

## 第42回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成29年2月24日（金）10:00～15:50

場 所：大分市府内町1丁目137-3 トキハ会館 5階 ローズの間

議 題：公共事業評価（事前評価3件、再評価6件、事後評価2件）

出席委員：角山委員長、安部委員、亀野委員、下田委員、杉浦委員、田中委員、  
姫野委員、廣戸委員、米澤委員

対象事業：

1. 【事後評価】高潮対策事業 国東港海岸 富来(富来浦)地区（県事業）
2. 【再 評 価】港湾改修事業 臼杵港 下り松地区（県事業）
3. 【再 評 価】道路改築事業 八石荷戸2号線 内竈工区（市事業）
4. 【再 評 価】広域営農団地農道整備事業 宇佐第2地区（県事業）
5. 【再 評 価】水産生産基盤整備事業 灘内漁港（県事業）
6. 【再 評 価】総合流域防災事業 高山川（県事業）
7. 【事前評価】交通安全事業 国道197号 昭和通り工区（県事業）
8. 【事前評価】道路改築事業 色宮港木立線 浦代浦～木立工区（県事業）
9. 【事前評価】道路改築事業 中津高田線 江須賀～金屋工区（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. 【事後評価】道路改築事業 国道212号 本耶馬溪～耶馬溪道路（県事業）

---

開会

---

《事務局》 皆さんおはようございます。ただ今から、第42回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。まず委員会の成立について報告いたします。委員定数9名のうち、現在8名の出席をいただいております。大分県公共事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項により、過半数ご出席いただいておりますので、規定によりまして、会議が成立していることを報告いたします。委員会の開会にあたりまして、大分県土木建築部長が開会のごあいさつを申し上げます。

《部長》 おはようございます。冬もまだまだ残っているお寒い中、第42回の事業監視委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。冒頭ではございますが、委員としてこれまで10年間支えていただきました〇〇副委員長、それから〇〇

委員にとりまして、今回が最後の委員会ということになります。本当にこれまで大変多くの事業案件に対し各所からいろんなご意見をいただきましてありがとうございました。私ども、頂いたご意見をしっかりと生かしながら事業に取り組んだところでございますけども、これからもいろんな意見をいただければと思っております。そういう意味では、本日の議論もしっかりとお願いいたします。

県の今の状況だけ言いますと、先週、29年度予算編成が済んで公表させていただきました。特に私どもの関わる公共事業に関するものは、財政が大変厳しい中にありながら、やはり県民の皆さん方の大変大きなご要望・ニーズ、そして何よりも、いろんな災害を含めた安全安心を確保するための様々な事業へも必要な予算を確保し、しっかりと組ませていただいております。一時期、非常に大きかった公共投資予算がかなり右肩下がりになってきたのですが、ここ数年は歯止めをかけて、しっかりと予算確保をしてきているという状況でございます。しかしながら、その事業の執行面について、やはり私どもはいつも襟を正してしっかりと取り組まなければならないということで、この事業評価監視委員会の中で皆様方から貴重なご意見・ご指導をいただきながら、適切な事業執行に努めているところでございます。特に29年度の大きな目当てといたしましては、安全の分野では、やはり玉来ダムというような大規模な事業の関係もございまして、そして、国民文化祭やラグビーワールドカップというものが30年、31年とございますので、計画通りしっかりとやっていきたいと考えています。そういったものに向けて効果的・効率的な事業執行に、公共事業執行部としてしっかりと取り組んでまいりますけども、最上流部にあたります計画の最初の段階で、方向性であるとか考え方あるいは優先度の問題について考えていかななくてはならない課題が非常に多い中で、しっかりと皆様方にご説明を行い、そして適切にご意見をいただきながら、そして改めるべきことは改めるという姿勢でしっかりと取り組んでいきたいと思っております。そういう意味で、今日もしっかりとご意見をいただければと思っております。合わせまして、この事業評価監視委員会の事務の進め方につきましてもいろいろなご意見もあろうかと思っております。事業案件が増えてくる中で、私どもも皆様方に大変ご負担もかけているということも感じておりますし、そういったご意見も踏まえて、これからのあり方についても本日はご意見を賜るとお聞きしておりますので、忌憚ないご意見をいただければと思っております。今日は11件ということで新規事業、再評価事業、そして別府市の案件もあると聞いております。長い時間になろうかと思っておりますけれども、各事業担当が丁寧に説明してまいりますので、皆さん方のご意見を本当に真摯にどうかよろしくお願いいたします。本日はありがとうございます。

《事務局》 続きまして、角山委員長からごあいさつをいただきます。

《委員長》 第42回大分県事業評価監視委員会の開会にあたりましてごあいさつを申し上げます。委員の皆様方おかれましては本当にお忙しい中、ご出席をいただきま

して誠にありがとうございます。午後から〇〇委員がお見えになると全員参加ということで、本当にいい審議ができるのではないかなと思っております。ご案内いただきましたように、本日も県および別府市から諮問のありました11の事業につきまして事業担当課の説明を受けまして、また、先日の事業説明会、そして現地調査を踏まえて、対応方針案の妥当性について審議をお願いしたいと思います。先ほども少し部長が触れられましたけども、新年度の政府の予算案も公表されまして、大分県としましても編成作業に取り組まれているところでございます。私どものこの委員会に諮問されます事業も、そういった作業を重ねられるうちに検討も重ねておられますけども、改めて私どもも県民の目線に立ちまして、事業の内容が目的に沿ったものであるか、また費用対効果はどうか、そして社会情勢に齟齬を来していないか等々、いろんな角度から検討、審議をしていきたいと思っております。また、本日の委員会が本年度最後の委員会になろうかと思っております。先ほど阿部部長様からご紹介ありましたように、副委員長様と〇〇委員様は、10年間の長きにわたり委員を務めていただきまして、本年度でご勇退ということでございます。本当に長い間ありがとうございました。後ほどお二人にはごあいさつをいただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。それではまた、本日も長時間の審議になりますけども、皆様のご協力を切にお願いいたしましてご挨拶とさせていただきます。ありがとうございます。

《事務局》 ありがとうございます。それでは、委員会に移らせていただきます。初めに本日の事業評価監視委員会について説明をいたします。資料の01、02ページをご覧ください。本日は、知事から諮問された事前評価3事業、再評価5事業、事後評価2事業の計10事業、さらに別府市から審議依頼のございました再評価1事業について、途中休憩を挟みながら審議をお願いいたします。なお、説明順は都合で前後いたしますのでご了承願います。申し訳ございませんが、土木建築部長は他の公務のためにここで退席をさせていただきます。

《部長》 大変申し訳ございません。よろしくご審議をお願いします。

《事務局》 それではこれより審議に入りますが、本委員会は、議長は委員長が務めることとなっておりますので、角山委員長にこれより先の議事を進行をお願いいたします。

《議長》 それでは議事進行を私がさせていただきます。議事に先立ちまして、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まして、〇〇委員と〇〇委員のお二人に指名をさせていただきたいと思っております。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。委員の皆様には県民の代表として公正中立の視点でご審議をお願いしたいと思います。また、県側の事業説明をいただく皆様には、わ

かりやすい説明と、委員会の質問に対しては、簡素、明確にお答えいただきますようお願いいたします。事業の説明時間は10分程度といたします。説明が終わりましたら審議を致したいと考えております。ご協力をお願いいたします。

ここで傍聴される皆様方、および報道関係者の皆様をお願い申し上げます。傍聴される皆様方には、入場時にお配りを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。それでは早速審議に入ります。

---

【事後評価】 1. 高潮対策事業 国東港海岸 富来(富来浦)地区 (県事業)

---

《議長》 はじめに事後評価対象事業です。高潮対策事業、国東港海岸、富来(富来浦地区)について説明をお願いいたします。

《港湾課》 大分県港湾課です。資料は1の1ページから、前のスライドは1の4ページからとなっております。それでは国東港海岸富来(富来浦)地区の高潮対策事業について説明をさせていただきます。当事業は、予算最終年度である平成23年度から5年経過したため、今回、事後評価の対象となるものです。場所は、国東市国東町富来浦になります。整備前の航空写真になります。住宅地や農地約15haを防護するため、この事業は計画されています。平成3年の台風接近時の状況の写真になります。当該地区は、戦後の大型台風で甚大な被害を受け、昭和40年頃に護岸が整備されました。本事業の採択時で約30年間経過しており、施設は老朽化が進んでいました。また、護岸の前面に消波ブロックを設置しているものの、写真のとおり台風時には、越波や波の飛沫で背後の人家は不安にさらされている状況でした。さらに、背後地から海浜へのアクセスが、護岸と消波ブロックにより阻害されているという状況もありました。このような状況の中、越波や波の飛沫による背後住民の不安を解消し、防護、環境、利用の調和の取れた海岸を創出することを目的として本事業を計画いたしました。既設断面と計画断面について説明いたします。上段が整備前の既設の断面になります。護岸と消波ブロックが整備されているものの、整備後約30年経過していることから老朽化しており、また、台風や高潮時には、越波や波の飛沫が背後の民家に及んでいる状況でした。そこで背後地の越波や波の飛沫対策が図れ、また、親水性、利便性に優れた断面を検討いたしました。具体的には、下段が本事業で整備した計画断面になりますが、既設の護岸の前面にあった既設の消波ブロックを取り除き、そこを埋め立てて、飛沫防止帯として植栽する計画とし、また、その埋め立て前面に設置する護岸は、親水性や利便性に優れた緩やかな傾斜の階段状の護岸を計画しました。さらにその前面海域には、波を減衰させるための離岸堤(潜堤)を配置することにより

護岸の高さを低く抑えることが可能になり、景観、親水性の向上につながっています。また、この離岸堤（潜堤）の材料として、取り除いた既設の消波ブロックを利用しており、コスト縮減も図ることができました。こちらが整備完了後の現在の状況の写真になります。先ほどご説明しました計画断面のとおり、右から飛沫防止帯、緑丸で囲まれた木が生い茂っている箇所です。あと緩傾斜護岸、赤丸で囲まれた箇所。離岸堤（潜堤）、こちらにつきましては海中にあるため写真では確認できませんが、現在、このように整備されています。こちらが計画の平面図になります。離岸堤（潜堤）は全延長750mの3基。緩傾斜護岸は延長950m、飛沫防止帯は面積9,500m<sup>2</sup>を整備しております。続きまして、事業効果を示した写真になります。整備前後で、同じ位置での写真になります。整備前の写真は、平成16年の台風接近時の写真になります。整備後の写真は冬季風浪時の写真になりますが、飛沫防止帯と緩傾斜護岸が整備されたことにより、大きな安心を感じることができ、また実際に、整備後には越波や波の被害が生じていないという状況です。また、当該地区は、ふるさと海岸整備モデル事業に指定されていたことから、計画当初、国、県、町、地元の代表者からなる委員会が設置されており、整備方針の検討を行ってきた経緯があります。その検討結果の一つとして、緩傾斜護岸については景観に配慮し、コンクリートに着色を行っています。同じく事業効果を示した写真になります。整備後の写真は平成16年の台風接近時の写真になりますが、台風時にもかかわらず、緩傾斜護岸へ打ち寄せる波は比較的小さいことが確認でき、離岸堤（潜堤）による減衰効果と考えられます。全体事業概要について、前回、平成19年時と最終の平成23年時を比較して説明いたします。計画期間とそれぞれの工種の金額に変更がありました。計画期間につきましては、前回の平成5年度から平成21年度までが、最終計画では平成23年度までとなり2年間延長となりました。計画していた年度事業費を確保できなかったことが理由です。また、合計金額につきましては、前回の32億5,200万円が、最終計画で32億6,740万円となり、1,540万円の増額となりました。主な増額理由は、飛沫防止帯において、今後の維持管理や地元からの意見を考慮し、雑草が生えないように地表面にシートを追加施工したことによります。環境等への影響について説明いたします。本事業では、公有水面の埋め立てに伴い、事前に環境影響評価を実施しています。具体的には、事前に水質や騒音、震動、生物の調査などを実施し、工事中や完成後の環境に及ぼす影響について予測評価を行い、周辺の自然環境への影響が小さいことを確認した上で施工を行っています。また、埋立土は、県道赤根富来浦線の道路事業から発生する残土を利用しており、その際は土壌分析を行い、有害物質が含まれていないことを確認し、埋立土として利用しました。本事業における発生土は埋立土に流用しており、残土は発生していません。最後に、対応方針について説明をします。施設を整備したことにより住宅地や農地約15haを防護できました。階段状の緩傾斜護岸を採用し、海岸へのアクセスが向上しました。また、費用便益比は1.2となり、1以上を満足しています。実際に事業完了後は、越波や飛沫による被害が発生していない状況です。以上のことから、本事業による効果が認められるため、評価

の完了としたいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業について、ご意見等をお伺いしたいと思います。

《委員》 現地調査に伺わせていただきました。当日は穏やかな日だったので、実際にどういう効果があったかということは分からなかったのですが、状況を見て、整備前よりもかなり安全性が高まったのではと感じました。飛沫防止帯を作るにあたって、雑草が生えにくいようにビニールを土に敷いたりいろいろと工夫がされていると思いました。現地でも質問しましたが、飛沫防止帯はまだ5年たったところなので手入れはされていないということだったのですが、現地を見させていただいて、家屋側の道路のところは既に枝とか伸びていましたので、台風が来た時にその風によって枝が折れて被害が出たりしては、この事業の効果が軽減してしまうところもあるので、随時、その辺のところを注意していただきながら使っていただきたいと思います。

《港湾課》 今後、そういった状況が発生する可能性もありますので、検討することが必要と感じています。

《委員》 整備前と整備後の平成16年の台風接近時の状況写真は、同時にこういった撮影ができるのですか？

《港湾課》 平成16年の台風接近時は、まだ整備中であったため、その時点における未整備箇所を整備前の写真とし、整備完了箇所を整備後の写真として使用していません。

《委員》 環境への影響に関して、毎回お願いしていますが、切土・盛土について、搬入土砂は公共残土を利用しており、具体的な搬入先も明記されています。それから、事前に埋立土砂の検査も行い有害物質が含まれていないことを確認した上で利用している。それから飛沫防止帯としては、基本的に自生種を中心に樹林にされているということで、私はそれに関しては、もちろん防災という部分もありますが、環境に関しても本当に非常によかったと思っています。

今後のことですが、例えば、雑草防止シートについて、過疎化や高齢化のため、地元としては出来るだけ手間暇かけたくないという要望があるかもしれませんが、実際に、その飛沫防止帯の樹林が飛沫等を食い止める役割を考えれば、やはりできるだけ自然な形の方がよいわけです。しかし、普通はそういうことを言ったらきっと地元の方たちがいやそういうことをやられると手間暇かかり困るということになるので、こういう意味では、地元か地元に近いところの例えば環境保護団体などをうまくソフトの

部分で、基本的にはその地域の人たちが見守って監視できるような、将来、そういう仕組み方が水に親しむことも考えるとプラスになってきて、地域が元気になるための一つのポイントになるのではということ。

二つ目は、水際はエコトーンと言って、生き物たちが一番元気になる場所です。植物や生物の生息を考えると、その飛沫防止帯は、あくまで防災の観点から整備されたものですが、森林の観点から言うと、この水辺の間が自然とつながっている。この事業は、セメントやコンクリートで遮断されているわけですが、実際に県でも、セットバックをして防災もしながら生き物のつながりをきちんとセットしているところがあります。もちろん条件次第ですべてすべきだとは思っていませんが、例えば貴重な生き物がいたり、あるいはそういうセットバックできるだけの土地がある場合は、そういう配慮もされると、これは例の2020年以降愛知目標でその生物多様性というのがより厳しくなってくる時に予算取りも含めて、そういう配慮が将来更になされると、ここは、本当に理想的な形になってくると思いました。これに関しては将来ということで感想を述べさせていただきました。

《議長》 ありがとうございます。よろしいですか。何か。

《港湾課》 今のご意見を参考に今後の事業に活かしていきたいと考えています。

《委員》 よろしくお願ひします。

《委員》 緩傾斜護岸がどうして採用されたかという基本的なところを今後の参考のためにお伺いしたいと思いますが、緩傾斜護岸ですのでおそらく親水性の確保等が地元の方からあったのはだいたい想像がつきますが、もう一步、技術的には、例えば基礎地盤の支持力、例えばN値がどの程度か、あるいは水深はどの程度かというような要因も緩傾斜護岸を決めた時の一つの要因になったのではないかと想像しますが、もし現時点で分かりましたら教えていただけますか。

《港湾課》 詳しいデータを持ち合わせていませんので、またでよろしければ。

《委員》 また個別で結構です。

《港湾課》 はい。ご返答させていただきます。

《議長》 ここは海水浴場としては使われているのですか。

《港湾課》 隣が海水浴場になっています。

《議長》 よろしいですか。

(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、事業者が申しております対応方針案の評価の完了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》 この事業につきましては、評価の完了を妥当といたします。

---

【再評価】 2. 高潮対策事業 臼杵港 下り松地区 (県事業)

---

《議長》 続きまして、再評価対象事業となります港湾改修事業、臼杵港下り松地区について説明をお願いいたします。

《港湾課》 それでは港湾改修事業、地方港湾臼杵港下り松地区について説明いたします。ページ番号2の6をお開きください。本事業は、再評価となります。まず、事業位置ですが、臼杵市大字板知屋で、臼杵市役所やJR臼杵駅がある市内の中心部から東に位置する海域になります。港湾計画ではフェリー用の水深マイナス5.5mの岸壁を2バース計画しているのですが、現在は1期計画として、東側のこちらの1バースについて整備を行っています。続きまして臼杵港の課題ですが、1つ目の「フェリーターミナルの老朽化」ですが、こちらに臼杵港と愛媛県の八幡浜港を結ぶフェリーターミナルがありまして、一日14便運航しています。このフェリーターミナルは利用開始から今年で28年経過し、老朽化しています。また、利用が伸びている中、駐車場が狭いといった問題もあります。2つ目の「狭い港内に多数の船舶が輻湊して危険」についてですが、臼杵港の利用状況ですが、こちらのフェリーターミナルはフェリーが入港する際に、こちらの港口で回頭を行うのですが、1回あたり10分程度かかるため、その間は他の船舶は入出港ができなくなります。また、こちらは貨物用の岸壁になりまして、木材や砂利、鋼材等を取り扱っています。こちらは小型船溜まりになりまして、隣接する臼杵魚市場に荷揚を行っています。また、こちらには造船所がありまして、資材の搬入や建造、修理に船を使用します。このように利用の多い港ですが、泊地は狭く、港の出入口が一箇所のため、輻湊して危険な状況にあります。3の「大規模地震災害時における緊急物資輸送および緊急避難等の対策」についてですが、臼杵港は大分県地域防災計画の中で災害発生時の緊急避難と緊急物資の輸送を行う拠点港に位置付けられております。今後、30年の間に70%の確率で発生すると



