

## 第59回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和4年11月14日（月） 10：00～13：50

場所：トキハ会館 5Fローズの間

議題：公共事業評価（事前評価1件、再評価6件）

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

対象事業：

午前の部

1. 【事前評価】 道路改築事業 国道387号 引治工区
2. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 日田拡幅
3. 【再評価】 森林環境保全事業 三宅山線
4. 【再評価】 重要港湾改修事業 中津港 田尻地区

午後の部

5. 【再評価】 街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡工区
6. 【再評価】 街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡・明野工区

\*\*\*\*\*

○事務局

皆様おはようございます。定刻となりましたのでただいまから第59回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。本日の出席状況でございますが、今現在、委員9名のうち8名の出席をいただいております。（※後ほど、審議前には9名全員出席）

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ただきますことをご報告いたします。それでは、委員会の開催にあたりまして、土木建築部長からご挨拶申し上げます。

○土木建築部長

皆さんおはようございます。ただいまご紹介いただきました土木建築部長でございます。委員の皆様方には、平素から土木建築行政の推進に、ひとかたならぬご尽力いただいておりますことに、まずもって御礼を申し上げます。開会に当たりまして一言ご挨拶申し上げます。先月24日の事業説明会、それから今月2日の現地調査におきましても、熱心な議論、検討をしていただいたと聞いております。ありがとうございます。今回は事前評価を1件、それから、再評価5件をご審議いただくことになってございます。

さて最近の大分県の土木建築行政について少し、ご報告を申し上げます。今回は、さきほど申し上げました通り、本日の再評価の事案でもございますけれども、庄の原佐野線という都市計画道路でございます。下郡工区においてJRを超える橋梁を今度架けることになりま

すけれども、その下部工の工事を今月 11 月に、いよいよ着工することが叶いました。用地も 80%を超えた進捗率でございまして、いよいよ槌音立てることができたということで、本当にこの場を借りて御礼を申し上げる次第でございます。また来年度には、JRを超える橋梁の発注も、JRと協定を結んだ上で進めていこうという段取りになってございまして、ますますスピードアップしていきたいと思っているところでございます。この橋梁につきましては、色をどうしようかということで、一般の方々から公募いたしまして、橋梁の色彩検討委員会というのを、亀野先生に、委員長を務めていただいて、色を今決めているところでございます。4,000 件を超えるご応募をいただいております。大きく反響があったということで、地域に長く親しんでいただける色に決められるといいなと思っています。

またこの委員会でも、かねてから何度もご審議をいただきました玉来ダムでございますけれども、新聞報道等でご案内かと存じますが、今月 7 日に竣工式を執り行うことができました。8 月に主要工事を終えまして、9 月から湛水試験という水を溜める試験をやろうということで、渇水期に入りますので水がたまるかどうか心配していたのですが、ちょうど台風 14 号が襲来いたしまして、1 週間で満水を迎えて、溢水したということで、無事溜めることも、それからその後 1 日に 1 メートル低下させて、無事進行していることを確認させていただいたということでございます。ダムの完成によりまして、多くの方々に、今回もまた安心安全が届けられたな、ということで、地域の方々からも本当にありがたいということ、お声をいただいたところでございます。

引き続き強靱な県土づくりに努めていきたいというところでございますけれども、近年の頻発化、激甚化する災害対応ということでございまして、5 ヶ年加速化対策の今 3 年目を迎えているところでございます。今これを、この令和 7 年度までの計画に対して、そのあとどうするのか、というような議論も実はもう始まっているところでございます。今月の 7 日に、全国の都道府県知事会議の中で、総理との懇談会がありました。その席で、広瀬知事から、国土交通・観光常任委員長として、総理に発言をいただいておりますけれども、この完了後においても、強靱化対策をしっかりと進めてくれという願いをしたところで、総理からも非常に前向きなお声をいただいたところでございます。我々としても、しっかりと弛むことなく、取り組んで参りたいと考えております。

一方で急激な物価高騰、また厳しい財政事情など、急速な社会情勢の変化に対応していくという命題もございます。こうした環境の変化を踏まえながら、事業評価制度の中で、本委員会にお諮りし、幅広いご意見、ご指摘をいただいた上で、評価結果に反映するということが大切だと思っています。さらなる事業の展開につなげていきたいとも考えてございますので、この後、担当課から説明をさせていただきますけれども、長時間となりますが、本日はどうぞよろしく願いいたします。以上簡単ではございますが、冒頭のご挨拶に代えさせていただきます。本日はどうぞよろしく願いいたします。

○事務局

続きまして、角山委員長にご挨拶をちょうだいしたいと思います。

○議長

第 59 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。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。ご苦労さまでございます。今、部長からもお話がありましたように、物価が異常な高騰を見せております。またその上、少子高齢化、人口減少の中で、人手不足が本当に深刻化しております。その上に、社会保障費の増大や、インフラの老朽化など課題が大変多い中でありますが、大分県としましては、本県の経済社会を維持発展させるためにも、適正な社会資本整備が必要不可欠となっております。しかしながら、地方の予算運営も厳しくなっており、一層の効率化、重点化を図るとともに、事業実施過程の透明性確保も、ますます大切となってきております。

私ども事業評価監視委員会としまして、県民の皆さんの関心の高さを実感しながら、一層真摯な議論を行い、その期待に応えていかなければならないと考えております。本日は限られた時間ではございますが、何卒よろしく願いをいたします。簡単でございますが、ご挨拶をさせていただきます。よろしく申し上げます。

○事務局

ありがとうございました。本日の審議の内容について説明いたします。本日は、知事から本委員会に諮問された事前評価 1 件、再評価 5 件について審議をお願いいたします。それでは早速審議に入らせていただきますが、審議における議長は、設置要綱第 4 条の規定により、議長は委員長が務めとなっておりますので、これより先の議事進行は角山委員長をお願いいたします。どうぞよろしく申し上げます。

○議長

それでは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いたします。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、鶴崎委員と亀野委員の二名を指名しますので、事務局の議事録作成後、審査、署名をよろしく願いいたします。

それでは審議に入りますが、事業の説明者は、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、審議をいたしたいと考えております。ご協力お願いいたします。

ここで傍聴される皆様方、及び、報道関係者にお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場時にお配りしております傍聴要綱に従い、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、ご協力をお願いいた

します。それでは、審議に入りたいと思います。

(審議開始・午前の部)

\*\*\*\*\*

## 1. 【事前評価】道路改築事業 国道387号 引治工区

\*\*\*\*\*

○議長

初めに、事前評価対象事業です。道路改築事業、国道387号、引治工区について、説明をお願いいたします。

○道路建設課

道路改築事業、一般国道387号、引治工区について説明させていただきます。説明資料は1-1ページから1-13ページとなっており、1-7ページより説明いたします。

本事業は、一般国道387号における道路改築事業であり、令和5年度より新たに事業着手したいと考えており、事前評価に諮るものです。本路線は宇佐市を起点とし、玖珠町、九重町を通り、熊本県に至る一般国道です。玖珠・九重地域の観光産業、防災道路としての役割を担っており、緊急輸送道路、二次ネットワークにも指定されている重要路線です。本事業箇所は、九重町大字右田から大字引治で、延長595メートルの区間となります。事業箇所について説明いたします。事業箇所の国道387号は、大分自動車道、国道210号から九重町の主要な温泉地にアクセスする基幹道路です。図中の青色の点線で示しているのが現道で、事業箇所は赤線で示す箇所であり、バイパス整備を計画しております。

次に、現道における問題点についてです。現道における問題点は、大きく三つございます。一つ目は、道路幅員が不足している箇所があり、図中の赤丸で示す箇所が、特に幅員が狭い5.5メートル未満の箇所になります。現道については、日交通量4,855台の幹線道路ですが、左の「写真1」のように、現況の道路が狭いため、離合が難しい状況にあります。また、幅員が狭い本区間では、車両同士の衝突事故だけでなく、防護柵等の工作物と接触する事故も多く起きており、令和2年6月には、橋の高欄に接触した車両が民家に突っ込む事故が発生しております。二つ目は、交差点形状です。国道210号と国道387号の交差点は、Y字の変則的な形状となっており、先ほど説明した幅員狭小区間に加えて、交差点内でも追突事故等が発生しており、事故件数は過去10年で32件となっております。次に、被災に伴う通行規制についてです。本路線は、緊急輸送道路の二次ネットワークに指定されていますが、令和2年7月豪雨では、河川の氾濫や継続的な降雨により、道路が被災したことで、約1ヶ月間、全面通行止めが発生し、緊急輸送道路としての役割を果たすことができない状況が続きました。

本事業の目的についてです。これまで説明した現道の課題を解消することが、本事業の目的であり、道路幅員を確保することで、走行性を向上させること、変則交差点内の交通事故減少を図ることで、安全性を向上させること、緊急輸送道路二次ネットワークとしての道路機能、防災機能を向上させることを目的として、事業を実施することと考えております。

次に、ルートを選定について説明します。図面に示す通り、バイパス2案、現道拡幅案の計3案で、ルート比較を行っております。ルートを選定に当たり、国道210号との交差条件に制約があります。「道路構造令の解説と運用」によると、平面交差する場合、交差道路の望ましい縦断勾配は2.5%以内となっているため、この条件で交差可能な位置を交差点として抽出しており、図中の赤丸が縦断勾配2.5%以内の箇所となります。

赤色で示す第一案は、橋梁整備により、玖珠川を渡るバイパス案で、線形、交差点形状、防災機能、周辺環境への影響、施工性、経済性を踏まえた整備効果が最も高い案となります。

次に、青色で示す第二案は、国道210号と県道下恵良九重線の交差点に接続する案で、第一案と同様に橋梁整備により、玖珠川を渡るバイパス案となりますが、事業延長が長くなることで、経済性の面で一案に劣ります。

最後に、緑色で示す第三案は、現道を2車線整備し、交差点改良する現道拡幅案です。この案は、長大切土法面や既存集落の改変が大きい上、整備延長が長くなることにより、事業費が増大するため、バイパス案には劣ると考えます。よって、現道の課題が解消され、最も整備効果及び費用便益比が高くなる第一案を採用しました。

次に、採用ルートによる事業計画について説明します。事業区間は、玖珠郡九重町大字引治から大字右田までの延長595メートル。将来の計画交通量は4,480台で、2車線整備、設計速度は60キロとしております。幅員については、横断図の通り、車道3.25メートルで2車線。歩道2.5メートルを整備し、全幅で10.5メートルとなります。計画の基礎条件となる、現況交通量は4,855台で、最新の平成27年センサスを適用しております。

次に、事業概要について説明します。計画期間は令和5年度から令和12年度の8年間で、延長は595メートル、そのうち110メートルが橋梁となります。総事業費は、本工事費、測量試験費、用地補償費を合計し、約19億円となります。

事業工程についてです。令和5年度より事業化した場合、測量、調査、設計から着手し、その後、用地買収を行い、工事完了が令和12年度になる予定です。

続いて、環境への配慮について説明します。環境への配慮については、整備延長が最小となるルートを選定しており、地形改変を抑えております。概算土量につきましては、切土約2万7,900立方メートル、盛土約2万200立方メートルとなります。本事業で現場内流用をし、合計で約7,700立方メートルの残土が発生しますので、管内他事業の盛土工に優先して流用するよう調整していきます。

まとめになります。本事業の整備効果は、バイパス整備による道路幅員の確保で、走行性が向上すること、交差点の新設による交通転換で変則交差点内の事故が大幅に減少することで、安全性が向上すること、道路縦断が上がることにより、河川氾濫の影響を回避でき、緊急輸送道路二次ネットワークとしての道路機能、防災機能が向上することが期待されます。また、地元及び沿線自治体から要望書が提出されるなど、事業実施を望む声を多数いただいております。

以上、事業の必要性や事業執行方法の妥当性が認められ、事業実施環境も整っていることから、本事業を実施したいと考えております。説明は以上になります。審議のほどよろしく願いいたします。

#### ○議長

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

#### ○委員

この場所を見学させていただきました。図面の緑のところは、かなり狭い道路で、こちらの計画のルートにするということはよく理解をいたしました。この図面では、同じように書かれていますが、緑の箇所はかなり狭く感じました。それで、交差するのが大変ということで、赤色の方のルートにするのは理解しています。交通事故が多い③、④の変則的な交差点と言われるところで、交通量が少なくなるという理解ですが、現状の交通量は4,855台で、計画交通量になると4,480台。安全性の向上が少しはできると思います。375台減ったということによって、どのくらい効果が見込まれるか、ご説明をいただきたいと思います。

