

第39回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成28年2月23日（火）10：00～12：20

場 所：大分市大手町3丁目1番1号 県庁 新館 5階 51会議室

議 題：公共事業評価（事前評価3件、再評価2件）

出席委員：小倉委員長、安部副委員長、島田委員、杉浦委員、田中委員、廣戸委員
米澤委員

対象事業：

- 1.【事前評価】道路改築事業 国道213号・糸原杵築線 大分空港道路（県事業）
- 2.【再評価】道路改築事業 国道387号 豆生野拡幅（県事業）
- 3.【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）
- 4.【事前評価】都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡工区（県事業）
- 5.【事前評価】都市公園事業 大分スポーツ公園（県事業）

開会

《事務局》 ただ今から第39回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。まず、本委員会については、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条2項の規定によりまして、委員の過半数が出席しなければ開催することができないというふうになっております。本日は、委員9名のうち7名のご出席をいただいております。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、まず、委員会の開催にあたりまして、土木建築部進部長からごあいさつ申し上げます。

《部長》 皆さん、おはようございます。いつもお世話になっております。年度末のお忙しい時に、また、雨で足元の悪い時にご出席いただきまして本当にありがとうございます。今回の事業評価は、2月8日に事前説明会、また、16日には現地調査ということで現地を見ていただきまして本当にありがとうございます。今回は県事業5件ということでございますけれども、県の新しい長期総合計画、これに位置づけられている大きな事業が三つほど、今回ご審議いただくということでございます。我々としても非常に力の入った事業でございまして、何とかこれを県民の皆さんのために一日でも早く事業をしたいという気持ちでご審議をお願いするものでございます。いろいろかなりタイトなスケジュールの中でやっているということもございまして、説明

が行き届かない点もあるかもしれませんがけれども忌憚のないご意見をいただければと思っております。何とか前向きに進めてまいりますのでどうぞ協力のほどをよろしく申し上げます。本日はよろしくお願い申し上げます。

《事務局》 ありがとうございます。続きまして小倉委員長にごあいさつをお願いしたいと思います。

《小倉委員長》 改めまして、おはようございます。本日は第39回の大分県事業評価監視委員会ということで、ご遠路またご多忙の中ご出席賜りまして誠にありがとうございます。開会にあたりまして一言あいさつを申し上げます。大分県も全国の状況と同じでございます、人口減少、それから社会保障費の増大、インフラの老朽化等々、課題が非常に多い社会情勢となっております、そういう中で大分県の経済社会を維持させる、さらに発展させる、そのためにも適正な社会資本整備が必要となっております。平たく言えば、公共工事の重要性というのはまだまだあるんだということを私も認識しながら対応していかなければいけません。一方で地方の予算運営ですね。予算の関係は厳しくなっております、そういう中で効率化、重点化を図りながら、それから事業実施のプロセスの透明性の確保、これも今まで以上に重要になってきていると思っております。そういう意味でこの事業評価監視委員会というものが県民の皆さんの関心も高いということを私ども実感しながら真摯な議論を重ねていく、県民の皆さんの期待に応えていく必要があると考えております。県庁の皆さんも本当に大変な資料をきちっとご準備いただいておりますので、また、現地視察等も折々、企画して下さっておりますので、そういったものも一步一步確実に押さえながら、真摯な議論を行って県民の期待に応えていきたいと考えております。本日は限られた時間ではございますけれども、どうぞよろしくお願いいたします。簡単ですが開会の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。それでは、本日の審議の内容でございますけれども、本日は知事から本委員会に諮問された事前評価3件、再評価2件の計5件について審議をお願いしているところでございます。それでは、早速審議に入ります。審議における議長は、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条の規定により、これより先の議事進行は小倉委員長にお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

《議長》 それではこれから先の進行役を務めさせていただきます。議事に先立ちまして本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。これは大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条3項の規定によりまして必要とされているものです。本日は〇〇委員様と〇〇委員様お二人にお願いしたいと思います。事務局が議事録を作成したあとのチェックと書名をよろしくお願い申し上げます。それでは早速審議に入ります。説

明される皆さん、10分程度で説明時間をお願いできればと思います。説明のあとに個別に審議をしたいと考えております。それから傍聴される方と報道関係者をお願いしております。入場された時にお渡ししたと思いますけれども、傍聴要領に従ってお願いいたしたいと思っております。それから審議の内容が個人等のプライバシーに関わる怖れがある場合は会議の途中でも一部分非公開とさせていただくこともあり得ます。その時は退席していただくこととなりますのでご協力の方よろしくお願いいたします。それでは早速審議に入ります。

【事前評価】 1. 道路改築事業 国道 213 号・糸原杵築線 大分空港道路（県事業）

《議長》はじめに事前評価の対象事業ということで、道路改築事業、国道213号・糸原杵築線、この案件について始めたいと思っております。では、説明をよろしく申し上げます。

《道路建設課》 道路建設課です。お手元の資料の1の5ページからになります。よろしく申し上げます。道路改築事業、路線名は、国道213号と一般県道糸原杵築線になります、大分空港道路の4車線化延伸につきまして、ご説明させていただきます。本件は、新規案件でございます。大分空港道路は、国道10号日出バイパスと、現道、国道213号の日出町から国東市の間を自動車専用道路として結ぶ道路です。今回、図の上側に赤字で旗揚げしております、4区間の4車線化延伸につきまして計画しております。大分空港道路は、大分空港へのアクセス道路として、高速道路と密接なネットワークを構成し、一体となってその機能を発揮している路線です。4車線化につきましては、本県の長期総合計画、「安心・活力・発展プラン2015」に取り組むの推進が位置づけられております。地震など災害発生時の緊急輸送路としても、空港や主要な圏域を結ぶルートとしての役割が期待されており、県の「道路啓開計画」におきましても、最優先啓開ルートに位置づけられています。右下のコメントにありますが、空港道路を利用する消防関係者にも、二車線区間が不便であると感じられております。左上の図にあるとおり、我々の調査の結果ですが、現在の空港道路の2車線と4車線では、平均速度で18km/h、最低速度では31km/hの速度差が確認されました。平均速度の差につきましては、追い越し可能な4車線延長が短く、無理な加速を行う車が多いことが原因と考えています。今回の調査結果におきましても、4車線区間の最高速度は、130km/hを超える速度も確認されております。右上のグラフは、2車線区間の時間帯別に連なった最大の台数を示しております。交通量が多い朝の通勤時間帯に低速車の影響が著しく、最大では38台もの長い連なりが発生していました。4車線化は、低速車両の影響を低減しまして、定時性の向上が期待されます。この図は5年間の死傷事故発生箇所を示しております。青が軽症、オレンジが重症、

赤が死亡事故の発生した箇所です。緑色の太い緑の部分が、現在の4車線区間を示しており、細い黄色の部分が2車線区間です。このうち赤い部分が今回整備予定の区間となっております。重症・死亡事故5件は、全て2車線で発生しています。全体では、14件のうち11件が2車線で発生しています。なお、起終点の各1件の2件は交差点の事故でありまして、この事故を除けば全体12件のうち11件と、重大な事故の9割以上が2車線区間で発生しております。4車線化の際には、剛性の高い中央分離帯を設置するため、正面衝突事故が減少し、重大事故を低減することができます。東日本大震災の際には、暫定二車線区間で発生した災害復旧工事による交通規制が物資輸送に大きく影響いたしました。また、新潟県中越地震におきましては、関越道が4車線であったため早期に緊急車両が通行可能となったことが知られております。画面下の写真のように、空港道路におきましても、法面崩壊による災害や、積雪の際には竹などが車線を塞ぐなど、2車線故に通行止めとなった事態が発生しております。大分県におきましても近い将来、発生が予測される南海トラフ巨大地震が危惧されている状況にあります。4車線であれば災害復旧工事を車線規制なく通行させながらできることから、信頼性の高い道路として機能が強化されます。空港道路は、平成3年の開通後24年が経過しておりまして、舗装などの維持工事等によりまして、平成26年度では夜間通行止めが38日間発生しました。4車線であれば車線規制で通行が可能となるため、全面通行止めの日数が減少し利便性が向上されます。これまで必要性を述べましたが、4車線化は、追越車線と剛性の高い中央分離帯を延伸し、大分空港への定時性と利便性の向上、交通事故の軽減、災害時の道路機能強化を図ることを目的としております。さらに、無理な加速を行うような状況が改善されることを期待しております。構造規格としまして、自動車専用道路である第一種第三級、設計速度は80km/hです。重要構造物は100mの橋梁を二箇所予定しております。施行延長は4区間で全体で3,930mです。表は各区間の内訳を記しておりまして、中央部に施工延長を示しております。今回の整備によりまして、現在、この4区間3,800mの4車線延長が5,760mになります。この図は、大分から空港方向を見た断面図であります。今の空港道路は、図の左半分の2車線が整備されておりまして、その全体幅員は10.5mとなっております。今回、図の上の取り上げの右半分の大分向き下り車線を、車道7m、路肩1.75m、中央帯を3m整備しまして、全体幅員は20.5mを計画しております。期間は平成28年度から32年度までの5年間を予定しております。表の中段から下になりますが、事業費の内訳は、道路工、3,730m、6億6千万円。橋梁工、200m、7億8千万円、全体事業費は測量試験費を合わせまして、16億円を見込んでおります。図は、空港道路の、左上・日出方面から、右下・空港方向までを模式的に表しておりまして、今の状況を、緑が4車線、オレンジが2車線により示しています。今回の整備箇所を赤色で表しており、区間1は、相原パーキングから空港側の橋まで。区間2は、杵築インターから空港側の橋までの区間です。区間3は、杵築インターから安岐インターの間の比較的短い4車線区間であり、区間4は、安岐インターより手前・大分側の区間となっております。区間

