

## 第43回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成29年8月4日（金）10:00～11:40

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0件、再評価3件、事後評価1件）

出席委員：角山委員長、鶴崎委員、亀野委員、杉浦委員、鈴木委員、  
廣戸委員、米澤委員

対象事業：

1. 【再評価】 道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本バイパス（県事業）
2. 【事後評価】 道路改築事業 別府庄内線 南立石工区（県事業）
3. 【再評価】 都市計画道路事業 銭淵大宮線（県事業）
4. 【再評価】 農山漁村地域整備交付金事業 三宅山線（県事業）

---

開会

---

《事務局》おはようございます。皆様お揃いでございますので、始めさせていただきますと思います。ただ今から第43回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。はじめに本日の委員の出席状況でございますが、現在、委員9名のうち7名の委員が出席されております。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おりますことをご報告申し上げます。それでは、本委員会の開催にあたりまして、阿部土木建築部長からご挨拶を申し上げます。

《部長》おはようございます。本年度第1回目であります、第43回大分県事業評価監視委員会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。現下の状況を少しお話しいたしますと、昨年度は、熊本地震以降、大分県は、地震災害で大変な状況でありましたが、本年度に入りましても災害が引き続き襲ってきております。まず記憶にあるのは、5月に豊後大野市の綿田地区で地すべり災害がございまして、避難勧告が出されるような異常な事態が発生しました。これに対し、土木建築部含め、様々な部署が応急の対応に取り組んできたところでございます。水抜き対策など様々な応急的な措置を行いながら、少し落ち着いてきてるかな、本格的な復旧に入ろうかなという状態の中で、今度は、佐伯市を中心とした震度5強の地震がございました。これは幸いにも被害は特に無かった訳でございますが、そうしている内に、この7月に入りまして、九州北部豪雨により、日田市や中津市を中心に、大変な水害に襲われました。

特に全国ニュースにもなりました孤立や、小野川での大規模な地すべりによる土砂ダムの問題など、緊急を要するような大変な状況が発生いたしましたけれども、私ども県といたしましては、災害対策本部を中心に様々な部局が連携して、住民の安全安心をまず確保し、そして孤立を解消していこうと昼夜分かたず取り組んでまいりました。7月15日には、懸案の通行止めの箇所もどうにか通れるようにして、地域の皆さま方の日常生活が少しでも早く戻るよう取り組んできたところでございますが、なにぶんにも本格復旧はこれからであり、こちらに向かっております台風5号の進路のこともあります。県といたしましては各セクションで、台風の備えはもちろん、しっかりと危機管理に取り組んでいかななくてはなりません。そういう中にありまして、私どもは、特に公共施設で、今日ご議論をいただく分野にもありますように、社会資本をいかにしっかりとしたものにしていくか、安心安全をどう確保していくか、そして、経済の発展、地域の発展につながるよう社会資本をどう整備していくか、加えて、現在ある施設について、安心安全のためにも、老朽化など維持管理の問題に対してどう取り組んでいくか、大変大きな課題を持っております。そういう課題もありますので、しっかりと事業評価監視委員会の中で、私どもの事業のあり方、そして進め方についてご意見をいただきたいということでございます。今回、新しく鶴崎委員、鈴木委員に、この事業評価監視委員会の委員にご就任をいただいております。改めて、大分県の行政の進め方について、各方面からのご意見をいただければと思っております。どうかよろしくお願いたします。私どもは、公共事業の執行につきまして、財政面など様々な制約の中、県民ニーズにどう応えていくか、効果があるのか、きちんと理解を得られているのかといったところに日々、県民目線、現場主義で、しっかりと意見を聞きながら、事業に取り組んでいるところでございます。そういった状況を踏まえて説明をいたしますので、色々な意見をいただければ幸いに存じます。私どもも、事業が円滑に行きますよう、真摯に取り組んでまいりますので、どうかよろしくお願いたします。本日は4つの事業ということで十分な時間もありますので、ご忌憚のないご意見の交換をよろしくお願いたします。本日はありがとうございました。

《事務局》 続きまして、角山委員長よりご挨拶をお願いいたします。

《委員長》 おはようございます。第43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。本日は、平成29年度第1回目の委員会であります。先ほどご紹介がありましたように、鶴崎委員、鈴木委員をお迎えして、新体制のスタートということになりますが、県民生活に直結する公共事業がより良いものになるよう、皆さんでしっかりと取り組んでまいりたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。先ほどもお話がありましたが、大分県は、この度の豪雨により尊い人命が失われるなど、大規模な災害に見舞われました。被災された皆様、そして、今なお不便な生活を強いられている皆様に、この委員会を代表いたし

まして心からお見舞いを申し上げますと共に、一日も早い復興をお祈りいたします。先ほど阿部部長から被害状況、それから対策方針などのお話を伺いましたが、かつて、この委員会で取り扱われた事業も、多々被害を受けているのではないかと思います。公共事業には、基盤を整え、発展を支えるという目的がありますが、まずは防災減災が重要であると考えます。事業評価を行う中で、防災減災についても県民の目線でしっかりと議論を尽くし、対策の強化につながればと思うところでございます。本日は、諮問がありました4件の事業につきまして、事業担当課の説明をお受けいたし、また、先日の事業説明会、現地調査を踏まえまして、対応方針についてしっかりと審議をしてまいりたいと思います。限られた時間ではございますが、集中した審議ができますようお願いいたします。また、いつもお願いしておりますが、説明者の方には、分かりやすく説明をお願いしたいと思います。そして、質問等に対しても真摯にお答えいただくようお願いを申し上げまして、ご挨拶といたします。本日は、よろしくお願いいたします。

《事務局》 それでは、本日の委員会についてご説明をさせていただきます。本日は、知事から本委員会に諮問された、再評価3件、事後評価1件の、計4件について審議をお願いいたします。委員会の議長は、事業評価監視委員会設置要綱第4条の規定により、委員長が務めることとなっておりますので、このあとの議事進行は、角山委員長にお願いをいたします。よろしくお願いいたします。

《議長》 はい。 それでは、議長を務めさせていただきます。議事に先立ち、私の方で、本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第3項の規定により、議事録署名委員として、〇〇委員と〇〇委員の2名をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

(両名、良しの声)

《議長》 事務局の議事録作成後、審査、署名をよろしくお願いいたします。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、および報道関係者にもお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場時にお配りをしております傍聴要綱に従い、厳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おそれがある場合には、会議の途中であっても一時非公開とし、その間、退席をしていただきますので、ご協力をお願いいたします。

---

【再評価】 1. 道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本バイパス (県事業)

---

《議長》 それでは、早速審議に入ります。はじめに、再評価対象事業であります。道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本バイパスについて説明をお願いいたします

