

第47回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成30年11月5日（月）9:30～15:30

場 所：大分市府内町1丁目 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0件、再評価9件、事後評価2件）

出席委員：角山委員長、鶴崎委員、亀野委員、鈴木委員、廣戸委員、米澤委員

対象事業：

1. 【再評価】 農村地域防災減災事業 放生溜池（県事業）
2. 【再評価】 農山漁村地域整備交付金事業 宇目・小国線（県事業）
3. 【再評価】 農山漁村地域整備交付金事業 宇目蒲江線（県事業）
4. 【事後評価】 道整備交付金事業 岳滅鬼線（県事業）
5. 【再評価】 広域河川改修事業 犬丸川（県事業）
6. 【再評価】 広域河川改修事業 大谷川（県事業）
7. 【事後評価】 都市計画道路事業 丸山五和線 中の島工区（県事業）
8. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 日田山国道路（県事業）
9. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 日田拡幅（県事業）
10. 【再評価】 道路改築事業 国道213号・糸原杵築線
大分空港道路 4車線区間延伸（県事業）
11. 【再評価】 道路改築事業 宇佐本耶馬溪線 江須賀工区（県事業）

開会

《事務局》 ただ今から第47回大分県事業評価監視委員会を開催します。はじめに本日の委員の出席状況ですが、委員9名のうち、6名が出席されています。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、本委員会が成立していますことをご報告します。それでは、本委員会の開催にあたり、土木建築部部長からご挨拶を申し上げます。

《部長》 おはようございます。秋も深まる中、第47回事業評価監視委員会に、委員の皆様方には大変お忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。ご案内のとおり、今回は、件数も非常に多く、内容も様々です。これまでいただいた多くのご意見も反映しながら委員会を充実したものにしていきたいと考えています。案件毎

に色々な内容もあろうかと思いますが、委員の皆様方のご意見や考え方をしっかりと
うかがい、事業に活かしていきたいと思ひます。

今年、昨年の災害の状況から見れば、大分県にとっては比較的大きな災害が生じ
ていません。しかしながら全国的には、西日本豪雨など大変な災害がやはり起きてい
ます。本県ではたまたまという事であり、そういった中、昨年度からの復旧をしっか
りと進めています。また、復旧だけではなく、発展のための様々な事業についてもし
っかり取り組んでいます。今回の案件の中にもありますように、将来を見据えて取り
組まなくてはならない、あるいは継続していかなくてはならない案件が多くございま
す。こういったものを引き続きしっかりと取り組んでいく所存です。本日は、9件の
再評価と2件の事後評価、そしてご報告1件ということで、大変な量のご審議をいた
だき長時間に渡る事になりますので、途中、休憩を挟みながら、会議を進めさせてい
ただきたいと思ひます。本日のご出席、誠にありがとうございます。よろしくお願ひ
します。

《事務局》 続きまして、角山委員長にご挨拶をお願いします。

《委員長》 第47回大分県事業評価監視委員会の開会にあたりまして、一言ご挨拶
を申し上げます。本日も委員の皆様におかれましては、お忙しい中、また、早朝より
お集まりをいただき、本当にご苦勞様でございます。さて、人口減少、社会保障費の
増大、それからインフラの老朽化など多くの課題を抱える中で、本県の経済・社会の
維持発展のための適正な社会資本整備が必要不可欠でございます。一方、地方の予算
運営も大変厳しくなっており、効率化、重点化を図ると共に、事業実施過程の透
明性確保も、非常に大切なものとなっています。私ども事業評価監視委員会としまし
ても、県民の皆様に関心の高さを実感しながら、丁寧な、真摯な議論を重ねていかな
ければならないと思ひています。本日は、多くの議題ですが限られた時間の中でござ
います。どうか真摯な審議を行い、正しい評価を行っていききたいと思ひます。どうぞ
よろしくお願ひします。

《事務局》 ありがとうございます。それでは、本日の審議の内容についてご説明
します。本日は、知事から諮問された再評価9件、事後評価2件の、合計9件につい
て審議をお願いします。それでは、さっそく審議に入らせていただきます。審議にお
ける議長は、設置要綱第4条の規程により、議長は委員長が務めるとなっていますの
で、これより先の議事進行は、角山委員長にお願いしたいと思ひます。それでは角山
委員長、よろしくお願ひします。

《議長》 それでは、これから先の議事進行を行わせていただきます。議事に先立
ち、私の方で、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3項の規定により、議事録署名委員として、亀野委員

と鈴木委員の2名を指名させていただきます。事務局の議事録作成後、審査署名をよろしくお願ひします。それではさっそく審議に入ります。事業の説明者は、説明時間を10分程度でお願ひします。説明が終わりましたら、審議したいと考えています。ご協力をお願ひします。ここで、傍聴される皆様方、および報道関係の皆様にお願ひがございます。傍聴される皆様には、入場時にお配りをしています傍聴要綱に従い、静粛に傍聴をお願ひします。また、審議の内容が、個人等のプライバシーに関わるおそれがある場合には、会議の途中であっても一時非公開とし、その間、退席をしていただきますので、ご協力をお願ひします。

【再評価】 1. 農村地域防災減災事業 放生溜池（県事業）

《議長》 それでは、さっそく審議に入ります。はじめに再評価対象事業であります、農村地域防災減災事業 放生溜池についてご説明をお願ひします

《農村基盤整備課》 平成28年度に採択され、本年度から工事着手する予定である、西大分の柞原神社の付近に位置する放生溜池の再評価です。事業費の増、事業期間の延伸ということで説明します。資料は1-1から1-17です。説明は1-6から1-17です。資料の修正がありますので1-5をお開き下さい。用地取得の難易度の箇所、「地元の100%同意がとれる見込である。」となっていますが、「地元の100%同意が取れている。用地取得済み。」に修正願ひします。それでは資料1-6をお開き下さい。再評価対象、農村地域防災減災事業 放生溜池について説明します。まずはじめに本地区の位置は、大分 IC より西に約1.6kmほど行った由布市挾間町との境に近い場所にある、貯水量304,000t、水田3.4haを受益とする農業用ため池です。近くには柞原八幡があります。土取場兼土捨場は、ため池敷に位置しています。事業の説明の前に、まず、農業用ため池について説明します。ため池とは、雨の少ない地域において、農業用水を貯めておくための人工的に作られた施設です。降雨時には、一時的に雨水を貯留する防災機能を有しています。そこで、事業を行う目的についてですが、ため池の堤体が漏水等によってぜい弱化しており、また、洪水吐、底樋等の断面不足など、構造上不安定な状態に対して、地震や降雨時の安全が確保できるよう補強工事を実施するものです。それでは、放生溜池が改修に至った状況について説明します。上、左、下の三つの谷から水が集まった所を人工的に堤体で堰止めて水を貯留しています。続いて正面から見た状況です。堤体の右側が降雨を下流に流す洪水吐で、左側が取水を行う斜樋です。続いて堤体下流部の後ろ法面ですが、本箇所、平成24年と平成26年に、同じ箇所が陥没・崩落を起こしました。平成26年には、漏水がこの位置で確認されました。続いて取水施設の状況です。斜樋は鍔やシャフトの曲がりによって操作が困難な状態となっており、底樋は断面が狭く、

維持管理が困難な状態です。続いて漏水状況です。堤体の後ろ、洪水吐の末端下流部にて漏水が顕著で、写真のような漏水が生じています。こちらは洪水吐の状況ですが、老朽化により破損している箇所の鉄筋が腐食し、機能を果たしていない状況です。次に決壊した場合の被害想定についてです。決壊した場合の被害想定区域は、斜線で囲んだ28.2 haであり、被害想定区域の下流は宅地化が進んでいます。こちらが被害が想定される人家138戸の状況です。こちらが灌漑受益3.4 haの状況です。それでは、今回の変更内容について説明します。左が当初計画、右が変更計画で、堤体工、底樋工、斜樋工、洪水吐工と、各工種毎に説明します。まずはじめに堤体工からです。左が当初の計画であり、右が変更計画です。当初は現況と同じく、県道と堤頂を一体としてため池を計画していました。今回変更では、県道と分けて計画したため、当初92.8mが変更で123.4mと、30.6mの延長増となりました。理由を説明します。当初計画は堤体を中心にボーリング調査を行い、周りの地形から基礎地盤の位置を想定して当初計画を立てました。青線が当初計画です。今回、詳細調査として、堤体の前面でボーリング調査を行いました。当初想定していた基礎地盤の位置より4.5m下がった赤の線の位置で基礎地盤が確認されました。堤高が15mを超えるとダムの基準で設計を行う必要がありますが、そうすると堤体の規模が大きくなり、工事費が上がるため、今回、堤体と県道を別として考え、堤高を受益に見合った貯水量となる高さに下げ、県道はそのままの状態を残す計画としました。そのため堤体軸がため池の内側にシフトするため、延長が30.6m増となりました。同じく堤体工の変更理由です。基礎地盤が4.5m下がった事により、赤斜線で囲んだ泥土処理が変更となります。変更の要因となったボーリング調査結果を次に示します。こちらがボーリング調査結果です。地盤の固さについて、赤で囲んだ範囲において0から3という小さな値が続いていますが、これは泥土と呼ばれる非常に水分を多く含んだ軟弱な土質であるため、4.5m下がった位置を基礎地盤としました。泥土は盛土材として使用できないため、石灰を添加し水分量を減らして機械で搬出し、捨土にする必要があります。そこで変更内容ですが、当初、石灰の添加量は基準書の最小値である30kg/m³としていましたが、水分量が高いため、変更で180kg/m³と150kg/m³の増となり、事業費は8千640万円の増となります。右上の写真のように、重機で石灰を添加・混合します。次に2点目の変更内容ですが、水分量を減らしてから右下の写真のように、搬出・捨土を当初2,682m³見込んでいましたが、変更で14,000m³と、約5.2倍増となり、事業費は9千700万円増となります。次に取水施設である斜樋工と底樋工の変更理由です。左が当初計画であり、右が変更計画です。底樋工は5.3mの延長増、斜樋工は14.2mの延長減となります。横断図で説明します。左が当初計画で、右が変更計画です。底樋工は、詳細測量により設計を行ったところ、延長が5.3m増となったため、事業費は2千20万円の増となります。斜樋工は堤体の高さを下げたのですが、底樋の高さは変わらないため、延長は14.2mの減となり、事業費は720万円の減となります。続いて、洪水吐の変更理由です。洪水吐はコンクリート構造物であり、堅固な地盤の上に設置する必要

があるため、堤体と同様にボーリング調査を行いました。その結果、地盤が脆弱である事が判明したため、堅固な地盤に構造物が載るように位置を変えた事により延長が35.2mの増となり、事業費は2千930万円の増となります。今回の変更の全体内容について説明します。計画期間は、当初、平成28年から31年までの4年間としていましたが、事業量の増により1年間延伸し、平成32年の完了となります。事業費は、当初、2億8千500万円でしたが、2億3千800万円増の5億2千300万円と約1.8倍になります。続いて、環境への配慮についてです。まず、自然環境への配慮についてですが、平成27年度の計画時点における現地調査の結果では、希少動植物は確認されませんでした。事業実施中に細心の注意を払うよう意見をいただいていることから、工事期間中に希少動植物が発見されれば移動等を行うこととしています。また、盛土法面には植生を行い、周辺環境と調和を図ることとしています。続いて土量配分についてです。ため池は土で水を止めて貯水することから、土には遮水性が求められます。そのため、使用土量22,178m³のうち、土取場より本事業へ搬入を15,456m³行います。また、発生土量は20,777m³ありますが、そのうち14,000m³は泥土であり、土捨場へ搬出します。泥土の土捨ての際には流出防止対策を行い、環境への負荷を少なくする計画としています。対応方針案です。以上の結果より、事業費は増額となりますが、ため池が決壊し、下流域への甚大な被害をもたらす危険性を早急に排除するためにも改修が必要であることから、継続としたいと考えています。

《議長》 ただ今説明を受けました事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 先日、現地調査に伺わせていただきました。その時、老朽化し、このままでは下流域に甚大な被害が及ぶということでこの事業が必要という事は分かりましたが、もう一つの選択肢もあるのではとも思います。それは、このため池をもう無くすという事です。ただ、農業は大切に保護していかないといけないと思いますし、その環境の果たす役割というのはすごくよく分かっているつもりです。しかし、この説明を聞いた時に、このため池の農業以外の使われ方、受益地の農家の数、後継者の有無などの点から5億円の費用を使って補修する事は、池を無くす場合に比べてどのくらいのメリットがあるのかという考察が必要ではないかと思いました。この池だけでなく、県下には何百ものこういうため池があると伺いましたし、他県で洪水の時にこういうため池が決壊して被害が大きくなった事も伺いました。早急な対応がそれぞれに求められると思いますが、やはり老朽化した何百のため池それぞれ多くのお金を使う事は、多分とても大変だろうと思いますので、受益地や農家の数、また後継者がいるかどうかといった基準を設けることが大事になってくるのではとも思いました。全て保守という訳にもいかないと思うので、基準をまず設けて、その基準を満たせば改修するけど、満たさない場合はそのため池を廃止するという選択もあるのではとも思いました。この事業に限らず、今後、ため池の保守を行う時に、費用をどれだけ使うかとい

うバランスを考えていく必要があると思います。

《農村基盤整備課》 西日本豪雨の際には、ため池が決壊して人が亡くなったという悲しい事案もありますし、全国で32カ所のため池が被災しています。そういった中で、ため池はそのようなリスクの多いものという見方が今回クローズアップされていますが、やはり水の少ない所では、水を確保しながら安定して農業を行うための機能や、大雨が来た時に、ため池で水を貯めながら、下流に少しずつ流す洪水の調節という防災の機能、また、水を貯める事による水生動植物の場というような多面的な機能も併せ持っています。そういった中で、将来の営農の継続性を勘案しながらという事は、今一番の課題としてしているところです。ため池の廃止についても、現在、積極的に推し進める政策も取ろうとしており、例えば、取水方法が沢の方からの水だけで十分賄えるというのであればそのように説明するといった事です。今すぐ将来を踏まえて廃止という事はなかなかご理解が難しいところもありますので、こういった取水方法や、畑としての利用なども含めてアプローチをしながら、方法を選択しています。今後も改修、廃止、取水方法の変更など選択肢を持ちながら進めて行きたいと思えます。ただし、水利権もあり、それを放棄していただけるかというのは、受益者にかかっているところもあります。そういった点も話し合いながら、廃止の方向についても積極的に進めていきたいと考えているところです。

《委員》 やはり基準が必要ではと思います。

《議長》 ただ今の意見ですが、このため池にかかわらず、今後の方向性として、こういう事も検討して欲しいという事を、答申の際に述べさせていただきたいと思いますが、いかがでしょう。

《土木建築部長》 今、委員が述べられたご意見は、特定の受益者があるような今回のため池のみならず、社会資本ストック全体に言える事ではないかと思えます。と言いますのも、人口減少社会をこれから迎えていくという事が言われている中で、今のストック量を含めて、こういう姿で良いのかという点は大いに議論しているところで、それに向けて廃止する施設をどのように決めていくのか、基準と言いますか、ルールも含めて考え方をしっかり持つという事は、もちろん大事だと思えますので、我々もそういった視点を持ちながら、様々な施策の展開を今後どうするのか、例えば県営住宅などはこのままで良いのか、どのように市町村営や民間とのすみ分けをしていくかなど考えているところもありますので、大事なご意見として賜りたいと思っています。

《工事技術管理室長》 本事業は、国の採択基準である受益面積2 ha 以上はある事で採択された事業です。また、防災効果が発揮できるものという事でも判断している

ところですが、その上でさらに細かく、県の中の基準で縛るべきというご意見でしょうか。

《委員》 2 ha 以上という基準があれば、それでも良いと思いますが、後継者がいるかいないか、10年後にどのくらいの田が作られる状況なのかということも気になるところですし、さらに今回のように当初の倍近くの工事費がかかる中、その辺のバランスといいますか、基準は少しシビアにしないと、今後、何百というため池をどうするかという事が、難しくなるのではと感じたので申し上げました。

