

## 第29回 大分県事業評価監視委員会 議事録

日時：平成23年11月8日（火）9：30～17：30

場所：大分市府内町2丁目1番4号 トキハ会館（5階ローズの間）

議題：公共事業評価（事前評価、再評価、事後評価）

出席委員：高山委員長、井上副委員長、安部委員、島田委員、下田委員、杉浦委員、姫野委員、山崎委員、米澤委員

### 対象事業：【事前評価】

- |                |               |       |
|----------------|---------------|-------|
| 1. 道路改築事業      | 国道197号 大志生木拡幅 | (県事業) |
| 2. 道路改築事業      | 中津高田線 今津工区    | (県事業) |
| 3. 中山間地域総合整備事業 | 竹田南部地区        | (県事業) |

### 【再評価】

- |                   |               |       |
|-------------------|---------------|-------|
| 1. 道路改築事業         | 国道217号 佐伯弥生BP | (県事業) |
| 2. 道路改築事業         | 国道442号 合瀬拡幅   | (県事業) |
| 3. 道路改築事業         | 三重新殿線 赤嶺牟礼工区  | (県事業) |
| 4. 道路改築事業         | 床木海崎停車場線 海崎工区 | (県事業) |
| 5. 交通安全事業         | 国道212号 花月工区   | (県事業) |
| 6. 港湾改修事業         | 臼杵港 下り松地区     | (県事業) |
| 7. 港湾改修事業         | 津久見港 堅浦地区     | (県事業) |
| 8. 港湾改修事業         | 別府港 北浜地区      | (県事業) |
| 9. 海岸環境整備事業       | 別府港海岸 関の江地区   | (県事業) |
| 10. 離島港湾環境整備事業    | 佐伯港 大入島東地区    | (県事業) |
| 11. 海岸保全施設整備事業    | 高田海岸 西国東      | (県事業) |
| 12. 海岸保全施設整備事業    | 高田海岸 西国東2     | (県事業) |
| 13. 海岸保全施設整備事業    | 高田海岸 西国東3     | (県事業) |
| 14. 公共下水道事業       | 佐伯処理区         | (市事業) |
| 15. 特定環境保全公共下水道事業 | 蒲江処理区         | (市事業) |
| 16. 公共下水道事業       | 宇佐処理区         | (市事業) |

### 【事後評価】

- |                 |             |       |
|-----------------|-------------|-------|
| 1. 道路改築事業       | 国道502号 野田拡幅 | (県事業) |
| 2. 床上浸水対策特別緊急事業 | 武蔵川         | (県事業) |
| 3. 農村振興総合整備事業   | 八坂地区        | (県事業) |
| 4. 森林居住環境整備事業   | 大分中部線       | (県事業) |

《事務局》 定刻となりましたので、只今から、第２９回（平成２３年度第２回）大分県事業評価監視委員会を開催いたします。本委員会の開催については、大分県事業評価監視委員会設置要項第４条第２項の規定により、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なっております。本日は、委員９名の内６名の委員が出席しており、本委員会は有効に成立しておりますことをご報告申し上げます。それでは委員会の開催に当たりまして、土木建築部部長からご挨拶を申し上げます。

《土木建築部長》 皆さんおはようございます。ただ今紹介いただきました土木建築部長の〇〇でございます。第２９回大分県事業評価監視委員会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。本日は〇〇委員長様を初め、各委員の皆様には大変お忙しい中、ご出席いただきまして、大変ありがとうございます。また今回は審議件数が多く、事前の事業説明会も長時間にわたり、熱のこもった議論を尽くしていただきましてありがとうございます。また、現地調査も早朝から多くの調査箇所を訪れていただきましてありがとうございました。厚くお礼を申し上げます。皆様方の貴重なお時間をいただいた中で委員会での参加をいただいておりますので、効率的な委員会の運営を心がけるようにしておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。しかしながら、最近は大分県民に対する県民の関心も大変高まりつつございます。慎重な審議の必要な案件もございますので、時間や日程の面でいろいろとご迷惑をおかけしておりますが、何とぞよろしくお願い申し上げます。ご案内の通り、公共事業予算の確保が厳しい状況にあります。県といたしましては皆さん方のご意見を参考にしながら事業評価に取り組み、真に必要な事業を効率的、効果的に推進する所存でありますので、ご協力のほどをよろしくお願いいたします。本日は県事業及び市の再評価事業、合計２３件の事業につきましてご意見をいただく予定となっております。本日も長時間になろうかと思いますが、委員の皆様方の慎重な審議を賜りますようお願い申し上げます。開会の挨拶といたします。どうぞ本日はよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