《道路建設課》 道路建設課です。よろしく申し上げます。道路改築事業 一般国道388号 畑野浦～楠本バイパスについてです。本事業は、平成24年度に再評価を受け、以後5年経過した事業として、今回再度の評価に諮るものです。それでは、配付資料の1-6ページより説明させていただきます。本路線は佐伯市を起点とし、宮崎県を經由して熊本県に至る一般国道です。今回対象箇所は、佐伯市蒲江畑野浦から竹野浦河内間における、延長7.4kmの区間です。本事業区間は、畑野浦、楠本浦、竹野浦の3工区に分かれており、竹野浦、畑野浦の2箇所の工区、約3.7kmについては、平成26年までに開通しています。中央部、赤い点線で示しています楠本浦工区の約3.7kmについては、現在未整備の状況です。沿道の利用状況についてございますが、まず、旧蒲江町と佐伯市中心部を結び、通勤や通学、買い物など、日常生活に欠かすことのできない生活道路であります。また、本路線は、佐伯市中心部と旧蒲江町、延岡方面を結ぶ緊急輸送道路の一次ネットワークに位置付けられています。産業面におきましては、本地域は水産業が盛んであり、入津漁港で水揚げされた水産物を佐伯市内や県外に搬出する重要な輸送路となっています。さらに事業区間周辺には「道の駅かまえ」をはじめ、元猿海岸付近の「たかひら展望公園」など多くの観光施設があり、日豊海岸シーニック・バイウェイに認定された路線であるほか、佐伯市が、ツーリズム重点戦略に位置付けた観光施設を周遊する推奨ルートにもなっています。本路線の佐伯市と旧蒲江町中心部を結ぶ区間の内、唯一、未整備区間である楠本浦工区は、図赤丸の箇所にありますけれども、急なカーブが連続しています。また、黄色の実線で示す区間ですが、幅員狭小区間が約2kmあり、見通しも悪く、離合が困難な状況です。赤とオレンジの三角で交通事故の発生箇所を示していますが、正面衝突による重傷事故や、線形不良箇所での追突事故などが、10年間で5件発生しています。また、歩道が未整備なため、通学児童の安全性も課題となっています。さらに、斜面から落石のおそれがあるなど、防災点検における要対策箇所も9箇所存在しています。以上の問題点につきまして、本事業の実施により解消を図り、道路利用者の安全性、走行性の向上や、道路の防災機能の向上、また、緊急輸送道路としての機能確保・向上と、水産業などの物流の効率化、加えて、観光振興の向上を図ることを目的としています。全体計画延長7,400mのうち、図の赤色で示す中央の楠本浦工区の3,716mが、今後整備を予定している区間です。この区間の起終点付近両側は海岸に面する急峻な地形であるため、周辺環境の改変を抑えトンネル構造を採用しています。それ以外の区間につきましては、極力、現道を活用したルートとしています。一般部の幅員構成は、3mの車道を2車線、歩道を2.5m確保し、全体の幅

員は9.75mです。前回評価時より、計画期間は5年間延伸し、完成年度を平成36年度の予定としています。事業費は前回から、道路工5千万円、橋梁工3億円を増額しまして、117億5千万円を見込んでいます。まず、計画期間の変更についてです。前回評価時になりますけれども、平成24年度から楠本浦工区の測量や設計などに着手していますが、海岸部の調査を実施するにあたり、その時期をはじめ、関係者との調整に期間を要しています。また、計画箇所付近で希少種な動物が確認されたため、長期的な環境調査が必要となりました。合わせて、設計の完了までに平成31年度の5年間の延伸を見込んでいます。これにより全体工程も遅延し、平成36年度の完成予定となりました。次に事業費の増額についてです。現在、設計などを進めているところではありますが、道路工においては護岸工の延伸と、橋梁工におきましては基礎工の追加、また、楠本橋の橋長延伸により、3.5億円の増額を予定しています。図の下側に橋梁工の基礎工の追加の内容を示しています。前回までは、近隣の既設の構造物の状況から支持層が高い位置にあると想定し、直接基礎としていました。現地ボーリング調査の結果、軟弱な土質が確認されたため、基礎杭の追加が必要となったものです。次に環境への配慮についてです。道路のルートにつきましては、急峻な地形においてトンネル構造を採用し、切土など地形改変を最大限に抑制し、周辺環境に配慮した設計に努めています。また、県の環境配慮推進要綱に基づき、現在、調査を実施しており、配慮を検討してまいります。概算の土量についてです。整備済み区間である畑野浦、竹野浦工区では、約109,500m<sup>3</sup>を搬出しましたが、ほとんどの土を近くの漁港の埋め立てに利用したほか、ほ場整備のための処理場に流用を図りました。今後、整備予定である楠本浦工区におきましては、事業地内で約86,500m<sup>3</sup>の土が発生しますが、工区内の利用として約58,500m<sup>3</sup>を使用いたします。残る約28,000m<sup>3</sup>は、事業地外の他の公共工事に利用する予定です。未整備区間に相当する残事業B/Cは1.2となっています。また、期待される効果といたしまして、安全性や防災機能の向上、物流の効率化や観光振興の向上が見込まれており、投資効果があると考えています。なお、未整備区間の用地取得はこれからではございますが、地元から強い要望があり、計画に対する地域の同意も得られており、協力体制は整っています。以上によりまして、本事業を継続するものとしたいと考えています。以上です。

《議長》はい。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、ご意見等をお願いしたいと思います。

現地に行ってみましたが、道が狭かったですね。あれはちょっと色んな面で使いにくい道路だなと思いました。ただ、景色が大変良くて、今まであちらから蒲江に入ったことがなかったので、ああ、すばらしいところがあるな、これ、観光に利用できないかなと思いましたけど、まずは道路ですね。何かございませんか。

《委員》 私も現場を見てきましたが、大変離合がしにくくて、10人乗りのワゴン車で現地に向かったのですが、普通の乗用車との離合が大変難しくて、危険な箇所が相当あったと思います。運転が苦手な方には、避けられるような道路かなと思いました。ただ、大分県は全国で一番トンネルの数が多いそうで、またトンネルができるということなので、逆にこういうのを売りにして、もっと観光でも使えないかなと。環境に配慮されてトンネルを作っているということの県民や国民に対するPRがちょっと乏しいと思います。これだけ調査などを行い、自然を守るために道路を作っているということのPRが本当にされてなくて、ただ公共工事にお金がかかっているという印象しか受けません。あと、事業期間をこんなにもどんどん延伸して行って、現場で説明された時も、まだ延びるかもしれないと言われたので、そういうことがあってはならない、それを監視するために私たちが設置されていて、県を代表して国の方にこの意見が上がって行くということ、昨日調べて初めて分かったのですが、そういうことであるのなら、ここで最終というふうに年度を区切られているのなら、ここで必ず終わるようにきちんと覚悟を持ってされるべきかなと思います。あと、金額がどんどん増えていくというのは、県の財政状況もあまりよろしくない中で、本来使わなければならない所にお金が行かなくなる可能性もあります。大分県は、災害などに対しては施設の復旧や補修にかなりの費用をかけて、全国でもかなり良いランクに対応されている状況のようですので、このようにもう現地の協力がある程度得られていて、事業を進められる方向にあるのなら、できるだけ工期を短くして完成にこぎ着けるように努力をしていただくのが本来かなと思います。一般の企業でこんなに長い事業をしていたらつぶれてしまいます。なので、やはり最終とここに載せている以上は最終にするべきかなと思います。現地で、残土を入れる方向で道路を拡幅すると聞いたのですが、その漁港では漁業はほとんどされてないので関係者との調整をする必要がなく、トンネルを掘る場所について残土の調査はしてないというふうに言われました。事業説明会の時も残土のことをかなり言われてましたし、もうこれだけ時間がかかっている土の種類が分からない訳はないと思うので、もう少しきちんとはつきりと書いた方が、より県民、国民の方に説明がつくのではないかと思います。

《道路建設課》 まず、公共事業のPRがなかなか不足しているということで、これは私どもも、日々の大きな課題だというふうに思っています。少し話題はそれですが、大分市内では大分川ダムで大きな事業を行っていきまして、大きな公共事業については、インフラツーリズムということで、盛んにご覧いただくことで、しっかりPRされています。ただ、特に中小のものに関してはなかなかご案内する機会もなく、日々の生活を支えているということを実感いただいております。そのあたりは今後の課題とさせていただければと思います。あと、事業費の増減や事業完成年度についてお話しがございました。ご指摘のとおり、私どもも強く日々思っています。事業費に関しては、今回も予算を増額してご相談申し上げますが、決して無駄に使っているわけではなく、必要な経費を当初想定しているので

すが、調査の不足等もあり、現地を調査した結果、橋梁の足元が弱いことが判明しまして、当初の見立てが少し不足していたものを、適正な額で積ませていただいています。その辺りはしっかり当初の見立ての精度を良くしていくのが我々の課題であり、しっかり考えていきたいと思っています。完成予定年度に関して、ご指摘のとおり、再評価の度に時間を重ねてきており、これについて私どもも、じくじたる思いでおります。今日のご説明の中でも、自然環境への影響調査については、人間の手が入って一瞬で壊れてしまった場合は、自然界では長い時間をかけないと元に戻らないため、必要な調査期間を設け、十分な配慮が必要と考えています。合わせて、所要の予算が確保されないところもありまして、そのあたりはしっかり地元の方ともタッグを組んで、必要な予算確保については、中央省庁等にもしっかり訴えかけていきたいと思っています。