《農村基盤整備課》 このため池の事業は、防災の方にも視点を置いています。ため池の堤体自体を無くしたからといって、下流域が安全になるかというところは少し疑問でして、ため池により一時貯留をすることによって少しずつ下流に水を流しますが、ため池が無くなりそのまま流れる事になると、下流には商業地や小学校などがあります。それらを勘案し、防災の効果を農業の観点も含めて判断し、行っている事業です。

《委員》 このため池を無くした場合、防災上、問題があるという事ですか。

《農村基盤整備課》 防災としての効果は、この事業を行うにあたり、ある程度想定として確認しています。ため池が無くなった時にどれだけの水が一気に流れ込み、そして商業地の方を浸水するのか、そして、商業への支障はどうかといったところまでは、まだ確認はしていませんが、農業の面から見た防災の効果については算定しています。この事業は、営農部分の効果と防災の効果によるものですが、特に防災の効果が大きいことから、こういった事業を実施するに至っています。

《委員》 このまま放置すれば被害が出るっていう事は分かります。しかし、ため池を無くしてしまうと防災上問題があるという事であれば、今回のような何百ものため池は全て改修をしないと防災上の問題になるという事になるのですか。

《農村基盤整備課》 残すべきものもあろうと思います。下流に商業地や人家の無いような所ではどうか、営農と防災をどのように折り合いをつけるかというような点については、国の事業の要件等の中で、ため池における防災面の指標として、受益面積、人家戸数、重要な公共構造物等の有無等を防災の効果としてとらえ、改修としても良いかというような事で一つの基準を設けています。それらに基づいて事業を実施しているところであり、ため池を無くした場合、被害が出るかどうかという検討まではデータも無く、なかなか難しいところです。ですので、ため池に関する国の検討結果等を踏まえた基準を準用する事により、県としてもある程度の基準を持って行っているものと考えます。

《土木建築部長》 委員のご意見は、この事業箇所に限っての議論では無いと思っています。我々全体として、こういった数多くの施設に対して、廃止を含めたしっかりとした考え方を持ったらどうですかというご意見であると思います。先ほども言いましたが、ため池にかかわらず、全ての社会資本のストックを今後どう展開するのか、どのように保全、維持、あるいは廃止など考えていくのかというところが非常に大事だと考えます。これからは、そういった視点で整備していく事が非常に大事だと思っており、個々の放生溜池の事と言うよりは全体の事という理解で我々も受けとめて行きたいと思っています。

《議長》 放生溜池に関してというだけではなく、施設全体に関する意見として、この放生溜池をきっかけに、そういった方向で考えていていただきたいという事としたいと思いますが、よろしいですか。

(一同良しの声)

《委員》 私もこの現地視察をさせていただきました。そして、ため池が今のままでは下流に被害をもたらすという事や、貯水量も減少させて被害を無くすという方法を採用するという事の説明を受けました。また、下流では田畑を耕作している農家の方もいるので、やはりこれは必要だと思います。水が無くては農業をやっていけない人が多く、せっかく農業用地があり、後継者がいて、耕作している面積も多いので、やはり、このため池は必要だと私は強く思いましたので、できるだけ農業がしやすいような、そして後継者が育つような、施設管理をしていただきたいと思いました。

《委員》 ため池が必要ではないということではなく、基準がこれからは必要ではないかという事です。

《委員》 委員が言われたように、社会資本と個人の水利権との問題になると思います。それに5億円を出すかどうかという事であろうと。何千、何百ですか、大分県内にあるため池に対して補修工事をする中で、それぞれ規模も異なると思うので、かかる費用も異なる。それらにどのくらい対応ができるか、必要なところからどんどん行っていかなければならない中、やはりある程度の基準は必要ではないかと思います。また、防災の観点から必要であるといえ、やはりため池だけではなく、その下流までの川のキャパの問題も。このところ川の氾濫によって大規模な被害を受けておられる方が多いですが、その時に必ず出るのは、想定外であったという事です。今、説明を聞くと、ため池の方はよく考えて、色んな事をやっておられると思いますが、全体として、その下流にある農家や民家の被害が出ないようなトータル的なコーディネートや設計まで行っていただければ、しっかりと防災と言えるのですが、上だけ直しても、下の方で何かあると災害が起こり、そうすると、防災と言いながら防災にならない

いといった場合があり、それをまた想定外と言われても、何のために行ったか分からないという事になります。5億円も使う訳です。しかも当初の1.8倍になっており、当初の計画とは違うと言っても、2倍近くなるという事について、簡単にそうですかと認めるという事はなかなか難しいのではと思います。難しい事かもしれませんが、計画時点からもう少し資金の面で計画を明確に検討していただければと思います。

《農村基盤整備課》 ご意見ありがとうございます。実際、我々も、ため池のどこを基準に持って行くかという事がいつも難しいところで、ため池の一番基準となる高さについては、ため池を作る時に一番低い所を探して、その高さを掘んでいきます。いわゆる川等にある、みお筋という一番深い所を探すのですが、これが少しずれるといった事もあります。今後はそういった精度を、これまでのデータ等も活用しながら向上させたいと考えています。

《委員》 もう一点、現地調査では、下の泥を取った時に、この泥の処理は、上の方に出して、上の木のある所の土を取って下に埋めるというような説明であったと思いますが、今日の説明では、そこ辺りが説明されてなかったような気がしますので、その説明をもう一度お願いします。

《農村基盤整備課》 本事業への搬入土量15,456m³というのは、ため池は土で水を貯めるため、粘性の良い土が必要であることから、現地で見えていただいた対岸の土取場より15,456m³の土を搬入します。一方、ため池の下の方に溜まっている泥土を掘削した14,000m³については、盛土材として使えないので、外に出す必要があります。土取場で採取した概ね1万5千m³と同程度の量ですので、泥土を土取場の掘削跡地に入れて、元と同じような状況に戻していきたいと考えています。発生土量全体の20,777m³のうち、14,000m³はこの事であり、残りの約5千m³については工事の中で流用します。つまり使えない土だけ外に出すという事です。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 それでは、意見も出そろったようですので、事業者が申しています対応方針案の「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》 では、この事業については、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【再評価】 2. 農山漁村地域整備交付金事業 宇目・小国線（県事業）

【再評価】 3. 農山漁村地域整備交付金事業 宇目蒲江線（県事業）

《議長》 次の2件の再評価対象事業は、先日の事業説明会で承認されました一括審議で行いたいと思います。農山漁村地域整備交付金事業 宇目・小国線と宇目蒲江線を続けて説明していただき、その後で、2件を一括で審議します。それでは、2件続けてご説明をお願いします。

《林務管理課》 はじめに、宇目・小国線について説明します。資料は2-1ページから2-13ページです。再評価基準は、再評価後5年経過です。パワーポイントの資料は2-6ページからです。それでは、森林基幹道宇目・小国線について説明します。まず位置図です。県南部の佐伯市宇目に位置し、国道10号を起点とし、市道南部線を終点とする森林基幹道です。次に全体計画です。全体計画延長は13,379m、幅員は5mです。事業費は9億5千万円、事業期間は平成21年度から38年度までの18年間の予定です。事業費の負担区分は、国72%、県23%、地元5%です。図面上、黒線が開設済みの区間、赤線が未開設区間です。平成29年度までに11,714mが開設済みで、進捗率は事業費ベースで71%、延長ベースでは88%です。黄色の枠内が利用区域で、その森林面積は2,936haです。次に利用区域内の森林資源の状況です。森林面積2,936haのうち、スギとヒノキが全体の55%を占めています。また、スギ・ヒノキの林齢別の割合は、間伐対象林である16から45年生が52%、主伐対象林である46年生以上が43%を占めています。森林資源は充実している事から、林道などを緊急に整備し、資源の有効活用を図る事が必要な地域です。次に起点の状況です。国道10号と接続しています。終点の状況です。市道南部線と接続しています。次に開設状況です。幅員は5mです。路面は、アスファルト舗装を実施しています。法面は環境に配慮して原則緑化を行います。岩盤部や崩壊のおそれがある法面は、モルタル吹付工や法砕工などの保護工を実施しています。次にコスト縮減です。コスト面に配慮した工法として、L形側溝や、コンクリート擁壁工よりも安価なL形擁壁工や、現地発生土を利用した補強土壁工などを実施しています。また、各工種選定時には経済比較を行い、コスト縮減を図っています。次に環境面に配慮した工法として、間伐材を利用した丸太筋工などを実施しています。また、路線線形については、既設作業道を有効利用して、できる限り現状の地形の変化を少なくするとともに、切土量、盛土量の低減に努めています。残土については現場内で処理し、その広場は、土場などの林業作業用施設として利用しています。土砂収支は、搬入土、搬出土共にゼロであり、周辺環境への影響の縮減を図っています。

次に開設効果です。林道が開設される事で、主伐や間伐が実施されます。林道から作業道を開設する事で、間伐などの施業の集約化が図られ、高性能林業機械による作業が可能になり、木材の生産性が向上します。また、適正な森林整備が促進される事で、国土の保全、水源の涵養や地球温暖化防止など、森林の持つ公益的機能が増進されます。さらに山村地域の生活環境や地域産業の振興にも寄与する他、連絡道であることで、災害時の迂回路としての効果もあります。次に森林整備の実施状況です。利用区域面積2,936 haのうち、55%がスギやヒノキの人工林です。林道が完成した区間を中心に、間伐や除伐などの森林整備が進んでいます。図のうち、赤色は主伐、緑色は間伐、水色が下刈りや除伐などを実施した区域です。平成26年度から29年度までの4年間の実績は、主伐が35 ha、間伐が34 ha、その他保育が307 haで、合わせて延べ376 haの森林整備が実施されています。また、ピンク色は今後間伐などの事業を実施する予定箇所です。今後も主伐や間伐を中心に、森林整備を進めていきます。次に森林整備の実施状況写真です。林道は完成と同時に供用開始され、森林施業に利用されています。林業専用道なども新たに計画され、高性能林業機械を利用した森林整備が実施されています。当林道の区域内で伐採された木材は、主に佐伯広域森林組合の原木市場に搬出されます。また、宮崎県日向市の製材工場、及び港にも搬出され、中国などの海外へ輸出されています。このように、山から大型トラックで直接木材を搬出できるため、素材生産コストの低減に大きく寄与しています。さらに平成27年度に、佐伯広域森林組合に木質バイオマス発電所向けのチップを作る施設が整備されたことから未利用材の利用価値が高まっており、当林道を整備する事で林地残材の搬出も可能になり、森林資源の有効活用が図られます。再評価基準は、前回の再評価時点から5年経過です。変更内容ですが、完了予定を前回再評価時点の平成30年度から38年度へ8年間延長します。理由は、国の公共林道予算の減少により必要な年間事業費の確保が困難になっていることから、開設が進まない事が主な理由です。今後もさらなるコスト縮減を図り、必要な年間事業費、事業量の確保に努めます。最後に対応方針です。地元を含め多方面から早期完成を強く望まれています。費用便益比は1.1で前回評価時点と変動はありません。理由は、事業期間が延伸したことから、社会的割引率を考慮した総費用は増加しましたが、木質バイオマスによる山林未利用材の活用により総便益も増加したことから、変動はありませんでした。このように費用便益比は1以上であり、森林資源の利用や管理、併せて地域振興のため、継続したいと考えています。

続いて、森林基幹道 宇目蒲江線について説明します。資料は3-1ページから3-12ページです。再評価基準は、再評価後5年経過です。パワーポイントの資料は3-6ページからです。それでは、森林基幹道 宇目蒲江線について説明します。まず位置図です。佐伯市宇目の国道10号を起点とし、佐伯市大字青山の市道上黒沢線を終点とする森林基幹道です。次に全体計画です。全体計画延長は25,600m、幅員

は5mです。事業費は74億7千万円、事業期間は平成3年度から38年度までの計画です。事業費の負担区分は、国50%、県50%です。図面上の、黒線が開設済みの区間、赤線が未開設区間です。平成29年度までに20,916mが開設済みで、進捗率は、事業費ベースで90%、延長ベースで82%です。黄色の枠内が利用区域で、その森林面積は1,568haです。次に起点、及び終点の状況です。起点は国道10号と接続しています。終点は、市道上黒沢線に接続しています。なお、終点の市道については、今後、舗装の計画をしています。次に、利用区域内の森林整備の状況です。森林面積1,568haのうち、スギ・ヒノキが全体の71%を占めています。また、スギ・ヒノキの林齢別の割合は、間伐対象林である16から45年生が50%、主伐対象林である46年生以上が42%を占めており、森林資源は充実していることから、林道などを緊急に整備し、資源の有効活用を図る事が必要な地域です。次に開設区間の状況です。先ほど説明した宇目・小国線と同じですので、説明は省略します。次にコスト縮減です。これも同じように先ほどと同じで、説明は省略します。次に環境への配慮です。これも先ほど説明したものと同じですので省略します。なお、土砂収支は、搬入土、搬出土共にゼロです。次に開設効果です。これも先ほど説明したものと同一内容ですので省略します。次に森林整備の実施状況です。利用区域面積1,568haのうち、71%がスギやヒノキの人工林です。林道が完成した区間を中心に、間伐や主伐などの森林整備が進んでいます。図のうち、紫色が主伐、黄緑色は間伐、水色は下刈りや除伐などを実施した区域です。平成26年度から29年度までに主伐が27ha、間伐が207ha、その他保育が101haで、合わせて、延べ335haの森林整備が実施されています。今後も主伐や間伐を中心に森林整備を進めてまいります。次に森林整備の状況です。これも先ほど説明したものと同一内容ですので省略します。次に木材搬出の状況です。これも先ほど説明した内容と同じですので省略しますが、主に佐伯広域森林組合、あるいは、宮崎県日向市の方に搬出されています。続いて、再評価基準です。これも先ほどの説明と同じですので内容は省略します。完了予定は、前回再評価時点の平成30年度から38年度へ8年間延伸します。次に対応方針は、理由は先ほどご説明した宇目・小国線と同じで、森林資源の利用管理や保全推進のため、継続したいと考えています。

《議長》 ただ今のご説明について、ご意見はございませんか。

《委員》 両方に共通する表記の仕方でお伺いします。2-9のコスト縮減のところですが、そこにコスト縮減としてL形側溝を用い、しかも路肩内に設置と書いています。標準横断図でも、L形側溝を路肩に使ってる事はわかります。コスト縮減と言うからには、何かと比べて、L形側溝を用いたのでコストが抑えられたと言うのであればまだ分かりますが、L型側溝というのは路面排水では必ず必要ですよ。あるいは、法面からの湧出や流水を処理するためには側溝自体は必要ですので、例えばU型側溝よりもL形側溝を用いたのでコスト縮減というのであれば、まだ分かるのですが。L形

側溝を使ったことがコスト縮減になるのかという気がしましたが、いかがですか。

《林務管理課》 説明が不足していました。従来は、U型側溝を使い、車道の外に設置していました。それをL型側溝にし、幅員内に入れた事で、その分の切土量が縮減されたことから、コスト縮減としています。

《委員》 先日、現地調査に行かせていただきました。多分、宇目・小国線だったと思いますが、残る2kmの区間を8年かけて行うという事で、かなり効率が下がっているように思いましたが、予算の確保ができないという事で、それは仕方が無いと思いました。この事業費について、前回と変わらず9億5千万円となっていますが、来年から消費税も上がったとか物価の上昇率などあると思います。必ず来年その分の事業費は上がるはずですよ。それが今分かっている中、物価上昇率と消費税率のアップを計算をすればいくら増えるか分かると思いますが、それをしないのはどうなのかなと思いました。それを算出した場合に、B/Cの1.1がどうなるかという事もありますので、現時点でも分かっている事は、計算した方が良いのではと思いました。