予想されている南海トラフの地震では、臼杵市は最大震度6弱、最大津波高7mと予想されています。本事業の目的は、これらの課題を解消するため、下り松地区に新しいフェリーターミナルと緑地の整備を行います。続いて1期計画の事業の概要ですが、水深マイナス5.5mの耐震強化岸壁を1バース、それに伴う護岸や防波堤の整備を行っております。現在は防波堤と緑地護岸が完成しており、緑地の一部は、浚渫土の仮置場として利用しています。1期計画が完成しましたら、現在のフェリーバースをこちらに移転しまして、現在の港の混雑の緩和を図ります。続いて社会情勢の変化ですが、東日本大震災を契機にした耐震強化岸壁の需要の高まりや、東九州自動車道の県内全線開通により九州と四国を結ぶ本航路の重要度が増しておりまして、前回の評価時と比べましても、物流に対してのニーズが増加しております。また、フェリー運航事業者からは、臼杵八幡浜航路の利用の増加が見込まれることから、本岸壁のフェリーの大型化対応への要望があるなど、ますます港湾整備の需要が増加しております。先ほどのフェリー事業者のフェリーの大型化対応への要望に対しまして計画の見直しを行いました。これまで対象船舶が2,500GTから4,000GTへの大型化に伴いまして船長が長くなりますので、まず、岸壁延長を計画していた130mから、接岸可能な140mに10m増加しました。また、フェリーが回頭する範囲が広がるのですが、もう既に防波堤で両側が囲まれておりまして、沖の方に回頭範囲を広げることができませんので、岸壁の位置を移動して、回頭範囲と、こちらの安全な距離を確保いたしました。それに伴い、駐車場等の面積が減ることになりますので、2期計画で予定していました本護岸を88m追加することで、こちらの範囲の駐車場等の面積を確保しました。フェリーの大型化対応については、対岸の八幡浜港においても、平成32年供用開始を目標に整備を行っております。次に、前回評価時からの変更点ですが、対象船舶を2,500GTから4,000GTに変更しました。岸壁については、延長130mが、船舶の大型化に伴いまして140mに。また、事業費の増、約7億3千万円は、船舶の大型化に伴うものと、床掘土改良工の追加によるものになります。この床掘土の改良工の追加は、浚渫を行った土砂を、先行して埋め立てを行った範囲に仮置きする計画だったのですが、現地で試験を行ったところ、いつまでも水分が抜けず、作業用の重機が沈んでしまうほど柔らかい土砂だったために、やむを得ず改良工の追加を行ったことによります。本護岸の追加については、延長88m、約14億7,000万円の増になります。これは先ほど説明した埠頭用地、駐車場等を確保するために、2期計画で計画していました範囲の先行した施工になります。これらにより事業費は22億円の増となり、総事業費は約102億5,000万円。総事業費の増に伴いまして事業期間は3年延長し、平成32年までに変更いたしました。環境への配慮についてですが、埋立免許申請時に環境調査を行い、県の環境部局と調整を行っておりまして、希少種等も見つかっておりません。また、フェリーターミナルと住宅地の間に緑地の整備を行い、空間の分離および自然環境の保全、生活環境への配慮を行います。本埋め立て区域は、臼杵市景観計画の「海の自然景観地域」に指定されているため、ガイドラインの配慮事項に基づき、海域の自然環境や集落景観との

調和に配慮します。また、本事業で取扱う土砂は、埋立に必要な量288,000m<sup>3</sup>に対し、現地で発生する量は231,000m<sup>3</sup>、足りない分の57,000m<sup>3</sup>については、臼杵川の河床掘削土等公共残土の搬入を行っており、場外に搬出することはありません。まとめになります。まず、現地調査時に委員より質問がありました、臼杵港フェリー関連の使用料についてですが、平成27年度では約6千700万円の使用料がありました。また、事業進捗率は平成27年度末で約67%です。費用便益比は1.4、残事業B/Cは4.7となっています。便益の8割は陸上輸送費用コストの削減で、これは臼杵八幡浜航路を利用した場合と利用できなかった場合の輸送費用の差によるものです。また、その他の効果といたしまして、港内における事故リスクや乗務員の負担軽減など、輸送の安全性の確保、物流企業の事業活動の拡大などが見込めます。また、本事業は、港湾利用者等の要望を踏まえて、臼杵港を安全安心な物流拠点として整備を行う事業でありまして、周辺地域や港湾ユーザーは、早期の事業完了を強く要望しております。地元住民の反対はなく、用地は全て取得済みでありまして、順調に進んでいます。これらのことから、引き続き事業を継続したいと考えています。以上で、港湾改修事業、臼杵港下り松地区について説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業につきまして、ご意見等をお願いしたいと思います。

《委員》 現地を見させていただきました。フェリー使用料の件ですが、フェリーの大型化のために増設するというので、すごい湾岸工事でお金もかかることもあって、とても公共性が高いとは言え、個人の運輸会社が経営しているということで、やはり使用料がこれだけ入りますということを明記した方が市民それから県民の理解を得やすいと思います。1年間で6千700万円ですね。

《港湾課》 はい。

《委員》 10年間で6億7千万円の収入が見込めるということを明記するとより理解を得やすいと思います。ありがとうございました。

《委員》 今の港湾使用料に関連して質問がございます。まず、今回変更になっている岸壁部分の増額のところで、耐震護岸については、これからいろんな護岸で対応していかないといけないと思いますが、一方で、フェリーの大型化への対応というところで、今、〇〇委員からもありましたけれども、例えば道路であれば、車両にはこの程度の大きさにしましょうというルールがありますので、車がどんどん大きくなるので道をどんどん拡幅してくださいということにはならないと思います。例えば、国直轄港湾等については海外路線から入ってくるものの、例えば年間10回往復しなけれ

ばならないものが、大型化することによって8回で済むと。それに対するコスト縮減とか周辺への経済効果あるいは国民の利便性も含めてその意味があるというかたちで認められてきていると思います。一方で、例えばこの港湾については、2500GTから4000GTへ約60%のアップに対して、港湾使用料が今現在で6千700万円と回答がありましたが、例えば、便数が今後増える予定があるのか。増えると言うか少なくなることが可能なのか、あるいは、もっと船が増えてくる、例えば今の乗船率が何パーセント程度あるのかとか、港湾使用料が増えるのではないかというお話もお聞きはしたのですが、港湾使用料が何に基づいて決まっているのか知らないの、それを合わせて教えていただければと思います。

《港湾課》 今話を聞いている限りでは、船舶が大型化すれば輸送の効率化は図られますが、それは便数を減らすためではなくて、今後、まだまだ、八幡浜港の方でも、四国横断自動車道までの高規格道路の整備が進んでいたり、運送業界で運転手の拘束時間の厳守やドライバー不足などから、フェリーに乗船中は運転手等も休めますので、そういったニーズもありますので、フェリー輸送はますます増加してくるとフェリー業者さんの方も考えております。便数を減らすというより、まず、増えていくものに対処するための大型化なので、現在の14便というのを減らすとも考えていませんし、増やすことも今のところは考えてはないようです。

《委員》 つまり、現状のままいくと。

《港湾課》 便数はですね。港湾使用料についてですが、船舶のトン数に對しましていくらというお金をかけて、それに対して1回接岸に対していくらという形になっていきますので、今、2,500GTが4隻就航していますが、平均すれば2,655GT、これがすべて4,000GTに大型化し、現状の運航状態を保った場合はでは、年間約3,100万円が接岸料で増えるようになります。また、駐車場等も広げようとしていますので、そういったのも収入の増は見込めると思いますが、まだそちらの方は、駐車場のレイアウトや面積かはっきりしていませんので、そこはまだわかりかねないところです。

《委員》 ということは、60%近くアップすることによって、いわゆるトン数に応じて、港湾使用料も現状では6,700万円であるけども、より一層の増額が見込めるという理解でよいですか。

《港湾課》 はい。そうなります。

《委員》 とてもいいことだと思います。合わせてもう一つ、例えばこういったものを進めていくに当たって、もちろん年間それだけの収入が増えるとは言え、やはりこ

れだけの増額になっておりますので、例えば背後地への企業立地とか、あるいは周辺の産業、海の物流への向上とか、東九州自動車道が通りましたというのは理解できたのですが、県事業ですので、県民にとって利益と言いますか、よい点があるのかというのは確認しておきたいと思いますが、例えばどのようなものを、どこからどこに向けて運んでいる傾向にあるのかは分かりますでしょうか。

《港湾課》 臼杵港を利用する九州から出ていく分に関しましての最大は、やはり宮崎県が多いです。そちらが木材などです。

《委員》 そうですね。林業は盛んです。

《港湾課》 フェリー旅客としての最大は、九州からだとは大分県、四国からだとは愛媛県になっております。

《委員》 わかりました。特段、今企業が立地していて、その物流をというわけではないのですが、宮崎からの物流も含めてここを利用させていただくことによって、港湾使用料も引き続きキープできるということで理解させていただきました。

《委員》 緑地に関してです。環境への配慮ということで、自然環境の保全ということも挙げられておりますけれども、この緑地は埋立をして緑地にしているわけですね。

《港湾課》 はい。

《委員》 それでその自然環境への保全ということで、どういう点を考えていますか。

《港湾課》 こちらの緑地ですが、今、臼杵港利活用検討委員会というのを設けてまして、基本的に防災拠点としての意味合いを兼ねることが大きいので、特に大きな木をたくさん植えるなどそういったことをしましたら、有事の際に備蓄基地としての機能が損なわれますので、基本的にはグラウンドなど、特に大きな支障にならないようなものを置く程度の緑地について、そちらの方でレイアウトを考えています。

《委員》 自然環境の保全というよりも、防災に関してということが主になるわけですね。

《港湾課》 広い緑地に関しましては、メインとなるようなところは極力開けるように考えていますが、道路沿いやそちらの方には木を植えるなど、そういった景観の住み分けというのは行っていきたくて考えています。

《委員》 それはわかりますが、表現として「自然環境の保全」と挙げられていますので、どういうことが考えられるのか思ったんですね。防災に対して、避難場所とか、海岸線だから避難は難しいかもしれないけど、とりあえずの備蓄場所とかいろいろ考えられるとは思いますが、とりあえず現在は、その埋設土の保管場所とおっしゃいましたかね。

《港湾課》 はい。

《委員》 まずは、それが必要だったんですね。

《港湾課》 そこに仮置きをするためにここだけ先行して埋立ております。岸壁等が終わりましたら、こちらにある土はすべてまだ埋めてないところに落とし込むようなかたちで、最終的にはフラットにする予定です。

《委員》 土地の有効利用をお願いします。

《港湾課》 はい。

《委員》 今、交通渋滞がとてもひどい現状です。フェリーが着岸されたときは、トラックや乗用車は、普段だったら5分で行けるものが30分かかります。これが、4,000GTクラスになると、まだまだ車の量も増えると思うので、今のままではすごい状態が考えられる。そして、新たなフェリー乗り場になった場合には道路の拡幅が求められると思います。線路、鉄工所や造船所があり拡幅のしようがないと思います。だから道路を違うところに作らない限りまだまだ渋滞が起こると思うので、そういった地元住民からの苦情はすごいものが出てくるとは思いますが、そういったことで何かお考えがありますか。

《港湾課》 道路についてはよく地元の方から言われる話でありまして、今、県の道路事業課と連携しておりまして、まず、造船所東側の拡幅工事は用地買収に着手しており、工事を実施する段階です。こちらの造船所の南側は、今年事業評価を受けて、今、造船所の方と一部拡幅するような話を聞いています。駅前の交差点も拡幅するような工事に着手しており、今後進んで行くと考えています。

《委員》 一部のところでは用地買収が進んでいますが、造船所付近ではどうやって大型車が通っていくのだろうかというような状況が見られますが、現地調査では地元住民の苦情も何もないというような説明を受けましたので、32年までにはなんとかやっていくのだろうと思っています。

《事務局》 補足しますと、今回の委員会の案件ではないのですが、今、担当が説明したように、部の中の委員会に造船所の部分の道路改良事業が新規の事業としてあげられて、今後事業を実施するということです。ただ、改良と言っても、車線数まで増えなくて、今、基本的に1車線が2m75cmの分を3mまで広げるというかたちで、大型車にとっては少し走りやすくなるような改良になりますけども、少しでもそういった道路に対する負荷が減るような事業を、今、道路サイドでも連携して行う予定になっています。

《委員》 港湾の老朽化ということをあちこちで言われますが、何年ぐらいたったものを老朽化と言うのですか。

《港湾課》 一般的には構造によってだいぶ違うのですが、鉄ですが鋼材系がやはり一番傷みやすく、作った時は施設的には30年から50年持つように作ってはいるのですが、特にフェリーの岸壁などは、フェリーのプロペラが巻いたりすると空気と攪拌して、それで錆や傷みが著しく進んだりします。その状況で若干違いはあるのですが、通常、50年ぐらいはだいたい持つものとは思っております。

《委員》 今、〇〇委員がおっしゃった件で、集落との関係のご質問があったのですが、道路のところでご不満とかご心配とか出ている点もあろうかと思いますが、一方で、後背地に残土を利用してかなり広い緑地を作られていたりするところ、その作り込みや整備の中で、周辺集落や背後市民の方にとって良い場所の港湾のアメニティーの提供にももつながっていくのではと予見されます。今、臼杵も海岸部については、やはり津波が来るってところで、いろんな意味で負のイメージを持たれていて、まちづくりとの連携等々、難しくなっているところがあるかと思いますが、この整備をきっかけに、そういう港町づくり、港オアシスといって国の直轄事業でよくやっていますけども、そこまできかないまでも、ここが市民の方にとって良い環境として整備されていくということを願いたいと思います。その中で、例えばこの公園整備について、先ほど何らかの協議会があるとのことでしたが、今後の使い方やまちづくりとの連携などそういったものは考えていますか。上物の予定はあるのですか。

《港湾課》 連携ということについて、まだ具体的にはありませんが、利活用検討委員会でレイアウトを書いて頂いたのですが、こちらの方に要望としましては、物産館やバーベキューができる施設など、こちらの方は緩傾斜護岸にして、2期計画ができるまでは親水性を持たせてもらいたいなどそういった要望等がありました。これから現実的な問題などは徐々に詰めていく、どこまでできるか、公共でできないところはどうか、具体的なまちづくりとの連携とまではまだありません。また、何かそういった問題が出てくるとは思いますけども、それに向けて努力していき

たいと思います。

《委員》 利活用検討委員会の中に地域の方が入っているのですよね。

《港湾課》 はい。

《委員》 だから、地域と連携しながらそういう方向性を今見いだそうとしているというご回答だと理解してよろしいですか。

《港湾課》 はい。

《委員》 今言った部分もしっかりと地域にご説明していかれると、皆さん逆に期待が高まって良い事業になるのではないかととても感じました。

《議長》 はい。よろしいですか。他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようでございますので、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、この事業につきましては、継続を妥当といたします。今出た意見を踏まえて事業に取り組んでいただきたいと思います。ありがとうございました。

---

【再評価】 3. 道路改築事業 八石荷戸2号線 (市事業)

---

《議長》 それでは続きまして、別府市から審議依頼がありました、再評価対象事業となります道路改築事業、八石荷戸2号線について説明をお願いします。

《別府市》 よろしくお願ひいたします。現在、この事業は、国の交付金事業として施工しておりますが、来年度以降、個別の補助事業に移行する予定でありまして、採択条件といたしまして事業評価を受けなければなりません。別府市におきまして、公共事業に係る事業評価制度がありませんので、今回、大分県の事業評価を受けさせていただきます。何とぞ審議のほどをよろしくお願ひいたします。

それでは3-6ページをお開きください。道路改築事業、その他市道八石荷戸2号線の内竈工区について説明をいたします。八石荷戸2号線は、県道別府山香線から別府湾スマートインターチェンジ下り線入り口を経由しまして、別府湾サービスエリア上り線、従業員駐車場へ続く、延長約890mの市道であります。別府湾スマートインターチェンジの現況について説明をいたします。現在のスマートインターチェンジ下り線は、平成21年4月から運用を開始しております。スマートインターチェンジとは、ETC装着車のみ利用できるインターチェンジで、福岡方面からの車は、青い矢印のようにサービスエリアを経由して一般道に出ることができ、また、一般道からサービスエリアを経由して、赤線のように宮崎方面に行くことができます。しかし、現在、上り線はありませんので、宮崎方面から来た車は一般道に出ることができず、ここから高速道に乗って福岡方面に行くことはできないようになっております。続きまして、現在、別府湾スマートインターチェンジが下り線のみであるための問題点、課題について説明をいたします。まず1番目は、北部地域の観光振興についてです。別府市には八つの代表的な温泉地がありまして、総称して別府八湯と呼ばれております。そのうち北部地域にあります亀川温泉、柴石温泉、明礬温泉については別府インターチェンジからの距離が遠く、高速道路からのアクセス性が劣っている状況にあります。2番目は、国際大学であります立命館アジア太平洋大学APUの利便性向上であります。別府湾スマートインターチェンジに隣接しておりますAPUには、高速道路等を利用して年間2万人以上が訪れていますが、下り線のみで運用しているため、利便性が損なわれている状況にあります。例えば福岡方面から来る場合は、APUに行く場合、往路は別府湾スマートインターチェンジを降りてすぐに行くことができますのですが、復路の場合は一般道を利用しまして、別府インターチェンジから乗って福岡方面に帰るようになっております。逆に宮崎方面から来る場合は、一旦別府インターチェンジで降りまして、一般道を利用してAPUに行くようになります。帰りは別府湾スマートインターチェンジから乗って、そのまま宮崎方面には帰ることができます。APU関係者や来訪者から、往復で別々のインターチェンジを利用しなければならずわかりにくく不便だという声も多く聞かれておりまして、フルインター化が望まれているところでございます。3番目が、大規模災害時の対応です。南海トラフ等の大規模地震時には、沿岸を走っております国道10号が津波等により被災して、北部地域への緊急輸送道路が寸断されます。現在の下り線のみでの運用では機能が十分に発揮できず、高速道路を利用した緊急輸送道路の確保が必要になります。以上が、別府湾スマートインターチェンジが下り線のみであるための問題点、課題となっております。続きまして、今回の事業の目的を説明いたします。事業の目的としましては、別府湾スマートインターチェンジのアクセス道路となります八石荷戸2号線を整備しまして上り線を建設し、フルインター化することにより、観光振興、利便性の向上、および防災機能の向上を図るものであります。こちらが現在の道路状況ですが、もっとも幅員が狭い箇所約4mとなっております。すれ違いも難しい状況となっております。今回の事業で、片側1車線で全幅7mの道路に拡幅し、整備をいたします。事業の概



要を説明いたします。計画期間は、平成26年度から平成30年度の5年間となっております。主な工種といたしまして道路工、用地補償費、測量試験費となっております、総事業費は2億4,700万円でございます。計画図の水色の箇所が下り線のサービスエリアで、オレンジ色の箇所が上り線のサービスエリアとなります。赤色で着色しております箇所が、今回の事業評価の対象となります。施工延長が640mで、現在のサービスエリアに接続するかたちで上り線のスマートインターチェンジを西日本高速道路株式会社で建設をいたします。完成いたしますと、青色の線のルートで、宮崎方面から来た車がスマートインターチェンジを通過しまして、八石荷戸2号線を通じて一般道に出ることができるようになります。また、赤色のルートによりまして、八石荷戸2号線を通じてスマートインターチェンジから高速道路に乗りまして福岡方面に行くことができるようになります。次に、環境への配慮について説明をいたします。発生土量は約7,000m<sup>3</sup>となっておりますが、現場内の盛土に流用し、環境負荷の抑制に配慮をいたします。不足分の土につきましては、他の公共工事で発生します残土を有効活用いたします。また、今回の施工区域には含まれていませんが、APU建設時に行った環境アセスメントでは、周辺で希少植物の生育が確認をされておりますので、施工中に確認された場合は、移植等を含め、適切な処理を行うようにいたします。続いて景観への配慮について説明をいたします。別府市景観計画の景観形成基本方針と整合を図るために、ランプ部分の構造を盛土法面とし、法面の緑化を行います。それによりまして、湯けむり景観の背景となる斜面緑地の保全を行います。また、別府湾サービスエリアからの眺望につきましても、下の写真のように植え込みをかさ上げするなどして、眺望を阻害しないように配慮を行います。その他、景観に関しては、ランプ部分の構造を盛土法面工法としたことによりまして、約49m程度の高盛土となっておりますので、その部分につきましてもレベル2地震動までの斜面安定計算等を行い、施工においても入念に行っていきたいと考えております。ここからはアクセス道路であります八石荷戸2号線を整備し、別府湾スマートインターチェンジがフルインター化された時の整備効果を説明いたします。まずは、北部地域の観光振興に対する効果です。フルインター化されて別府湾スマートインターチェンジの利用が促進されますと、高速道路からのアクセス時間10分圏域が広がりまして、北部地域への観光地への利便性が向上し、亀川地区の地獄ですとか、明礬温泉の観光客の増加が期待されます。他にもゴールデンウィーク等の観光シーズンで発生しております別府インターチェンジやその周辺の道路の渋滞についても、インターチェンジが二つになることにより観光交通が分散され、渋滞解消に期待が持てるものと思っております。続きまして、国際大学であります立命館アジア太平洋大学の利便性の向上です。APUに行く際に往復で利用するインターチェンジが違うという問題が解消されまして、利便性の向上が図られます。まず、福岡方面から来た場合は、帰りも別府湾スマートインターチェンジを利用できることにより、一般道を利用して別府インターチェンジから帰る場合と比べ約14分の時間短縮となります。宮崎方面から来る場合でも、行きに別府湾スマートインターチェンジを利用できることによりまして約8分