の選定方法は、早期事業効果が発現可能な区間とし、大規模な構造物や土工が少ない区間を計画しました。なお、最も空港側の安岐インターから空港側の区間につきましては、現況の安岐インター付近の4車線区間が長いため、大分空港向き利用者には、速度低下の影響が小さいと考えていることから、今後、施工の適否を検討して参りたいと考えております。来年度、測量、地質調査、道路設計、橋梁設計を全工区で行う予定です。橋梁設計のうち、詳細な設計につきましては、平成29年度を予定しております。平成29年度から道路工事、平成30年度から橋梁工事をそれぞれ着手し、ラグビーワールドカップまでに区間の1、2、4を、5年後の平成32年度までに区間3を完了する予定としております。自然環境への配慮につきましては、大分県環境配慮推進要綱に基づき調査を実施し、必要な配慮を行います。既にほとんどの区間で暫定的な土工などが行われているため、自然環境への影響は小さいものと考えております。住環境への配慮につきましては、低騒音仕様の建設重機を使用するなど工事中の騒音振動対策を行い、住環境に配慮いたします。沿道環境への配慮としましては、支障する桜は沿線などで移植を検討するなど配慮を行います。また、土工部は自生種を用いた緑化を行うなど周辺環境との調和を図ります。残土処理の状況でございますが、右下の表にあるとおり、残土約3万立米見込まれておりまして、空港道路の今回の整備箇所以外に残る盛土の区間や、他の公共工事の盛土材として使用いたします。主な事業の効果は、大分空港への定時性の確保と、重大事故の軽減、災害時の道路機能強化や、交通規制減少による利便性向上などを図ります。また、今回の整備区間の費用便益費は1.33となっております。事業実施環境ですが、必要な用地は確保しておりまして、ほとんどの区間で暫定的な工事が行われています。冒頭にも述べましたが、空港の部分の4車線化につきましては、県の長期総合計画、「安心・活力・発展プラン2015」に位置づけられております。以上によりまして、本事業を平成28年度より実施したいと考えているものです。

《議長》 ありがとうございます。ただ今ご説明いただきました国道213号・糸原杵築線について、何かご質問や意見がございましたらお願いいたします。

《委員》 橋梁の区間が2橋あるということだったんですけれども、その辺の補足説明をお願いします。

《道路建設課》 橋梁の区間でございますが、予定している区間は、区間3の部分になります。現況の西大内陸橋と東大内陸橋の部分になります。この区間の橋梁が二箇所、それぞれ橋長が100mが二箇所ある部分を、反対側にそれぞれ2橋、計画しております。

《委員》 構造物は既に四車線分あるんですかね。

《道路建設課》 構造物はありません。

《委員》 新設ですか。

《道路建設課》 新設です。隣に新設する計画で、アバットだけ一基ある状態です。この区間3が、追い越し区間長が現状で短くて、500mしか追い越し区間が取れていない区間となりますので、それを余裕を持って追い越せる延長にするため、この100mの橋を二つ架ける計画でございます。

《委員》 質問の趣旨は、橋梁のところが非常に費用がかかるので、費用節減とかそういうことも含めて検討されているのかということのを少し説明していただけるとよかったですかということなので質問をさせていただきました。

《道路建設課》 この区間の選定理由にも書いてあるとおり、大規模な工事になるところは極力避けたいと考えています。最も効率的なのは、一番空港寄りの終点部で、桜が200本植わっているところ。ここは比較的簡単に四車線化できる部分です。橋も70mの橋が1橋あるだけなので、コストから言えばここが楽ですけども、ここは安岐インターのところの追越し区間長が長くて、そこで十分追い越したい人は追い越せるので、優先度としては、必ずしも高くないのかなと。やはり、区間3の部分の追い越し車線長が短くて無理な追い越しが見られるので、若干、コストはかかるけれども橋を二つ架けることで結構な距離が整備できるということです。

《道路建設課》 橋梁については、交通止めをするかしないかとか、架設工法によってかなり変わってくる可能性があるので、設計の時にいろいろ検討したいと思います。

《委員》 はい。ありがとうございました。土工のところは今は植樹帯等になってて、もう道路の用地分は確保されてるかなと思ったんですけど、橋梁のところがちょっと気になったんでお尋ねいたしました。

《議長》 他に、国道213号・糸原杵築線、ご意見・ご質問がありましたら。

《委員》 資料1の7の事業の必要性、交通事故の実態のところなんですが、重傷事故や死亡事故が起こっているところは、やはり曲線の部分かなと思うんですね。そこが四車線になるのであれば事故の軽減が図られると思うんですが、そこは四車線ではなく、他の緩い直線のところが四車線になるような気がするんですが、これで重傷事故、死亡事故の緩和につながっていくんだろうかと思われるんですが。

《道路建設課》 確かに事故の発生しているところを四車線化するということには必

ずしもなっていないんですけれども、例えば一番左寄りのところは、藤原ジャンクションのところで、高速道路に向かうか一般道に降りるかの分岐のところで事故が、軽症の事故ですけど、多発をしているとか、4車線区間が2車線区間に絞り込まれるようなところで発生しているので、やはりそういう、分合流部分を少しでも解消するというのは有効だと思います。また、中央分離帯を、普通のガードレールの中央分離帯をしっかり付けることは、やはり、正面衝突は必ず回避できることになりますので、重大事故の軽減にはつながるものと考えています。

《委員》 ありがとうございます。

《道路建設課》 なるべく、今回、四車線にすれば、中央分離帯は付けるんですけども、暫定二車線のところでもガードレールを付けるスペースがあるところは、中央分離帯のガードレールを付けることも検討したいと思っています。

《委員》 現地調査をしてみると樹木帯があって、ここは四車線化するためにそういった用地を取ってるんだなということを感じたんですが、そういったことでもないんですかね。

《道路建設課》 土地は全部買っています。上を越える橋、オーバブリッジも、将来、4車線になることを見据えて作ってあるので、あと少し、場所によっては土工工事をするとか、支障する桜を撤去するだけで、簡単に出来ると言えば簡単に出来るようになっています。

《委員》 資料1の12、環境への配慮のところなんですが、二つあります。一つは、環境を、周辺の里山とか、生物多様性も含めて守っていこうと思うと、概算土量ということで、実際に削る土と、その工区内で使う土と、余る土。今回は管内の公共工事の盛土材に使うということですので、おそらく工区も具体的にほぼ決まっているのではないかと思うんですが、どこの工区かというのが明言できるように計画されているのであれば、本当にこれは環境配慮としてはすばらしいなと思うのでその確認です。どどこ工区という固有名詞でなくても、それが計画としてあるのであればそれで結構です。それから二つ目としては、自生種を用いた緑化ということで、これもやっぱり環境、生物多様性を配慮する時に、もう本当に大事なことです。広いので、緑化の時に草本類というか草でする場合と、樹木でどんぐりを植えるとか、あるいは苗木をするとか、その辺りのところはこれからですから具体的な部分の方法論まではどうなのかなと思うんですが、大枠、どんな考え方でいらっしゃるのか、その2点です。

《道路建設課》 まず残土については、このうち1万5千立米程度はこの暫定区間内で処理が出来、残りについては今のところ特に工区は決まってません。

《委員》 かなりの、若干の量ではあるんですけど、それも是非、先手先手を打ってやって頂ければと思います。

《道路建設課》 法面の関係については、今回、四車線化すれば、幅員いっぱいを使い、法面が増えることになりますので、木本類とかは、やはり、落ち葉とか維持管理上問題が生じてきますので、そこまでは考えていません。通常の法面処理で、在来種を使う考えです。

《委員》 在来種でというと、樹木のことですか。

《道路建設課》 いいえ、草です。

《委員》 草ですね。帰化植物じゃなければいいので、ちょっと選定も大変かもしれませんが、先進的な取り組みになるので、是非がんばっていただければと感じました。以上です。

《議長》 ありがとうございます。他にご質問。はい、どうぞ。

《委員》 もう一つ、環境に関しまして。先ほど桜が200本ほど植えられているということでした。私も現地に行ってまいりまして、確かに大変もう立派に育っておいりました。これはどうされるのかなと思って、何かもったいないなと思ったんですけど、移植をされる検討するということなんですけど、どの辺りに持って行かれるんですか。

《道路建設課》 先ほどの法面の関係で言いましたが、どうしても法面への移植というのは難しい。落ち葉の問題とかありますので、移植できる場所は限られると思うんですけど、考えられるとすれば、現地調査の時に説明を差し上げた相原パーキングエリア、または杵築インターのあたり。一方で、てんぐ巣病にかかっているということもありますので、調査をした上で、もし今回四車化しない区間の部分で伐採する必要があるとすればそこに補植するだとかそういうことも考えていきたい。

《委員》 なるべくやっぱり、移植していただきたいなと思います。せっかく立派にそこまで育っておりますので。

《道路建設課》 桜はかなり大きく育ってます。相当コストがかかるということと、あれだけ大きい木を移植するとなると、移植して本当に根付くのかという問題があって、試験的にやってみたりしながら、どうしても難しいと言うことが分かって、一方で、桜に愛着があるということであれば、今回四車化しない区間に新しい木を植える

ことも含めて考えていきます。先ほど200本と説明した部分は今回工事をしない部分で、今回の区間には100本ぐらいどうしてもあたることになるんですけど、移植、あるいは新しい木を植えて、また将来育つのを待つとかを検討していくのかなと考えています。

《委員》 もし移植等がだめなときでもチップ材とかまたいろいろ利用法がありますので、多分利用を希望される市民の方もおられるんじゃないかなと思います。だからなるべく有意義に使用させていただけたらうれしいなと思います。

《議長》 それでは意見等も出そろったようでございますので、事業者が申しております対応方針案の本事業の実施ということが妥当であると認めるということでよろしゅうございましょうか。

(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、国道213号・糸原杵築線の事業実施を妥当というふうに結論いたします。ありがとうございます。

【再評価】 2. 道路改築事業 国道387号 豆生野拡幅 (県事業)

《議長》 では続きまして、再評価対象事業の案件に入ります。道路改築事業、国道387号、資料の2の1の方になっております。説明の方をお願いいたします。

《道路建設課》 説明をさせていただきます。お手元の資料2の6ページからでございます。道路改築事業、一般国道387号豆生野拡幅について説明させていただきます。本事業は平成24年度に事業採択を受けまして、今回大幅な計画の変更が生じたことから再評価を受けるものでございます。事業箇所でございます。日田市の南の県南、県境、国道387号は国道212号に接続しまして、日田市の市街地と上津江村を結ぶ、熊本県菊池市へつながる道路であります。周辺には道の駅上津江や上津江フィッシングパークなどがございます。日田市から菊池市までの国道387号におきましては2車線で整備しております。当工区が唯一の未改良工区となっております。国道387号は木材の運搬などにより大型車の割合が高い、地域の産業を支える道路でありまして、緊急輸送道路にも指定されております。未改良区間の早期解消が求められているところでございます。こちらは平成23年度に発生しました大型車の脱輪事故でございます。トレーラーが脱輪しまして全面通行止めとなりました。普通車は市道へ迂回、大型車は熊本から県道を迂回する必要がありまして、地域の生活や物流に影響