《林務管理課》 平成29年度までの実績の延長と事業費から、平均の単価を算出しますと、m当り約6万円程かかっています。今後のm当りの単価を割出すと約10万円程としていますので、今ご指摘されましたように消費税が上がっても、この全体事業費の中に収まると考えています。

《委員》 後で、やはり増えましたという事にはならないだろうということですね。

《林務管理課》 現時点ではそう考えています。

《委員》 今お話が出ましたように、私から見れば、そんなに長い距離ではないのに8年もかけるというのは、4%の社会的割引率がかかる中、やはりコスト高になるのではと思います。山ですからなかなか工事難航するとは思いますが、できれば工事の短期終了をお願いしたいところです。

もう1点は、細かい事ですが、2-1を見ると、計画概要のところ、林道開設の計画期間が平成21年から25年の時の金額が9億5千万円であり、下の方の表を見ると25年までで63%できてる訳ですから、それをかけると596、そして今回は、9億5千万円で、平成30年までですから、平成30年までの74%をかけて706という計算で理解できます。しかし次の宇目蒲江線を見ると、計画期間が平成3年から平成28年の時で92億8千万円というのが計画概要です。そうしますと、平成28年までの89%をかけたら、8,259になるはずなのに、これが6千程度になっています。同じ計算で、平成30年までの場合、74億7千万円であれば、91%でありこの計算は合いますが、92億8千万円のところの計算が合わないのです、これが

何かミス記載なのかを確認したいと思います。後で教えていただければ結構です。

《林務管理課》 確認します。

《議長》 他にございませんか。

(一同よしの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、それぞれの事業について、順に裁決を行います。

1 件目、農山漁村地域整備交付金事業 宇目・小国線について、事業者が申請しております対応方針案の継続が妥当であると認める事でよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 では、この事業については、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

2 件目、農山漁村地域整備交付金事業 宇目蒲江線について、事業者が申請しております対応方針案の継続が妥当であると認める事でよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 では、この事業についても、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【事後評価】 4. 道整備交付金事業 岳滅鬼線 (県事業)

《議長》 次に、事後評価対象事業であります、道整備交付金事業 岳滅鬼線についてご説明をお願いします。

《林務管理課》 資料は4-1 ページから4-9 ページです。評価基準は、事業完了後5年目です。パワーポイントの資料は4-4 ページからです。それでは、森林基幹道岳滅鬼線について説明します。まず位置図です。当林道は、日田市の県道宝珠山日田線を起点とし、中津市山国町の市道轟線を終点とする森林基幹道です。全体延長は24,035mで、日田市側が13,915m、中津市側が10,120mです。幅員

は5mです。総事業費は69億2千100万円です。事業期間は、平成3年度から25年度までの23年間で実施しました。負担区分は、国50%、県50%です。起点・終点の状況です。起点は日田市側で、県道宝珠山日田線に接続しています。終点は中津市側で、市道轟線に接続しています。次に路線の状況です。右下が、日田市と中津市の境界です。次に、利用区域内の森林資源の状況です。利用区域面積は2,809haで、そのうち、スギとヒノキが全体の86%を占めています。スギ・ヒノキの林齢別の割合は、間伐対象林である16から45年生が50%、主伐対象林である46年生以上が40%を占めており、森林資源は充実しています。次にコスト面に配慮した工法として、L形側溝やコンクリート擁壁工よりも安価なL形擁壁工や現地発生土を利用した補強土壁工を実施しています。また、各工種選定時の経済比較や、線形の見直しによるコスト縮減を図っています。次に環境面に配慮した工法として、間伐材を利用した丸太筋工などを実施しています。また、路線線形については既設作業道を利用して、できる限り現状の地形の変化を少なくすると共に、切土量、盛土量の低減に努めています。また、残土については現場内で処理し、その広場は林業作業用施設として利用しています。土砂収支は、搬入土・搬出土共にゼロであり、周辺環境への影響の縮減を図っています。次に森林整備の実績、及び計画です。平成26年から29年の4カ年の実績は、オレンジ色が主伐を実施した区域で47ha、緑色が間伐を実施した区域で207ha、その他下刈りなどの保育が36ha、合わせて延べ209haが実施されています。平成15年から19年の実績と比較して、4倍弱の施業実績があることから、完成したこの林道を使って森林整備が進んでいる事が確認できます。また、計画については、平成26年から35年の10カ年で485haを計画していますが、既に4カ年で60%が実施されており、このまま行けば、10カ年実績は計画量を上回る事が予想されます。次に主伐、及び間伐の実施状況です。幹線となる岳滅鬼線から支線となる林業専用道や森林作業道が開設されています。路網が整備される事で、現場近くまで高性能林業機械の搬入が可能になり、伐採、造材、集積の作業の機械化が図られました。運搬においても大型トラックの乗り入れが可能になり、搬出コストの低減が図られました。また、従来、間伐施業地内に残されていた未利用材は、日田市内の木質バイオマス施設に持ち込まれ有効利用されています。写真が、林内の状況です。伐採された木材は、主に日田市の九州木材市場や日田市森林組合、中津市山国町の山国川流域森林組合などの原木市場に搬出されています。また、平成25年度から日田市で操業している木質バイオマス発電所には、曲がり材や小径木などが持ち込まれており、未利用材が有効利用されています。さらに玖珠町に大型の合板工場が建設中であり、新たな木材需要につながる動きもあります。次に、前回評価からの変更点について説明します。まず、延長については、前回再評価時点の24,738mに対して、最終精算では24,035mとなり、703mの減となりました。理由は、路線測量や詳細設計の完了に伴い延長が確定した結果、減になったものです。次に事業費については、前回評価時点の72億9千400万円に対し、最終精算では69億2千100万円となり、3億7千300万円の減となりました。理由

は、延長の減やコスト縮減に努めた結果、減となりました。最後に事後評価基準は、事業完了後5年目の事業です。完成後の効果としては、本林道が完成した事で、木材生産コストの低減や適正な森林整備の促進が図られます。加えて、周辺住民の生活道や災害時の代替道路としての利用が可能となりました。また、地元住民や関係者などから、待ち望んでいた林道が完成した事で、大変喜ばれています。さらに費用便益比も1.3と1.0以上を確保しており、効果が認められています。当事業の今後の課題としては、事業を実施する妥当性の観点から、当初の線形決定、及び事業費の当初見通しの精度を上げる必要があると考えています。事業後の林道の活用状況や事業の効果などから、今後も引き続き有効利用されるものと判断されるため、評価の完了としたいと考えています。

《議長》 ただ今説明を受けた事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 現場を見せていただいて、いつも行く林道よりも非常に道幅が広く、それほど圧迫感もなく、離合もあまり苦労しないであろうと思いました。また、実際の災害現場で法枠工の作業をしている現場を見せていただいたり、たまたま説明を受けた所から日田市内の崩土災害の現場がちょうど見えたりした中で、実際にこの林道がなぜ必要かという点について、災害の面ではずいぶん活用されるであろうという事がよく分かりました。また、現場で、何も無かった所に林道を作ったという事をはじめ聞き、それだけ大変な事をしてるのに、そういう事がなかなか資料に反映されてこないの、道を通す前の写真など、全く何も無いただの森林の中を切り開いて道を作っているという事がもう少し分かるようにしないと、この事業費がこれだけかかっているという意味が、県民の方には伝わりにくいのかなと思いました。林業が盛んになって、森林が整備される事によって県全体が守られるという防災の面や森林整備の面でも非常に大事な林道だと思うので、そこはもう少しPRをすると、理解が深まるのではないかと思います。現場に行くと、そういう事が分かりますが、一部地域の方以外が林道を利用される事はあまりないと思いますので、そういった面では大変なところをもう少しPRしても良いのではと思いました。

《林務管理課》 ありがとうございます。なかなかPR下手なのは、おっしゃるとおりだと思います。公共事業ですので、事業をやるだけではなくて、事業の前と後といったところの見せ方、プレゼンの方法についてもしっかりと気を付けたいと思います。

《議長》 よろしくをお願いします。前回も県民にもっとPRしてほしいという意見が出てますので、よろしくをお願いします。

《林務管理課》 はい。

《委員》 資料について、費用対効果が一番大事だと思っています。費用は簡単に費用という事で分かりますが、効果というのがなかなか分かりづらい。だから委員がおっしゃったように、きちんとした資料、写真を提示する必要があります。そこに費用便益比1.0以上という大事なものが出てくると思いますが、結論として費用便益比1.3と大きく書かれていますが、それに関するエビデンスが全く無く、ただ、B/C 1.3とある。費用は示されていますが、効果が全く示されていません。ただ、1.3を誇るというように見えますので、そうではなく、エビデンスをしっかりと見せていただければと思います。

《事務局》 その点について、様式を定めている事務局の方から補足します。この様式は、事務局より事後評価の様式として、各課に指示をしているものです。確かに委員ご指摘のように、結論だけ言っても全く内容が分からなければ詳しい審議ができませんので、事後評価についても、再評価、事前評価と同様に示せないかを事務局の方で考えさせていただきます。どうもご指摘ありがとうございます。

《委員》 それに関連してです。事業評価を何回もやる場合もあります。例えば3-4の費用便益の箇所、過去のもの、将来のものを分けて書いていただければ良く分かるので、その辺りも考慮してフォーマットを作っていただければと思います。よろしくをお願いします。

《議長》 他にございませんか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようですので、事業者が申請しています対応方針案の「評価の完了」が妥当であると認める事でよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、この事業については、「評価の完了」を妥当とします。ありがとうございました。それではここで休憩を取りたいと思います。少し時間が押していますので、11時から始めたいと思いますが、委員がお揃いになり次第始めたいと思います。よろしくをお願いします。

(休憩)

【再評価】 5. 広域河川改修事業 犬丸川（県事業）

《議長》 それでは再開します。再評価対象事業であります、広域河川改修事業 犬丸川についてご説明をお願いします。

《河川課》 犬丸川、大谷川の2河川について、両方とも広域河川改修事業で、再評価後5年経過の再評価です。

資料は5-1ページから、説明は5-5ページからです。広域河川改修事業 犬丸川水系犬丸川について説明します。犬丸川は中津市の北部に位置し、旧三光村から周防灘へ流れ出る流路延長約24km、流域面積約74km²の2級河川です。こちらは、犬丸川の航空写真です。写真の中央を横断している青色の線が犬丸川で、河川の流れは右から左の方へ流れています。左側の下流域は、住宅や小中学校、自動車関連などの工場群が立地しており、また、自動車関連物資の輸送ルートでもある中津日田道路、国道213号、JR日豊本線など、社会的、経済的に重要な施設が密集しています。近年の出水では、下に示すような、平成16年や平成29年などに浸水被害が発生しています。こちらは、平成16年10月の出水により、下流部の犬丸川と五十石川の合流点付近で発生した浸水の状況です。今津橋や桜洲橋が流れを阻害した事が要因となり、13戸の浸水被害が発生しました。現在は橋梁の改築が完了し、その後は浸水被害は発生していません。こちらの写真は、今年の台風第18号により、2戸の浸水被害が発生した上流部の川面橋付近の状況です。次に事業計画について説明します。犬丸川では、先ほど説明した近年の浸水被害の他、昭和55年に床下浸水25戸の浸水被害が発生しています。浸水被害は、河道断面の不足と、橋梁や堰といった河川横断工作物が流れを阻害した事によるものです。これらの問題を解消するため、昭和60年度から河川改修事業を行っています。全体計画延長は10.1kmです。こちらの図で黒で着色している部分が施工済みの箇所、緑で着色している部分が今後の実施箇所です。当事業は計画延長が10.1kmと長いことから、事業期間が長期を要してしまいます。このことから事業の方針として、早期に治水効果を発現させるため、先行して川幅をまず広げて暫定整備を進め、その後、川底を掘削して完了させる手法を採っています。河口から森井山井堰までの8,800m間は暫定整備が完了しており、小倉谷川合流点より上流の1,300m間で川幅を広げる工事が残っています。続いて計画目標については、既往最大の洪水である昭和55年の洪水を安全に流下させ、家屋506戸の浸水被害を軽減させるものです。計画規模については、河川の流域面積、氾濫面積、氾濫区域内の状況などを考慮して、概ね50年に1回程度発生する洪水の流量490m³/sを安全に流下させるものとしています。河床勾配は1/280から1/2,000程度で、一般的な河川の中流部から下流部の勾配程度となっています。続いて、整備の方針です。こちらの断面図は、小倉谷川合流点より上流の残整備区間のものです。河川断面の拡大にあたっては既設護岸を利用し、片側を拡幅す

る計画としています。これにより河畔林や現況河床の形態を保全し、多様な水環境の創出を図ることとしています。また、犬丸川では、環境調査の結果、多数の希少種が生息している事が判明しており、水生生物の良好な生育環境となる水辺の植生や干潟など、保全すべき自然環境に恵まれています。このようなことから、自然環境への影響を最小限に抑えるため、モニタリングや、環境NPO団体との協議を行いながら事業を進めています。次にこれまでの事業効果について説明します。河口部の今津橋は橋脚の数が多いことから橋脚の間隔が狭く、桁下高も不足していたため、河積を阻害していました。このため、洪水時には堰上げが生じ、周辺家屋が浸水被害を受けました。本事業での改築工事により橋脚を4本から1本にし、橋桁を高くしたことで、この地区の浸水被害を解消しています。こちらの写真は中流部の県道万田四日市線付近の改修前後の状況です。左の写真のように改修前は川幅が狭く、洪水を安全に流す断面が不足していました。そこで、右の写真のように川幅を広げ、洪水を安全に流す断面を確保しました。これにより、平成6年の整備以降は、この地区での浸水被害は発生していません。次に上流部では、森井山井堰などの農業用取水堰2基が流れを阻害したことにより、平成24年に12戸の浸水被害が発生しました。このことから、災害事業である災害対策緊急事業推進費により、緊急的に堰の改築を実施しました。左側の写真は、改築前の森井山井堰です。固定堰のため、河川の断面が阻害されていました。右側が改築後の写真で、洪水時には堰が倒伏するよう可動化したため、河川断面を確保することが可能となりました。堰の改築以降、この地区での浸水被害は発生していません。次に事業概要です。事業費については、全体事業費を5億6千万円の増としたいと考えています。後ほど詳しく説明しますが、主な変更理由としては、出水による土砂堆積により、掘削費が増えたためです。事業期間は、事業予算計画の変更と掘削量の増により、5カ年延伸したいと考えています。主な変更理由について説明します。本事業では、計画延長が長いことから、早期に治水効果を発現させるため、河床掘削を後施工として残し、河道拡幅を先行して実施してきました。今後、残る河道拡幅の完了後に河床掘削に着手する予定としていますが、これまでの出水により河床に土砂が堆積し、掘削量が94,000m³増え、事業費が5億5千万円の増となります。次に事業期間の延伸について説明します。前回評価時の計画では、事業費の前の欄にある予算を投入する予定としていましたが、平成24年の九州北部豪雨で被害を受けた河川の改修事業に重点配分を行ったことなどから、事業予算計画の変更が必要となりました。また、先ほど説明したとおり、出水による土砂堆積により、河床掘削の施工量が増となりました。以上の事から、事業期間を5カ年延伸したいと考えています。土砂の流用については、公共工事間での流用を行っています。事業地内での収支は、築堤と掘削との流用の結果、404,000m³の余剰が出ることとなっています。このうち、これまでに中津土木管内の公共事業などに258,000m³の流用を行ってきました。残りの146,000m³についても管内の公共事業の他、隣県の公共事業なども調整を図りながら、有効活用に努めています。今後の事業については、事業所や家屋が点在する河道拡幅の残整備区間1,300mを整備した後、下

流から河床掘削に着手する予定としています。最後にまとめです。評価基準は、再評価後5カ年経過です。改修効果は、家屋506戸、田畑宅地など237haの浸水被害の防止、県道・市道などの避難経路の確保などが挙げられます。費用効果比は3.4であり、整備を待つ地域の声も大きく、早期に治水安全性の向上を図る必要があることから、本事業を継続したいと考えています。