#### ○道路建設課

平成27年が最初の交通量調査のデータですので、人口減少等にも伴いまして、北九州地区では減少傾向にあるというところで、計画交通量といたしましては約300台減少という予測をさせていただいているところです。この減った300台が現道に残るという意味ではなくて、現道拡幅でも交通量としてはほぼ変わらない。現道に残る交通量というのは、沿線の住民の方の交通が若干100台、200台程度残るかなと予測しているところです。その地域の方がご利用になる200台の分で、1回のピーク量というのはかなりカットできているというところで、減少に繋がると予測をしているところです。

#### ○委員

今の質問に関連するのですが、1-1の整備効果。説明会の時から書き換えていただいているのですが、2)で、交差点の新設により交通が転換し、事故が大幅に減少することで・・・とあるのですが、10年で交通事故32件。年間3件。これは、本当に事故

が大幅に減少するとまで書き切って大丈夫かな、というのがちょっと心配かなと。もう少し表現を緩やかにされた方が、ちょっと書き過ぎじゃないかな、という印象を受けています。1) のバイパス整備による道路幅員の確保と書いてあるのは、現道自体は、先ほどの図の緑の細い現道だったり、210号だったり、そこは当たらないという理解でよかったですよね。1-10にも事業の目的で、道路幅員を確保すると書いてあるのですが、車を広い道路に流そうという意識であることはわかりますが、新たに道路を拡張するわけではない、一部をつなげるためのバイパスを作ることなので、「幅員を確保」という表現が、目的として適切なのか、ちょっと疑問に感じました。口頭で説明している趣旨はわかるので、それをうまくキーワードで書かれた方が、説明している目的そのものが、わかりやすくなるかなと思います。

あと、説明会の時にもお尋ねしましたが、平成27年が結局最新なのですかね。5年に1度というご説明もあったと思いますが。

#### ○道路建設課

はい。交通量調査自体は全国的に一斉に行っていますが、5年ごとにさせていただいており、実測としては令和2年が最新にはなりますが、情報とかデータが公表されていない状態ですので、公表されているベースとしては、平成27年が最新ということになります。

#### ○委員

令和2年の実測は、いつ公表されるのですか。公表まで3年も4年もあって、大丈夫かと。

#### ○道路建設課

今年令和4年ですので、大体2年か3年ぐらいには公表されているので、それぐらいになるかなと思います。

#### ○委員

私も現地に行かせてもらいまして、新しい道路と210号の交差点がちょっと気になって、そのことを言わせてもらいました。その後ですね、もう一度玖珠に行く用事がありまして、見てみたら、210号は結構車が多いですね。野上の方にローソンがありますが、あそこは20年営業してまして、高速ができて結構車が多いなという感じがしましたが、新しい道路と210号の交差点について、210号が片側1車線ずつで、新しい道路と交差する時に、是非とも右折道路、左折道路、整備して欲しいなと思いました。今工事しているので、結構車が繋がるのですよ。信号があると結構繋がって、右折左折の車が邪魔になると思うので、その辺も是非とも考慮していただきたいなと思い

ます。

○道路建設課

事前に交差点解析の資料を送付させていただきまして、容量解析というのですが、その中で滞留長といいまして、右折レーンにどれぐらいの台数が乗るかとかいうところを、予測、解析させていただいておりまして、210号の方も交差点としては、改修する予定でございまして、適切な右折レーンの延長を確保するように整備したいと思います。

○委員

私もその点は、前回10月14日の事業説明会の時に気になったので、国道210号と新設するバイパスとの新たな交差点における交差点の需要率や、渋滞長、滞留長についてご質問をして、事務局の方から送っていただいたのですが、パソコンがフリーズして確認できなかったもので、需要率と渋滞長だけでも結構なので、今、わかれば教えていただきたい。

○道路建設課

渋滞が発生する容量解析になってないので、滞留長が長くなっていて、生データで52.3メートルの滞留長に対して、交差点の設計としては今55メートルの右折レーンをとっています。

○委員

交差点がどの程度交通量をさばく能力があるのかを示す需要率はできていますか。

○道路建設課

210号の方の直進が一番高いですが、それでも0.2とか0.28とかいう値になります。

○委員

そのぐらいの値ですか。交差点の需要率ですから、各現示に対しての合計が出てくると思うのですが…。0.2ぐらいですか。全然混まないですね。

○委員

地元からの理解、協力の件で、ちょっとお伺いしたいのですが、バイパスができることで、今の国道387号、今後地元の方の生活道路となる部分の住民の方々の地元の要望が強く、と書かれているのですが、もう一つは生活安全の確保に対する要望とあると思いますが、例えばですけど、この387号の部分に観光事業者があつて、バイパスができ

ることによって逆に人が少なくなり不利益をこうむるとおっしゃる方がいるとか、その様な地元のいろんなご意見があるのかお伺いしたい。あとはもう一つは、この地元からの協力体制が整っているというところは、バイパスを通すにあたって必要な用地買収をする地権者さんからの協力が得られているのか、地元のご意見なのか、を詳しくお伺いしたいと思います。

○道路建設課

まず沿線の利用状況ですが、通過交通に対して、集客するような店舗というのは、現道上ではございません。自動車工場や、あと住宅があるところで、バイパスに交通転換することにより不利益が生ずる様なことはないと思います。地元からのご要望というところに関しては、それぞれの方への個別のアプローチは、事業実施してからと思っています。自治区の方からは協力します、ぜひ改良してください、という様なご要望はいただいているところです。一部は通学路でもありますので、その辺も含めて、ご要望いただいているところでございます。

○議長

はい。それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申しております、対応方針案の事業実施が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○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、事業実施を妥当といたします。ありがとうございました。

\*\*\*\*\*

2. 【事前評価】道路改築事業 国道212号 日田拡幅

\*\*\*\*\*

○議長

次に、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、ご説明お願いいたします。

○道路建設課

国道212号日田拡幅について説明をさせていただきます。資料は2-1ページから2-15ページとなっております、2-8ページより説明をさせていただきます。

本事業は、平成30年度に再評価を受けており、前回から計画の変更があったため、

今回再評価に諮るものです。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、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、オレンジ色が事業中区間を表しています。日田拡幅は図中の赤色で示した箇所、日田山国道路に接続して日田市中心部からのネットワークを形成するものであります。

現道の状況について説明します。赤で旗揚げしている区間が、今回の事業区間で、事業区間左側の日田市内側は 4 車線で整備済み、右側は日田山国道路で整備中の区間です。事業区間には済生会日田病院、三和小学校もあり、下の写真に示すように、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おります。

計画概要について説明します。本事業は、日田山国道路で整備予定の三和インターチェンジから、日の出第 2 交差点までの延長 2,850 メートルの現道拡幅事業です。ルート及び幅員は、平成 24 年 12 月に都市計画決定をしております。現況の混雑度は 1.21 で交通容量を超過していますが、今回の事業で 4 車線化することにより、混雑度が 0.7 から 0.9 になると推定しております。幅員構成についてです。左側に現況幅員、右側に整備後の幅員を示しております。整備後の幅員構成は、3.25 メートルの車道 4 車線、両側に自転車歩行車道 4 メートルの全幅 24 メートルで整備します。また、交差点については、右折レーン 3.0 メートルを設け、自転車歩行車道を 3.0 メートルとしております。

続いて、全体事業概要の変更について説明します。ご覧いただいている表は、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 1 年間延期し、令和 6 年度までとしております。延長、幅員に変更はありません。事業費は全体で 12 億円の増額となり、総額 85 億円を見込んでおります。内訳としては、道路工が約 6.7 億円。橋梁工が 1.0 億円。用地補償費が 4.3 億円の増額です。今回の再評価で、事業費が増額となる理由をまとめております。増額の主な理由は六つありますので、詳細を説明いたします。

一つ目の理由は、周辺環境への配慮によるものです。要因は二つございます。一つ目は、夜間施工を導入したことによる増額です。本路線は、沿線に病院や大型店舗、事業所等が多く並んでおり、警察から、交差点をはじめ交通渋滞が予想される箇所の工事については、夜間での施工とするよう要請を受けたため、夜間施工を実施することとしましたが、それに伴い労務費などが増額となりました。二つ目は、仮舗装を追加したことによるものです。用地買収後、建物や舗装が撤去されて未舗装となった箇所が多く粉じんが発生したことにより、地元住民から要望が寄せられたため、仮舗装により粉じん対策を行ったもので、これにより工事費が約 1 億円の増額となりました。

増額理由の二つ目は、施工中の交通安全対策を見直したことによるものです。当初は左の写真のように、車道と歩道の境界にカラーコーンを設置して施工しておりました。しかし、現場に着手したところ、沿線店舗等への車両の出入りが多いことや、滋賀県で園児が巻き込まれる車両事故が発生したこともあり、カラーコーンだけでは対策が不十

分であるとの要望を学校関係者や地域住民から多数いただいたため、右の写真のように、仮設ガードレールによる対策を追加しました。これにより、工事費が約 6,000 万円の増額となりました。

増額理由の三つ目は、現場条件の変化によるものです。要因は二つございます。一つ目は、擁壁の基礎地盤の改良が必要となったことです。当初は、堅固な地盤が露出することを想定して直接基礎としておりましたが、現地に着手したところ想定と異なる軟弱な地盤が露出したことにより、基礎地盤の改良が必要となったため、約 5,000 万円の増額となりました。二つ目の要因は、既設舗装厚さの変更による処分費用の増額です。当初は、既設の舗装厚さを 10 センチメートルと想定しておりましたが、現地に着手したところ、舗装厚さが 25 センチメートル程度であったため、舗装の撤去処分費用が約 1 億円増額となりました。

増額理由の四つ目は、構造物設計による工法変更です。左の平面図に示すように、当初は、既設の構造物が函渠構造であったため、それに接続する形で、拡幅側の構造形式も函渠形式としておりました。しかし、構造物設計を行ったところ、函渠構造では、河川の計画洪水の余裕高の基準である 60 センチを満足できないことが判明しました。このため、橋梁形式への変更が必要となり、工事費が約 7000 万の増額となりました。

増額理由の五つ目は、用地補償費の増額です。要因は二つございます。一つ目は、電柱移転費の増額です。平成 29 年 7 月に、本事業間が道路上の電柱占用を禁止する区域に新たに指定されたことにより、道路敷地外への移転が必要となったため、移転補償費が約 3 億 6000 万円の増額となりました。二つ目の要因は、建物の詳細調査結果による補償費の増額です。当初は外観調査で倉庫と想定しておりましたが、詳細調査を実施したところ、厨房施設や住宅使用が確認された物件が約 3 件発生したため、7,000 万円の増額となりました。

増額理由の六つ目は、物価上昇による社会情勢の影響による増額です。前回評価時から、物価上昇等による社会情勢の影響により、労務費、機械経費、材料費、消費税率などが値上がりしております。この影響により、道路工で約 2.9 億円、橋梁工で約 0.3 億円の増額で、合わせまして、3.2 億円の増額となりました。

事業期間の延伸について説明します。本事業では、用地交渉難航箇所において、土地収用制度に基づいた事業認定手続きを行っております。事業認定庁との協議を平成 29 年度より開始し、当初の見込みでは、令和 3 年度末に完了する予定でしたが、認定庁との協議に時間を要したため、事業期間が 1 年間延伸となっております。なお、収用裁決申請については、令和 4 年 9 月 27 日に裁決がおりましたので、計画的に事業を進められるものと考えております。

環境への配慮については、前回から変更はありません。自然環境への配慮について、地形改変が最も小さい現道拡幅を採用しております。また、大分県環境配慮推進要綱に基づき、調査を実施したところ、ツナヤスメ等の生息を確認したため、濁水を抑える対

策を行っております。次に、本事業の概算土量ですが、事業全体で約1万9,000立方メートルの土が搬出となります。土の搬出先については、隣接する日田山国道路に活用する予定です。

最後にまとめになります。事業費の増と、事業期間の延伸により、費用便益比は1.3となりますが、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、交通安全性の向上などがあります。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おります。以上で説明を終わります。審議のほどよろしくお願いいたします。

#### ○議長

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

#### ○委員

何点かあるのですが、まず、2-11の下の部分。粉じん等の対策のところ、乗り入れ部も未舗装となったため、雨天時の乗り入れで凹凸が生じ安全な走行に支障を来したとのことですが、具体的にどういうことなのか、少しわかるようにご説明いただけたらと思います。