響が出たところでございます。現道の状況でございます。幅員の狭小の区間、この青い丸で表現されておりますが、4箇所あり、離合が困難な状況です。線形不良の箇所は赤い丸、急カーブが7箇所ありまして、見通しが悪い状況です。期待される効果といたしまして、走行環境の改善、産業の支援、時短等が上げられております。こうしたことから、平成24年度に延長1,540mの現道拡幅計画で事業採択を受けました。平成25年から27年にかけて、測量、調査、設計を進めてまいりましたが、平成26年度に実施しました地質調査の結果、特に河川側の支持層は当初の想定よりも深い位置にあることが確認されたため、大幅に事業費が増えることが判明しました。今回の事業計画の変更について二つのポイントがございます。まず一つ目は、事業費が増えました当初計画を見直してコスト縮減を図ること。具体的には、設計速度を50km/hから40km/hに下げ、コスト縮減を図ろうとしてます。二つ目は、事業区間外でありました川原橋を今回変更追加し事業整備区間に加えたいと考えております。まず、詳細設計後の事業費の概要ですけれども、道路工が約6億7千万円、橋梁工が約6千万円、測量試験費が7千万円の合計8億円の増額となっております。こうしたことから、当初のルート検討に立ち返りまして検討をいたしました。こちらは、ルート検討の資料でございますが、設計速度が50km/hの3つの案と、設計速度が40km/hの1つの案について検討を行っております。この時に最も経済性に優れる4案で、事業効果は十分得られると考えられておりましたが、この1案の方が設計速度が10km/h速いことと、それと1億円程度工費は高いんですけども費用対効果も高いということで1案の採用になっておりました。ただ、この詳細設計を行いました結果、当初13億円と見積もられていたものが、21億と大幅に増額になったことから、コスト縮減が図れないかということで、この4案の40km/h案と、再度、検討させていただきます。こちらは地質調査および詳細設計を考慮しまして、先程の1案と4案の比較をしたものです。青いルートが当初ルートの50km/hのルートになっておまして、赤いルートがこの度変更しようとしている40km/hのものです。設計速度40km/hに下げた4案ですと、新屋敷橋付近は現道に近い、この緑の部分でございますが、橋梁を含めまして、線形を支持層が深い河川側を避けまして、山側に見直したことでコスト縮減が可能となっております。また、設計速度50km/hの案では5箇所程度あった補強土壁の構造物については、青い点線でなくなるところでございますが、2箇所ほど不要となりまして、コスト縮減を可能としております。これは先ほどの比較を表にしたものですが、設計速度40km/hの案は走行性は劣るものの、現道の問題点でありました幅員狭小、線形不良は改善できまして、経済性についても5.5億円のコスト縮減が可能となります。また、費用便益につきましても、この50km/h案の0.79よりも1.03となりまして、総合的に考慮しましてこちらの40km/hの案を採用したいと考えております。サービス水準が40km/hで妥当かという点なんですけども、こちらは前後の整備状況です。左側が日田市内、右側が菊池の方になっておりますが、豆生野地区は地形が急峻な箇所でありまして、本地区から終点側約1km、このあたりでございますが、このところにも30km/h走

行の区間が残っております。先日の現地視察の時にも見ていただきました、酒の谷トンネル、それからこのトンネル前の橋梁等も、そういった構造物を触らずに、設計速度40km/hに上げることは可能なんですけども、なかなか50km/hにするにはちょっと不可能でございますので、この2km区間を含めました今回整備するところは40km/hの整備で妥当ではないかというふうに考えております。続きまして、二点目のポイントの川原橋の追加について説明させていただきます。川原橋は、幅員5.4mでありまして、築後、82年が経っております。当初、この橋は古いものですから、補修系の事業で更新を計画しておりました。橋梁点検の結果、古い橋梁であるために、耐震化は不可能と判明しまして、さらに、著しい老朽化というのが確認をされませんでした。老朽化が進んでいなければ、補修系の事業での更新というのが不可能になりまして、この改良系の事業で追加して、現状の耐震化、それから、基準等の課題も解決したいということで考えております。こちらは、以上の変更要素を踏まえた事業概要です。事業期間は、当初の5年から延長し、平成35年までの11年間としております。計画延長につきましては、1,540mから1,720mへ180m延長し、設計速度は先ほど説明させていただきましたとおり40km/hに変更させていただいております。総事業費につきましては、川原橋の4億5千万円を含んだ合計7億円の事業費増となっております。それから、事業の期間でございますが、事業期間を5年間延長した内訳としましては、地質調査と測量設計等の時間を要した2年間と、それから川原橋の追加、工事費が増加したことにより3年間工事期間を延長し、合計5年間の延長をしたいと思っております。それからこちらは、本事業の概算の土量でございます。道路の線形を山側に振りまして、現道を沿う計画に変更したことから切土が増加し、盛土が減っております。この結果、事業全体で3万8千立方メートルの土が搬出されるようになっております。この搬出先については、日田土木管内の公共事業に活用するよう努めてまいります。本事業では、川原橋の変更追加を含む大幅な変更により、当初計画区間では事業便益が1.0ありますが、川原橋も含めた全体計画としては0.8となっております。ただ、現地視察していただいておりますとおり、国道387号について、唯一の未改良区間でありまして、事業実施により線形の不良また狭小等が解決され、交通安全上の向上、産業、観光支援等の強化も得られるということと、地元の協力体制も整っておりますことから、本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。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

《議長》 はい。ありがとうございました。ご説明いただきました道路改築事業、豆生野拡幅ですね。ご質問・ご意見がございましたらお願いします。

《委員》 2件、お尋ねしたんですが、1件目は、もともと約13億だと試算されていたものが、今回、川原橋を除いた部分でいくと15.5億になりそうだっていう理解でよろしいですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 当初計画から2.5億ぐらいの予算が上がったところの主な理由をお聞きしたいのと、その当初の案が予定よりも8億ぐらいかかった理由としては、調査をしたら地盤の地質の関係でそういう費用がかかるっていうことが分かったっていうことなんですけど、2の10の下の方の、ルートの見直しのところの測量試験費っていうところを見ると、前のと今回ので、その測量試験費っていうのが違うと思うんですけど、今回の案でまた調査をしたら場合によっては地質の問題で、今15.5億ってなされてるものが、またかなり大きな金額になる可能性はあるのかっていうことで二点です。

《道路建設課》 最初に、当初ルートから詳細に調査をした結果、お金が上がったところから簡単に説明させていただきます。こちらが当初ルート。これは、私も最初に予備設計をする時に事業調査、事業を着手する前に現地を調査しまして、大体こういう地質であればこの辺に推定岩盤線があるであろうというような予測の元に設計したものがこちらです。この地区でありますと、これはもう設計速度50km/hになってますので半径100mで設計してます。100mですからこのあたりを通るんですけども、この谷のところを通るもんですから、土で埋めていくということで、最初はこういった簡単な15m程度の補強土壁という直壁を作って、盛土をしてこのところに道路を作ろうと考えておりましたが、この推定岩盤線が深かったということで、こちらに全部、盛土をしてしまうと滑ってしまう危険性があるので、詳細に設計するとこの補強土工が19mに高くなったというところで、ここが今、約1.9億円ぐらい増となっております。ですから、当初の設計では、こういったところが少し安く見積もられていて実際に設計してしまうと高くなったという点が一点。それで、当初でしたらこういった設計であれば詳細な設計があまり必要なかったんですけども、こういったように複雑な設計になっていって、その延長も増えてくると、先ほどありました設計とか測量とかボーリングの調査もありますので、設計調査費が増えていくということが二点です。それが後ろの方の質問で、前の方の質問は、これが当初設計から今回の評価で増えたもので、道路工というところが9千8百万円増えておりますが、ここところが、先ほどお話ししました設計が増えた分を、設計速度を50km/hから40km/hに下げたために構造物の延長自体が減っておりますので、先ほどよりは大きくはお金は増えておりません。そして、この橋梁は新屋敷橋のところ、若干、橋梁の延長が変わってますので、2千6百万円の増。用地補償費はちょっと増えてますけども、それで先ほど話したこの測量試験費に対しては1億4千万円ほど増えて、都合で新しく川原橋を増やしたことによって合計7億円ぐらいが増えたという状況になっております。

《道路建設課》 50km/hで作るとこういうふうになるんですけども、今回の4

0 km/h にすれば、今の道路により近いところで作ることができると。これで作ることができるんですけども、やっぱり、地質調査をした結果、その想定的基础地盤が下にあったということで、一番当初の50 km/h の設計よりは構造物がどうしても出てきてしまうので、当初よりもコストは上がるというわけで、それが道路工が9千8百万円増えているという事情で、測量試験費が増えているのは、結局、ボーリング調査を、支持層を確認するためのボーリング調査は、その明らかになった支持層に対して設計をするコストが当初の想定よりも高かったということですので、今回は既に調査が終わっているんで、これ以上増えていくことはない考えています。

《議長》 他によろしいですかね。はい、どうぞ。

《委員》 資料2の12で、事業期間の延長ということなんですが、事前評価の平成24年度と再評価の27年度を見た時に、橋梁工の新屋敷橋が28年度、29年度でできるようになってるのが31年、32年度になっている。そして橋梁延長も21mから16mになってる。何故そういうふうになったのかっていうのと、何故その事業が先延ばしになっているのかっていうことを教えてください。

《道路建設課》 まず、橋の延長が変わったことは、最初の計画は新屋敷橋を現在のところに架ける予定でした。現在のところを取り壊してそこに作る予定でした。ここに作ると、現道のところを取り壊すために仮橋を作らなければいけません。仮橋を作って、そして橋を作るんですけど、そうするよりも、こちら側の山側のところ、土を切って、新たな道路を作るようにします。そうすることによって、この橋梁が、若干ですけども短くなっているという状況が一つと、それから今の、この、ちょっと後ろ、今までは早く新屋敷橋をやる予定だったんですけど、その分が少し遅れたというのは、このあたりの工事が、ここでしたら、今すぐにでも仮橋を作れば橋梁ができたんですけども、この橋を作るには、この間ずっと土を切って行ってからではないと施工ができないということもありますので、こういう施工の順番になっております。

《議長》 他にご質問、ご意見ありましたら。はい、どうぞ。

《委員》 もう一点、橋に関してなんですけど、川原橋、既設の橋は、築82年経ってはいるけども、著しい老朽化ではないので補修事業では更新は不可ということで、新しく架け替えるんですよ。

