

第41回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成28年11月17日（木）10:00～15:00

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1件、再評価8件、事後評価1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、米澤委員

対象事業：

1. 【事前評価】 中山間地域総合整備事業 両院3期地区（県事業）
2. 【事後評価】 道整備交付金事業 三国灰立線（県事業）
3. 【再評価】 農山漁村地域整備交付金事業 宇治藤原線（県事業）
4. 【再評価】 水産流通基盤整備事業(特定) 佐賀関漁港（県事業）
5. 【再評価】 道路改築事業 国道212号 響峠バイパス（県事業）
6. 【再評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線 元町・下郡工区（県事業）
7. 【再評価】 広域河川改修事業 山国川（県事業）
8. 【再評価】 海岸環境整備事業 国東海岸 武蔵(藤本)地区（県事業）
9. 【再評価】 海岸環境整備事業 別府港海岸 関ノ江地区（県事業）
10. 【再評価】 港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区（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41回公共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7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、過半数が出席されておりますので会議は成立していることをまずご報告させていただきます。それでは委員会の開会にあたりまして、大分県土木建築部長 阿部洋祐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。第41回の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あいさつを申し上げます。本日はお寒い中またお忙しい中、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。この委員会も今年第2回目ということですが、事業説明会や現地調査などさまざまな対応・お時間をいただきましてありがとうございます。今回は事業実施に関する事前評価が1件、それから事業実施中

ということでの再評価が8件、そして事業が終わったあとの効果を検証いたします事後評価が1件ということで、計10件の公共事業についてのご審議をいただきたいと思っております。非常に件数も多く午後にもわたる長時間のご議論ということになりますが、よろしく願いいたします。改めて申すまでもございません。公共事業を取り巻く環境、特に少子高齢化を含む今の状況、そして社会資本整備に対する県民の期待という中で、いかに効率的に公平に事業を進めていくかということが我々に課せられた課題でございます。こうした中で、もちろん透明性を含めてしっかりと重点的な事業をご提案、そして事業実施ということで取り組んでおります。それに先立ちまして、この事業評価制度ということで、各分野の皆様方から構成される第三者機関としてのご意見を賜るということでさせていただいております。私どもがこれまで事業の実施でいろんな観点から議論してきたこと、これから進んでいくことに対して貴重なご意見をいただきながら、よりよい公共事業の執行につなげていきたいと考えております。これから、各事業関係者からしっかりと説明をさせていただきますけれども、幅広く皆様方の思い、ご意見をいただければと思っておりますので、本日はどうかよろしく願いいたします。

《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》 おはようございます。第41回大分県事業評価監視委員会の開会にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。委員の皆様方におかれましてはお忙しい中、お集まりをいただき本当にご苦労さまでございます。今日はよろしく願いいたします。さて言うまでもございませんが、人口減少や社会保障費の増大、そしてインフラの老朽化など多くの課題を抱えておりますが、本県の経済社会を維持発展させるために、適正な社会資本整備は必要であるかと思えます。一方、予算面で大変厳しいものがございまして、やはり効率化、それから重点化を図ると共に、事業実施過程においての透明化をいっそう大切に考えていかなければならないところでございます。この事業評価監視委員会といたしましても、県民の皆様のご関心の高さを実感いたしながら、いっそう真摯な議論を行い、その期待に応えていかなければならないと思っております。今日は限られた時間ではございますが、どうぞよろしく願いいたします。簡単でございますがごあいさつとさせていただきます。

《事務局》 ありがとうございます。誠に申し訳ございませんが、土木建築部長は公務のため、ここで中座させていただきます。

《部長》 また午後1時からはこちらの方にまいりますので、大変申し訳ございません。

《事務局》 それでは委員会へ移らせていただきます。はじめに、本日の事業評価監

視委員会について説明をいたします。資料の表紙裏をご覧ください。本日は、知事から諮問された事前評価1事業、再評価8事業、事後評価1事業の計10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。これより審議に入りますが、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第1項により、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進行をお願いいたします。

《委員長》 それではこれから先の議事進行は私がさせていただきます。議事に先立ち、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、〇〇委員のお二方をお願いしたいと思います。事務局が議事録作成後、審査署名をよろしくお願いいたします。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いたします。また、県側の事業説明をいただく皆様には、分かりやすい説明と、委員からの質問に対しては、簡潔、明確にお答えいただきますようお願いいたします。それでは早速審議に入りますが、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。また、ここで傍聴される皆様方および報道関係の皆様にお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場時にお配り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、その間退席をしていただきますのでご協力をお願いいたします。

【事前評価】 1. 中山間地域総合整備事業 両院3期地区（県事業）

《議長》 それでは早速審議に入ります。はじめに事前評価対象事業です。中山間地域総合整備事業、両院3期地区についてご説明をお願いいたします。

《農村整備計画課》 農林水産部の農村整備計画課でございます。それでは事業の内容について説明させていただきます。ご審議よろしくようお願いいたします。宇佐市安心院町、院内町で実施予定の平成29年度新規採択希望地区、中山間地域総合整備事業、両院3期地区について説明します。本地区の農業生産基盤整備においては、国と県が連携し、一体的に整備を行う計画が組まれています。本事業は、農業の生産条件等が不利な中山間地域において、農業生産基盤と共に農村生活環境などの整備を総合的に行うことにより、農業・農村の活性化を図ることを目的としています。事業の内容は赤色で書いてありますが、農業用排水路、農道、暗きょ排水、農業集落道、農業集落排水路、交流施設基盤整備を計画しております。まず、両町の概要を説明いたします。本地区は年間降水量が少なく地形も急峻なため、常に干ばつ被害にさらされる営農を

余儀なくされてきました。このため用水の安定確保や農業経営の規模拡大を図るため、昭和39年から国営によるダム建設と合わせて、農地開発事業を実施してきました。その結果、西日本有数のブドウ産地となりました。次に現状の課題について説明します。事業完了から約40年が経過した現在、農業従事者の高齢化によりブドウ栽培面積が減少し、また耕作放棄地も増加しています。さらに用水路などの農業水利施設の老朽化による破損事故等が頻発し、維持管理費用は年々増大しております。このため、新たな担い手の確保と老朽化した水利施設の更新が急務となっております。こうした課題に対応するため当地区では、国、県、宇佐市、土地改良区が連携し、国営事業と県営事業による再編整備を計画したところであります。ここで国営事業と、それに関連する今回の県営事業の役割について説明します。国営事業は平成27年度より着手し、農地を大規模な担い手に集約できるように区画整理すると共に、水路については幹線パイプラインの改修を実施します。県営事業では、国営事業と一体的な整備が必要なパイプラインの末端整備の改修を行います。また国営により造成する団地への進入路は、大型農業機械が通行できるよう県営により整備いたします。このように国と県が連携して基盤整備を図ることにより、大規模な園芸産地づくりを進めていくこととしています。まず、国営事業の内容について説明します。事業工期は平成27年度から34年度までの8年間を予定し、総事業費は120億円です。緑の破線エリアが、国と県が連携して一体的な整備をするエリアとなります。続いて、今回の事業評価の対象である両院3期地区の概要を説明します。工期は平成29年度から平成35年度の7年間を予定しています。総事業費は15億7千800万円。受益面積は300ヘクタールとなっています。その事業費の内訳としまして、水路や農道など農業生産基盤の整備にかかる事業費が13億7千800万円となっており、このうち国営に関連する事業費は用水路と農道で9億3千800万円となっております。これは農業生産基盤の約7割を占めています。また、農業集落道などの農業環境基盤の整備にかかる事業費は2億円となっております。事業の内容について説明いたします。まず農業用水路の整備ですが、12地区でそのうち国営関連は4地区を計画しています。昭和40年から整備された既存の施設は耐用年数を超過し、老朽化による漏水や破裂などの突発事故が頻繁に発生しており、地元土地改良区は施設の維持管理、補修等に多大な労力や費用を要しております。このような状況の下、用水の安定供給のため早急な改善が必要となっております。続いて農道整備です。5地区を計画しています。国営事業で造成予定の団地への進入路は現況幅員3m程度と狭小であり、区画整理工事実施の際には国が工事用道路として拡幅しますが、その後、大型農業機械が通行できるように、本事業により幅員5mに整備します。次に暗きょ排水について説明します。安心院地区では排水不良による湿田が点在し、作物の育成および営農に支障を来しております。そこで、集落営農法人や認定農業者の農地を対象に、シートパイプ工法による排水対策を予定しています。シートパイプとは、地中に穴の開いた管を埋設し、地中の水を排水し、乾田化するものであります。右下は排水対策実施前と実施後の写真であり、乾田化が図られております。次に農村環境基盤整備について説明します。まず、

農業集落道の整備です。旧院内町には、地区内唯一のスポーツ交流施設となる平成の森公園と農村交流センターがあります。市町村合併後は、院内、安心院、両地域の活性化の拠点として活用されるようになりましたが、安心院町からの利用者は、国道500号を通り、一旦旧院内町の国道387号に下りてから再び施設へ登らなければならないためアクセスに苦慮しております。このため、旧安心院町側から連絡道を整備することで1.2キロ短縮され、平成の森公園と農村交流センターのさらなる利用が促進されます。また、公園は災害時に大分県広域防災拠点基本計画の一次拠点施設にも指定されており、災害時に重要な役割を担うことが期待されています。最後に交流施設基盤整備です。里の駅小の岩の庄に隣接して、交流施設となる公園を整備します。都市部と農村との交流促進を目的として建設される里の駅には、約400名もの組合員が農産物を出荷しており、年間入場客が16万人の集客力を持つ直売所となっております。この施設に隣接して公園を整備することで、地区住民のみならず、県内外からの観光客の交流の場となり、イベントなどを催すことにより、地域の振興も図られます。事業効果について説明します。こうした整備を実施することで、県内外から企業参入や新規就農者の確保を図ります。現在、新たに参入を予定している企業は、醸造用ブドウ、ドリンク用茶葉、施設用野菜を栽培する計画です。宇佐市は、県と〇〇企業との三者間で茶産地育成に関する協定を結び、茶葉産地化に向けた取り組みを強化しています。また、農地条件を改善することにより、耕作放棄地の解消も図られます。さらに既存の担い手法人や参入実績のある法人などを中心に、農地の集積が促進されます。また、企業の経営体による地産原料を活用した6産業化や、ブランド化の取り組みも強化されています。続きまして、環境への配慮について説明します。事業実施に当たり、土地改良法第1条第2項では、環境との調和に配慮することが求められています。田園環境マスタープランや宇佐市景観計画との整合を図り、今後、地域に設置する環境情報協議会の審査を行う予定としており、審査結果については、実施設計に反映させます。なお、工事実施に当たっては、環境に配慮した重機械等を選択すると共に、施工中に希少な動植物等を発見した場合は、専門家の指導の下、移動、移植を行います。発生土については、宇佐市が予定している平成の森公園整備工事へ流用する計画です。また、本事業により、農業の持続的発展や農村を維持する基盤を整備することから、世界農業遺産に認定された宇佐地域の農業や、農業に関連する文化の継承にもつながります。最後に対応方針を説明します。現在、国営事業は、平成37年度完成を目指し、計画的に事業が進められているため、国営事業と連携して実施する整備については、国営事業の進捗に合わせた事業推進を図る必要があります。また、地域から強い要望があり、推進体制も整備されていることを踏まえ、早急に実施する必要があります。費用対効果は1.22と1以上であり、環境へ配慮する計画となっていることから、事業を実施することとしたいと考えております。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、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 この事業につきましては、ほかの推進されている事業、例えば、地域における耕作放棄地もそうなんですけども、景観の維持であるとか環境の維持とか、あるいは生産者の方の新しい農業への取り組みの促進とかそういったものと連動する上で環境整備に効果があるというのは、とてもよく理解ができました。事業実施に当たっても、非常に景観としての環境面への配慮をいただいているということで、ぜひとも実施していただきたい事業だと感じました。その上で、B/Cは1.22とお示しいただいておりますが、どちらかという私の関心事でもあるのですが、やはりこういった中山間地域、あるいは農地の保全というのは非常に今、担い手不足の問題とかいろんな課題があり、田園風景を残したいというのは簡単なのですけども、いかにして残していくかという非常に難しい問題があります。そういった意味で、そういった効果をこの事業は守っているんだということを、説明を通して理解できたのですけれども、このベネフィットの方になかなか数値としては反映できないという難しいところだと思います。一方で、その他の整備効果というところを書く欄がございますが、今お伝えしたような視点をぜひとも加味いただいて加えていただけると県民の方もこの事業の必要性というものが、単に農業の効率化だけではない効果を持っているんだということもご理解いただけるのではないかと思いますので、余談ではありますが申し添えさせていただきます。もう一点、これはお尋ねですけども、里の駅の周辺に、公園ならびに駐車場の整備をするというようなご提案でした。今ご説明をいただいている農村整備計画課が事業主体となるということですね。

《農村整備計画課》 はい。

《委員》 そのあとの管理は、市に移管するのですか。

《農村整備計画課》 公園については、整備後は財産の方を宇佐市に移譲し、地元地域の自治会の方に日常の管理の方を委託します。

《委員》 この整備は、どういうプロセスを経る予定であるかというのはありますか。最終的には、例えば自治会が管理されるという意味で、里の駅でもあるのでどちらかという地域外の方の利活用の促進とかもあると思うんですけども、やっぱりこういった環境整備というのは、こういう中山間地域にとって、実は里の駅も地域のたまり場、居どころだったり、それこそサブスペース的な場所にもなっているとよくお聞きします。このハードウェアの計画に当たっては、我々研究室がよくやってるんですけども、地域の方、その住民の方ですね。自治会が管理されるということなので自治会の方もそうですし、里の駅を利用されている方、ちょうど400軒ほどの農家の方が出入りされているということもありましたし、何かそういったかたちでワークショップとか、少しプロセスを踏んでいけると、よりこの事業の効果が高まってくるの

ではと。単に交流人口とかそういったものだけではない、地域の居場所作りであるとか活性化という意味では、非常に大きな効果を発揮するんじゃないかと思いますので、是非ご検討いただければと思っています。もちろん、既に考えていらっしやれば。

《農村整備計画課》 こちらの利用計画ですけど、地域の住民等の憩い、散策、休息の場のみならず、イベント等の実施も計画されています。現在のところでは、収穫祭等を予定しているような状況であります。

《委員》 分かりました。

《農村整備計画課》 おっしゃるとおりだと思いますし、その隣は、集出荷場というかたちで憩いの場にもなってますので、この分については、市と共に地元の方といっしょになって、もう話し合いはしておりますけども、実施の段階においてもさらにいっしょになって作っていきたいと考えてます。

《委員》 是非とも検討をいただければと思います。

《委員》 先日こちらに現地調査に行かせていただいたところなんですが、ここは〇〇企業さんかなんかの茶葉のために整備されてきたところですよ。あの時にご説明の中で、その土地を整備するに当たっては、今後入られる企業さんの意向を聞きながら、その企業のニーズに合わせた土地の整備をされてるということで、ほかの区画についても、今後そういうふうにするというお話を伺って、今日はそういうご説明はなかったかと思うんですけど、そういう事業をするに当たって、ただ県や国が思うような土地を一回作ってから企業誘致をされるんじゃないかと、本当に入る方を決めてその方々が使いやすいようにされてるというところで非常に効率的な取り組みだと思えます。

《農村整備計画課》 ありがとうございます。当初計画を立てる段階から、農家の方々、土地を出す農家の方々へのアンケート調査等を実施し、それと合わせてここに新たに入る企業も募集しまして、そして、入られる企業のニーズに合わせたオーダーメイド方式で今実施をしております。だから、作って企業さんを探すのではなくて、もう探した企業さんがここに10ヘクタール、この場所にほしいという企業さんのニーズに合わせた農地の配置とか農道等も配置するようにしております。

《議長》 〇〇企業さんのほかに何社か参入してるんですか。

《農村整備計画課》 現在は、今言われた〇〇企業に出荷する地元の方、それとあと、〇〇企業の関係の会社が醸造用のブドウを現地で生産いたします。27年度

から国営事業が始まって、現在2年目、今年から工事を始めてますが、その2社の農地を今は整備している段階でございます。

《委員》 環境への配慮に関しては、切土盛土で、発生土の方は具体的に平成の森公園整備工事に流用するというので明記していただいているので、非常にいいなと思いました。実は、余ったのを里山里海に埋めるということが、生物多様性とか環境の一番の破壊になるという結果にもつながってくると思うんですが、そこはホッとしております。最後の方に世界農業遺産のお話をされたと思うんですが、先ほどの説明で、里の駅に年間16万人も入っており、すごいことだと思います。世界農業遺産の付加価値は、6次産業やまさにブランド化にも直結するものなので、先ほど〇〇委員さんも言われたように、ワークショップとかこの人たちが世界農業遺産というブランドをより引き上げるというか、むしろ拠点というか、近くに農業文化公園がありますけど、あそこも拠点でということで、一部はちょっとやってるんですけど、なかなかまだ地味な感じなので、むしろお客さんたちがこんなに来られるところというのはすごく経済的で、地元の経済にとってもいいのでそのあたりはどうなのか。それは意識されてるのかどうか。されてるとしたら、例えばワークショップとか何かそういう計画があるのかどうか。