《議長》 よろしいですか。

はい。他に何かございませんか。

《委員》 先ほどの延長の原因の一つとして、環境調査がありましたね。環境への配慮の点では、本当によくぞやってくださっている。まあ、2年間ぐらいは最低必要かなというのは、例えば調査をして結果が途中で出て、その対策も考えながらというところある意味当然だと思うんですが、地元の関係者との調整は、地元の人が当事者だから3年間というのは、まあ、これはしょうがないとしても、この調査で、2年間は延長をするというところの地元の反応ってどんな感じなのか。意外と理解があるのか、いやいや、何それというような話になるのか、そのあたりをちょっとお聞きしたいなと思いました。

《道路建設課》 関係者との調整や、トンネルや護岸の調査や設計に時間を要してるということでご理解をいただいています。

《委員》 分かりました。

《議長》 よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

《委員》 前回、7月14日の事業説明会におきまして、私は、今回の整備区間の道路部分は3種3級で、ちょっと過大設計ではないですかというふうな問いかけをいたしました。その解答としては、計画交通量が2,400台ですので、通常であれば3種4級で十分ですが、これまでの改良済み区間が3種2級で、その連続性を考慮したというご説明いただきましたので、それはもうやむを得ないかなと思っています。それと、再評価書の1-2の下から4段目の「事業の成立性」の所で、2行目に「道路

法第12条に基づき云々」とありますが、道路法第12条は、「国道の新設または改築は国土交通大臣がやる。ただし、特に事情がある場合は、都道府県がそれを代行することができる。」というような条文です。そこで、再評価書の「12条に基づき、道路管理者として安全かつ円滑な交通を確保できる構造とするべく事業を実施。」という書きぶりですが、第12条に基づきというのであれば、「大分県がその工事を施工し、道路管理を行う」ぐらいで、その「安全かつ円滑な」という所は、ちょっと余分ではないかという気がします。2点目は、1-5の「事業の必要性」の右の「状況」という所ですが、そこの上から3段目の「今回の平日交通量が、日交通量で2,460ぐらい」の次で、歩行者通行量が12時間交通量で24名なんですね。24名がどこに続くかといいますと、先ほどご説明いただいた1-9の計画概要の所の歩道幅員に繋がっていく訳です。その歩道幅員は2.5mでよろしいでしょうか。平成24年に道路構造基準のローカルルールができて、特に県等で必要であれば、道路構造令によらずに値を少なくすることができるというふうなこともあったのではないかとと思うのですが、通常であれば、道路構造令では、歩行者交通量が多い所では3.5m以上、そうではない所では2m以上で良いとありますので、12時間交通量で24名しか歩行者がいない所に2.5mの歩道が本当に必要なと思いましたが、この2.5mにした何か特段な理由があれば教えていただきたい。他にも細かい所はありますが、以上2点、ご説明いただければと思います。

《道路建設課》 1-2ページの道路法第12条に関する記述については、委員ご指摘のとおり、法の趣旨からいくと少し違和感がありますので精査をさせて下さい。また、歩道幅員の件についてでございますが、今回、本路線は国道でありまして、国道については、国が定めた道路構造令に基づいているものです。

《委員》 分かりました。

《議長》 それでは、よろしいですか。意見も出そろったようですのでまとめたいと思いますが、ただ今、色んな意見が出ました。本当に私も〇〇委員が言われたように、色んな問題があると思います。佐伯市、それから蒲江町の方々と、やはり道路の使い方などを練っていただいて、地元の熱意があればもっと事業は早く完成するのではないかと思いますので、そういったことも含めてお願いしたいと思います。それでは、事業者が対応方針案で出されている、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。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】 2. 道路改築事業 別府庄内線 南立石工区（県事業）

---

《議長》別府庄内線 南立石工区について、よろしくお願ひします。

《道路建設課》道路建設課です。よろしくお願ひいたします。道路改築事業 主要地方道 別府庄内線 南立石工区についてご説明いたします。本事業は平成24年度に完了し、5年経過したことから、今回、事後評価に諮るものです。資料は、配付資料の2-1からとなっています。それでは、配付資料の2-4から説明させていただきます。別府庄内線は大分県別府市を起点とし、大分県由布市に至る主要地方道です。そのうち、今回対象となる南立石工区は、赤色の箇所になります。本事業箇所の位置は、別府ICを降り、別府一の宮線から別府市街地へ下る部分のうち、赤色で着色している箇所となっています。事業区間の中間付近には、別府市営の堀田温泉があります。次に事業の目的と概要についてです。目的は、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の機能強化、別府ICへのアクセス強化を主な目的としています。事業概要ですが、第4種第1級、設計速度が40 km/h、延長960 m、車道幅員13 mの4車線、全幅で25 mとなっています。平成7年度に事業着手し、総事業費は、最終精算額で、約35億円となっています。左側が起点の別府市街地側、右側が終点の別府インター側となっています。事業区間内の主な構造物としては擁壁等であり、橋梁やトンネルはございません。また、道路幅員につきましては、整備前が、車道2車線の幅員9.75 m。これを、車道4車線、両側歩道とし、整備後は幅員25 mとしています。平成21年度に終点側の500 mと、交差点部の260 m間を供用し、平成24年度に、残る起点側の200 mを供用しています。次に、事業効果の発現状況について説明いたします。まずは、交通混雑の緩和についてです。整備前、別府一の宮線との交差点では、十分な右折車線が確保されていないことから、交通混雑が発生していました。本事業により、交差点部では、適切な車線構成で整備を行いました。具体的には左下の模式図で示しており、別府市街地方面からの流入は、右折車線、左折車線をそれぞれ

れ1車線づつ設け、右左折を分離させ、湯布院方面からの流入については、右折車線を2車線設けています。これにより、写真に示すとおり、整備前に発生していた交通混雑が、整備後は緩和されています。別府庄内線については、整備前は急勾配で、大型車が速度低下を起こしており、片側1車線で追い越しができないことから、交通混雑が発生していました。今回、4車線化されたことにより、追い越しが可能となりました。下の図をご覧ください。青色については整備前、赤色については整備後の道路縦断の形状を模式的に表しています。別府一の宮線との交差点付近については、整備前は急勾配であることからスムーズな発進ができず、交通混雑が発生していましたが、緩勾配区間を設けることにより、安全かつ円滑な通行が可能となりました。本路線は、別府ICから、災害時の防災拠点である野口原総合運動場やビーコンプラザなどを結ぶ緊急輸送道路の第1次ネットワークに指定されていますが、片側1車線で、災害時には既設電柱の倒壊により、通行に支障を来すおそれがありました。4車線化により防災拠点へのアクセス向上を図ると共に、電柱を側道に配置することにより、緊急輸送道路としての機能強化が図られました。ICへのアクセス強化についてです。本路線は、別府市街地から別府ICへの最短ルートであります。事業以前は交通量が多く、混雑が発生していました。このため、別府ICへのアクセス強化を目的として、別府庄内線と都市計画道路富士見通南立石線を併せて整備を進めてきたところです。現時点で富士見通南立石線は整備中ですが、図の中ほどにありますセンサス測定箇所では、交通量も年々増加しており、別府ICのアクセス強化に一定の効果を発揮し、観光振興、地域活性化に寄与していると考えています。なお、今回、事業区間での現況交通量としては、別府庄内線と別府一の宮線との交差点付近で、約8,000台となっています。次に、全体事業概要についてです。事業期間については、当初は平成7年度から平成12年度までとしていましたが、最終的に平成24年度までとなりました。延長、幅員については、変更ありません。事業期間については、前回評価時から1年間延長し、事業費については、7千6百万円の増額となりました。まず、事業期間の延長についてです。本事業区間の起点付近に共同墓地があり、移転にあたり、移転先の区画割りの調整が難航し、不測の期間を要したため、事業期間を1年延長しています。次に事業費の主な増額理由についてです。まず、建設発生土の搬出先の変更による増額についてです。当初は近接する工事への流用を考えていましたが、墓地移転等に不測の期間を要したことから、杵築市の大田杵築線 道路改良事業等の公共事業へ流用したため、2千2百万円の増額となっています。地盤改良についての増額ですが、施工時に試掘を行い土質試験を行った結果、地盤が、当初想定に比べ軟弱であることが判明したため、赤色で示している路床の地盤改良を行う必要が生じ、1千2百万円の増額となりました。最後に、用地補償費の精査による増額です。これは、墓地補償費について改めて地権者と立ち会い、墓石の基数等を確認し、精査したことによるもので、3千3百万円の増額となっています。環境への配慮についてです。本路線の環境への配慮として、土砂の工事間流用と植樹帯の設置を行いました。まず、土量配分についてです。本事業で発生した切土、約6,730m<sup>3</sup>のうち約4,500