《道路建設課》 はい、そうです。

《委員》 以前の橋よりも、かなり規模が大きくなってますよね。それは耐震化する

から。

《道路建設課》 幅員5.4mだった橋を7mにするようにしております。

《委員》 やっぱりこれも耐震化とかの関係で大きくしなければいけないんですか。

《道路建設課》 ここは幅員5.4mだと大型車が離合できないんですね。

《委員》 でも本来は幅員5.4mで、少し補修してやろうと思っていたんじゃないんですか。

《道路建設課》 本来は補修系の事業で架け替えをしようというふうに思ったんです。機能としては、幅が7mないと機能としては果たせないという状況になっております。そこで当初は構造とかいろいろなものを満足してないというふうに書いてますけど、当初は補修系の事業で更新いわゆる架け替えをしようとしておったんですけども、この補修系の事業は、老朽化が進んでいるものは架け替えができるんですけども、老朽化が進んでないことが分かったものですから架け替えができなかったために、改良系の事業で架け替えをしようということでございます。

《委員》 それは最初の説明でよく分かったんですけども、規模がだいぶ大きくなってるんで、その大きくなった理由を確認したんです。新しく架け替える橋がですね。耐震化とかに対応してのそれなのかと思ったんですけど、やっぱり今の説明では大型車通行のためとかそういう説明だったんですけどもそういうことなんですか。

《道路建設課》 ええ、そうです。古いというのも一つありますけれども、幅員が7mないというのが大きな点です。7mのものにするためには架け替えしかないということが分かったというのがあるので架け替えようということです。そういう理解でよろしいでしょうか。

《道路建設課》 2車線の道路の最小が7mで、既設の橋は1車線分ということで、2車線の橋にするということです。

《委員》 そのためには7mの幅員が必要だということなんですね。

《道路建設課》 そうですね。大型車同士が離合できなかったのを、ちょうど見ていただいた時に分かったように、大型車が来てる時は、1台が手前で待っていて、相互に通っているという状況だったと思われまますけれども、それが今回7mになって2車線確保できますので、この改良区間はすべて離合ができないところがなくなるという

ことです。

《委員》 環境への配慮のところ、これに関しては先ほどと同じような感じで、具体的な工区を、是非分かるようにということを要望しますが、ちょっと聞きたかったのは、実際の法面ですね。ここは法面がかなりたくさんあるのでどうなのかなど。

《道路建設課》 まだ法面の詳細設計等しておりませんが、在来種を使っていこうと考えております。それと、先ほどの残土ですけども、こちらから概ね10kmから20kmぐらいのところに国道212号の響峠バイパスを県が今やっております、そちらが4万立米ほど土が足りないものですから、今はそちらに持って行こうと考えております。

《委員》 はい、分かりました。せっかくそういう在来種にということをしてされるのであれば、環境への配慮を実施されるので、是非資料に表現もしておいていただければありがたいです。

《議長》 はい。他にご意見ございましたら。よろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 はい。それでは、意見も出そろったようですので、事業者が申し出ております対応方針案の継続ということが妥当であると認めることでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、道路改築事業、国道387号豆生野拡幅ですね。この事業を継続が妥当であるというふうに結論を出させていただきます。ありがとうございました。それではここで休憩、10分間、よろしいですか。では11時5分から再開いたします。

《休憩》

【再評価】 3. 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、再開させていただきます。再評価対象事業、都市計画道路事業 庄の原佐野線、元町・下郡工区、本件についてご説明お願いいたします。

《都市計画課》 都市計画課でございます。これより都市計画道路事業、庄の原佐野線、元町・下郡工区の再評価の説明をさせていただきます。パワーポイント資料3の6ページからでございます。まず、本工事については、平成20年度に事業を開始いたしまして、開始後5年目の平成24年度に再評価を実施しております。それから3年経過した状況ですが、道路構造の一部を変更する必要が生じたため、大幅な計画変更として、今回、再評価の審議をお願いいたします。本事業の位置ですが、大分インターから市内中心部方向へ向かいまして、国道10号との交差点の少し大分インター側の芸短大北交差点を起点といたしまして、国道10号、大分川を横断した下郡工業団地入口交差点までの1.2kmが事業区間となっております。本工区を含め、大分インターから都市計画道路、下郡中判田線、通称米良バイパスまでの約6kmの区間が、大分中央幹線道路という地域高規格道路として国の指定を受けており、これまで大分インター側から順に整備を進めております。こちらは、当該事業区間の航空写真です。本事業区間には、大分川の渡河区間がありまして、下流側に滝尾橋など3橋、上流側に広瀬橋や府内大橋といった橋梁が架かっておりまして、これら大分川の各橋梁の交通を分散させる目的を持った路線となっております。続きましてこちら、計画平面図と縦断的イメージ図です。本事業区間は、国道10号や大分川を橋梁形式で越える計画で、これまで事業を進めてきております。庄の原佐野線を整備する目的や必要性については三点ありまして、東九州道等を利用した広域での地域連携や、大分市の拠点性を高めるためでありまして、また、大分市内でも、中心市街地と東西の方向のアクセス向上や、大分市内の幹線道路交差点や大分川の既設橋の慢性的な交通渋滞の緩和を図ることを目的としてこれまで整備を進めてきております。整備効果については、大分市臨海部等の企業群に対して北部九州方面へアクセスする際の定時性が向上し、産業競争力強化に寄与することや、県南や宮崎県等から米良インターを利用し、中心市街地へ向かう場合のアクセス性強化につながり、交流人口の増に寄与することが考えられます。こちらは、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あります。市内中心部へ向かう車で混雑している状況であります。このような中、今回の再評価は、冒頭にも申し上げましたとおり、大幅な計画変更が発生いたしましたため、審議いただくものであります。元町工区で、旧帆秋病院の取り壊したあとに文化財調査を実施いたしましたところ、旧万寿寺に関する遺構が出土いたしました。ここで、旧万寿寺跡など、道路予定地周辺の遺跡についてご説明いたします。南北に国道10号、東西にJR日豊本線、黄色の線で囲まれた土地が、重要な遺構がある可能性の高い保護すべき区域。オレンジ色の範囲は、国の史跡に指定されている範

圃で、赤色が、庄の原佐野線であります。元町工区の周辺では、戦国時代に北部九州一円を支配いたしました、守護大名の大友氏関連の遺跡が多数出土しております。その関連である旧万寿寺とは、大友氏の菩提寺でありまして、室町時代に十刹と言いまして、全国で10のお寺が選ばれ、その一つとして位置づけられ、九州では最大規模の格式を持つ禅宗寺院でありました。よって、この旧万寿寺の遺構が出土した場合は、国の史跡に値するものとされております。続きまして、そのような重要な位置づけのある旧万寿寺について、ここで、国史跡の経緯を説明させていただきます。当初は、平成17年に、図中の青の部分で旧万寿寺跡として国史跡に指定されておりました、その後、平成20年度に庄の原佐野線の事業化がされましたが、その際は、旧万寿寺の範囲は、庄の原佐野線予定地の北側のみでした。よって、今回、文化財調査を行った箇所は、盛土構造で設計を行っておりました。その後、庄の原佐野線周辺の文化財調査は、本事業とは別に実施されまして、その結果より、平成23年に黄色の部分で国史跡の追加指定が行われ、お寺の範囲の南限が拡大いたしました。そのため、庄の原佐野線予定地でも、旧万寿寺に関する文化財の出土の可能性が発生し、出土した場合は、構造変更についての協議を行うこととなっております。そのような中、平成26年、27年の調査で遺構が出土いたしまして、記念物としての価値が判明し、さらに、旧万寿寺に関する遺構であったために、現状のまま現地に保存することとして、文化庁の指導を受けました。指導により当初の盛土構造から、重要遺構を避けるかたちで構造の見直しが必要になり、その結果、橋梁構造となりました。続いて右下の図は、平成23年度から今年度まで文化財調査を実施した庄の原佐野線の起業地の図面と、その他の写真については今回出土した旧万寿寺の遺構であります。図面の左側が国道10号、右が大分川となります。上下にある黒い横のラインは、道路の幅でございます。紫や黒等で着色している部分が、調査で確認された重要な遺構です。遺構については、柵や溝のあと、あとは、貴重な陶磁器などで、中世の万寿寺の寺院構造や、寺の内部の使用法を知る上で貴重なものでした。当初は、先ほどもご説明いたしましたが、道路本線部分は盛土で最大10mの高さで設計をしておりました。しかし、その場合では遺構の保存ができないため、橋梁形式に変更いたしました。赤い点線で記した箇所は、橋梁の橋台や橋脚の位置でございます。重要遺構を外した位置に計画しております。また、黄色の線は、伽藍中軸線と呼ばれる寺域の中心線で、この線を見通せるようにしております。その結果、110m、3スパンのコンクリート橋となりました。続いて、ここで、これまでの計画変更の経緯を再度説明させていただきます。まず、文化財の出土がありました。現地保存指導を受けたため、盛土ではなく、文化財を壊さずに保存できる構造である橋梁に変更しました。文化財を避ける位置に橋脚を設置することで、文化財の保護・活用と道路建設の両立が図れる計画としたいと考えております。この盛土から橋梁への変更が今回の大幅な事業計画の変更でございます。ここで事業概要を一覧表に示しております。左から、当初、前回再評価、今回再評価を示しております。道路構造変更に伴いまして、道路工の延長が減となりまして、金額については、主に補強土壁や盛土の減、約6億円減少いたしました。反対

に橋梁工で1橋増加と、金額については約16億円増となりました。その内訳については、橋梁が1橋増加したことや、基準書改定による工法変更など、その他、労務費やコンクリート単価の改定などがあります。このうち、次のスライドで、主要な金額の増加要因の二点をご説明させていただきます。その前に、次の測量試験については、橋梁設計費や文化財調査費の増に伴い約1億円増加いたしました。その結果、総事業費は、当初、130億円から10億円、割合にして8%増の140億円になります。それに合わせて、B/Cについては、前回2.5が1.8への減となっております。続いて、主たる工事費の増についてご説明いたします。先ほど橋梁工で16億円増と説明させていただきましたが、次の二点で事業費増の8割を占めております。一つ目は、元町高架橋の追加によるもので、理由については、先ほどからご説明しております文化財出土による構造変更によるもので、約7億円の増加となっております。二つ目は、大分川橋梁に関する設計変更によるものです。大分川橋梁には、二つの橋台と五つの橋脚がありますが、平成24年の道路橋示方書の改定により、その杭形式を変更する必要が生じました。当初の設計では、橋梁下部工の杭形式について、鋼管ソイルセメント杭を設定しておりましたが、道路橋示方書の改訂後、地盤条件が当初と同じであっても使用不可となりまして、再検討した結果、回転杭という工法になりました。その変更に伴いまして、工事費が約6億円増加となりました。次に環境への配慮といたしまして、本工事にて発生する土砂は、現場内流用を行います。全体の土砂収支では、約4万3千立方メートルの不足となっており、土の調達先については、大分スポーツ公園内に他工事が発生した土砂を仮置きしておりますので、その土の使用を考えております。なお、前回の評価時では、不足土が7万立方メートルでしたが、盛土量の減で、前回よりも2万7千立方メートルほど不足土が減となっております。最後に対応方針といたしまして、費用便益費は1.8でありまして、投資効果は十分にあり、また、残りの整備をすることで初めて便益が発生いたします。これらのことから、盛土から橋梁へ構造の変更を行い、それに伴い、事業工期を1年延期、事業費も10億円増やす事業計画の変更を行った上で本事業を継続したいと考えております。以上、庄の原佐野線の元町・下郡工区の説明を終わります。