《議長》 ただ今説明を受けた事業について、ご意見等をお願いします。

《議長》 この事業も、国と県と50%ずつの負担ですか。

《河川課》 はい、そうです。

《議長》 では、5-11の災害対策緊急事業推進費というのは、こういったものですか。

《河川課》 元々災害対策緊急事業推進費は、費目を決めてない災害対策に要する事業費で、その予算をこの広域河川改修事業に移し替えて、国から予算をいただいているものです。

《議長》 国から予算が出るのですね。

《河川課》 はい。

《委員》 この河川以外でも、周辺の小さい河川などで、多くの工事中の箇所を目にしまして、非常に現場が多く、中津土木事務所の方々のご苦勞をすごく感じました。小さい川からの土砂の流出などもあり、河川を掘削しなければいけなくなってる状況や、周りで非常に悲惨な災害を受けて、まだ復旧できてない所もあれだけ残っているという状況もよく分かったので、今回、このような大きな川がきちんと整備される事によって小さな川の氾濫も防げるであろうという事は、現場を見てよく分かりました。また、事業者でお持ちの資料の中に、すごく沢山の環境調査資料がファイリングされていたのがちらっと見えまして、パワーポイントの資料では分かりませんでした。環境についてもしっかり調べられており、それをお出ししたらどうですかと現場で言うと、希少種等の保護の観点などから詳しいデータはあまり載せない方が良いと言われましたが、本当にしっかり調べていて、こんなに多くの生物が存在し、その環境を守るために河川課の方がきちんと動かれている事が意外と私たちは知らないのです。確かにそういった情報を出し過ぎても良くないと思いますが、多くの生物がいるという事のPRはやはり少し足りてなくて、川を大切に、川を守る事への理解として、県民の方も洗剤の利用を控えるなど色々と生活で気を付けれる事もあるはずなので、

そういった点で何か良い資料がもう少し提供されると、より河川事業にも理解が深まるのではないかと思います。

《河川課》 現場で委員がご覧になったのは、我々が河川情報図と呼んでいるもので、我々が河川を整備する時には、そこにどういった植生があるのか、水生生物がいるのかというような特性を把握して、できるだけ改変をしないよう等々を考えながら整備をしています。言われるとおり、この中にはレッドデータブックに載っているような希少種も確認されています。河川の間整備計画などではこういった希少種がいるという事は公表していますが、具体的にこういった図面を出してしまうと、それを取りに来るような方もいるかもしれませんので、そこまでは差し控えているのが現状です。

《委員》 調べてること自体も知らなかったもので、さらりとでも良いので、きちんと取り組みをしている事の紹介であるとか、その環境に対する配慮への理解をもう少し公共事業の中で深めていかないと、何となく事業への批判につながったり、例えば用地買収の際でも事業への反対だけを受けるとなる可能性もあります。用地の所有者を訪問するだけで少し嫌がられるなど非常にご苦労されてる事も多いと思いますので、少しでもそういった事が無くなるためにも、自然や環境への配慮をきちんとした上でこういう事業をするという事を広く皆さんに周知していただく事が非常に大事ですので、特定のものがここにあるという事までは出す必要はないですが、こういう事をしてますというPRをもう少ししても良いのではと思います。

《河川課》 現在、水に関しては本当に多種多様の取り組みがされていますが、県民の皆様のご理解をもっと得らなければいけないと思っていますので、示し方、PRのし方をもう少し考えてまいりたいと思います。

《委員》 確認の意味でお伺いします。5-14の上の平面図で今後の整備区間を見ると、今後の残区間には大きく蛇行している所があるという事でしょうか。河川管理者としては、こういう蛇行してる所は、異常出水の時に、バックウォーター等で氾濫が起きたりという可能性も考えられなくもないと思いますが、ここはもうショートカット等は全く考えてないという事でしょうか。

《河川課》 この図面が見つらくて申し訳ありませんが、今後の残区間は引き出し線の区間を示しており、それから下流はもう引堤等を終了している区間です。

《委員》 もう整備済みという事ですね。

《河川課》 はい。なお、ショートカットとするかなどは、現地の状況、地形、氾濫の状況等を踏まえながら、どの方法が良いのかを検討しながらやっています。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、事業者が申請しています対応方針案の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【再評価】 6. 広域河川改修事業 大谷川 (県事業)

《議長》 次に、再評価対象事業であります、広域河川改修事業 大谷川についてご説明をお願いします。

《河川課》 資料は6-1からです。説明は6-6ページからのパワーポイントの資料です。それでは、広域河川改修事業 大野川水系大谷川について説明します。まず、対象河川についての説明です。大谷川は大分市の宮河内を流れ、大野川に合流する、一級河川大野川の支川です。流路延長4.8km、流域面積5.4km²の1級河川です。こちらが大谷川の航空写真です。赤で旗上げしている範囲が大谷川の改修事業の区間です。近年では、東九州自動車道や国道197号バイパス、県道坂ノ市中戸次線が整備されるなど流域の開発が進み、重要幹線道路が交差する地点となっています。水色で着色している範囲が、平成5年9月の浸水範囲です。続いて、大谷川における浸水状況です。右上の写真は、平成5年9月の台風による浸水被害の状況です。この出水により、56戸の家屋が浸水しました。下の写真は、上流区間における平成24年7月の九州北部豪雨の浸水状況です。続けて、平成29年9月の台風18号による大谷川の浸水被害の状況です。台風18号の豪雨により大野川の水位が上昇したため大谷樋門が閉鎖されました。これにより大谷川の水が溢れ、大野川本川合流部では、県道大分臼杵線や坂ノ市中戸次線の浸水による通行止めが発生しました。この図では、川の流れる方向は右上から左下です。大谷川では、平成5年の甚大な浸水被害を受けて、河川改修を平成6年度から事業着手しており、事業完了予定は平成34年度です。水色は浸水範囲、黒色は整備済み区間、緑色は残りの整備区間を表しています。オレンジ色は家屋を示しています。全体事業費は約42億円で、平成29年度までに、事

業費ベースで約87%の改修が完了しています。事業延長は1,850mで、掘込み、及び築堤による河道改修、橋梁12基の架替え、遊水地の建設等の工事をこの事業にて行っています。大野川との合流点の樋門については直轄管理であり、平成21年度から平成23年度で改築事業が行われました。場所は最下流の紫色の箇所です。次に、事業計画について説明します。計画流量は95m³/sです。計画については、平成5年と同規模の洪水を安全に流下させ、家屋56戸、県道等の浸水被害を防ぐ事などを目標としています。なお、計画の指標については、表では1/10から1/30の規模となりますが、国道197号バイパスや高速道路開通に伴い、将来における開発の影響を考慮する必要があるとして、計画規模を1/50としています。1/50とは、概ね50年に1回程度発生する洪水を対象としているという事です。事業説明会の際に質問を受けた市街地面積の定義と今回の面積についてですが、市街地面積の定義については人口集中地区であるDID地区に該当するかどうかで確認しています。大谷川周辺でDID地区に指定されている場所がないため、今回は「- (バー)」としています。続いて国との連携ですが、先ほど説明したとおり、県の大谷川改修に併せて、管理者である国土交通省が樋門の改築を行っています。続いて、事業効果を説明します。改修事業により、河川断面の拡幅、及び築堤・掘削を行っています。改修前の川幅は7m程度でしたが、改修後は10m程度となっています。河川断面を確保したことにより、浸水被害は軽減されています。こちらは事業概要について、前回評価と今回評価の比較表です。計画期間を前回評価から2年延伸し、平成34年度に変更しています。工種については追加や変更はありませんが、事業費は4億9千600万円増額し、総額は42億円となります。事業費の増額について説明します。遊水地の建設に伴うものと河川改修に伴うものがあります。前ページの工種毎に説明します。築堤については、遊水地の底盤舗装5千800万円と浸透流対策6千200万円、農業用水のパイプラインの付け替えが3千万円、合わせて1億5千万円の増となります。掘削については、遊水地の底盤舗装を行うための掘削が2千200万円。用地補償費・測量試験費として、パイプラインの付け替えの設計や用地補償関係の増により1億400万円。構造物等については、橋梁3基の場所打ち杭の追加により2億2千万円の増額。合計して、4億9千600万円の増額となります。増額した内容について説明します。草刈り等による維持管理費用の削減、及び地元からの利活用の声もあることから、今後の利活用を踏まえた良好な維持管理に努めるため、遊水地に舗装を行います。この舗装は右下の写真のように、遊水地内の底を真砂土と土壌改良剤を混合した土によって覆うことで、飛来する種子の抑制等により雑草の発芽を抑制するものです。この舗装費用の増額が5千800万円。この舗装を行うために舗装の厚み分の土を掘削する必要があり、その費用が2千200万。合わせて8千万円の増額になります。地質の調査の結果、透水性の高い礫質土の地層が発見されました。現状のままでは、遊水地からの浸透流により、堤防のぜい弱化、及び決壊のおそれがある事が判明したため、浸透流対策を追加しました。鋼矢板を地面に打ち込み、遊水地からの浸透流を防ぐ計画です。この対策工の追加により、6千200万円の増額となりました。パイ

プラインは灌漑用農水管の事ですが、この管の付け替えの費用が3千万円、パイプラインの調査、設計費、及び遊水地の用地補償で1億400万円の増額となります。河道改修では、上流区域の3つの橋で、地質調査の結果、場所打ち杭が必要になりました。追加費用は2億2千万円です。こちらの3つの橋のうち、今回、管理橋について説明します。管理橋は、当初、直接基礎としていましたが、現地調査の結果、岩盤までの場所打ち杭による杭基礎が必要となりました。径は1m、長さは15.5mの2本ずつ必要となりました。次に、計画期間について説明します。用地交渉が難航したことにより遊水地の着手時期が遅れたため、事業期間を2年延伸します。残土の状況について説明します。全体計画での掘削土量は50,000m³で、築堤に必要な土量は100,000m³です。不足する土については、七瀬川の河川改修工事から流用する予定です。続いて、未改修区間です。今後の予定としては、遊水地の建設を行います。平成29年では、大谷樋門を閉めたことで大谷川を流れる水が行き場を失い、浸水が起きています。ここに面積約2万m²、容量約8万m³の遊水地ができることによって、大谷川から溢れる水を遊水地に一時的に貯留できるようになります。これにより浸水被害を抑制する事ができます。近年でも浸水被害が発生しており、今後も発生する可能性が高いことから、事業を継続する必要があります。最後にまとめです。再評価基準は、再評価後5年経過で、平成29年度末の事業進捗率は約87%です。改修効果としては、家屋56戸、田畑等129haの浸水被害の防止、県道など主要交通網の浸水防止による避難経路の確保などが挙げられます。また、費用便益比も1.3あることから、本事業を継続したいと考えています。

《議長》 ただ今のご説明を受けて、事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 費用便益分析で、総費用が54億円から75億円に増えているというのは、今、説明を受けて理解しましたが、便益がほとんど何も変わっておらず、工事が増えたただけなのに、総便益がなぜ80億円から95億円と急激に15億円も伸びるのか、その説明をお願いします。

《河川課》 費用対効果について、ご指摘のとおり、便益の内容は前回分と今回分では特に変更はありません。便益について、内容の変更が無いのに金額が増えている主な要因としては、この便益自体、河川改修が進むに連れて便益が発生するという考え方をしており、過去から既に順次便益が発生している中、前回評価が平成24年、今回評価が29年を現在価値化の基準年として考えた時、5年経過したために過去の便益の部分が社会的割引率により現在価値化すると金額が膨らむという形になっています。そこが大きな要因となっています。

《委員》 6-11の遊水地の底盤舗装の箇所からまず聞きたいのですが、右上の遊水地舗装工の断面の説明では真砂土が10cm、クラッシャーランが10cmとあり

ますが、まず、どのような観点から土系舗装を選び、どうして維持管理に効果があるのかをお聞きします。2点目は、図ではそのクラッシャーランと真砂土の上に何か2、3センチぐらい間隔の線がありますが、これは舗装か何でしょうか。

《河川課》 まず、真砂土の舗装についてですが、防草対策としては色々な舗装のタイプが考えられると思いますが、遊水地の中で、これだけ広い面積で利活用を含めてやろうというところで、今回、土系の舗装を選択しています。

《委員》 例えば樹脂系などと比べて、この土系を選んだといったような理由があると思いますが。

《河川課》 一番大きいのは、経済比較です。

《委員》 かなりの差が出たのですか。

《河川課》 あまり大きな差はございませんでしたが、最も安かったという事もあり選択しています。次に、横断図の上の点線については、真砂土だけではなく、表層に砂を散布するという事で、このように線を入れているところです。何かを張るという訳ではありません。

《土木建築部長》 この舗装とした事については、地域の関わりや、遊水地の中を地域の方々にも活用していただきながらの管理といった点もしっかり委員の皆様へ説明して下さい。

《河川課》 はい。少し説明不足で申し訳ございません。追加で説明させていただきまます。実は、これだけの広い遊水地ですので、地域の方々からは色々な利用についての声もいただいています。中には臨時の駐車場として使いたいというものや、地域の方々からはレクリエーションの場としても使いたいというものもありますので、舗装や防草といった機能のある工種にある程度限定し、その中での経済比較も含め、これを採用したということです。

《委員》 6-13の直接基礎から場所打ち杭に変えた点について、基本的なところで、土質柱状図では、N値が上から4、5、4、5と非常に柔らかい土で、その下が、15、14、16、16とありますが、通常は、例えばコンクリート構造物の基礎は、N値がやはり20以上はできたら欲しいと思いますが、ここでは1地点しか20を超えてないようですが、これで支持力は大丈夫なのでしょうか。

《河川課》 今、委員ご指摘の箇所は、この辺りの事だと思います。当然、ここだけ

だと、何かの要因でN値が一部高くなっている可能性もありますので、下の方まで調査を行い、この図のマイナス約16mから下の部分についてはN値が均等にある程度の支持力が連続して得られている事を確認できたので、そこを支持層としています。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、事業者が申請しています対応方針案の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【事後評価】 7. 都市計画道路事業 丸山五和線 中の島工区 (県事業)

《議長》 次に、事後評価対象事業であります、都市計画道路事業 丸山五和線 中の島工区についてご説明をお願いします。

《都市・まちづくり推進課》 都市計画道路事業 丸山五和線 中の島工区の事後評価について説明します。本事業は平成25年度に完了し、5年経過したことから、今回、事後評価を受けるものです。資料は7-1から7-12です。7-4から説明します。都市計画道路事業 丸山五和線は、日田市丸山町1丁目を起点とし、日田市大字石井に至る、延長約3.8kmの都市計画道路であり、今回、事後評価の対象となる中の島工区は、図の赤色の箇所です。丸山五和線は、延長2,484mを4工区に分けて事業を行っており、今回対象の中の島工区は、平成4年度から平成25年度にかけて事業を行っています。中の島工区は最も市街地の中心部に近い工区で、周辺には日隈小学校や、桜の名所として有名な亀山公園、また、三隈川沿いに立地する日田温泉街などがあり、生活道路、観光道路として重要な役割を担っています。また、当区間には、1955年に架設された亀山橋があり、完成後60年以上経過していることから、老朽化が問題となっていました。そこで本事業の目的は、街路沿線の市街化を誘導する、市街地・観光地へのアクセス強化を図る、老朽化した橋梁の架け替えを行う事としています。続いて計画図です。図の下側の灰色で着色している道路が旧道で、上側の赤着色部分が新しく整備した道路です。図の中央部に亀山橋があります。道路