2点目ですが、この前回の評価と今回の評価のところ、事前評価って書かれているのは、平成30年の評価という理解でよろしいですか。その記載方法がわからないのですが、この委員会で、事前評価というと、事業が始まる前に行うものを、事前評価というイメージがあって。これを、わかりやすくするためには、平成30年と括弧で入れていただくとか、2-1とかに、「第3回変更」とか書いてありますよね。なので、最初のものではなくて、この平成30年度の方ですよ、という様にわかりやすくされた方がいいのではないかと思います。この点について、前回の説明会の時に、当初の計画、もともとの計画から増額した部分なのか、平成30年から増額した部分なのか、過去の委員会の参考資料と見比べた時にわかりにくいので、平成30年度の時には何をしたのか、今はどうなったのかを、過去の資料と照らし合わせて、修正をお願いします、ということをお願いしたと思いますが。例えば一番わかりやすいのは、仮設ガードレールの追加の部分で、過去の資料だと、センターポールが追加されたなど記載があつて、ここにはカラーコーンは書かれてないと。ただ実際は、この時からカラーコーンはされていたみたいですけど。私たちが知りたいのは、もともと本当の大もとが何だったのかっていうのがあればいいですけど、そこから平成30年の変化については平成30年の時に審査されたという理解をしているので、平成30年から今回何が変わったのか、それは平成30年度の参考資料としてつけていただいて、これと照らし合わせたときに、これはこの時だったよね。こっちは、それから変わったのだねっていうのが、端的にわかるようにしていただけるとわかりやすい。と、いうことを説明会の時に申し上げたつもりだ

ったのですが、今回、それがうまく反映されなかったのは残念だと思っています。作業が大変なことは重々承知の上で、お伝えしていますが、ぜひ前回の資料を参考にした上で、見比べができるように今後はお願いしたいなと思います。

#### ○道路建設課

1点目の粉じんの件ですが、この仮舗装と書いている箇所には層厚は薄いのですが、一般的に道路でされているアスファルト舗装を今回しております。乗り入れ部も未舗装というのが、もともとここは現道が歩道の箇所で、舗装を剥がした時に土の面が表に出てきます。沿線にかなり店舗が多いので、現道から車が乗り込んでくる数が非常に多いので、雨天の時に地面がやわらかくなると、そこに車が通ると、どうしても凸凹ができてしまうということで、地元の方から凸凹ができていますと、雨天の時にですね。晴れている時も、土の面が表になっているので、その辺に車が通ると粉じんが舞い上がる。この2点のところ、地元からかなり要望をいただいておりますので、我々としては、仮舗装をすることで、その2点を解消するといった目的で、今回対策を実施しております。

あと、2点目、委員から前回説明会の時にご指摘いただきまして、2-12 ページの下側の増額理由、③の部分ですね。前回評価、平成30年とかかわり合いがあるといえますか、同じ断面のところでも、違うというのが表記できる場合には、こういうふうに表記させていただいております。右側の前回評価で、路床の石灰改良を変更増させていただいて、今回は構造物の方の地盤改良ですよ、というような説明の書き方にさせていただいております。で、前提条件といたしまして事前評価というのは、本委員会での踏襲されている事前評価でございますので、この事業の場合には平成22年の時に受けた事前評価から、前回もまだ変えていないといえますか、そのまま前提条件のままきいていたところに関して、平成30年度から今回令和4年度の間、それぞれの事象が発生して、変更が必要になったというところに対して、今回、増額の理由ということで挙げさせていただいているところですので、事前評価と書かれているものは、当初からの想定であるという形になります。当初そういう想定で、工事費等を算出させていただいていたのに対して、前回まではその変更の理由というのがなかったのですけども、今回、この4年間の間に、事象が発生したという形になります。平成30年から。

#### ○委員

事前評価は、平成22年度。そうすると、2-12の、例えば上の段、事前評価って記載がありますよね。地盤改良のところ。事前評価と今回評価ってありますよね。その事前評価は平成22年ですか。

#### ○道路建設課

はい。

○委員

前回説明会の時に私が申し上げたのは、平成 22 年から、前回のこの委員会が開かれた平成 30 年度、平成 30 年までについては平成 30 年で評価をされているはずだと。だから、増額分等については、平成 30 年以降の分を、今回審査すべきで、平成 30 年よりも前に何かあった分について、たまたま新たに見つかったから、今回あがることはもちろん当然のことですけど、平成 30 年に 1 回増額で上げたものが二重に計上されたらおかしいので、そうはならないで欲しいし、そうであれば、そうはなっていないという説明で、それなら平成 30 年も資料から整合性を持って欲しいということを伝えたつもりだったのです。

○事務局

事務局からよろしいでしょうか。具体的なことで 1 点ずつ説明したいと思います。2-12 のカラーコーンの件ですけれども、これは事前評価と書いておりますけれども、事前評価の時の積算、計画に基づいて、令和元年ですかね、ここにカラーコーンという対策をしましたということで、事前評価から、前回の再評価までの間、全然計画が変わってない。で、そのあと、これではいけないということで、この 4 年の間に変更したと。

○委員

カラーコーンはそもそも平成 22 年の時に、計画に入っていた？

○事務局

そうですね。そういう対策ということで。逆にそのガードレールとかの配慮までは、事前評価の時はしてなかった、ということですね。22 年の時は。それでずっと計画としては変更なしで来たけれども、令和元年に実際にそういうカラーコーンでやってみたら、これでは不足だなということで、そのあと、今回の再評価までの間に、計画を変えたということですので。写真の時期が令和元年になっていきますけれども、そういったことで、計画としては、あくまでも事前評価の時の計画に基づいて実施している。それを実施したのが、実際に工事をしたのが令和元年であったので、その時の写真を資料に示しております。

○委員

わかりやすくするためには、平成 22 年の計画では、カラーコーンのみが、安全対策として考慮されています。検討されていまして。そして、平成 30 年の時には、交差点照明や横断防止柵、センターポール追加がありました。で、今回は、それに、さらに

仮設ガードレールがありましたと。そういう理解でいいのですか。

○事務局

センターポールと、このガードレールというのは、対策の目的は全然違いますので、センターポールは、でき上がった時にも残る施設で、車の安全走行のために前回そういう変更しております。そのあと、工事期間中の安全対策として、仮設のガードレールを追加しています。

○委員

交差点照明とか横断防止柵っていうのは、通学路、歩行者対策として関連はしないのですか。

○事務局

しないってことでよろしいですかね。道路構造ということで。

○道路建設課

そうですね。設置している場所が全く違うといえますか、大枠の目的は当然交通安全ですけれども。

○事務局

今申し上げた交差点のところとかは、でき上がった後の安全対策施設。ここの2-12は、あくまでも工事期間中の一時的な安全対策ということで。でき上がった時にはここは完全に歩道になって、できてしまう。必要があればガードレールも設置するかもしれませんが。そういったことで、これは繰り返しになりますけど、当初の22年の計画に従ってずっと進めてきたけれども、令和元年、30年ごろに、これでは不足だと、実際に工事がかかってみたら。それで、前回の再評価から今回までの間に、新たに発生した事項で、その辺の時系列の詳しい説明が言葉足らずだった、というご理解でお願いしたいと思います。

○委員

わかりました。説明を受けたらわかるのですが。ここ何年かの協議によって、再評価事案は、変更箇所を中心に議論するっていうことになっていて、こういう資料もつけていただいているので、もしよければ、その辺はちょっとご配慮いただいて、ご説明いただけると助かります。

○事務局

はい。あんまり大きくない事項ですけれども、ここの事案がたくさんあったものから、ちょっと惑わすような形になってしまいまして、申し訳ありません。

#### ○委員

私も同じような質問になって申し訳ないですが、再評価書の2-1の文章で、変更内容理由。これが、構造物、設計による工法変更と書かれていて、それは、2-13の説明でも、構造が増額理由のところでも書かれています。それは理解しました。しかしながら、次の2-2の後ろの方で、工法の妥当性では、前回の評価時から変更がないと書かれています。実際は説明で変更されていると思うのですが、変更されていないということは、それはいつから変更されていないのか、前なのか、前回なのか。ここでは前回の評価時ということですから、令和1年の評価時から変更されていないということなのか、事前評価から変更されていないということなのか。それは、2-1に書いたから、もう書かなくてよいと思ってらっしゃるのか、その辺りはいかがなのでしょう。

#### ○道路建設課

2-2 ページの方の工法の妥当性というところは、大きなルート、もしくは構造的なところの部分、書くものという理解しております、今回の変更理由など細かなことについては2-1 ページの変更理由の方に書くものということで、理解しています。工法の妥当性のところには前回評価時ですね、ここに関しては大きなルートの変更とかが、今までもございませんので、当初から変わってないということになるかもしれませんが、前回の評価から変更がないということで表記させていただいています。

#### ○委員

ただ、見た時に工法の妥当性は、変更はないと書かれていますが、変更されているわけですから、じゃあ幾らのところは変更するのか。もちろん、これはルートとか大きなところで変更はないというのはわかるのですが、実際は、先ほどもおっしゃったように、構造物の設計の変更というのは明確なわけですから、しっかり2-1に書かれているところを書くべきではないかなと思うのですがいかがですか。そのあたりは幾らか、額が小さい低いというふうに考えられるのか、参考のためにこの辺りを教えていただければと思う。

#### ○事務局

はい。また事務局ですが、金額では線を引けないところでもございまして、今、原課からも説明があったように、2-2ページ目の工法っていう言葉で書いていますけれども、この工法というのはちょっと今事務局の方でもですね、どういう書き分けがいいか検討中でございまして、お答えができてなくて申し訳ないですが、いわゆる構造とかですね、

そういったものを想定しております。例えば現道拡幅、先ほどの 387 号であれば、現道拡幅をするのかバイパスでいくのか。そういった構造或いは計画、という言葉を使うとまた曖昧になってしまうのですが、そういった大きな変更を考えております。前の方の工法はですね、ここにありますように比較的小規模といいますか、そういった形を考えておまして、計画そのものの、方針ですかね。そういったものに関わるものが、2-2 ページの工法。というふうに、具体的な工事の方法、それが 2-1 ページの工法で、そこで経費の変動などについて言及する、という様に考えております。

#### ○委員

2-1 の表部分は、変更点はこちらを見ればよいということですか。2-2 は変更されていても、大幅な変更でない限りはここには書かないと。という理解でよろしいですか。

#### ○事務局

はい。基本的にはですね、2-2 ページに関わるような工法の変更っていうのは大幅な計画の変更に該当するようなものと考えております。

#### ○土木建築部長

工法の妥当性について、今委員からありました、前回評価変更時から変更はないと書いてある、例えば函渠工が橋梁になっているじゃないかと。これは工法の変更ではないのかと言われると、もうこれは本当におかしな話でございます。その下の「事業の成立性」のところにありますように、「前回評価時から大幅な変更はない」と。ここはちゃんと「大幅な変更はない」というふうに、明示しているんですね。従って、今ご指摘いただいた工法の妥当性のところについても、同じように、工法は変わっているわけで、ここは「前回評価時から大幅な変更はない」と。函渠工が橋梁工になるのは、大幅な変更とはとらえずに、というような解釈の方が、より正しいのではないかと思いますので、ここの表現の仕方については少し事務局の方に検討させたいと思います。

#### ○委員

関連質問ですが、私いつもここの評価の記載。よくわからないなと思っていて。例えば、今の工法の妥当性のところの 2-5 の工法の妥当性のところと照らしてみると、例えば関係法令等の、技術基準等との適合とか、複数案の検討とか、そういう小項目があって、この工法の妥当性というのは、具体的な工法が変更されたかどうかとか、その具体的な工法が、過去の分が妥当じゃなくて今回の方が妥当になったという様に考える場面なのか。もしくは、どんな工法だとしても、法令に違反してないと、法令の基準と合致しているのであれば、それは別に法令違反がなかったと、法令に合致しているという点で、変更はないのだと理解すべきなのか。いつもどっちかわからないまま、ずっとも

やもやしていました。今ここで、正式にお答えいただかなくてもいいですが、ここで書かれている工法の妥当性というのは、具体的には、どっちとして理解すればいいのかを、今度きちんと教えていただけたらなど。そうすれば多分、何人かの委員がもやもやしている部分が少し解決するのではないかなと思います。