《事務局》 はい、ありがとうございました。続きまして大分県事業評価監視委員会の〇〇委員長にご挨拶をお願いいたします。

《委員長》 皆様おはようございます。委員会の開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。本日は委員の皆様方におかれましてはご多忙の中をお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。この事業評価の制度が平成１０年に再評価制度として整備されてから、事前評価、また事後評価と評価の充実を図ってきたところでございますが、私どもの先輩委員や、また皆様方のご努力によりまして、先ほど〇〇部長からもお話しがありましたように、徐々に県民に広く認知されるようになったところでございます。当委員

会は制度発足当初から審議の状況や議事録が公開された状況で開催されてきております。これによりまして公共事業の適正な実施を促す私どもの取り組みが広く県民の皆様方に周知されることとなってきたと、そういうふうに自負をしているところでございます。県民の皆様方の関心の高さを実感すると共に、公共事業に関する見識を我々も深めまして、なお一層、真摯な議論を行い、県民の期待に応えていただきますように皆様方にもお願い申し上げます。本日は大変限られた時間でございますが、各事業担当課からの説明を受け、委員の皆様方のご意見等を賜り、真摯な審議に結びつけていきたいと思っておりますので、最後までよろしくお願いいたします。簡単でございますが、開会のご挨拶とさせていただきます。

《事務局》 ありがとうございます。ここで〇〇部長は他の公務のため途中退席をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは本日の第29回大分県事業評価監視委員会の審議の内容についてご説明をさせていただきます。本日の委員会は、知事から諮問された事前評価3件、再評価13件、事後評価4件、佐伯市宇佐市から諮問を受けた再評価3件についての審議をお願いいたします。審議は資料の総括表の番号順に、途中休憩を挟みまして行います。

それではさっそく審議に入らせていただきます。審議における議長は、大分県事業評価監視委員会設置要項第4条の規定により、委員長が務めることとなっております。これより先の議事進行は〇〇委員長をお願いいたしますので、委員長、よろしくお願いいたします。

《議長》 それでは、これから先の議事進行につきましては、私が行います。さっそく議事にはいりたいと思いますが、議事に先立ち私の方で本委員会の議事録署名委員を指名させていただきますと思います。大分県事業評価監視委員会設置要項第4条第2項の規定により、議事録署名委員として、本日は〇〇委員さんと〇〇委員さんを指名いたしますので、お二人の委員は事務局の議事録作成後、審議、署名をよろしくお願い申し上げます。それではさっそく審議に入ります。各事業の説明者は、時間の関係から、一件当たりの説明時間を5分程度でお願いいたします。説明が終わりましたら7分程度をかけて審議をいたしたいと考えておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。ここで傍聴される皆様方にお願いがございます。傍聴される方、皆様方には、入場の時のお配りしております傍聴要領に従い、静粛に傍聴をお願い申し上げます。それではさっそく審議に入ります。まず総括表。事前評価対象事業1番の道路改築事業、国道197号、大志生木拡幅について説明をして下さい。