m<sup>3</sup>については、大田杵築線 道路改良事業へ流用し、残りは現場内盛土に流用しています。盛土を約11,510 m<sup>3</sup>計画をしていましたが、約4,500 m<sup>3</sup>を他事業へ搬出したため、全体では、約9,280 m<sup>3</sup>を国道500号 道路改良事業などから搬入しています。次に、植樹帯の設置についてです。別府市景観計画において、幹線道路として位置付けられています。観光ルートとして、魅力ある沿道景観の形成として、植樹帯を設置しています。今後の課題および対応方針についてです。これまでご説明させていただいたとおり、事業効果としては、交通混雑の緩和、緊急輸送道路の機能強化、ICへのアクセス強化などが確認されています。費用便益比は2.6となっています。なお、現地調査時に、現況交通量でのB/Cについて、資料にも記載するようというご意見がございましたので、仮に算出した数字として、今回に限り、1.5程度と記載しています。これは一般的に、事後評価において、現況交通量を用いてのB/Cを算出することが行われていないためです。例えば九州地方整備局で昨年度実施された事業評価資料を確認しましたが、現況交通量は記載されていますが、B/Cは記載されていませんでした。通常、B/Cは、将来のある時点で評価対象となる道路以外の周辺道路網が完成していると仮定した上で、評価対象道路が整備された場合とされていなかった場合で、道路網全体の走行時間が短縮することや、交通事故が減少することなどをパソコンを用いて複雑なシミュレーションを行い、算出をしています。一方、今回お示しした計算値は、このような複雑なシミュレーションを行わず、評価対象路線の旧道と新道との比較のみを行い、簡便的に算出したもので、厳密な意味では、異なるものとなっています。現地調査時にご質問いただいたため、今回は試算値をお示ししましたが、全国的な算定ルールがなく、試算には相応の費用を要すること、また、試算値は技術的な検証を得た数字になっていないため、今後の取扱いについては、他の事業者による事後評価や、学術的な議論の動向などを踏まえながら検討していきたいと考えています。なお、地域の皆様からは、「事故の心配も無く、安全に利用できるようになりました」、「便利になり、安全に通れるようになりました」などの声を伺っています。同種事業の今後の課題ですが、事業完了が、当初計画から大幅に遅れたことから、事前調査や現地調査を十分に行い、用地交渉に関わる課題を精査することなどで、適切な事業期間の設定を行うことが重要であると考えています。また、従前の渋滞長が把握できていなかったことから、課題となる項目について、事前調査を十分に行うことが必要であると考えられます。最後に、対応方針についてです。今回の整備により、交通混雑の緩和や緊急輸送道路の機能強化、別府ICへのアクセス強化に加え、観光振興、住民の利便性向上など、当初の事業目的を十分に達成していると考えられます。従って、事業効果は確認されたことから、さらなる事業評価の必要はないと考え、事業評価を完了したいと考えます。以上で説明を終わります。

《議長》はい、ありがとうございます。これは、事後評価の対象事業となりますので、よろしく願います。何かご意見、ご質問等ございませんか。

《委員》 2-3の「事業費の実施状況」の「コスト縮減」の所で、「各種構造物に関して工法比較を行い、最も低廉な工法を採択した」となっていますが、長い目で見た場合にその工法で良いのか、そして、比較してどのくらいの事業費が安く上がったのか、そういったことを教えていただけたらと思います。

《道路建設課》 まず、工法の比較についてですが、耐久性のあるものを用いて、その中で一番安いものという工法を採用しています。それからコストについてですが、手持ちの数字は持ちあわせていませんが、委員、ご指摘のとおり、以前は、建設時のコストを比較していましたが、近年は維持管理費を含めたアセットマネジメントということを強く意識して、経済比較においても維持管理を念頭に入れての経済比較をして、構造物の種類を選んでいきます。

《委員》 はい。

《議長》 はい。他にございませんか。  
はい、どうぞ。

《委員》 先ほど、B/Cに関してご説明がありましたが、私が現地調査に行かせていただいて、先ほどの事を提案させていただいた者です。事業の内容の2-1の所の、この計画交通量に基づいてB/Cを出されており、その計画交通量が13年後のものでしたので、私は単純に13年後の計画交通量ではなくて、今の交通量ではどうなっていますかという質問をさせていただきました。でも、先ほどのご説明で、そういうふうになっているのだということで、一応、了解いたしました。でも、こういう13年後のものから算出してるというのは、素人から考えると、一般の県民から考えると、いったいどうなってるんだろうと多分思われるので、それは今回のようにきちんと明記されると納得されると思いますので、今回の説明で私も納得しましたし、明記されると良いと思います。

《道路建設課》 ありがとうございます。少し補足をしますと、費用対効果については、新しい事業を始める時、この事業が本当に有効かどうか、そういったものを客観的に判断する目安が必要だということで、道路事業につきましては、道路ができた場合に渋滞や事故、走行経費がどの程度新しい事業を行うことによってメリットがあるか、そういったことをもって、評価の判断の一つの基準として用いています。あくまで、事業を立ちあげる段階は、その事業の効果を判断しなくてはいけないので、このB/Cというのを指標として使いますが、今回、お示ししていますのは事後評価でございます。委員ご指摘のとおり、現況の交通量が出てきていますが、まず、計画の交通量に対しての現況の交通量がいくらか、それ以外にも、今日もお示ししています、

事故の実態として件数がどの程度減ったかや、周辺の観光施設や、災害道路としてどの程度強靱化したかなど、具体、個別に事例をお示しすることができるようになってまいります。そういった意味で、事後評価において、B/C以外にも実態としてどういう具体の効果があるかというのをお示しをしたいということで、現況交通量でのB/Cは出しておらず、計画交通量において、目安としてB/Cをお示ししています。他のご審議いただくべき指標の調査を重点的に行っているということでございます。そういった点から、この1.5という数字については、とりあえず、今回限りお示しをさせていただきまして、次回以降にどういう取扱いにするかは、他の事業者がどういう勉強をされているのか、学術的な検討がどういうふうに進んでいるのか、そういったところをしっかりと学ばせていただいて、できる範囲で対応していきたいということでございます。