《議長》 はい、ありがとうございました。庄の原佐野線の元町・下郡工区のご説明をいただきました。ご意見、ご質問を受けたいと思います。よろしく願いいたします。何かありましたら、はい、どうぞ。

《委員》 詳細な文化財に関する旧万寿寺跡についての説明を追加していただきまして、ありがとうございました。説明の中で伽藍中軸線と言うのが出てきたんですけど、その意味と、その伽藍中軸線がここに入っている重要性の説明を補足していただけるとありがたいです。

《都市計画課》 その点には詳しくないんですけども、説明させていただきますと、

お寺の中心になる線ということで、お寺を設計する際にも非常に重要なものだと伺っております。この線を中心にいたしまして、お堂ですとか門、仏像、場合によっては五重の塔とか講堂等、こういうものを配置をするというようなセンターというふうに伺っております。

《委員》 パワーポイントの3の11の上の方の例では黄色い線が入っているだけなんですけれども、何か構造物の遺構みたいなもの、ポイントとしては何か入ってるんでしょうか。もしくは想像して書いてあるだけなのか、我々だと杭だとか鉾だとか、ベンチマークだとかというのが、土木屋としてはあるんですけど、伽藍中軸線を示すような遺構とか何か出てきてるんでしょうか。他の建物の要素はよく示されているところです。あるいは構造物から推定してこういう線になるということですかね。

《都市計画課》 そうです。出てきた構造物を推定してるのが一つと、あと、この図面では、この部分だけを表示しておりますけれども、旧万寿寺というのは、JRの高架橋がある部分からこの範囲の下のこの広い部分。ちょうどこの中心を通るような線ということで、両端で黄色い線がありますけども、そのちょうど中心、この線が中心軸になるだろうということで評価を受けています。

《委員》 南北の子午線というか、それと一致したりしてるんでしょうか。

《都市計画課》 そうですね。南北の線と一致してるかたちです。

《委員》 そのへんでいいと思います。はい。失礼しました。

《議長》 はい、他にご質問、ご意見、ありましたら。はい、どうぞ。

《委員》 資料3の1なんですけど、26年度までに用地買収が100%取得をされて進捗率が100%ともう終わってるんですけど、事業年度の欄に29年度以降残となっています。29年度で完成するんでしょうか。どうなんですか。

《都市計画課》 はい。29年度以降残と書いてますけど、29年度にこの予算を確保して、29年度には完成させたいと思っております。

《議長》 他にご質問、ご意見ございましたら。よろしゅうございますか。それでは、庄の原佐野線元町・下郡工区につきまして、ご意見等も出そろったようでございますので、事業者の方が申しております対応方針案の継続ということが妥当であると認めることでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。それでは、本事業について、継続を妥当とさせていただきます。ありがとうございました。

【事前評価】 4. 都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡工区 (県事業)

《議長》 次は、事前評価ですね。事前評価の対象事業で、都市計画道路事業、庄の原佐野線の下郡工区、本件について審議をさせていただきます。ご説明の方をお願いいたします。

《都市計画課》 それでは、また、都市計画課でございます。続きまして、パワーポイント資料は4の5ページからでございます。都市計画道路事業、庄の原佐野線下郡工区の事前評価について審議をお願いいたします。まず、本事業の位置ですが、先ほどご説明いたしました元町・下郡工区の終点から米良バイパスまでの区間でございます。赤色の実線で示しています。具体的には、大分川の右岸側からJR豊肥本線を越えまして、南下郡東下交差点までの約900mが事業区間であります。図中の青の点線で示していますが、大分インターから下郡中判田線までの6kmが地域高規格道路として国に指定を受けておりまして、その中の一部が今回の工区であります。続いて、当該事業区間の航空写真です。今回の工区は、住宅街を通過する主要幹線道路となるため、生活道路との分離や、施工時、施工後の住環境への配慮が特に必要になります。本工区の沿線状況についてご説明いたします。庄の原佐野線に並行して、主要地方道大分臼杵線があります。この路線は交通量が多く、昨年9月の調査では、滝尾橋で一日約5.2万台。加納西交差点から明野方面の部分で一日約2万2千台となっております。また、本路線と交差いたします下郡バイパスの交通量は、一日約3万5千台。米良バイパスの交通量は、一日約3万2千台となっております。どの路線も多くの交通量となっております。なお、現在、大分市の管轄の道路として、JR豊肥線の下を通過している道路についても、一日約1万7千台となっております。続いて、ここで、庄の原佐野線沿線の渋滞状況をご説明いたします。庄の原佐野線の並行路線である大分臼杵線では、赤色の丸印で示すように、朝夕に渋滞が発生する箇所があります。現在、南部、東部から市内中心部へ向かう場合、この渋滞箇所を通過しなければならない状況です。庄の原佐野線を利用することで、市の中心部との行き来の時間短縮が見込め、さらに、赤丸部分の渋滞緩和が見込まれるところです。続いて、こちらの写真は、県道大分臼杵線と下郡バイパスとが交差する、北下郡ガード西交差点から明野方面に続く朝の渋滞状況です。滝尾橋の方向から明野方面につながる渋滞は、平日朝、ほぼ毎日発生し

ているところです。こちらの写真は、大分臼杵線と米良バイパスが交差いたします、加納西交差点の朝の状況です。米良インターの方向から車両が非常に多く、この交差点で、明野方面からの車両と合流しています。庄の原佐野線の整備により、特に米良インターからこの交差点に流入する車両の減少が見込まれ、交通量の交差点の渋滞が緩和される見込みであります。続いて、事業目的についてですが、先ほどご説明いたしました元町・下郡工区と同様になりますので割愛させていただきます。ここで、本工区の必要性や、緊急性の説明をさせていただきます。特に二点ございまして、一つ目が、並行路線の大分臼杵線の慢性的な交通渋滞への対応や、二つ目として、市道は、JR豊肥線の下を通過している部分について、大分市の洪水ハザードマップでは道路冠水危険箇所指定されているため、解消に向けた早急な対策が必要となっております。また、整備効果については、本路線を地域高規格道路で整備することで、大分臼杵線等の交通渋滞の緩和や、広域防災拠点である大分スポーツ公園へのアクセス性向上による防災面の強化。東九州自動車道とのアクセス性向上のために、交流人口の増加や産業競争力強化に寄与などがあります。続いて、本工区を設計する際の検討項目について、主要なものをご説明させていただきます。本線の車線については、将来交通量が、平成47年時点で一日3万2千800台でありまして、道路構造令の設計基準交通量によりますと、1万2千台を超えるため四車線整備が必要な水準であります。二つ目に、本線の構造について、下郡バイパスとの交差点は、下郡バイパス、庄の原佐野線共に四車線道路で、その交差となるため、道路構造令より、立体交差を原則とした整備が必要な箇所となります。また、JR豊肥本線との交差部について、市の洪水ハザードマップで、現在の市道は道路冠水危険箇所に位置づけられており、緊急輸送道路でもあるため、防災面の強化として、JRの上部を立体交差する計画を採用しました。その結果、大分川の右岸側から下郡バイパス、JR部分を高架構造として整備する案を採用いたしました。続いて、比較ルートについては、下郡バイパスから米良バイパスの間のルートについて、前回の市道を基準にいたしまして、3つ一次比較いたしました。北側案、中央案、南側案です。その結果、2番目の中央案については、市道の直上での整備のため、市道を跨ぐ大型の橋脚が必要であったり、市道の南北で用地補償が発生するなどにより、工事費と補償費共に最高値になりました。よって、残りの1番目の北側と、3番目の南側案を二次選定として詳細な比較を行いました。その結果、事業費はともに約180億円でありました。上の図が北側案、下の図が南側案であります。図中で黄色に着色している部分は高架道路の本線ですが、北側案ではS字曲線になり、そのため残地が多く、いびつな形状で、日照面でも不利な点など、将来的な土地利用面を含めて考えた場合など総合的な評価で、3番の南側案を採用いたしました。続いて本線と周辺道路との接続では、高架道路から平面道路へのランプが必要になりますので、ランプの位置について検討を行っております。利便性の観点では、本線から下郡バイパス、米良バイパスの両方を利用可能にするため、どちらの交差点もフルランプ化が望まれるところでもあります。しかし、右上の図で、1番と2番の部分については、双方の交差点距離が短いため、加速車線等、構造上必要な