間の時間短縮となります。最後に防災機能の強化です。高速道路のアクセスが2箇所になることによりまして、広域的な緊急輸送道路のネットワークが構築できるようになります。別府湾スマートインターチェンジ周辺にあります陸上自衛隊十文字原演習場やAPU、別府湾サービスエリアが防災拠点として活用できるようになります。最後にまとめとなります。費用便益比B/Cは7.5となっておりまして十分な投資効果が見込まれております。また、B/Cに現れない効果としまして、先ほど説明させていただいたようなものが含まれております。以上により、事業を継続したいと考えております。以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業について、ご意見ございませんでしょうか。

《委員》 現場視察をさせていただきまして、高盛土の4.9mのすごさ、ものすごい谷だなというのを改めて感じ入った次第です。そこで、先ほどの説明で、万が一の大地震等に備えてレベル2の地震動を想定しているという説明をいただきました。レベル2ということは、この供用期間中には発生する確率は低いけれども、万が一発生したら非常に大きな影響を及ぼすという地震ですよ。その安定計算をする場合にはいろんな要素があると思いますが、一つは、仮定として、この水平力はどの程度想定されて計算をしたのかというのが第一点です。水平震度ですね。それから、おそらく地震応答解析を行っていると思います。FEM（有限要素法）を使って、いろいろシミュレーションを行っていると思いますが、どういう入力条件で今回安定計算をしたかというのを後ほどで結構ですが、例えば盛土材料の土質だとか、基礎地盤はどういう状況を想定しているか、地下水の状況や降雨強度などいろいろ高盛土の場合は仮定する条件が多いと思いますので、ここでは難しいと思いますので、後ほど細かな入力条件など、おそらく仮定だと思いますので、それを教えていただければと思っております。

《別府市》 わかりました。

《委員》 この場所は早く整備していただけると、確かに利用側としても本当にわかりやすく、需要も説明いただいたとおりとてもある場所だと思いますし、経済効果も発現できるのではとても期待している事業です。一つだけ教えていただきたいのが、景観計画との整合性を図りながら、その方向で整備いただけるということなのですが、ここは風致地区の3種になっていますが、インターチェンジのゲートは工作物になるのですか。

《別府市》 道路事業で行うものに関しては、対象外ということで協議が整っております。

《委員》 わかりました。ガイドラインと言いますか、ああいうパターンで作っていかなければならないルールがおそらくあると思いますので、勉強になりました

《議長》 はい。他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、意見等も出そろったようですので、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。

(一同異議なしの声)

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

(休憩)

---

【再評価】 4. 広域営農団地農道整備事業 宇佐第2地区 (県事業)

---

《議長》 おそろいになりましたので、再開をさせていただきたいと思います。それでは、再評価対象事業でございます、広域営農団地農道整備事業、宇佐第2地区について説明をお願いいたします。

《農村基盤整備課》 大分県農林水産部の農村基盤整備課でございます。よろしくお願ひします。本日は再評価、広域営農団地農道整備事業、宇佐第2地区について説明させていただきます。よろしくお願ひします。

それでは説明に入ります。再評価基準としましては、大分県公共事業評価要領第2条(2)エ、再評価後5年が経過している事業に該当します。宇佐第2地区は、平成23年度の第28回事業評価監視委員会において、路線の変更を含めて、事業の継続で妥当との答申をいただいたところでございます。その後、地元との調整、事業推進について調整に入りましたけれども、あとで説明しますけれども、諸問題がございまして、今回、事業工期の延長をお願いするものでございます。平成28年度完了を35年度完了ということで7年間延長していただくことに対しましてご審議をお願いするものでございます。また、総事業費につきましては、平成26年に消費税の変更に伴いまして、残事業費に対しまして消費税分を乗せて2千万円増ということになってお

ります。それから路線の計画延長7, 130m、幅員7mについては変更いたしません。目的、必要性、効果の概要については記載のとおりでございます。表示していません地図につきましては、宇佐市を中心に挟みまして中津市から豊後高田市の一带を表しております。宇佐高田全体で見ますと、国道10号から北側の地域につきましては、海岸部には国道213号、その間につきましては、大規模ほ場整備等で碁盤目状に道路整備が行われておりまして、農地等へのアクセス、また、流通体系が確保されているという状況になっております。その反面、国道10号から南側の宇佐南部地域につきましては道路網整備が遅れておりまして、集落内の農道等は狭いままで、農業機械の大型化や運搬車両の大型化等、地域農業の活性化に支障を来しているところでございます。本農道整備によりまして、宇佐南部地区を横断しその解消を図ると共に国道10号の交通緩和、宇佐インターに接続する新たな道路ネットワークの構築にも寄与するものでございます。次に宇佐第2地区の計画一般図でございます。宇佐第2地区は、約12kmの整備を行う予定になっております。赤で示している約7kmが、今回の評価対象である宇佐第2地区の1期地区でございます。黒で示しています約5kmにつきましては2期地区として、1期工事完了後に着手する予定としています。1期地区につきましては工事区間を2工区に分けて事業を進め、随時供用を開始して効果の発現を図っています。次に宇佐第2地区における事業期間の延長について説明させていただきます。地元説明等を進めていく中で、ピンクで着色している範囲で地元要望等の協議に時間を要し、事業期間の延長をお願いするものでございます。大きくは4点ございます。1点目は、青で示している集落の方から、道路排水が集落内へ集中しないよう流末処理の対応を行ってほしいとの要望がございました。これに対しましては、実施設計時に集落内の排水能力および道路排水の分散等を検討して、地元と調整協議を進めた結果、了解を得ることができています。2点目は、道路の終点側ですけれども、農道と鉄道の交差について鉄道管理者と予備協議を行いました結果、宇佐駅に近いということもあり、周辺踏切の統合という提案がございました。これに対しては、地域の営農等の利便性の確保、それから、踏切周辺の安全対策を行う必要があるなど、今、市周辺自治区連絡協議会との調整を行っているところでございます。3点目は、図のほ場内の道路拡幅により、一般車両の交通が当然増加するというところで、農作業時等の安全確保についての要望でございます。これに対しましては、待避所を設けるなど最終道路管理者である宇佐市と協議調整を行って、適切な場所に設けるかたちで進めていきたいと考えています。4点目になりますが、前段の3項目と並行しまして用地買収を進めてまいりましたが、複数の相続人が存在する用地がございました。各地権者に相続の解消について依頼をしていましたが、その調整に日数を要しているところでございます。これまでは各集落ごとと個人ごとに調整協議を行ってきましたが、地元集落間の合意形成を図るために、平成27年度に周辺自治区連絡協議会を設立し、そういった問題解消について協議をしているところです。今後、未解決の諸問題を含め、県市周辺自治区連絡協議会で調整協議を早期に解消を図り、事業を完了したいと考えています。次に事業費の変更についてです。事業費そのものにつきまして

は消費税の上乗せということで、現計画31億円が3億2千万円ということで、2千万円増加になっています。今後も工事を実施する中でコスト削減を図ってまいります。写真は、供用済の区間のそれぞれの状況を示しています。上段の部分が起点、宇佐側になります。下段の部分が終点側で豊後高田市側になります。次に未整備区間でございます。先ほどのピンクに含まれる現況の農道ですが、幅は3mから幹線的なところが5m程度というところですので。改良工事につきましては、ほ場内道路を拡幅する計画にしておりますので、残土が発生する予定はしておりません。次に環境への配慮についてです。まず建設発生土につきましては、完了区間になりますけれども、農道沿線で適切な処理を行っております。農地のかさ上げ等に利用している状況でございます。また、カット法面につきましては、環境や景観を配慮して、配合については在来種を用いて法面の吹きつけを行っております。最後に周辺の営農状況です。本地区では、水稻、大豆、麦、小ネギ、ネギを中心に営農されています。これら農地からの集出荷などの農業用施設までは、本農道の整備により輸送コストの低減が図られます。最後になりますが事業の対応方針案でございます。本農道の整備により農産物の輸送コスト低減が図られ、農家所得の向上が見込まれます。地域住民の本農道に対する期待も大きく、また、宇佐市や周辺自治体連合協議会と協議し、問題の調整を行っている状況でございます。費用便益比につきましては1.33となっており、事業の効果を期待しています。事業の進捗状況としましては、平成28年度末の事業費ベースで79%となっております。諸問題の早期解決を図り、計画的に事業実施を行い、平成35年までに完了する予定です。以上により、対応方針は事業の継続で考えています。以上で説明を終わらせていただきます。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業につきましてご意見等をお願いいたします。

《委員》 現地に行ってみました。その時も説明があったのですが、さまざまな問題があって、今、随時、調整協議を行っているということでしたが、ここには載っていませんが、農地を農道が通るということで、その農地が分断されることに対する苦情を言われる方もいることも説明がございました。それから、農耕車と一般車がいっしょに通るわけですから、安全性に関しての問題をどうするのか。離合場所ももちろん作るのだけど、注意喚起のための立札をするなど、あまり具体的な話は出なかったのですが、一般論みたいな感じで説明はありましたが、まだたくさん問題を抱えているということで、この事業の期間が35年までということと計画されていますけれども、この間に収まるという根拠を聞かせてください。

《農村基盤整備課》 3点ありましたが、まず農地の分断ですが、今、図面に表示していますように、極力既存の道路を拡幅して、新たに農地を横切るという計画にはなっていません。それからもう一つ、安全に対してですが、最終的には、道路

完了前に警察との協議が必要になります。農道事業者では速度規制はかけられませんので、警察と協議を行って、路面標示でありますとか標識設置、速度を出すなよというような注意喚起の標識を立てる協議を行った上で対応したいと考えています。それから事業工期の7年間ということもございますけども、今、農業農村整備事業の予算が落ちていまして、今、29年度以降残が6億6千万円程度ございます。年間で考えますと、だいたい1億円程度しか予算割付が出来る状態になっていませんので、それで割り算すると、おおむね7年ということでもございますし、先ほどの問題解決につきましては、今、組織を立ちあげましたので、早いうち、少なくとも1年か2年ぐらいのうちには解決して、あとは工事を進めていくという工程で7年間と提案させていただいております。

《委員》 繰り返しになりますけど、農道の場合、結構スピードを出す車が多くて、それを警察と協議をして解決を図るということを今説明をいただきました。いろいろな方策を採った時に、例えばスピード違反を取り締まるなど警察が介入できるのか。

《農村基盤整備課》 最終的には、市に移管譲与となりますので、市道認定を受ければ、そういった対象になってくるということになります。

《委員》 農道ですからやはり農耕車が優先という認識があります。年間を通して毎日ということではではありませんが、農繁期の時に農耕車や軽トラックなどがたくさん通ります。その時に一般車と道路の譲り合いに難しい場面に出くわしたことがありますので、その辺がうまく解決できたら良いと思います。

《委員》 私も現地に行かせていただきました。先ほどの工期の件で私も気になっていて、今の回答の中で、だいたい2年ぐらいで問題を解決すると言われていましたが、例えば、この相続関係の部分については、既にほぼ合意が得られているのかどうか。もし得られていないのであれば、おそらく2年では難しいかと思えますし、そうすると、今回いろいろ問題があって期間が延長されることによって事業費が上がるという説明ですが、またさらに期間が延びて事業費が上がってしまうのではないかという懸念をしているのでその点について教えてください。

《農村基盤整備課》 まず1点目の相続の関係でございますけども、大きく、図面の表示で5筆ほどありまして、一番多い関係者の方が14名ということで、この関係者について時間を要してまして、一応、協議会の方からは、概ね話ができそうだという返事をいただいているところでございます。それともう一点、事業費につきましては、今の現計画で完了させる目標で進めたいと思っております。事業費がまた上がるような要素が出てくれば、再度当委員会にかけさせていただくような事案になるろうか

と思いますが、今現在としましては、今の予算の中で完了させたいと思っております。今回の事業費の増につきましては、消費税アップ分のみ事業費の増ということでございます。

《委員》 切土法面の保護ということで、植生マット工法を実施しており、原則、在来種を配合した。この写真で見ると、かなり急な斜面になっているように見えますがおよそどのくらいの延長にその植生マット工法をされたのか。あと、植生マットの具体的な工法を教えてもらいたいのですが。

《農村基盤整備課》 延長分の法面があるところは全て実施しています。特に切土面につきましてはラス網を張りまして、厚層基材に定着剤と種子を入れて押さえるタイプ。それから盛土につきましては、ここに植生マットと書いていますけど、わらに種子が入ったものを法面にずっと張りつけるという工法を採用しています。高さについては、切った高さを全部施工していますので、高さの表現はできませんけども、今、改良をやっている路線の長さ部分はすべて施工しています。

《委員》 ある程度下の部分は削って、上部は何かうっそうとしていますよね。これは違う種類なのですか。

《農村基盤整備課》 同じ法面ですが、下部は、視距確保のためだいたい2 m程度を管理するというので伐採しており、上部は繁茂してしまっていて、ちょうど境目が地山に見えますが、実は法面の一部ということになっています。

《委員》 では、法面のほぼ全体に植生マット工法を施工したが、実際、伸びてきて、道路側の近いところを管理しているから短く見えると考えていいですか。

《農村基盤整備課》 そうです。これは既に供用している区間にあります。

《委員》 その長さというのはわかりますか。

《農村基盤整備課》 現在完了していますが、起点側が約2 km、終点側は1.5 kmになりますので、合わせて3.5 kmについては、こういう植生で対応しています。

《議長》 他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 はい。それでは意見も出そろったようですので、事業者が申し出ております

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。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、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。

---

【再評価】 5. 水産生産基盤整備事業 灘内漁港 (県事業)

---

《議長》 続きまして再評価対象事業です。水産生産基盤整備事業、灘内漁港について説明をお願いいたします。

《漁港漁村整備課》 漁港漁村整備課です。灘内漁港について説明いたします。よろしく申し上げます。

それでは、灘内漁港における水産生産基盤整備事業について説明いたします。配付資料の5-7ページをお開きください。灘内漁港は、佐伯市が管理する第2種漁港となります。事業箇所につきましては、佐伯市蒲江大字森崎浦です。事業実施主体は大分県です。この事業は前回再評価から5年を経過しているため、今回再評価対象となったものであります。灘内漁港は佐伯市の南部、旧蒲江町に位置する漁港となります。その漁港は、同じ猪串湾内に東から猪串地区、森崎地区、越田尾地区の3地区で構成されています。灘内地区の港勢ですが、平成26年度のデータで、組合員は正組合員が54人、准組合員が75人の計129人で、漁業経営体数は48となっております。陸揚量は年間1,924トン、陸揚金額は15億8,400万円です。この漁港は、ブリやヒラメを対象とした海面養殖業が盛んでございまして、その内訳は左下の円グラフのとおりとなります。養殖魚種であります、ブリとヒラメが全体の9割を占めております。灘内漁港の組合員数および登録漁船数の推移でございまして、10年前と比較し、組合員数は32名の減少、登録漁船数は34隻の大幅な減少となっております。陸揚量および陸揚額の推移につきましては、10年前と比較いたしまして、組合員数と漁船数も減少しているにもかかわらず、ほぼ横ばいの傾向というのが伺えます。これは、これまでの漁港の施設の整備の効果によりまして、今現在、この漁港で、安全で効率的な漁業活動を行える環境にあるものということが伺えます。次に本事業の進捗状況につきまして森崎地区の事業から説明いたします。この地区におきましては、事業計画のうち、-2.5mの物揚場の215mの新設と7,000m<sup>2</sup>の作業用地の整備が残ったままとなっております。森崎地区のこれまでの事業の目的と、今後の事業の必要性について説明いたします。この地区は昭和の時代から県下最大の真珠養殖が行われておりましたが、アコヤガイの赤変病が原因となりまして、平成18年度



頃までには真珠養殖の経営体がすべて消滅してしまいました。この真珠養殖のために計画されました物揚場および作業用地の整備は、現在休止となっておりますが、その他の施設については整備しているところであります。また、真珠養殖に代わり、その次に試みましたが岩ガキの養殖も思うように行きませんで、当地区での海面養殖業の他地区への出荷が当面見込めない状況となっております。このため、施設整備の必要性については疑問が残り、必要性を見いだせてない状況が続いています。次に越田尾地区の事業の状況を説明いたします。当地区におきましては、赤で着色されております部分の海面養殖業に必要な施設の整備は既に完成しております。それとは別に、荒天時におきましての港内静穏度の確保のために、この内防波堤40mの延伸の整備が残ったままとなっております。越田尾地区のこれまでの事業の目的と、今後の事業の必要性について説明いたします。この地区は、ブリとヒラメを対象とする海面養殖業が盛んに行われておりまして、その養殖イカダを整備補修するための用地や、ブリ、ヒラメを陸揚げするための物揚場が不足しておりました。そのため、この陸揚用の物揚場の整備や養殖イカダの作業用地の整備を行いまして、養殖イカダの組立補修の作業効率の向上を図りまして、養殖業の就業環境の改善や水産物の安定供給を実現しております。さらに荒天時の港内静穏度の不足のための解消で内防波堤の延伸を計画いたしまして、その整備をもって、この地区における事業計画を完了する予定でした。しかし、平成18年度に整備された沖防波堤の完成によりまして、通常の波浪が解消される状況となりましたけど、台風で荒天時における港内静穏度の確保はできなかったことから、この平成18年度の沖防波堤完成時点には、この内防波堤の延伸というのは必要な計画でございました。しかし、港口部における漁船の航行が、延伸前と比べて幾分蛇行したものになることや、泊地内に設置された養殖いかだを整備する際に、イカダを陸地へ移動する時、そのイカダの中の養殖魚を陸揚げする際の往来、その時に延伸された防波堤が支障となる可能性がありまして、このことから、養殖業者を初めとする地元漁協から、防波堤整備計画の再検討の要請がございました。これにより、内防波堤の延伸は、前回の評価で当面休止となりまして、防波堤の配置計画につきましては、地元佐伯市や漁協と調整を重ねてまいりましたが、この協議を重ねるうちに、灘内漁港の漁船数が徐々に減少してきました。その結果、台風等の荒天時におきましても猪串湾内での避難が可能となりまして、この目的であります、他港への避難というものが解消された状況が生み出されました。この避難行動の負担が大幅に軽減されるということになっております。次に、今のこの状況の変化について具体的に説明いたしますと、この図のとおり、この灘内漁港全体におきましては、年平均4回程度の台風等の接近時は、従来は、この半島を大きく迂回した避難の経路を通りまして、隣の漁港の蒲江漁港まで避難を強いられた状況が続いておりました。ところが佐伯市や漁協と計画の見直しの協議を重ねていくうちに、猪串地区の漁船が29隻ほど減少したことによりまして、従来はここが過密な状態で避難することができませんでしたが、同一港内の猪串地区への避難が可能となりました。このため、この避難経路の変更によりまして、荒天時に著しい負担となっていました港外への避難行動が回避されたこ