《委員》 はい、分かりました。ありがとうございました。

《議長》 はい。他にございませんか。

はい、〇〇委員。

《委員》 私、先々週に現場を拝見いたしまして、とてもこれは事業効果が上がった路線の一つではないかなと思いました。それを踏まえて、先ほどご説明をいただきましたけども、是非、前回の事業説明会の時にもお願いをしましたが、こういう交通混雑の緩和をある程度事業効果の一つとして目指すのであれば、少なくとも事業着手前に、滞留長がどのくらいあったのか、それが整備後にはどうなってるのかという、前後の比較ができるようなデータをお示しすることを、これは事後評価ですから、委員長、何か附帯決議か何かで、是非これを義務付けるようなことはできないでしょうか、というのが一点です。それと、その現場を見て非常に良いなと思ったのは、住民の方の意見を聞いた上でこの植樹帯の樹種ですね、これ、何を採用してるのか見たら、ヤマモミジなんですね。これはとても良い木なんです。大分県下の街路樹の中でヤマモミジを採用してる路線というのは、まず無いと思ったんですね。非常に秋の紅葉がきれいですし、そんなに高木にならないですね。手入れ、維持管理も比較的容易な木だと思いますので、是非、非常に少ない樹種の一つなんですけど、今後、県としても、街路樹にヤマモミジを積極的に導入をしていただきたい。住民の方々の意見を聞いて、幾つか案が上がった中で単純に、例えばケヤキとかトウカエデとかいうよく知られた樹種を採用しがちですが、ヤマモミジは非常に私はお勧めする樹種の一つでありますので。最後に確認です。2-1の事後評価書で、道路区分が4種1級で、設計速度40 km/hを採用してるのですが、ご存じのように、4種1級だと設計速度は、標準が60 km/hで、特例値が50、それと40なんですね。その中の最も小さい値を採用した根拠というのは何でしょうか。

《道路建設課》 起点側は高速道路、終点側は別府一の宮線との交差点という形で、高さが決まっていますので、縦断勾配を考慮して、40 km/h を採用しています。

《委員》 はい、分かりました。ありがとうございます。

《議長》 はい、ありがとうございます。他にございますか。  
私から一つだけ。本当に良い道路で、別府の町から上がって行って、横断道路と交差するあの右折の信号で、車が10台以上並んでいてもずっと右折できるのですが、その先に高速の入口があります。それを右折するのに何も今のところ問題はありませんか。今後の課題で。

《道路建設課》 実態把握をしながら、必要であれば事業計画を考えてまいりたいと思います。

《議長》 はい。お願いいたします。それでは意見も出そろったようですので、事業者が申しております対応方針案の評価の完了は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 はい。ありがとうございます。それでは、この事業については、評価の完了を妥当といたします。ありがとうございました。

---

### 【再評価】 3. 都市計画道路事業 銭渕大宮線（県事業）

---

《議長》 それでは続きまして、再評価対象事業であります、都市計画道路事業 銭渕大宮線につい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・まちづくり推進課でございます。よろしくお願いいたします。本日、ご審議をいただきます銭渕大宮線は、都市計画道路の中で県道の小畑日田線と重複する区間の、約1 kmほどの街路改良事業でございます。当事業は、平成26年度にこの委員会におきまして、事業着手が妥当というご判断をいただいた上で、平成27年度から事業に着手をいたしました。27年、28年にかけてまして地元説明、それから測量、詳細設計、用地の調査等を進めてまいりました。詳細設計に伴いまして、一部必要となった都市計画の変更につきましても、昨年度実施したところでございます。今回、今後、用地買収に入りたいと考えておりますので、事業の妥当性につきまして、再度、ご審議をいただきたいというものでございます。道路設計、それから、土地の調査等を行った結果、事業の期間と、必要な全体事業費について少し変動がございましたので、併せてご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

都市まちづくり推進課〇〇と申します。よろしくお願いいたします。再評価対象であります、都市計画道路 銭渕大宮線についてご説明いたします。本事業は、今後、用地取得が見込まれる事業として、今回、評価に諮るものです。資料は3-1から3-12までとなっております。3-6ページよりご説明いたします。はじめに都市計画道路銭渕大宮線についてご説明いたします。なお、今回の事業区間の県道名は、小畑日田線になります。銭渕大宮線は、日田市中心部のやや南側に位置する、こちらの青い路線となっております。図面北側のこちら、高瀬交差点を起点とし、国道212号のこちらの大宮交差点を終点とする、日田市中心部から日田市大山町や前津江町方面へ向かう、延長2,590m、幅員12mの都市計画道路です。また、今回の事業区間は、大分県緊急輸送道路で、また、大分県道路啓開計画における、最優先啓開ルートにも指定されております。今回の事業化につきましては、県道小畑日田線の高瀬交差点、こちらが高瀬交差点ですが、こちらを起点とし、市道平原捨ノ平線、こちらが市道ですが、こちらの交差点を終点とする、1,067mの区間になります。また、事業概要、事業実施環境について補足がございますが、お手元の資料の3-1ページの再評価書をご覧ください。上から8行目の「計画概要」に記載しておりますとおり、道路区分は第4種3級、設計速度は40 km/h、計画交通量は2,856台となっております。事業実施環境については、裏面の次の3-2ページをご覧ください。下から4行目の、「事業の成立性」の最初の項目に記載されておりますが、本街路事業は、日田都市計画区域マスタープランおよび、日田市都市計画マスタープランに位置付けられている路線となっております。続きまして、3-7ページをご覧ください。本事業区間

の現状についてご説明いたします。事業区間の沿線には、こちら、高瀬小学校、南部中学校等の公共施設、またその他、沿線には家屋が連たんしております。写真の2と3と4ですが、こちらは、児童生徒が歩道のない路肩を登校している状況でございます。こちらは、幅員が狭いため、バスや普通乗用車の通行、また、離合する場合は外側線をはみ出してしまい、児童や生徒などの歩行者は、大変危険な状況となっております。次に事業の目的、必要性でございますが、現道の問題点として歩道が整備されていないため、通学する児童生徒が危険な状況となっております。日田市役所と前津江振興局を結ぶ幹線道路で、緊急輸送道路にもなっておりますが、自動車が離合するための十分な幅員がございません。これらの問題を解決するために本事業を推進しております。こちらは事業箇所の計画平面図、および標準断面図でございます。現況の道路幅員は約5mで、歩道がございません。今回の整備により、車道幅員3mの2車線とすると共に、2.5mの歩道を両側に設置し、全幅12mの道路といたします。本事業区間の整備効果といたしまして、歩行者の安全確保と共に、線形不良箇所の改善により自動車の安全性、走行性が向上いたします。また、緊急輸送道路のボトルネック箇所の解消を図ることができます。以上が事業概要の説明になりますが、前回評価時から変更はございません。次に、今回の再評価における評価事項についてご説明いたします。全体事業の概要でございますが、今回の再評価につきましては、計画期間と事業費の見直しを行いたいと考えております。事業期間につきましては、終了年度を平成33年度から平成35年度の、2カ年の延伸。また、事業費につきましては、補償費の見直しを行うものであり、当初事業費の19億円から21億5千万円へ増額を考えております。それでは、変更点の2点、それぞれについてご説明いたします。まず、変更理由1の計画期間の変更についてでございますが、当初計画では、平成27年度から平成33年度の7年間としておりました。当初の予定としては、初年度に道路設計と用地測量を完了し、次年度から用地買収へ着手する予定としておりましたが、今回、用地測量の完了に伴い、2カ年の延伸を考えております。用地測量に伴い、現地にて土地境界の立会作業に着手したところ、事業区間全線において地図の混乱、法務局の公図と現地の土地境界に不一致があることが判明し、買収地の境界確定までに関係者や法務局との協議等で時間を要しております。当初用地測量は1年を予定しておりましたが、約3年を要することから、事業完了年度を平成33年度から平成35年度に延伸したいと考えております。次に変更理由2の補償費の見直しについてでございますが、当該事業は平成27年度に事業採択されており、その後、詳細な地形測量や道路計画の詳細設計を行っております。その測量や設計作業により、補償物件の詳細な構造や位置を測量したこと、また、境界立会で買収地の利用状況が分かったことにより、事前評価時には支障となっていなかった家屋や駐車場への影響が新たに確認されました。それらを踏まえ、今回の補償の見直しを2つの項目について行っております。1つ目は、新たに支障となった物件、9件について補償の見直しを行いました。2つ目は、今回の補償物件の中の特殊物件である病院と店舗、計3件の補償費の精査についても、併せて行っております。先ほどの2つの見直しにより、補償費が当