延長を確保できないため、どちらかのみランプを設置することになります。将来交通量より道路利用形態を確認したところ、明野方面と下郡バイパス平面部を行き来する車両は約一日1千4百台、大分駅方面と米良バイパス平面部を行き来する車両は一日約1万5千台という結果から、2番の方にランプを設置する構造といたしました。なお、下郡バイパスとの交差部は、大分川方面のみのハーフランプ形式となり、明野方面を利用する際に高架道路を利用をできませんが、明野方面へのルートについては後ほどご説明させていただきます。これまでの主な検討結果を整理いたします。一つ目、車線数は四車線。二つ目、構造は高架構造。三つ目、ルートは現在の市道位置の南側を通過する案。四つ目、ランプは下郡バイパスは大分インター側のみ整備。米良バイパスは、大分インター側のみ整備という条件を元に設計を進めていきます。このスライドから、先ほどの設計条件を反映した設計内容を説明させていただきます。下の模式図は、本工区を南側から見た現状を表しております。緑色の現在の市道は、JRの下を通過する機能を残しまして、新たに高架道路の整備を行います。下郡バイパスは立体交差になり、大分川方面のみにランプを整備します。下郡工区の終点は米良バイパスと接続となり、現計画ではランプ形式で平面交差、暫定計画として整備します。都市計画道路としては、明野方面まで道路が続くことになっておりますが、この間の事業化についても今後考えていき、道路構造等の検討をしていきます。なお、大分都市圏総合都市交通計画の将来推計では、明野まで延伸した場合、一日2万から3万台の交通量が見込まれるため、計画上では四車線、米良バイパスと立体交差を想定しております。また、後ほどご説明いたします事業費には、米良バイパスまでの高架道路の費用も含めて算出しておりまして、明野方面への将来計画を考慮した事業費としております。今後、次の工区の計画が定まり次第、下郡工区の終点側の構造を決定していきます。もう少し詳細に起点、終点側のご説明をさせていただきます。この写真は、起点部分の大分川から明野方面に向けて撮影した写真です。本線は片側2車線の高架道路で、下郡工業団地入口交差点を立体交差し豊肥本線の上部を通過します。本線が高架道路ですので、下郡バイパスを利用するためにはランプを利用することになります。先ほどもご説明いたしました。大分川方面のみにランプを整備いたします。下郡バイパスから米良バイパスへ向かう場合は、現在と同様に、JR豊肥本線の下を通過して行く市道を通過することになります。続いて、この写真は、終点部分を明野方面から大分川方面を撮影した写真です。本線である、片側2車線の高架道路は、JR豊肥本線の上から手前に伸びてきて、米良バイパス交差点で、平面交差として整備を行います。大分川へ向かう車両は、オレンジ色のランプで高架道路に乗り直進します。また、米良バイパスから下郡バイパスを利用する車両は、現在と同様に、JR豊肥本線の下を通過する市道を通ることになっております。続いて、事業箇所計画図面です。上の図は、立体の高架道路とランプの進行方向などを示した図で、下の図は、平面部の進行方向を示した図であります。高架道路の本線は片側2車線の道路で、JR豊肥本線の上部を通過します。ランプは二箇所の整備です。平面部は、JR豊肥本線のアンダーパス部分など現在の市道を一部そのまま利用します。よって、

例えば図面右側の米良バイパスから下郡バイパスへの車両であれば、緑色の点線部分を進みまして、JRの下を通過し下郡バイパスへ向かいます。その逆も同様でございます。線路付近の断面については、次のページで説明させていただきます。線路付近の断面図と、高架道路の本線のみ標準断面図です。本線は、現在の市道の南側に立体構造で整備いたします。右上の断面図で、右方向が南側であります。都市計画決定上は、現在、二車線道路の指定ですので、今後、来年度中に四車線の幅員で都市計画決定の変更手続を実施いたしまして平成29年度の事業化を目指しております。続いて、用地補償費についてご説明いたします。事前に予備調査を実施しておりまして、図の中の着色している部分が、今回の事業で関係する補償物件と、その一部の写真でございます。この図面におきまして、濃い青が中高層マンション、青は一般家屋、水色はアパート等を示しておりまして、補償物件は、一般家屋が9件、病院が1件、銀行が1件、中高層マンションが3件、事務所・店舗が13件、アパート2件と工場が2件となっております。また、着色はしておりませんが、金額の算定においては、看板等の工作物についても計上しております。次に、全体事業の概要ですが、事業期間は平成29年度から平成38年度までの10年間、全体事業費は180億円で、そのうち用地補償費が77億円となっております。B/Cについては1.1となっております。環境等への配慮をご説明いたします。まず、住環境への配慮として高架道路を採用し、地形改変の影響が小さい計画としており、ルート選定において、日照も考慮ということで、高架道路を現道の南側へ配置することで、道路の北側の住宅へ配慮を行っております。施工中の対策として、通学路の安全対策の実施や、現道交通に配慮した施工計画の検討。低騒音・低振動型の建設機械の使用を行っております。道路完成後の騒音への対策としては、遮音壁等による騒音低減対策の検討を詳細設計において検討しています。次に景観への配慮としては、大分市の景観計画との適合を図り、住宅街ですので、周辺景観との調和も配慮していきます。概算土量については、発生土が2万7千立米、盛土が2万2千立米のため、搬出土が5千立米発生いたします。こちらについては、他工事への流用を考えております。本事業の必要性については、周辺道路の渋滞等の問題点がありまして、整備効果として、その緩和や各種のアクセシビリティ向上等があります。地元の理解については、地元自治会により組織されております道路期成会により要望書が提出されておりまして、その回答が各家庭への回覧板で周知されるなど、地元への理解は進んでいるところでございます。以上により、本事業については、平成29年度より事業着手していきたいと考えております。これで説明を終わります。

《議長》 はい。ありがとうございました。都市計画道路事業の庄の原佐野線下郡工区につきまして、詳しくご説明いただきました。ご質問、ご意見をいただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

《委員》 ルートの件で、今回少しは1、2、3のルートの費用について教えていた

だいたんですけど、中央案は最高値だったということなんですけど、それが、具体的に、大体幾らなのかということをお教えください。

《都市計画課》 概算ですけども、今の南側案が180億に対しまして、中央案が197億というような数字になっております。

《委員》 その17億の差というのはかなり大きいとは思いますが、今後の事業の中で、本当にそれだけ差が出るものなのかとか、その辺がすごい疑問を持ってまして。前提として、もし中央案とした場合、例えば、この市道の上なので市道を跨ぐ大型の橋を作ったりということですよ。あと、市道の南北のところ、いろいろ立ち退きをしなければならない方たちが出てくるということですね。それはどの程度出てくるんですか。

《都市計画課》 中央案の場合ですと、建物の数としては26。南は先ほど細かくご説明させていただきましたけど、合計すると32。数としては、中央案が少ないようでもありますけども、両側のマンション等ありますので金額としては一番高い金額となっております。

《委員》 はい、分かりました。私すごく疑問に思ってる点は、こういう公共事業の場合に、公共のために一部の特定の方が、それなりの犠牲があつて、それを財産面で補償すると、そういう仕組みであることはよく分かってるんですけど、今回、非常に用地補償をしなければいけない範囲が広くて、これが便利なものであることは分かる半面、犠牲っていう言葉が正しいか分からないんですけど、その犠牲を強いられる方が多々おられるなど。その点について、提案のルートがその犠牲を負われる方が、一番最小限で済む範囲なのかどうかっていうところが、まだよく理解できてない部分があるのと、あと、これだけの交渉が必要な事案で、本当にこのスケジュールでとんとんといくのかなと。スケジュールが延びることによって、また、結局は費用が高くなってしまわないかなと、その辺をちょっと懸念しているという趣旨で、それ以上のご回答を求めるものではないですが、私が質問した趣旨はそういうことです。

《議長》 今のお話に関してお話があれば。

《都市計画課》 確かに土地を提供していただく方にはいろんな意味で影響がありますし、犠牲という表現を使いましたが、ご協力をしていただければ、事業の方は成立いたしますので、その辺は丁寧に地元の方に必要性等を説明をしながら進めていきたいと思っております。金額だけで評価するということではありませんけども、用地買収にかかる費用だけではなくて、工事にかかる費用、工事に伴ういろんな安全対策とか、そういうことを考えた時には、やっぱり中央案を採用しますと、車を

通しながら上を工事するようなかたちにもなりますので、いろんな意味で付随的な費用等がかかりますので、結果的にはいちばん費用が高くなっております。そういう中で、総合的に考えて南側案を今回提案させていただいてるんですけども、それでも相当数の用地買収に協力していただかなければなりませんので、最初の段階から丁寧に交渉を進めさせていただきたいと思っております。相手があることですから、今提案しております10年間で本当にできるのかというご質問と言うかお話もありましたけども、そのあたりも含めまして、しっかりスピード感を持って進めていきたいと思っております。

《委員》 地元の理解というものが不可欠かと思うんですが、そこで促進期成会というのがありまして、その要望ありつてということが書かれていますが、こういった要望が一番大きいんでしょうか。

《都市計画課》 期成会が、下郡から明野地区までのかなり多くの自治会で構成されておりますが、とにかく早く道路を作ってほしいということです。この区間含めましてその先の明野までの間を少しでも早く完成させてほしいというところですので、まずは、今の大分川の橋梁部分を早く進めますし、それに接続する今回の下郡工区の事業化を目指しております。引き続き明野方面についても、今の段階では具体的なお話はできませんけども、事業化に向けていろいろと関係機関との協議とかを進めていきたいと思っております。

《委員》 やっぱ早くが一番ですね。

《都市計画課》 早くということと、今の渋滞が、非常にやはり、地元の方、地域の方にとってはいろんな不便を強いられておりますので、渋滞を少し早く緩和してほしいと。そのためには早く道路を作ってほしいというようなご要望でございます。

《委員》 本当に早く利用をしたいですね。

《議長》 はい、ありがとうございました。他にご質問、ご意見、ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは、ご質問、ご意見も出そろったようでございますので、庄の原佐野線下郡工区につきまして、事業者が申しております対応方針案の事業実施が妥当であると認めることでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、本事業につきましては、事業実施を妥当とさせていただきます。

【事前評価】 5. 都市公園事業 大分スポーツ公園 (県事業)

《議長》では、続きまして、事前評価対象事業で、都市公園事業、大分スポーツ公園に入ります。

《公園・生活排水課》 それでは、都市公園事業、大分スポーツ公園について説明させていただきます。資料の方は5の6からになります。今回の整備は、屋内スポーツ施設になります。今回の整備箇所といたしましては、大分スポーツ公園になります。先日、現地を見ていただきました。具体的な建設場所は、画面では中央部、総合競技場、大銀ドームの上になります。西側の駐車場というところがございます。こちら、航空写真ですけれども、現在は、仮設の駐車場として利用されているところであります。こちらは、県立総合体育館の現状と課題をまとめたものでございます。一番上が、本県全体の話になりますけれども、屋内競技人口に対しまして、屋内施設が少ない状況であります。県立総合体育館は、空調をはじめとして設備の老朽化が進行しています。土日、祝日の大会利用率が高く、既に飽和状態。新たな大会誘致ができない状況です。また、柔道場においては、ルール改正によりまして公式大会の面積基準に不適合、競技力の向上のみならず競技者の安全の面からも課題となっています。こういったことから、九州大会以上の大規模大会の開催率は低く、中核施設としての機能が低下している状況であります。また、大分スポーツ公園は、大分県地域防災計画において、広域防災拠点として位置づけられています。国の中央防災会議でも大規模な広域防災拠点として位置づけられました。大規模災害が発生した際には、大分スポーツ公園は広域防災拠点として四つの機能を持つこととなります。指令・調整・情報収集機能など現地調整所、応援部隊の進出・活動・宿営機能、SCU（広域搬送拠点臨時医療施設）機能、救援物資の集積・輸送機能といったものです。四つの機能のうち、大分銀行ドーム内には現地調整所機能、SCU機能、救援物資の集積、輸送機能を配置します。防災訓練の実施によりまして、現地調整所やSCUでは効率的な活動を行うためには、より広いスペースの確保が必要であることが分かりました。広域防災拠点としての機能強化のためにも新たな屋内スポーツ施設の整備が必要となっています。こちらは、建設決定までの経緯を簡単にまとめたものであります。前述の現状や課題に加え、平成25年11月には大分県武道競技会により26万人を超える県立武道館の建設を求める署名が県に提出されました。これを受けまして県では、県立屋内

