す必要がある。

○漁港漁村整備課

記載を工夫する。

○委員

整備により期待される効果で「漁港背後集落の津波浸水被害の減少」とある。この背後集落はどの範囲か？

○漁港漁村整備課

(スライドで説明)

○委員

整備により、被害が縮小されるところがかなり広域に及ぶ。資料でしっかりと示すべき。漁業だけでなく、地域全体の防災という点で、効果が大きい。対策した背後だけではなく、その地域全体への効果が非常に大きい。例えば戸数や面積なども示すとよい。

○漁港漁村整備課

必要性を説明する際には指摘の点も踏まえて行いたい。

○委員

効果として「災害発生以降の漁業活動の継続」とある。災害発生というのは、地震とか津波を想定しているが、昨年11月18日に発生した火災等により漁業活動が継続するのは困難なことも大いに考えられると思う。担当課として、この災害発生というのは、地震と津波、火災を想定された文章なのか？

○漁港漁村整備課

この場合の災害発生は地震津波を想定した言葉として使っている。今回の火災に関する漁業活動については、この地域で漁協に属する人は約20名いるが、漁業全体としての漁業活動として漁獲高が下がるとか、休業せざるを得ないということはなかった。20名ですぐに漁業に復帰できた人とできなかった人がいるが、他の人がカバーするなどし、落ち込みはあまりない。

漁具を作っていた工場が焼けたが、漁協が漁協の施設を使って再開できるように、やっている。

もし災害が起きても、漁業活動が早期に再開できるように、私たちの事業でも手伝っていききたい。ハードを整備する部署だけでなく、農林水産部全体でカバーして復帰のお手伝いをしていきたい。

～16:20

\*\*\*\*\*

7. 【再評価】 広域河川改修事業 野上川

\*\*\*\*\*

○河川課 説明 16:20～16:32

○委員

現地調査では、地元住民にとっても丁寧に対応していることが分かり感心した。一方で、最近は大雨の被害が多いことから、少しでも早く完成させてほしい。地元事業者や住民の期待も大きい。B/Cが上がったので、非常にやりやすくなっていると思う。優先順位も上がっていると思うので、ぜひ早めに工事を終えていただきたい。

○河川課

河川の復旧事業、改修事業は1日も早く、いつできるのかをお示しした上で、一生懸命頑張っていくことが我々の使命。とは言え、災害が多いということは、それだけ事業費、投資の経費が随分上がってきているというのも事実。我々としても国の国土強靱化の予算等もしっかり確保しながら全力を尽くす。河川の事業の特性として、下流から徐々に広げていく原則があり、どうしても順番というものがある。そこに大きな構造物があると、全体的にはなかなか進んでいないような状況に見受けられるというところもある。とはいえ、全体の完成を目指してしっかり取り組んでいく。

○委員

第1橋梁と比べ第2橋梁の工事開始が後ろ倒しになっている理由は。

○河川課

事業費を精査した結果、JR 第 1 橋梁、JR 第 2 橋梁の事業費が大きくなり、2 つの橋梁を同時に進められないため。ただし、全体の完了に影響しないよう、護岸工事の追加に伴う期間延長の範囲内でやっていく。

○委員

環境保全型ブロックはどの範囲で使う予定か。通常のブロックと比べて、コストはどうか。

○河川課

全範囲で環境保全型ブロックを使う予定。コストは通常のもの 1.1~1.2 倍ぐらい。

○委員

コストはあまり高くない印象。

橋梁の予算は、今回増額となった河川工、構造物工のどこに含まれるのか。

○河川課

構造物工の中に含まれている。下部工と上部工全部合わせた事業費。

○委員

便益の計算上、下流の日田までの影響は考慮しないのか？

○河川課

今回算出している便益はこの事業区間 2.4km のみの範囲。

○委員

本来の影響とすればもっと広域にしないといけないと思う。河川改修の便益は狭義に見られている。本来は、便益が高くなって、工事はもっと進めやすくなると思うが、規定で定まっているのなら仕方がない。影響が大きい事業なので、国土強靱化の予算も含め一生懸命取っていただき、早めに実施していただければと思う。

~16:44

\*\*\*\*\*

8. 【再評価】 都市計画道路事業 (都) 南立石亀川線 大畑工区

\*\*\*\*\*

○都市・まちづくり推進課 説明 16:44~16:54

○委員

現地調査では原交差点付近で説明を受けた。歩道とは言えないぐらい狭くて斜めになっている。側溝のふたの上に歩道がある程度といった感じ。すごく歩きづらかった。緊急車両も通ったが、より早い改善が必要。

無電柱化も地元は期待している。大きな学校もあり、安全な環境が早期に必要。早く工事が完了することを期待している。

○委員

用地買収もあるので時間がかかる事業にはなるかと思うがなるべく早い完成を望んでいる。橋の設計変更もあるので、時間もかかるかと思う。川の安全性確保など、必要性があって工期が延びていることを小学校や地元周知していただきたい。

○都市・まちづくり推進課

地区の皆さんや小学校に対して、積極的な情報提供を行っていく。

○委員

歩道の拡張はどれくらいの幅か？

○都市・まちづくり推進課

(資料を示し) 現在、50cmから1m程度しかないものを3.5mとする。

○委員

SDGsの中で「誰1人として取り残さない。」というようなことが盛んに言われている。特に別府はハンディキャップを持っている方が多い。そういった方たちが車椅子や杖をつきながら歩くとなると、本当に安全な対策を講じないといけない。早く完成させていただきたい。ただし、別府は温泉があるので工法が難しいと思っている。それも考慮しながら頑張ってください。

○委員

電線共同溝について、増額の理由をもう一度聞きたい。

○都市・まちづくり推進課

一つは地下水が浅いところで確認されたことから地盤改良が必要になったため。これにより5億円の増額。

もう一つは、物価上昇等による増額、こちらが5.5億円の増額。合わせて10.5億円。

○委員

渋滞の調査はどこが行うのか？土木事務所職員かコンサルか？

また、原交差点の青信号の時間はどのくらいか？

○都市・まちづくり推進課

渋滞の調査はコンサルに委託している。

青信号の時間について、朝の時間帯は、全体サイクルが160秒で一回りするうちの、県道側の青信号は約48秒。全体の30%程度が県道側の青になっている。

夕方は160秒のうちの45秒。28%程度。あまり県道側に青信号が割り当てられていない状態。今後、警察とも調整し、一番効率的に流れるよう検討していく。

～17:05