#### ○事務局

わかりました。第三回のあたりで、もう一度ご協議、ご説明いたします。

#### ○委員

今の表記に関係するかもしれないのですが、2-2 の費用便益の分析の総費用の増のところで「工事費等、用地補償費の増に伴うもの」とあって、ここでは物価上昇は記載されてないですね。で、物価上昇もどうとらえるのかっていうのが、ここ1、2年、難しいなと感じていまして、今、物価上昇の部分はもう社会的にやむを得ないので、この委員会でもある程度やむを得ないなということで理解していると思いますが、だからこう全体で何億増額のときに、物価上昇部分は何億ですよって明示していただいた方が、私たちとしてはそれ以外の増加部分を、妥当か妥当じゃないかっていうふうに、よりよく審査した方が、できると思うのですね。でも、多分この書き方は、工事費の中にも物価上昇部分含まれています、と書かれていて、物価上昇も含めて工事費上がりましたよっていう記載ぶりになっているのです。なので、個人的には物価上昇部分は、他の部分と分けて、理由の一つとして記載した方がいいのではないかと考えているのですが、この辺も、他の事業と比べて、全体で統一していただいて、ご検討いただきたいなと思います。

続きでもう1点だけ、最後の方の、土の搬出の件ですが、数年前まで、割とこの土に関しては、結構シビアにこの委員会で議論がなされていたと記憶しています。メインの先生が、任期満了で辞められてから、ちょっとその点について、だんだん言及されなくなって、確かその何年か前までは、今後の部分についてはわからないにしても、これまでの、事業で搬出された部分については、どの公共工事に流用したか、記載はされるべきだということで、記載があったかのように記憶しています。今回の事業だと、工事が始まってから、かなりの年数が経っていて、ある程度書ける部分はあるのではないかなと思うのですね。この表って、どうにでもなると言ってしまうとどうにでもなる表で、もう少し県民にきちんと情報を知らせるという趣旨からすると、すでに搬出した分は幾らですよとか、何処ですよとか、そういうことを記載していただけたらと思うので、この点についても全事業、少しご検討いただきたいなと思います。

#### ○事務局

次回までに検討結果をお返ししたいと思います。

#### ○委員

現地を見させていただいて、ちょうど途中まで歩道ができているところと、これから工事に入るっていう箇所の説明を受けたのですが、昼間2時ぐらいだったと思うのですが、非常に交通量が多くて。物流を担うような大型車両から、普通自動車までのかなり数が走っていて、驚いたぐらいでした。また周りには小学校や中学校、高校など、非常に多くの学校が存在していて、仮設のガードレールの必要性も非常によくわかりました。若干資料残念な部分があるのですが、この道路については、本当に安全がかなり脅かされている道路で、非常に危険な箇所が多いなと思いましたし、遅れてしまっていることが非常に残念だなと思うのですが、人口減少が進んでいる割にはこの地域については、商業施設もかなり多かったですし、通っている車両の数を見ると、まだまだ台数が、増えてくるのではないかなと。より通りやすくなれば、もっと使いやすい道路になるのではないかなと思ひまして、できるだけ早い完成を望みたいなと思ひました。たまたまの事業評価で見に行った日に、夜、知事とお会いする機会があつて、この道路を見に行ったことをお伝えしたら、非常に喜んでくださつて、危険であるつていうお話をしたら、そうだろうつていうふうに言われていたので、やはり本当に危険なところについては、きちんと工事を進めるとつのが、もう少し、ご説明にあると、工事費の増加とかいろいろ多分説明しないといけないことがいっぱいあるのですが、それよりも一番大事なことは何なのがつてつのが、若干薄まつてしまつてつるので、私は早くこの道路は完成して欲しいなと思つておつりますので、頑張つてください。

#### ○委員

私も委員と一緒に現場を見に行ったのですが、大変交通量多かつたのですよね。それと、2-15 ですけども、用地収得率が 97%、令和 3 年度の末時点の記録がここ記載されているのですが、現地で説明を受けたときは 99%つておつしやつてつました。その時、1%つて何なのですかつて質問をさせていただいたのですが、ここの記載が變つてきたなという感想です。

#### ○委員

2-13 で教えていただきたいのですが、2-13 の増額理由のところの、道路上の電柱占有を禁止する区域に指定されたため、民間の用地を取得した上で 3.6 億円の増額になっています。多分これは、平成 29 年に国道において電柱の緊急道路で、電柱を建ててはいけないということになつたのでつしょうけれども、民地に動かしたからいいのがつてつという話もあるつてつつか。3.6 億もかかつてつるので用地取得に。多分、国道に関しては無電柱化を見据えてつてつこの法律ができたのではないかなつてつ思うつてつつか。この道路、歩道を広く拡張して緊急道路としては非常に、使える道路になつてつてつところつてつ、

電柱の無電柱化ということに関して、今後計画があるのかということが一つと、せっかくこれだけの工事をやっていて、工期も延びてかかっているのに、何か民地に動かしてそれでいいのかなってというのが、それがちょっと。用地買収にもお金がかかっているし、今後のこの道路の計画についてもお伺いしたいというのが1点です。

それともう1点は、全体的なことですけど、事業が伸びた時に、自分のところの工事だったら、1年も延びたらそれに対してものすごいお金がかかるのですね。それに対する全体のプラスというのは、それぞれの事業にかかるプラスは見えるんですけど、事業が1年延びた時にかかる事業のコストアップというのが見えないのですが、それについてもご説明いただければ嬉しいです。

#### ○道路建設課

まず1点目、電柱移転の件ですけれども、緊急輸送道路にこの道路が指定されていて、緊急輸送道路の中で災害の時に電柱が倒れて、緊急車両が取れなかった事例が全国的に発生している中で、平成29年にこういう法律といいますか、国土交通省の方から通知が出て、緊急輸送道路で、そういうことがないようにということで、新しく電柱を立てるためには、道路の区域外に出すように、電柱管理者に指示といいますか、出さないということで。道路区域内から道路の区域内に移転する場合は、電柱管理者の方で全額お支払いいただくのがルールですけれども、それを今、道路の区域であるものを倒れても緊急輸送道路の中で倒れないように、その外に出しているのには半額以上の負担が、こちらの方にもかかるということで、そういうルールに則って今回増額をさせていただいています。無電柱化については、今全国的には10万人以上の都市の国道については無電柱化しているのがあるのですが、日田市が十万人いませんので、今のところ計画というのはしていないというところで、今回移転していただいたら基本的にはそこが続くといったところで、無電柱化については計画がないところになります。

あと、2点目の工事の延伸にかかって増額というところになりますけども、今回、物価上昇についてはですね、確かに今上がってきていますので、見込みながら上昇率をかけて、今回提示させていただいていますが、具体的に工事で1年延びるから、私どもが受注者さんにお支払いする増額というのは、仮設備とかリース代等や、もしくはその交通誘導員さんの増額というのは多少ございますけれども、それ以外は、今のところはなかなといったところでございます。工事がもう切れてれば、何もしてないところなので、増額はないかなといったところです。

#### ○議長

活発な意見ありがとうございました。それでは意見も出揃ったようですので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すか。

(委員一同 異議無し)

○議長

はい。ありがとうございます。では、この事業につきましては、継続を妥当といたします。

○議長

ここでちょっと休憩を。あと午前中に2件ありますので、時間も差し迫っていますのでお集まり次第、再開したいと思います。よろしくお願いします。

(休憩)

(再開)

\*\*\*\*\*

### 3. 【再評価】 森林環境保全事業 三宅山線

\*\*\*\*\*

○議長

再開したいと思います。次に再評価対象事業であります、森林環境保全整備事業、三宅山線についてご説明をお願いいたします。

○林務管理課

農林水産部林務管理課でございます。よろしくお願いいたします。資料は3-1 ページから、3-8 ページになります。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、3-9 ページからになります。それでは、森林管理道三宅山線林道開設について説明いたします。

まず初めに、三宅山線の位置です。三宅山線は、竹田市直入町から豊後大野市朝地町にかけて位置し、国道57号の北側になります。

次に全体計画です。竹田市直入町大字長湯を起点とし、豊後大野市朝地町朝地を終点とする全体計画延長1万1,580メートルで幅員は4メートルです。事業期間は平成20年から令和10年までの21年間で、事業費は19億3,000万円の予定です。負担区分は、国が50%、県が50%となっています。図面上、黒線が完成済、赤色の点線が未完成区間となっています。令和3年度までに7,842メートルが開設済みで、進捗率は事業費ベースで69%、延長ベースで68%となっております。

次に、航空写真です。白色の実線が完成済み区間。黄色の枠内枠線ですけれども、これが三宅山線の利用区域になります。面積は、407ヘクタールでそのうち杉ヒノキの人工

林が 286 ヘクタールと豊富な森林資源を有しております。利用区域内の森林資源の状況です。上段の樹種別面積では、スギ・ヒノキが全体の 70%を占めております。下段の人工林の林齢別割合では、間伐対象林である 16 から 45 年生が 34%。主伐対象林である 46 年生以上が 66%となっており、森林資源は充実していることから、林道などの路網を早期に整備し、森林整備を実施する必要がある地域です。

開設状況です。幅員は 4メートルです。路面は、アスファルト舗装を実施しております。法面は、環境に配慮して、原則緑化を行います。緑化の配合につきましては草本主体とし、在来種については、よもぎ、めどはぎ、やまはぎ、を配合しております。岩盤部や崩壊の恐れのある法面は、モルタル吹付工やのり砕工など保護工を行っております。環境面に配慮した工法として、写真のような間伐材を利用した工法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、できる限り地形の改変を少なくするとともに、切土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をして、林業作業用施設として利用しております。土砂収支は搬入土、搬出土ともに 0 となっており、周辺環境への影響を配慮しております。

開設効果でございます。林道が開設することで間伐や主伐が実施され木材利用、木材生産が増進されます。さらにそこから作業道が開設されることで、高性能林業機械などによる事業の集約化が図られ、木材生産経費が縮減されます。また、適正な森林整備が促進されることで、国土の保全、水源の涵養など、森林の持つ公益的機能が増進されます。森林整備の実績状況です。当地域では、林道が完成した区間を中心に、森林整備が進んでおります。令和 3 年度末までに、計画 247.7 ヘクタールに対し、間伐 51 ヘクタールや、保育 180 ヘクタールなど、延べ 231.3 ヘクタールの森林整備が実施されております。今後も順次森林整備を進めていく計画です。

森林整備の実施状況の写真です。上 2 枚が主伐の実施状況、下 2 枚が間伐の実施状況です。林道は開設後供用開始され、森林施業に利用されております。こちらが前回評価時から、森林整備が進んだ箇所でございます。写真のように、5 年間の間に林道を利用して、間伐や主伐が行われております。左側が実施前、右が実施後になっております。また、林道から支線として林業専用道などが整備されています。伐採した木材は林内作業車で林道まで搬出し、集積され、大型トラックで市場へと搬出されます。このように、山土場から大型トラックで直接、木材を搬出することができるため、素材生産コストの低減に大きく寄与しております。

最後に、全体事業の変更についてです。今回変更内容は、事業費の増加です。平成 20 年度の事業開始時から令和 4 年までで、労務費は約 1.5 倍、資材費は 2 倍以上、諸経費率は約 1.2 倍増加しております。このため、年度ごとの事業費が増加し、労務費及び資材単価に伴う増額が 3 億 8000 万円。舗装構成の変更に伴う増額が 2,000 万円、合わせて、4 億円が全体事業費で増加しております。その内訳といたしまして、労務費、資材単価及び諸経費率に伴うものが、林道の開設工事でございますけれども、こちらで 1 億

7,900万円。林道の法面工事でございますけどもこちらが5,000万円。林道の舗装工事で1億1,300万円。測量設計で3,800万円の増額となり、最後に舗装構成の改正に伴うものが約2,000万円の増額となりました。舗装構成の変更の内容については、令和3年度の林道規程の改正により、これまでの表層4センチメートル、上層7センチメートルから、表層5センチメートル、上層路盤10センチメートルとなりました。新しい舗装構成で、施工する延長、残延長ですけども、4.7キロメートルになっております。

再評価基準といたしましては、前回再評価時点から、5年経過です。前回再評価時点からの変更内容ですけども、先ほどお話ししましたとおり、事業費が4億円増加し、19億3,000万円の事業費となりました。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ていきます。対応方針といたしましては、地元を含め多方面からの早期完成を強く望まれています。また、費用対効果は1.2であることから、森林資源の利用や管理、あわせて地域振興のため、継続実施したいと考えております。以上で説明を終わります。審議のほどよろしくお願いたします。