=====（事前評価）=====

-----  
1. 道路改築事業 国道197号 大志生木拡幅  
-----

《道路課》 道路改築事業、一般国道197号、大志生木拡幅について説明いたします。

一般国道197号は、四国の高知市を起点とし、愛媛県の佐多岬、佐賀関を経由して大分市に至る主要幹線道路です。本路線は物流結節点である国道休止フェリーの発着場、関アジ関サブランドに代表される水産業や、日豊海岸国定公園に選定される自然や大志生木の海水浴場など観光地を有する佐賀関と大分市の中心部を結ぶ重要な路線となっております。また、現在は、古宮～小志生木バイパスの整備を進めており、今年度内に全線が供用の予定です。次に現道の状況です。現道は、交通量が一日に約1万5千台ある幹線道路ですが、海岸沿いの道路で、見通しが悪い箇所や幅員狭小区間があることから、大型車同士の離合に支障が生じております。また、周辺には小学校や海水浴、道の駅があるものの、歩道がなく路肩も狭いため、歩行者や自転車が通る際には車輛が道路のセンターラインを跨がなければ通過できないなど、安心して通行できない状況です。このような現道の問題を解消するために大志生木の拡幅が計画されました。整備区間における現道の問題点ですが、時速40km/hでの走行が困難とされる道路の曲線半径60m以下の急カーブが4箇所あり、見通しが悪い状況です。また、道路の幅員は最小幅員が5.5mで、歩道が未設置です。最急縦断勾配は、4%です。これは国道197号の古宮交差点から本神崎交差点までの約7.3kmにおける旅行速度を調査した結果です。ご覧の通り、今回事業予定としている大志生木の区間が時速30km/h程度と、他の区間と比べて著しく旅行速度が低下しております。次に事業の目的と必要性です。説明した現道の不利な状況から、整備により期待される効果としては、線形不良、幅員狭小の解消により走行環境が改善されます。また、自転車歩行者道の整備により、歩行者等の安全性が向上します。更に道路規格の格上げによる旅行速度アップなどの交流機能の強化により、工業や観光などの地域産業の支援や救急医療の搬送時間の短縮など、期待される効果は大きいものがあります。事業計画は、現在整備している古宮～小志生木バイパスの終点から、道の駅佐賀関付近までの拡幅計画です。幅員構成は3.25mの車道が二車線と、3.5mの自転車歩行者道を有し、全体の幅員は11.25mとなっております。ルートの比較としましては、3案での比較を行っております。茶色が現道の国道197号となっております。緑色の線が海岸を埋め立てるルート。青色が集落内を通過するルート。そして赤色で表示しているのが、現道を最大限活用するルートです。比較検討の結果、海岸の埋立につきましては、海水浴場である大志生木海岸を埋め立てることになるため、自然環境に与える影響も大きい上、経済性で最も劣ります。集落内の通過ルートと現道拡幅ルートにつきましては、どちらも家屋移転を伴

うなど、生活環境への影響が避けられません。しかし、集落内を通過するルートは、道路により地区が分断されることになるため、事業費が現道の拡幅ルートに比べ、約２億円高くなります。以上のことから、現道拡幅案を採用しております。なお、このルートにつきましては地元の自治会とも協議を重ねてきており、現道拡幅案について概ね承諾をいただいております。全体の事業概要です。事業期間は平成２４年度から３１年度の８年間。計画の延長は１６５０ｍ。全体事業費は、約３４億円の計画です。こちらは本事業の概算の土量です。切土が１万８千８００ｍ³。盛土が約２万１千５００ｍ³となっており、事業全体で約２千７００ｍ³の土が不足しております。土の搬入につきましては、他の公共事業などで搬出される残土を優先に活用する予定です。次に事業効果について説明します。一つ目が、歩行者、自転車の安全性向上です。現道は歩道がなく路肩も狭いため、歩行者や自転車が通行している際には、車両は対向車線にはみ出さないと通行できないし、対向車があると停車しなければならず、渋滞を招く要因になっております。また、歩行者、自転車も、すぐ脇を車両が通過しており、ぶつかる恐怖を抱きながら通行するため危険な状況になっております。整備により自転車歩行者道を設置することで車道と歩行空間を分離でき、安全性の向上が図れます。二つ目が交流機能の強化による地域産業への支援です。線形不良や幅員狭小の解消により走行環境が改善されることにより、物流の円滑化が図れます。佐賀県には物流結節点である国道九四フェリーの発着場や、銅などを製造するパシフィックカップス佐賀製錬所があります。更に関アジ関サブランドに代表される水産業。日豊海岸国定公園に指定される自然や関崎海星館、海水浴場などの観光地を有しております。これらの地域資源を活用した産業の発展を支援することができます。最後にまとめといたしまして、線形不良、幅員狭小と歩道未設置のため、円滑な交通の支障となっている国道１９７号大志生木地区を整備することで、歩行者の安全性の向上と車両の走行環境の改善を図るもので、大分市や大志生木国道整備促進期成会からの要望もあり、地元の協力態勢は整っております。ルートにつきましてはバイパス案など複数のルートと比較し、環境面、経済性に優れる現道拡幅案を選定しております。また、費用便益比につきましては、総費用額が約３０億円。総便益額が約４５億円で、Ｂ／Ｃは１．５となり、便益が費用を上回っていることから、十分な投資効果も見込まれます。以上のことから本事業を平成２４年度より実施していきたいと考えております。以上で説明を終わります。