とによりまして、漁業者への負担が大幅に軽減されたということになっております。最後に、事業の対応方針について説明いたします。再評価基準は、再評価後5年経過です。残事業の状況ですが、森崎地区の養殖業のための物揚場や作業用地の整備、越田尾地区の港内静穏度の向上のための内防波堤の延伸が残っているという状況です。前回からの情勢の変化についてですが、森崎地区では、真珠養殖に代わる岩ガキ養殖を試みたものの、いまだ事業化の見通しが立っておらず、養殖業のための物揚場の新設や作業用地の整備は、当面不要であると考えております。また、越田尾地区におきましては、他地区の係留漁船の減少によりまして、荒天時の港外への避難行動が港内への避難に変わったという状況の変化がございました。これにより、荒天時での著しい負担が軽減されたということで、この内防波堤の延伸の施設整備の緊急性が急激に低下していると考えております。これらの情勢の変化を踏まえまして、前回、休止の判断をいたしました森崎地区および越田尾地区の残事業につきましては、今回中止したいと考えています。なお、今回の対応方針につきましては、既に地元の佐伯市や地元漁協へ事前に説明をいたしまして、既にこの方針について同意済みであるということを示し添えます。以上で事業の説明を終わらせていただきます。

《議長》 ありがとうございます。ただ今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》 現地視察をさせていただきまして、これまでのいろいろな状況等を踏まえると、もう中止という判断もやむを得ないと現場でもそう感じました。そこで基本的なところを確認ということでお尋ねいたします。防波堤に上がりますとこの護岸は直立していましたが、直立防波堤ですか、それとも傾斜堤と組み合わせた混成型になっているのですか。

《漁港漁村整備課》 外海に対しての消波ブロックを兼ねた直立消波型の防波堤になっています。

《委員》 直立型ですね。

《漁港漁村整備課》 はい。

《委員》 ということは、地盤が強固であったということで直立型を採用したということでしょうか。

《漁港漁村整備課》 そうです。ここは水深が深いのですが、15m程度ですので捨石を置いて、その上に防波堤を設置しています。ところが沖防波堤については、水深もかなり深く、潮通しが良いように杭式にしております。地盤もこちらはちょっと

柔いです。

《委員》 それで鋼管杭を打っているということですね。

《漁港漁村整備課》 そういうことです。

《委員》 支持層のN値はいくらですか。

《漁港漁村整備課》 杭式のところの基礎地盤のN値は42です。

《委員》 十分ですね。はい、分かりました。

《委員》 費用便益分析のところ、一番下の物揚場整備による労働環境改善便益が8,100万円はどう算出したのでしょうか。と言うのが、上から4行目に用地整備による生産性の向上で24億1,500万円とありますがこれはダブルカウントの心配はないのでしょうか。

《漁港漁村整備課》 作業のランク分けというのがございまして、整備前は、例えば事故の発生頻度が物揚場を整備することによって幾分改善されるとか、あとは作業環境ですが、風雨の影響が比較的大きい、要は波をかぶるような状態での作業というのが新たな物揚場の整備によりまして改善がなされていると、そういう具体的な労働環境の改善、以前はランク分けでいくとBランクでしたが、客観的なランク分けによりましてCランクに改善されたという内容です。

《委員》 ということは、上から4段目の生産性の向上とは独立した全く別の項目ということなのですね。

《漁港漁村整備課》 そういうことです。

《委員》 わかりました。

《議長》 はい。他にございませんか。

《委員》 現地視察に行かせていただきました。漁業人口が減少する中、漁業の行く先を思うと、すべての施設整備が中止ということは、これからの漁業者にとってはとても悲しいことです。漁業経営体数は48になっていますが、養殖業がとても盛んで、この経営体数がこれからまた増えていくという可能性はあるのでしょうか。

《水産振興課》 この地区は真珠をやめてから、今、岩ガキなどの養殖をされていて、ブリ養殖もかなりされていますが、なかなか後継者が育っていない状況です。インターチェンジの近くに、現地で取れた魚を出しているいろいろ対策はされていますので、そういうところで少しでも収入が増えれば若い人がまた戻ってくるとは思いますが、現状だと、岩ガキを作っている方も3経営体ぐらいでかなり少ないので、その辺は我々もがんばって盛り上げていきたいと思っています。

《委員》 ブリなど輸出することもあるかと思いますが、そういった傾向は、この地区ではないのでしょうか。

《水産振興課》 輸出は、今、津久見などでされていますが、この近くでは、今、まだ実際に輸出までいっていません。今後、県も輸出の方に動いていますので、将来的に輸出ができるということになれば、この経営体数ももう少し増えるのではないかという気はしております。ただ、今の状況だと、すぐ輸出というのも行けないので、しばらく年数がかかるという気はいたします。

《漁港漁村整備課》 組合長が、確か今月の初めぐらいにアメリカの方に、その輸出の件で事前に調査に行っております。県漁協も輸出を目指していると聞いています。

《議長》 他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見も出そろいましたので、灘内漁港3地区合わせて、事業者が申しております対応方針案の中止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中止を妥当とさせていただきます。それではここで午前中の審議は終了し、休憩としたいと思います。午後の部は13時から再開ということでお願いいたします。

(昼休憩)

---

【再評価】 6. 総合流域防災事業 高山川（県事業）

---

《議長》 それでは午後の部を再開いたします。再評価対象事業です。総合流域防災事業、高山川について説明をお願いいたします。

《河川課》 総合流域防災事業ということで高山川水系高山川。再評価後5年経過しまして未完成ということで、再評価をお願いするところでございます。主な点といたしまして事業費の増加、それから期間の延伸というこの2点でございます。よろしくご審議願います。では、説明に入らせていただきます。

資料は6-1から、前のスライドは6-6からです。高山川は守江湾に注ぐ2級河川で杵築市の中心部を流れています。平面地図にて、高山川および周辺の状況を説明します。高山川を横断するように国道213号、大分空港道路、並行するように大田杵築線、成仏杵築線が走っております。高山川および八坂川が流れる守江湾は、潮干狩りに県内外から多くの方が訪れる良好な干潟が広がり、カブトガニの繁殖地としても有名な場所です。また、守江湾を中心に、多くの団体がカブトガニの個体調査や清掃活動を通じた環境学習などを行っています。高山川の状況を航空写真にて説明いたします。この写真で、高山川は右から左に流れています。オレンジ色のラインが大分空港道路であり、高山川左岸に県道成仏杵築線が走っています。平成9年9月の浸水範囲を水色で示しています。概略平面図にて事業の説明を行います。この図面で、川は右から左に流れています。昭和51年、57年の洪水を契機に浸水被害を解消するため、昭和61年度に補助事業の採択を受けています。全体計画延長は1,750m。基準点である草篠川合流点前での計画流量は毎秒360m<sup>3</sup>で、被害の大きかった平成9年の洪水相当となっています。また、計画河床勾配は640分の1です。現在の進捗状況は、若宮橋下流付近まで改修しております。また、こうこう橋から宮司橋の間は県道成仏杵築線と隣接しているため、一体的な改修が不可欠となっています。しかし、平成7年より八坂川の捷水路工事が始まったことから、守江湾の環境負荷を考慮して、八坂川の整備を優先してきました。若宮橋直下流の出水状況について説明いたします。平成9年9月の出水により、床上38戸、床下93戸、浸水面積473haの被害が発生し、平成10年10月には、床上25戸、床下45戸、浸水面積350haの被害が発生しました。流下能力断面が不足していることにより、2年連続で甚大な浸水被害が発生しました。整備の方針について説明します。こちらの横断図および写真は、計画区間上流部です。この写真では、右岸は良好な河畔林を有しておりますので、左岸側の護岸を移動して断面を確保します。拡幅したところについても、河床の形状に変化を付けたり寄せ石をするなどして、早期の環境回復に努めてまいります。また、希少種については、現在の生息環境を維持することで保全をしていきます。なお、杵築市の景観計画では、高山川は里のゾーンに位置付けられており、良好な景観や多様な生物の生息環境となるような河川環境、河川沿いの樹林は保全するという景

観形成方針となっているため、これらの方針とも合致します。整備効果について説明いたします。昔は破線ラインにあった護岸を移動し、川幅を広げてまいりました。赤く着色している範囲が整備した箇所であり、航空写真に平成9年の浸水範囲を水色で示しております。この写真でも分かるように、若宮橋下流の右岸側では、外水による浸水被害は発生しておりませんので、整備効果が発現できたと考えています。未改修区間について説明します。未改修区間は流下能力が不足しており、並行して走っている県道成仏杵築線が浸水することで孤立する人家等が出てきます。未改修箇所の流下能力を確保することにより、浸水被害の防止または軽減を図っていきたくと考えています。続いて、主な変更理由について説明いたします。市道橋である若宮橋の架替えに関しては、設計荷重の増大等の質的な改良が伴わないので、現橋長分、そして幅員分、あと河川改修による拡幅分については事業者の負担となります。その負担分については、当初、道路事業においても架替えが必要となるので、道路事業と河川事業で折半するかたちとしていました。しかし、道路の交付金事業化にあたり、再度ルート検討をした結果、道路の単独事業としては、現在の費用負担をする原案ルートよりも安価なルートがあることが判明しました。ただ、河川と道路のトータルコストとして安価なルートが原案ルートであるため、先に事業化をしている河川が優先的に支出をすることで協議がまとまった次第です。また、断面形状における費用負担の考え方も、もともとは河川負担分を河川としての堤防天端幅相当で考えてきたところですが、先の理由により、道路の現況幅員相当で事業を実施するかたちとなりました。続いて事業期間の変更について説明します。高山川は、八坂川ならびに県道成仏杵築線と事業の進捗を調整しながら事業を進めております。八坂川は大規模な捷水路工事を平成7年より実施しており、その間、高山川は八坂川への重点的な投資や環境に与える負荷を考慮して、平成9年からモニタリングの終了する平成21年まで事業の進捗を遅らせていました。また、その後、道路事業との進捗調整を行った結果、下流側である河川と道路を一体的に事業を行っていく期間が平成35年までかかる見通しとなり、さらに上流側の残りの区間を河川事業全体のバランスを勘案して事業費の割り振りを行ったところ、平成40年までかかる見通しとなりました。以上の理由により、事業量、事業費、事業期間の変更を行います。先ほどお話しした負担割合の変更により築堤の量が増となり、それにかかる用地補償、測量試験費についても増となっております。また、構造物についても、費用負担の見直しにより増となっております。最後に残土の状況を説明します。本事業では、残土が約1万6,000m<sup>3</sup>発生いたします。残土については、隣接である県道成仏杵築線道路改良工事に流用を考えております。まとめますと、今回の再評価基準は再評価後5年経過です。平成27年度末で工事進捗状況31%です。改修効果としましては、家屋約61戸、田畑約29ha、その他、県道の保全をいたします。また、費用対効果も1.34であることから、今後も事業を継続したいと考えております。以上、よろしく申し上げます。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業につきまして、ご

意見をお願いいたします。

《委員》 前回の事業説明時に私が質問させていただいた分の解答は、現地説明会でされたのでしょうか。私はそちらには行ってないものですので。先ほど、河床勾配は聞いたのですが、ピーク時流量と平均降雨強度をいくらかで計算したかです。

《河川課》 ピーク流量は、若宮橋少し下流の草篠川合流点前で約360 m<sup>3</sup>/sです。その時の降雨強度につきましては、時間65.4ミリで考えております。

《委員》 これは国の基準なのでしょうね。要するに、平均降雨強度ですから今のゲリラ豪雨等には対応はされてないのですよね。

《河川課》 計算式自体は大分県独自で統計を全部取って出したものではありませんが、近年の雨の降り方を考慮して作ったものではないのでその点は考慮されていません。

《委員》 やむを得ないですね。それと、残土状況について、道路事業にも言えるのですが、河川の場合は掘削した8万4,669 m<sup>3</sup> というのはいわゆる地山土量ですか。これを攪拌すると一般的に土量が変わりますので、端的には膨張していますので、これはどちらを使っているのですか。地山土量ですか、ほぐした時の土量ですか。

《河川課》 基本的には河岸拡幅が多いので、地山の土量で考えています。

《委員》 土量の変化率は考慮してないということですか。

《河川課》 はい。

《委員》 では、ここの土質はなんですか。例えば岩とかであれば非常に膨らみますよね。砂質土系であればそんなに膨らみませんが代表的な土質は何ですか。

《河川課》 河岸ですのでレキ質が多いかと思われれます。

《委員》 レキですね。

《河川課》 はい。

《委員》 そうすると、搬出土も8万4千 m<sup>3</sup> 引く6万8千 m<sup>3</sup> の1万6千 m<sup>3</sup> というのは、実際には若干誤差が出てきますね。

《河川課》 はい。

《委員》 わかりました。

《議長》 他にございませんか。

《委員》 川に沿って道路が走っているということで、道路工事といっしょに河川工事もするので、それだけではなく期間が少し長くなるという説明でしたが、その理由をもう一度教えてください。

《河川課》 施工の工法としては、赤で示しているのが河川の事業になります。青で示している部分が道路の事業になります。今、ここが生活道としても利用している道路ですので、一体的に施工していくことが一番効率的と考えておりまして、その結果、道路事業と進捗を合わせてやっていくことがよいと思っています。

《委員》 当初は、道路予算は付いておらず、今回道路工事に予算が付いたからということなのですか。

《河川課》 そうです。交付金の事業化はされていませんでした。

《委員》 今度は付いたのでいっしょにやれば合理的だと。

《河川課》 そうです。

《議長》 よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《議長》 それではまとめさせていただきます。この事業に関しまして、事業者が申し出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。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、この事業については、継続を妥当といたします。ありがとうございました。



---

【事前評価】 7. 交通安全事業 国道197号 昭和通り工区（県事業）

---

《議長》 続きまして事前評価対象事業となります。交通安全事業、国道197号、昭和通り工区について説明をお願いいたします。

《道路保全課》 大分土木事務所管内、交通安全事業、国道197号、昭和通り工区について説明します。資料については7-1からとなっています。説明については、7-4からさせていただきます。位置図です。事業計画区間は、大分市寿町のオアシスがある交差点から、市役所、県庁の前を通り舞鶴橋までの延長1.7kmです。事業箇所の自動車交通量は、平成22年センサスの最も近いポイントで36,545台/日で交通量が多い状況です。事業区間の範囲です。大分市の中心部であり、大分駅の近隣エリアであることから、整備区間の大半が大分市バリアフリー基本構想における重点整備地区に位置付けられています。青色の点線の範囲が重点整備地区です。小学生の導線です。当区間は、近隣に荷揚町小学校、長浜小学校あることから、法指定通学路に指定されています。小学生の通学導線をオレンジと青の矢印で表しています。事業区間は大分市中心部の幹線道路であるため、歩行者、自転車の交通量が非常に多い区間です。なお、来年度から荷揚町、中島、住吉小学校と碩田中学校が統合した碩田学園が開校予定となっておりますが、引き続き、当事業区間を通学路として利用します。現況写真です。小学生が通学している状況です。歩行者と自転車の通行区分が定まっていないため、安全な歩行空間の確保ができていません。このため、自転車との接触が懸念されます。こちらは、中低木の植栽により、自動車の運転手の視距がさえぎられている状況です。歩行者が死角に入っており、車に巻き込まれる恐れがあります。このような状況から、平成28年の通学路合同点検においても危険箇所となっており、対策が急がれています。自転車歩行者道の路面状況についてです。上段の写真は、舗装が老朽化し、平坦性が確保できていない状況。中段の写真は、横断歩道部の縦断勾配がバリアフリー基準の8%を超えている状況。下段の写真は、点字ブロックの破損やJIS規格を満足していない箇所の状況です。このようにバリアフリー基本構想における重点整備地区であるにも関わらず、基準に合致してない箇所があります。昭和通り交差点四隅です。この範囲は道路区域なのですが、現状は広いスペースがありながら、道路の休憩施設として有効に活用されていません。事故の発生状況についてです。平成18年から27年の過去10年での事故は470件。そのうち、歩行者自転車絡む事故は95件。うち死亡事故が3件となっています。当該区間における死傷事故率は176.2件/億台・kmとなっており、大分県平均の52.1件/億台・kmを大きく上回る状況となっています。全国との比較については、平成23年のデータで行いました。当該区間は131.2件/億台・km、大分県平均は49.8件/億台・km、全国平均は87件/億台・kmと、全国平均も大きく上回る状況です。これらの状況を踏まえて、学識経験者、学校関係者、地元自治会関係者など、合計23名で構成さ

れる「リボン197協議会」を平成27年6月に設置して、県都の顔となる幹線道路の再生に向けて、再整備の方針や通行区分のあり方、道路付属物の意匠などをご議論いただきました。平成27年度から今年度にかけて合計7回協議会を開催し、平成28年11月に知事へ提言書が提出されました。以上の問題点、協議会からの提言を踏まえて、自転車歩行者道の再整備、歩行者と自転車の安全な通行空間の確保、バリアフリー新法、福祉のまちづくり条令の基準を満たした歩道の確保、昭和通り交差点四隅の道路休憩施設としての機能確保により、安全で快適に通行できる昭和通りを実現したいと考えております。今回の計画について説明します。事業スケジュールについては、第1工区として、平成29年度よりOPAM、オアシスのある寿町1丁目交差点から昭和通り交差点までの間と、昭和通り交差点四隅の整備に着手し、国民文化祭までに完成させたいと考えています。第2工区については、再来年度の平成30年から昭和通り交差点から城址公園までの間に着手し、ラグビーワールドカップまでに完成させたいと考えています。残りの区間を第3工区として、平成33年度までの整備を予定しています。なお、城址公園大手門西側区間については、車道部へ自転車歩行者道を拡幅する工事と斜めに傾いた黒松の移植があるため、平成29年度より着手したいと考えております。次に幅員構成についてです。自転車歩行者道の幅員は6.3mで変更ありませんが、自転車通行部を2m、歩行者通行部については、残りの2.8mの幅員に区分して整備を行います。また、視距の妨げとなっている中低木を撤去し、横断防止柵を必要箇所に設置します。高木については、配置見直しにより樹木の更新を行います。既存の高木については基本的に撤去となりますが、元気で幹や枝の形のよいものについては、一部移植も考えます。詳細については詳細設計や調査を行い、検討いたします。次に城址公園大手門西側区間の幅員構成についてです。現況幅員が4.5mと、前後に比べて幅員が狭くなっています。このため、前後に合わせて幅員を6.3mに拡幅します。車道部を1車線減らし、自転車歩行者道を拡幅します。自転車通行部は2m、歩行者通行部は黒松を中心に1mと1.7mの幅員に区分して整備を行います。また、斜めに傾いた黒松については、城址公園内へ移植を行うこととしています。城址公園大手門西側区間の1車線、減少する車線の運用ですが、既存のバス専用右折レーンは残し、現在3車線ある直進車線を1車線減らすこととしています。こちらは車線を減らすことにより渋滞が発生しないか、交通量解析を行ったものです。車線ごとの渋滞状況を表す交通容量比を計算したところ、国道197号を1車線減少させても0.76となり、1.0を超えていませんので渋滞は発生しません。なお、交差点の現状としては、遊歩公園側からの右折車が多いため、交差点全体の渋滞を表す需要率は1.15となっています。今回の工事を行っても需要率は1.15と変わらない計算結果となっておりますので、交差点全体の混雑度合は今と変わりません。これらの結果により、車線減少による渋滞は発生しないと考えております。次に城址公園大手門東側、県庁の前の区間の幅員構成についてです。現況幅員は6.3mで変更ありませんが、城址公園大手門西側区間と同様に街路樹は松を植栽し、幅員構成の再整備も行います。これにより、城址公園のお堀区間はすべて黒松となり、連