○議長

ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いたします。

○委員

私の周りで、最近林業に携わる方が非常に増えており、若い方もかなり多く働かれるようになりました。何故かという、機械化が進み、機械での収穫や、人がチェーンソーを持って切るだけではなく、ロボットの力というか機械の力を使って、荷物を運べるようになってきている様なのですが、それは林道の整備ができていからだと伺いました。森の整備がきちんとされないと、川が汚れたり、木が倒れてしまったり、また海がきちんと機能しなくなったりするので、やっぱり森林の整備というのは非常に大事で。林道がないと、人が入って行けないので誰にも整備をしてもらえなくなる。そういったところの重要性を、この地域で私は生活しているので、特に感じています。

また、費用対効果が1.2ってありますけど、円安があり、あと輸出もかなりしていると思うのですが、木材の方もウッドショックもあり、活気づいている。実感としては、本当に若い方がたくさん就職されていて、林業に携わっている状況を見ると、もっと費用対効果が高くてもいいと思うぐらい、携わる方のお話を聞くと先は明るい事業だと思っています。また大分県は森林が多いので、そういう意味ではきちんとその林道の整備ができていて、木材の利用がきちんとされていくことが一番理想的だと思っているので、この事業については、できるだけ早く早期に完成して、使っていただけるようにしていただけるといいかな、と思っています。

○委員

私も現地を見させていただきました。今、委員がおっしゃったように、林業というのは、一時期は誰もやらなかったような、ちょっときつい仕事だと思っていましたが、中国などに売れるようになって収益が上がる様になり、雇用が生まれ活気づいてきたというのは最近の話だと思いますが、そのためにも、コストを下げないといけません。コストを下げるためには、やはりこういった伐採もそうですが、木を切って、簡単に主要道路まで運んで、それから港まで運ぶということがしっかりできないと、コストが上がってきて売れなくなるということもありますので、雇用を生み出すためにも、こういった道路が必要かと思っています。現地に行くと本当に大変なところで。よくこの様なところで工事ができるなど、作業なさっている人たちには、頭が下がりますが、ぜひ、しっかり進めていただければと思っています。

もう一つはですね、業者がこういった伐採をする機械を買う時に半分しか出ないんです。補助金が。それは、森ネットというところが半分補助しているのですが、第3セクターのところは給料を自分たちで出さないといけないから大変な思いをしていると。業者にも補助金が十分にいかないということなので、そういったところまで十分目を光らせて、応援していただければと思います。

#### ○委員

間伐や主伐の実施前と実施後の写真載せていただいてありがとうございます。非常にイメージがしやすかったです。

1点、質問ですが3-14の下の段のところの林業専用道作設という部分がありますが、これは、林道はこの事業で作ったという理解をしていますが、「林業専用道」というのは、この事業の中で作ったものなのか、林道をこの事業で作ったことによって、関係者が作ってさらに林業をしやすくなったという趣旨なのか、どちらか教えていただけたらと思います。

#### ○林務管理課

この事業では林道だけを作っています。その林道を軸として、支線を入れていって初めて機械化ができますが、規格が林道と違いまして、その支線として、専用道という別事業がございます。

#### ○委員

この事業ではないけど、関連して、県など地方公共団体が費用負担してされているという理解でよいですかね。わかりました。

#### ○委員

これは意見ですが、1-11の林道開設状況のところ。常々思っていたところですが、

法面のこの工法が、こういったブロックというか、大体こういう感じなんですよね。一番安くて強い形で法面を処理するのですが、その右上の環境対策のところでは間伐材の利用等で、環境に配慮した工法になっていまして。大分県は災害が多いところなので、災害が多くて土が流れたところとかが、この様な法面になって、急いで安全のために直さなければならない時はしょうがないと思いますが、こういう林道の開発とかで、山を崩して道を作る時とかは、県の事業として、その山の景観をなるべく変えないようにしていただけないかなと思っております。のり砕工のようにこうやってコンクリートで固めると、景観がこの様になってしまうので。緊急性や、もちろんお金もかかることだからだとは思いますが、大分県が林業の盛んな地域として、どの様にその山の景観を守っていくか、というところも、考えの最先端をいくような県になって欲しいなと思っております。

#### ○林務管理課

ご意見ありがとうございます。こちらの写真がどうしてもモルタルと、のり砕等でイメージがよくない写真かなと思っておりますが、県道からの起点とか、終点のところに関しては、地形が急峻なところを、入らざるをえないので、どうしてもこういう形になってしまうのですが、全体としては、左の写真にあるような、なるべく縦断勾配等々を考えながら、切土量、切土法長を短くして、林道作設しておりますので、もちろん環境に配慮して、法を小さくして、切土量も減らして作らせていただいております。もちろんこれから残延長もございますけども、そちらに関しては、今ご意見があったところを重々受けとめながら、事業を進めてさせていただければと思っております。

#### ○委員

在来種とおっしゃっていましたが、どこに当たる分なのでしょうか。環境対策のところ、在来種を使用されているみたいな説明がありました。

#### ○林務管理課

今、資料の中には、記載はしておりません。先日ご意見をいただきましたので、今回、回答させていただきました。資料の方には、記載しておりません。

#### ○委員

何処に使っているのですか。

#### ○林務管理課

基本的には緑化をする箇所になりますので、ここに見えている切土面、この分がすべてになります。あと、盛土面ですね、盛土面もこの様に。切土面、盛土面の緑化をする

箇所については、先ほどお話した種子の配合で緑化させていただいているという状況でございます。

○委員

ちなみに、その在来種の由来はわかりますか。どこから持ってきたか、など。外来種を入れるより、場合によっては在来種を入れた方が環境破壊に繋がることもあるので、できればこの由来を検討していただければと思います。

○林務管理課

先ほどご説明させていただいたのは、在来種について、よもぎ、めどはぎ、等々を入れているというところですが・・・

○委員

在来種なら何でもオッカーという訳ではない、ということです。どこから持ってきた在来種なのかによって、外来種よりも環境破壊に繋がることもあるのです。ですので、もし在来種を入れる時も、その辺りに留意して、進めていただければいいかなと思います。

○委員

物価の変動について、それをどうとらえるかというのが大きな課題になっているかと思いますが、確認をさせてください。この事業の中では、先ほど、労務費、資材単価等、資料 3-15 で増額があるということで、事業期間全体の増額と、説明いただいたと思いますが、3-1 のところでですね。前回の再評価のところでは、計画期間がかなり伸びて、金額は工事等に変更がないためか、そのままになっております。

このように工事に変更がなくて計画期間が変わるだけであれば、今後も金額としてはそのままなのか、むしろそういった実態を踏まえて、物価の高騰も見込んだ額で出すのか。どの様な扱いになっているのかを説明いただければと思うのですが。

○事務局

事務局の方からお答えします。物価変動は、毎年毎年、近年であれば上がっているわけなので、前回の評価から今回の評価、或いは前々回から前回の間に含まれているはずですが、実際に工事費を再積算するのは、工事がある程度進捗して、終わりに近いところで、最終的な予算をもうちょっと極めようとか、そういったタイミングでいたしまして、必ず5年ごとに再積算とかいうことは特段してないので、そこで工事費の見積もりに物価変動が反映されていたり、いなかったりということが現実的に起こります。それで、事業期間が延びているにもかかわらず、工事費の先行きが長い場合はま

だちょっと先行き見通せませんので、再積算をしていなければ、期間が伸びたのに工事費は一定のままとか、或いは今回みたいに工期が一定であっても、残り予算を再積算してみたら、結果的に物価変動が反映されて、事業費だけが伸びる、ということがありまして。そこは厳密にコントロールしていませんので、都度都度どちらのパターンも出てくるかと思います。

○委員

わかりました。再積算ができたタイミングで、物価の影響分が含まれる様になると、そういう理解でよろしいでしょうか。はい。わかりました。物価の変動に関してはやむを得ない部分もあると思いますが、事業期間が伸びれば伸びるだけ、その影響がどんどん大きくなっていく。それはやむを得ないことではないと思います。それをどう分けるのか、とても難しいところですが、その辺りも含めてその物価の影響をどうとらえていくのか検討しなければいけないのかな、とも思いました。

○委員

私、林野庁から出ております林道規定の改正をダウンロードして、全文読ませていただきました。若手のドライバーがこういう林道を利用しやすいように、林道規定を改正するというようなことが主な趣旨だと思いますが、これを全部読んでみますと、そのまま利用すると、大分県内の今後の林道の整備にかなりのコストアップ要因になるのではないかな、と思ったのです。

例えば縦断勾配が、これまで14%とか16%まで認めていたものが、原則幹線に繋がる林道は9%に下さい。ということは、延長を長くせざるをえなくなるとか、路肩を広く下さい、0.25から0.3に下さいとか、曲線半径を緩やかに下さいとか。そうすると、もちろんドライバーにとって非常にいいことなのですが、県の林業予算がそれだけ圧迫されるということにもなりますので。そこは集中と選択で、一層知恵を傾ける必要があるのかなと思いました。

○議長

それでは、意見も出揃ったようでございますので、事業者が申ししております、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すか。

(委員一同 異議無し)

○議長

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。ありがとうございました。

\*\*\*\*\*

#### 4. 【再評価】 重要港湾改修事業 中津港 田尻地区

\*\*\*\*\*

○議長

それでは午前中最後の議案であります。再評価対象事業であります。重要港湾改修事業、中津港田尻地区についてご説明をお願いいたします。

○港湾課

はい。港湾課でございます。ご説明をさせていただきます。資料は4-1からになりまして、4-8ページから前のパワーポイントでご説明をさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。中津港ですけれども、県北に位置する重要港湾中津港の田尻地区で実施している事業です。自動車関連企業の進出に伴い増大する貨物に対応させるため、赤色で前の画面にお示ししております、岸壁、埠頭用地、臨港道路などの施設を国際物流ターミナルとして、整備を行っているものです。平成8年度から国と県が一体となって整備を進めてきておりまして、これまで水深11メートルの岸壁をはじめとする主要な施設の整備が完了しております。残る事業は、こちらの右側にお示ししております、臨港道路の1号線バイパスのみとなっております。

次のページになります。社会情勢の変化としましては、平成16年にこの岸壁の供用が開始し、自動車関連企業の操業が始まりました。取り扱い貨物の推移としましては、平成19年に過去最高の440万トンの取り扱いを記録した後、若干減少期もありましたけれども、ここ数年はですね、令和2年1月に福岡県豊前市で創業しました、バイオマス発電の燃料用ヤシガラの取り扱いが始まるなど、増加傾向にありまして、去年は343万トンの取り扱いとなっております。このほか、中津市における製造品の出荷額であったり、製造品関連の従業員数が、整備前と比べ増加しておりまして、間接的ではございますけれども、本事業により、周辺地域の経済の活性化に寄与しているものと考えられております。

下段に移って参ります。残事業の1号線バイパスの必要性についてご説明をさせていただきたいと思っております。中津港では取り扱い貨物の増加や、背後地への企業立地に伴う、交通量が増加しております。中津港にアクセスする主要な道路としましては、こちらの図面の臨港道路2号というのがございます。中津港から主要地方道中津高田線に繋がる道路がございますけれども、この2号線の周辺にはですね、住居が密集しておりまして、朝夕の交通混雑や事故の発生、トレーラーなどの走行による騒音振動、ほこりの発生などによって、地域の生活環境に影響を与えている状況になっております。この2号線の問題を解決することを目的に、赤色で示しております1号線バイパスの整備を行っております。

次のページに移って参ります。全体事業の概要としましては、全延長1.6キロメートル

ルのバイパス道路として計画しております。幅員につきましては、車道 3.25 メートルの片側 1 車線道路で、3.5 メートルの自転車歩行車道を整備し、全幅が 11 メートルの道路になります。

続きまして下段をご覧ください。事業経過についてご説明をさせていただきたいと思っております。本事業は 1.6 キロメートルの区間に約 80 名の地権者の方がおまして、事業着手の翌年度から用地交渉を行ってきました。用地交渉に着手後、6 年で約 9 割の方から用地のご提供をいただきましたが、この用地に関しては、価格や相続の問題、行政不信などにより交渉が大変難航してきた状況となっております。またこれによって、未買収地が点在しておりましたので、工事の進捗がなかなか図られていない状況にあります。前回評価以降、粘りよく交渉を行った結果、6 名の方と契約することができ、現在、黄色で着色をしていますこちらの区間、約 300 メートルで工事を実施しているところです。