《農村整備計画課》 世界農業遺産の関係は、おっしゃるとおりで、国東半島、宇佐地域にもございますので、当然、宇佐の方も宇佐八幡を含めたかたちで取り組みが行われているという段階でございますが、ただ、この地域のこの公園に基づく世界農業遺産との大きな絡みをここで何かやるかという部分については、今の段階では具体的な部分が定められておりませんが、宇佐市も含めて地域の方々と共に今後協議をしていく中で、両合棚田とか石橋など核となるような施設も周りにもたくさんございますので、それも踏まえて、宣伝と言いますか紹介と言うか、そういうかたちは検討できるのではないかと考えております。

《委員》 是非、積極的に活用していただきたいと思います。

《委員》 私がお伝えしたのは整備の時にワークショップしてくださいって、非常に単純なことだったんですけども、今〇〇委員が言われたのは、コンセプトをしっかりと定めながらその中にこの地域の農業遺産である環境、そして、今ご説明にあったように、石橋があるというような河川との環境、そういったものをしっかりと据えながら盛り上げていくことが大事ですよ。複合的に考えて、この事業を是非とも単なる公園整備ではないかたちでしてくださいというご意見だったと思います。それを聞きながら、そうだなと思ったのが、我々、よく公共空間とか、ある施設、地域の施設とかワークショップ形式でやっていく時に必ず意識するのは、やっぱりコンセプトから話してくる。つまり、ここに何がほしいですか、どうなった方がいいですかって

う話から始めると、出来たものって、もう、悪い意味での幕の内弁当とよく言われていて、何だかよく分からないけどいろんな機能が入ってるのだけど、何かよく分からないものができちゃったよねっていうかたちになると。しかしながら最初にきちっとこの地域がどういう場所なのか、どういうかたちでこの空間というのがあるべきなのかっていう議論から始めて、そのために必要な機能とか、あったほうがいいものっていうのが何かっていうことを行う。そしてもう一つ、デザイナーがしっかりと入ってくることによっていい空間ができていくっていうのがあるので、蛇足だったかもしれないんですけども、そういったこともご検討いただければ、逆に言うと、そういうことをイメージさせるような、非常に将来性とか未来のある事業のご提案なのかなと思います。

《農村整備計画課》 是非ともこの施設、これからそういったかたちで推進していきたいと思っております。ありがとうございます。

《委員》 事業説明会に出てなかったのが今さらなんですけども、費用便益の便益の中の作物生産効果の金額はどう算定しているのですか。

《農村整備計画課》 用水施設の整備により、用水不足などの原因となる被害を防止することで作物生産量の増減を捉える効果なんですけど、事業を行ったことで出てくる効果と、事業を行わなかったことで出てくる効果の差によって効果を算定するようなかたちとなります。

《委員》 それは分かるんですけど、その出てくる効果はどこに帰属するかということ。平たく言うと、生産効果というのは生産者に帰属するもので、つまり、ここに立地する企業等の収益に関わってくる部分なので、それをベネフィットに入れるのかどうかという議論。個別企業の収益まで面倒を見ないといけないのかという議論です。

《農村整備計画課》 個別収益までの効果の部分を入れてる訳ではございません。手元に細かい資料はございませんけども、今回の受益面積における品目、例えばブドウだとかお茶とかの面積が、計画後、反収が増えます。それにより単価も変わります。そうした部分の効果を積み上げて、現況と計画でどのくらい収益が上がるのかというのを効果として算出しています。

《委員》 だからその収益がどこに帰属するかっていう議論。つまり、県に帰属するわけではないですね。

《農村整備計画課》 はい。

《委員》 誰がその収益分を取るか。つまり、ベネフィットをどこが取るのかっていうと、それはそこに立地する営農者が収益を取る部分ですよ。

《農村整備計画課》 そうですね。

《委員》 つまりこの場合、言われている便益のところ、企業にオーダーメイドしたと言われたとたん、それはその企業に帰属するベネフィットであって、公的ベネフィットじゃないということ。

《農村整備計画課》 確かに企業と言うか、今回のその事業の受益の中には、〇〇企業に関係するお茶を栽培する農業法人がございすけど、もしくは、醸造用のブドウを栽培する〇〇企業の関係になりますけども、〇〇企業さんというかたちで、受益の中で、農業を行う方々というかたちで位置づけていますので、一企業がと言うよりも、そこで栽培される農家の方々の収益に帰すると考えています。一企業の収益と言うよりも、その地域の農業の収益という捉え方で、その効果で発生する分については、その収益分を含めていると考えています。

《委員》 つまり一企業というか、個別の生産者の収益を計上しているっていうことになりますよね。個々の営農者の収益がここに入ってきているということになる。これは工業でやっても同じことですよね。工業団地を整備する時の生産効果っていう時に、その企業がどれだけの売り上げを上げるか、つまり、それによる効果を計上していかどうかっていう議論になってくるわけです。それが地元にくらか残れば、つまり雇用が増えるとか、何か関連企業が県内の企業に収益があると、そこが本来計上すべき収益であって、立地した個別企業の売り上げあるいはその収益を公的ベネフィットとして計算するのは個人的には間違っていると思います。

《農村整備計画課》 大分県をはじめ全国そうなんですけども、農業の担い手、個別農家もございすけど、農業生産法人、それは今、委員さんが言われた企業が出資して作る法人もあります。そしてあと、地元の農家の方々が一緒に作る法人もございすけど、そういった農業法人は、明確に農業の担い手として位置付けてやっております。そして、農園自体には管理等々で地元の、そういった農地を出された方の雇用等々もございすので、一応、国の制度に基づいた効果の算定のしかたでは、そういった農業法人をちゃんと位置付けて計上をするというやり方になっております。委員の言われることも分かるのですが。

《委員》 ここの生産効果っていうのは何のことなのかその確認をさせていただきました。つまり、単純に波及の雇用効果だったのか、そのわりに大きいなという感想を持ったので。

《農村整備計画課》 雇用ではなく作物生産です。

《委員》 直接的効果の一次生産物も中に入っているのかという確認です。

《農村整備計画課》 はい。

《委員》 それをよしとするかどうかについては、また別の話ですけれども、このベネフィット1. 2は高い、通常は1を切るのではないかと思います。

《農村整備計画課》 基本的には費用対効果が1を切ると事業の実施の部分について検討が必要になると思いますので、費用対効果が1以上となることが事業実施と考えています。あくまでもその農地を整備することによって、作物が生産されることによって、そこで売上げが発生する。公的な意味もふまえて公共事業を実施しておりますので、そうした部分については、農業産出額等にも我々も計上していきますので、その部分も効果に入れておりますので、そう考えていただければと思います。

《委員》 普通はそれは企業のセットアップ費用なんです。つまり、本来、企業のコストなんです。立地、工場を建てたりする時に民間企業の方は、必ずそういった整備コストをかけますよね。それを県が肩代わりしてるということを確認する必要があるということ。つまり、これは何が問題かと言ったら、セットアップコストが個別企業にとってゼロだったら、参入に対して費用がかからないので、すぐに退出できるんです。だから、来やすいけれど出て行きやすいんです。もし参入コストが存在したら、それを撤退する時にその費用が丸々発生しますから、ある程度撤退を躊躇する。コストがかかってますからそこで頑張っていこうとなるわけです。ところがコストがなければ、さっさと撤退できるわけです。スーパーといっしょです。スーパーはほぼセットアップコストがかからないので、参加コストがゼロに近いのでサッと撤退して他のところに立地する。一方、百貨店は大きなビルを建てないといけないので、あるいは、賃貸しているかもしれませんが、そうするとなかなか動きづらいのです。そういう付随的な効果があるので、そのところが違いがあるということなので、その認識だけはしておいていただきたい。

《農村整備計画課》 企業さんのコストですけど、我々が国といっしょに整備するのは、あくまで下の基盤面の整備です。入ってくる企業さんには応分の地元負担ということがかかってますし、また、ブドウを作る企業さんには棚を整備したりとか、一番下の基盤から上の部分は、入ってくる企業さんが負担して整備していくということでございます。

《委員》 今に関連してですけれども、企業さんの負担金というものは、どのくらいの割合なんですか。それは一般の農地整備事業の時に個別の小規模の農家さんに対する負担金の割合とどう違うのか教えてください。

《農村整備計画課》 負担の割合でございますけれども、事業の内容によって異なりますが、基盤整備について、まず国営事業でやる部分につきましては地元負担は3.2%としております。一方、県営事業でやる部分につきましては、これは暗きょ排水部分でございますけれども、地元負担が5%としております。事業によって、そうした部分のガイドライン等が定められておまして、それに準拠したかたちで、国、県、市、そして地元というふうな負担割合となっております。

《委員》 5%でも規模が大きいとすごく大きくなると思いますが、いつも思うのが、こうやって農業の大規模化とか会社経営になってくるといことは、大きな流れとしてあると思うのですけれども、その一方で、やっぱり個人的な小さい規模でやられてる農家さんのことがいつも気になるんですが、今回は、その企業さんだけの土地なんですか。

《農村整備計画課》 基本的には、企業がいきなり入ってくるわけではなくて、今の地権者がございます。その地権者の方々が、その企業の方に貸したり、もしくは売ったり、そのお金は当然企業が支払います。借りた農地、買った農地で企業が農業をはじめわけですけれども、それに基づくベース作りを我々の方でやると。それににかかる経費が、地元には国営でやる部分については3.2%かかりますよと。単純に言えば、10aあたり例えば200万円かかるとなりますと、その3.2%分がかかってくるという仕組みになっています。

《議長》 他に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》 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。

【事後評価】 2. 道整備交付金事業 三国灰立線（県事業）

《議長》 続きまして、事後評価対象事業となります。道整備交付金事業、三国灰立線についてご説明をお願いいたします。

《林務管理課》 林務管理課でございます。どうぞよろしくお願いたします。資料は2の1ページから2の12ページになります。事業評価基準は、事業完了後5年目です。パワーポイントの資料は、2の4ページからになります。それでは森林基幹道、三国灰立線について説明いたします。まず初めに三国灰立線の位置図です。当林道は、豊後大野市三重町の東部に位置し、臼杵市野津町や佐伯市宇目に隣接をしております。次に全体計画です。三国灰立線は、三重町小坂の広域農道、大野南部地区を起点とし、国道326号を終点とする林道です。全体延長は16,476mで、総事業費は65億7,300万円です。事業期間は、平成5年から平成23年の19年間で実施をいたしました。事業費の負担区分は、国50%、県40%、市10%となっております。利用区域面積は1,506ヘクタールで、そのうちスギ・ヒノキの人工林は1,104ヘクタールで、全体の73%を占めております。次に、林道三国灰立線は県道三重弥生線を挟んで、森林基幹道とふるさと林道の二つの事業で実施しております。平成4年の計画時には全線を森林基幹道で実施する予定でしたが、平成5年にふるさと林道緊急整備事業が創設され、地元からの強い要望により、ふるさと林道に取り組みました。森林基幹道は幅員5mで、森林整備の基盤となる道を整備することが主な目的ですが、ふるさと林道は、地域交通のネットワークを形成することにより、山村地域の振興と生活環境の改善を図ることが主な目的であります。ふるさと林道三国灰立線は、当地域の主要道である国道326号と、県道三重弥生線を二車線林道で連絡することにより、鷲谷地区や片内地区などの地域交通の利便性が向上されます。また、県道三重弥生線が災害などで通行止めになった場合の迂回路や、大型の緊急車両の通行が可能になるなど、地域振興と生活環境の改善が図られます。延長は2,350mで、幅員は7mの二車線道路です。事業費は33億6千万円で、林道三国灰立線全体事業費、66億円の約半分を占めております。事業期間は、平成5年から平成14年の10年間で実施をいたしました。次に、林道三国灰立線の起点および終点の状況です。起点は、広域農道、大野南部地区に接続しております。終点は、国道326号に接続してありまして、ふるさと林道の起点でもあります。次に、ふるさと林道と森林基幹道の終点の状況です。右上の写真がふるさと林道の終点です。左下の写真が、ふるさと林道の終点および森林基幹道の終点の状況です。県道三重弥生線を挟んで、ふるさと林道と森林基幹道に分かれておりますが、合わせて林道三国灰立線としております。次に利用区域内の森林資源の状況です。利用区域面積は1,506ヘクタールで、そのうち、スギ・ヒノキが全体の62%を占めております。年齢割合は、間伐の適期である16年生から45年生が、約半数を占めております。また、主伐の適期である4

6年生以上が28%となっており、森林資源は充実をしております。このことから当事業の果たす役割は、ますます重要になっております。次に路線の起点側からの遠景写真です。スギを中心とした豊富な森林資源を有していることが分かります。次にコスト面に配慮した工法として、安価なL型擁壁工、現地発生土を有効利用した補強土壁工、間伐材を利用した丸太筋工を実施しています。また、各工種選定時の経済比較や、線形の見直しによるコスト縮減を図っております。次に環境に配慮した工法として、間伐材の有効利用や現地発生土の現場内処理を実施しております。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。次に森林整備の実績です。過去5年間の実績は268ヘクタールで、そのうち主伐が59%、間伐が41%となっております。間伐や主伐の実施状況の写真です。幹線となる林道三国灰立線から作業道を開設し、木材搬出が行われております。また、現場近くまで高性能林業機械の搬入が可能になり、伐採、造材、集積の作業の機械化が図られました。運搬においても大型トラックの乗り入れが可能になり、低コスト林業の実現により、計画的かつ持続的な森林作業が可能となっております。次に伐採木の搬出先です。三国灰立線の近隣には、大野郡森林組合の原木市場兼木材加工所や、民間の木材加工所があります。また、本年度から本格操業している木質バイオマス発電所やバイオマス資源チップ工場が整備されたことから、未利用材の利用価値が高まっております。次に、その他の開設効果としまして、石場ダムのアクセスが向上いたしました。石場ダムは、春には桜が咲き誇り、秋の紅葉が美しいため、市内外から観光客が訪れる森林レクリエーション施設となっております。当林道の整備により、豊後大野市街地をはじめ、臼杵市や佐伯市、宇目方面などからのアクセスが改善されました。また、国道326号と広域農道を経由して、国道502号を結ぶルートが本林道により確保できたことから、災害などにより国道が不通になった場合の代替え道路としての利用が可能となりました。次に事業費の増加理由についてご説明いたします。事業費は当初24億5,300万円で計画をいたしました。最終精算では65億7,300万円となり、41億2,000万円の増加となっております。その理由は、当初計画になかったふるさと林道の約34億円を追加したことが大きな理由です。森林基幹道だけを見ると31%の増となっております。その理由は、不安定な切土法面の保護にアンカー工などの対策工の経費を要したことや、労務や資材の単価の高騰、および諸経費率の上昇などによります。最後に、事業評価基準としては、事業完了後5年目の事業です。完成の効果としては、本林道が完成したことで適正な森林整備の促進が図られます。加えて、周辺住民の生活道や観光施設へのアクセス道および災害時の代替え道路としての効果が発揮されます。また、地元住民や関係者などから待ち望んでいた林道が早期に完了したことで、大変喜ばれております。さらに費用対効果も1.07と1以上を確保しており、効果が認められております。事業後の林道の活用状況や事業の効果などから、今後も引き続き有効利用されるものと判断されるため、評価の完了としたいと考えております。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、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。私も視察に行きましたから、ちょうど地震の影響で通れませんでしたでちょっと残念でしたけども。誰かございませんか。

《委員》 地震の影響というのは何か。

《林務管理課》 この前の熊本地震の影響で、林道の切り取り法面に法枠をやってるんですが、それが地震で揺さぶられて、ちょっとずったような状態になりまして、その災害復旧を今やってるところでございます。それで一部通行止めになっている状況でございましたので、奥に行かれない状況でございました。

《委員》 復旧を急いでください。せっかくよい成果が出ているので。

《林務管理課》 予定では3月末完成を目指しております。

《議長》 他に何かよろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《議長》 それではこの件に関しまして、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》 では、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。ありがとうございました。

【再評価】 3. 農山漁村地域整備交付金事業 宇治藤原線（県事業）

《議長》 続きまして再評価対象事業となります。農山漁村地域整備交付金事業、宇治藤原線についてご説明をお願いいたします。

《林務管理課》 引き続きよろしくをお願いいたします。資料3の1から3の13ページになります。再評価基準は再評価後5年経過です。パワーポイントの資料は3の6ページからになります。それでは森林管理道宇治藤原線についてご説明いたします。まず初めに宇治藤原線の位置図です。当林道は中津市山国町に位置し、国道496号