続性が図られます。次に自転車歩行者道のデザインについては、歩行者と自転車の通行空間を視覚的に分けるため、歩道部についてはスリットが入ったコンクリート平板ブロック。自転車通行部については、色味を抑えた脱色アスファルトを使用する予定です。また、雨の日の安全性確保ため、両方とも透水性のものを使用します。こちらが現況写真です。現状では、自転車と歩行者の通行部が分かれてなく、中低木が植わっており、視距を妨げています。点字ブロックの破損も見られます。整備後のイメージでは自転車と歩行者の通行部の色彩を変え、区分が分かりやすくなります。中低木を撤去することで視距の確保も図ります。こちらが城址公園大手門西側の現況写真です。こちらも通行区分が分かれていない状況であり、かつ、幅員が前後に比べて狭くなっております。整備後では車道を1車線減らし、自転車歩行者道を広げ、通行を区分します。昭和通り四隅整備のイメージ図です。この場所は、交差点の南北で異なる日当たりや隣接施設等の立地特性、使い勝手を考慮し、イベントや時期によって柔軟に対応できるオープンスペースとして再整備し、道路の休憩施設としての機能を確保をします。環境への配慮についてです。当事業計画は道路の拡幅をしない再整備であるため、地形改変による影響は少ない計画です。工事の際は、低騒音、低振動型の建設機械を使用し、周辺の住環境の負担軽減を図ります。また、埋蔵文化財については調査を行い、関係機関との協議の上、文化財保護を図ります。工事で発生するアスファルト・コンクリート殻、砕石は、再資源化施設で適切に処理します。なお、工事施工中については、既存の自転車歩行者道の幅員の中で、極力、自転車歩行者動線を確保しながら実施します。全体事業概要です。事業計画につきましては、平成29年度から33年度までの5年間を予定しております。事業費については11億円です。用地買収がありませんので、内訳はほぼ工事費となっております。最後に、事業の実施環境における地元の協力体制ですが、荷揚町小学校、長浜小学校からは通学路合同点検時に事業要望が上がっております。また、地元自治会、沿線企業担当者、大分市等で構成した、「リボーン197協議会」にて、再整備に向けた課題や問題点についてさまざまな議論を行い、整備方針としての提言をいただきました。協議会からの提言についてはパブリックコメントも実施し、26名の方から70件の意見もいただきました。このようなことから、円滑な事業実施が可能と考えております。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。ただ今の説明につきまして、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 幾つかあるのですが、まず一つ目、お聞かせいただきたいのが、特に四隅のコーナーの部分の整備のことにに関して、例えば関係者ニーズ等々のアンケートとか利用実態調査は行われているということですが、関係者というのは、中心市街地の部分が非常に含まれている場所でありますので、こういった関係者にアンケートを行っているのか教えていただければと思います。

《道路保全課》 四隅につきましても、基本的には協議会の中のメンバーの中での意見の反映と考えております。それとあと、パブリックコメントの中で、提言についてのご意見をいただきましたが、その提言の中には昭和通り交差点の四隅の整備・更新の項目もありましたので、そのパブリックコメントの意見も反映しながら、今後、デザインの詳細に入っていければと考えています。

《委員》 協議会の構成員ですけれども、おそらく市の都市計画または道路行政の課ですね。

《道路保全課》 はい。協働事務局です。企業関係者として沿線企業で、大分合同新聞社、NHKの大分放送局、商工会議所の青年部、青年会議所の方などに入っています。

《委員》 大分市は、中心市街地活性化基本計画については、所管が商工労政課になっています。ただ、商工会議所の青年部が入っているということですが、法定協、あるいは中心市街地活性化協議会、あるいは機構になっている「大分まちなか倶楽部」等への追加のヒアリングあるいは情報伝達は行っていただけると、例えばジャズのコンサートとか書いていますが、このあたりの今後の利活用について良い助言がいただける可能性もありますし、逆に作った時に、ぜひ使いましょうという動きもつながっていくと思います。もちろんパブリックコメントはしていますが、街の方であそこはどうなるんだろうってご存知ない方などなかなか伝わってない部分もあると思いますので是非ご検討をいただけるとありがたいです。

《道路保全課》 はい。わかりました。

《委員》 引き続きお尋ねしますが、7-13の整備イメージのところ、自転車専用道の部分に脱色アスファルトを使うことによって歩道部分と明確に分離をしていますが、よくと言うか大分市中心部などまれに真っ青に塗られている場所があって、非常に景観上どうなのかと思う一方で、ここは非常に彩度も押さえたかたちで整備が行われるということで期待が高まるころなのですが、実際にこの程度の色で仕上がるのか、あるいは、今後変わっていく可能性があるのか、この点についてお聞かせいただけますか。

《道路保全課》 この区間の自転車通行帯の色につきましては、提言の中のイメージも含めまして、グレー系と提案いただいております。

《委員》 と言うことは、これぐらい落ち着いた色で決まっているのですね。

《道路保全課》　そうです。協議会の中でいただいたイメージを再現したのがこの色です。

《委員》　わかりました。とても期待していますので是非その方向性で。

《道路保全課》　ありがとうございます。

《委員》　それと関連してこれはお願いですが、この場所は大分市の景観計画上、城址公園周辺地区で重点地区に位置付けられている部分が、今回の整備区間の半分ぐらいを占めていると思います。その整備区間全体なのか、そこの半分だけなのかはともかくとしても、もちろん沿道の景観の連続性等はあるのだと思いますが、周辺の同じような3桁国道の整備とはまた違うグレードの高い整備、例えば街灯であるとか、花木、柵等についても、是非可能であればご検討いただけるといいなと思います。難しいところとは思いますが、景観上、重点地区に位置付けられているというのも一つの理由付けにはなるかと思うのと、この辺りは市との協議も必要だとは思いますが、ある意味とても大事な場所だと思いますので、是非前向きによりよい街灯選別も含めて行っていただけるとありがたいと思っています。

《道路保全課》　わかりました。

《委員》　パブリックコメントなど非常に柔軟に対応していただいてありがとうございます。前回の事前説明会でもお話ししましたが、例の城址公園のお堀の水面にかかる曲線型の黒松ですが、水面にかかるというものを一つの技法としてきたわけなので、これは生物多様性と言うよりは歴史的な資源と言うか文化財と言うようなものですので、是非工夫していただいて、小さな池か何かにかかるような景観も含めたかたちで保存・活用も考慮していただきたいと思っています。

《道路保全課》　今後、市と連携して検討していきますので、その辺りも考慮させていただきます。

《委員》　よろしく申し上げます。

《議長》　他にございませんか。

《委員》　車線運用の変更についてのところですが、影響車線の交通容量比という意味ですが、早く言いますと単路部の混雑度のことですか。

《道路保全課》　そうです。

《委員》　そうすると、分母が交通容量で、分子が交通量になりますね。

《道路保全課》　はい。

《委員》　その場合の交通量というのは、庄の原佐野線の延伸や市が顕徳町等で行っている道路などのネットワークがほぼ完成した時の交通量ですか。

《道路保全課》　検証に使った交通量につきましては、現況の交通量です。

《委員》　そうすると、庄の原佐野線等ができますと、かなり交通が分散されますので、このあたりもっと交通量が減る可能性がありますね。

《道路保全課》　そうですね。

《委員》　わかりました。

《議長》　他にございませんか。よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《議長》　それでは意見等も出そろったようでございますので、事業者が申請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しょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》　大変期待できる事業だと思います。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。

---

**【事前評価】 8. 道路改築事業 色宮港木立線 浦代浦～木立工区 (県事業)**

---

《議長》　続きまして、事前評価対象事業、道路改築事業、色宮港木立線、浦代浦～木立工区の説明をお願いします。

《道路建設課》　それでは道路改築事業、一般県道色宮港木立線について説明させて

いただきます。資料は配付資料の8-1から8-11となっています。お手元の配付資料8-5からスライドを用いて説明をさせていただきます。色宮港木立線の位置図でございます。本路線は、佐伯市米水津大字宮浦を起点とし、旧佐伯市と旧米水津村との境にある浦代トンネルを経て、佐伯市大字木立の国道388号に至る延長11.9kmの一般県道です。評価対象箇所は、旧佐伯市と旧米水津村境に位置する浦代トンネルの前後区間の1,840m区間となっています。次に沿道の利用状況について説明させていただきます。まず産業面の利用状況ですが、本地域は水産業が盛んで、米水津鶴見地区で水揚げされた水産物や水産加工品を搬出するための重要な輸送道路となっています。また、大規模な水産加工工場が立地し、水産加工品の材料が、当該地域で水揚げされたものだけでなく、県内外から事業区間を経由し、各加工工場へ搬入、搬出されています。次に生活面での利用状況ですが、米水津地区はもとより、隣接する鶴見地区からの日常生活に欠かすことのできない生活道路でもあります。また、米水津方面から佐伯市中心部の二次救急医療機関への搬送ルートとなっており、米水津地区からは、高校へ通うための重要な通学路でもあります。現状の問題点を説明させていただきます。現状の幅員は5.5m程度あるものの、線形不良、路肩不足等により、大型車同士の離合が困難な状況となっています。道路構造令を満足していないカーブが連続し、見通しも悪いものとなっています。また、既存トンネルも構造令の建築限界を満足しておらず、大型車同士のすれ違いが非常に困難な状況であり、トンネル出入口で離合待機する状況のため、交通機能に支障をきたしている状況です。さらに幅員狭小、線形不良による対向車両との接触、追突事故等が、平成19年度から平成27年度までに、赤丸と黄色の丸で示しているとおり8件発生しております。自転車等は路肩を通行しており、安全性が低く、交通安全上支障が起きております。また、本路線は、梶寄浦佐伯線の冠水や越波等により全面通行止め等の交通規制が発生した場合、迂回路として利用されています。一方で、事業区間の浦代トンネルの入口付近で落石により車両が損傷する事故が発生しており、全面通行止め等で通行できなかった場合、走行時間は約7分増加いたします。このため、現時点では、両路線とも災害等に対してぜい弱な路線であり、米水津地区および鶴見地区の住民へ大きな影響が発生する可能性があります。また、南海トラフ地震時には大規模な津波が予測されており、米水津地区や鶴見地区へアクセスする沿岸部の道路は、津波による大規模な被害が想定されています。続きまして事業の目的、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ことにより、道路利用者の安全性、走行性の向上、水産業関連企業等の物流の効率化、緊急輸送道路としての機能の確保、向上を図ることを目的としています。次に、ルート比較について説明させていただきます。今回、図に示しております、既存トンネルとの離隔を十分に確保し現道を最大限活用する赤色の①案。トンネル延長が最短となり現道を最大限活用する緑色の②案。既設の浦代トンネルを通行させながらトンネルを拡幅し現道を最大限活用する青色の③案の3案について検討を行っております。②案につきましては、①案に比べ、路線の延長、トンネル延長が短くなりますが、盛土部の地盤改良や交通を確保するための仮設道路の整備が

必要なことから、事業費が①案に比べ高くなっています。③案については、既存のトンネルを有効活用する計画ですが、既存トンネルを通行させながらトンネルを拡幅する計画のため、施工時の片側通行規制による影響が大きく、事業費も高くなっています。検討の結果、トンネル工事に伴う通行規制が最小限で、事業がもっとも経済的な赤色の①案が優位となり、これを採用案としています。次に計画の概要でございます。事業区間は、佐伯市米水津大字浦代浦を起点としまして、佐伯市大字木立を終点とする1,840mの区間となります。幅員構成につきましては、3mの車道が2車線と1mの路肩で全幅8.0mとしています。また、米水津地区から佐伯市中心部の高校へ自転車通学をしていることを考慮し、道路構造令における自転車の占有幅に基づき1mの幅広路肩を採用しています。

次に全体の事業概要です。計画期間は、平成29年度から38年度の10年間です。主な工種は道路工、トンネル工、用地補償費等で、事業費は42億円を計画しています。自然環境、景観への配慮について説明いたします。景観について、佐伯市は景観計画等が未策定であるものの、切土等の地形改変を極力少なくし、周辺に配慮した設計に努めたいと考えています。土量は、約60,000m<sup>3</sup>の土が発生しますが、すべて現場内の盛土に使用します。また、不足する67,000m<sup>3</sup>は、佐伯土木管内の他の公共事業から流用する予定としています。最後にまとめです。今回の費用便益比B/Cは0.8となっておりますが、B/Cには現れない効果として、先ほど説明させていただきました水産業等の物流の効率化、緊急輸送道路としての機能確保、向上の効果が期待されています。また、地元自治会、期成会からも強い要望があるため、地元の協力体制は整っていると判断しております。以上により、本事業を実施したいと考えています。説明を以上で終わらせてもらいます。

《議長》 ただ今説明を受けました事業について、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 この事業については、B/Cが1.0を下回っています。一方で、南海トラフ地震等が起きる可能性等を考えると、複数の避難道の確保という意味で、その重要性が高いということも理解しています。その時にやはり心配だったのが、B/Cが1.0を切っているという状況の中で、今回の事業そのものがトンネルであり、トンネルはどうしても掘ってみないと分からないということがあります。途中で工法の変更であるとか事業費の追加が見込まれることが多いですが、例えば、どの程度見込まれているのかということをお聞きしたいのが一点。それと合わせて、現道拡幅する③案の方が、そういったリスクがないのではないかと気もしてまして、この①案が単純に価格だけでは安いけれども、今後、現道が佐伯市に移管された場合の維持管理も含めて考えると、県事業としてはもっともローコストな選択をされているという理解は現段階ではできるのですが、その辺りも含めて少し心配があると正直感じます。ですので、質問としては、まずB/Cが0.8で1.0を切っているという中で、それでも実施していく必要性を改めて確認させていただきたいのと、単なる



コストが現段階で安いというだけで新設トンネルを選ぶということではなく、維持管理面等を考慮した場合でもやはり①案が最適案なのかということをお聞かせください。

《道路建設課》 最初にB/Cについてですが、先ほども説明をさせていただきましたが、B/Cでは計れない物流の効率化、緊急輸送道路などの機能向上というような面がございます。物流の効率化という面では水産業が非常に盛んなところでございまして、魚を運んだりしますので、荷傷みとか荷崩れなどの問題、定時制の向上などで、B/Cでは計れない効果が非常に期待されると考えています。緊急輸送道路につきましては、東南海・南海沖地震が想定されていまして、このあたりも非常に大きな津波が来ると予想されています。沿岸部の道路は、津波等による被災が想定され、復旧などにも当然時間がかかると考えています。そのため、山側にリダンダンシー（代替手段）を確保するというのは、防災面から考えても非常に重要と考えています。こういった面で、B/Cでは計れない事業の必要性があると考えています。

二つ目の、トンネルは掘ってみないとわからないので事業費が心配ということですが、確かに掘ってみないとわからない面はありますが、現地の地質や表面に出ている岩の状況であったり、文献で地質はある程度わかります。そういった面から、補助工法の費用も事業費が膨らまないよう見込んで算出しています。

三つ目の維持管理の面ですが、旧道となる現道の部分につきましては、佐伯市に移管をするように今協議を進めています。バイパスを作れば大型車など全てがバイパスに乗りますので、舗装などは今以上に維持管理費用はかからない、旧道が劣化する程度は軽微であるので維持費用はそんなにかからないと考えています。

現道拡幅の話ですが、まず既存のトンネルの中に、上から物が落ちてくることを避けるためにシェルターのようなものを作るようになります。このシェルターを作ったあと、限られたスペースで掘っていくかたちになります。このシェルターを作る時に車を通しながら施工できませんので、昼間とか夜間とかを通行止めにしてシェルターを作っていく。そうすると交通規制が1カ月くらいかかることになります。シェルターを作れば幅員がどうしても狭くなるので、掘削する間は片側通行をずっとしないとイケない。また、ヤードが非常に狭いので、掘削にすごい時間がかかります。約600mで2年くらいかかる予定となっています。片側通行が2年かかるということに加えて、やはり施工の作業効率が非常によくないので掘るのに時間がかかりますので、その分、機械を借りるお金や人を雇うお金などで、結局高くなるという計算になっています。やはりルートと比較としては、現道拡幅ではなくて、バイパス案が妥当ではないかと考えています。

《委員》 わかりました。止めている間に地震が来たらってということも含めて、先ほどのリダンダンシーですよね。とてもよくわかりました。

《委員》 さすがにB/Cが0.8は低すぎるので、確認はしておかないといけない。今、物流の話が出ましたが、水揚げに伴う現状の物流量の推移はどうなっているのですか。

《道路建設課》 水産物といたしましては、大分県全体の生産量が約65,000トンある中で、佐伯市が約65%で42,000トンほど運んでいます。その中で約7割がこの道路を通過して搬出搬入されています。水産加工品等の出荷の変遷というのは、今手元に情報を持ちあわせておりません。ただ、地元でヒアリングをしますと、米水津の水産加工場、十数社あるようですが、周辺の水揚げだけでは不十分に、県外から魚を買い入れて、こちらで加工し搬出しています。そういったことを営業努力で今も積み上げてきているという実態がございまして、相応の交通量が今後も見込めるであろうと考えています。

《委員》 やはりB/Cが0.8なので、今みたいなことの数値的な裏付けをきちんとフォローしていく必要があります。それとさっき、荷崩れの話がありましたが、現実にはどれぐらいの被害が発生しているのかということもきちんと書いておかないと、それで年間数百万円だったらトンネルを掘る意味があるのかと言われかねないので。この言葉の違いについて、B/C計算する時に、走行経費とかに入っていないのかという疑問が出されたら困るので、きちっとその記述は必要だと思っています。概念的に書くのではなくて、ちゃんと数値的な裏付けで出していないといけないということです。あとは安全性とリスク管理上の問題ですが、本来、そこも数字が出るはずなんです。どれだけのリスク被害が発生するかというような計測はできるはずなので、本来であればそういったきちっとした積算の上で、この工事が他の工事に比べて優先順位が高いとか、こういったことが県の中で位置付けられているという記述が必要だと思います。でないと、何か出てきたものを片っ端から認めているみたいに思われると困るので、この委員会はそのチェック機能が働いているというところをきちっと記載しておかないといけない。B/Cが1.0を超えているのであればそこまでは言いませんが、0.9でもなく0.8台で、さらに工事費がこれまでの経験上もずっと膨らんできているので0.7とかに落ち込む可能性だって十分にあるわけです。それを全部クリアしていこうと思うと、やはりここでは経済的効果というよりは、リスク管理の方の危機管理の経費がどれぐらい発生するんだということから、この道路の完成を急ぐという方が我々としては理解しやすい。一般の人にも理解しやすいのではないかと思います。

《道路建設課》 B/Cの全国的なマニュアルにおいては、時間短縮、事故、走行経費として、ガソリン代等ですとか自動車の消耗品の単価を押し並べて算出した原単位があるだけでして、この荷崩れ等に関しては、個別に精査していかなくてはなりません。委員の言われる災害リスクですとか、荷崩れの定量化については、さまざまな試

行的な取組というのは、各事業者もしくは大学研究機関で提言されていますが、確立された方法論というのは今現在ないところです。そういったところで、私どももまだまだ準備不足のところもありましたが、道路法に基づく基準の不適合なところであって、かつ南海トラフ地震において震度6前後の地震と津波が襲ってくる中、周辺が山に覆われていて逃げ場のないところで、周辺を順次改良工事を進めてきましたが、唯一残るボトルネック区間に入ってきている。そういう定性的な項目を、私どもの内部でチェックしていった上で事業化を決めたというところでございます。委員の言われるとおり、県内すべての事業に関して定量的な順位付けをした上でこの事業からやっていきますという説明ができれば非常にわかりやすく簡明な説明にはなると思いますが、B/Cが出やすい大都市部の、例えば大分市の周辺の事業ですと交通量が多いものですから、わずかな時間、渋滞の解消でもB/Cが大きく出ます。一方で、そもそもの交通量が少ない地方部で、ただ反面、水産加工、ここで例として取り上げておりますが、佐伯市内からもこちらの方に就業に来ていて生活の糧を得ている、なおかつ事業者によって冷凍庫の設備投資も今も行われていると話を聞いておりまして、そういったところを取り上げていくに当たって、同じ土俵の数値化で説明することがなかなか難しい面もあります。実際には佐伯市など地元要望なども聞きながら、意思決定をした次第でございます。いずれにしろ、いただいた課題は非常に重要なポイントだと思いますので、しっかりとこれからも勉強させていただきたいと思っております。