《議長》 はい、どうもありがとうございました。本事業につきまして、皆様方のご意見をお願いいたします。

《委員》 よろしいですか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 197号が暫時整備されて、大分市街と佐賀関のアクセスが良くなってきているのは、非常に喜ばしいと思うんですけど、結論から言うと、早くこの事業も採択されて進めてほしいなというところですが、今、説明があった区間の中で、地形的、地質的に、或いは技術的に困難な箇所と言うか、橋は2箇所か3箇所でしたかね。トンネルはなかったようなんですけども、技術的に懸念されるところや、困難が予想されるところかというような箇所がありましたらご説明いただきたい。

《道路課》 はい、お答えいたします。この区間の中には橋梁が2橋ございます。今使われている橋梁が、こちらが一つ目、それから二つ目でございます。一日当たりの交通量が約1万5千台でございますので、現道交通を確保しながら切り返しの工事が必要になります。それで、橋梁の施工において、現道交通を如何に確保しながら橋梁を新しく建設するか。具体的には、例えば仮橋を設置したりということの検討が必要と思っております。

《委員》 それと今の志生木海岸のところを通ってるところは、両側に住まい、住居が迫っているところなんですけども、その辺の工事もあるし、それから用地買収ですかね。用地交渉等についての見通し等をお願いしたいと思います。

《道路課》 こちらは現道を拡幅しますので、地域にお住まいの方々の貴重な用地をお譲りいただかなければなりません。そのため、この用地をお譲りいただくということが、この事業の大きな課題ではあります。かなりの家屋が連たんしておりますので、その地域の方々にこの事業の必要性を地元の期成会の方々といっしょにしっかり訴えて、用地の取得をやっていく必要があると考えております。

《委員》 現地を見たところで、何か築後数年というふうなお家も若干あったように見受けられたんですけども、大丈夫でしょうかね。

《道路課》 確かに、築後新しい家が海岸沿いに、2軒ほどございまして、今の概略の計画では、その建物まではかからないんですけども、前面の用地をいただかないと事業が進められませんので、やはり、これは個別の交渉になるんですけども、しっかり事業の必要性等を訴えていって、協力をいただけるように努めていきたいと考えております。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《議長》 他に。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 交通量に関してなんですけども、平成１７年のセンサスのことが今、ここに記録されておりますけども、１７年以降の直近のデータはありますか。増えてるんですか、減ってるんですか。