の南側、国道212号の西側で日田市に隣接をしております。次に全体計画です。中津市山国町守実を起点とし中津市山国町小屋川を終点とする全体計画延長7,304mで幅員は4mです。事業費は12億4千万円、事業期間は平成19年から平成33年までの15年間の予定です。事業費の負担区分は、国が50%、県50%となっております。図面上赤線が完成済みで、青色の点線が未完成区間です。平成27年度までに6,095mが開通済みで、進捗率は事業費ベースで70%、延長ベースで83%となっております。次に航空写真です。赤の実線が完成済みで、青の点線が未完成区間です。黄色の枠内が宇治藤原線の利用区域になります。その利用区域面積は513ヘクタールで、そのうち、スギ・ヒノキの木的人工林が438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85%を占めております。下段の人工林の年令別割合は、間伐対象林である16年生から25年生が47%。主伐対象林である46年生以上が44%となっており、森林資源は充実していることから、林道などの路網を緊急に整備し、森林整備を実施する必要がある地域であります。次に起点の状況の写真です。市道堀江年の神線を起点としております。既設の林道宇治藤原線を当林道に取り組み、宇治山線の終点付近から開設を実施しています。次に終点の状況です。市道小屋川線を終点としております。次に開設状況です。幅員は4m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。岩盤部や崩壊の恐れのある法面は、モルタル吹付工や法砕工などの保護工を行っております。コスト面に配慮した工法として、L型側溝や安価なL型擁壁、現地発生土を有効利用した補強土壁工、間伐材を利用した柵工なども実施しております。また、各工種選定時の経済比較や、線形の見直しによるコスト縮減を図っております。次に環境面に配慮した工法として、間伐材を利用した柵工などや、現地発生土を有効利用した補強土壁工を実施しております。また、残土が発生した場合は現場内で処理し、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0になっており、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等の作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の振興にも寄与するなどの効果があります。次に森林整備の実施状況です。当地域は、山国川流域森林組合の木材共販所から3キロメートルという利点を生かし、林道が完成した区間では、主伐や間伐等の森林整備が進んでおります。図の右斜線の線が主伐の区域、左斜線が間伐区域であります。平成27年度末までに延べ130ヘクタールの森林整備が実施されており、今後平成33年までに47ヘクタールの森林整備計画を予定しております。次に森林整備の実施状況写真です。林道が開設されたことで、沿線の間伐が進みます。また林道から作業道が開設され、伐採した木材を林内作業車で林道まで搬出、集積を行い、大型トラッ

クで市場へ運搬されます。林業が山国町の主要産業であり、森林所有者は林業への意欲が大変高いため、林道ができたらず森林整備が行われております。また、地元の協力体制も確立されており、事業が開始した平成19年には宇治藤原線建設推進委員会を立ちあげ、話し合いを毎年行っており、早期完成を強く要望されております。最後に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28年度から平成33年度へ5年間延長します。また、開設延長は286mの減となります。変更理由ですが、完了年度の延長については、国の公共林道予算の減少により必要な年間事業費の確保ができないため、開設延長が伸びないことによります。また、開設延長の減については、路線全体の測量が完了した結果、減となりました。また、開設延長が減少したにもかかわらず事業費に変更がない理由は、モルタル吹付工や法枠工などの法面方向に経費を要したことや、資材や労務費の高騰、消費税の増税などによるものであり、事業費の変更はありませんでした。今後さらなるコスト縮減を図り、必要な年間事業費の確保に努めていきます。最後に対応方針としましては、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、費用対効果は1.09で1以上あることから、森林資源の利用や管理、合わせて地域振興のため、継続実施したいと考えております。以上で説明を終わります。

《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、ご意見等ございましたらお願いいたします。

《議長》 副委員長、実際に現地を見られてどうでしたか。

《委員》 林道が整備されたところは、周りの森林も除伐、それから枝落としとか伐採とか、ずいぶん進んでいるという印象を持ちました。また、見せていただいたところは傾斜が強いということで全面舗装をされたところだったんですね。場所によっては舗装ではなく砂利道みたいな林道も今まで見たことございますけど、ここは全面舗装されてまして、車も容易に入りやすいのかなという印象を受けました。森林が守られるのもそもそもそれは大事なことなんですけども、大変空気がよくて、あそこをそういう意味での使用の仕方、皆さんが行かれて、すがすがしい空気に触れるというのもとてもいいことかなという印象を持ちました。

《委員》 丸太伏工で間伐材の有効利用ということですけども、経済的にも無駄にならなくなるし、例えば生き物の隙間も多少できるので、非常に生物多様性的にもプラスのものだとは思っています。ただ、例えば防災と言うか、実際、例えば何年かすると換えていかなきゃいけないんですよ。腐食していきますよね。それも含めて、徐々にやる方がいいかなと感じるわけですが、そのあたりもっと、詳しいことをお聞きしたいと思いました。

《林務管理課》 丸太伏工は、草が繁茂して見通しが悪くなるのであとの維持管理を軽減させる目的から、現地で出た支障木を利用しながら間伐材でやっております。確かに5、6年ぐらいすればだんだん腐れてきますが、腐れてくれば単費などを使いながらまた補修をしていくようになるかと思えます。。

《委員》 これは何か、縛っているものと言うか、これは、どういう。金属なんですか。

《林務管理課》 金属。針金とかと、あと、あれは、なんといいですか。

《委員》 なんかこういう大きな金具で留めるというステップですね。。

《林務管理課》 はい。

《委員》 開設していく時にそういうものが錆びたものも維持管理の時にはやりかえとなるんですか。

《林務管理課》 そうです。当然、そういうのもやりかえていきます。

《委員》 防災のところで、もろさがないところに丸太伏工をすると考えればいいんですかね。これをする事で、かえって危ないというふうには、素人なりには感じないんですけど。

《林務管理課》 法面の全体が壊れるということになれば別ですけど、勾配も設定しておりますし、これ自体が前に倒れるというようなことはございません。

《委員》 事業費の推移ですけれど、今後、さらにかさむことが予想されると思いますが、消費税の上げとかですね。それは大丈夫ですか。つまり、5年後完成となるとかかってきますよね、10%に上げる時期と。

《林務管理課》 今のところ8%で試算はしております。

《委員》 当然今は上がってないのでそれしか試算できないと思うんですけども。事業費等が十分なのかどうかという確認をしたかった。

《林務管理課》 極力コスト縮減を図りながらこの事業費内で収まるように努力していきたいと思っております。

《議長》 では、よろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは事業者が申しておりますように、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。ありがとうございました。それではここで休憩を取りたいと思います。10分間ほど。今、13分ぐらいなので、20分過ぎぐらいまでにはお集まりください。

(休憩)

【再評価】 4. 水産流通基盤整備事業(特定) 佐賀関漁港(県事業)

《議長》 再開します。次は再評価対象事業です。水産流通基盤整備事業(特定)、佐賀関漁港についてご説明お願いいたします。

《漁港漁村整備課》 農林水産部漁港漁村整備課でございます。よろしくお願ひします。それでは座って説明させていただきます。佐賀関漁港における水産流通基盤整備事業について説明いたします。お手持ちの資料は4の6ページとなりますのでお開きください。佐賀関漁港は県が管理する第4種漁港です。事業箇所は大分市大字佐賀関です。事業主体は大分県となります。この事業は前回の再評価から5年を経過しているため、今回の再評価対象事業となったものです。佐賀関漁港は、大分市東部の佐賀関半島の付け根に位置する漁港です。佐賀関漁港は、大分市旧佐賀関町の中心部にあり、日鉱の精錬所がある佐賀関港の反対側に位置しております。当漁港を構成する地区は、西側から汐見地区、秋ノ江地区、西町・田中地区、幸ノ浦地区があります。荷さばき所は以前、西町地区にありましたが、建物の老朽化や衛生管理などの問題があったため、平成24年に本事業にて、生けす付きポンツーン等の衛生管理型施設を整備いたしまして、既に、秋ノ江地区の新しい荷さばき所へ移転しております。しかし、沖側の防波堤や幸ノ浦地区防波堤の延伸が未完成であります。また、漁港背後地の防災対策や、港内静穏度の確保が十分ではございません。漁港の港勢ですが、平成26年度のデータでは、組合員数は、正組合員が238人、準組合員が79人の、計317人となっております。漁業経営体数は206となっております。陸揚げ量は、年間

774トン。陸揚げ金額は7億5千万円です。陸揚げ量の内訳は、表の左下の円グラフに表してるとおり、魚種の上位には、全国ブランドでもある関アジ関サバやぶりが上位を占めております。次に当漁港の全体計画の概要について説明いたします。本事業の全体費用は、防波堤の新設整備および既設の防波堤の改良、生けす付きポンツーンや清浄海水導入施設などの衛生管理施設、背後の用地整備、その他道路などの利便性向上の施設整備が入ります。このうち衛生管理施設、背後の用地整備、道路などの利便性施設の整備は既に竣工いたしております。全体事業費は、前回再評価時の事業費から24億6,600万円の増が見込まれており、その原因は、沖の防波堤の新設整備や既設防波堤の改良整備に起因するものであります。次に当事業の目的、必要性について説明いたします。お手持ちの資料には項目が記載されておきませんが、平成25年の8月に、国の内閣府、農林水産省、国土交通省の関係機関から都道府県に向け、平成23年東日本大震災を踏まえた、漁港施設の地震津波対策の基本的な考えの通知がございました。その中で、近い将来に発生が確実視されている、東南海、南海地震等の地震津波対策について、先般の被害を教訓として、早期に進めていく必要があるとの方針が示されました。当漁港の現状といたしましては、南海トラフ地震に備え、地域防災計画において大分港の護岸工や佐賀関圏域の防災流通拠点漁港に指定されているにもかかわらず、耐震、対津波の対策が未実施のため、L2クラスの地震津波が発生した場合、右の写真のように防波堤が崩壊散乱し、出入港の船舶の航行が阻害され、水産物をはじめとする生活必需品の陸揚げ作業が困難になることが想定されます。また、その背後地にある佐賀関の住宅密集地にも大規模な被災を受けることが懸念されております。そこで当漁港では、防波堤を右の下の図に示すとおり、地震、津波に対して粘り強い構造を付加することで、防波堤が破壊されずに漁港背後の浸水深の低下や、漁港や漁船の被害軽減、漁業活動の早期再開が可能となるように、防災拠点の漁港としての機能向上を図ることとしております。また、今回追加しました防波堤の地震津波対策についてですが、漁港施設の設計に用いる地震津波の種類は、L1とL2の2種類がございます。L1は百数十年に一度の確率で発生する地震津波のことで、地震の規模としましてはマグニチュードで8程度となります。L2は千年程度の一度の確率で発生する地震津波のことで、地震の規模はマグニチュードで東日本大震災と同程度の9程度とされております。本事業における地震津波対策は主に沖の防波堤を対象といたしまして、L1津波では被災しない安定構造、L2津波に対しては粘り強い構造になるように設計をいたしております。この粘り強い構造とはL1津波に対してはその機能を完全に維持し、それを超えるL2津波に対しても全壊しにくい構造もしくは全壊に至る時間を少しでも長く延ばすことが可能となる工夫を施した構造のことを言います。防波堤を地震津波に対しまして粘り強い構造とするためには、右の図に示すように、防波堤の本体の拡幅をしたり、基礎捨石のかさ上げや拡幅を行う必要がございます。本事業の地震津波対策の対象といたしましては、①の防波堤、②の防波堤、⑨防波堤の改良、②防波堤の延伸の4つの施設がございます。この4施設において、先ほど説明いたしました粘り強い構造を付加し、L2の地震津波に

対しての機能を強化することを目的としております。このため、前回と比べまして、①防波堤で9億3,700万円、②の防波堤で4,500万円、⑨の防波堤で10億4,300万円、②の防波堤の延伸で3億4,300万円の増となりました。本事業計画の現在の進捗状況ですが、防波堤以外の施設は完了いたしておりまして、残りは青い線でハッチ書きをしているとおり、①の防波堤の新設が60mと、②の防波堤の延伸が140m残っております。また、⑦の防波堤および⑧の突堤につきましては、漁船数の減少や現況の利用状況から漁業利用者と再協議を行いまして、整備の必要性が大幅に低下している現状が確認できましたので、全体整備計画からの削除を考えているところであります。全体計画での事業費の増加の内訳でございますが、今回の大幅な事業費の増額は地震津波対策によるもので、合計すると23億6,800万円の増額となります。その他の要因といたしましては、全体計画の見直しによる施設整備の削減で1億1千万円の減。また、過年度施行分を精算の結果で2億800万円の増加がございました。この再評価の時の事業費は、前回再評価の時の事業費85億2,400万円から24億6,600万円の増加となります109億9,000万円ということになっております。この事業の公共残土の有効活用としまして、近隣の公共事業で発生した残土を漁港施設の背後の用地整備の埋め立て土へ利用しております。また、表に示すとおり、その土砂の内訳は、当漁港で発生した床掘り土や浚渫土に加えまして、近隣漁港の浚渫土、国道217号や国道197号の道路事業の建設残土を搬入土として受け入れておりまして、当事業での搬出土は発生いたしておりません。また、この事業の環境への配慮といたしましては、埋め立て工事着手前に環境影響予測評価を実施いたしまして、環境に著しい影響を及ぼさないことを確認した上で工事に着手しております。また、埋め立て土砂は、環境保全上、有害となる物質が含まれていないことを確認いたしまして、その土砂も有効利用に努めております。さらに改良施工時におきましては、濁水が発生することが予想される場合には、適宜、汚濁防止膜を設置いたしまして、濁水の拡散防止の徹底を行っているところでございます。最後にこの事業の対応方針でございます。再評価の基準といたしましては、再評価後5年を経過したものです。前回からの変更点といたしましては、防波堤の地震津波対策が追加されております。残事業の状況でございますが、沖の防波堤の新設および防波堤の延伸が残っております。平成27年度末の進捗状況は、事業費ベースで82%となっております。地元は非常に協力的でございまして、事業継続の要望も引き続き強い状況でございます。費用便益分析を実施いたしましたところ、B/Cは1.61でございまして、前回の再評価時を上回る投資費用以上の効果が見込まれています。この状況を踏まえまして、このまま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。

《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、お願いしたいと思っております。何かございませんか。

《議長》 防波堤整備は国の施策なのでこれは当然だと思いますけども、衛生環境面に配慮した生けすとか整備もされてますので、漁業の組合員とかそういった人の減少が気になります。将来的に漁業の担い手、ここらへんをどう育てていくかを今後の課題として付け加えていただければなと思います。

《漁港漁村整備課》 県といたしましては、担い手の育成については非常に力を入れております。実際は水産振興課が担当しております、そちらの方で担い手を募集したりとか、東京とかその他のところから、実際に佐賀関の一本釣りに来ている人もいます。

《議長》 漁師さんの子どもさんあたりが結構町から離れて、もう後を継がない人も多いみたいなので、そういった面では第三者から人を育てていかなきゃいけないのかなという不安を持っております。

《漁港漁村整備課》 それは、大きな課題と受け止めております。

《委員》 事業費の大変な増についてなんですけども、この事業費の出所と言うんですかね。これはどういう内訳になってるのでしょうか。

《漁港漁村整備課》 国費が50%で、漁港の場合、施設ごとに多少内訳が変わるんですけども、おおむね県費が35%。残りが大分市の負担で15%になっております。

《委員》 大分市が15%というお話があったんですけど、先ほども出ましたけども、やはり消費税の関係とか今後もまた少しずつ上がっていくことが絶対あると思うんですけど、完成が平成30年ということですが見通しがついているのでしょうか。

《漁港漁村整備課》 国の方に要望していくんですけども、国がいくら付けてくれるかというのもあります。ただ最近漁業者の方から言われておりまして、3.11東北の地震が発生して、国の方で防災対策として非常に予算が付いた時期がありました。だいたい年間3億円4億円という程度でずっと佐賀関は進んでいたんですけども、平成24、5年ぐらいに10億円づつぐらい付いた時代がありまして、非常に防波堤の延伸が進みました。ところが漁業者の方は、防波堤が、今、第1防波堤と第2防波堤の青の斜線の部分が、まだ未完成な状態にあるんですけども、ここから主に北方面に漁に、漁業者は出かけているんですけども、これをやってしまうと漁師の人が船で出ていくのに、朝、一斉に出て行くらしいんですけども、非常に危ないということでこの事業の進捗を遅らせてくれという要望もあります。委員長からも言われましたように、あんまりよくないんですけども、だんだん減っていつているので、も

う少し少なくなると事故も起こらずにっていうようなことも聞いておりますので事業の進捗を少し遅らせた方がよいのではと思っております。

《委員》 漁業者が減った方が、安全面ではよいわけですか。

《漁港漁村整備課》 そういうことでございます。

《委員》 漁獲量的にはどうなんですか。

《漁港漁村整備課》 もしかしたら資源の減もあるのかもしれませんが、実は漁獲量も、漁業者の減とともに年々減ってきております。前は10億円を超えていたんですけども、やっぱり減ってきております。

《委員》 多大な経費をかけるわけですから、きちんとした使われ方をしてほしいという思いがあります。だからどうなんでしょうね、漁民の方が減った方がいいという考え方を今はじめて聞いたんですけど、なかなか理解にちょっと困るという感じがしますね。やはりこれだけの施設を作られて、それで漁民の方が少ない方がいいとなったら、受益を受ける方が限られてしまう。何かそういうイメージあるんですよね。その辺をどのように理解したらよいのでしょうか。