の幅員は、整備前が概ね車道1車線で幅員5mから12mでしたが、整備後は車線2車線、両側に自転車歩行者道と停車帯を設け、幅員20mです。次に事業効果の発現状況について説明します。まずは、街路沿線の市街化の誘導です。当該地区は、日田市都市計画マスタープランの中で「地区内を縦横断する幹線道路等の整備に伴い、商業施設や住宅地等の秩序ある土地利用誘導を促進していくことで、”利便性の高いまちづくり”を推進する区間」として位置付けられていました。結果としては地図で示すとおり、本路線が開通したことにより、新たに複数の住宅や商業施設が立地し、都市計画道路が利便性の高いまちづくりに貢献した事が確認されました。次に市街地・観光地へのアクセス強化についてです。本路線の開通により、福岡方面から日田市街地へのアクセス性が大幅に向上しました。結果としては、平成28年の日交通量が7,638台と、計画交通量との大きな差は無いものとなっています。また、沿線の亀山橋や日田温泉街など観光地へのアクセス性が向上し、観光支援にもつながっています。最後に、老朽化した橋梁の架け替えについてです。本事業区間には、1955年に完成した亀山橋がありましたが、幅員狭小の上、歩道に階段があり、歩行者・自転車の通行の支障となっていました。その上、完成後60年以上経過し、老朽化が激しいことから、今回の都市計画事業に伴い、既存の橋のすぐ下流に新しい亀山橋を整備しました。次に全体の事業概要です。事業期間は、平成18年度に行った前回評価では平成22年度まででしたが、最終的には平成25年度までと3年延伸しました。事業費は、前回評価時は39億円でしたが、最終的には44億円となり、約5億円増加しました。なお、平成18年度再評価の5年後の平成23年度時点では、用地は全て取得済みであり、翌々年度の完了が見込まれていたため、再評価は受けていません。事業費の増加理由について、次の資料より説明します。道路工では約1億9千万円増加しました。増額の主な理由は、庄手川左岸の取付市道の構造の見直しによるものです。当初計画では同位置で、盛土嵩上げによる平面交差としていましたが、市道が約4mの嵩上げとなり、河川と盛土に挟まれた部分の土地が利用しにくいことや、市道沿線からアクセスが不便との意見が挙がったことから、設計を見直し、同位置で立体交差とするとともに、大型車両通行のための取付道路を別途設ける計画としました。続いて橋梁工では約1億7千万円増加しました。主な理由は、橋脚の仮設工法の変更によるものです。亀山橋の橋脚の施工については、当初、右岸側に仮橋を設置し、鋼矢板による止水を行い、施工する予定でした。しかし、現地掘削の結果、当初の地質調査では確認できなかった大きな玉石が混在しており、鋼矢板の圧入が困難となりました。そこで、新たな仮設工法の検討が必要となり、検討の結果、土のうによる締め切りと上流排水を組み合わせた仮設工法により橋脚の施工を行いました。続いて測量試験費は約7千万円増加しました。主な理由は、橋脚の仮設工法の変更に伴う修正設計等の実施によるものです。具体的には、仮設工法の見直しに伴う橋梁の修正設計、及び追加の地質調査、橋脚の仮設工法を大型土のうと常時排水を組み合わせた工法に変更したことによる周辺井戸への影響調査を行いました。続いて用地補償費が約6千万円増加しました。主な理由は、補償費の再算定による単価更正と、設計変更に伴う

用地買収の増によるもの、さらに井戸補償の追加によるものです。井戸補償については、橋梁の仮設の際に常時排水を行いました。常時排水の工法選定の際には、周辺の地下水への影響を最小限にする工法を選定していました。しかし、周辺で、国、市の河川工事を同時期に施工していたことにより、当初の想定より広い範囲で地下水に影響がおよび、その結果、井戸が枯れる等の影響があったため、簡易水道の設置や、新しい井戸を掘る等の補償を実施しました。続いて、環境への配慮についてです。本路線では、環境への配慮として、土砂の工事間流用と景観に配慮した歩道舗装を実施しました。まず、土量配分についてです。本事業で不足する約4,410 m³の土については、有田川河川工事などから搬入しました。次に、景観に配慮した歩道舗装についてです。当該地区は、日田市における市街地景観ゾーンに位置付けられていることから、魅力ある沿線景観を形成するため、歩道舗装にインターロッキングブロックやカラー舗装を使用しました。最後にまとめです。これまで説明したとおり、事業効果としては、上記の3つです。費用便益比は、最終事業費ベースで1.6です。また、地域の皆様からは感謝の声をいただいています。同種事業の今後の課題対策については、本事業に伴う周辺環境への影響調査を実施していたものの、同時期に実施する他工事も含めた影響も考慮する必要があること、事前調査や現地調査を十分に行うことで、現場条件を反映した設計を行うことが必要であること。用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要であることが挙げられます。最後に、対応方針です。当該区間の整備により、当初の事業目的を達成しているため、さらなる事後評価の必要はないと考えられることから、事業評価を完了したいと考えています。

《議長》 ただ今説明を受けた事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 現場でもお願いしましたが、点字ブロックの端の塗装部分がかなり割れていまして、景観に配慮した歩道舗装と書かれていますが、年数が経って景観的にも少し悪くなっているような気がしますし、実際に利用される視力の弱い方や目の不自由な方にとって本当にこれが親切なのかと思うと、少し疑問に思いますので、そこの修繕と、あと次の現場ではそういった事が無いように施工をお願いしたいと思います。

《都市・まちづくり推進課》 分かりました。ご指摘のとおり、現場の状況を見ながら、逐次修繕して、工法を選定する時にもそういう早期劣化の無いような工法を選定していきたいと思います。

《委員》 7-5の計画図についてです。前は少し分かりにくかったですが、今回は大変分かりやすい標準横断図を作ってください、ありがとうございます。現地を視察させていただいたのですが、これは第4種第1級の道路で、植樹帯を必ず付けなければいけないことから1.5mの植樹帯を設けていますね。現地ではハナミズキが

20本程度植えられていましたが、それ以外の長い区間では植樹がされていませんでした。どの過程で結果的に植えなくなったのでしょうか。植樹帯があるのに植樹されてないのは、もったいないという気がしますので。

《都市・まちづくり推進課》 ご指摘のとおり、起点側の方では一部植樹をさせていただいてますが、その他の箇所では、現在、植樹をしていない状況です。一部植樹をした後の状況を見て、そのようにしたものです。

《委員》 今後、公共事業を進める場合、特に道路整備を進める場合、街路樹の扱いというのは非常に難しいと思います。ある人はその落葉樹等で四季感を感じて、秋にはイチョウの葉を踏みしめて風情を味わいたいという人もいるでしょうし、一方で木は落葉が邪魔であるなど。ですので、そういった事についてどのように合意形成を図っていくのか、非常に難しい点があるかと思いますが、植樹帯があるのですから、何とか合意形成を図って植えていただけないかという思いがあります。

もう一点、7-11の景観に配慮した歩道舗装について、現地調査では、これはインターロッキングブロックではないのではと申し上げたのですが、もしかしたらこれはインターロッキングブロックで良いかもしれません。と言いますのは、インターロッキングブロックも平板ブロックも、表面的には同じなのですが、ただ目地に砂を入れたか、モルタルを入れたかだけの差ですので、もしモルタルが入っていれば平板ブロックで、砂の上に置いただけであればインターロッキングブロックです。砂のかみ合わせだけで加重を持たせるのがインターロッキングブロックです。その点を確認していただいて、後で結構ですので教えていただけますでしょうか。7-1の事後評価書にはインターロッキングブロックを使用と書いてますので、この記述が正しいのかどうかという事で。

《都市・まちづくり推進課》 分かりました。

《委員》 今の植樹について、義務でしょうか、植えた方が良いという意味でしょうか。

《都市・まちづくり推進課》 道路構造令上は、原則、設けるものとなっております。ただ、場合によっては、設けないこともできるという扱いになっています。本来は、基本的には植えます。

《委員》 植える高さや幅などは、県としてケースバイケースで決めれば良いという事ですか。

《都市・まちづくり推進課》 そうです。どういう樹種を選択するかという事にもな

ってくるかと思えます。

《委員》 それは、県がやれば良いという事ですか。

《都市・まちづくり推進課》 周辺の環境や景観などを見て、地域の皆様や有識者のご意見もいただきながら決定します。

《委員》 用地買収の問題も今ではもう終わっているのです、普通で考えれば、植えた方が良くと思えますが。

《都市・まちづくり推進課》 樹種にもよりますが、実際、木の維持管理といいますか、落葉樹の葉などをかなり気にされる方もおられ、道路管理者も常には清掃も行き届かないところがあります。それについて合意形成をもう少し考えるべきというところではあります。

《委員》 少し補足させていただきます。道路構造令というものがあり、そして地方分権一括法を受けて、地方自治体独自でルールを決める事ができるようになったのが平成25年度です。それで第4種第1級、2級は、県の条例でも植樹帯を設けるものとしています。第4種第3級以下や3種は、県の独自のルールで、植樹帯を先ほどの説明のように、周りが田んぼなど緑が多いような所では、もう設けなくても良いというふうにはなっています。だから、基本的にそれを受けてここも植樹帯を設けたと思います。平成25年度以前の計画ですから、植樹帯については道路構造令により設けたのですが、植樹については今後の大きな課題だと思いますね。住民の方々とどのように合意形成を図るか、県の内部でも、今後、検討していただければと思います。

《土木建築部長》 植樹の関係だけではなく、公共事業全般において、合意形成に向けてどう調整していくかは最も難しい点です。今回のこのケースも、土木事務所では地域の方の声など多方面に聞きながら、最終的に現在の状態になっているということですが、やはりあくまでも原理原則を説明してご理解を得る事が大事だと思いますので、非常に貴重なご意見として賜ります。引き続き、しっかりと説明責任を果たす事で、事業の展開をスムーズにしていきたいと思えます。

《議長》 他にございませんか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようですので、事業者が申請しています対応方針案の「評価の完了」が妥当であると認める事でよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それではここで、午前中の審議は終了して休憩といたします。午後からの部は、13時からの再開という事でよろしくをお願いします。

《事務局》 どうもお疲れ様でした。一点、お知らせがあります。土木建築部部長が他の公務のため、ここで退席させていただきます。

《土木建築部長》 すいません、最後まで出席できず。ではよろしくをお願いします。

《事務局》 それでは、昼食会場のほうへご案内します。

(昼食)

《議長》 それでは午後の部を再開したいと思います。よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

【再評価】 8. 道路改築事業 国道212号 日田山国道路 (県事業)

《議長》 再評価対象事業であります、道路改築事業 国道212号 日田山国道路についてご説明をお願いします。

《道路建設課》 中津日田道路のうち日田山国道路ですが、平成27年度に新規事業採択され、今回、用地を買わせていただく前の再評価としてお諮りするものです。また、事業採択後、設計を行なってきましたが、熊本地震や昨年7月の豪雨災害により、現地が一部被災したことを受け、設計の見直しを行なったところ、大幅な事業費増となった事や、設計に要した分の事業期間の延伸をご審議いただくものです。

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します。本事業は平成27年度から新規事業着手し、この度、用地買収に着手する運びとなりました。一部計画変更もありますが、説明します。配付資料は8-1ページから8-13ページで、8-6ページから説明します。中津日田道路は、図中に旗上げで示す延長約50kmの地域高規格道路で、中津港から東九州自動車道に接続し、九州横断自動車道等を結び、広域ネットワークを形成します。また、中津日田地域の連携が強化され、自動車産業や林業などの地域産業の活性化や、広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など、安全安心の暮らしを支える信頼性の高い

ネットワークを確保するものです。中津日田道路のうち、開通済みの区間は、黒の実線で示す約15km、事業中の区間は、オレンジの点線で示す3区間約26km、このうち、三光本耶馬溪道路は国が直轄権限代行事業として、耶馬溪道路と日田山国道路は県が整備を行っています。今回、評価対象である日田山国道路は、残る未整備区間のうち、赤い旗上げで示す、中津市山国町守実から日田市大字三和を結ぶ延長8.8kmの区間です。また、事業区間終点から日田IC方面に向けて、国道212号の現道の拡幅事業を実施中です。国道212号は、北部九州に集積する自動車関連企業、県内屈指のスギの生産地である日田市では木材の輸送、この他にも立地企業から物資の輸送ルートとして利用され、交通量は増加傾向にあります。中津日田間は現道に問題が多く、全線整備により約30分の時間短縮が図られ、物流の高速性・定時性が確保されます。今回の事業区間は、線形不良箇所が19カ所と、中津日田道路の未整備区間である耶馬溪から日田間の中でも特に多い区間です。冬の凍結、積雪による交通事故や交通規制が発生しており、道路利用者にとって危険な状況となっています。さらに災害による交通規制も多数発生しており、安定した道路ネットワークを確保できていません。平成24年、29年の九州北部豪雨では、図の星印の箇所で冠水や路肩が崩れるなどの被害が発生し、復旧に長期間を要しましたが、供用中の本耶馬溪耶馬溪道路が代替路となり、命をつなぐ道として機能を発揮しました。こうした現道の課題の解消が本事業の目的であり、整備する事により、効果的な物流ネットワークの強化、信頼性の高い道路ネットワークの形成、高次救急医療施設へのアクセス向上などを図る事ができると考えています。事業計画について説明します。事業区間は、中津市山国町守実から日田市大字三和までの延長8.5kmから、今回の見直しで8.8kmに変更となります。将来の計画交通量は日当り11,400台で、完成2車線、設計速度は80km/hです。幅員は、車道3.5mを2車線、中央帯1.5mを確保して全幅12mとし、トンネル部では、全幅10.5mを計画しています。本区間の約6割がトンネルとなっており、5カ所のトンネルと5基の橋梁を計画しています。今回の事業の変更内容についてです。事業期間は、平成36年までの10年間としていましたが、3年間延伸し、平成39年を予定しています。道路工は、擁壁工、落石対策工等の追加により、約14億円の増。トンネル工は、6カ所から5カ所に減となりますが、総延長が伸びた関係で、約16億3千万円の増。橋梁工の5橋は変わらずですが、総延長の減で、約3億5千万円の減額。用地補償費は、用地買収面積の減から、約6千万円の減額。測量試験費は1億8千万円の増となり、総事業費は、約22.6億円から28億円増となり、約25.4億円を見込んでいます。続いて主な変更内容について、平成28年の熊本地震や平成29年の九州北部豪雨の状況を踏まえた上で道路計画全体を見直したことにより、全体で28億円の増となりました。詳細は、計画区間を3つの工区に分けて説明します。まず中津市側のA工区では、平成24年と29年の九州北部豪雨で河床が洗掘され、護岸基礎部が被災していることから、河川管理者との協議の結果、河川の勾配を緩やかにする落差工などの施設を配置する事が求められ、費用が大幅に増額する事が予想されました。そのため、河川付替えを行わ

ず、擁壁工を追加する計画とし、併せて、橋梁を架替える位置を検討し、起点の位置を約300m変更することにより、増額を抑える計画へ見直しました。続いて、B工区の増額理由です。まず1つ目が、平成29年の九州北部豪雨により、当初計画の橋台位置、図中の丸1の箇所ですが、土砂流出が発生し、3m程度の巨礫が見受けられ、流木・土砂等により、橋梁形式にて施工すると桁下が閉塞する危険性があるため、道路線形を山側に見直し、橋梁形式からトンネルに変更したことによる増額です。2つ目が、現地の詳細調査の結果、図中丸2の箇所で、地質の状況から、当初想定での切土勾配での施工が困難である事が判明したことから、切土を回避する道路線形に見直した事によるものです。最後にC工区です。1つ目はA工区と同様に、今年の豪雨の被災により、付替え予定であった河川にて必要となった落差工などの施設の増額に比べ、河川付替え工を行わない計画の方が、擁壁工が追加とはなりますが、安価になることから、道路計画を見直したことによる増額です。2つ目は、平成28年熊本地震による落石を受け実施した斜面調査にて、転石が多く発見されたため、落石対策工、及び谷止工を追加する事となりました。続いて、計画期間を延伸する理由ですが、平成28年の熊本地震、昨年度の九州北部豪雨の被災を受けて、道路計画の見直しを行うための調査設計に期間を要したことから、計画期間を3年間延伸をするものです。本事業の環境配慮としては、トンネルが全体の約6割を占め、地形改変が小さい計画としています。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います。前回計画から、河川付替え約1.7kmを取りやめることで、河川環境へ配慮した計画に変更となりました。概算土量は、盛土が約60万m³、切土が約67万m³で、約7万m³の余剰となりますが、管内、及び近隣の土木事務所等の公共工事へ流用したいと考えています。最後にまとめです。費用便益比は1.2で、投資効果があると考えています。中津日田道路の整備や広域的なネットワークの形成により、地域産業の活性化や観光交流への支援とともに、災害に強い信頼性の高い道路として役割が期待されています。本事業に対し、沿線自治体や地元の要望は強く、協力体制も整っていることから、本事業を継続したいと考えています。