《道路課》 直近では、今年度８月に現地での交通量調査をしております。その際には２４時間あたりで約９千台の交通量を記録してございます。

《委員》 若干と言うか、半分までは行ってない。かなり減ってるという感じですかね。

《道路課》 １２時間での交通量でございました。２４時間あたりでは約１万２千５百台です。

《委員》 １２時間。はい、分かりました。

《道路課》 申し訳ございません。

《委員》 では、若干の増という感じでしょうね。

《道路課》 そうですね。計画では、４２年の将来交通量としては１万２千台としてございますので、ほぼ同数程度だという認識でございます。

《委員》 はい。

《議長》 よろしいですか。

《議長》 無いようでしたら、この件につきましてお諮りをしたいと思います。当該事業は実施ということでよろしいでしょうか。

（一同異議無しの声）

《議長》 はい、ありがとうございました。では、この事業につきましては、事業の実施ということで答申をいたします。どうもありがとうございました。

-----

## 2. 道路改築事業 中津高田線 今津工区

-----

《議長》 それでは次にまいります。総括表2番。道路改築事業、中津高田線、今津工区について説明をして下さい。

《道路課》 道路改築事業、主要地方道中津高田線、今津工区について説明いたします。本路線は中津市を起点とし、宇佐市を経て豊後高田市の国道213号に至る、大分県北部の周防灘沿岸を東西に貫く幹線道路です。本路線は1日あたり8千台から1万5千台が通行する幹線道路であり、沿線に位置する中津市の臨海部には、重要港湾中津港や宇佐別府道路など交通インフラが整備されていることなどからダイハツ九州中津工場等が立地しており、北部中核工業団地などに進出している自動車関連企業と連携して産業活動が行われております。これらが有機的に連携できる道路環境を整備する必要があります。また、企業進出に伴い、産業活動に伴う物流だけでなく、従業員の朝夕の通勤による交通量も増加しているところです。この図は中津高田線周辺の企業立地状況です。緑色で囲っている企業は自動車関連企業であり、緑色のルートはダイハツ九州への物流ルートとなっており、今回、事前評価をいただく箇所も、このルートの一部となっております。また、ダイハツ関連以外の企業も多く進出しており、中津高田線は、これらの企業の物流ルートとしても利用されております。こちらは今回、事前評価箇所付近の航空写真です。上が北であり、東西に横断しているのが主要地方道中津高田線です。沿線には写真の左上に示しておりますダイハツ九州中津工場が位置しております。本計画区間の現道の問題点といたしましては、交通容量の不足、起終点部の交差点における右折レーンの未整備による渋滞の発生、橋梁部の車道幅員が狭いことによる大型車同士の離合時の側方余裕がないこと、歩道の未整備などです。なお、朝夕の交通渋滞時の渋滞長は、起終点共に約300mとなっております。更に本計画区間では交通事故が多発していることも問題となっております。平成16年から20年の5カ年間で14件の死傷事故が発生しております。車種別では、自転車関連の事故が約20%。大型車関連の事故が25%であり、自歩道スペースの不足や、幅員狭小が考えられます。また、時間帯別では、朝夕の通勤ラッシュ時において約70%。事故類型別では、追突事故が50%であり、混雑時の影響が大きいと考えられます。これは現道の問題点の状況写真です。左側の写真のように右折待ちに起因する混雑及び渋滞の発生があり、通行に支障が生じております。また、橋梁部では、右側の写真のように車道幅員が狭いため、大型車同士の円滑な通行の支障となっております。右下の写真では、橋梁上の狭い歩道部を歩行者が通行しており、大型車は歩行者を避けるため中央寄りを走行しているため、危険な状況となっております。これらの写真は歩行者等の通行状況です。左側の写真に示しております一般部では歩道が未整備であり、交通量の多い中を通行する