《漁港漁村整備課》 順序立てて、例えば出る時は左で、入ってくる時は右から入って来なさいとかいうルールを作れば、それはそれなりに安全なんでしょうけれども、漁業者としてみれば、少なくなることはどうしても避けられないことかなというふうに感じてるんじゃないかと思うんですけども、今のような状態で、ルールのない中で進むと事故が発生するのでということでそのような要望は受けております。県としては決して漁業者が少なくなるのを望んでいるわけではないのですが、地元としてはそういう要望もあるということでございます。

《委員》 この事業については、津波からの危険を防止する件と、漁業者さんが使いやすくするという2件の観点がかなり大事かと思うんですけど、今までご説明いただいたこの防波堤のかたちというのは、おそらく津波からの防止という点で前面に出たご説明だったと思うんですけど、今、少し遅らせてほしいっていう地元の方からの要望があると。実際に漁業をされ、実際にここを使われている方にとって、この今の配置っていうのを希望されているのか、それとも逆にこれは希望されていないんだけど、津波防止というところを重視してこうされているのかということが分からなくて、津波防止と漁業者さんの快適な利用っていうのをなんとか調和させるような方法で考えることはできないのかと率直に思ったのですが。

《漁港漁村整備課》 津波を除いたかたちで説明しますと、漁港の場合、外から台風なんかの波が入って来た時に開口部からやっぱり波が入って来ます。この泊地の中で船を繋船するところのその時の波の高さがだいたい40センチ以下を目指して防波堤の位置を決めております。それで一番お金がかからないようなかたちで防波堤の位置を決めております。まずこれが一点です。今回せっかく作るのであれば、津波が来た時に粘り強い、3.11の時に東北の方では防波堤が倒れ被害が増大したということがあるので、せっかく作るのであれば、しっかりした防波堤を作ろうというのが考え方でございます。今の回答でよろしいでしょうか。

《委員》 今のは津波と、津波よりも小さい40センチの波というお話だったと思うんです。私が申し上げたいのは、そういう危険性の問題と、船が出る時に漁業の方が不便だと。これが本当にできてしまったら不便だから遅らせてほしいということなので、どこにそれを設置するかという時に、危険性も回避でき、漁業者の方が快適に出港できるような何かそういう両方の目的を調和できないんですかという質問です。

《漁港漁村整備課》 その件については、基本的にはやはり安くなるような防波堤の配置がまず第一優先です。そして、これですべていいことを地元で申し入れます。それに対して漁業者の方が、これじゃ悪いって言う場合もあるんですけども、そうすると費用が相当大きくなる場合があります。その辺はお互いの協議の中で決まってくるものなんですけれども、しっかりしたルールを築けばできるんじゃないかと思うんですが、朝、夜が明けたと同時に漁師の方もみんな一斉に出ていくのでなかなか難しいところがあるのではと思っています。

《議長》 それでは、ほかにご意見ございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、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。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。

【再評価】 5. 道路改築事業 国道212号 響峠バイパス（県事業）

《議長》 続きましても再評価対象事業です。道路改築事業、国道212号、響峠バイパスについてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路建設課でございます。資料は5の1ページ、説明は5の6ページからさせていただきます。よろしく申し上げます。道路改築事業、一般国道212号、響峠バイパスについてです。本事業は、平成23年度に再評価を受け、以後、5年経過した事業として、今回評価に諮るものでございます。国道212号は、中津市を起点としまして、日田市、小国町を經由して阿蘇市を結び、地域の経済や観光活動を支援する幹線道路です。図の中央部、縦の紫色の実線で示しており、事業箇所は赤の点線部分、日田市大山町西大山地区に位置します。この図では、計画区間を赤の点線で示しております。道の駅「(水辺の郷) おおやま」の小国町側付近から県道西大山大野日田線交差点付近までの間、延長2,400mを計画しております。事業の目的や必要性につきましては、前回の評価時と特に変更はございません。現道を赤の実線で示しております。現道に黒丸で表示しておりますけれども、半径50m未満の、特に急なカーブ場所が合わせて9カ所あり、さらに幅員5mの狭い区間もでございます。本路線は大型車の利用が多いものの、これらの箇所が通行に支障を来しております。また、歩道が無いため、通学児童や自転車の通行が危険な状況にあります。本事業によりバイパス整備と共に自歩道を設置しまして、通行車両の走行性と歩行者などの安全性向上を図ります。本路線は、地震などの災害発生時に熊本県とを連絡する緊急輸送道路でありまして、県の道路啓開計画においても優先啓開ルートとして位置付けられております。本年4月の熊本地震では近傍の道の駅「おおやま」付近で落石があったほか、日田市内で2箇所が長期通行止めになるなどの災害が発生いたしました。計画区間の現道におきましても斜面が不安定であるなどの、防災点検による対策が必要な箇所が4箇所ありまして、さらに平成22年の梅雨前線豪雨時には、路肩崩壊により約6カ月間片側交互通行が発生しております。本事業によりまして、これらの課題のある箇所を回避して防災機能の向上を図ります。計画概要につきましても、前回評価時から特に変更はございません。延長2,400mのうち主な構造物は中央付近に613mのトンネルを1箇所、起終点付近に合わせて3箇所の橋梁を予定しております。幅員は、車道3.25mを2車線、自歩道3.5mを整備して、全幅員11.25mを計画しております。今回、変更を予定している事業概要についてです。赤色で示しておりますが、まず1点目、事業費でございます。今後発注予定のトンネル工事費が増えまして、前回から4億3千2百万円の増額見込みとなり、全体事業費57億円を見込んでおります。次に2点目は、表上段の計画期間でございます。完成年度を平成28年度から4年延長し、平成32年度の予定としております。まず、事業費の増額についてご説明いたします。主な理由としましては、トンネル工におきまして、前回

再評価後に地質の状況や工法などの調査・検討を行った結果、掘削工法の変更、掘削補助工法の追加などの事案が発生しまして、4億3千2百万円の増額が必要になったものです。まず1点目の内容は、掘削工法の変更です。県では平成23年度から、トンネル工事について学識経験者などの意見を踏まえて適正で効率的な執行を行うため、設計段階からトンネル検討委員会を設置することとしております。本トンネルにおきましても、平成26年度に開催した委員会の意見を受けて地質調査を追加した結果、当初の想定より地山の強度が小さかったため、掘削直後から大きな変位が予測されました。このため、図の上段になりますが、当初設計していたショートベンチ工法では掘削中に崩れることが想定されたため、下段のように掘削長を3mから4m程度に短くするミニベンチ工法に変更する必要性がありました。このため掘削スピードが低下して、工事費が増加するものです。2点目は補助工法の追加です。先ほどと同じく、地質の精査を行ったことによるものです。この地質縦断図は、道路の進行方向から真横に見まして、山の内部の地質状況を想定したものであり、黒色の点線部分がトンネル位置で、上側が天井部分、下側が路面部分を表しております。当初の想定では、この上側の図のように、茶色の部分の礫岩層と申しますが、トンネルの天井の位置よりも下側に連続して出現すると想定しておりました。地質の精査の結果、下の図のとおり、局所的に出現するものと見直しております。この礫岩層は砂の性状を有しております、掘削中に天井部分に出現した場合は湧水などにより崩壊する可能性があるため、施工中の安全性を確保する補助工法として、天井部分の地盤を固くする工法である注入式長尺先受工を追加する必要性がありました。以上、ご説明させて頂いた1点目の掘削工法の変更につきましては2億1千万円、2点目の補助工法の追加につきましては1億9百万円の増額となりました。また、3点目としまして労務単価の上昇がございました。前回の平成23年当時から今回評価する平成28年の間に、トンネル関係の労務費では約35%上昇している状況にあり、トンネル本体工事費がプラス4.8%、1億3百万円の増額となりました。最後に4点目、トンネル工事における地質調査に1千万円追加の必要性がありました。以上によりまして、事業費は、前回から4億3千2百万円の増額見込みとなったものです。次に事業期間の延長についてです。1点目は、用地の取得が難航しまして、トンネル工事の着手が3年間遅延したことによるものです。なお、現在の用地取得率は99%に達しておりまして、残る部分についても土地の収用手続などを進めているところであり、12月には取得完了見込みです。2点目は、先ほどご説明させて頂きましたトンネル工の掘削工法の変更により、工期の1年延長が必要になったものです。以上によりまして、事業期間の4年延長の見込みとなりました。続きまして環境への配慮です。計画区間、延長2,400mのうち、613mをトンネルとして計画しており、切土による地形の改変量を出来る限り抑制しております。なお、この工事で発生する残土は、全て現場内で利用いたします。また、付替を行う水路に蜚が生息しているため、環境に配慮して、三面張りではなく河床部分を現場発生の玉石などで埋戻しを行っております。概算の土量についてです。本事業で発生する切土、約1万4千9百m³と、トンネル残土、約6万1千8百m³に

については、本事業の現場内盛土に流用します。盛土を約11万6千m³計画しているため、全体では約3万9千3百m³を搬入する予定となっており、県道西大山大野日田線の改良事業など、他の公共事業で搬出される残土を活用いたします。費用便益比は前回と同じく1.1あり、投資効果があると考えております。なお、前回から費用が4億円弱増加しておりますが、国道212号日田拡幅や、中津日田道路日田山国道など、前回評価後に事業着手した箇所があることから、本計画交通量が若干増えるなどして便益も増加し、費用便益比は、結果的ではありますが、前回と同じ1.1となりました。事業の効果につきましては、線形不良箇所などの解消による走行性の向上、歩行者の安全性の向上、日田市や阿蘇市を結ぶネットワークの強化、また、防災機能の向上などが期待されております。進捗状況につきましては、年内には用地取得が完了予定でありまして、来年度よりトンネル工事に着手したいと考えております。また、地元や沿線自治体などから、熊本地震以後は特に強い要望を受けておりまして、計画に対する地域の同意も得られております。以上によりまして、事業を継続したいと考えております。説明を終わります。

《議長》 ただ今説明を受けました事業につきまして、ご意見ございませんか。

《委員》 確認ですが、この事業そのものの意義というのは、既に通っているこの国道212号の事業効果としていくつか挙げて頂いていますが、単純にこの周辺の往来あるいは道路不線形箇所の改善だけではなくて、冒頭少し説明を頂いていましたけども、広域観光ルートの一部に属するというのも考えて書かれていますね。地域のネットワーク強化ということで、事業としては、B/C以上に効果を狙っているものであるということが理解出来ます。もう一点ですけども資料5の5の景観への配慮のところでは加筆を頂いてはいるんですけども、事前説明でお伺いしたときは手元に資料を持っておりませんでしたので確認できませんでした。日田市は景観計画を策定しております。その中で、今回の路線につきましては、おそらく「郊外河川・道路軸」と景観計画の中に位置付けられて何らかの方針が謳われています。その方針に沿った形で検討するとここに書きこんで頂いている、一つ目はトンネル計画を採用しているのが景観への負荷というのを最低限に押さえているということと、もう一つは、この盛土法面については植生を行うと書いておりますけども、これも景観計画に沿ってこのように書いているという理解で間違いはないでしょうか。

《道路建設課》 一点目につきましては、広域幹線道路ネットワークとなる道路ですから、費用便益で算定しております走行などの便益と、それ以外のもの、当然、観光支援とかそういったものも含めて整備をするものでございます。二点目につきましては、日田市の景観計画でございますけれども、ご指摘のとおり「郊外河川・道路軸」の位置づけとなっております。その周辺の「農山村景観ゾーン」を壊さないような配慮をしなければいけないと考えております。一つは、トンネルで大きな切土の発生

を抑える、もう一点は盛土法面は植生工を行うということで周辺の景観と調和を図るということを考えています。

《委員》 安心しました。必要かどうか分からないんですけど、このように非常に具体的に書いてますので確認できてとてもありがたいんですけども、それが景観計画に則ったものであるということが分かるような形で表現していると質問することもなくなりますし、もう一つは、ここに書いておくことで、景観計画未策定地域においては、指針の中で定めておけば、こういったことも検討と言うか、何らかの事業の時にこうやって配慮して頂けるということをお示しすることにもなると思いますのでご協力頂ければと思います。

《委員》 環境の配慮面でございます。ここの盛土が非常に大きいので、他の工事から搬入されており、しかも工事搬入元を明記して頂いていることが、非常に分かりやすいと思えました。これは感想ですけど。あともう一つ前の環境への配慮で、コンクリートの三面張りを廃止したということで、河床に玉砂利を入れるということで、きっとカワニナとか蛍の幼虫、そこでだいぶ助かるだろうなと思います。もう一つは、蛍は川にすぐ面した森の大きな木の苔むしたところに産卵し、そこから幼虫もはい上がってくるわけですね。せっかくここまで配慮されたんだったら、森も近そうだなと思うんですけど、そのあたりの部分も配慮されると本当に蛍がそのまま居続けることが出来ます。もともと蛍がいる場所だったんですね。そのあたりを詳細に教えて頂ければと思います。

《道路建設課》 こちらの写真に写ってるのは、用水路の切替ということで、今の水路は違う所にあるのをこちらに切り替えています、その水路に蛍が生息しておりまして、地元で蛍を守る会というのがございます。その会に環境アドバイザーをされている方もいらっしゃるんで、三面張りをこの写真の様に自然の植生が残るようにしたということと、今後も水路の切替がありますので、幼虫のいる土をどうするかなど具体的な方法についても、蛍の会と一緒に検討しながらなるべく蛍が生息する環境に影響を与えないよう配慮していきたいと考えております。

《委員》 よく分かりました。関係する地元とそういう配慮があつてのこれなんですね。

《委員》 少し細かい点なんですけども、教えて頂きたいのですが、費用便益の費用便益比率のところの欄ですね。B/Cのところを書いて頂いてるところで算出されていて1.07と表現されています。一覧表においては1.1、これは四捨五入して示しているからという理解でよいでしょうか。

《道路建設課》 はい。

《委員》 それともう一つ、今回の事業費増というのが、約どれぐらいなんですか。一覧を見ると、事業費の増減率としては1割ぐらいの増になるんですか。1割ぐらいの増、そういう理解でいいのかということと、その比率、増加分というのは、トンネルもそうですけども、特に橋梁とかも含めて、事業実施中に増額することはありがちではあることは理解しているんですけども、この増額分の比率的なものというのは一般的にありがちな比率なのか。ちょっと難しいですかね。まず、今回の事業費の増額が何パーセントなのかっていうのはこの表で言うと1.08と書いていますので8%の増であるという理解でよろしいですか。

《道路建設課》 はい。

《委員》 それは事業費の増としては一般的には大きいものなのか、そうでもないのかっていうのを目安で教えて頂ければと思います。

《道路建設課》 お尋ねのありました、まず、事業費の増なんですが、ご説明のページの5の9ページ目の上段に全体事業概要ということで書いておりまして、今回お示ししました約4億円の増加でございます。

《委員》 あと、この比率。

《道路建設課》 ご指摘頂いた5の3ページ目につきましては、現在価値化されており、単純に集計した事業費ではなく、将来投資するものは社会的割引率がかかって低めに、また、過去の高めに算定しているというところもありますので、実数ではございません。今回事業評価に諮らせて頂きます事業費の増は4億円ということでございます。ご覧頂いている5の9ページ目、上段のところに書いております。この事業費の増加に関しまして一般的かどうかというのはなかなかお答えが難しいところではあるんですけども、通常、事業評価をする際には、B/Cが確かなのかというのは感度分析で交通量の増減を上下10%、事業費も上下10%で分析をさせて頂いて、その範囲内であれば大きな差はないだろうというふうに考えて評価をいたします。今回の案件につきましては、当初から見れば3割ぐらい増えてますので、そういった意味でもきちんと評価をし直すべきかと考えておりますし、前回から比べれば52億円からの4億円増ですから、8%ぐらいの増加ということで、前回の評価から見れば許容の範囲内であろうかと思っております。

《委員》 ご丁寧な説明ありがとうございます。非常にプロセスも含めて分かりやすかったです。わざわざその件、妥当なんですかっていういろいろ聞いたのは、実はこの事

業そのものではなくて、先ほどの林道のところでは申し上げなかったんですけども、例えば、この事業については5年前に評価をしているという理解で間違いはないんですよ。

《道路建設課》 はい。

《委員》 その時から現在にかけては4億円しかと言ってよいか分かりませんが増額しています。それはある意味、事業費の増額としては、比率としてはそれほど大きくはないということと、工期も延長してますが、メリットとの換算の中でB/Cも大きく変わらないと。そういう事業は、多分これからたくさん増えてくるということと、もう一つは、老朽化した公共施設に対しての何らかの手当ということがこれから増えてくる中で、件数も恐らく増えてくるだろうと。こういうものを考えた時に、この事業評価、これは建設政策課へのお願いなのかもしれないですが、少し重点的に議論するものと要点的に議論にすれば良いものと、逆に言えば、報告であるとか一括審議というような形で、大きな変動がないものはそういう軽微な議論にして、むしろ、例えば事業費の大幅な増額とか、あるいは、土地を取得していく中で期間延長が大幅に伸びることによってベネフィットが変わるとか、そういったものについては改めてよく吟味をするというような重み付けを少しして頂けるとよいのではと思います。と言うのが、国の方ではだいたい四段階ぐらいに分けて事業評価を進めておりますので、そこまで細かなくてもいいと思うんですけども、例えば二段階とかでもいいですし、十分時間をかけて議論するものと、軽易で報告だけで済まして、例えば一覧表だけの提示でいいようなものがあったらいいのではと感じたので、すみませんがここで聞いてしまいました、ご検討頂ければと思います。