初計画の12億円から14億5千万円となり、2億5千万円の補償費の増となっております。増額の内訳ですが、1つ目の補償の追加分につきましては、新たに補償が追加となる物件が9戸あり、その補償費が1億9千5百万円となります。その9戸の内訳として、7戸は家屋の移転補償、2戸は、建物に付属する工作物等の補償となっております。次に2つ目の見直しである補償精査分ですが、病院と店舗合わせて3戸の特殊物件の見直しを行い、当初の12億円から、12億5千5百万円となり、5千5百万円の増額となります。これら2つの見直しにより、合計2億5千万円の事業費の増となります。次に環境への配慮でございますが、前回からの変更はございません。本工事で発生する工事発生土は管内の他工事、現在の予定では、国道212号の日田拡幅の事業へ流用するように、今、考えております。また、工事中の配慮事項についても、前回からの変更はございません。以上、ご説明させていただきましたとおり、今回の見直しにより、事業期間と事業費が変更となります。今回の再評価基準は、設計が終了し、今後、用地取得が見込まれる事業として評価に諮るものです。なお、本事業のB/Cは、事前評価時の0.34から、今回、0.31となります。本事業の事業効果としましては、通学路の安全確保、および緊急輸送道路の改善等が主なものとなります。現在の進捗としましては、今年度で用地測量が完了するため、順次、用地買収に着手いたします。また、地元の理解、および協力体制ですが、期成会が平成18年から組織され、毎年、道路整備について要望があり、事業促進に対する地権者の同意書も提出されるなど、事業実施への理解、協力は得られております。従って、本事業については、継続としたいと考えております。以上で、銭淵大宮線の説明を終わります。ご審議のほどをよろしく申し上げます。

《議長》 はい、ありがとうございました。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》 現地を見させていただいて、ここはB/Cに関係なく、大事な事業だなと思います。それで、家屋が建て込んでいて、用地買収に時間と費用がかかるのは理解できるのですが、今回の見直しでもう精査したものになり、増える可能性はあまりないのか、それから遅延したり、また増える可能性があるのかということをお聞きしたいのと、今の時点でも完成が6年後ということになっていて、伸びる可能性もあると思っていますのですが、その間、やはり、子供さんの安全確保がすごく大切なので、PTAや地元の方との協力で、本当に子供の安全確保をしていただきたいなと強く思いました。以上、よろしく申し上げます。

《都市・まちづくり推進課課》 どうもありがとうございます。2点、お答えをさせていただきます。まず今回、用地費の見直しをしたものでございますけれども、平成27年度に当委員会からご指摘をいただいて、当初の全体計画の際の補償費の精度をもう少し上げるようにということで、事前調査として少し精度を高めた調査をした結

果、これぐらいの金額が増えたものでございます。実際に地権者の皆様にお支払いする補償費、あるいは用地費につきましては、今後、それぞれの家の中の調査を全部して、それから正確な数字を出しますので、変動はございます。このままの金額ということにはなかなか難しいものがございますが、当初お諮りした時点よりも、コンサル等の意見を聞いた上で見直しをしておりますので、より現実に近い数字に近づいて、大きな変動はないであろうという期待しているところでございます。その程度の数字ということでご理解いただければと思います。2点目の安全対策につきましては、もう、委員ご指摘のとおりでございます、私どもも一番心配をしているところでございます。それで、工事を進めるにあたりまして、まず、家屋の補償費、移転等をできるだけまとめた区間で進めさせていただいて、ある程度の区間が、用地ができましたら、まず道路幅を広げる工事をさせていただきます。その間、現道を触らずに、今までどおり通っていただく。それで、広がった区間につきましては、そこに歩行空間を設置して現道側を工事するというところで、必ず子どもさん方の歩行空間の確保を確定した上で全体の完成に向けた工事を進めていくという形をとりたいと考えております。このために工事の発注が、もしかすると、ものすごく終盤にまとめて行うような形になる可能性もございます。今後の地元の皆さんの用地交渉のご協力の状況を見ながら、委員さんご指摘いただいた安全体制については、地元の皆さんとも十分協議をしながら進めていきたいと考えております。以上でございます。

《委員》 ありがとうございます。子供の安全を第一に考えて、そういうふうに行っていますということもお知らせできるといいと思います。

《議長》 はい、それでは、他にございませんか。  
はい、〇〇委員、お願いします。

《委員》 私も〇〇委員さんといっしょに現地を視察をいたしまして、こういう、ただでさえ少子化が進む世の中ですので、子どもの命を道路を改良することによって守ることができれば、これは公共事業の最も素晴らしいことではないのかなと思いましたが、できたらもう少し早く、他の新設道路は置いてでも、この子供の命に関わる事業は最優先でやっていただきたいと痛切に思いました。それと、3-8をパワーポイントで出していただけますか。計画平面図の左下の現況という所で、はじめ、南部中学校の前の車道幅員は今は4 mかなと思い、現地で質問もしたのですが、ずっと現地を歩いてみたら、5 mとか6 mの所もあるんですね。最も狭小な幅員をそこに書いてあるのですね。これは別に公的な文書ではありませんし、気持ちは分かりますが、やはり4.0から6.0とか、正確に書いた方が、あらぬ誤解を招かないようにするために、現状をまずしっかりということで、今後、お願いできませんでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》 大変申し訳ございません。ご指摘のとおりだと思います。

す。今後、しっかりと改めて、正確な数字を示せるようにさせていただきます。申し訳ございません。

《議長》 はい、よろしくお願いします。他にございませんか。  
はい、どうぞ。

《委員》 事業のことよりも、資料が大変見やすいです。差が一目で分かるようにするのが一番理解が得られやすいと思います。こういった資料がいいと思います。非常に分かりやすいです。

《都市・まちづくり推進課》 ありがとうございます。

《議長》 はい。他にございませんか。  
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認めることでよろしいですか。

(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。  
ここで5分間の休憩を取りたいと思いますが、20分までに席にお戻りください。

(休憩)

《議長》 それでは、再開してよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

---

※【事後評価】 2. 道路改築事業 別府庄内線 南立石工区（県事業）  
附帯意見の提案について

---

《議長》 先ほど〇〇委員さんから、別府庄内線 南立石工区の渋滞の解消効果として、滞留長を事前に調査しておくというのを附帯意見として上げていただきたいという提案がありましたが、事務局からそのことに関して説明をお願いいたします。

《事務局》 事務局の方から説明させていただきます。先ほどの滞留長を事前に調べて、評価に備えておくというご意見をいただいたところですが、今回、お示しできなかった分につきましては、たいへん古い事業でございまして、今回の事業もそうですが、新規事業評価時等には、現在の滞留長等を調べております。今回、古い事業で、事後評価等の制度の端境期のものでございまして、今回データとして示すことができなかったということでございます。現時点でも既に、事業評価を行うものにつきましては、滞留長を調べている状況でございますので、附帯意見とまではどうか？ということでございます。