《議長》 ただ今のご説明を受けて、事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 用地補償費のところ、結果1式として説明を受けましたが、6千100万円の削減分の用地面積を示していただくとわかりやすいと思いますが。

《道路建設課》 用地補償費として1つの項目で示していますが、内容は、土地の用地費と、建物などの補償費と2つあり、それらをまとめた用地補償費として1式と表現しています。面積については、今、用地測量と言う土地を分けてもらう面積を確定させる測量を行っているところです。これが終われば買収する面積などが出せるかもしれませんが、今の段階では、おおまかな数字しか分からないため、こういう表現と

しています。

《委員》 8-9の事業計画について、こういった地域高規格道路の計画交通量の求め方について、おそらく3段階推定法だと思うのですが、今、データ等はお持ちでないかもしれませんが、後ほどお知らせいただければと思います。発生集中交通量はいくらかで、どのようなモデルを使ったか、普通の道路と違って、こういう道路ではどのようにして求めるのか、参考までに教えていただければと思います。

《道路建設課》 お尋ねの事に関しては、この事業にかかわらず、基本的な推計の考え方として、大きな幹線軸については、北九州一円などで設定し、各市町村、もしくはもっと小さな単位で、発生と集中、いわゆる物流などの出発点なり帰着点があり、それを網目状の道路で最も時間が短い所で通って行くといった形で推計します。事業によっては、例えば事業規模が小さく非常に施工範囲が小さなものについては、人口トレンド等で将来的な予測伸び率で計算する場合がありますが、今日、説明するようなものについては、一般的な計算方法で求めています。資料をお求めですが、非常に細かいデータが多量に書かれたもので、プログラムに入力したら自動で計算されるものですので、こういったものをお渡しすれば良いのかは後ほどご相談をさせて下さい。基本的には一般的な推計方法に従って、国土交通省が5年毎に調べている、センサス等のデータを用いての計算です。

《委員》 申し上げた理由は、計画交通量が11,400台/日となってましたが、第1種第3級ですから設計基準交通量が1万台以上だと思いますので、微妙なところですので、後日で良いのでどのような算定方法でその値になったのか、参考までに教えていただければ結構です。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、事業者が申しています対応方針案の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【再評価】 9. 道路改築事業 国道212号 日田拡幅（県事業）

《議長》 再評価対象事業であります、道路改築事業 国道212号 日田拡幅についてご説明をお願いします。

《道路建設課》 この事業は、平成23年度に事業採択され、前回、平成27年度に再評価を受けています。その際、非常に大幅な用地補償費の増が生じていたことから、県としても、そういった用地補償費の大幅な増が再び生じないように、関係課に通知等を行い、再発防止に努めていたところですが、今回の評価では、実際に用地の交渉等にあたり現地に入らせていただいた結果、どうしてもやむを得ない予算の増が生じた事や、工事着手した結果判明した軟弱地盤に対する対策工などで大幅な予算の増がございします。また、一部、地権者の用地交渉が難航していることから、事業期間の延伸を考えています。そういった点について、ご審議をいただきたいと思ひます。

それでは、道路改築事業 一般国道212号 日田拡幅について説明します。配付資料は9-1から9-12ページです。9-6ページから説明します。国道212号は中津市を起点とし、日田市を経て、熊本県阿蘇市に至る幹線道路です。現在、地域高規格道路として中津日田道路を整備しており、黒色が開通している区間、紫色が事業中区間を表しています。日田拡幅は、先ほど説明した日田山国道路に接続し、日田市中心部からのネットワークを形成するものです。まず、現道の状況ですが、赤で旗上げしている区間が今回の事業区間で、事業区間左側の日田市側は4車線で整備済み、右側は日田山国道路で整備予定の区間です。事業区間には済生会日田病院、三和小学校もあり、朝夕の慢性的な渋滞や、歩道幅員が狭小の箇所があるなどの課題を抱えています。このような課題を解決するために日田拡幅が事業化されています。三和交差点から日の出第二交差点までの延長2,850mの現道拡幅事業です。幅員構成は3.25mの車道4車線、両側に自転車歩行者道3mを整備します。なお、ルート、及び幅員は、平成24年12月に都市計画決定しています。現況の混雑度は1.21であり、交通容量を超過していますが、今回の事業で4車線化する事により、混雑度が0.7から0.9になると推定しています。続いて、全体事業概要の変更について説明します。ご覧の表は、当初と、前回、今回の再評価での計画変更の経緯を示しています。計画期間は、前回の評価から3年間延伸し、平成35年度までとしています。事業費は全体で14億円の増額となり、総額73億円を見込んでいます。内訳は、道路工が9.3億円、橋梁工が2.2億円、用地補償費が2.5億円の増額です。具体的に事業費増の要因について説明します。1つ目の理由は、まず石灰安定処理工の追加によるものです。事業化時点では、現道の舗装は健全でしたが、近年、事業箇所周辺の企業進出に伴い大型車交通量が増加したことにより、現道上に写真のようなひび割れを数多く確認しています。調査の結果、地盤の強度も低下していることから、石灰安定処理による地盤の改良を追加することにしました。次に舗装構成の見直しによるもの

です。当初はインシヤルコストに優れた一般的なアスファルト舗装を計画していましたが、近年、全国的にも舗装の性能規定化が進んでおり、大分県でも設計期間を20年としていることから、本事業でも計画期間の見直しを行いました。右下のようにライフサイクルコストを比較すると、設計期間を10年から20年に変更したことで、緑色のインシヤルコストは増額となりますが、舗裝修繕のサイクルを4回から2回に減らせるため、トータルコストを縮減することができます。道路工の増額理由の2つ目は、交通事故対策としての交通安全施設の見直しです。近年、周辺の宅地開発が進んだことから、歩行者や自転車の交通量が増加し、事業化後の交通事故件数も増加傾向にあります。このような沿道の利用状況の変化から、交通管理者との協議により、交通事故防止対策として、施設計画の見直しを行いました。具体的には、通学路や病院周辺の交差点に交差点照明や横断防止柵を追加、店舗を利用する歩行者の乱横断防止対策としてセンターポールを追加することとしています。道路工の増額理由の3つ目は、既設橋の耐震設計の見直しです。本事業区間に架かる財津橋については、既設橋を活用しながら、並行して2車線分の新設橋を架ける計画としています。既設橋は耐震補強が必要となりますが、当初は一般的なコンクリート巻立てによる耐震補強を計画していました。しかし、平成27年6月に国土交通省から既設橋の耐震設計に関する通知が発出され、これに基づいた設計の見直しを行ったことにより、工事費が増額となりました。具体には、通常よりも軽くて強度のある、ポリマーセメントモルタルでの吹付、橋脚基礎部をコンクリートにより増厚、落橋を防止するための構造を追加しています。続いて橋梁工の増額理由としては、九州北部豪雨による根固工の追加です。平成24年の九州北部豪雨により、財津橋付近の河床が洗掘され、橋脚の根入れを確保する必要があることから、根固工を追加しました。その後、平成29年の豪雨では、設置した根固工が被災したため、本工事において撤去再設置を行ったことにより増額となっています。続いて用地補償費の増額の理由ですが、前回再評価時から、さらに詳細調査結果を反映させたことによるものです。当初から平成25年の再評価時点までは、アパートなら何千万円といったような、種類ごとの概算単価で補償額を設定していました。平成27年の再評価において、用地買収時の詳細調査により必要な補償費を算定したところ、約17億円の増額となりました。この時、今後、買収を行う物件については個別に外観調査を実施し、補償額の精度向上に努めることとしました。また、通知文を発出し、補償費大幅増に対する再発防止に取り組んでいます。しかし、今回新たに用地買収を行うにあたり、建物内部まで入って詳細な調査を実施したところ、外観調査では想定できなかった増額要因が判明し、約2.5億円の増額となりました。次に、事業期間の延伸理由について説明します。本事業では、用地交渉難航箇所があることから、事業期間を3年間延伸することとしています。自然環境への配慮については、地形改変が小さい現道拡幅を採用しています。また、大分県環境配慮推進要綱に基づき調査を実施し、大型土のうにより水の流入出を完全に遮断して施工したり、下流側に汚濁防止フェンスを設置する等の配慮を行っています。次に本事業の概算土量は、事業全体で約19,000m³の土が搬出となります。土の搬出

先は、他の公共事業に活用するよう努めたいと考えています。最後にまとめです。再評価基準は、大幅な事業費の増によるものです。費用便益比は1.4であり、十分に効果は見込まれます。期待される効果としては、走行時間の短縮や交通混雑の緩和、アクセス改善による産業、観光等の支援、交通安全性の向上等があります。地元の状況も、一部、条件面で折り合いの着かない地権者がいるものの、地域の同意は概ね得られていることから、本事業を継続することが妥当であると考えています。

《議長》 ただ今のご説明を受けて、事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 9-8、増額理由の石灰安定処理工の追加、及び舗装構成の見直しについてです。現場を見させていただいて、非常に重交通が多いという感想を持ちましたが、重交通の混入率はいくらか分かりますか。それにより舗装構成など色々と影響を受けていると思いますが、データのものはありますか。

《道路建設課》 事業区間の中にはセンサスのポイントは無いので、我々が平成24年に交通量を調査した結果ですが、事業区間の大型車混入率は概ね15%です。

《委員》 この年々増加の1日当たり236台というのは、大型車が、その24年度以降増え続けているという事ですか。

《道路建設課》 年々という表現が適切ではなかったかもしれませんが、企業進出の前と後とで交通量調査を実施し、その結果、概ね日当りで200数十台増えてます。またセンサスポイントにおいても増えているのは確認できていますので、増加傾向にあると考えています。

《委員》 今、県では、他の道路改良でも、舗装設計期間を20年というライフサイクルコストを考慮した設計に、もう移行してると考えてよろしいのですか。

《道路建設課》 はい。移行しています。

《委員》 具体的に何パーセントぐらいコストは下がりますか。例えば単位面積当り、ライフサイクルコストで設計した方が、工事費で概ね何パーセント下がるといった、何かそういうデータの的に試算したものなどは無いですか。

《道路建設課》 実際のところ、こちらの補修費用の所で示すようにきれいに10年に1回とか20年に1回舗装補修をする訳ではなく、現場によって、交通量の状況によって異なりますので、一概にそれを出すのは難しいことから、今回、分かりやすく表現するためにこういう表を示しました。

《委員》 これを見ますと、大幅に下がるような印象を受けました。

《道路建設課》 一応、縮減額を試算した結果では、40年間で、1㎡当り12,000円程度のコスト縮減が可能になると考えています。事業区間で計算すると約5.8億円のコスト縮減となります。先ほど述べた前提条件がありますが。

《委員》 分かりました。

では、4.4億の増について、石灰安定処理がいくらで、舗装構成の見直しがいくらの増額といった内訳は分かりますか。

《道路建設課》 石灰安定処理工が約1.8億円、舗装構成の見直しで約2.6億円の増額です。

《委員》 9-9で、フーチング増厚の追加というのは、基礎の面積を増やす補強工法という意味ですか。

《道路建設課》 面積を増やすというよりも、基礎の耐力を上げるという意味です。

《委員》 そういう時には、下面側に鉄筋はどうしていますか。引張が働く方に、鉄筋はやはり挿入するのですか。

《道路建設課》 増やした所には鉄筋を入れています。

《委員》 コンクリートの厚さを増やすと同時に鉄筋を入れてるという事ですね。

《道路建設課》 はい。

《道路建設課》 9-8で、「年々増加する」という箇所について、担当が説明したとおり、調査を継続的にしてる訳ではなく、調査をした時点の前後を比較すると増加していたという事です。ですので、その記述は、「年々」を削除させていただきます。ただ、実態として、この事業区間を挟んだ前後の箇所においては、22年、27年の5年に1回のセンサス調査結果では大型交通車が増えていますし、先ほど説明しましたが、日田の木材市場から木材を切り出したものについて中津港から中国への輸出も始まっていますので、傾向として、日田から中津への荷は増加傾向にあるであろうと認識しています。その点、補足させていただきます。

《議長》 他にございませんか。

私も実際に見まして、やはり色々な意味で必要な道路だと思いますので、まだ最後まで買収できてない箇所もあるようですが、よろしくお願ひします。
それでは意見も出そろったようですので、事業者が申しています対応方針案の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【再評価】 10. 道路改築事業 国道213号・糸原杵築線
大分空港道路 4車線区間延伸 (県事業)

《議長》 再評価対象事業であります、道路改築事業 国道213号・糸原杵築線 大分空港道路 4車線区間延伸についてご説明をお願いします。

《道路建設課》 大分空港道路ですが、事業区間としては国道部分と県道部分があり、まとめて大分空港道路の4車線区間の延伸事業です。平成27年度に新規事業として着手し、翌28年度に、4箇所の事業区間のうち1箇所について、警察との協議の結果、施工箇所を変更し、事業費や計画期間等を変更しています。その後、28年、29年と設計を詳細に行った結果や、実際に工事を着手している中で軟弱地盤等もあり、今回、事業費の増について諮るものです。併せて、空港道路に使う事ができる国の予算制度ができ、その活用により、供用時期を1年前倒しする旨も諮らせていただきます。

資料は、10-1ページから10-14ページです。道路改築事業 国道213号及び一般県道糸原杵築線における、大分空港道路の4車線区間延伸事業について説明します。本事業は、平成28年度に再評価を受け事業実施中ですが、事業費の大幅変更として、今回再評価に諮るものです。大分空港道路は、国道10号日出バイパスと、日出町から国東市安岐町を結ぶ自動車専用道路です。赤色が当事業の施工区間で、計4工区、延長4.9kmの区間を施工しています。黒色が整備後に4車線となる区間です。大分空港道路の現状を説明します。1点目、大分空港道路の4車線区間延伸は、県の長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」に推進が位置付けられ、空港へのアクセスとして、高速道路と一体となり広域ネットワークを構成する道路です。2点目、大分空港道路は災害発生時の緊急輸送道路として、県の道路啓開計画の最優先啓開ルートに位置付けられています。次に事業の必要性について説明します。左上の図のとおり、走行速度を調査した結果、2車線区間では、前方の低速車の影響によ