《委員》 現道は、防災対策点検要対策箇所が4箇所あり、それから、線形不良の箇所も9箇所あるということでこの事業を実施と言うことですが、この現道は、もう触らないのですか。この事業には含まれませんよね。

《道路建設課》 この現道につきましては、将来的に日田市に管理移管なども含めてご相談申し上げようと思ってます。旧道沿いには、当然、集落がございます。集落間も新道を使って頂くのか、旧道は集落がある部分だけ残すのか、そういったところは日田市とまず相談させて頂いて、少なくともこの要対策箇所は少しグレードを落としても対策が必要かどうか、そういったところも日田市と相談の上で対応したいと思っております。ただ、いわゆる線形が悪い9箇所、非常に急カーブが多いところなので、地区内の道路として考えればゆっくり走れる、低速で使われるケースになってこようかと思えます。いずれにしろ今後詰めてまいりたいと思っております。

《委員》 それを踏まえた上で、記述の仕方と思いますが、整備による効果として道

路の防災機能の向上とあります。ここだけ単独で見ると、防災点検要対策箇所4箇所を修理した上で道路の防災機能が向上したと思ってしまうんですけど、それはそうではないということなんですよね。

《道路建設課》 ご指摘のとおりでございます。国道ですので、比較的大きな地域間を結ぶ道路網として、ここを通る通過交通は、当然、新しい道路をお使いになられると。そういった意味で、大部分の交通利用者に関してはこういった安全性の向上に関わられます。残るは地区住民の方々が地区内道路としてこれを使って頂く際に同じようなグレードでここを改修する必要は恐らくないと思いますので、その辺りを日田市などと協議の上で対策を考えてまいりたいと考えております。

《議長》 はい。ほかにございませんか。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、対応方針案の継続が妥当であるとお認めを頂けますでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ではこの事業につきましては、継続を妥当とさせていただきます。

《事務局》 それでは、休憩に入りたいと思います。

(休憩)

【委員会の運営について】

《事務局》 それでは、午後の部を再開させていただきますが、少し時間をちょうだいいたしまして、午前中ご意見をいただきました事業評価監視委員会の運営の件につきまして説明をさせていただきます。評価事案の増加に対しまして、効果的な委員会運営をいかにしていくかということでございますが、昨年度から、再評価事案で事業費について変動があり、これが直近の評価時点から3割増以内のものであれば、同種の事業について一括の説明をさせていただいております。頂戴いたしましたご意見を踏まえ事務局の方で運営の仕方を検討いたしまして、また委員会にお諮りしたいと思います。ありがとうございました。では、議長お願いいたします。

【再評価】 6. 都市計画道路事業 庄の原佐野線 元町・下郡工区（県事業）

《議長》 それでは再開します。再評価対象事業です。都市計画道路事業、庄の原佐野線、元町・下郡工区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》 土木建築部の都市・まちづくり推進課でございます。よろしくをお願いいたします。今日、お諮りさせていただきますのは、都市計画道路の庄の原佐野線の街路改良工事についてでございます。現在、庄の原佐野線につきましては、大分川を渡る橋梁など多くの大型の工事を出させていただいております。その中でかなり事業費が増加した事案がございます。工事自体は平成29年度末の完成を目指して事業を進めさせていただいておりますので、今回この場をお借りしまして事業費の増についてお諮りをしたいと考えております。どうぞご審議の程よろしくをお願いいたします。

《都市・まちづくり推進課》 まず、お手元の資料についてですが、本事業のものは6の1ページから6の13ページまで。これからご説明する資料は6の6ページからとなります。それでは都市計画道路事業庄の原佐野線、元町・下郡工区の再評価の説明をします。本工区については平成20年度に事業を開始し、開始5年目の平成24年度に再評価を受け、また昨年度、文化財保護のために道路構造の一部を変更する必要が生じまして、大幅な計画変更として再評価を受けたところであります。今回、総事業費が国に示した額を超える増額となったため、再評価の審議をお願いするものです。本事業は、大分駅の南から大分川方向へ向かって、国道10号との交差点のやや手前の芸短大北交差点を起点とし、国道10号、大分川を横断し、下郡工業団地入り口交差点までの1.2キロメートルが事業区間となっています。本工区を含め大分インターチェンジから都市計画道路下郡中判田線、通称米良バイパスまでの約6キロメートルの区間が地域高規格道路大分中央幹線道路として国の指定を受け、国道210号から国道10号の間は平成20年度に供用を開始しています。これは本事業区間の航空写真です。本事業区間には大分川渡河区間があり、下流側に滝尾橋など3橋、上流側には広瀬橋や府内大橋といった橋梁が架かっており、これらの大分川の各橋梁の交通を分散させる効果を持つ計画としています。これは計画平面図と縦断イメージ図です。事業区間は、国道10号や大分川を橋梁で越える計画としています。庄の原佐野線を整備する主な目的は、東九州道等を利用した広域的な地域連携を図り、大分市の拠点性を高めること、大分市中心市街地への東西方向からのアクセス向上、大分市内の主要な交差点や橋梁部で発生している慢性的な交通渋滞の緩和を図ることとして整備を進めています。整備効果としては、大分市臨海部や東部の企業群に対して、北部九州方面への定時制が向上し、産業競争力の強化に寄与することや、米良インターを降りて、中心市街地へ向かう場合のアクセス性強化により、県南部や宮崎県などが

らの利用が促進され、交流人口の増に寄与することが考えられます。これは本工区の周辺にあります北下郡ガード西交差点の朝の渋滞状況です。市内中心部へ向かう車で慢性的に混雑しています。事業概要を一覧表に示しています。左から、当初、前回再評価、今回再評価です。前回からの主な変更は、道路工が約2千万円、橋梁工が約4億8千万円、測量試験費が約1億円の増額となりました。増額の要因については、道路工の増はインフレによるもの、橋梁工の増は施工費の増とインフレによるもの、測量試験費の増は文化財調査費の増によるものです。その結果、総事業費は、前回の140億円から6億円、割合では4%増えて146億円になります。これに伴いB/Cは、前回の1.8から1.7に減となります。増額の要因を説明します。一つ目は、元町高架橋の上部工の施工費の増で約3.2億円です。前回再評価時は、橋梁予備設計を元に工事費を算出していましたが、今回は橋梁詳細設計が完了したため、それに基づき算出した結果増額となったものです。通常、橋梁設計は予備設計を行ったのちに詳細設計を行います。予備設計では橋の種類や橋脚の本数、桁の長さ、高さなど、橋の基本的な構造を概算応力計算と経済比較により決定します。その後、詳細設計において、地震時の挙動解析や、床版、支承、伸縮装置といった詳細部について工事発注レベルでの設計を行います。その結果、予備設計で想定していた支承の変更が必要になり、約3.2億円の増額となりました。支承は、予備設計では一般的な水平力分散支承を想定していましたが、詳細設計を行ったところ、地震時の動きに耐える支承が必要になりました。その結果、最適な免震支承を採用することになり増額となっています。これはまず予備設計では地震時の挙動解析や支承の設計は行わないことや、また、標準の橋梁は橋脚を等間隔に計画しますが、今回の橋梁は重要文化財を避けるために橋脚が不等径間となっており、このような橋梁は例が少なく想定が難しかったことから前回再評価時点では正確な費用を事業費には反映できませんでした。二つ目の要因は、国道10号跨道橋の下部工の施工費の増で約1億円です。本工事についても、前回再評価時は、橋梁予備設計に基づき算出した工事費を計上しておりましたが、今回橋梁詳細設計を終えそれに基づき算出した結果増額となったものです。予備設計の段階では標準歩掛には含まれないことから液状化の検討を行っておらず、その後の詳細設計において液状化の検討を実施しました。その結果、橋台の基礎に設ける杭の径を予備設計時より大きくする必要が生じ、基礎工で約5千万円、橋台の躯体で約3千万円、掘削や仮設工事などその他の工事で約2千万円増加し、約1億円増額となりました。三つ目の要因は、文化財調査費の増額で約1億円です。文化財調査は、平成28年3月に現地調査が完了しました。その完了時点において現地調査では、遺物を含む土層や建物跡等の遺構が多かったため、その掘削土量などが増えた分、調査にかかる費用が増加し、また、出土品の整理や報告書の作成、発刊など、現地調査後に実施する整理作業についても出土した遺物が多量であったことから費用が増加することが判明しました。これらを合わせて、文化財調査費が約1億円増額となりました。四つ目の要因は、インフレスライドに係るもので約8千万円です。平成28年2月に公共工事の労務単価が全職種平均で4.6%増となったことに伴い約8千万円の追加費

用が必要となりました。最後に環境への配慮につきましては、本工事で発生する土砂は現場内で流用することとしております。全体の土砂収支では約4万3千立方メートルの不足土となりますが、芸短大の改修工事等の他の公共工事の発生土を使用することとしています。最後に対応方針としましては、費用便益比は1.7であり、投資効果は十分にあることから、事業費を増として本事業を継続させていただきたいと考えております。以上で、庄の原佐野線の元町・下郡工区の説明を終わります。

《議長》 ただ今説明を受けました事業について、ご意見等お願いいたします。

《委員》 私自身、庄の原佐野線に深くいろいろ会議等に関わっておりますので、また、現場も調査いたしましたし、その必要性等も十分認識をしているところでございます。前回の現場調査の時に一点質問をさせていただきましたが、例えば6の8に整備効果のスライドがあります。その次にいきなり交通混雑状況で、その整備効果が交通混雑状況でというのは流れとしてよくないと思いました。やはりここを整備することによってどんな効果が生じるかということを経験状況の次に何か、例えば具体的には、費用便益分析等でも交通渋滞緩和等を謳っておりますので、近々の交通量はどのくらいあって、これを整備することによって混雑度がどのように変化するんですかということを経験で質問させていただきましたが、そこは当日回答をいたしますということだったので何か用意をいただいておりますでしょうか。もしなければ、このあとでも。

《都市・まちづくり推進課》 すいません。また提出いたします。

《委員》 はい。

《議長》 これは29年に下郡まで出来上がるわけですね。

《都市・まちづくり推進課》 大分川を越えた下郡バイパスまでが、29年度末までです。

《議長》 その続きも計画はあるんですね。

《都市・まちづくり推進課》 次の計画があります。

《議長》 個人的な意見ですが、今度大銀ドームの前に立派な武道場ができますけど、あそこに行くのにやっぱり交通混雑がすごいですよね。武道館は全国レベルの大会も引っ張ってこれますし、19年のラグビーのワールドカップには間に合わないかもしれませんが、遠い将来を見据えて、その辺も何か考えていただけたらと思うんです。

が、お願いだけです。

《都市・まちづくり推進課》 大変ありがとうございます。現在行っております工区の次の工区として、下郡工区というのを今想定をしております。次の事業ができるだけ早い時期に間を置かずに再スタートができるように今国の方に要望をさせていただいているところでございます。まだ国の方から了解は出ておりませんが、今年だけでも何度も足を運んでお願いをしているところで今後に期待をしている状況でございますので、もう少しお待ちいただければご回答できるかと思えます。

《議長》 よろしく申し上げます。ほかにございませんか。

《委員》 環境への配慮ですが、この事業も土が不足しているということで、最寄りのということで芸短の改修工事「等」と書いてあるんですけど、殆どがここで賄えると考えてよろしいのでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》 「等」というところですけども、もうすでに使用してありますが、国道10号の工事ですとか、あと大洲運動公園の改修工事からもこちらに搬入しております。

《委員》 メインは芸短の残土であるけど、若干そういう土があるので、「等」という明記をさせていただいているという理解でよろしいでしょうか。

《都市・まちづくり推進課》 はい。

《委員》 事前の説明の時の理解と今回詳細に説明していただいた中でなるほどと思ったのですが、念のために確認をしておきたいのですが、ご説明いただいた資料、私どもの手元の資料では6の11の上段に当たるところ、6の10でも構いませんが、元町高架橋の部分の施工費増の説明部分について確認をさせてください。ここで言われているのは昨年度委員会にかけていただいた事業評価の段階から、ここは盛り土ではなくて橋梁で施工するという事は決まっていたという理解で間違いありません。それで今回詳細設計を進めていく中で積算根拠が明確になってきたことと、もう一つは文化財を避けて配置することから、どうしても文化財の位置とかの特定等の関係でこれだけの増額3.2億円になっているという理解で間違いありません。

《都市・まちづくり推進課》 はい。

《議長》 ほかにございませんか。

《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。ありがとうございました。

【再評価】 7. 広域河川改修事業 山国川（県事業）

《議長》 それでは続いて、再評価対象事業であります、広域河川改修事業、山国川についてご説明お願いいたします。

《河川課》 土木建築部の河川課でございます。中津市を流れます山国川の広域河川改修事業につきまして、大幅な計画変更ということで再評価をお願いするものでございます。それでは議案番号7番、広域河川改修事業、山国川について説明いたします。資料は7の1ページから、前のスライドは7の6ページからになりますのでよろしくお願いたします。山国川は、中津市山国町の英彦山に源を發し、途中、山移川、跡田川の支川を合わせ、周防灘に続く、幹線流路延長56キロメートル、流域面積540平方キロメートルの一級河川です。山国川に並行して、国道212号、496号が走っております。山国川は、直轄管理区間と県管理区間に分かれており、耶馬溪ダムのある山移川が合流した箇所少し上流が管理境界となっております。山国川沿線では、平成24年7月の梅雨前線豪雨により3日、14日と二度にわたり甚大な浸水被害に見舞われました。こちらの写真は耶馬溪町大字大島の出水状況ですが、柳ヶ平橋と農産物加工場が流出しました。こちらの写真は少し上流の下郷地区の浸水状況です。左の写真は左岸側の地区一帯に浸水被害が広がっている写真です。右の写真は右岸にある家屋に流木が流れ込んだ状況です。続いて7の8ページです。こちらの航空写真は下郷地区の上流にある耶馬溪町宮園地区です。浸水範囲を水色で表しておりますが、国道212号まで達しています。こうした甚大な浸水被害に対応するため、被災した平成24年度には国と県が連携を図り浸水対策に着手したところ。下流を管理する国では、ピンクの一点鎖線で着色した青の洞門付近から中津市耶馬溪支所付近までの10.2キロメートル区間について、直轄事業として床上浸水対策特別緊急事業に着手し、その上流を管理する県では、下流から順に、青、黒、赤で着色したそれぞれの区間で複数の事業に着手しました。こちらが県管理区間を拡大したものです。右上の下流から、青色の実線が災害関連事業約0.5キロメートル。黒色点線が床上浸水対策特別緊急事業2.8キロメートル、赤色破線が広域河川改修事業9.8キロメー

トルで、3事業を合わせると約13キロメートルとなります。このように県では三つの事業を並行して実施することにより、迅速かつ効率的に浸水被害の防止、軽減を進めてきたところですが、今回、広域河川改修事業について大幅な計画変更ありますのでご説明いたします。主な変更点は二点です。一つ目が事業区間を下流側に延伸するもので、二つ目が整備目標流量の変更に伴うものです。続いて7の10ページをご覧ください。一つ目の事業区間の延伸については、広域河川改修事業の区間を下流側の床上浸水対策区間と災害関連区間まで取り込み、直轄管理境から終点までの全体を広域河川改修事業の区間とするものです。あわせて支川の金吉川についても同様の浸水被害が発生しており、本線と同時に整備することが合理的であるため当該事業に含めることとしております。二つ目の整備目標流量については、迅速な浸水被害の低減を図るため、これまで下流側の事業にあわせて毎秒1,000m³の流量を対象とした暫定的な河川改修を進めてきたところですが、一方、下流の直轄事業は河川整備計画で定めた毎秒4,000m³の流量で事業を進めてきたところですが、来年度にはこの事業が完了する予定であること、加えて県の床上浸水対策事業と災害関連事業も完成の見通しが立ったことから、広域河川改修事業で河川整備計画で定めた目標流量である毎秒1,270m³での整備に計画を変更するものです。以上の理由により、広域河川改修事業の事業量、事業費、事業期間を変更します。床上浸水対策を実施した区間については、一部区間で毎秒1,000m³の流下能力を満たしてないことから、まずそれに必要な河道拡幅と築堤護岸の整備を追加します。その後、今回延伸した全区間において、毎秒1,270m³に対応する断面確保に必要な河床掘削を行うこととします。その結果、事業量、事業費が大幅に増加し、それに伴い事業区間についても延伸するようにしております。計画変更により得られる効果についてご説明します。追加した事業を実施することにより、浸水被害軽減家屋が94戸から126戸へ、浸水被害軽減面積が74ヘクタールから122ヘクタールへそれぞれ効果が拡大され、あわせて保育所などの要配慮者利用施設や地域防災拠点などが浸水被害から新たに保全されることとなります。続いて整備の方針です。山国川は名勝耶馬溪66景のうちの一つである山国川筋の景に指定されていますので、現状を改変するには文化庁の許可が必要となります。文化庁には、極力現地発生材を活用した護岸工事とすることで周辺環境に配慮していく説明をし、河川整備の許可をいただいております。河道掘削については、山国川特有の奇岩が見られる場合は極力保全するよう指導を受けたところです。右下の写真では、左岸側の奇岩を保全し、右岸側を河道拡幅します。また、当該箇所は中津市の景観計画で山国川水系名勝耶馬溪エリアに位置付けられておりますが、行為の制限に関する届けの必要はありません。しかしながら大分県としては、国の景観ガイドラインおよび中津市の景観計画の方針を参考に事業計画を策定し、中津市と協議を行って事業を進めております。続いて7の12ページをご覧ください。橋梁については、橋脚が基準より多く河川断面を阻害しているものについては、流下能力を確保するため、橋脚を少なくするなどの改築を行ってまいります。上の写真は、災害関連事業区間にあります柳ヶ平橋の7月3日の状況で、最初の方ご覧いただいた