スポーツ施設のあり方について検討をする方針を決め、庁内で検討を踏まえ有識者による県立屋内スポーツ施設あり方委員会を設置しました。委員会からは、「新たな屋内スポーツ施設の建設を要望する提言書」が知事に提出されました。提言を受け、大分県スポーツ推進審議会に県立屋内スポーツ施設の建設について諮問を行い、審議会からは、「武道を中心とした多目的に利用できる施設が必要」とする意見書が提出されました。こういった経過を踏まえ、新たな屋内スポーツ施設の建設を決定したところです。建設場所として大分スポーツ公園が望ましい主な理由としては、2002年のサッカーワールドカップや平成20年の国体の会場として既に整備済みであり、用地買収や大規模な敷地造成の必要がなく、早期事業着手が可能である。交通のアクセスとしては、大分市中心部から車で30分程度の箇所であり、また、米良インターチェンジに隣接し、県内外からの交通のアクセスがよいことが上げられます。施設の機能としては、大きく三つです。武道競技のみの機能を有する武道場、武道やその他スポーツの全国大会の機能を有する多目的アリーナ、健康や体力作りを支援する機能を有するトレーニング施設です。こちらが、屋内スポーツ施設のイメージ図です。基本設計のプロポーザル時の提案のものであり、今後の基本・詳細設計により変わることが想定されます。こちらは1階の平面図になります。施設全体の規模としましては、概ね1万4千平米程度です。武道場施設は3室で全6面。多目的アリーナは、最低40m×81mを確保します。利用としましては、表にあるとおりですけれども、柔道であれば8面、剣道でも8面、ハンドボールであれば2面、バレーボール5面、バスケットボール4面といった設置が可能です。観客席は固定席で2千席程度を確保します。コスト削減の取り組みとしましては、大分スポーツ公園に整備することで、用地買収、敷地造成が不要であること。自然採光、通風を取り入れることにより、ランニングコストが低減されること。武道場の大屋根に汎用木材を用いた一般的な工法とすることで建設費を削減します。環境等への配慮としましては、隣接する大銀ドームおよび周辺環境と調和したデザインを採用。敷地造成済みで大規模な土工事は必要がなく環境への負荷は少ないといったところです。建設費としましては、上限65億円としています。事業スケジュールとしては、建設工期を25ヶ月と設定しています。ラグビーワールドカップの大会関連施設としての活用を考え、平成31年4月の完成を目指しています。事業の実効性としましては、県立武道館建設を求める26万人を超える署名の提出、大分市の事業協力、建設負担金の合意といったものです。事業の成立性としましては、繰返しになりますが、用地買収、大規模敷地造成が不要で、早期着手が可能。事業の特殊性としましては、2019年ラグビーワールドカップ時の大会関連施設としての活用も可能。また、大分スポーツ公園は広域防災拠点でもあり、屋内施設の活用により防災活動の機能強化にもつながります。整備効果としましては、大きく四つです。大規模大会開催も可能な武道を中心とした屋内スポーツの拠点。県民の誰もが気軽に利用できる施設。スポーツツーリズムへの活用。大規模災害に備えた防災機能。以上の効果が認められることから、事業に着手したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。ご説明いただきました事業につきまして、ご意見ご質問等受けたいと思います。よろしくお願いたします。

《委員》 以前にビックアイの方に現地調査に行かせていただいたことがあるんですけども、ビックアイの方は何か民間か何か分からないんですけど、運営会社の方にお任せしてるということをお聞きしたと思うんですけども、ここは、運営の方はどうなっているのでしょうか。また、建設後、だいたいランニングコストがいくらぐらいかかるのかとか、使用料を多分取ると思うんですけどもそれとの折り合いですよね。費用がどれくらいかかって、どれくらいの収入が見込めるのか。それがプラスなのかマイナスなのか、それがどちらが負担にするのかということをお聞かせいただきたい。

《公園・生活排水課》 大分スポーツ公園は、大銀ドームを含めて指定管理者制度で民間の業者を選定していきまして、5年間の契約というかたちで管理を任せております。新しい屋内スポーツ施設につきましては、どういったかたちで管理するかにつきましては今現在は決めておりません。完成する2019年まで時間があり、教育庁が管理する施設ということになっておりますので、管理方法については今後検討されると聞いております。

《委員》 大体の維持費、これからこの施設を維持していくのに、どのくらいの費用がかかるのかということは見えていますか。

《公園・生活排水課》 あくまで現時点での想定になりますけれども、近年建てられました同類の施設の平米単価を元に算出しますと、年間の指定管理の料金として1億円程度が想定されます。

《委員》 使用料として見込まれる収入も出ますか。

《公園・生活排水課》 利用料金は今後条例で設定していきますので、現時点でどれくらいというのがはっきりした額では言えません。現在の県立総合体育館で年間4千300万円程度の収入があることから、同程度以上の金額を今後見込んでいくということになるかと思えます。

《委員》 では差額の5千700万円をどちらからこれから負担していくんでしょうか。

《公園・生活排水課》 現時点で運営費の負担の話というのは大分市と協議しておりません。

《委員》 大体このくらいの負担額が出るっていうことは、もう出ている訳ですね。それを誰が負担するのかっていうこと決めずに、今、それを進めていращやるのでしょうか。

《公園・生活排水課》 現実として公園施設はどこ自治体もそうなんですけど、すべてを使用料金で賄ってるわけではなくて、一般の方に開放されているものなので、税金の中からこの管理については支出をしております。その中で一部、使用料の収入を得ているということで、公共施設の運営としては、そういった一般的な運営方法と考えております。

《委員》 営利でやるのではないというのは分かるんですけども、みんなが使用するものですし、必要なものだというのは分かるんですけども、大体このくらいの費用がかかって、収益がこのくらいあって、これからこれだけの税金の負担が出てきますっていうことは、やっぱりちゃんと言っておくべきことではないかなと思いました。

《公園・生活排水課》 使用料の料金設定につきましては、今後、条例の中で設定をされていくものと考えております。

《部長》 補足で説明させていただきますと、今、大洲運動公園というのは、一応、県の施設になるんです。新しく今度スポーツ公園の方に屋内スポーツ施設を作るわけですけども、やはり県の方で二つの施設を持つというのは問題があるだろうということで新しくできたのは県営として運営していくわけですけども、大洲につきましては、やはり基本的に県の持ち物ではない。廃止しようというのは県の基本的なスタンスでございます。ただ、大洲も結構利用されている実績もありますし、もう馴染みがあると。もう38年ぐらい経って結構老朽化してるんですけども、そこは大分市さんと大洲の取扱いについてはどうしていくかというのを今後まだ継続的に協議していくことに方向性としては今そうなっていると。県としては大洲を廃止してスポーツ公園に新しいものを作ってそちらを管理していくと。そこにかかるお金については、大洲がもう廃止になりますので、それでいらなくなったお金はこちらの新しい方に充当していくという考えでいるということでありまして。施設を二つもって公費がたくさんかかり始めるということではなくて、施設規模がちょっと大きくなりますから、それはお金は少しかかるかもしれませんが、それはそれで利用をたくさんしてもらって、利用率を上げていってできるだけ少ない公費で運営できればというのが我々の考えということです。

《委員》 ありがとうございます。何かやっぱり試算と言うか、大体このくらいの負担にこれからずっとなりますということは言っておいた方がいいのか、考えてたほう

がいいんじゃないかなと思いましたが質問させていただきました。

《議長》 はい、ありがとうございます。他にご意見はありませんか。

《委員》 一つは、建設費の65億円についてももう少し詳しい説明をお願いしますということ、前回の時にもお願いしていたと思うんですが、なかなか難しいだろうなというのは分かるんですが、この65億がどうやって計算されているのかなという説明が少なくてもあるべきではないかなと私は思っています。今のご意見にもあったんですが、県立の非常に立派な施設ができるということで県民としては非常に便利になっていいなって思う半面、何かこのラグビーワールドカップのために、そのあとも使えますよというのはあると思うんですが、そこがかなり目標になって、あまり何も決まっていけど、とにかくここまでには間に合わせますよと。なので詳しいことは後々、とりあえず計画を承認してくださいみたいなご説明に私は聞こえたんですけど、本当はもう少し何かある程度根拠でも教えてもらいたいというのが感想でもあります。あと、部長の方からお話があった点で、大洲の方も今まで赤字運営だったっていうことかなと思って。私、あまりそういうところをよく考えてなかったんですけど、大体公共的な施設が廃止になりますっていうことをテレビでニュースで知ったときに、大体今運営がこれぐらい赤字で、だから廃止になりますよっていう説明を受けて、こんなに赤字だったらしょうがないのかなって一般的に考えてたんですけど、実は始める時から赤字なのかっていうのを、私がちょっと、今、ああ、そうなんだっていうふうに思ったっていうところと、三点、回答を求める部分は65億の内訳なんですけど、あと二点は感想ですが、以上です。

《公園・生活排水課》 65億円の根拠につきましては、全国の類似施設の体育館、武道館の1㎡あたりの単価というのがそれぞれ各施設、どの程度の単価かということ聞きまして、その平均単価を導入しております。今回の施設の延床面積にその単価を掛けて65億円としております。消費税は、今、8%ですけど、10%にした上で65億円という金額を見込んでいるということでございます。

《委員》 その面積に応じてということなんですけど、過去何年か分の全国を取るんですか。私が普通に聞いてるところだと、今東京オリンピック前でかなり資材とかの材料費がかなり高騰化していて、一般の住宅にも影響が出ているといわれている中で、そういう過去の分と一般的なただの掛け算でいいのかなとか。実際、その計算式は、今、出ないんですかね。

《公園・生活排水課》 算定をした施設につきましては、全国に五箇所そういった施設がありますので、そういったものを参考として単価を設定しております。全国の施設の実績を見て金額を出しております。コスト縮減に努めるという考え方は、ずっと

守って設計をやっていく所存でございますけど、今後、資機材とか労務費が急激に、上がってくるということであれば、追加費用も可能性はあるということでございます。

《委員》 計算式は。

《公園・生活排水課》 計算式といいますと、先ほど、今回の延床面積、1万4千平米というこの屋内施設の延床面積に、それぞれ全国の五箇所の施設の平均単価を掛けたという計算でございます。