次のページをお開きください。前回評価時から変更のあった内容についてご説明します。残事業の 1 号線バイパスの事業費が 5 億 3,000 万円増となり、県分の全体事業費 121 億 3,000 万円が 126 億 6,000 万円になります。理由は 3 点ございまして、詳しくはこの後の資料でご説明させていただきます。

もう 1 点、期間についてですけれども、1 号線バイパスは平成 17 年に着手し事業を進めてきました。用地交渉の難航により、さらに 4 年延伸を行いたいと考えております。こちらについても後程ご説明をさせていただきます。

工事量が増となった理由についてご説明をさせていただきます。

1 点目としましては、交差点改良の増加です。港湾取扱貨物の増加に伴い、増えている交通量や、中津港エリアで、増加傾向にある事故への対策として、必要性が高まってきた交差点改良について、昨年、ようやく用地協力を得られまして、交通管理者との協議も整ったことから、今回追加し、通行の安全性、利便性を確保したいということございまして、3 億 1,000 万円の増加になります。説明会の時にご指摘いただきました交差点の問題点について詳しくご説明をさせていただきたいと思っております。こちらが中津港方面、こちらが中津高田線方面、こちらの赤い線が、今回のバイパスが取りつく箇所となっております。こちらの道路が新たにできますと、1 号線を含めまして、5 つの道路が交わることとなりまして、変則の 5 差路となるほか、こちらの 3 号線から 1 号線が、食い違いの交差点といたしまして直進では通れずに大変危険な状況になります。こういったところでですね、出会い頭事故や正面衝突事故の発生が懸念されます。また 2 号線の方に関しましては、こちら現況の 2 号線の状況ですが、右折レーンがないため、右折待ち滞留の車両に、追突事故の発生が懸念されます。これらを解消するために、右下の図にお示ししていますが、交差点改良することにより、これらの課題を解消したいというものになっております。

続きまして、金額が増加となる二つ目の理由になります。盛土材採取場所の変更です。

本事業は、先ほど横断図を見ていただきましたけども、主要な構造が盛土形状となっており、盛土材の調達が必要となってきます。基本は、他事業で発生する土を受入れることとしていますが、工事期間の調整が整わない場合は、採取を行う様に計画しています。前回計画では、本事業で発生した浚渫土を置いている中津港内のヤードから採取することを予定していましたが、周辺で耕作されている方から、含有塩分による周辺農地への影響が懸念されるという声が届きました。他の事務所でも同様の意見をいただいていることなども考慮しまして、中津市、耶馬溪町の河床掘削残土を置いているストックヤードから採取することに変更となるもので、1億7,000万円の増加となります。今後も、より近い箇所の工事の受け入れ調整を行うなどしまして、コスト縮減に努めるよう進めていきたいと考えております。

続きまして、物価等の上昇によるものであり、5,000万円の増加となります。

期間を延伸する理由についてですけども、取得できてない土地について、交渉が難航しておりまして、今後は用地取得に関する手続きを視野に入れた交渉を行っていくことを検討しています。その手続きに要する期間を考慮し、今回延伸するものでございます。

続きまして、4-14下段をお開きください。環境への配慮などにつきましては、前回評価時から大きな変更はございません。施工にあたっては、騒音低振動の施工機械を採用し、騒音振動対策を実施します。道路盛土にあたっては、他の公共工事で発生した残土受け入れ、利用することを基本としています。本工事では残土の発生はなく、受入のみとなっております。

最後のページになりますけども、再評価基準は、事業評価実施要領より社会経済情勢の急激な変化等、再評価を実施する必要があると認められる事業となっております。本事業は、国が施工しました施設と一体となって、陸上輸送コストや海上輸送コストを削減し、中津市をはじめとする周辺地域の経済活性化に寄与する事業であり、中津市及び中津商工会議所などからは、早期の事業完了を強く要望されております。事業の進捗率は98%を超えており、費用便益比も、全体事業で1.2となっております。これらの理由から、引き続き事業を継続したいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

#### ○議長

ただいまの説明を受けました事業につきましてご意見等お願いいたします。

#### ○委員

現地を見せていただいたのですが、住宅街からこちらの港湾地域に向かう道路が昔の作りのままで狭く、それなのに大型車両がかなり通っていて交通量もすごく多かったです。スピードも結構出されていて、危険だなと思いました。

昔の波消しブロックがあったところで、交差点改良の説明を受けましたが、あれだけ

の埋め立てをしていて、工業用地とかいろんな企業を誘致していたにもかかわらず、なぜもう少し道路を広げなかったのか。最初にそれが想定できなかったのは、ちょっと残念な感じがしています。後になってこの様に道路をつくらなきゃいけないのを、想像できなかったのかなあ、と思うぐらい道が狭くて、危険でした。これは改良しないといけないなと思いました。たくさんの会社の方があそこの土地を使っていたいており、中津市は本当に雇用をかなり生み出している。大分県の中でも、世帯数が増えているのは中津市だそうです。非常に人口も増えているので、より安全性を高めて、効率よく、土地を有効活用していただけるように道路を作っていただくのがいいかな、と思いました。通常なら入れないところまで見せていただいたんですけど、本当にきちんと使われていて、驚きました。なかなか見る機会がなかったのでありがとうございます。

一つだけ、4-13の上の段で、前回と今回の表で、金額が「千円」なのに、前回計画今回計画は「百万円」なんですね、単位が。それはちょっと、残念です。

できるだけ早く道路が整備されて、安全に土地が有効活用されるように期待しております。

#### ○委員

私も、見学させていただいたのですが、4-12のこの現場を見させていただいてですね、この想定される事故っていうのが何項目か挙げられていますが、実際に事故はなかったのでしょうか。信号もなく、車もスピードを結構出していますし、大丈夫なのかなって不安になるぐらいだったのですが。ここは想定される事故の項目だけでしょうか。

#### ○港湾課

過去十年間を遡りますと、幸いこの場所ではまだ事故が発生していないという状況です。これ以外に、中津港は交通量が増えておりまして、やはり交差点内での出会い頭といった事故が、港湾エリアにはあまり信号がございませんので、そういったところが懸念されるところです。改めて、新たに交差点ができる中で交差点の改良を行いたいという、追加の内容になります。

#### ○委員

ありがとうございます。あと一つ。用地買収があと1件だけ難航していると、現場の説明の方も頭抱えていらっしやったのですが、何か行政に対する不信感の強い方だって聞いたのですが、その辺は大丈夫なのでしょうか。

#### ○港湾課

コロナ禍等もあって、なかなか協議する機会がないのですけれども、しっかり話し合いを進めていきたいと考えております。

○委員

ここを交差点改良されて、そのあと信号はつく予定ですか。

○港湾課

こちらについては現在信号までの設置は、予定されておりません。

○委員

今、現場視察行かれた委員の感想を聞く限り、危険性が高いと感じたので、可能であれば、警察等々協議いただいて設置していただいた方が。大型車が通ることを前提とした広い道路だと思しますので。ご検討ください。

○港湾課

信号機の件は、警察とも協議したいと思います。

○委員

こここそラウンドアバウトとすべき箇所かなと思います。ラウンドアバウトというのは、変則交差点で最大の威力を発揮するのです。そこに信号機をつける必要は全然ないと思います。ラウンドアバウトで回せば、維持管理費もゼロになりますし、交通事故もゼロになります。検討いただければと思います。

前回の起終点の位置を、今回変えていただきましてありがとうございます。この変更で起終点の位置が変わったことによって、特に行政上何か問題点等はなかったでしょうか。

○港湾課

今回の事業はですね、このお示ししています2号線との交差点から、中津高田線に至る1.6キロメートルという間の道路改良がメインでございまして、今回追加させていただいた交差点部は、一部実際の施工延長としては変わりますが、事業延長としては当初のまま、交差点の交差する位置から交差する位置までの間とさせていただきました。

○委員

あと最後の質問です。盛土材の採取場所の変更がありましたよね。こういう場合に、県の行政上も、ちょっと大きい問題になるのではないかなと思っています。1人の地権者が、浚渫土を利用すると塩分が含まれているので、それは駄目だということで、1億円以上使うことになった様ですが、客観的な証拠はあったのでしょうか。本当にこの浚渫土をそのまま盛土材に使用すれば、周辺の田畑の収穫に影響があったことがあって、変え

たのかどうかですね。というのは、県が1人の、クレーマーとまでは言いませんけど、何か一つ行政にこういった文句を受けてしまうと、他の公共事業にも、同じようなことが伝播して行って、言った者勝ちのようなことになるのではないかなど。やっぱり客観的な証拠があって、いや大丈夫でした、やっぱりダメでした、とかですね。

塩分の含有量試験等、何らかの試験等をして、それで地権者にお見せしたのかどうか。そこら辺を教えていただけますでしょうか。

#### ○港湾課

今回のこの事業ではないのですが、浚渫土を使って一部民地、もともと農耕されていた土地に埋土をしまして、そうした時に隣の農地の稲が枯れたという事象が発生しております。その因果関係がございましたので、今回は見送りというか変更とさせていただきたいと思います。

#### ○委員

これ、臨港道路2や3は、この委員会で私たちが関わったのですかね。1は私たちが関わっていると思いますが、2号、3号もここで話をしたでしょうか。4-12、というのは、交差点の改良のためにですね、前回、臨港道路、4-12の前のとこなんですけど。臨港道路3号と2号が交わる場所は、私たちもこれを見みていたら、何故これがおかしいと思わなかったのかな、と思って。当然渋滞がここで起きるわけですから、今回みたいに道路を広げてですね、臨港道路2に交わる場所、市道の3号の場所の交差点のところはわかっていたはずなのに、何故私たちがこれに気づかないで、通したのかなと、今、不思議でならないのですが。そのあたりの議論を忘れていまして。どの様になっていたかをお聞かせ願えますか。

#### ○港湾課

今ご説明いただいた内容は、今回の事業の中とは離れておりまして、すでに昭和の時代に整備をされております。こちら2号線とこちらの3号線は、今回の事業に入っておりません。今回入っておりますのは、こちらの、今回詳しくご説明させていただきました1号線や、11岸壁に接続する、赤い色でお示ししている道路が今回の事業の対象となっております。

#### ○委員

よくわからなかったのですが。私たちは、再評価しているのは、この赤ではないんですよ。赤でもいいけど。その、4-12のところ。今回の交差点のところ。交差点改良というのは私たちが、考えないといけないのではないのでしょうか。

○港湾課

こちらですね。こちらの交差点がこのままになっていたというところですね。

○委員

これは私たちがやったのではなくて、もう前からあったのですね。

○港湾課

もともとありました。こちらの2号と3号、市道が元々ございまして、今回事業を計画した中で、もともとは既存の道路に接続するのみで当初は考えていたのですが、先ほどご説明したように、やはり変則の交差点になるということも含めて、交差点計画をしたところ、こちらの今回の計画に、このような交差点計画を考えていたのですが、そこでまた一つ用地の問題がございまして、今回追加させていただいているところです。

○委員

今回のところは下から上に上がるところが関係あるということですか。上からくるのが3号線で、横が2号線沿い、今回は1号。1号はどれですか。その下から上に上がってくる場所。そこがうまくいかないで。そしたらもっと下のところは、ちょっと海側になるのですかね。下の方が海ですか。どっちが海になる？

○港湾課

こちらを見ていただきますと、今回交差点の部分がこちらにございまして、海は左の方ですね。

ちょっと向きが縦になった横になったりして申し訳ないですけども。こちらが北の方で、海がこちらにありまして、港はこちらにあります。今お示ししました交差点はこちらで、2号線はこちらですね。こちらの、この次の図面は向きが横に向いている。

○委員

4-12の交差点はどこになりますか。今のところですね。はい。そこはわかりますが、逆に言うと、その4-9のスライドを見ていただくと、今、赤のところとブルーが重なっているところ、右のところです。そのことを言っているのです。その図を見たらどうしても、下のぶつかったところ、そのことを言っていることになると思って。一生懸命理解しようと思うと、交通事故が増えるのはそこだと思うわけですよ。あその下の方だと思うのです。だから交通事故が増えるのはそこなのに、何か上の方をいっていると。よく理解が進まなかったというところです。そして、その最初の話によると、自動車交通のその粉じんが云々っていうのがあったのですが、住宅がどこにあるのかなと思っているのですが。どの辺りが住宅地ですか。