ようにこのあと流失いたしました。現在は工事が完成し、元の断面と比べると図のように広がっております。下の写真は床上浸水対策事業区間にあります雲輿橋の状況で、現在は橋台まで完成しております。今年度は残りの橋脚を設置し、来年度に上部工を施工する予定です。こちらの写真は同じく山国町中摩にあります中摩橋ですが、橋脚の本数が多く、流下阻害になったことから写真のように堰上げによって浸水被害が発生したものです。中摩橋については広域河川改修事業で実施しており、昨年度までに橋台が完成しております。そして今年度橋脚と上部工を実施し、来年度旧橋を撤去する予定としております。このように本事業区間においては、橋梁など横断工作物の流下阻害による被害が数多く見られますので、下流の橋脚、橋梁、堰から順次管理者と協議を行い改修を行っていく方針です。最後に残土の状況についてご説明いたします。本事業では、全体計画で残土が約40万m³発生します。公共工事間流用の調整を進めているところですが、今のところ盛り土を必要とする工事が近隣で見当たらないため、やむを得ず民間の残土受け入れ場へ運搬をしております。当面この場所の受け入れ容量は十分あることを確認しておりますが、県としては、公共工事間流用を促進するため、最新の工事情報交換を強化すると共に、隣接する福岡県へ対象エリアを拡大するなどさらなる取り組み強化を進めてまいります。最後にまとめに入ります。今回の再評価基準は大幅な計画変更です。平成27年度末の進捗状況は、今回事業費を大幅に増大させたこともあり約4%となっております。今後改修を行うことで家屋126戸の浸水を防止し浸水面積122ヘクタールの解消が図れます。その他国道212号の浸水防止による避難経路の確保、特別養護老人ホームの要配慮者利用施設の浸水被害の防止などの効果が上げられます。また、費用対効果も4.02であることから、事業を継続したいと考えております。以上、よろしく願いいたします。

《議長》 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ます。

《委員》 景観面についても非常にいろんなことに考慮いただきながら施工を進めてくださるということと、協議も含めて、本来求められる以上のことも検討いただいているということととても理想的な事業だと思いながら拝聴してました。その中でご質問ですけれども、例えばこういう審議資料というのは、どの程度県民の方が通常見られるんですか。パワーポイントを公開されるんですか。

《事務局》 パワーポイント以外の資料です。

《委員》 パワーポイントはお示しせずに、例えば我々がいただいている再評価書であるとか、あるいは、評価チェックリストのようなものが示されるという理解でよいでしょうか。

《事務局》 はい。

《委員》 それであれば、変更するまでのことが必要なのかわかりませんが、例えば7の5の再評価チェックリストの「景観等への配慮」の中で、奇岩を保全するというを中心に書いてくださっていて、確かに奇岩保全もしてくださってる。ただ、景観の事業とか取り組みっていうのは、対象物だけではなくて、その周辺環境への配慮というのは非常に重要です。この点についてはよく理解していただいた上で事業をされるということで、パワーポイントにはしっかり明記もありましたし、ご説明では非常によくそれが伝わってきたので、ここに書いてないのはもったいないとも思います。もし可能であればですけども、ここにその周辺の景観保全も考慮した中で、例えば文化庁との協議の中で、例えば護岸の、既にそこにある現地発生材を使うなどの考慮あるいは工夫をしているんだということが書き添えられた方がいいのかどうなのかちょっと分からないんですけども、せつかくそこまでされているのになと、その対象物の保存だけではないのになと思ったので、一応、申し添えさせていただきます。可能な範囲で結構です。

《河川課》 ありがとうございます。事務局とも相談をさせていただきながら、可能な範囲で我々も対応させていただきたいと思います。

《委員》 資料7の11で、先ほどの「奇岩の保全」とさらに上の「できる限り現存の植生を保全」とかいうことで環境の面からも本当に安心しております。ただ、7の13ですね。搬出土が多いのですが、現場内流用は約1割ぐらい盛土で使うというのは分かるんですけど、ほかの事業の今までの説明では具体的にどこの公共工事、工区へ搬出するのかということを書いていただいていたので、そのあたりはもう決まっていると考えるよろしいんでしょうか。

《河川課》 公共工事間の流用先が具体的に決まっているかというご質問ですけども、すいません、現段階ではまだ具体的な流用先の調整がまだ整っていない状況です。ただ、先ほどもちょっと触れさせていただきましたけれども、運搬距離がかなりコストの方にも反映してくる関係もございまして、できるだけ近場で受け入れ先を今調整をしているところです。ただ、ちょっと範囲も広げまして隣の市まで含めて今調整を既にはじめております。いくつか候補の上がっている事業がありますが、現段階ではまだ調整が整っていない状況です。それと今回の現場が福岡県の県境のすぐ近くでございまして、今まで進めていたのは県内だけだったんですけども、少し、距離の関係もありますので、福岡県側にもその対象エリアを広げて取り組んでいこうと思っております。

《委員》 県外でも協力していただける工区があればということですか。

《河川課》 はい。そういうことで進めてみようということによっております。

《委員》 これは本当に非常に大事なことだと思います。浸水被害を軽減するためには当然土を削らなきゃいけないのでこれはかなり残土が発生します。今の話だと安心するのですが、生物多様性で言えば極めて価値が低いから、結果的にその近くの工区、工事現場、そこに置いても大丈夫だよという判断なのですが、それを里海とか里山で埋めてしまうということになると、環境の基盤とか地質、生態系などこの事業としては配慮されてるけど、ほかのところでマイナスになってしまうということが懸念かなと思います。是非、例えば全体の予算の総量がほぼ年度毎に決まるように、こういう残土の方も徐々にトータルではこのくらいと。これはあまりにも切り土の残土が多すぎると、これはほかの工区の自然破壊につながってしまうということで、これはここの事業担当だけではなくて、これから予算と同じように配慮していただければありがたいと思いました。是非コストだけでなく、今みたいな県外もできるのであれば、環境の部分、協力していただけるようなことをやっていただければと感じました。

《河川課》 福岡県さんとの調整については、法的なところも十分確認をして進めないといけないとも思っております、そこら辺も留意しながら取り組んでいきたいと思っております。

《委員》 よろしくお祈りいたします。

《委員》 説明にあったかと思うんですが、今回の全体計画について、最初の計画の時に説明を受けた三つの事業のうちの災害関連事業と床上浸水対策事業が終わったという理解でよろしいですか。

《河川課》 はい。災害関連区間については既に平成26年に完了しております、床上浸水対策についても来年度完成予定となっております。

《委員》 広域河川改修の着工が委員会に上がってきて、三つの事業を並行して動かすという話になってたのですが、その期間中、この広域河川に何か着手した部分があるのですか。

《河川課》 今回、橋梁がネックで浸水した箇所が結構ありましたので、そういった橋梁の改築から今進めております。

《委員》 それが予算で計上されているのが、27年度の橋梁でよいですか。

《河川課》 27年までの事業内容のご確認という捉え方でよろしいでしょうか。

《委員》 そうですね。

《河川課》 最初に測量設計着手をしておりますして24年から改修工事をしております。橋梁をまず優先的にということで、25年、26年で設計を行い、昨年度から橋梁の工事に入っております。

《委員》 記憶が怪しいんですけど、最初の評価の時に、このほかの事業が終わった時点でこの計画を拡張するという事前のお話がありましたかねえ。つまり、かなり計画的な議論なので何か言及されていたのではないかという記憶があるんです。なかったですか。つまり、これから下流部分は国の直轄事業で、多分そこはかなり大規模な改修を当初からスタートさせていたという記憶があり、それにあうようにつなぎの部分はとりあえず災害関連で先に整備を進めたいと。床上も、次、いつ氾濫が起こるか分からないので着手するというお話を受けたと思ってたので。終わった後にそこもつないでいきたいんだという議論は、最初、なされていたような気がして。ちょっとその確認をしたくて。そうであれば、これは当初からの予定でスムーズに動いているという議論に変わってくるので、要するに費用が確定したというかたちで確認すればいいことだと思っております。

《河川課》 前回のところですが、私もちょっと記憶があやふやで大変申し訳ないんですけども、当初、お話をした経緯というのが、先ほど言ったように、直轄の部分はかなり大きな断面でやるというところ。それから災害関連、それからこの二つの事業ですね。それとこの三つをあわせて、当面、急いで被害の軽減を図りましょうということで事業の組み合わせをさせていただいてまして、この床上浸水対策事業というのは、その名の通り床上浸水を解消させるということなので、本来、この河川を整備するに当たっては、20年、30年スパンで計画を立てて、それに向かってやっていくんですけども、当然、それよりも小さな断面しかできない事業になります。そのために、その上流域ではどうしても下流見合いの断面の事業しかできないというところで、この三つの事業の組み合わせでご説明をさせていただいたと思います。委員おっしゃるように当初からこれは織り込み済みじゃなかったのかというところは、我々事業サイドとしては、当然整備計画の目標がありますので、目標としてはこれを目指していろいろ事業展開をしているというところでございます。前回の、この委員会の中でどういう説明をしたか、申し訳ありませんが確認が取れておりません。

《委員》 私の方も記憶が無いので申し訳ないんですが。当然、あるだろうな。つまり、上流域だけが掘削面積が広くて、そこがあい路になると、そこからまた流れ出るのは目に見えてることで、多分説明があったのではないかという記憶があったので質問させていただきました。

《河川課》 よろしければ確認をさせていただいて、また事務局を通じてでもご回答をさせていただければと思います。

《議長》 はい。よろしく申し上げます。ほかにございませんか。

《委員》 資料7の4ですが、一点は、便益の測定期間のところで75年間取ってるんですけども、道路は普通、評価対象期間を50年取るんですけど、河川は何年間を評価対象期間とするのかというのが一点です。それと基準年次はいつで計算しているのかが第二点ですね。それから、おそらく河川事業は道路と違いまして、防災事業としての一面を併せ持っていると思いますので、便益はどこで出てるのかなと思ったんですが、評価項目の中で間接被害額より上側がいわゆる直接被害額になるんですか。その下側の間接被害額とか残存価値というのは、要するに評価対象期間が終わった時になおかつ現在価値に割り引いた時に残っている価値を言うんですか。三点教えていただけますか。

《河川課》 まず1点目の便益の評価期間というところですが、これにつきましては道路同様50年になっております。その便益が完全に発生してから50年というかたちになりますので、いわゆるこの事業が完了、施設が完了した後から50年間の期間を算定期間としております。基準年度は平成27年を基準年としております。

《委員》 それから直接被害額と間接被害額の考え方と残存価値について私の理解でよかったかどうか確認です。

《河川課》 直接被害額につきましては、家屋被害額から農作物被害額までが直接被害額となっております。間接被害額といたしましては、営業停止時の損失とか家庭における応急対策費用とか、事業所における応急対策費用というものが間接被害額ということで便益の方に算定をさせていただいています。

《委員》 残存価値というのはどういうことですか。

《河川課》 残存価値と言いますのは、いわゆる河川で作る堤防とか護岸等の残存価値というかたちになっております。こちらの方を同じように、同じ評価期間に計上するというかたちになっております。中には、年々原価償却を考える分もありますし、堤防とかは、作ったもの、残存価値そのまま減ることはないという位置づけになっているものもありますので、それぞれの施設で計算の方法は違うんですけども、基本的に河川の改修事業で整備した土木施設の残存価値となります。

《委員》 そうしますと、例えば道路とか、この便益の項目として残存価値というの
はないんですよね。河川とかダムとか、こういう防災に関わるところで出てくるよう
な項目なんでしょうか。あるいは、評価対象期間が終わっても、なおかつ価値として
現在価値で割り引いた時に、まだ残っている価値を言うんでしょうか。私はこの辺が
よく把握できていないものです。

《河川課》 残存価値を計上するかどうかは統一はされていないと思います。私の知
る限りでも、ほかの事業でも残存価値を計上するものもあったと思います。ただ、委
員がおっしゃられるように、道路とかはなかったと認識しております。

《議長》 ほかに何かございませんでしょうか。

《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認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

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

【再評価】 8. 海岸環境整備事業 国東港海岸 武蔵(藤本)地区 (県事業)

《議長》 同じく再評価対象事業です。海岸環境整備事業、国東港海岸、武蔵(藤本)
地区についてご説明をお願いします。

《港湾課》 港湾課でございます。今日は3件お願いすることになっております。い
ずれも再評価後5年経過のものでございます。どうぞよろしく申し上げます。
それでは国東港海岸武蔵(藤本)地区海岸環境整備事業について説明させていただきます。
お手持ちの資料で8の1からが該当します。前のスライドにつきましては、8
の6ページからになります。当事業は、再評価後5年経過したため今回再評価の対象
となっております。事業箇所は国東市武蔵町内田になります。2級河川武蔵川の河口
部に位置し、側には大分空港があります。事業の必要性について説明いたします。前
回からの変更はありません。左下の写真は、越波状況の写真になります。台風や高潮
による越波により、背後にある住宅地は波の飛沫を直接受けて、住民に不安を与えて
いる状況です。右下の写真は整備前の写真になります。砂浜は波浪による浸食を受け
ており、また、消波ブロックを配置しているため景観が悪く、さらに陸地と砂浜に段

差があるため、親水性、利便性が低く、海岸利用に支障を来している状況です。越波対策や侵食防止を行うと共に、海岸の親水性、利便性を図るため、早急に海岸の整備を行う必要があります。事業計画についてご説明します。計画するに当たっては、事業の必要性を踏まえ、背後地域の越波対策と侵食防止を図り、また、海岸利用の親水性、利便性に優れた面的防護方式を採用しております。具体的には、突堤、離岸堤（潜堤）250m、離岸堤470m、および護岸850mを整備し、その背後には、緑地、広場、植栽と、前面には人工海浜を整備する計画といたしました。中央にある突堤で南エリアと北エリアに分かれ、南エリアにつきましては、平成15年度より利用を開始しています。現在、北エリアの整備を行っているところです。こちらの写真は南エリア完成後の写真になります。平成27年度末の事業進捗率は98%となっており、北エリアの護岸約80mと北エリアの緑地広場、植栽を残すのみとなっております。南エリアの現況写真です。平成15年度より利用開始をしております、上の写真は小学生が遠足に来た時の写真になります。下の写真は夏の海水浴の時の写真になります。大分空港があることから、飛行機の離発着が見られる海岸として、海水浴場や小学校の遠足に利用され、また、地域の憩いの場として活用されています。北エリアの現況の写真です。上の写真は、護岸が完成している箇所の写真です。自然石を利用した緩傾斜護岸を採用しています。下の写真は終点側の写真になりますが、残すは赤線部分の護岸約80mと護岸背後の緑地広場、植栽となっております。環境等への配慮についてご説明します。前回からの変更はありません。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、振動、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、施工を行っています。また、材料に自然石を用い、周辺環境に配慮しています。本事業における発生土は埋め立て土に利用しており残土は発生していません。不足する埋め立て土は、国東土木事務所発注の県道赤根富来浦線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め立て土として利用しています。埋め立て土として残り約2,000m³不足していますが、他事業の残土を利用するため、現在調整を行っているところです。次に計画概要について説明します。前回再評価時と今回再評価時の計画概要について示しています。前回からの変更点は計画期間延長の一点となります。その他については変更はありません。計画期間については、前回平成3年度から平成26年度までを今回平成3年度から平成31年までに変更し、5年間延長をしております。計画期間を延長する理由について説明します。理由は事業費を確保できなかったことによります。上の表、事業進捗の状況は、前回再評価時と今回再評価時の各年度の事業費を示しております。前回再評価時は黄色の欄のとおり各年度の事業費を計画し、計画期間を平成26年度までとしていました。しかし、実際は青色の欄のとおり計画した事業費を確保できず、また、平成29年度以降の年度事業費を2千万円程度と想定した結果、計画期間は平成31年度までとなり5年間の延長が必要となりました。計画した事業費を確保できなかったこと。平成