《議長》 よろしいですか。

《委員》 はい。

《委員》 今のB/Cのところ、B/Cは0.8とありますけど、他の事例は、小数点が2位まで出していますので、0.79としたほうがよいと思います。

《道路建設課》 様式上8-3ページは他に合わせて小数2桁まで。まとめの資料は多分少数一桁にしていますので、そのあたりは今後整合を図ります。

《委員》 それと概算土量ですが。事務局の建設政策課の方をお願いした方がいいかもしれません。先ほどの河川課にも同じ質問をさせていただいたんですが、この切土発生土はいわゆる地山の土量ですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 そうすると、土質の種類によって、例えば岩だと1.3とか1.5とかに膨らんでいきます。そうすると書き方が、盛土引く切土で不足量が66,000m<sup>3</sup>になりましたという、実際には膨らむわけですので、ここは河川も農林も道路も建設

政策課の方でより実態に即した地山の土量ではなくてほぐした土量いわゆる運搬土量との方がより実態に即するのではないかと。今後、関係課で、この表記の仕方を検討していただきたいと思います。

《道路建設課》 現地では詳細な測量もまだ行っておりませんで、そもそも盛土量が細かい断面ではなくて代表断面で谷がこんな形だと。それ掛ける延長で、本当にざっくりした推計をします。事業評価でお認めいただいたら、各10m置きなりのピッチで細かく測量して行って、端数まで正しい土量を求めて数字を入れていきます。同じように発生土量に関しても委員の言われるとおり、硬い岩は砕いて、そうすると体積が増えますので変わってくるのですが、そもそもその土質自身がたくさん事前に調査をすると調査費だけでお金がかかってしまって、なかなか事業着手にも至らないというところで、つかみのある程度の数字で審議をしていただいています。ですから、再評価でまた説明をさせていただく折には、精度が高まったものできちんと説明していければと思っています。この段階においてどの程度までのことができるかというのは、建設政策課含めて関係各課と内部的に勉強させていただきたいと思います。

《議長》 よろしいですか。

《委員》 はい。

《委員》 現地に行かせていただきまして、線形不良や幅員の狭小、そのトンネル内で自転車通学、通行時における危険性を強く感じました。佐伯市内への通学生徒は92名でそのうち4名が自転車で通学となっていますが、その他の生徒はどういった方法で通学をされているのですか。そういういろんな危険性を考慮するのであれば、10年間ではなくもっと早い段階で完成するようにできれば良いと思いましたが。

《道路建設課》 自転車通学が4名で、自転車交通量が6台となっています。バス通学もございます。

《議長》 他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、意見もたくさん出ましたけども、まとめたいと思います。B/C0.8というのが一番問題になりましたけども、これを踏まえまして、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しょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、この事業につきましては、事業実施を妥当といたします。どうもありがとうございました。

《議長》 それでは、ここで休憩を取りたいと思います。14時15分には始めたいと思います。皆さんお戻りになったらすぐ始めたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

(休憩)

---

【事前評価】 9. 道路改築事業 中津高田線 江須賀～金屋工区 (県事業)

---

《議長》 それではおそろいですので再開したいと思います。あと3事業、続けてやっていきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。それでは事前評価対象事業、道路改築事業、中津高田線、江須賀～金屋工区の説明をお願いします。

《道路建設課》 道路改築事業、主要地方道、中津高田線、江須賀～金屋工区について説明いたします。資料は、配付資料の9-1から9-の11となっております。それでは、配付資料の9-5からスライドを用いて説明させていただきます。中津高田線は中津市を起点とし、宇佐市を經由し豊後高田市に至る全長約28kmの主要地方道で、今回の事業評価箇所の江須賀～金屋工区は、JR柳ヶ浦駅南側の宇佐市大字江須賀から金屋までの約2.8kmとなっております。沿線の利用状況について説明いたします。現道は、沿線商業施設への買い物や通学路としての生活道路、自動車関連企業の集積が進む県北地域の産業道路として重要な役割を担っております。また、緑色の丸印で示しているように、九州の東の玄関口の一つである竹田津漁港と東九州自動車道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、現状の問題点について説明いたします。一つ目は、交通安全についてです。今回事業を予定している区間は年間14.4件の事故が発生しており、死傷事故率も98件/億台・kmで、県管理道路の平均52件/億台・kmを上回っている状況です。現道は右折レーンが未整備の箇所が多いことから、追突事故や自転車関連の出会い頭の事故の割合が高い状況です。また、歩行者、自転車関連の死亡事故などの重大事故を現道上に赤色と黄色のバツ印で示しておりますが、前後区間と比べまして多く発生しております。二つ目は、交通混雑、物流交通についてです。現道の交通量が1日当たり14,552台/日と、2車線で自動車がスムーズに走れる交通量の目安となる9,000台/日を超過していることや、右上の①の写真のとおり右折レーンが未整備であることから交通混雑が

発生しており、前後区間と比較して走行速度が低い状況となっております。また、右上の写真③のとおり、製造業や港湾関連の物流交通が多い一方で、通勤や沿線商業施設、住宅地への出入り等の生活道路としての役割も大きく、交通の混雑が著しい状況でございます。三つ目は、国東半島北西部への広域ネットワークについてです。国東半島北西部は、富貴寺や昭和の町などの観光施設がありながら、県内の他の地域と比べ、高速交通ネットワークの整備が遅れており、周辺地域からのアクセスが弱い状況です。また、九州の東の玄関口の一つである竹田津漁港と東九州自動車道を結ぶ宇佐国見道路を代替する道路としての整備が求められております。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ことにより、広域交通の転換による現道の安全性・走行性の向上、交通容量不足の解消による現道の混雑緩和、自動車関連企業等の物流の効率化、国東半島北西部や九州の東の玄関口の一つである竹田津漁港と東九州自動車道のアクセス強化を図ることを目的としています。次にルートの比較について説明いたします。今回、図に示す三つの案について検討を行っています。第一案は、現道から北側へ分岐し集落への影響が少ない箇所を通過し市道を極力利用して再度現道に接続する北側ルート案。第2案は、現道沿線の集落への影響を極力回避し拡幅する現道拡幅案。第3案は、現道から南側へ分岐し集落への影響が少ない箇所を通過し市道を極力利用して再度現道へ接続する南側ルートです。検討の結果、現道沿線の商業施設や人家連坦地域を避けることができ、移転対象物件も少なくもつとも経済的な第3案の南側ルートが優位となり、これを採用案としています。次に計画概要です。全体計画としましては、青色と赤色の点線で示している約6kmのバイパスとなっております。平成7年に都市計画道路黒川松崎線として都市計画決定をされています。今回事業化する区間は、赤色点線で示している宇佐市大字江須賀から金屋までの2,800mの区間となります。全区間を整備するには多大な事業費が必要となり、早期に整備効果を発現させるため、事故や交通混雑等の課題が多い箇所を優先して整備したいと考えています。事業目的の一つである現道からの交通の転換を図るため、東西方向については太い青色で示しているとおり、西側区間は市道を、東側区間は県道長洲宇佐神宮線を活用し、全区間を2車線ずつ計画としております。また、南北方向については太い青色で示しているとおり、4車線化事業中の県道宇佐本耶馬溪線江須賀工区と一体となって、東九州自動車道から豊後高田市方面へのアクセス強化を図っていきます。今回事業化する区間は、全区間を整備した場合の計画交通量が、2車線でスムーズに走れる交通量の目安を超過しているため、4車線が必要となります。しかしながら、早期に整備効果を発現させるため、まずは暫定2車線での整備としております。幅員構成は図の左下のとおり3.25mの車道が2車線と、2.5mの片側歩道で、路肩と合わせて全幅10.75mとしております。用地買収につきましては、完成4車線での買収としています。全体事業計画概要です。計画期間は平成29年度から38年度の10年間で、道路工、橋梁工、用地補償等で、全体事業費は54億円です。環境への配慮について説明いたします。自然環境への配慮について、大分県環境配慮推進要綱に基づき調査を実施し、周辺の自然環境に配慮します。また、

景観への配慮については、道路整備は宇佐市の景観計画の行為制限対象にはならないものの、計画地が田園集落景観に該当するため、設計の各段階において宇佐市などと調整しながら景観配慮に努めます。土量は約7,000m<sup>3</sup>の土が発生しますが、すべて現場内の盛土に使用します。また、不足する140,000m<sup>3</sup>は、県北地域の他の公共工事現場から流用する予定となっています。最後にまとめです。費用便益比は1.2であり、投資効果が見込まれます。都市計画区域マスタープランの中で優先的に整備もしくは事業化を目標とする事業に位置付けられていることや、地元の協力体制もあり、事業実施体制も整っております。以上により、本事業を実施することとしたいと考えています。以上です。

《議長》 ありがとうございます。ただ今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》 今回ルートとして選定されている柳ヶ浦駅の南側に当たるルートですが、このあたりは農地のように地図上では見えますが、都市計画上の現段階での用途地域がもし入っていれば土地利用を教えてください。

《道路建設課》 こちらが都市計画図ですが、ほとんどが白地となっています。黄色が第一種住居地域になっております。緑の部分が第一種中高層住居専用地域となっています。

《委員》 沿線は白地になっていますが、その場合、現状の道路沿い、確かにご指摘どおり、渋滞であるとか事故等々があるので、どこかに分散させる必要があるというのはわかりますが、通過交通をもし南に持ってきた場合、そういった方々をターゲットにしている商業施設等が、放置していればそのままその辺りに張り付く可能性が非常に高いのではと危惧されます。ですので、その周辺沿線上の土地利用のコントロール、つまり、都市計画との連携をどのように今後図っていく予定なのかをお聞かせいただけますか。地元がどのような方針であるということ結構です。

《道路建設課》 まず、地元として都市計画上の課題となっておりますのが柳ヶ浦駅の南側、こちらが今白地になっていますけども、駅の周辺開発ということでなにかできないかということはお考えのようです。都市計画区域マスタープラン上も課題として掲げておられまして、その他のところについては、都市計画施設として、下水道ですとかもろもろの都市環境改善事業も宇佐市で考えているようです。道路沿いの土地活用に関しては、現時点で白地のところで、特に宇佐市から開発計画をここで立ちあげたいという話も事業者として受けておりませんので、今後、事業の進展を見ながら協議をしていきたいと思っています。宇佐市の南側の縦線は県道の4車線拡幅も既に事業として進めておりまして、2車線から4車線に広げてきている中で、両サイドが

一気に開発されているという状況にはございませんので、急遽そういう事態に陥るものではないのではないかと推測するのですが、宇佐市と慎重にお話しをさせていただきながら事業を進めていきたいと思っております。

《委員》 むしろ拡散を抑制するようなまちづくりと連携していかないと、今言われたように、南側の開発も含めて地域の中でいろいろ考える中で検討はしていられるとは思いますが、一方で、人口も減ってきている中で、拠点力というのを失っているというのが柳ヶ浦地区の北側の地区ですから、それを南に拡張するというのは非常に危険であるということと、ここにバイパスが並行して通りますので、垂直に交差している道路沿線や、国道のいわゆる経済効果が高まったっていうのはまた状況が違うかと思っております。ですので、その辺りもご指導を引き続きさせていただけるとすごく安心です。

《道路建設課》 2点ほど付け加えますと、JRが走っているところに並行してバイパスを作りまして、JRを2箇所、大きく橋で上を越して行きます。なおかつ、駅館川のところも橋梁で飛びまして、道路の高さで見ると、駅裏周辺がほぼ周辺と同じ高さです。それ以外はだいたい構造物で高いところを通っていたり、田んぼの中を少し通るような状態でして、店舗が沿線にはり付くような道路の高さ関係にはないと思っています。側道が付く部分もありますので、そういったところは、多少、土地利用を誘導する部分もあると思っておりますが、大型店舗が出てきて、そこにたくさん車が入るような道路構造ではないと考えています。また、平成6年に今の都市計画が組まれていまして、その折から白地の計画になっています。そういった点では、宇佐市におかれども、この駅裏が拠点の顔になるので、まずそこを固めた上で周辺をどうしていくか。委員の言われるとおり、もう薄く広くではなくて、やはり既存集落をしっかり商業面、生活面で支えていこうという方向であると思っております。そういった都市計画の議論が進むように、事業者としても注視をしていきたいと思っております。

《委員》 現道の交通量が最近で14,000台/日あり、9,000台/日の設計基準交通量以上あるので4車線にしたいという認識でよろしいですか。

《道路建設課》 そうです。

《委員》 この資料によると計画交通量が5,000台/日～8,700台/日となっています。新しく道路を作ると、当然ながら交通量が配分されてぐっと減ってきますが、2車線のままでよろしいのではないですか。4車線が必要なのですか。

《道路建設課》 これは、真ん中の工区の延長2,800mを整備した場合の交通量が5,000～8,700台/日という記述をしています。これが全線6kmを全部結



ぶと4車線必要な設計基準交通量になるということで、現在は真ん中の工区のみ of 事業をさせていただいた時の計画交通量を書いています。

《委員》 交通予測で、多分、4段階推定法で発生集中量から分布、分担、配分というのを求めた結果だと思いますが、これは何年後の目標の交通量ですか。

《道路建設課》 平成42年の将来交通量です。

《委員》 ということは、平成22年時が基準年次ですね。20年後ということですね。

《道路建設課》 そうですね。

《委員》 これを見ると、普通の方でも4車線は必要ないと見られがちなのですが、ここはよろしいですかね。将来、これだけだと、5,000台から8,000台ぐらいしか通らないのに、本当に4車線いるのかという誤解を招かないのか。説明はいいからいいのでしょうか。要するに、9,000台以下の計画交通量ですので、このままだと本当に4車線いるのですかと今みたいな誤解を招かないかなと思いました。

《道路建設課》 ご指摘のとおりだと思います。将来、完成形の4車線で全線通した時にどの程度の交通量が予測されるのか。これが今14,000台ぐらいを見込んでおりまして、それをまず前提とした上で、大変心苦しいのですが事業者の財布の事情でどうしても真ん中から事業を進めていきたいと。その真ん中を2車線で作った場合には、当面使われるであろう交通量は5,000台/日から9,000台/日であって、それでもB/Cは1を超えると、そういう説明の流れを誤解がないようにさせていただければと思います。

《委員》 よろしくお願ひします。

《委員》 最終完成形の4車線化したあとに、現在の中心部の交通量はどれぐらいになるのですか。

《道路建設課》 柳ヶ浦の町の中ですから、当然残るような計算になっています。暫定2車の場合、箇所によって違いますが、1,500台/日～2,500台/日ぐらいの交通量になっています。

《委員》 心配しているのは、暫定2車線で作ってしまっ、次に拡幅する時に、B/Cが1を超えるかどうか。つまり、今の段階であれば、今の事業費と将来収益との

比で出てくるから1を超えているのだけれど、2車線である程度できてしまったところに付加の利益と言うか便益がどれぐらい見込めるのかというところなのです。それと建設費の比になると、今伺ったのは、町の中に交通量がある程度残ったとしても、ここに12,000台/日通るようになった時に、本当に中心部にどれぐらい車が行き来することを想定されているのかというのが非常に疑問で、もし足して20,000台/日近く交通量があるという話は、とても40年後のこの地域で想像できないですよ。

《道路建設課》 ご質問がこちらの方で十分理解しきれてないところもありますが、まず、〇〇委員が言われたご質問に関してお答えしたとおり、バイパスは全線2車線完成時には14,000台/日で、現道部は全線2車線完成時で1,500台/日～2,500台/日です。それが暫定2車線から4車線に増えた場合、もっと減るであろうというのが、今、数字を持ちあわせてないのでお答えしづらいのですが、この中津と高田の方面の交通に関しては、この中津高田線以外に周辺の道路を使っている交通もありますので、走りやすい道路ができますとこちらの方にシフトしてくる車もあるかと思えます。そういったものも引き込んだ暫定2車線で14,000台/日だと計算しております。柳ヶ浦の町中に関しては、必ず生活している方がいらっしゃって、そこで商業をされてる方がいらっしゃるので、交通量がなくなるという計算には決してなりません。その上で、先に2車線で作って、後日4車線化する時にB/Cが出るのかどうかということに関しては、少し数字の方を確認させていただきます。ただ、相場観としては、2車線と4車線で規制速度等も違ってまいりますし、その規制速度が違ってくることによりまして、早く行けるような便益というのも、2車線と4車線で構造的なものとして違いが出てまいります。そういったものを積み上げていけば、一定程度の追加投資に対する効果というのも出てくると想定されます。そのところは実数を精査してみますので、この場ではお答えしきれないところはおわび申し上げます。

《委員》 4車線完成時期は平成何年ですか。

《道路建設課》 まだ予定は持っておりません。まずは2車線を一部区間で起業させていただいて、予算の事情を見ながら両側の残る区間の2車線化を進めてまいりたいと考えています。

《委員》 端的に言って、要するに起点と終点その完成点のところの2点の通過交通量が、42年にはそんなにあるとは思ってないです。要するに人口シミュレーションの可能性から見て、そこの交通量自体が減ってくるだろうと予想される時に、4車線化を前提とした計画感というのがどれだけ妥当性があるのだろうという。だったら、右折レーンも入れて3車線ぐらいで通してしまう方が本当は合理性が高いのではない

か。それであればおそらくB/Cは1を超えますよね。

《委員》 暫定車線というのは怖いですよ。真ん中は分離帯もないし、対面通行ですよ。

《道路建設課》 はい、そうです。

《委員》 過去にもありましたが、対面通行のままでこれ以上拡幅できないということで、無理やり中に分離帯を付けたという事例が大分県にもあります。この事業評価でも出てきたことがあり、要するに4車線化の計画を断念したということです。そういった事例が過去にもあったので、これは本当に大丈夫かなという疑念が浮いてくる。

《道路建設課》 前提条件としまして、先ほど〇〇委員も言っていましたが、要は交通量を算定するにあたっては、手法が幾つかある中で、将来の人口と連動を見込んだ上で、どこからどこに車が行き、将来この程度になるという見立てを持って、使いやすい道路、使いにくい道路、それぞれ何台通りますかというのをパソコンの中で計算します。そういった手法をとって、十数年後の未来の予測としては、全線できれば14,000台/日です。この4車線化が更にずると遅れていった場合に、将来の人口がどうなっているか。この地域は今よりももっと少子高齢化が進むのか。県としても少子化対策は行っていますので、人口トレンドや交通量がどうなるか、そこは道路事業としての推計する制約条件の非常に難しいところです。現時点では、このB/Cの評価をさせていただくにあたりましては、人口予測の範囲内で、将来の減少も一応見込みながら出した数字をお示ししているところとご理解いただきたいと思います。

《議長》 よろしいですか、今の説明で。

《委員》 問題点がちゃんと議事録に残ればよいので。

《委員》 この道路の区分が3種2級で、設計速度が60km/hで設計していますので、規制速度は法定の最高速度は60km/hになると思っています。その場合、分離帯がないととても危険で、スピードは出す一方で、真ん中に全然デバイスがないというのは、重大事故を道路構造自体が招くような道路をどうかと危惧しているところです。

《道路建設課》 先ほどの質問に対する補足説明になりますが、そういった状況があるので、おそらく、暫定2車線の場合には規制速度が落とされて、完成4車にすることによってきちんと中央で分離されることによって交通速度が上がる、それによって新しくB/CのBの部分も出てくる。そういう見立ての中で先々の4車線化もある程

度の担保が取れているという考え方を持っています。〇〇委員のご指摘の暫定2車線で作った時に交通安全上どうするか。このあたりは詳細設計の中で検討してまいりたいと思います。

《議長》 これは、右折レーンがありますか。

《道路建設課》 右折レーンが必要なところは右折レーンを作るようにします。暫定2車でも右折レーンの箇所については3車線で右折レーンを設けるようにします。

《議長》 他にございませんでしょうか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見も出尽くしたようですので、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》 今言われた詳細設計のところで、また改めて安全性の確保を図るという文言付きじゃないでしょうか。その時には、私は承認でよろしいのではないかと思います。委員方のご意向からすると、やはり一言申し添えるっていう感じじゃないですかね。