《議長》 はい。〇〇委員、よろしいですか。

《委員》 はい。

---

【再評価】 4. 農山漁村地域整備交付金事業 三宅山線（県事業）

---

《議長》 それでは再開いたします。再評価対象事業であります、農山漁村地域整備交付金事業 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》 林務管理課〇〇でございます。よろしくお願いいたします。それでは、座って説明させていただきます。資料は4-1ページから4-15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、4-6ページからになります。それでは森林管理道 三宅山線について説明いたします。まずはじめに、三宅山線の位置図です。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11,580mで、幅員は4mです。事業費は15億3千万円の予定です。事業期間は平成20年から平成40年までの20年間の予定です。事業費の負担割合は、国が50%、県が50%となっております。図の黒色線が完成済みで、赤色の点線が未完成区間です。平成28年度までに5,025mが完成済みで、進捗率は、事業費ベースで54%、延長ベースで43%となっております。次に航空写真です。青色線が完成済みで、赤色線が未完成区間です。黄色の枠内が、三宅山線の利用区域になります。その利用区域面積は407ヘクタールで、そのうち、スギ・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。次に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。下段の人工林の年齢別割合では、間伐対象林である16年生から45年生が39%。主伐対象林である46年生以上が46%となっております。森林資源は充実していることから、林道などの路網を緊急に整備し、森林整備を実施する必要がある地域であります。次に起点の状況です。県道竹田直入線を起点としております。次に終点の状況です。市道長谷線を終点としております。開設状況です。幅員は4.0m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。岩盤部や崩壊のおそれのある法面はモルタル吹付工や法枠工などの工法を行っております。次にコスト面に配慮した工法として、L形側溝や重力式擁壁よりも安価なL形擁壁、間伐材を利用した丸太積工などを実施しております。また、工種設計時の経済比較や、線形の見直しによるコスト縮減を図っております。次に環境面に配慮した工法として、間伐材を利用した筋工や柵工などを実施しております。また、路線の線形については、既設作業道を有効利用して、できる限り現状の地形の変化を少なくすると共に、切土盛土量の低減に努めております。また、残土については現場内で処理し、その広場は、土場などの林業作業用施設として利用しております。土砂収支は、搬入土搬出土共にゼロとなっており、周辺環境への影響の縮減を図っております。次に開設効果です。林道が開設されることで、主伐や間伐が実施されます。そして、林道から作業道が開設されることで、間伐などの施業の集約化が図られ、高性能林業機械による作業が可能になり、木材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、水源のかん養や地球温暖化防止など、森林の持つ公益的機能が増進されます。さらに山村地域の生活環境や、地域産業振興にも寄与するなどの効果があります。次に森林整備の計画と実績の状況です。利用区域面積407ヘクタールのうち、約70%がスギやヒノキの人工林です。当地域では、林道が完成した区間を中心に、

間伐や除伐などの森林整備が進んでおります。図のうち、青色は間伐した区域で、ピンク色が除伐、黄色が下刈りをした区域です。赤色は主伐の計画区域です。28年度末までに、計画145ヘクタールに対して、間伐45ヘクタールや、保育159ヘクタールなど、延べ約205ヘクタールの森林整備が実施されております。今後は、尾根部や急傾斜地などの木材生産に適さない地域では広葉樹林化を進め、公益的機能を重視した森林への転換を図っていきます。次に森林整備の実施状況の写真です。上の二枚が主伐の実施状況、下の二枚が間伐の実施状況です。林道は完成と同時に供用開始され、森林施業に利用されております。次に林道から支線として、森林作業道などが整備されております。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運搬されます。このように山の中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。また、豊後大野市三重町に、木質バイオマス発電所が平成28年8月から稼働しております。これまで現地に放置されてきた曲がり材や小径木などが発電時の燃料として利用されるなど、木材の利用価値は、近年見直されてきております。地元住民はもとより、製材所やバイオマス施設関係者などからも、三宅山線の早期完成が望まれております。原木市場とバイオマス発電所の位置図です。両施設とも豊後大野市三重町に隣接しております。また、地元の協力体制も確立されており、事業を開始した平成20年10月に森林管理道三宅山線開設推進協議会を立ち上げております。協議会の主なメンバーは、竹田市および豊後大野市の各区長や地元関係者、市議会議員、市や県の担当で構成されております。この協議会は、ほぼ毎年行われており、地元からは早期完成を強く要望されております。その他、三宅山線の整備効果として、災害時の迂回路としての役割があります。図面上、青字に丸で囲んであるのが沿線の主な集落になります。各集落から、県道竹田直入線や国道57号に伸びている青色の線が市道になります。これらの市道は、図の赤のバツで表示した箇所など数カ所で谷を横断しており、洪水などで橋が流出し、通行止めとなった場合は、本林道が迂回路となります。再評価基準としましては、前回再評価時点から5年経過です。変更内容ですが、完了予定を、前回再評価時の平成30年度から平成40年度へ10年間延長されます。変更理由ですが、国の公共事業予算の減少により、当初予定していた年間事業費の確保が困難となっていることから、開設が進まないことが主な理由です。今後もさらなるコスト縮減を図り、必要な年間事業費、事業量の確保に努めてまいります。対応方針といたしましては、地元を含め、多方面から早期完成を強く望まれております。また、費用対効果では1.4で1以上あることから、森林資源の利用や管理、併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。

《議長》 はい、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。

はい。〇〇委員さん。

《委員》 現場を見させていただき、そちらでもお話をさせていただいたのですが、草刈りとか道路の環境の保持について、近隣の住民の方が大変少なく、高齢化が進んでいて林業をされる方が大変少ないので、道路に笹とか竹が出ていたりして、あまり安全ではない印象を受けました。今は林業で大型の機械が使われているのにもかかわらず、幅が4 mの道路を整備するというので、離合が大変しくくて、大型の車が来たらどうするのかと言ったら、何mおきかに待機場所があるという話だったのですが、林業に関わる方は無線を使ってそういう連絡を取ると言われていたのですが、災害時に迂回道路として一般の方が使用される際に、本当にそれで災害時に使えるのかという疑問がとてもしましたので、林道として純粋に使いたいのであれば、あまり災害について大きく載せる必要がないのではないかなと思いました。バイオマスで曲がったものとか、現地に捨てられている枝などが、出せば売れるというふうに言われましたけど、実際に運んだらコストがかかるため、これは運べないと言われたので、そういった現場で実際にされていることと、この計画のような、紙面上と言うか、机上で言われている効果が、実際その現場に行くとかかなり差があるような気がしたので、あまりチップにすれば良いなどは記さなくて良いのではと思います。それよりも大分県の木品の品質が良いこととか、今、どういうふうに市場に流通しているかということを含めて、だから林道の整備が必要なんだということをもう少ししっかりとアピールすべきではないかと思いました。

《林務管理課》 ありがとうございます。まず、道路の維持管理ですが、草刈りとか、竹や笹が出ているということでしたけれども、林道が完成したら市役所の方に移管して、市の方に管理をしてもらっております。最近でも年に1回ぐらいは草刈り等のお願いをするようにしていますけど、延長が長いので、できない所もあるかもしれませんが、その辺の維持管理を徹底するように、また今後、指導をしていきたいと思えます。それと、幅員4 mで、規定では、500 mに一箇所、離合所を作るようにしております。災害時の迂回路という効果も載せていただいておりますけども、幅員4 mあれば、乗用車も通れる幅ということで、載せていただいております。バイオマスの関係について、今、バイオマスの工場に持って行きますと、1 m<sup>3</sup>6千円か7千円程度で取引をしていると聞いております。工場まで持って行く費用が6千円程度かかりますので、所有者の方に、前は全然そういうものがなかったのが、1 m<sup>3</sup>当たり千円でも2千円でも、少しでも収入になれば、それも効果の中に述べさせていただいておるところでございます。

《議長》 よろしいですか。

私も見させていただきまして、本当に良い資源がありますし、大分県の財産だなと思えますが、後継者ですね。これから林業を担っていく後継者をやはり育てていかないと、大切な資源がもったいないなという気がいたしました。その点も、開設推進協議会も強く言っていただきたいと思います。

《林務管理課》 後継者の問題も、今、林業は、林業アカデミーという、大学ではないのですが、1年間、新規に勉強される方を募集して、林業の基礎からずっと、そういう場を設けて、後継者の育成には、努めているところでございます。

《議長》 はい。〇〇委員さん。

《委員》 森林整備というのは、生業とした林業としても大切ですが、それ以上にやはり、災害対策としての森林整備がすごく大切で公共性があると思うんですね。ですので、その辺を強調して、間伐をきちんとして、森林を整備すると、ここに書いていますけど、急峻なところは広葉樹を植えて、全部スギ林にせず災害に強い山を作っていくということを、やはり、普通一般の市民は心配をしますし、この間の日田の災害を見ても、やはりスギばかり植えて、それで起こったというふうに認識されてると思うんですけども、その辺の公共性とか災害対策としての林業と林道の整備ということをしっかりアピールした方が分かりやすいと言うか、承認されやすいのではないかなと思います。バイオマスのごとも、今まではやってもお金にならなかったのが放置されてた面があると思うので、ちゃんとそういう受け皿もあるということをきちんとアピールしたら良いと思います。