29年度以降の年度事業費を2千万円程度に想定したことについて下のグラフ、大分県の海岸事業費の推移により説明をします。グラフの青色は、海岸事業全体（港湾）の事業費を示しています。海岸事業全体（港湾）とは、本事業である海岸環境整備事業のほか、海岸堤防等老朽化対策緊急事業など県港湾課が所管する海岸事業の事業費の合計額を示しています。この青色のグラフを見ていただくと平成23年度以降事業費は減少し、平成26年度から約1億4千万円程度でほぼ横ばいに推移していることが確認できます。この全体事業費の減少に伴い本事業費も減少し、計画した事業費を確保することができませんでした。また、グラフの赤色は、海岸事業全体から本事業である海岸環境整備事業の事業費を抜き出したものになります。この赤色のグラフを見ていただくと、平成26年度以降同様に約6千万円程度でほぼ横ばいに推移していることが確認できます。今後も約6千万円程度で推移することが想定され、平成26年度で確保できた約2千万円程度は平成29年度以降も確保できるということで想定をいたしました。平成28年度につきましては重点配分対象事業があったことから、本事業費は約2千万円程度になりましたが、重点配分対象事業は平成30年度には完了し、また平成29年度以降は事業費は減少することから、本事業費約6千万円程度を確保できると考えております。以上が計画期間を5年間延長する理由になります。最後にまとめになります。総事業費43億4,980万円、残事業費9,100万円、事業進捗率98%、事業期間平成3年から31年、費用便益比1.4、地元の協力を得ており用地買収はないという状況です。越波対策や侵食防止を行うと共に、海岸の親水性、利便性を図る上で必要な事業であり、また、地元も協力的で、その他特に問題もなく、事業費を確保できれば完了できるということからも継続としたいと考えております。以上です。よろしく申し上げます。

《議長》 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》 資料8の2の文章、「事業の必要性」というところがありまして、丸で二つ目の環境というところで、後段、「魚の住処となることにより生物生育の場が保全」で切れるんですか。また、創造することができるというのを、この丸ポツが分かれていますけど、上側につながるのではないのですか。

《港湾課》 ご指摘のとおりです。修正します。

《委員》 公文書的な性格があるでしょうから、もう一度見直していただければと思います。それから、「事業手法・工法の妥当性」の「コスト縮減」というところの右側です。変更なしというところで、上段の「離岸堤、突堤の消波ブロックに撤去する既設離岸堤、突堤の消波ブロックを流用している」というのは、日本語としてわかりにくいのですが、「消波ブロックに撤去する消波ブロックを流用して」というのは簡単に言いますとどういうことなのですか。

《港湾課》 「離岸堤、突堤の消波ブロックに」で文章がここできれ、「撤去する既設の離岸堤、突堤の消波ブロックを流用している」という意味です。既存の消波ブロックを今回の離岸堤の突堤に利用しているという意味になります。

《委員》 最初の、「に、」の句読点の点を入れるか、「消波ブロックとして」というふうに換えればもっと分かりやすくなりますね。

《港湾課》 修正します。

《委員》 すぐその上に、「工法の妥当性」で、「面的防護方式を採用している」と謳ってます。現場を見ていませんので、それがその次のページ8の4の費用便益分析の便益項目としては、浸水防護便益で、もう十分なぐらいの便益が出ていますのでいいんですけども、この面的防護方式の結果、皆さんが遊べるようなレクリエーション、水遊びができるような空間もできるという意味ではないのですか。

《港湾課》 そういった便益も挙げられます。

《委員》 面的というのは、基本的にそういうことですよ。最終的に、いろんな水遊び等が可能になる空間もできますけども、今回は、それは金銭的価値に換算が非常に難しいので上げられないという、そういう意味でここを上げてないんですかね。

《港湾課》 はい。

《委員》 8の7のところですね。人工海浜の砂浜ですよ。新しい突堤とか離岸堤のこういう配置で、よく砂浜があったけど流れが変わって砂がかなり取れてしまったということもよく聞きますが、この場合は、流れは大丈夫という計算の元で配慮されているのか。少なくとも現時点でどういう状況になってるのか少し説明をお願いします。

《港湾課》 そのことについても考慮して計画をしており、今現在、砂の流出等は見られません。

《委員》 現地に行かせてもらいました。進捗率98%ということではほとんど工事も済んでいて、かなり完了していたようですが、施設の周りに雑草がけっこう生えたりしてて、あとの管理は多分地元がするようになるものだと思いますが、ちょっと残念だと思いました。せっかく整備したのですから、もう少しきれいにされたら利用する方も心地よくできるのかなという印象を持ちました。あと、植栽が残っているとい

う話を現地で伺ったのですが、どのようなものを植える計画なのかをお願いします。

《港湾課》 緑地につきましては、完成している南エリアと同程度のものを考えていますが、細かいところについてはこれから検討する予定です。

《委員》 雑草の件は現地に任せているのですか。

《港湾課》 管理は市が行っていますが、何かできることは検討していきたいと思えます。

《委員》 ちょうど飛行場が見えますね。飛行機の出発着と言うんですかね、現地でちょうど見えるところなのでそれも視野に入れているという説明を受けたんですね。もちろん建物とかそういう物的なものとしての建物も大事でしょうけども、環境面もみんなで維持していくことも必要かと思いました。

《港湾課》 分かりました。ありがとうございます。

《議長》 他にございませんか。よろしいですか。

《議長》 それではこの件に関しまして、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ことを認めるという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。ありがとうございました。

【再評価】 9. 海岸環境整備事業 別府港海岸 関ノ江地区 (県事業)

《議長》 それでは、再評価対象事業、海岸環境整備事業、別府港海岸、関ノ江地区についてのご説明をお願いいたします。

《港湾課》 引き続きよろしく申し上げます。お手持ちの資料9の1ページからになります。スライドは9の6からとなっております。先ほど説明しました国東港海岸と同じ事業になります。当事業におきましても、再評価後5年経過したため今回再評価の対象となっております。事業箇所は別府市大字内竈で別府市と日出町との境付近、

別府港の北端に位置しています。整備前の航空写真になります。事業箇所につきましては、北エリアに比べ海浜が侵食され、細く痩せていることが確認できます。また、背後には国道10号が通り、この道路を隔て住宅地があります。さらに背後にはJR日豊本線が走っているという状況になっております。事業の必要性について説明いたします。前回からの変更はありません。左下の写真は平成17年9月の台風14号襲来時の越波写真になります。背後には県北へのライフラインである国道10号が近接しているため、波浪により安全な通行ができなくなるだけでなく、被災した場合は地域が分断され救助活動などに重大な影響を与えます。また、背後の住宅地は波の飛沫を直接受け、住民に不安を与えている状況です。右下の写真は整備前の写真になります。別府市内では唯一自然海浜が残る海岸線で海水浴場として利用されていますが、波浪により海浜が侵食され浜幅が狭くなっております。また、消波ブロックにより陸地側から海への進入が妨げられ親水性、利便性が低く、海岸利用に支障を来している状況です。越波対策や侵食防止を行うと共に、海岸の親水性、利便性を図るため、早急に海岸の整備を行う必要があります。海岸の利用状況の写真です。本事業箇所は現在整備中のため、こちらは北エリアの利用状況の写真になります。本事業箇所も整備前は同様に利用されておりました。上段二枚の写真は清掃活動の写真になります。毎年海の日には、県、別府市、地元のボランティアなどが協力して海岸清掃を行っております。下段二枚の写真は海水浴の写真になります。海開きには子どもたちによるスイカ割りなど催しが行われております。海岸清掃や海開きなど地元は積極的に参加しており、地元の海岸への関心は高いと感じております。事業計画についてご説明いたします。計画するに当たりましては事業の必要性を踏まえ背後地域の越波対策と侵食の防止を図り、また、海岸利用の親水性、利便性に優れる面的防護方式を採用しております。具体的には、突堤を整備し護岸を前出しして、その背後には緑地広場と前面には人工海浜を計画しております。平成27年度末の進捗状況は、突堤は完成し、人工海浜で約70%、護岸は約93%、緑地広場は約77%、植栽は未着手で、全体の事業進捗率は84%となっております。こちらが現在の状況の写真で北側から見たものです。北側の突堤は既に完成しており、人工海浜、護岸、緑地、広場、植栽は現在施工中となっております。これは北側の海側からの写真になります。こちらは南側からの現況写真です。南側の突堤は既に完成をしております。同じく南側の陸側からの写真になります。現在このような状況となっております。続いて環境等への配慮について説明いたします。前回からの変更はありません。本事業におきましても、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。具体的には先ほど説明しました国東港海岸と同様に、事前に水質や騒音、振動、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施工を行っております。民家が近接する工事箇所は保護シートを設置し、工事に伴う騒音対策を行っております。また、本事業における発生土は埋め立て土に流用しており残土は発生しておりません。不足する埋め立て土は、別府土木事務所発注の県道佐田山香線道路事業や県道別府挾間線道路事業の発生土を利用して

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て利用しております。埋め立て土としては残り約18,000m³不足していますが、他事業の残土を流用するため現在調整を行っているところです。計画概要について説明いたします。前回再評価時と今回再評価時の計画概要について示しています。前回からの変更点は計画期間の延長と人工海浜の事業費の増の二点となります。その他については変更ありません。計画期間については、前回平成4年度から平成27年度を、今回平成4年度から平成35年度に変更し8年間延長をしております。人工海浜の事業費については、前回5億8,600万円を今回6億7,700万円に変更し9,100万円増額しています。次に変更理由についてそれぞれ説明いたします。計画期間を延長する理由は事業費を確保できなかったことによります。上の表は事業進捗の状況を示しております。前回再評価時において、黄色欄のとおり各年度の事業費を計画し計画期間を平成27年度までとしていました。しかしながら青色欄のとおり実際は計画通りの事業費が確保できず、また平成29年度以降の年度事業費を4,000万円程度と想定した結果、計画期間を平成35年まで8年間の延長が必要となりました。計画通りの事業費が確保できなかったこと、平成29年度以降の年度事業費を4,000万円程度に想定したことにつきましては、先ほど説明しました国東港海岸とほぼ同様の理由になるため簡単に説明いたします。計画通りの事業費が確保できなかったことについては先ほどと同様事業費が減少したことによります。また平成29年度以降の年度事業費を4,000万円程度に想定したことについても同様に、本事業費が今後も約6,000万円程度で推移することが想定されたため、平成26年度で確保できた約4,000万円程度が平成29年度以降も確保できるということで想定いたしました。以上が計画期間を8年間延長する理由です。続きまして、事業費を増額する理由について説明いたします。理由は労務単価の増になります。上の表は人工海浜の事業費を示しております。前回再評価時は、同様な工事を参考に立米あたり6,000円程度を見込んでいましたが、実際に工事したところ立米あたり6,900円程度と約1割増となっております。その理由につきましては、下のグラフに示すように、労務単価が平成23年の単価と比較すると約1.3倍に増額となっていることから人工海浜の事業費が増額となりました。以上が人工海浜の事業費の増額理由です。最後にまとめになります。総事業費17億8,000万円、残事業費2億8,000万円、事業進捗率84%、事業期間平成4年から35年、費用便益比10.1、地元の協力を得られておりまして用地買収はない状況です。事業効果も高く、越波からの被害防止と海岸の親水性、利便性を図る上で必要な事業であり、地元も強く要望していることから本事業の必要性は非常に高く、継続としたいと考えております。以上です。よろしく申し上げます。

《議長》 それでは、ただ今説明を受けました事業について、ご意見等お願いいたします。

《委員》 資料9の1の表、本年度は事業費が確保できなくて0円ということで、工事もできなかったということだと思いますが、その理由についてもう少し詳しく説明をお願いします。

《港湾課》 今年度の海岸環境整備事業の事業費は2,220万円ですが、先ほど説明しました国東港海岸とこちらの別府港海岸の2箇所海岸環境整備事業を行っています。今年度は事業費がかなり少なかったことから、国東港海岸に全て予算配分しています。また、別府港海岸の今年度の工事予定は人工海浜の工事だったのですが、小さい規模で工事発注すると単価的に高くなることから今回は国東港海岸に全て予算配分したところです。

《委員》 29年度以降は予算を確保できるということでこのような計画を組まれています。植栽は全くできていませんが、突堤は完成しており、護岸は93%ですので、だいたい急ぐ必要があるところはできているようですが、あとはほかの事業と見比べながら優先順位を付けていくという感じになるんですか。

《港湾課》 6,000万円程度確保できるのであれば、どちらも進めていきたいと考えていますが、事業費が減少すれば優先順位を付けるなど検討が必要になると考えています。

《委員》 環境への配慮ですが、この事業もそうですし前の事業もそうでしたけど、基本的に埋め立てが多くて、この場合だったら28,000m³の土の搬入先は具体的に書いてありますがその他のところはまだ決まってないということですか。

《港湾課》 現在調整をしているところです。

《委員》 その前の事業もそういう状況になっているということですね。

《港湾課》 はい。

《委員》 先ほど違う方にも言ったのですが、これは全体の話かもしれませんが、残土が出ることで里海里山を埋めていくことにもなりかねないので、それは事前に調整をしていただきたいと思います。

《港湾課》 はい。

《議長》 あとは予算をしっかりとってください。

《港湾課》 はい。

《議長》 それでは、この事業に関しまして、事業者の申しております対応方針案の継続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。

【再評価】 10. 港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区 (県事業)

《議長》 最後の事業です。再評価対象事業、港湾環境整備事業、佐伯港、大入島東地区についてご説明をお願いいたします。

《港湾課》 それでは佐伯港大入島東地区港湾環境整備事業について説明いたします。お手元資料の10の1からになります。パワーポイントは10の7ページからになります。よろしくお願ひします。この事業は、平成23年の事業評価監視委員会で休止とさせていただきますが、再評価後5年が経過したことから今回の再評価となっております。まず事業位置でございますが、佐伯市大入島の南東部の海域でございます。こちらは大入島の航空写真でございますが、赤く囲まれた部分の大入島小学校前面海域を佐伯市内で発生する公共残土で埋め立てる事業でございます。最初に事業の背景について説明いたします。佐伯港女島地区では、近年ますます大型化する世界の貨物船に対応するために、水深14m岸壁と航路、泊地の整備を平成5年から行ってまいりました。この岸壁が整備されることにより九州東岸ではばら積み貨物を扱える最大水深の公共バースとなり、大型船舶が入港可能となることで物流の効率化、コスト縮減が可能となりますので、地場産業の競争力強化と新たな産業の立地が期待されます。また、東九州自動車道の整備や国県道の改良など佐伯市の発展のための各種事業が行われております。これらの事業から発生する土砂につきましては大入島へ運搬し埋め立てる計画としております。本事業の必要性についてでございます。佐伯市管内の事業実施における課題といたしまして、水深14m岸壁の整備では航路、泊地の浚渫によりまして浚渫土砂が発生いたします。また道路整備においても陸上残土が大量に発生しますが、佐伯管内において残土処分地の確保が非常に困難となっております。従いまして大入島東地区港湾環境整備事業により残土処分地を確保することで、佐伯市発展に必要な事業の実施が可能となります。また埋め立て地は住宅および緑地を整備いたしまして大入島の活性化を図るというものでございます。次に事業計画の概要で

ございます。国が実施いたします水深14m岸壁では、航路、泊地の水深を確保するために、緑色とオレンジ色の範囲を掘る計画でございまして、当初計画ではこの浚渫土砂のすべてを大入島地区へ搬入することとしておりました。しかし大入島の埋め立て護岸の整備が、一部住民の方々の反対によりまして実施できない状況になり、水深14m岸壁の供用開始が困難な状況となりました。そこで、水深14m岸壁の供用開始を目的に浚渫土砂の再検討を行いまして、船の回転に最低限必要な部分の浚渫で発生する土砂140,000m³、緑の部分になりますけれども、を岸壁背後の埠頭用地へ埋め立て材として利用することといたしました。オレンジ色で表示しております残りの浚渫土砂80,000m³につきましては、浚渫の必要性を判断した上で大入島埋め立て地へ処分する計画としております。それと佐伯市内の道路事業等から発生する陸上残土650,000m³の合わせて730,000m³を処分するものでございまして、これらの公共残土を受け入れるために海中を囲うように護岸を整備するものでございます。事業費は47億円、護岸延長は600mとなっております。本事業で整備を行う施設といたしましては、外周護岸Aが100m、外周護岸Bが240m、内護岸260mの合わせて護岸600mとなります。埋め立て護岸の完成後に埋め立て土砂の処分を行います。運搬や処分については、土砂を排出する各事業者により行われます。また埋め立て後の土地利用につきましては、大入島の活性化を図るために大入島開発計画に基づきまして住宅地や緑地等が計画されておりました。市が整備を行います。続きまして事業の主な経緯でございまして、平成5年8月に佐伯港港湾計画が改定されまして、大入島埋め立て護岸が計画されました。そして9年に事業採択、13年に一回目の事業再評価を受けておりました。継続の答申をいただき、平成15年1月に公有水面埋立免許を取得いたしました。その後平成17年1月の現地工事において一部地元住民等の反対行動を受けましてやむなく工事を中断しております。その後平成18年度の大分県事業評価監視委員会で継続の答申をいただきましたが、反対派の方の本事業に対する理解、同意は得られずに、着工できない状況が続いておりました。このような状況の中、水深14m岸壁の浚渫範囲を最低限にとどめ、岸壁背後の埠頭用地埋め立てに浚渫土砂を流用することで水深14m岸壁の供用に一定の目処が付いたことから、いったん休止をして残りの浚渫の必要性を見るところで平成23年の事業評価監視委員会にお諮りしまして休止が妥当との答申をいただきました。平成26年3月には水深14m岸壁の供用が開始されております。次に平成23年休止時の方針と現状について説明いたします。休止以後の方針といたしまして以下の課題を勘案して判断するとしておりました。一つ目は、浚渫土砂については水深14m岸壁においてより安全に航行するためにはさらに浚渫80,000m³が必要であるため、岸壁供用開始後の船舶の運航状況を踏まえて浚渫の必要性を判断する。二つ目は、陸上残土についても今後の発生が見込まれるため、佐伯管内の陸上残土の処分方法の検討状況等を踏まえて判断するということとしました。なお、委員会の附帯意見として「今後の方針の検討状況を当委員会に毎年報告願いたい。今後の方針の決定に当たっては、佐伯港の整備の経済効果や当該事業による環境への影響も考