《委員》 詳細設計で安全性の担保ということを条件に認めるということではいかがでしょうか。

《委員》 はい。それで結構です。

《委員》 これを一番心配していました。結局のところ、対面通行ばかりが残らないように。

《議長》 それは附帯意見まではいかなくていいですか。

《委員》 いや、それが附帯意見です。

《議長》 附帯意見として付けて、事業実施が妥当であるということではよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 では附帯意見をあとでまとめてください。それではこの事業につきましては、附帯意見付きで事業実施を妥当といたします。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》 それでは続きまして再評価対象事業、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説明をお願いします。

《道路建設課》 引き続き道路建設課です。よろしく申し上げます。道路改築事業、路線名は国道213号と一般県道糸原杵築線である大分空港道路の4車線区間を延伸する事業につきまして説明させていただきます。本件は、昨年度新規事業評価を受け、今年度、事業着手したところではありますが、実施検討の結果、計画区間を見直しまして、延長の増加による大幅な計画変更として、今回再評価に諮るものでございます。大分空港道路は、国道10号日出バイパスと、現道の日出町から国東市、安岐町を結ぶ自動車専用道路です。当初は、青色で示しています4工区を予定していました。今回、事業着手後に詳細な検討の結果、旧2工区の見送りと新2工区の追加につきまして変更したいと考えています。大分空港道路は、大分空港へのアクセスとして、高速道路と一体となって広域ネットワークを構成する道路です。4車線区間の延伸は、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ています。また、地震など災害発生時の緊急輸送道路としても主要な圏域を結ぶルートとしての役割が期待されており、県の道路啓開計画におきましても最優先啓開ルートに位置付けられています。必要性の1点目でございます。左上の図にあるとおり調査の結果、空港道路の2車線と4車線では、平均速度で18km/h、最低速度では31km/hの速度差が確認されています。これは追い越し可能な4車線延長が短く、無理な加速を行う車が多いことも原因であると考えています。また、左下のグラフでは、2車線区間の時間帯別に連なった最大の台数を示しています。特に朝の通勤時間に低速車の影響が著しいことが伺えます。4車線区間の延伸により低速車の影響を軽減し、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2車線区間で発生した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。昨年4月の熊本地震におきましては、大分自動車道の災害発生区間が4車線であったため、復旧工事を行いながら、早期に暫定供用が行われました。近い将来、南海トラフ巨大地震が危惧されている状況にあります。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いたします。3点目は、維持管理に伴う交通規制の減少です。空港道路は開通後25年が経過しており、橋梁補修工事などにより夜間通行止めが年間87回発生しています。4車線であれば車線規制で通行が確保できるため、通行止めを減

少することができます。4点目は、安全性についてです。図は、平成23年から28年までの死傷事故発生箇所を示しています。下のグラフに件数をまとめていますが、全体20件のうち15件が2車線区間で発生しており、特に死亡・重傷事故5件につきましては、すべて2車線区間で発生している状況です。これらの事故の多くは、ハンドル操作ミスや脇見運転など、運転者の過失が原因で中央線を越え、対向車と高速で衝突し、悲惨な結果となったものです。4車線区間の延伸に伴い、剛性の高い中央分離帯を設置することで、正面衝突事故のリスクを減らすことができます。以上の説明のとおり、4車線区間の延伸は、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、交通事故の軽減などを図ることを目的としています。今回の再評価におきましては、当初、青色で示しています4工区を計画していましたが、赤の斜線、旧2工区の整備の見送りと、赤で旗揚げした新2工区を追加するものです。計画区間の概要ですが、今回、変更する内容は、施工延長、当初3,930mに対しまして、今回4,900mを計画しています。画面下の標準断面図は、大分から空港方向を見た断面です。現道は図の左側にあたる空港方向の車線となる部分が暫定的に整備されており、幅員は10.5mです。今回、右側の対向方向を2車線の車道などを追加しまして、全体幅員20.5mへの拡幅を計画しています。この図は空港道路の左上、日出方面から、右下、空港方面までを模式的に示しており、現在の状況で4車線を緑、2車線をオレンジで表しています。当初は青色で示す4箇所を計画していました。今回変更する内容は、上から2段目に赤でバツした箇所、旧2工区を見送りたいと考えています。また、1段目右端から2段目左端に赤色で示した区間を新たな2工区として追加を計画しています。当初の2工区を見送る理由です。当初、杵築インターから空港側におきまして、大分方面の車線が上り勾配で、低速車の影響が見られ、土工など概成をしているため施工が容易であることからゆずり車線を予定していました。ゆずり車線とは、右側の上の図の通り、低速車が外側レーンによけて高速車をゆずる方式です。他の工区などは、その下にある追い越し車線方式、高速車がレーンを変えて低速車を追い越す方式となっています。それぞれ紫の丸の点線のように、ゆずり車線方式では内側車線が、追い越し車線方式では外側の車線が通常走行する走行車線となっています。右下の図にありますけれども、関係機関と協議の結果、連続する杵築インターチェンジに降りる際、ゆずり車線の低速車と接触などの危険が懸念されるため、今回、整備を見送ることとしました。次に新たな区間を追加する理由です。本区間は当初、連続する切土区間背後が住宅地であり、地域への影響が大きく、調整に時間を要すると判断し、今回は事業を見送っていました。平成28年度に事業着手後、残土処理を兼ねた盛土計画について地元の了解が得られたため、早期に事業着手を図ることといたしました。本区間は縦断勾配が急で、大型車など速度低下が大きく、事業効果が高いこと、また、写真にありますように、ボックスカルバートなど一部は概成しており、短期間で整備効果の発現が可能であると考えています。このため、本区間を新たな2工区として、延長1,420mの整備を計画しました。計画期間に変更はなく、平成28年から32年までの5年間で予定しています。施工延長は、2工区の変

更に伴いまして970m延伸し、4,900mに変更しました。これによりまして、全体事業費につきましても、道路工を3億8千万円、測量試験費を2千万円増額しまして、20億円への変更を見込んでいます。自然環境への配慮につきましても、既にほとんどの区間で暫定的な工事が行われているため、自然環境への影響は小さいものと考えています。住環境への配慮としましては、低騒音仕様の建設重機を使用するなど、工事中の騒音振動対策を行い、住環境に配慮します。また、沿道環境への配慮ですが、支障する街路樹については、移植可能なものは移植を行う予定です。具体には、3工区と4工区で桜が78本支障いたしますが、樹木医による移植適性を調査の結果、ほとんどが老朽化や病気などで適さないと診断され、おおむね健全な一本を相原パーキングエリアに移植することとしています。また、桜以外の中低木につきましても、サザンカ240本のうち、状態のよい100本程度を空港道路沿線などに移植する予定です。次に杵築市の景観計画でございますが、この計画に基づきまして、法面は在来種を用いた緑化を行うなど、周辺環境との調和を図ります。残土処理の状況につきましても下の図にありますとおり、概算土量は、当初、約28,000m<sup>3</sup>見込んでいましたが、2工区の変更によりまして盛土量が増え、約15,000m<sup>3</sup>を予定しています。この残土は、他の公共工事の盛土材として活用を図ります。本事業につきましても、施工区間の見直しによりまして計画延長が1割以上増加するため、大幅な計画変更が予定される事業として再評価に諮るものです。費用便益比は1.4となり、前回より整備延長が増加するなどのため若干増えています。期待される効果は、大分空港への定時性確保、災害時の道路機能強化、交通規制減少による利便性の向上、重大事故の軽減が期待されています。進捗状況としまして、必要な用地は確保しており、ほとんどの区間で土工など暫定的に工事が行われています。また、今年度事業化され、現在は設計などを行っているところです。さらに、ラグビーワールドカップまでに県として可能な限り大分空港のアクセス性向上を図りたいと考えており、地元の協力体制も良好です。以上によりまして、事業を継続したいと考えています。

《議長》 ありがとうございます。ただ今説明を受けました事業につきましても、ご意見をお願いいたします。

《委員》 新2工区を追加する理由として、現実的にもっとも大きな効果は、やはり死傷事故を含む重大事故が決定的に減ることだろうと私自身は思っていますが、追加する理由に大型車両等による速度低下とありますが、27年センサスの結果で結構ですけど、この道路の大型車混入率はいくらですか。大型バスやトラックなどが多分多いだろうと思いますが、あまり混入率が大きくないのに、縦断勾配だけが原因なのですかね。直ちにわからなければ、混入率は個人的に後でも結構です。それともっとも根本的な計画交通量ですが、11,500台/日から13,200台/日を見込んでいるのですが、4車線になったら現況よりも増えて13,200台/日という理解でよろしいのでしょうか。

《道路建設課》 先ほどの大型車混入率の件は、手持ちにないので、別途ご報告させていただきたいと思います。

《委員》 はい。

《道路建設課》 それと計画交通量ですけれども、前提条件としましては、4車線化した場合の平成42年の交通量ということで、日13,200台から11,500台という推計結果になっています。

《委員》 現況交通量がH27センサス速報値で8,539台/日とありますが、8,539台/日が4車線化になったら、11,500台/日になるという理解でよろしいのですか。3千台増えるのは4車線化だけの効果ですか。

《道路建設課》 全体のネットというのが今整理されてない部分はありますが、主たる理由としては、4車線化により現道の国道213号からこちらの空港道路に交通が転換していると考えています。

《委員》 多分いろいろ仮定して条件を入れて出したと思いますが、4車線化だけで3千台も転換するのか。将来人口減少に向かえば、いわゆる発生交通量自体はあまり変わらないですよ。3千台が転換交通量だけだとするとちょっと大きい気もしますが、もしよろしければ、何か根拠を教えてくださいませんか。どういう計算結果で11,500台/日になったのかですね。

《道路建設課》 前提条件としまして、空港道路の4車線化だけではなく、別府管内の他の事業中の部分も条件になっておりますから、そういった条件も含めまして改めて説明させていただきたいと思います。

《委員》 今の指摘っていうのは、バスを使わない人が出てくるという話ですか。

《道路建設課》 交通量推計において、機関分担についてはそんなに手を入れてないので、バスをやめて自家用車が増えたという単純な推計ではないと思っています。

《委員》 別府市内の交通体系が整備されたら何が増えるのだろうと想像した時に、人間が増えない限り交通量は増えないので、あとは人間が増えるわけがないからバスから車に転換する。ただこれはポイントが杵築からの機関ですよ。だから、そこから乗り込むということは、今降りている車が上をそのまま通過して行くという議論ですよ。今、2地点で13,200台/日、ほぼ現状が13,860台/日が杵築ま



ですよね。その先が大きく増えると言っていますが、そこで降りている車があるまま通過すると普通はそういうふうに読めます。だから、なぜその周辺道路整備等が進んでこれだけ3千台が増えたかというのは、ぱっと見て分からないので、やはりここは言葉で説明をしておいていただいた方が我々としてはわかりやすいです。

《道路建設課》そこは分析させていただきます。

《委員》直感にあわないので、なかなか素人目には理解しがたいというところです。

《道路建設課》先ほど説明したとおり、現道の国道213号から、4車線に広がって通りやすくなった、対面交通なので中央分離帯ができて速度がスムーズに行く空港道路に、ある程度移ってくるであろうというのが基本的な考え方です。それがただ、増え幅が3千台というのが少し大きすぎではないかというところは、こちらの方で検証させていただきます。担当が説明した別府市内道路整備の話は、直接的な起因というのがあるかどうか。ただ、計算前提となるのは、そういったことも含めての全体の流動を見ているので、直接的な原因となるかどうか、こちらで分析させていただきます。おそらく委員のご指摘のとおり、要因としては低いだろうと思います。

《議長》今、空港の利用者も昔に比べたら若干減っていますよね。

《委員》この事業そのものというよりも少し教えていただきたい点があります。今、空港利用者が減っているというお話もある中で、台湾からの路線等も増えてきて、これからインバウンドを含めて、非常に積極的に海外からの誘致を図っていく。その時には必ずここを通過してから別府、湯布院、その他の観光地へ行っていただくという意味で、非常に玄関口となるととても重要な路線だと理解してしまして、そういう意味で、私も月に一、二回ここを使いますが、県外からお客様をお招きして必ず「よく整備していますね」というふうに言われます。それは何を指しているのかと言いますと、おそらくその維持管理費の中では補修が中心で、路面の補修であるとか構造物の補修あるいはサイン等の手入れだとは思いますが、よく指摘されるのはやはり、周辺の樹木あるいは草木についての剪定のところを指して言われます。九州は雪が降らないのでそこにお金かけられるのですねまで言われるぐらい、とてもよく維持管理をして下さっています。この草木の維持管理については、これは道路事業ではなく、森林環境等でやられているのか、出どころをまず教えていただきたいと思います。

《道路建設課》桜や低木のサザンカなどは街路樹として植えてしまして、道路管理の一貫として行っています。先ほど説明の中に自然環境の配慮で説明したのですが、全体で約400本弱植えられている中で、今回の4車拡幅に伴いまして、約88本がかかってまいります。樹木医に現地調査をしていただいたところ、山の陰になってい

たり、少し湿度もあるのでしょうか、てんぐ巢病など、樹齢に比べて少し幹の生長も悪く、やはり近くで見ると十分な管理という面には至ってないというのが実態でございました。やむなく、一本を除いては伐採をさせていただき、他にてんぐ巢病がうつってもいけませんので処分させていただくこととしています。空港道路で桜が群生しており一番インパクトがあるのが安岐インターですが、その桜は今回手を付けません。日当たりが良いので比較的良好な生育になっていると思います。その上で管理に関しましては、通常の道路管理費の中で行っていますので、公園ですとか史跡とかのような特別な手当をしているものではございません。自動車専用道路沿いに植えているものですので、一般のその沿道住民の方に下草刈りなどをさせていただくにも非常に危険を伴いますので、基本的には私どもが限られた予算の範囲内で市内の県道沿いにある樹木と同じような管理をしているというのが実態でございます。

《委員》 維持管理費に含まれているという中で、これから道路はいろんな意味で、補修ももちろんそうですけども、橋梁の架替え等、トンネルの補強等もたくさん公共事業は増えてくると思います。今までと同じようにもちろん樹木などについて剪定も含めて維持管理を行っていただきたいと思います。一方で、これからそういった状況を控えている中で、先ほど国道197号のところでも申し添えたのですが、道路それぞれのグレードというものがやはりあるのではと。例えば通過交通量が多い、少ないというだけではなく、その道路が持っている役割、例えばこの大分空港道路については、今、インバウンドも含めたそういった観光の中で、必ず玄関口になる道路であるという意味でグレードは上がってくるでしょうし、国道197号についても、地元自治体が重点地区に位置付けているというのもその理由になるでしょうし、何かそういったことも含めて、難しいところなのですが、県としてそういったグレードの精査を進めていただければうれしいなと思います。同時に、特に空港道路については、沿線に杵築市だけではなく、国東市、日出町、他にもかかっていますが、何箇所か市町村を横断しているという中で、杵築市は景観計画がありますから、県の沿道景観の適用から外れている。日出町は作っていない。国東については今施行中であるというように、一つに沿線において景観の方針がバラバラになる可能性が極めて高いです。そういった中で、本来は県の景観行政の中で方針を考えていくべきだと思っていますので、それをぜひ議事メモに載せていただきたいのが一点です。ただ、そうは言っても、それを待つてはられないからということで、実は、県の道路課さんの方では道路の構造物であるとかそういったものの調査を昨年か一昨年度からずっと進めて下さっていて、沿線上はこういうふうにしていきましようという事例もたくさんお持ちだと聞いていますので、是非景観行政へのプッシュと合わせて、今言ったようなかたちでグレードの定義みたいなものもされていかれると、注力をして維持管理を推進していく場所と、少し我慢をする場所というのが出てきてもいいのではと思っています。

《道路建設課》 道路は使うだけではなくて、そういうおもてなしの精神も含めて、

非常に重要な指摘だと思います。今答えを持ちあわせていませんが、ご指摘を踏まえていろいろと勉強させていただきます。

《委員》 お願いします。

《道路建設課》 はい。

《議長》 他によろしいですか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようですので、事業者が申しております対応方針案の継続が妥当であるとお認めいただけますか。

(一同異議なしの声)

《議長》 その上で推計交通量をもう一度検証をよろしく願いいたします。それではこの事業については継続を妥当といたします。ありがとうございました。

---

【事後評価】 1 1. 道路改築事業 国道 2 1 2 号 本耶馬溪～耶馬溪道路（県事業）

---

《議長》 それでは最後の案件でございます。事後評価対策事業、道路改築事業、国道 2 1 2 号、本耶馬溪～耶馬溪道路について説明をお願いいたします。

《道路建設課》 事後評価案件となります道路改築事業、一般国道 2 1 2 号、本耶馬溪～耶馬溪道路について説明させていただきます。本事業は平成 2 2 年度に再評価を受け、平成 2 3 年度に完了した後、5 年目となり事後評価に諮るものでございます。画面左上の緑色の線が中津市と日田市などを結ぶ一般国道 2 1 2 号です。現在整備を進めております中津日田道路は、赤の点線や実線などで示しております、延長約 5 0 km の地域高規格道路です。このうち本耶馬溪～耶馬溪道路は、中津市内の本耶馬溪町と耶馬溪町を結ぶ延長 5 km の区間になります。中津日田道路のうち、現在の開通区間は、黒で示しております東九州自動車道中津インターチェンジと中津港を結ぶ区間、それと赤で示す本耶馬溪～耶馬溪道路の合わせて約 1 5 km となっています。なお、事業中の区間は、オレンジの点線で示している 3 区間の約 2 6 km であり、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るところです。中津市に工場があるダイハツ九州では、国道 2 1 2 号で結

ぶ久留米エンジン工場の生産能力を約1.5倍に増強するなどしており、部品調達をはじめ完成車輸送など、中津日田道路の整備が期待されているところです。また、日田市では、県内屈指の杉の生産地で、林業などが盛んであるとともに、サッポロビールやキャノンマテリアルなどが立地しております。こうした企業の多くが国道212号を利用して中津港や九州北部、本州へ輸送しているため、中津日田道路の整備による時間短縮と定時性確保により、地域産業の活性化に大きく寄与すると考えています。中津～日田間は、青の洞門や一目八景など県内有数の観光地が点在しており、紅葉シーズンには著しい渋滞が発生しています。中津日田道路の整備により観光地へのアクセスが向上し、広域観光の振興を支援します。図の横方向、紫線が国道212号であり、平成24年の九州北部豪雨時には、黄色の三角で示す17箇所が被災しました。また、中津市と日田市の境にある大石峠付近では、冬季の積雪、凍結による通行規制が発生するなど、現道は非常に脆弱な道路です。このため、中津日田道路を整備することにより、災害に強く、信頼性の高い道路ネットワークを強化いたします。本耶馬溪～耶馬溪道路は、1,869mのトンネルなどを含む延長5kmの区間であり、このうち約1.5kmに追い越し車線を設置しています。左下、中津側の本耶馬溪インターで三光本耶馬溪道路と、右上、日田側の耶馬溪山移インターで耶馬溪道路と接続を予定しています。全体幅員は、一般部が2車線、12mであり、追い越し斜線部は4車線、20.5mとしています。計画交通量を、日13,600台見込んでおりますが、現在の調査結果では約1,900台/日です。これは前後の関連区間が開通していないため、交通の転換が完全に図られていない状況であると考えています。事業期間は、当初の完了を平成21年度に予定していましたが、前回の再評価時に2年間延伸し、その予定通り平成23年度に完了しました。延伸の理由は、トンネル工事における地質変化への対応に時間を要したことなどによるものです。全体事業費につきましては、当初約141億円対しまして、前回約38億円増額しました。その後約1億円の増額となり、最終的に約180億円となっています。前回の再評価時以降に約1億円を増額する理由でございますが、耶馬溪山移インター付近の盛土材等の改良を追加したことによるものです。なお、前回約38億円増額した理由は、地域高規格道路の構造要件の変更に伴い計画を見直した結果、暫定2車線から追越車線を含む完成2車線に変更したこと、また、起点側、終点側とも関連区間が事業化したことに伴い、インター計画が明確化し、暫定から完成形状に計画を変更したことなどによるものです。これまでに現れた事業の効果でございますが、平成24年の九州北部豪雨で県道が38日間通行止めとなりました。その年に開通したばかりの本道路が命をつなぐ道路としての機能を発揮いたしました。また、昨年10月にも大型車の故障により通勤時間帯に通行止めが発生しましたが、代替路の役割を果たしております。本道路の開通前は、中津方面から一目八景などの深耶馬溪へは、黄色の線で示したルートが利用されておりました。開通後は青で示したルートでアクセスが可能となり、約8分の時間短縮が図られております。また、右上の表に過去4年間の事故状況を示していますが、本耶馬溪～耶馬溪道路は、現道と比較したところ、死傷事故率は半分以下であり、件数も極