《議長》 今のご説明でよろしゅうございますか。

《委員》 本当は、私の希望としては、例えば、どういう計算がなされたかっていうのは、きちんと会議で残しておくべきではないかなと思うので、65億からその面積を割れば分かるのかなとも思いますが、説明の時に内訳として大体単価あたりいくらかで計算しましたという説明は本当はあるべきではないかなと思います。本委員会の前の時に65億円以内で収めますという説明があったと私は記憶してるんですが、今の話では、65億に追加の発生もあり得るということで、いろいろな予算で大きなずれがあるということは分かるんですが、他の事業に比べて予算の立て方がかなり大きっぱで、追加になった時にどうして追加になったのかとかいう根拠とかもよく分からないまま、また何かやっぱり増えましたよってという説明がなされるんじゃないかなっていう点を危惧してるというところですよ。

《委員》 スポーツ施設としてのいろいろ説明もあったんですけど、もう一点、広域防災拠点としての評価も高く上げられているんですけども、これは臨時医療施設に特化したという理解でいいんでしょうか。例えば、食料の備蓄を設置するとかそういうのはなさらないんですかね。それと、防災拠点、県内各地域にいろいろ、別府の方も公園とか今までも現地に行った時に何箇所か防災上の拠点となるようなところをいろいろ紹介されたんですけど、この施設に関しては、現在のまとめ役みたいな、中核施設、重点施設としての捉え方なんですか。

《公園・生活排水課》 大分スポーツ公園自体が、大分県で今唯一の広域防災拠点というかたちで県として設定しております。さらに国の方も、南海トラフの大地震など国の組織が集結できる前線拠点というかたちで、国の組織が集結する計画になっております。そういった意味で各地域の防災拠点の中心的なハブみたいな施設としての位置づけでございます。その中で、食糧の備蓄につきましては、大銀ドームの今の芝のフィールドがあるんですけど、そこに全国から緊急物資とかそういったものをいったん集めて、それぞれの防災拠点の配送するというそういったものでございます。そういう意味で、屋内施設につきましては、DMATという医療チームが臨時医療のため

にやってくるんですけど、大銀ドームの中で、スタンドの下に小さい部屋がたくさんあるんですけど、非常にそういった時には使いにくく、広い大きな空間が必要ということで、武道室とか床のアリーナというものが使えると考えております。また、屋内スポーツ施設には、防災倉庫的な部屋も一部、計画としては、設計するようにはしております。以上です。

《委員》 その倉庫は、毛布とかよく分からないんですが、何か備蓄をしておくってことなんですかね。この写真、これ、自衛隊のヘリだとかこういうので、その被災地から災害に遭われた方々をこちらに搬送してきて、そこで医師の方たち、医療関係の方たちがとりあえずの応急処置みたいなのをされて、それから病院などに搬送される、そういう考え方なんですかね。

《公園・生活排水課》 そのとおりです。広域防災拠点ということで説明をさせていただきましたけれども、大規模災害があったときに、ここを拠点としながら、そういうふうな活動をやっていくというところがございます。宿営施設を公園の中に配備しまして、大銀ドームを活用するというので、ちょっと軽く説明させていただいたんですが、大規模災害があった時の全体的な調整は県庁舎内でやることとなります。現地での調整的なところ、実際の現場等とかですね、そういった部分を大銀ドームに、現地調整所というものを作ろうという考えでございます。その中で、お話があったように、負傷者ですね。被災地の部分に関しては、医療機関も麻痺してるだろうということを想定し、助かる命を助けるために県外にも搬送していこうと。そのヘリポート的な拠点をここに持たせようということでございます。その時の判断、医療を出す出さないとかいう判断の場として、大銀ドームの諸室を利用しようということでありまして、ちょっと写真を見ていただくと、訓練状況でございますが、かなりひしめいてる状況にあると。もう少し広いところがあると助かるなということから、屋内施設ができた暁には、そちらの方にこういった機能に移そうという考え方があります。

《委員》 当然、県が統括責任というか、それを動かすのは県がするんですかね。それで、さっきここを運営する、外に委託される何と言いましたかね。

《公園・生活排水課》 平常時の管理は、指定管理者ですね。

《委員》 場所は指定管理にして、もし何かあった時の統括の責任者は県がするってことなんですかね。

《公園・生活排水課》 そうです。非常時では県が責任者です。

《委員》 そうなんですね。

《議長》 他にご質問、ご意見、ございましたら。

《委員》 資料5の1のこの環境への配慮ということで、これは確認ですが、木の伐採や大規模な土工事、もう造成済みのところでやるからということとか、あと、先ほどのパワーポイントの図でいうと5の11の上の方で、木もほぼ切らずに、あとは造成ということだと、土の切土、盛土も基本的には、ほぼ無いというふうに考えていいんでしょうか。

《公園・生活排水課》 今回建設する場所は、大銀ドームの西の仮駐車場で、更地になってる部分がございます。木は生えておりません。そこに対して建設しますので、基本的に基礎工事では残土が発生するとは思いますが、山から切り取って造成するようなことはしません。

《委員》 実はその都市公園というのは、今スポーツ公園としても有名なんですけど、里山林と言うんでしょうか、都市公園の中で、隣接する高尾山自然公園を入れて63%が周辺林、里山林になるんですよ。都市公園にそんな場所はないのでここは最新事例でそういうのをどっかで出してほしいなと思うぐらいなんですけど。実は、私、そこも調査したりすると、大分自動車道、本当は騒音がものすごいやかましいんですね。実際中へ入ると里山林があるおかげで、本当にスポーツ環境として、あそこでやかましいと言った人は殆どいないんですよ。それから防災の時にもいいということで、一つ取っても、そういうスポーツ公園の環境、それから防災の環境にも役立ちますので、是非今後も、その63%の周辺林の緑をちょっと大切にさせていただいて、これは全国に発信できる都市公園でもありますから、その分に関しては、是非、一つの配慮ということで、ちょっとパフォーマンスも含めてはっきり出して頂いた方がいいのかなというふうに思います。5の1には書いてありますが、一応、確認でそういう部分も、どこかのパワーポイントの片隅にでも入れておいていただければありがたいなというのが、今回ちょっと事前のところではできなかったのも、ぶっつけ本番だったんですけど、是非、表現していただければというふうに思います。以上です。これは感想みたいなものなんですけど。

《議長》 はい。他に、都市公園事業、大分スポーツ公園の件で、ご意見、ご質問ありましたら。

《委員》 先ほどの〇〇委員の続きなんですけど、どうも、費用的な検討というのが弱いような気がするんですけども、一応B/Cは計算できないということなんですけども1.43というのが出て、参考資料の5の4のところに費用便益費の内訳書というのが一応付いてるんですけども、このあたりをもう一回説明していただければよろし

いですかね。

《公園・生活排水課》 費用対効果の便益につきましては、国が出しております大規模工事の費用対効果の分析マニュアルというものを使っております。この分析マニュアルというのはあくまでもスポーツ公園の全体ということで、便益の方を出させてもらっております。この中の便益といたしましては、旅行便益法という手法を用いて算出の方をさせてもらっております。これは何かということなんですけども、パワーポイントのこの赤で書いておりますけども、公園までの移動費用ということで、公園のその利用者の方がそこまでに行くための時間・時給的なものとか、あと、交通費とかそういったものをかけてまでここまで行く価値があるといったものを、貨幣価値ということでその評価をしているものです。その他といたしましては、その環境面というかたちで、公園があることによって環境の向上につながるということと、あと防災ということでありまして、地下水の涵養とか洪水調整とか、その火災の延焼防止とか、あと、災害時の応急活動の場といったものを貨幣価値換算いたしまして便益の方を出しております。それで今回、この65億ということの建設費用と、また、今後の維持管理費とかそういったものを含めまして、B/Cということで算出をいたしまして、1.43ということで費用便益比の方が出ております。以上となります。

《委員》 これまでに済んでいるスポーツ公園の整備みたいなそういう効果は、あまり入ってないんですかね。今回のアリーナ施設等に関わるB/Cの計算ということになってくるんでしょうか。その辺がどうもちょっとすっきり私はしてないんですけど是非よろしくをお願いします。

《公園・生活排水課》 公園のB/Cの部分につきましてはあくまでも公園全体ということになりますので、これまでの整備をした部分を含めましてB/Cとしていくらかあるかと。今回の体育館部分も含めまして1.43といった数値となっております。なかなか個別で体育館のみとかいったかたちの評価手法というのがなかなかないので、公園全体というかたちで評価の方をさせてもらっております。

《委員》 私としては、県庁側としても一応、費用の計算とか便益計算は一応やりますよというところをちょっと補足していただいた方が会議の場としてはよかったですかなと思ったので質問させていただきました。

《議長》 それではご意見等も出そろったようでございますので、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いったようなことでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。それではこの事業については、事業実施が妥当というふうに決めさせていただきます。

ここからは、とりまとめということで、特に付帯意見がございませんでしたので本日の評価結果について再確認をさせていただきます。資料の1ページですかね。分厚い資料の一枚目ですかね。本日の対象事業総括表で事前評価対象事業が3件ございました。それから、下の欄の再評価土木建築部で、2件対象事業がございました。事業実施と継続ということでそれぞれ妥当という結論をいただきましたので、以上を知事に答申したいと思っておりますけれども、よろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。それでは、事業評価監視委員会で決まりました内容で知事の方に答申をいたします。なお、知事への答申は、3月14日に私と副委員長さんで行う予定にしております。以上をもちまして、本日の審議をすべて終わります。議長の任を解かせていただきます。ご協力、ありがとうございました。では、あとは事務局の方、お願いいたします。

閉会

《事務局》 大変長い時間ありがとうございました。それでは最後に建設政策課長の方からご挨拶申し上げまして閉じたいと思います。

《建設政策課長》 それでは本日5件の審議案件、大変長い間ご審議いただきましてありがとうございました。先ほども委員長がおっしゃいましたように、3月14日の日に委員長と副委員長の方には、大変ご足労でございますけれども知事への答申ということでお願いしてございます。本日、大変貴重な意見を拝聴させていただきましたし、答申と合わせまして、皆様方からいただきましたご意見はしっかりと今後の事業進捗に反映させていただくと肝に銘じてまいりたいと思いますので、どうかまた、今後とも審議方よろしくお願いいたします。本日はどうも大変お疲れでございました。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 3 月 14 日 (月)

議事録署名委員

島田 晋



議事録署名委員

廣戸 とよ子