慮願いたい」との意見をいただいております。方針決定の際には必要な調査を十分に行いたいと考えております。これに対しまして現在の状況でございますが、平成26年3月に水深14m岸壁の供用が開始されましたが、まだ供用開始後間もないために、現在利用状況を見極めている段階でございます。そのため、浚渫の必要性の有無につきましては判断するには至っていないという状況でございます。また、陸上残土については、処分地確保および発生土量縮減に向けて継続的に検討を行っている状況でございます。まず水深14m岸壁の利用状況でございます。供用開始後の26年5月2日に3万トン級の船舶が着岸いたしました。この船の着岸離岸の状況を確認いたしました。特に問題は生じませんでした。また平成27年1月にも3万トン級の利用がございました。これまでの利用実績といたしましては利用船舶数は96隻で主に中国への輸出で利用いただいております。近隣港湾の5万トン級の利用状況でございますが、福岡県の苅田港と宮崎県の細島港で月1隻程度の利用がございましてこちらの港は水深が13mと浅いために他港で荷物を下ろして軽くするなど調整を行って入港しているというところでございます。また、熊本県の八代港は佐伯港と同様の岸壁を有しておりますが月2隻程度の利用があると聞いております。今後も引き続き佐伯港の利活用促進に向けた取り組みを行うと共に、入港する大型船舶の利用状況等を確認いたしまして浚渫の必要性を見極めていきたいと考えております。続きまして陸上残土の処分地確保の状況でございます。平成23年度の事業休止時におきましては、処分地が決まっていなかった残土が約670,000m³でございましたが、現在は約310,000m³と半減いたしております。これまで処分地確保のための調整会議の開催や残土発生量の縮減の取り組みを行ってまいりましたが、今後も引き続き努力をしてまいりたいと考えております。次に佐伯港を取り巻く主な情勢変化についてご説明いたします。一つ目は、平成28年4月に東九州自動車道が全線開通いたしまして北九州、大分、宮崎間が結ばれ利便性が大きく向上いたしました。佐伯港から高速までは車で約20分で接続し、水深14m岸壁供用時と比較すると北九州市まで約40分短縮、宮崎方面へは約1時間の短縮となり、海と陸の交通連携により佐伯市が県南の物流拠点として発展することが期待されております。二つ目は、佐伯港では今年の11月にバイオマス発電の操業開始が予定されておりました。港の利用が促進されると考えております。岸壁背後の埠頭用地、赤く囲っているところでございますけれども、そちらには現在発電の燃料となりますPKS（パーム椰子殻）保管庫が建設されております。また、佐伯港の海崎地区の企業跡地におきましてはバイオマス発電設備が建設されまして、本格稼働に向けて準備が進められております。また、大分県の港は九州の東の玄関口として注目度が高まっており、今年度からは人流、物流の拠点化に向けた検討も始まっております。これらのことから今年度を皮切りに佐伯港を取り巻く情勢は大きく変化をしております。貨物量の増加や港利用の促進が期待されておるところでございます。最後に今後の方針についてでございます。1点目は、現段階では、水深14m岸壁での浚渫の必要性の有無を判断するに至っていない。2点目は、今年を節目に佐伯港発展の転換期を迎えていることから、利活用促進への努力を

続けながら、もう少し様子を見たいと考えておりました、引き続き休止したいと考えております。なお、休止の間は以下について状況を見ながら判断していきたいと考えております。1点目は、次回再評価時までには浚渫の必要性について、女島地区岸壁の利用状況および佐伯市の企業立地や港湾背後地の利用状況等を総合的に判断し、事業中止を含めた検討を行います。2点目は、引き続き残土が発生する事業の計画変更や残土調整会議の取り組みを継続していきまして判断していきたいと考えております。以上、佐伯港大入島東地区、港湾環境整備事業について説明を終わらせていただきます。よろしく申し上げます。

《議長》 ただ今の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》 まず質問なのですが、資料10の13ですね。次回の再評価時までだから、正確には平成何年ですか。

《港湾課》 33年です。

《委員》 33年で最終的に中止になるか再開になるかを決めるということでしょうか。

《港湾課》 はい。

《委員》 私はやむを得ないかなと思っています。次回の評価でもし結論を付けることができるとしたら、是非それも付けなければならない時期であると思っています。それからもう一つは、その33年の段階で廃止になるとしたらどうすればいいのか。再開になるとしたら環境アセスメントを徹底的にやらなければならないことになると思います。その理由とか時代的背景というあたりも含めて大きく二点をお話したいと思っています。5年前の私の記憶では、県が休止という判断をされましたが、その時は、より生物多様性を重視した環境アセスというのをより充実したということで行っているのですが、佐伯市民の一部は埋め立ては反対されてる、それから国が港湾を拡大するという期待を込めてる人たちは開発賛成で、市民を二分している状態からさらに距離を引き離してしまうことになり、佐伯市に負の財産が残ってしまうことになる。そういうことであれば環境の物差しではなく、大型船の利用状況という物差しで客観的に見ようじゃないかということで、その時点では休止であり、かつ、違う物差しで見ることによって地元の人たちの方も何とかするだろうという流れだったと思います。県の配慮というのを私は感じました。だからそういう意味ではやむを得ないと前回思いました。今回は東九州自動車が開通したり、バイオマス発電も操業されて来たということで、また地元の人たち、やはり開発賛成の人たちがかすかに期待を持っているのではないかと思います。切り土、盛り土だけで言うと全てをほかの場所

で埋めるといのは本当はこれだとちょっと時代錯誤であると個人的には思いますが、大型船の利用状況といのは言ってみれば経済を測る物差しでもあります。それを地元の人たちに本当にある程度客観的に見てもらうためにもう5年延ばすといのは、私個人としての意見としては、これはやむを得ないと思ってまいす。何故そう思っているかということをお話をさせていただきたいのですが、更なる浚渫工事をし
て拡大しようという市民と、それから埋め立て反対という市民、同じ佐伯市民がこ
ういふふうに対立することはとても悲しいことだし大変なことだと思います。本当は被
害者は両方だと思っています。国の港湾事業としてもう20年以上前の平松県政の時
代に港湾計画を持ってこられて、それは当然期待する人は期待します。一方、海を埋
め立てると言ったら反対する人もいます。そういう流れの中で2010年以降、公共
事業では環境への配慮が徹底されるようになりまして、生物多様性を損なうよう
な公共事業といのは、今どんどん廃止の方向に向かっているわけです。県もそう
なんですけど一番振り回されてるのが佐伯市であり、佐伯市民たちだと私は思っ
ています。しかしそれはやはり時代の流れに従っているのだと思います。どうい
うことかと言うと、かつては持続可能な開発といのはあまり本気で考
えてはなかったんです。ですから、持続不可能な開発でも地元
に経済的な効果があればいいだろうということでも
そういう時代に計画されたのですが、今はもう持続可能な開発でなければなら
ない。今どんどん地球上の生物が絶滅して、その上に乗っかってる人類も存
亡の危機に至っている。国連が一番ピリピリして、持続可能な開発以外
は人類は残れないとはっきり言っているわけです。先進国である日本も
そんなことが分かりはじめて、特に2010年に生物多様性の条約の
世界会議COP10の一番大きな会議が愛知県の名古屋で開かれ、世界
の目標として愛知目標といのを議長国である日本が提案して180カ
国以上の締約国が全て賛成したわけです。その愛知目標とい世界目標
の20の個別目標の目標3で、2020年までに生物多様性を損なう
ような事業は公共事業も含めて原則廃止すると言っているわけです。
ですから今どんどんそういうふうに変わりつつあるわけです。県が5
年前に休止したといのは、そういう時代の流れも見えておられたのだ
と思いますが、その落差だと思っています。その落差を埋めるためにも
う少し時間がかかるということです。大きく二つ目ですが、例えば5
年後に廃止になれば、要するに5万トンほとんど必要ないとか、ある
いは、来ても苦勞すれば回れるじゃないかといことになれば、県は
この5年間に残土をほかの工事工区に半分以上は分散させたわけ
ですから、残りの残土についても、廃止の場合でも十分対応でき
るようにそれまでにはっきりさせるべきだと思います。もし廃止とい
うことになったら、市はふてくされるのではなくてむしろチャンス
になる。実は佐伯市は里山については持続可能な開発を熱心にやっ
ています。今、祖母傾のユネスコエコパークで宇目町を自然を守りな
がら経済的にも元気にしていこうといことでもやっているわけです。
大入島の里海がちょっと矛盾したことになるわけですが、県は先ほ
どの埋め立てを分散させて、市はそういうものを逆に身にしていく
時代になっているのではないかと。里海については最小限の浚渫土
を取って、3万トン級船舶の航行は問題ないといこ

とでやっており、だから海の幸のグルメ街道もこんなに美しいんですということで首尾一貫してもらえるとありがたいと思ってます。ただ、再開ということになったら、佐伯市民の一部の埋め立て反対の人対開発賛成の人ではないのです。これは国の生物多様性戦略に反することをやるということなので、まず徹底的な環境アセスメント、生物多様性をテーマにした実態調査をまずやるということと、その実態調査に基づいて、理想は、例えば埋め立ての部分で生物多様性の減少をゼロにする、それが難しいとしたら、極力ゼロにする具体的な提案を出すということです。5年たてば2020年までに徹底的にやるという愛知目標の期限を過ぎてるわけですから、その前提の上で開発行為を行うという時代になっている。生物多様性国家戦略は愛知目標を実行するために作ってる戦略なので、それに反旗をひるがえさない、これだったらやむを得ないという条件の実施は必ず必要になってくると思っています。個人的な意見と言うよりは時代の流れなので、あえて方向性を言ったつもりではありますが、県の事務局としてはどう考えていますでしょうか。

《港湾課》 もしも事業再開になった場合には、委員のおっしゃられるように、県としても必要な環境調査を十分に行って、専門家のご意見を聞きながら、解決方法を模索していきたいと考えております。

《委員》 そうなんです。それで徹底的なアセスメントをと言ったのです。今の前半はそのとおりだと思いますが、後半は調査に基づいた提言というか、埋め立ての場所が大入島の一部ですよ。そこの部分の生物多様性を具体的に減らさないようにする提案、それもセットで本来の環境アセスメントであると考えていただければと思います。

《港湾課》 環境アセスについては法とか条例とかで決まっていますので、そういった要綱等に基づいて適切に行っていきたいと考えております。

《委員》 万が一という時には是非そういうふうにしていただければと思います。

《議長》 貴重なご意見をありがとうございました。他にどなたかいらっしゃいませんか。

《委員》 前回の説明会の時にいろいろと質問をさせていただいて、これまでの間にもいろいろと説明をいただいて、趣旨についてはかなり理解をしたつもりです。5年前の議事録についても読ませていただきました。その上で、今判断する時期ではないということも分かりましたし、今回の休止という案については、私も休止という意見でよろしいかと思っています。一つ気になっているのが、前回の休止の時に、毎年この件については報告願いたいという点と、今後の方針決定に当たっては経済効果や環

境への影響も考慮願いたいという点が附帯意見として付されていたのですが、今回休止という判断がこの委員会でなされた時に、5年後まで一切報告がなくてその時点で事業中止なのか再開なのか決めていいのか、やはり今までどおり毎年ご報告をいただいた方がいいのかとか、今〇〇委員からあったように、もし再開という場合には、環境の面についてきちんと配慮してくださいという点や経済効果についてもそうかもしれませんが、やはりこの問題については考えた方がいいですという附帯意見を付けるべきなのかを、委員の皆さんのご意見もお聞きした方がよいのではないかと思います。

《議長》 その件に関しまして、何かご意見ございませんか。

《委員》 私は毎年報告は続くものだと思ってましたが、もし5年で変わっていくとしたら、是非先ほどの残土の現状についてもここまではかの工区でがんばりましたという報告を毎年行って頂きたい。今の担当は本当に気の毒だと思いますが、それを今後も続けていくためには、ここで附帯意見と言わないとだめなんですか。特に言わなくても前回の附帯意見が続くのであればそのまま継続ということでもよろしいし、もし、もう一回ここで決めるということであれば、毎年ご報告をいただく方が非常にいいと思います。

《議長》 どうぞ説明をお願いします。

《港湾課》 確認するまでもなくそのつもりでおります。

《委員》 安心しました。

《港湾課》 付けていただいても結構ですけども、当然だと思っております。

《委員》 特に附帯意見がなくてもそのまま毎年のご報告はしていただけるのであれば。

《事務局》 毎年ご報告というのは、やはり前回附帯意見でいただきましたので、こちらもそういうことが必要だと思っておりますので、経緯をはっきりする意味で、委員会の方ではっきり附帯意見として出すというかたちでしていただけると、今から毎年報告するという位置づけの中でやっていけるというかたちになりますので、附帯意見をつけると決めていただければと思います。

《議長》 それでは、附帯意見として付けるということでご異議ございませんか。

(一同異議なしの声)

《議長》 その附帯意見の内容でございますが、先ほど〇〇委員から説明がありましたが、前回は「離島港湾環境整備事業佐伯港大入島東地区の休止については今後の方針の検討状況を当委員会へ毎年報告願いたい。なお、今後の方針による決定に当たっては佐伯港の整備による経済効果や当該事業による環境への影響も考慮願いたい」と。これでよろしいですか。もうちょっと環境のことを強く書く必要はありませんか。

《委員》 先ほど申しましたように、県の配慮として、物差しを経済的なものにするということは出していただいたので、主旨は今みたいに軽く書いて頂ければ。しかし、いざやる時にはそれが大きくなるということで解釈すれば、私はそれでよいのではと思っておりますが委員の皆様どうなんでしょう。

《議長》 提案者の〇〇委員がそういう意見ですが。

《委員》 毎年環境のことを報告しようといったら、毎年アセスメントをやらないといけないという話になりかねないし、ここの経済効果というのは、単純に船が何隻程度だったとしか報告はないと思っておりますので、それがどういうふうに発展したのかまでは報告不要だと思っております。書いてあるように、5年後にきちんと中止を含めて検討すると、今回初めて中止という言葉が出てきましたのでそれをもって評価するというので、継続報告については人も代わりますので、きちっと毎年モニタリングするという意味で附帯意見を前回どおりでいくということでよいと思います。

《議長》 はい、分かりました。それでよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、事業者が申しております対応方針案の休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、これにつきましては先ほどの附帯意見を付けて答申するというのでやらせていただきます。それでは、これですべての議事審議が終わりましたので、以上を持って議長の任を解かせていただきます。なかなか不慣れでご迷惑かけましたが、本当にありがとうございました。それでは事務局、お願いいたします。

閉会

《事務局》 ありがとうございます。長時間のご審議ありがとうございました。それでは最後に麻生建設政策課長から閉会のごあいさつをよろしくお願いします。

《建設政策課長》 本日は委員の皆様方に長時間にわたり、10件の案件につきましてご審議いただきましてありがとうございます。本日の審議の結果につきましては、12月2日に委員長さんと副委員長さんのお二人に、知事の方に答申をしていただく予定となっておりますのでよろしくお願いいたします。本日の審議中でのご意見あるいはこれまでの現地調査等でいただいた意見、それらをしっかりそれぞれの事業の中でそういったことを配慮した上で事業を進めていきたい、また、この監視委員会でのやり方についても、今日ご意見をいただきましたので、その点についてもしっかり事務局の方で今後検討していきたいと思っております。今後ともよろしくお願いいたします。これをもちまして第41回の大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。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 28 年 12 月 28 日 (水)

議事録署名委員 下田 憲雄



議事録署名委員 姫野 由香