○港湾課

(4-9のスライドを示し) この辺りが住宅地になっておりまして、写真にあるように家が密集しております。この道路沿線には、こちら住宅になりますが、住宅が建っている中、こういった道路、車が、かなり往来しておりまして、騒音とか振動、粉じんが発生しているというところなんです。

○委員

それはブルーの話であって赤は住宅地から離れているじゃないですか。

○港湾課

はい。ですので、こちらにかなり交通が集中しておりまして、その様な課題がここに出てきましたので、農地の中に新しいバイパスを整備しておりまして、大型車についてはこちらを通過していただくような計画を考えております。

○委員

議論が飛んでいて、右側のブルーの方が、交通量が多いと。そこで粉じん等を防ぐためにするというのであればわかるのですが。赤を作って、粉じんが防げるというのはちょっと一言足りないのではないかなと思うのですが。それと、先ほどのスライドの図のところも、もう少しわかりやすくしていただかないと。私たちは、前もって見るのですが、なかなか理解が進まないということがありますので。ぜひ、よろしく願いいたします。

○港湾課

説明が足らずに申し訳ございませんでした。粉じんや家が密集しているというのは、現状の道路の話でございました。それを受けて、今の赤のバイパスをやらせていただいているというところです。現状の道路では、非常に事故が発生しやすくなっているという、そういうお話でございました。今後工夫をさせていただいて、わかりやすい説明に努めたいと思っております。

○議長

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申ししております、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すか。

(委員一同 異議無し)

○議長

ではこの事業につきましては、継続を妥当といたします。ありがとうございました。

○議長

それでは以上で午前中の審議を終了して、休憩といたします。午後の部は、時間が迫りましたけども、1時から再開と予定させていただきます。

○事務局

1時では皆様方に恐縮なので、1時10分ぐらいでよろしいですか。1時10分再開ということで恐れ入りますよろしくお願いいたします。

(昼食休憩)

(再開)

○議長

1時10分になりましたので、午後の部を再開したいと思います。

\*\*\*\*\*

※質問回答の訂正（【事前評価】道路改築事業 国道212号 日田拡幅）

\*\*\*\*\*

○事務局

皆様お疲れ様です。午後のスケジュールでございますけれども、午前中の道路建設課の説明について質問に対する回答について、修正がございますので、修正の回答をしたいと思います。道路建設課お願いいたします。

○道路建設課

道路建設課です。午前中の質問の回答の中で修正をさせていただきたい事項がありますので、説明をさせていただきます。

国道387号引治工区で、交差点の需要率について質問をいただいております。道路建設課としての回答が、0.2程度とお答えいたしましたが、210号の直線の区間のみの需要率の値をお答えしていました。正しくはこちらです。少し図が見にくいのですが、これが210号で、ここから入ってくるのがバイパスの新しい道路になります。この交差点全体の需要率は、0.44が正しい数値になりますので、訂正をさせていただきます。

2点目が、センサスについてご質問いただきました。最新の交通量の調査が令和2年とお答えしたのですが、正しくは令和3年に交通量調査をしております。一応予定が令和4年度内に、年度末ぐらいに公表ができるものと考えておりますので、あわせてお答

えをさせていただきます。例年だと調査は令和2年になるのですが、コロナの関係で令和2年の交通量が、通常どおりではなかったという判断で、1年延ばして昨年度に調査をさせていただきます。失礼いたしました。

○事務局

訂正の回答でございます。お答えしたことについて、さらにご質問等ありましたら、ないようですので以上とさせていただきます。

(午後の部)

\*\*\*\*\*

5. 【再評価】 街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡工区

6. 【再評価】 街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡・明野工区

\*\*\*\*\*

○議長

それでは、午後の部を再開したいと思います。再評価対象事業、街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡工区、街路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 下郡・明野工区、の2件について一括で審議をいたします。2件まとめてご説明をお願いいたします。

○都市・まちづくり推進課

都市計画道路 庄の原佐野線 下郡工区及び、下郡・明野工区の2件について、併せてご説明いたします。資料は、下郡工区が5-1ページから、下郡・明野工区が6-1ページからとなっております。説明については5-9ページからさせていただきます。

まず事業位置についてご説明いたします。都市計画道路庄の原佐野線は、大分インターチェンジから、大分市佐野を結ぶ黄色の線で示した延長約15キロメートルの路線です。このうち、青で示している大分川の右岸から、県道中判田下郡線、通称米良バイパスまでの区間が、現在事業中である「下郡工区」であり、平成27年度に事前評価、令和元年度に再評価を受けております。また、その先の米良バイパスから明野南交差点までの赤で示した区間が、令和5年度から事業化を目指しております「下郡・明野工区」でありまして、昨年度事前評価を受け、事業実施が妥当とされたところです。

まず今回の再評価の内容についてご説明します。こちらは、下郡工区と下郡・明野工区の縦断図をお示ししています。両工区は、下郡バイパス、JR豊肥本線、それから米良バイパス、これらと立体交差するため、大部分が高架橋となる計画です。上の図は、昨年度に実施した下郡・明野工区の前評価における区間の考え方を示したものです。平成27年度に実施した下郡工区の前評価では、緑の破線の米良バイパスと立体交差する部分、こちらを下郡工区に含めておりまして、下郡・明野工区の前評価は、残り

の区間を対象にしました。しかし、下郡・明野工区の新規事業化に向け国とも協議した結果、緑の破線部分は、米良バイパスを越えて明野へつなぐための部分であるという道路の性質、役割を踏まえ、今回下の図のように、緑破線部分を下郡工区から下郡・明野工区に移すという変更を行いたいと考えています。なお、この変更により、下郡・明野工区の延長が約 300 メートル増加し、大幅な計画変更に該当するため、緑破線部分の 20 億を増額する再評価を実施します。また、下郡工区については、令和 6 年度予定の再評価を前倒し、緑破線部分が削除されたことによる、20 億の減額を行うとともに、事業費の内訳を変更いたします。

なお、昨年度の下郡・明野工区の事前評価の際に、現況の問題点や整備効果などをご説明させていただいておりました。今回、特に変更もないため、詳細な説明は割愛させていただきます。ここでは、事業の目的、必要性について簡単にご説明させていただきます。

まずは下郡工区です。庄の原佐野線は、大分市中心市街地と大分市東部の住宅地や物流拠点等を結ぶ、広域的な交流や、物流上の役割を担う、大分市の東西骨格軸となる重要な路線です。しかし、宗麟大橋に向かう市道や、県道大分臼杵線等で慢性的な交通渋滞が発生していることや、宗麟大橋に向かう市道は、緊急輸送道路に指定されているものの、一部区間がアンダーパスであり、防災上の弱点となっていることなど、問題点を抱えています。これらの問題点を解消することにより、県道大分臼杵線の慢性的な交通渋滞緩和などの効果が期待されます。

次に、下郡・明野工区についてです。下郡・明野工区に関しても、県道大分臼杵線の加納西交差点における渋滞や、渋滞に起因する交通事故、救急搬送や路線バスの運行に関する問題、それから大分市東西方向の主要幹線道路が、津波や大分側の洪水による浸水想定区域となっていると、こういった問題を抱えております。これらの問題点を解消することにより、県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮、こういった効果が期待されます。

続いて計画の概要です。下郡工区は大分川の右岸から米良バイパスまでの延長約 900 メートルです。将来の計画交通量は 1 日当たり 3 万 7,500 台で、完成 4 車線。道路規格は第 4 種第 1 級。設計速度は 60 キロとしています。下郡・明野工区は、下郡工区と一部事業区間がラップしまして、米良バイパスを立体交差するための本線部分から、明野南交差点付近までの延長約 1,600 メートルです。将来の計画交通量は 1 日当たり 2 万 8,300 台で、道路規格などは、下郡工区と同様です。なお、下の側面図に示すように、下郡工区のうち、496 メートル、下郡・明野工区のうち 914 メートル、合わせると約 1,400 メートルが橋梁区間となっております。

横断計画について説明します。まずは下郡工区です。本線の車道幅員が 3.5 メートルで 4 車線となっております。現況の市道下郡東西大通り線は高架下へ付け替える計画としています。また、両側にランプが設置されることから、沿道からの高架下の市道へ

の出入りに配慮し、副道を設けるようにしています。次に下郡・明野工区の横断計画です。本線の車道幅員は3.25メートルで4車線となっております。下郡工区と同様、現況の市道下郡東西大通り線は、高架下へ付け替える計画としています。またこちらも両側にランプが設置されることから、沿道からの高架下の市道への出入りに配慮し、副道を設けるようにしています。

次に、全体事業概要です。まず、下郡工区についてです。計画期間については、平成29年度から令和8年度までの十年間で変更はありません。全体事業費につきましては、前回まで180億円で予定していましたが、主に事業区間の変更に伴う橋梁工事費の減。それから、用地補償費の減により、約20億円の減額見込みとなり、全体事業費160億円を見込んでおります。

事業費の変更理由について説明します。まず橋梁工について、前回は、平成6年に実施されたJRアンダーパス部分の三本のボーリング調査結果を参考に、杭基礎の長さを15メートルと設定して、概略設計を行い工事費を算出しており、橋梁費全体で約84億4,000万円としていました。しかし、今回各橋脚位置にて実施したボーリング調査結果を踏まえ、詳細設計を行ったところ、杭基礎の長さが37メートルから46.5メートルと大幅に増えたことにより、約13億7,000万円の増となりました。また、本年度、現時点で4基の橋脚工事を発注しておりますが、最新の単価で橋梁費を積算したところ、物価上昇等による影響により、約4億5,000万円の増。合わせまして約18億2,000万円増額の102億6,000万円となります。ただしこれは、冒頭でご説明しました、下郡工区の一部を下郡・明野工区へ移すという、事業区間の変更を行う前の状態であり、この状態から事業区間の変更を行いました。

次のスライドで、事業区間の変更部分についてご説明します。上の側面図、及び下の完成イメージ図で、赤い破線で囲んでいる部分。こちらが事業区間の変更によって、下郡工区から下郡・明野工区に移る部分となっております。この部分の、上部工、下部工合わせた橋梁費約20億円が、下郡工区としては減額となり、先ほどの約18億2,000万円の増額と合わせて、結果としまして橋梁費は約1億8,000万円減額の82億6,000万円となっております。なお、この事業区間の変更は、本線の高架部分の一部を下郡・明野工区へ移すというものですが、ランプや高架下へ付け替える市道などは、下郡工区にて施工するため、青い破線で示した範囲の用地はですね、すべて下郡工区にて取得します。従って、事業区間の変更によって、下郡工区の用地補償の範囲が変わるというものではありません。

次に、用地補償費についてです。前回は、主に外観調査結果を参考に算出しており、約77億円としていました。しかし、道路設計の結果を踏まえて、事業幅の変更を見直した結果、一般家屋など数件の補償が不要となったことに加え、その他、詳細な建物調査の結果を踏まえて、補償費を算定したところ、合わせて約21億2,000万円減額の約55億8,000万円となりました。

続いて、下郡・明野工区の全体事業概要です。計画期間については、令和5年度から令和18年度までの14年間で変更はありません。延長については、冒頭ご説明したように、事業延長が約300メートルのプラスとなります。全体事業費につきましては、前回250億円で予定していましたが、先ほどご説明しました、事業区間の変更によって、下郡・明野工区に移る本線の橋梁費、約20億円がプラスとなりますので、全体事業費270億円を見込んでおります。なお、下郡・明野工区に変更となった本線の橋梁の橋脚については、施工の合理化、コスト縮減、社会的影響を回避する、こういった観点から、現在事業中の下郡工区開通後に施工するのではなくて、下の工程表に赤で示している通り、令和5年度から工事に着手する予定です。

次に環境への配慮について説明します。まずは下郡工区についてですが、前回から特に変更はありません。周辺環境への配慮として、高架構造を採用し、地形改変による影響が小さい計画となっています。ルート決定においては、高架道路を現道市道の南側に配置するなど日照も考慮しています。また、概算土量については、発生土6,000立方メートル、盛土1万3,000立方メートルのため、搬入土が7,000立方メートル発生します。これについては、他工事からの搬入を考えております。下郡・明野工区についても、前回から変更ありません。周辺環境への配慮は下郡工区と同様です。また、概算土量についてですが、切土が約20万立方メートル、盛土が約14万立方メートルとなっており、約6万立方メートルの余剰土となりますが、今後、詳細設計において、工区内流用の検討を進め、余剰土の削減に努めるとともに、発生する余剰土は、他の公共事業等への流用を行います。