り、速度低下が確認されています。また、左下のグラフは、2車線区間の時間帯別に連なった台数を示しており、朝の通勤時間帯に低速車の影響が著しい事がうかがえます。4車線区間の延伸により低速車両の影響を軽減し、定時性と利便性の向上を図ります。2点目は、災害時の対応です。東日本大震災では、暫定二車線区間の災害復旧工事に伴う交通規制が物資輸送に影響しました。大分県内では熊本地震の際、大分自動車道の災害箇所が4車線であったため、車両を通行させながら、早期に暫定供用されました。今後、南海トラフ巨大地震が危惧されていますが、4車線区間の延伸により、信頼性の高い道路として機能を発揮します。3点目は、維持管理に伴う交通規制の減少です。大分空港道路は開通後27年が経過し、橋梁補修などの維持工事により、夜間通行止めが発生しています。4車線であれば車線規制で通行が確保できるため、通行止めを軽減する事ができます。4点目は、安全性についてです。図は、近年の死傷事故箇所を示しています。下のグラフのとおり、全体22件のうち、17件が2車線で発生しています。特に死亡、重傷事故は、全て2車線区間で発生しています。4車線区間の延伸に伴い、中央分離帯に剛性の高い防護柵を設置する事で、正面衝突事故のリスクを減らす事ができます。以上のとおり、4車線区間の延伸により、追い越し車線と中央分離帯を整備し、大分空港への定時性と利便性の向上、災害時の道路機能強化、交通事故の軽減を図ります。計画の概要です。画面下の標準断面図は、大分市方面から大分空港方面を見た断面です。現道は、図の左側の北側車線となる部分が部分的に整備されており、幅員は10.5mです。今回、図の右側の南側車線について2車線の車道などを追加し、全体幅員では20.5mへの拡幅を計画しています。全体事業概要です。前回の再評価時から、計画期間と全体事業費が変更となります。全体事業費は、前回から、道路工、橋梁工、測量試験費で、約8億6千万円増額し、約28億6千400万円を見込んでいます。計画期間の変更理由を2点説明します。1点目は、国の新たな予算制度の活用です。今年度、空港などの交通拠点へアクセスする道路整備に対し、重点的に予算を配分する交付金が創設されたことから、計画より前倒しで工事を発注しました。2点目は、施工期間の短縮です。長い期間を要する橋梁工などは、受注者との調整により、施工期間の見直しを行いました。以上のことから、計画期間を前倒して平成31年度に変更します。次に事業費の変更理由を説明します。主な増額の内訳は、道路工で約6.6億円の増額、橋梁工で約1.5億円の増額、これらの調査設計の追加で、測量試験費は約5千万円の増額です。道路工の変更内容を説明します。1点目は、路床安定処理工の追加です。赤囲いにあります路床部の地質調査の結果、地山が軟弱である事が確認されたため、路床を改良する必要が生じて、約1億円の増額となります。右側の写真は地山の状況で、工事車両のタイヤ跡からも、地山が軟弱である事が確認されます。2点目は、補強盛土工の追加です。赤囲いが盛土を行う範囲です。高盛土の工区において地山のボーリング調査などを行い、設計検討を行った結果、通常の盛土では安定が確保されないため、右側の写真のように補強材を追加した施工方法とし、約2億円の増額となります。3点目は、残土搬出の変更です。本事業の拡幅工事では残土が発生するため、当初、近接の杵築市の

造成予定地に搬出する予定でした。しかし、造成地側の許可手続に時間を要し、土の搬出時期が合わないことから、搬出先を遠方の別の杵築市の造成地に変更したため、約1億円の増額となります。4点目は、安全対策の追加です。交通誘導員は、左上の写真のように、工事車両の出入口に1名を配置する計画でした。大分空港道路は自動車専用道路で、工事中は50km/hの速度規制を行っていましたが、一般車の走行状況から工事車両との接触を防ぐため、交通誘導員を2名追加しています。主な役割は、一般車への徐行誘導、及び工事車両が円滑に出入りできるように出入口の誘導員にトランシーバーを使い、一般車の走行状況を周知する事です。写真左下の洗車状況ですが、現地の土砂は工事車両に泥が付きやすい状況から、現道への土砂流出を防止し、一般車の安全を確保するために追加しています。写真右下の仮設フェンスの設置状況については、現道と近接した工事を行うため、土埃や飛び石を考慮して追加しています。以上、自動車専用道路内で行う現場状況を踏まえて、一般車両への安全対策のため、約2.6億円の増額となります。続いて、橋梁工の主な変更内容を説明します。上の図の青丸は、1期施工時の地質調査位置で、当初は既存の調査結果を基に設計していました。今回の地質調査の結果、下の図の赤点線のように、一部、橋台を支持する地層が地中の深い位置にある事が判明したため、P2橋脚とA2橋台において杭基礎が必要となり、約1.5億円の増額となります。事業費の増額の主な理由は、以上です。環境への配慮について説明します。自然環境への配慮、住環境への配慮、沿道計画への配慮は、前回から変更はありません。残土処理の状況については下の表のとおり、現場発生土の約15,000m³は、他の公共工事の盛土材として活用しています。最後に再評価のまとめです。本事業は、大幅な事業費の増として再評価に諮るものです。費用便益比は、前回評価時の1.4に対して、事業費の増加に伴い1.0となります。期待される効果は記載のとおりです。進捗状況は、平成28年度に事業着手し、現在は道路改良工、橋梁工、舗装工を行っているところです。来年のラグビーワールドカップまでに、全4工区のうち3工区の完成を目標とし、大分空港の定時性、利便性を図る必要があると考えています。以上により、事業を継続したいと考えています。

1点補足です。10-12の残土搬出で、当初の本庄から変更し、速見の方としたという点について。当初は、別の工事で速見の方に持って行く予定で、この工事では本庄に持って行く事としていましたが、受入方との調整により、場所を入れ替えたという事ですので、県としては、残土処理費については、トータルで見ればプラスマイナスゼロですが、事業区分毎に見れば、この空港道路事業ではプラス、他の事業の方ではマイナスという事です。

《議長》 ただ今のご説明を受けた事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 10-4の走行経費減少便益がマイナスというのは、どういう意味ですか。

《道路建設課》 この道路の規制速度は70km/hで、最も経済的な走行速度が60km/hから65km/hですので、マイナスの便益が発生するという形になります。

《委員》 つまり走行経費が増加すると考えて良いのですね。

《道路建設課》 そうです。

《委員》 10月にこの道を通って大分空港に向かったのですが、結構、工事区間が多く、その上、対面通行の場所も多いので、少し怖いなと思いながら通りました。早く広くしていただかないと、大きい車とすれ違うというのは結構怖いです。色々と大きなイベントがこの後控えている事もありますので、やはり走行性や利便性を高めないと空港にも行ってもらえないのではと実感しました。飛行機の便数は結構あり、便利は良いのですが、空港へ行くまでの道が非常に不便で、霧が出たり雨が降ると、高速も速度規制や通行止めになるので、そういう全体を通して、空港へのアクセス、また、空港から大分市や別府市などへもう少し行き来がしやすくなると、より道路の活用も見いだされるのではと思いますので、そこを総合的に、是非、改善をお願いします。

《委員》 10-9の事業の概要のところ、道路区分の第1種第3級は、平地部で設計したのか、山地部で設計したのか教えて下さい。

《道路建設課》 平地です。

《委員》 10-13の橋梁工の変更内容のところ、橋梁下部工の支持力を確保するため、P2橋脚とA2橋台に杭基礎を追加したとありますが、土質柱状図の数字が小さくてよく見えないのですが、赤の破線の所ぐらいで、N値はだいたいどのくらいの数字になるのでしょうか。

《道路建設課》 50以上あります。

《委員》 両方とも50という事ですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 その支持地盤の位置までのN値は、だいたいどれくらいですか。

《道路建設課》 A2橋台の方は、ここで50以上が少し出てますが、その下ではこれが下がり、30や40などとなってる箇所がありますので、支持地盤としてはあま

り適してないため、その下の50以上が出ている位置まで杭を入れているという状況です。

《委員》 30以下は無いのですね。

《道路建設課》 ありません。上の方では、当然ありますが、下の方に行くとそれぐらいの数字になってるという状況です。

《委員》 では、P2橋脚の所も、数値的には同じですか。

《道路建設課》 そうですね。上の方は一部10台などありますが、それから上がって行き、もう一回下がって、20ぐらいがあり、それから上がって、あとは50がずっと続いているという状況です。

《委員》 50あれば十分ですね。では次に、10-11の道路工の変更内容のところで、路床安定処理工の厚さはどれくらいですか。

《道路建設課》 場所により異なりますが、路床1mの内60cmほどを改良しています。

《委員》 路床安定処理工を施した区間の延長はどれくらいですか。㎡当たりの単価に、その延長をかけたのが約1億円という事ですか。

《道路建設課》 事業区間のほとんどです。その延長に幅員をかけてたものに、単価をかけて計算しています。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、事業者が申しています対応方針案の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

【再評価】 11. 道路改築事業 宇佐本耶馬溪線 江須賀工区 (県事業)

《議長》 再評価対象事業であります、道路改築事業 宇佐本耶馬溪線 江須賀工区についてご説明をお願いします。

《道路建設課》 県道宇佐本耶馬溪線 江須賀工区です。本事業は、平成25年に事業採択され、今回、大幅な事業費増として再評価に諮るものです。なお、本事業は、事業化当時は総事業費が10億円未満であったことから、事業評価監視委員会の対象事業ではありませんでしたが、その後、用地や物件補償等で大幅な事業費増が見込まれ、総事業費が10億円を超え、かつ増額が3割を超えたので、要領に基づき、委員会に諮らせていただくものです。

道路改築事業 主要地方道宇佐本耶馬溪線 江須賀工区について説明します。資料は11-1からです。それでは、資料の11-6からスライドを用いて説明します。本事業は、平成24年度に事前評価を受け、平成25年度に新規事業化していますが、事業費の大幅な増により今回再評価に諮るものです。宇佐本耶馬溪線は、宇佐市の中津高田線を起点とし、中津市本耶馬溪町の国道212号に至る、総延長約29kmの幹線道路であり、今回の事業区間は赤線部の宇佐市江須賀に位置しています。沿線の状況について説明します。JR柳ヶ浦駅、官公庁、及び宇佐市市街地間のアクセス、高校、小学校の通学路、及び生活道路としての役割や、宇佐市が整備予定の柳ヶ浦駅北口・駅舎整備事業や事業箇所隣接する市道整備と連携して、柳ヶ浦駅周辺と四日市地区などの他の市街地とのアクセス強化を図ります。沿線の状況の2つ目です。柳ヶ浦駅南側で事業中の県道中津高田線のバイパスと連携を図り、県北地域の幹線道路ネットワークの強化などの役割を担っています。緑色の丸で示すように、九州の東の玄関口の1つである竹田津漁港と、東九州自動車道宇佐ICを結ぶ、宇佐国見道路を代替する路線として位置付けられています。続いて、現況の問題点について説明します。1つ目は、交通安全・通行障害についてです。赤線部分の、今回事業を予定している区間、及び緑線部分の県道区間は、それぞれ5年間で10件ほどの事故が発生しており、死傷事故率は、事業区間が61.1件/億台km、県道部分は67.1件/億台kmであり、県管理道路の平均42.9件/億台kmを上回っている状況です。また、県道部分においては、赤丸、及び右側の写真で示すように、県道の上にJRが通っており、高さ制限があるため、過去には冠水も発生し、通行の妨げになっています。2つ目の問題点は、交通混雑についてです。今回の事業区間においては、右折レーン未整備による朝夕の交通混雑が発生しており、前後区間などと比較して、走行速度が低い状況となっています。右上の表が走行速度調査の結果です。既に整備が完了している宇佐本耶馬溪線4車線区間が約45km/hに対して、今回事業箇所は約28km/hと走行速度が低い結果となっています。右下の写真が現地の交通状況写真

です。次に事業の目的・必要性についてです。これまで説明した問題点を解消する事により、バイパス整備による効果、及び交通の転換による現道の安全性、走行性の向上、及び混雑緩和、通行障害箇所の回避、事業中である中津高田線と一体となって東九州自動車道宇佐 IC から県北地域・竹田津漁港などへのアクセス強化を図る事を目的としています。次に計画平面図です。左の図面の赤着色した江須賀工区が今回の事業区間です。下の黒色で示す箇所は4車線開通済み箇所、上のオレンジ色で示す箇所は宇佐市が施工している区間です。道路規格は第4種第1級、計画交通量は15,000台/日、設計速度は60km/hです。右下の標準断面図が整備後の幅員構成で、3.25mの車道が4車線、3.5mの自歩道、路肩と合わせて、全幅で24mです。次に、ルート比較について説明します。今回、図に示す2案について検討を行います。赤線部分の第1案は、現在、2車線の市道が通っており、この市道を活用し、拡幅整備する案です。図の水色で示している線が、現在事業中の中津高田線のバイパスであり、これと平面接続する事で一体的な道路網が形成されます。緑線部分の第2案は、現道を拡幅する案です。第1案と比べ、図の赤着色している地区に家屋などが道路の両側に多数ある事や、JRのボックスもあり高価となります。また、中津高田線のバイパスと立体交差となるため、一体的な道路網の形成ができません。以上の点から、経済的で一体的な道路網が形成できる第1案のルートを採用案としています。次に全体の事業概要です。計画期間は、前回の評価から2年間延伸し、平成34年度までの10年間となります。計画延長、幅員構成は、前回評価時と変更ありません。事業費は、測量試験費が0.2億円、用地補償費が4.5億円、道路工が0.6億円の増加となり、全体事業費は、前回評価時の約8.3億円から5.3億円増え、13.6億円となります。次に、増額となった変更内容を説明します。まず、用地補償費については、移転工法の変更などで4.5億円の増額になります。次に、道路工に関する増額内容は、家屋などが移転した後に現地調査した結果、地盤が軟弱である事が判明したため、その地盤部分や擁壁基礎部分に石灰安定処理が必要となりました。そのため道路工の金額が6千万円増となりました。次に計画期間の延伸理由です。当初は、平成29年度までに用地買収を完了させる計画でしたが、用地交渉に時間を要しているため、期間を2年間延伸したいと考えています。環境への配慮について説明します。景観への配慮について、道路整備は、宇佐市景観計画の行為制限対象とはならないものの、計画地が田園集落景観に該当するため、宇佐市と調整しながら景観配慮に努めます。土量は、約1,000m³の土が不足しますが、管内で発生する土を搬入する予定です。最後にまとめです。再評価基準は、大幅な事業費の増によるものです。費用便益比は1.4であり、十分に効果が見込まれます。また、事業の必要性、効果も先ほど述べたとおり、十分に見込まれます。地元の状況としては、地域の同意は概ね得られており、本事業を継続する事が妥当であると考えています。

《議長》 ただ今のご説明を受けて、事業について、ご意見等をお願いします。

《委員》 色々な事業箇所では石灰安定処理が行われていますが、この石灰安定処理の効果はどのくらいの年数もつものですか。

《道路建設課》 基本的にはずっともつものと考えていますが、舗装が傷んで舗装補修をする際に、下の土の状況を見て、弱くなってないかを確認するので、ある程度の期間は大丈夫ということです。

《委員》 ある程度というのは、年数はどのくらいですか。

《道路建設課》 舗装の設計期間の20年では傷むことは無いと考えます。

《委員》 今の質問にも関連して、11-12で、含水量により生石灰を使っているとありますが、安定処理工を施す延長はどのくらいですか。

《道路建設課》 現在、施工中で、まだ全区間で施工している訳ではありませんが、今のところ、全線で必要と見込んでいます。その分の将来的な金額も見込んでいます。

《委員》 この事業の全延長に渡って石灰安定処理するという事ですか。ここの建物部分の改良だけと思いましたが、全線に渡って実施して、それが6千万円ということですか。では、もしその必要がなければ、ここは減額になるという事ですか。

《道路建設課》 そうです。

《委員》 分かりました。では、11-13の環境への配慮の箇所についてです。景観計画では、もちろん道路整備ですから行為制限対象にはなりません。この田園集落景観に該当することで、具体的にどのような景観配慮を今回の事業でしようとしているのでしょうか。

《道路建設課》 既に宇佐市の担当課とも話をしていますが、特段、行う必要のものはないと聞いています。

《委員》 分かりました。

《議長》 他にございませんか。

(一同良しの声)

《議長》 では、意見も出そろったようですので、事業者が申請しています対応方針案

の「継続」が妥当であると認める事で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、「継続」を妥当とします。ありがとうございました。

《議長》 それではここで10分間の休憩を取りたいと思います。

(休憩)