《林務管理課》 はい、ありがとうございます。また今後ともそのようにしていきたいと思います。災害に強い森づくりにつきましては、先ほど説明しましたが、急傾斜地や尾根部については、もう切ったら、またスギの木を植えるのではなくて広葉樹を植えるなど、山の傾斜が35度ぐらいを目安に、木材として生産する山と、いわゆる広葉樹林化をして環境林にしていこうという、そういう区分けは、今、進めているところでありまして、そういう適地、適合を、今後も図っていく必要が確かにあると認識をしております。

《議長》 よろしいですか。

はい。それでは〇〇委員さん。

《委員》 私もここを見させていただきまして、主伐と間伐が行われていました。この木材が、大分県でどのランクにあるのかなと思いました。もし林業を育てるのであれば、やはり良い木材を生産し、そして、国際規格なるものを取得すれば、また、販売価格も上がって、林業に恵みをもたらすのではないかなと思いましたので、そういった国際規格を取得するといった方向性というものはないのでしょうか。

《林務管理課》 地元産という認証のような制度があって、証明書のようなものを作り、それを製材所に見せてアピールするとか、そういう制度があるということは認識



しております。

《委員》 国際規格を取得することで、オリンピックの関連施設に使っていただけるというようなことを見ましたので、もしそういったことが成されたならばいいのかなと思いました。

《林務管理課》 オリンピックに向けて、確か、そういう動きをしております。そのような認証制度等についてあるというふうに認識をしております。

《委員》 大分県の木材は、ランクの的に言えばどの位置ぐらいですか。

《林務管理課》 スギの生産量は、確か全国3位です。

《委員》 はい、ありがとうございます。その生産量3位に対して、品質面と言うか、価格面でどうなのかというのを伺います。

《林務管理課》 価格面は、丸太は九州であり差はないと認識をしております。

《委員》 「環境等への配慮」の所で、「工事の使用機種に排ガス対策型を指定し、二酸化炭素排出の抑制に努めている。」とありますが、どういった工事、または、どのような機種でどういった対策が図られているのですか。

《林務管理課》 現場で使う掘削用のバックホウなどが、排ガス対策でなければならないと規定をして使っております。

《委員》 はい。ありがとうございました。

《議長》 はい、よろしいですか。他にございますか。  
はい。〇〇委員。

《委員》 確かここ、全部とは言いませんけど、今の竹田市と豊後大野市の管内ですから、ユネスコエコパークの部分も入っていると思います。そうすると、特には、先ほどの環境への配慮ということで、流木対策のことや、それから、私の記憶では、例えば環境の森林国際認証制度ということで、F S Cかな、そういう制度がありますし、今後で良いと思いますが、開設推進協議会があるので、ここで、攻めと言うか、付加価値を付けるための認証制度みたいなものを逆に、まだちょっとここも数年かかると思うのですが、農林水産物として環境に配慮したもので、その分高くなり、それは理解ある消費者に買ってもらう。流通も含めて。ぜひ林業のほうで、そういう形で積極

的に活用していただければ良いかなと思います。これはちょっと要望と言うか、お願いです。

《林務管理課》 はい、ありがとうございます。勉強させていただきます。

《委員》 お願いします。

《議長》 よろしく申し上げます。じゃあ、よろしいですか。  
はい。〇〇委員。

《委員》 4-4で、前回、私が、費用便益分析の、特に便益の方で、便益額というのはブラックボックスだから、どういう項目でこれを計算しているのかという質問をさせていただきました。それについて、例えば木材生産と便益の備考欄を見ますと、木材生産の増進によるものと書いていますが、例えば、海岸整備事業で便益というと、ほとんどが浸水想定区域の面積なんです。これは具体的にどういうものなのですか、ここもやはり、この額が出ている根拠というのは、木材生産の増進によるものは面積か何かですか。

《林務管理課》 面積と、その面積分の材積になっています。

《委員》 その下の項目の58億円とある2番目の便益も同じですか、森林整備経費縮減等便益というのは、やはり。

《林務管理課》 2番目もそうですね、面積になります。

《委員》 面積ですね。はい、分かりました。ありがとうございます。

このあとは、実は宿題です。昨年も私、同じような要望をさせていただいたことがあるのですが、この社会的割引率4%の問題です。これは、平成の10年代の中ぐらいに、国で社会的割引率をどうしようかという議論があった時に、今の4%が決まったという経緯があると思います。ただ、当時は、10年物の長期国債の利回りが、3.何%代だったんです。それで切りが良い4%にしたというふうに聞いております。ところが、昨日の10年物の長期国債の利回りは、0.07です。日銀の長期目標はゼロ%を維持ということです。今後、この4%がずっと続く限り、地方では非常に不利なんです。割引率が高いということは、公共事業をするなということです。総便益に括弧の自乗で割るから、どんどん便益が低くなるため、地方では公共事業をやるなというのと同じ意味です。それで宿題というのは、地方版として、あるべき費用便益分析のあり方や、妥当な社会的割引率というのはやはりあると思います。この4%というのは大都市である東京や大阪はいいんですが、地方でこれをずっと続けられると、

非常に公共事業にとっては不利な状況が続くと思いますので、庁内などで、お忙しいさなか、災害もある中、大変申し訳ありませんが、今後に向けて勉強会のようなものを立ちあげていただけないかなという気がしております。変な話を出して申し訳ありません。長期課題で結構ですので。

《阿部部長》 この費用対効果の算定は、事業に対する評価の一つの考え方であり、果たして、費用便益の考え方や評価項目としては、こういうことだけで良いのかと、これまで色々と議論されてきており、事業の内容と目的によって本当に様々であります。〇〇委員からもおっしゃられたように、これは一つの費用便益の内訳を算定するための将来の割引率ですから、その議論はあると思います。国の制度を準用してる部分もあるので地方版を、というご指摘もございましたし、我々が、いかにこの事業が必要であるかというところの尺度を、どう皆さま方に理解していただくか、また、アピールしていけるか、そういう視点では、継続して色々と取り組んでおりますので、今のご意見もまた参考にさせていただきながら、我々が事業アピールをいかにできるか、そして、必要性をどう表現できるか、こういったところの検討は引き続きやっていきたいと思っております。

《委員》 はい、よろしく申し上げます。

《議長》 はい。それではよろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 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認めることでよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。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。

《林務管理課》 ありがとうございました。

《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0-1ページ、対象事業総括表をご覧ください。再評価対象事業3件については、継続を妥当といたします。事後評価対象事業1件については、評価の完了を妥当といたします。以上を知事に答申したいと思いますが、よろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございます。それでは、ただ今の内容で知事に答申をいたします。なお、知事への答申は、8月24日に、私と米澤副委員長で行う予定であります。よろしく申し上げます。それでは、これをもって本日の審議を終わりますが、ちょっと〇〇委員さんに、自己紹介を兼ねて、一言ご挨拶をお願いいたします。

(新任委員の挨拶)

《議長》 ありがとうございます。それでは、これを持ちまして議事を終了いたします。ありがとうございました。

---

閉会

---

《事務局》ありがとうございました。それでは最後に、麻生建設課長からご挨拶を申し上げます。

《建設政策課長》 皆様、本日も長時間に渡りまして、ご熱心なご審議、ご討議をいただきましてありがとうございます。また、角山委員長、米澤副委員長におかれましては、8月24日の知事への答申をよろしく願いいたします。本日、各委員の皆様から色々なご意見をいただきました。やはり必要性で言えば、待っている人がいることを忘れずに、なるべく早く完成させるという、我々が最も心がけなければいけない意見もいただきました。こういったことをしっかりと我々は念頭に置いて、事業を進めていきたいと思っております。今後とも大分県の公共事業の推進に対しまして、色々な意見をいただければと思いますので、よろしくお願い致します。本日は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 8 月 29 日 (火)

議事録署名委員

亀野辰三



議事録署名委員

廣戸とよ子