最後にまとめです。まずは下郡工区についてです。再評価基準は大幅な計画変更によるものです。費用便益比は、事業費の減、及び推計交通量の増に伴う便益の増によって、1.6となり、投資効果が見込まれます。進捗状況としましては、用地の契約率は80%を、令和3年度末の事業費ベースで、32%の進捗率となっております。なお現在は補償物件の移転が完了した箇所について、文化財調査を行っております。また、今年度いよいよ橋梁下部工工事に着手をしたところです。事業実施環境としましては、都市計画区域マスタープランの中での位置付けや、「庄の原佐野線滝尾明野地区促進期成会」より、毎年強い要望を受けていると、いったことなど、事業実施体制も整っております。以上により、本事業を継続したいと考えています。次に下郡・明野工区についてです。再評価基準は、下郡工区同様、大幅な計画変更によるものです。費用便益比は、事業費の増により1.6となりましたが、十分投資効果が見込まれます。また、下郡工区同様、事業実施環境も整っております。以上により、本事業を継続したいと考えています。説明は以上となります。ご審議よろしくお願いたします。

○議長

はい。ありがとうございました。ただいま説明を受けました事業につきましてご意見

等お願いいたします。

○委員

現地視察に行けなかったのですが、宗麟大橋から先の部分についてです。普通の事業に比べてかなり早く進めていただいているのは十分承知していますが、せっかく宗麟大橋ができたけど、早朝通るとその先がすごく詰まっています。私は普段使わないのですが、この間使ったときに、こんなにも混んでいるのかと驚きました。よく使われる方から今の状態は、宗麟大橋ができる前よりもむしろ逆に混んでいるという声も聞くので、やむを得ないと思いますが、せっかく渋滞緩和等のために作る部分もあると思うので、できる限り早期に完成することを希望しています。

○都市・まちづくり推進課

委員のおっしゃられた様に、宗麟大橋の先の市道が前よりも渋滞しているのは事実でございます。宗麟大橋ができたことで、滝尾橋の交通量がかなり減っており、全体として見れば、交通の分散効果は出ているところですが、どうしても下郡工区の事業をしているところに関してはですね、この下郡工区ができるまで混雑があるかと思っておりますが、下郡工区をできるだけ、早期に完成させるように頑張りたいと思います。

○委員

事業区間の変更について教えてください。今回、米良バイパスを超えて明野へつなぐための部分を考えて変更と説明されたのですが、当初の計画時に設定されていた事業区間についても、何か理由があってその区間に設定されていると思いますので、当初の考え方を教えていただいてよろしいでしょうか。

○都市・まちづくり推進課

この橋で立体交差になりますが、当初は、この橋の真ん中、米良バイパスまでで、下郡工区と下郡・明野工区とを区分し、この緑の部分については、下郡工区の方で事業化を考えておりました。しかし、この橋は繋がらないと一体的な構造とはならず、この緑の部分については、明野へつなぐための効果があるものだということから、下郡・明野工区と一体化して事業化の要望をすることになりました。その様な経緯がありまして、要望と事業評価を整合させるために、このようにしております。

○委員

考え方というか、つなぐものという、コンセプトの違いというか、構造等には全く関係ないけれども、ということですよ。

○都市・まちづくり推進課

はい。そうです。考え方としましては、当初はエリアというような見方をしていたので、ここからここまでが起点・終点といった考え方をしていたのですが、連続性があるということで、目的に合わせた部分で区分するため、この様な変更が生じました。

○委員

わかりました。事業区間の考え方で、どうしてここで区切るのかな、とかいろいろと疑問に思うことがありましたので。考え方等理解いたしました。

○委員

この事業はおそらく、もう少しかかるので、今後も再評価があると思いますが、できればこの二つはセットで今後もこの委員会にかけていただいた方が、委員としては理解が深まるかなと思います。もし仮に別々に、個別に審議にかける時はですね、過去の資料とかを添付されるか、ここは区間変更による金額の変更があったということを説明しないと、多分、今後の将来の委員がわからないと思います。今後、再評価かける時に、その点の説明を随時忘れないように、ということをお願いしたいと思います。

○都市・まちづくり推進課

再評価の時に、当初事業費からの経過を載せますので、その際に説明させていただこうと思っております。

○委員

そこのポンチ絵の延長と高低差の縮尺は正しいですか。ものすごい盛り上がりに見えるのですが、実際この様な縦断勾配になるのでしょうか。

○都市・まちづくり推進課

若干変えています。

○委員

少し変えているということですね。はい。わかりました。

それとちょっと真面目な質問ですが、5-13 ですね。杭の長さが大幅に長くなったというご説明いただいたのですが、ボーリング試験等をして、どういう土がどういう状態で出たのでしょうか。例えばN値はどれぐらいだったとかわかりますか。

○都市・まちづくり推進課

こちらがボーリング調査結果になります。今支持層としているのがこちらになります。

ここを支持層とした経緯は、この平均値N値。各層の平均N値が50以上のところを支持層としておりまして、その上の部分は50未満ですので、ボーリング調査をした結果支持層をこちらとしたものです。

○委員

極端にはやわらかい層もあるのですね。2とか4とか6とかですね。

○都市・まちづくり推進課

そうですね。2とかですね、6とか1桁台。

○委員

やはり地盤がよくないのですね。わかりました。はい。ありがとうございます。

○委員

5-1 のですね。変更内容の理由のところですが、その中で最後に出てくる2億9,800万円というのが…。再評価書の5-1ページですが、そこで2億9,800万というのがあるんですね、それがどこに出てくるのか。事業費の減額理由1、そして用地報償費の減を2ということで、十分に資料に整理されて読みやすくなっているのですが、どこにも2億9,800万の分が出ていない。説明がないので。スライド8のところに、ボーリング延長の増ということで2億9,800万が出ていると。そこには説明が1、2、3と分けられていますので、その説明が、3の説明がスライドのどこにもないのです。期待していたのですが。そのあたりを、ひとつスライドを入れたらよかったかなと。2億9,800万で全体工事としてはそんなにまでは大きくありませんが、変更点としては、2億以上ですから、やはりスライドとして説明があってもいいかなとも思いました。減額理由のところの表現とかをまとめているのですが、余計に見にくくなっています。それをぱっと出してくればいいかなと。好みの問題もありますからよいですが、2億9,800万の説明を十分にさせていただければと思いますけど、いかがでしょうか。

○都市・まちづくり推進課

2億9,800万の内訳になりますが、細かい内訳になってしまいますが、大きいものを説明させてください。これは、測量試験費といいまして、例えば設計や調査とか、そういった費用が2億9,800万の増額になっております。

大きいものとしましては、7,800万円、これは地質調査になります。ボーリングを最初は浅いところで、それが深いところへ変わったというところで、7,800万の増。

あとの2億ですが、この2億が何かと申しますと、橋梁の詳細設計になります。延長は変わらないのですが、その中で橋梁を区切っており、当初は3橋ほどの予定だったの

ですが、それを7橋にした方がコスト的にも安くなるということで、橋梁数を変えた結果2億の設計費の増額となっております。

それとあともう1点、文化財調査6,400万ございますけど、文化財調査をした結果です、6,400万ほど増額しています。文化財があるのは周知遺跡で、わかっていたのですが、その費用が6,400万円ぐらにかかっています。こういうものが、積み重なって2億9,800万となっております。

#### ○委員

5-2の費用便益のところ、費用便益の分析のところ、「総費用の減少は事業費の減少による」という文言がありますが、これは当たり前というか、同じこと言っているのではないかなと思います。

ここは区間変更によって事業費が減ったと。それは6-2でも全く同じ事を思っていますので、すいませんこの二つは公表箇所になるのでよろしくお願いします。

#### ○都市・まちづくり推進課

ありがとうございます。そこは「区間変更による・・・」ということで、両方とも書き直し、変更させていただきたいと思います。

#### ○委員

5-2の再評価書で1点教えていただきたいのが、事業環境の変化のところ、令和4年4月1日から、「重要物流道路に指定」と文言が入っているのですが、この指定が事業環境の変化にどういふような影響があるので記述をされたのか、という点と、この重要物流道路は、私の理解では長区間って言うのですかね。長い区間で指定されると認識しているのですが。庄の原佐野線の今回の事業区間だけが重要物流道路という意味で書かれたのか。2点ちょっとお尋ねしたいです。

#### ○都市・まちづくり推進課

はい。重要物流道路についてはですね、今年度の4月1日にこの下郡工区は事業中区間として指定されたものになります。そして、重要物流道路は委員がおっしゃるとおり、ある程度の一定の区間で登録されるものでありまして、庄の原佐野線と言いますと、大分インターチェンジから、宗麟大橋までは供用中区間として登録されて、さらに事業中区間として下郡工区が登録されたというものになります。

#### ○委員

今言われたことを、括弧書きか何かにかけていた方が誤解を招かないと思います。ご検討ください。

○都市・まちづくり推進課

庄の原佐野線全体の重要物流道路の指定のことを、若干補足させていただきたいと思  
います。

○議長

それでは、意見も出揃ったようですので、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。

(委員一同 異議無し)

○議長

はい。ありがとうございます。では、この事業につきましては、継続を妥当といたしま  
す。ありがとうございました。

\*\*\*\*\*

(まとめ)

\*\*\*\*\*

○議長

それではすべての審議が終わりましたので、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をいたします。資料 0-1 ページ、対象事業総括表  
をご覧ください。事前評価対象事業 1 件については、1 件の事業実施を妥当といたしま  
す。再評価対象事業 5 件については、5 件の継続を妥当といたします。以上、知事へ答  
申したいと思いますが、よろしいでしょうか。

○議長

はい。それでは本日の審議は、すべて終わりいたします。なお知事への答申は 11 月  
28 日に行う予定であります。

\*\*\*\*\*

事務局より協議事項（令和 4 年度 事後評価事案について）

\*\*\*\*\*

○議長

ここで、事務局から協議事項があります。事務局の説明をお願いいたします。

○事務局

皆さんお疲れ様です。事務局から協議事項としまして、事後評価の事案についての取り扱いについて協議させていただきます。本日机の上に資料を置かせていただいておりますA4横でページ数0-5と振っております資料にありますように、そこに書いている3事業の事後評価については、今年度本来であれば事後評価をお諮りするところですが、来年度の令和5年度に実施したいと考えております。その理由ですが、今年度と来年度の案件を精査したところ、今年度と来年度でちょっと差がございます。今年度が冬まで入れますと26件で冬に12件を予定しております。来年度を精査しますと年間全体で17件でございます。そのため、今回26件のうち今回そこにお示ししています3件の案件を、来年度実施とさせていただいて、来年度は17プラス3の20件と、今年度は、26から3引きまして、23件と、平準化ということでさせていただきたいと考えております。

これにつきましては、要領の中で事後評価は、「事業完了後5年目の年度内に実施する」とございます。ただし、「大分県事業評価監視委員会が認めた場合は、事業完了後6年目の年度内に実施できるものである」という規定がございますので、この規定により来年度実施とさせていただきたい、という協議でございます。

○議長

ただいま事務局の提案の通り3件の事後評価については、来年度実施することによりよろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

○議長

はい。それではこの3件の事後評価は、来年度実施したいと思います。以上すべての審議等が終了いたしましたので議長の任を解かせていただき、進行を事務局にお返しいたします。委員の皆さんには長時間ご審議いただきありがとうございました。

○事務局

ありがとうございました。お疲れ様でございました。閉会にあたって、建設政策課長からご挨拶申し上げます。

○建設政策課長

建設政策課長でございます。本日は長時間にわたりまして、ご議論いただきまして、誠にありがとうございました。先ほど委員長の方からもお話ありましたが、2週間後の今月28日に、知事への答申を委員長と副委員長のお二人にお願いしたいというところでございます。それから今日午前中ですね、特に国道のご審議をさせていただいている

時に様式の表記の仕方が混濁する表現だったとか、或いは誤解を招くようなことになっておりました。また或いは説明において委員の方々が求めている内容に対して的確なご説明になってなかったところもございますので、そういったものにつきましては、次回以降、しっかり修正させていただきたいと思っております。それでは本日は大変ありがとうございました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

○事務局

以上をもちまして閉会といたします。お帰りになられるまでお気をつけてお帰りください。ありがとうございました。