めて少ない状況になっています。本道路は自動車専用道路であり、線形が良く走りやすいため、観光支援や道路利用者の安全性向上の効果が現れております。自然環境への配慮としましては、山地部をトンネル構造として地形の改変を可能な限り抑制しています。また、トンネル掘削等で発生する残土はすべて現場内流用を行いました。景観への配慮としましては、事業中に策定された中津市景観計画に基づき速やかに市と協議を行い、防護柵は景観に配慮した色を採用しています。さらに、防護柵の形式につきましても、景色を見やすいようにガードレールではなくガードパイプを採用しました。土量配分につきましては、本事業で発生する切土、約287,000m<sup>3</sup>と、トンネル残土約191,000m<sup>3</sup>を現場内盛土に流用しました。必要な搬入土約255,000m<sup>3</sup>は、県道耶馬溪院内線折戸工区の道路改良事業など他の公共工事から搬出される残土を活用するなどしました。これまでに説明させていただいたとおり、事業効果としては、九州北部豪雨時など、現道の代替路としての機能を発揮、時間短縮による観光支援、交通の転換による安全性向上などが現れております。また、費用便益比は1.5となっております。地域の皆様より、平成24年豪雨災害では迂回路となり大変助かった、カーナビでも中津方面から深耶馬溪への経路として選ばれスムーズにアクセスできるようになったなど、地域に役立つ道路となっている声を伺っております。事業中の関連区間の開通も含め、今後期待される効果としましては、東九州自動車道、大分自動車道と中津港のアクセス向上や、広域ネットワークを担い、中津日田地域の連携が強化され、産業や観光支援、また、災害時など、安全安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークの確保が挙げられます。事業の今後の課題としては、中津日田道路全線のうち部分的な供用であるため、計画交通量13,600台に対しまして約1,900台となっており、完全な交通の転換が見られておりません。今後、関連区間である、三光本耶馬溪道路や耶馬溪道路の整備を推進することが重要であると考えています。このため、対応方針案としましては、一定の事業効果が得られているものの、確認が不十分であるため、関連区間の整備後に再度評価を行いたいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。ただ今のご説明に対しましてご意見がございましたらよろしく願いいたします。

《委員》 確認ですが、このB/C1.5は交通量が1,900台/日の時のB/Cですね。

《道路建設課》 このB/Cにつきましては、計画の13,600台/日に対する値です。1,900台/日とすればかなり小さい数字になると思います。

《委員》 そうであれば事業効果にB/C1.5と書くのはまずいのでは。つまり、ここの開通に関する事業の効果を総括しているページなので、事後評価に関しては、

ここへ全線開通した時のB/Cを推計で入れておくのはまずいと思います。事前評価は全体でこれぐらいになりますというのはよく理解できるのですが、事後的にこれだけありますと言われても、全線開通までこの効果は待てと言って、全線開通した時に計算してみたら違いますということになると修正しないといけなくなります。もちろん全線開通した時にもう一度評価するという話ではあるのですが、ここにB/Cを書かなくても、全線開通時の時にもう一度記載してもよいのではと思っています。逆に、この1.5の数字の意味自体が非常に難しいと思いますので。

《道路建設課》 B/Cの考え方は、三光本耶馬溪道路や耶馬溪道路など事業中の区間が開通した後の交通量も踏まえたものになるのですが、現段階では約1,900台という供用であって、そういった段階的な供用を考慮したB/Cを算出する手法がないという部分がございます。今、この段階で正式な便益がどうなのかということはお答えしにくいところです。

《委員》 こちらとしては、ここを参考として横に書いて、開通時にはこれくらい見込めるとい程度に書いておかないと、この事業自体がB/C1.5だと勘違いされる可能性があり、議事録を見た人から、もし指摘を受けた時に何を考えているんだと言われかねないので、全線開通時の予想と、一言、参考値だということを入れておいて頂きたい。全線開通した時にまた評価しますよね。それで置き換えるということも出来ると思いますので、そういうコメントをその中に残していただくと議事録公開に耐えうるかと思えます。

《議長》 よろしいでしょうか。

《道路建設課》 ご指摘の理由から、評価書の費用対効果分析の中に、B/C1.5の横に米印をしまして、現在事業中の区間が完成した場合の計画交通量13,600台/日で算出と記述させていただいています。

《委員》 わかりました。ありがとうございます。この評価書は公表されるのですか。

《道路建設課》 はい。公表様式になります。

《委員》 申し訳なかったです。それで結構です。

《議長》 はい。他にございませんか。

《委員》 11-10の土量配分の表で、上から2段目の盛土がマイナスという表記のしかたです。盛土がマイナスというのは、一体どういう意味ですかね。意味はわか

ります。標記の問題です。量がマイナスというのは普通の人が見たら変に思いますよね。

《道路建設課》 これは事業担当者の考え方ですが、計算として、この工事で利用する土量を便宜上マイナス、掘削して発生した土をプラスとしています。

《委員》 そうですね。プラマイ0にするための符号でしょうけども、これは検討の余地があると思います。

《道路建設課》 次回から検討したいと思います。

《議長》 貸借対照で表した方がいいと思います。

《委員》 11-8の地盤改良の追加等による増の理由のところですね。事業費の主な増額、ここが今回の諮問になったところの一番メインだと思いますが、「盛土材および構造物の支持地盤の改良等の追加による増額」ですが、「および」より右側はわかりませんが、「盛土材による増額」とはどういう意味ですか。

《道路建設課》 現地の土を掘削して、その掘削した土を盛土の箇所、擁壁部分などで使っていますが、土が非常に軟らかく、盛土の施工性に問題がありましたので、石灰を入れた地盤改良に要した費用です。

《委員》 意味はわかりますが書き方ですね。盛土材の例えば「不具合」とか盛土材の「不良および構造物の」であればわかります。こういう文章を考えた時に、これは本当に意味が通じるのかというのをもう一回検討していただきたいというのが一点です。それから、具体的には、盛土材の何が不具合になっているのか。例えば盛土がどういうふうな状態だったのかとか、支持地盤がどのくらいの値を示したのでどうしたなど具体的に説明していただけますか。

《道路建設課》 数字は今手元にはございませんが、コーン指数が低く、重機で転圧が出来ない状況がありましたので、現地で石灰を混ぜて施工性を確保しまして、主にその費用です。

《委員》 わかりました。

《議長》 他にございませんか。よろしいでしょうか。

(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、事業者が申しております対応方針案の再度の評価ということが妥当であるということによろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それではこの事業につきましては、再度の評価を妥当といたします。ありがとうございました。

---

とりまとめ

---

《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をいたします。資料01と02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3件につきましては、事業実施を妥当といたします。ただし、道路改築事業、主要地方道路中津高田線、江須賀～金谷工区におきましては、附帯意見といたしまして、事業実施にあたっては、詳細設計時に交通の安全性について十分検討をすることという附帯意見を付けさせていただきます。よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《議長》 はい。再評価対象事業6件につきましては、水産生産基盤整備事業の灘内漁港は中止、そのほか5件は継続を妥当といたします。事後評価対象事業2件につきましては、道路改築事業の国道212号は再度の評価。高潮対策事業の国東港海岸については、評価の完了を妥当といたします。以上でよろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《議長》 ありがとうございます。それでは、ただ今の内容で、県の事業につきましては知事に。そして別府市の道路改築事業につきましては別府市長へ答申をいたします。なお、知事への答申は3月14日に、私と副委員長で行う予定であります。よろしく申し上げます。



---

## 委員会の効率的な運営について

---

《議長》 それでは続きまして、前回の委員会で提案がありました、委員会の効率的な運営について、事務局の説明をお願いいたします。

《事務局》 建設政策課です。資料は、本日お配りしました事務局資料とインデックスを付けてあります資料をご覧ください。前回の第41回委員会におきまして委員からご提案をいただきました委員会の効率的な運営について説明させていただきます。はじめに、これまでの本委員会の審議実績についてです。年平均の審議件数は30件となっており、1回の委員会につき平均12.3件。委員会は年に平均2.4回開催しております。区分としましては、再評価が75%を占め、全体の約6割を評価後5年経過したものが占めています。また、今後、老朽化対策事業など審議件数の増加が想定されます。こうした背景の中、前回の委員会で、委員会の重点化や効率化を図るため、審議の重み付け・区分を行ってはどうかご提案をいただきました。参考といたしまして、九州地方整備局の例を説明いたします。整備局では、再評価対象事業を重点、要点、一括の三つに区分しています。重点審議は、費用便益分析の要因に顕著な変化がある、進捗状況に顕著な変化がある、事業規模が大きい事業、あるいは委員要望があった事業が対象となっています。一括審議は、前回評価時から事業計画、事業費、進捗状況に変更がない事業が対象となっており、要点審議は、重点、要点以外の事業を対象としています。区分の選定につきましては、事務局が案を作成し、道路、河川など各分野ごとに選定委員を選任し、その選定委員が審議区分を選定しています。方法としましては、重点審議は説明が約10分、審議約10分、要点審議は、説明約5分、審議約5分、一括審議は説明約2分、審議約5分となっています。続きまして、本県における現在の審議区分について説明いたします。区分としましては、通常と一括の二つに区分しています。一括審議の対象となるのは、事業採択後5年経過、または再評価後5年経過に該当する同種の事業となっています。ただし、事業説明会や現地調査で本委員会での詳細説明が必要とされた事業や、社会情勢の急激な変化等により再評価を実施する必要がある事業、例えば大幅な計画変更があったものや事業費が3割以上増加した事業などは対象外となっています。一括審議の方法といたしましては、事業説明会や現地調査は通常どおりすべて個別説明を行います。委員会の説明において、複数の案件ごとに続けて、変更内容、変更理由などの概要説明を再評価書の1ページ目を用いて行います。続けて、事業説明会や現地調査で回答できていない質問等があれば補足説明を行いまして、一括審議、個別採択というように行います。参考までに、昨年度の第38回の委員会で4件の一括審議を行いましたが、通常であれば80分かかるところが40分と半分となっております。12-2ページをお開きください。次に新たな審議区分案について説明いたします。考え方といたしましては、一括審議の対象を同種の事業が複数ある場合としているため、その対象となるものが

少なくなっていますので、対象となる事業が単独の場合でも一括審議と同様の方法で審議を可能とする要点審議を導入してはどうかと考えております。一括審議と要点審議の違いは、同種の事業が複数あるか、または単独かということのみと考えています。次に一括審議と要点審議の対象事業について説明いたします。一つ目は、再評価基準が事業採択後5年経過、または再評価後5年経過で、以下の条件、①、②のいずれかに該当し、かつ、B/Cが1以上のものとしております。①が事業費の増減が1割未満で、かつ、3億円未満の事業。②が、予算配分の都合、調査に時間を要す等により、期間延長のみを行う事業。ただし、用地取得難航箇所および事業説明会や現地調査で本委員会での個別説明が必要とされた事業は除きます。二つ目は③で委員が認める事業ということで、これは先ほどの基準をギリギリ満たしていない事業があった場合や、委員から、これは対象としてよいのではないかなどの意見があった場合に一括審議や要点審議の対象とすることができるようにすることを想定したものです。方法といたしましては、これまでの一括審議と同様に、事業説明会、資料作成、現地調査はすべて通常どおり行います。対象事業は、事業説明会および現地調査の出席委員の了解をいただいた上で決定いたします。対象となった事業は、委員会時に概要説明、必要に応じて補足説明、審議、裁決と、これまでの一括審議と同じ流れになります。次にフロー図です。先ほどの一括審議と要点審議の対象事業の要件に該当し、同種事業が複数ある場合は一括審議、1件のみの場合は要点審議となります。ただし、委員から意見があれば通常審議となります。また、要件に該当しないものは通常の審議となります。ただし、事業説明会や現地調査において委員が認めれば、一括審議または要点審議の対象となります。資料の12-3ページをご覧ください。これはこれまでの一括審議と今回の要点審議を加えたものの新旧対照表です。これまでは細かな要件を規定していませんでしたが、今回は要件を規定しています。また、同種事業が単独の場合を要点審議とすることにより、審議を効率化できるのではと考えております。次に今後のスケジュールといたしましては、本日、ご意見をいただき、改善案を作成説明した上で、次回以降の委員会において、対象事業があれば試行を実施して、改善を重ねながら本運用を目指したいと考えています。その下に参考例といたしまして、今年度の夏の第40回の委員会の事業について、今回の要件を摘要した場合にどの事業が一括審議や要点審議の対象となるかを示しています。再評価後5年経過した3件の事業のうち2件が一括審議の対象となります。次に資料の12-4ページをお開きください。同じく前回第41回の委員会の事業に今回の要件を摘要した場合の例です。再評価後5年経過した5件の事業のうち3件が一括や要点審議の対象となります。また、本日ご審議いただきました第42回委員会の案件につきましては、要件と照らし合わせますと3件すべて対象外となります。次に、過去に一括審議の試行を行った事業に今回の要件を摘要した場合にどうなるかを示しております。今回、細かな要件を新たに規定したため、これまで一括審議の対象となっていたものが対象外となることもございます。最後に、今年度3回の委員会をトータルしますと全体の約17%、再評価案件の25%が一括審議や要件審議の対象となるようになります。以上で説明を終わ

ります。

《議長》 ありがとうございます。ただ今の説明を受けました件について、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

《委員》 ご検討ありがとうございます。前回私の方から是非ご検討をとお願いしました。委員方も疲れているところ恐縮なのですが、我々も集中して重要な案件について議論を深めていきたいということもあってこのお願いをいたしました。もちろん事務方についても事業部が実施されているということで、負担も含めて合わせて検討いただければと思ってご提案しました。今の一括審議、要点審議の対象事業の条件設定ですけれども、今までと同じ事業採択後5年経過、または再評価後5年経過に加えて今度はB/C 1.0以上もそうですけど、①、②の網を掛けていただくと、これまで一括審議になっていたものが通常審議になってしまうものが出てきてしまう。若干相殺する中で、現状で17%減ということであると思いますが、そこに影響しているのはおそらく①の3億円という額という理解で間違いないですか。

《事務局》 はい。

《委員》 わかりました。まず1年動かしてみる中で、我々も議論していく中で、この3億円もわからないですけれども5億円未満にしても議論としては問題ないのではないかなというのが見えてくれば合わせて検討いただければいいのかなとは思っています。まずは17%減で検討を進めていければと思います。

《議長》 他によろしいですか。

《委員》 ここで書いている、これまで対象であったものが対象外に変更になるような事業で、軽微な変更があります。例えば災害のため用地に時間を要したとか、ほぼ説明が不要なような部分が、その事前の事業説明会の時に、これは一括審議に回そうと全員が合意できればそれで移していけばいいと思いますので、厳格な適用よりは皆さんの合意で、このあたりの数字でどうだということを経験的に積み重ねていくのが大事かと思います。

《議長》 説明会の時にですね。はい。そういうことでよろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 それの方が分かりいいかもしれません。

《委員》 ③の委員が認める事業というのはここに当たるということですね。

《議長》 そうですね。他によろしいでしょうか。それでは次回以降、対象事業がある場合は試行を行うことといたします。以上で本日の審議はすべて終了いたしました。委員の皆様には長時間ご審議、本当にありがとうございました。

---

閉会

---

《議長》 進行を事務局にお返ししたいと存じますが、その前にご紹介をさせていただきます。〇〇副委員長様、それから〇〇委員様のお二方が先ほど申しましたように、3月末で、県の規定により、事業評価監視委員会委員をご勇退されることになりました。お二方は10年の長きにわたって、事業評価監視委員会にご参加をいただき、貴重なご示唆をいただくと共に、会を牽引していただきました。本当にご苦労さまでございました。ここでお二人から一言ずつごあいさつをいただきたいと思います。まず副委員長様、よろしく願いいたします。

《副委員長》 5期10年にわたりまして、事務局の方をはじめ、いろんな方に支援していただきまして、なんとか任期を全うできました。ありがとうございます。私は本当に素人の身でありまして、一県民の視線でこの場に参加させていただきました。多くの学びがありました。本当にうれしく思っています。これからもこの事業が県民に資するものであること、それから、この委員会が自由闊達な議論の場であることを強く願っております。本当にお世話になりました。ありがとうございました。

(一同拍手)

《議長》 それでは〇〇委員様、お願いします。

《〇〇委員》 今、副委員長が言われたように、10年間に、最後の方は、参加できないことの方が多くなって、もう早めに辞めようかなと思ったんですけど、ご迷惑ばかりおかけました。ただ、県内各地、何回も見させていただいて、いろんなものを勉強させていただいたと思っております。今後、なかなか事業の検討が、予算的にも難しくなる中で、ここの委員会の持つ役割がさらに重要性を増すと思っておりますので、委員の皆さんには今後ともご活躍いただき、県民の意見が少しでも反映できるようになることをお祈りしております。今までありがとうございました。

(一同拍手)

《議長》 本当にありがとうございました。委員会を代表いたしまして、お二方のご健勝と、ますますのご活躍を祈念させていただきます。またどこかでお会いした時はよろしく願いいたします。それでは進行を事務局にお返ししたいと思います。

《事務局》 本日は、県事業10事業、別府市の事業1事業、11事業をご審議いただきましてありがとうございました。また、委員会の運営につきましてもご審議いただきましてありがとうございます。本日、委員会の中で、一番大事な費用便益比であるとか、他にもいろいろご指摘いただきました件、改善を図ってまいりたいと思いません。それでは最後に建設政策課長から閉会のごあいさつを申し上げます。

《建設政策課長》 本日は、委員の皆様方には、長時間にわたりまして、11件の案件につきましてご審議いただき誠にありがとうございます。これはいつも言っておりますけども、事業説明会、現地調査、そして委員会とそれぞれの場面でいただいた意見は必ず忘れないように念頭に置いた上で事業を進めていきたいと思いません。本日の審議の中でも、将来にわたっての維持管理、あるいは事業を進める上で景観行政等も含めたまちづくりとの連携、あるいは安全性の確保について意見をいただきました。また、この委員会は事業の透明性を高めるという意味もございます。要するに皆さま方、一般の県民の方にこの事業をよく理解していただくという目的もございます。そのためにも、費用対効果分析については、「その他の効果」というのは現在のルールの中ではなかなか数値で表せていませんが、できるだけ数値で示すというご指摘も今日いただきました。そういったことは我々も念頭に置いて、今後の監視委員会を進めていきたいと思っています。

また、〇〇副委員長さん、〇〇委員さんにおかれましては、今まで10年間にわたりまして、本監視委員会を支えていただきまして誠にありがとうございます。〇〇委員さんにおかれましては農業の分野あるいは女性の視点、先ほど委員さん自ら言っていましたけども一般県民の目線で事業を見ていただいたと。〇〇委員につきましては、専門の経済分野から費用対効果について鋭い指摘をたびたびいただいたということで非常にありがたく思っております。我々としまして、今までいただいたそういったご指摘をしっかり胸に置いてやっていきたいと思いません。お二人には、本委員会を離れられますけれども、ぜひ今後も公共事業を含めた大分県行政に対していろいろとご意見を賜っていただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

最後になりましたけども、今年度最後の委員会ということで、1年間ありがとうございました。引き続きお願いをする角山委員長さんをはじめ7名の委員の皆様には、来年度も引き続き事業評価監視委員会の方をよろしくお願いいたします。本日は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 29 年 3 月 16 日 (木)

議事録署名委員 杉浦 嘉雄



議事録署名委員 米澤 陽子