《議長》 それでは、これより取りまとめを行いたいと思います。本日の評価結果について再確認します。資料0-1から0-2ページの対象事業総括表をご覧ください。再評価対象事業9件については「継続」を妥当とします。事後評価対象事業2件については「評価の完了」を妥当とします。以上、知事に答申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》 それでは、ただ今の内容で知事に答申します。なお、知事への答申は、11月26日に、私と米澤副委員長で行う予定にしています。

【報告】 港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区（県事業）

《議長》 それでは次にその他として、附帯意見についての報告です。第41回の事業評価監視委員会で「休止妥当」として答申した、港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区の検討状況について報告をお願いします。

《港湾課》 報告事項として、港湾環境整備事業 佐伯港大入島東地区について説明します。まず、佐伯港大入島東地区の港湾環境整備事業は、平成23年、及び平成28年の大分県事業評価監視委員会において、休止の答申をいただいています。附帯意見として、「今後の方針の検討状況を当委員会へ毎年報告願いたい。」とされていますので、今年の検討状況を報告するものです。まず最初に、12-1ページで位置図を示しています。ここが佐伯市の大入島です。埋め立て予定場所は、大入島の南東部

の、この赤囲みの位置です。左側が佐伯市内です。直轄事業で行う水深14mの岸壁の整備はこの位置です。続いて事業計画について説明します。当事業は、国が直轄事業で実施する、水深14m岸壁整備事業に伴って発生する航路・泊地の浚渫土砂、この図の緑色の所と濃い黄色の部分、及び佐伯市内の道路事業等から発生する陸上残土、合わせて73万 m^3 を受け入れるため、埋め立て護岸の整備をするものです。この囲みの護岸の整備事業です。しかし、一部住民の反対で、埋め立て護岸の整備が実施できなかったことにより、14m岸壁の供用開始に必要な航路・泊地の浚渫が困難な状況になりました。そこで変更案として、浚渫範囲を船の回転に必要な最低限の範囲、緑色のところで、この赤い丸で囲っているところ、ここに縮小し、浚渫土量を減らしました。また、その浚渫土を岸壁背後の埠頭用地への埋め立て材として、改良して利用するという内容に変更しました。それにより、平成26年3月には、水深14m岸壁が供用開始されました。このような経緯から、現在の事業計画は、航路・泊地の浚渫が必要な残りの範囲、濃い黄色の範囲、これの浚渫土量8万 m^3 と、佐伯市管内の道路事業等から発生する陸上残土65万 m^3 の、合わせて73万 m^3 を受け入れるため、埋め立て用の護岸の整備を行うという計画になっています。なお、既に14m岸壁の供用が開始されていますが、残り8万 m^3 の浚渫が必要な理由は、航路と船舶の回転範囲が錯綜しており、船舶の安全な航行を確保する必要があるためです。この埋め立て事業の事業費は47億円、整備予定護岸延長は600mです。これまでの事業の主な経緯です。平成5年8月に埋め立て護岸の整備に伴う佐伯港港湾計画が改訂され、平成9年度に事業採択されました。平成13年6月に1回目の再評価を受け、継続の答申をいただき、事業を進めてまいりました。平成15年1月に公有水面埋立免許を取得し、その後、工事を発注し、平成17年1月に現地着手しました。しかし、一部住民等の反対行動を受け、やむなく工事を中断しました。その後、平成18年11月の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、先ほどの事業計画の中で説明しましたが、浚渫範囲を縮小し、浚渫土砂を岸壁背後の埋め立てに使用するという変更案で、水深14m岸壁の供用に向け、一定のめどが付いた事もあり、この事業を一旦休止して状況を見るということから、平成23年11月の本委員会において、休止が妥当との答申をいただきました。そして26年3月に直轄事業の水深14m岸壁が完成し、供用開始されました。28年11月には、本委員会において、再度、休止の案を諮り、休止が妥当との答申をいただきました。平成23年の再評価時と同様の附帯意見をいただいております、この附帯意見に基づき、報告を行っているところです。附帯意見は、「今後の方針の検討状況を当委員会へ毎年報告願いたい。なお、今後の方針の決定に当たっては、佐伯港の整備による経済効果や当該事業による環境への影響も考慮願いたい。」となっています。平成28年度の再評価時の資料は添付しています。資料に事業の概要なども記載されていますので、ご確認いただければと思います。続いて今後の方針について、平成28年度の再評価時に確認した内容について説明します。丸1、次回の再評価時までには浚渫の必要性について、

女島地区岸壁の利用状況、及び佐伯市の企業立地や港湾背後地の利用状況等を総合的に判断し、「事業中止」を含めた検討を行う。丸2、引き続き残土が発生する事業の計画変更や、残土調整会議などの取り組みを継続していく。以上の事が確認されています。次に平成30年、今年状況ですが、まずは、女島地区水深14m岸壁等の利用状況について説明します。平成26年3月に供用され、平成30年7月末において、表のとおり、32隻の船舶の利用があります。まだ7月時点ですので、年間に換算すると、50隻は超えるものと思っています。しかし、水深14m岸壁では、最大5万トン級の船舶が利用できますが、現在のところ、5万トン級の船舶の利用はありません。平成26年、27年、そして本年2月に3万トン級の船舶が着岸していますが、着岸、離岸ともスムーズに行い、特に問題は生じていないとの報告を受けました。真ん中と右側の写真が3万トン級の船舶が着岸した時の写真です。また、参考として、左側の写真のとおり、水深14m岸壁に隣接して水深10m岸壁があることから、2つの岸壁を合わせた利用船舶数と貨物量を下の表に示しています。利用船舶数、及び貨物量は、ほぼ前年度と同程度と思っています。7月現在ですので、66隻の利用ですが、12月までに換算しますと、約100隻の利用になるものと思われます。貨物量についても、38万から39万トンと、だいたい昨年度と同程度となると思っています。続いて、これまでの陸上残土の処分地確保の状況です。平成30年度の減は、主に道路事業で発生予定残土の流用調整が完了した事によるものです。また、前報告以降、約2万 m^3 の残土を別の所へ処分し、さらに約10万 m^3 の発生残土の流用先のめどが立ちました。残土調整会議や残土発生量の縮減の取り組み等により、処分地の未定土量は、平成23年の67万 m^3 から減少し、本年度は26万 m^3 と30万 m^3 を下回っている状況になっています。続いて、佐伯港を取り巻く状況について説明します。平成29年4月より、直轄事業で佐伯港予防保全事業が実施されています。女島地区水深14m岸壁と水深10m岸壁の間に存在する、切り欠き部と言われる部分、この整備を直轄事業で行っています。事業箇所を写真で示しています。左の写真が今年度の施工状況です。海底に打ち込んだ杭の上に鋼製の栈橋を設置している状況です。今後、この上に床版コンクリートの打設を行うと聞いています。続いてもう1つ、平成30年7月24日に、佐伯港クルーズ客船受入推進協議会が設立されました。佐伯市長が会長を務め、官民で連携して、誘致活動や受入体制の強化を図り、平成31年秋頃に最初のクルーズ船の入港を目指しているという事が新聞に出ています。以上が30年の状況の変化です。最後に、30年の状況を踏まえ、検討状況についてまとめます。丸1、女島地区水深14m岸壁において、5万トン級の船舶の入港はありません。引き続き、ポートセールス体制、港の利活用促進の取り組みを強化し、5万トン級船舶の入港に向けて努力し、8万 m^3 の浚渫の必要性を検討していきたいと思っています。丸2、処分地未定土量について。平成23年度時点から半分以上の減となっている状況です。引き続き、陸上残土の処分地確保、及び発生土量縮減に向けて努力していきたいと思います。丸3、先ほどのスライドで紹介しましたが、平成29年度より、佐伯港予防保全事業を直轄で実施しています。30年度中に切り欠き部が完成予定と報

告を受けていますので、完成後は、隣接する水深10m岸壁と連続してつながる事になり、岸壁がより利用しやすくなるため、利用促進に寄与するものと考えられます。そして、5万トン級船舶の入港が期待されます。入港の際には、着岸、離岸の状況等、8万m³の浚渫の必要性の検討を行っていきたいと思います。今後もこれらの状況を確認し、次回の評価委員会に向け、検討していきたいと思います。

《議長》 ただ今説明を受けた事業について、ご意見等ございましたらお願いします。

《委員》 12-3の28年度再評価時の①の箇所で、事業中止を含めた検討を行うと記載があります。この事業中止を含めた検討というのは、どういう条件下でされるのでしょうか。ポートセールスを行っていますが、5万トン級船舶は今のところゼロですね。佐伯港クルーズ客船の受け入れについてはとても良いと思いますが、5万トン級ではないという事で、そちらの方で頑張っていたら、それは良い事と思いますが、次回以降、5万トン級船舶のゼロがどれだけ続いたら中止を含めた検討というふうになるのか、つまり中止を考える条件と言いますか、それは、どうなるのでしょうか。

《港湾課》 前回、平成28年の再評価の委員会において、中止という判断を含めて検討していきますという形でお伝えしていますので、私どもとしては、中止という選択肢も頭に入れた上で現在の状況を見ているところです。条件というのは、今までの委員会等においても、具体的には出てないと思いますので、この条件になれば中止というのは今の時点ではっきりと示しているものはありません。大入島のこの事業を行っていく上では、まず浚渫の必要性を判断をしないとイケません。それから、陸上から発生する公共事業の残土を受け入れる土地について、現在、処分地未定量は半分まで減ってきていますが、これがどの程度、まだ残っていくかというところを見ていかなければイケません。ですので、具体的な条件というのは、今はお答えできませんが、例えば、もう浚渫の必要が無いという判断が出て、そして、陸上残土もかなり減り、他の場所への搬出で対応できる目途も立つなどの状況によっては、もう埋め立ての護岸整備は必要ではないという判断にもなっていくのではと。陸上残土がどれくらいで判断できるかなど、具体的な判断の材料は、次回の監視委員会に諮るまでに、しっかりと検討した上でお示ししたいと思いますので、今日の時点では、具体的な条件をお示しはできませんが、事業が成り立たなくなれば、当然、事業はできないというふうに判断されると思います。

《委員》 おそらく前々回の委員会で、別の委員が、ここの大入島の海域では希少生物が確認されていて、これから何か制度的なものが変わり、環境保全型でない事業は、もうできなくなるというお話をされたと思います。そうした事ははっきりしている中で、希少生物がいるだろうという場所を埋め立てるのは、難しくなってくるのではと

と思いますが、判断の基準などはっきりせずに、中止を含めた検討というのが名ばかりと言いますか、毎年ずっとこういう報告を続けるのか、どこかで踏ん切りを付けて、今の時流には向かない事業なので休止をしますという判断に持って行くのか、どうなれば、そうなるのだろうかとずっと思っていた事なのでお尋ねしました。ですので、今ここで、こうなれば休止にしますと言う事は難しいと思いますが、その事は念頭に置いて、ご検討をいただきたいと思います。

《港湾課》 はい。前回のこの委員会において、中止を判断の中に含めるとお話しした段階から、私どもも、そういう事も想定した上での事務作業を進めています。まだはっきり言える、確証のできる資料を全て持ちあわせていませんのでこういう報告事項になっていますが、どこかの段階では、次の委員会が33年に予定されていますが、そういう事を含めて判断という事を申し上げたいと思います。

《委員》 よろしくをお願いします。

《委員》 事業の経緯で妨害行動による中断などの事実はあったかも知れませんが、そういう事よりも、なぜここが中止になっているのか、何が問題だったのかをもう少し明確に説明していただければ、そういう事から判断できることもありますので、どういう理由で休止になったかという事を、もう一度説明をいただければと思います。

《港湾課》 事業の休止の判断は平成23年にさせていただきました。この当時、県としては、浚渫土の受け入れ先として大入島の埋め立てが必要という事で事業をしていましたが、実際、事業を行っていく上で、地元の住民の方の反対運動が大きくあり、現地で工事に着手する事ができませんでした。それと、佐伯港の利用のために14m岸壁の整備が必要でしたが、23年8月の判断と記述しているように、浚渫の量を最低限の範囲にし、その上で浚渫土を埋め立て地に持って行くのではなく、土を改良して背後地に埋め立てる事で、何とか水深14m岸壁の供用ができるようにしたことから、埋め立ての事業に関しては、早急にやる必要は無くなったので、休止して状況を整理することとしています。

《委員》 土をどうするかという問題があって、住民の方は反対なされたのですか。

《港湾課》 当時、地元の方の反対者のご意見はたくさんありました。環境の問題としては、先ほどもお話しがあった希少生物がいるということで。ただ、県としては環境の調査を行った上で埋立免許を取得し、埋め立てできる状況になっており、そういった意見の違い等がありました。それから漁業権の問題等があり、それについては、全10項目ほどあり、裁判になりましたが、裁判では10項目、全て県のほうが勝訴して終わっています。ただ、地元の人とすれば、自分達の島の前面の所に新たな土地

を作るという事で、要はそこにその土地の必要性は無いというような主張もありました。色々な意見がありますが、多くの反対意見があったと思います。そういった中で、2度ほど、船を出し着手しようとしたのですが、体を張った反対運動があり、もうこれ以上やってけが人が出てはいけないということで、知事の判断により工事は一度中断し、そして、違う対策を立てていき、休止の判断で少し状況を見るという事になっています。

《委員》 県の担当ではないかも知れませんが、この佐伯港クルーズ客船受入推進協議会について、知ってる範囲でご回答いただければ結構ですが、この新聞記事によると、官民で連携して何とか5万トン級の船を呼びたいという事で協議会を作ったのでしょうが、そもそもこの佐伯港に大型客船、5万トン級の客船が入るためには、やはりそこに何か魅力が無いと入らないと思いますが、いわゆる市場調査というようなものは、この協議会の今年度の目的や事業活動として何か入っていますか。

《港湾課》 このクルーズ協議会の具体的な今年の行動内容については、まだそこまでの情報は無いので具体的なお答えはできませんが、私どものこの大入島の事業での判断材料の1つとして、貨物船ではなくクルーズ船でそれなりの大きさのものが入ってきた時に、この狭い区域内に入って来て、出て行くまでうまく操船ができるかという検証の1つの材料にはなるのではないかと考えています。そういった意味で、こういう地元の会による船舶の誘致は、この委員会に諮る材料の1つにはなかったのではないかとしますので、具体的な協議会での内容については、もう少し、私どもも勉強させていただこうと思います。

《議長》 他にございませんか。

(一同無しの声)

《議長》 平成33年度に結論を出すということで、毎年報告を受ける訳ですが、やはり佐伯市での動きなど、刻々と変わってきてますので、そこら辺を詳しく調査いただき、ご報告いただきたいと思います。

それでは、報告事項も終わりましたので、これで終わりたいと思います。以上をもって本日の審議を全て終わり、議長の任を解かせていただきます。ご協力、ありがとうございました。これより後は、事務局にお願いします。

閉会

《事務局》 本日は誠に大変ありがとうございました。それでは最後に、建設政策課長から挨拶を申し上げます。

《建設政策課長》 本日は、審議案件11件、報告案件1件と、長時間にわたり熱心で丁寧なご審議をいただき誠にありがとうございました。今回の委員会も、事業説明会、及び現地調査を含め3回の説明等をさせていただくことで、ご理解を深め、事業効果等もご確認の上で評価をしていただいたと思います。今後も委員の皆様のご意見をしっかりと聞きながら、まだまだ不十分な点もありますが、さらに改善を図っていきたいと考えています。また、先ほど委員長からお話がありましたように、11月26日に、委員長と副委員長から知事に答申をいただく事になっていますので、よろしくお願いします。次回もまた多くの案件が予定されています。引き続きよろしくお願ひします。本日の委員会でも、事業効果等について、県民により分かりやすい説明をすべきではないかというご指摘もいただきました。こういう点もしっかり肝に銘じて取り組んでまいります。本日は、長時間どうもありがとうございました。

【議事録署名】

議事録署名年月日 平成30年12月17日(月)

議事録署名委員

梶野 辰三 

議事録署名委員

鈴木 恵 