ため、危険な状況となっております。また、右側の写真に示しております橋梁部では歩道幅員が75cmと狭く、自転車に乗ったまま通行ができず、歩行者との離合もできないため、極めて危険な状況となっております。事業の目的・必要性といたしまして、現道の問題点はこれまでの説明の通りです。本事業の整備により、特に朝夕の通勤ラッシュ時における交通渋滞の解消、歩行及び自転車走行空間の確保による交通安全性の向上、交通混雑の緩和による自動車関連企業への産業活動の支援などが期待されます。これは計画平面図です。今津大橋の左岸側交差点から鍋島交差点までの、延長約600mの現道拡幅計画です。本計画では交差点部における右折レーンの設置、一般部・橋梁部を含めた車線の増設及び自転車歩行者道の整備を行います。本整備により、交通の支障となっている交差点部や幅員狭小の橋梁部といったボトルネックの解消と、歩車分離を行うことで交通安全性の向上及び本事業区間の前後の歩道整備済み区間と合わせた歩道網の形成が図られます。これは標準断面図です。幅員構成は、3.5mの車道4車線と、3mの両側自転車歩行者道の整備を基本とし、道路全幅員の違いにより中津側今津地区の40m区間、橋梁部、宇佐側鍋島地区の25m区間の3つの幅員構成の断面となっております。また、既設橋梁を片側の自転車歩行者道として有効活用することでコスト縮減を図っております。なお、幅員構成については、平成11年に都市計画決定をされております。全体事業の概要は、事業期間が平成24年度から31年度までの8年間、計画延長は600m、全体事業費は約15億円の計画です。環境への配慮ですが、本事業では約6千m<sup>3</sup>の土砂が発生し、全て盛土区間への現場内流用を行います。残り3千m<sup>3</sup>の不足となりますので、他の公共工事からの流用を想定しております。これまでを総括しまして、本事業は特に朝夕の通勤ラッシュ時における交通渋滞の解消、歩行者・自転車の安全性の向上、自動車関連企業への交通混雑の緩和による産業の支援を行うものと考えており、中津市及び地元から早期の整備要望も強い区間でございます。ルートは現道拡幅案を最適ルートとして選定しており、都市計画決定に準じたものとなっております。費用便益比につきましては、現在価値に換算した総費用が約12億円、総便益額が約18億円で1.5となり、便益が費用を上回っていることから十分な投資効果が見込まれます。以上のことから、本事業を24年度より実施していきたいと考えております。最後に、本事業の実施計画につきましては、図に示しているとおりでございます。以上で説明を終わります。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見等をお願いいたします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 お聞きしたいのですが、この事業区間には関連する学校とかはありますか。

《道路課》 こちらから中津の市街地側に和田小学校という小学校がございます。

《委員》 和田小学校ですか。

《道路課》 はい。

《委員》 歩道が取り付けられるようですけども、そこを利用される子供さん達もいらっしゃるということになりますか。

《道路課》 ここは現在、歩道がありませんので、当然、現在は通学路になってないんですが、これができた後、どうなるかというのは確認はしておりません。通学路というのは、一般になかなかルートを変えないことが多いようですので、これができた後、また現地の状況を見て、PTAとか学校の関係者の方々と話をして決めることになるかと思われます。

《委員》 はい。

《委員》 いいですか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 関連して、どうもやっぱり〇〇委員と同じで、自転車交通とか自転車の事故が気になるんですけども、現在、自転車で通勤とか、或いは通学とかで利用されている方がどれぐらいかというのと、通学路等と現在の計画区間がどのように関わっているのかが、少し説明不足と言うか、何か今、事故の例も上げていらっしゃるんですけど、そういう関連で検討されていることがあればお教えいただきたいのですが。

《道路課》 今年の９月に調査をした結果によりますと、現在の歩行者の通行量は、１日当たり、自転車は７３台となっております。この内訳が、通学とか通勤かというのは、そこまでは調査していないんですが、これができれば、また、交通量も変わってくるかと思われま。

《委員》 それで、事故が、今のパワーポイントの①、②、③、④と書いてる中で、自転車事故を最初に上げているのですが、最初に上げている意味と、何かどういうふうになってるんですかね。と言うか、少ない順ですかね。どういうふうに見たら良いんでしょうか。

《道路課》 こちらの青の分が自転車となりますが、こちらの赤の分が大型車の事故で25%あることを、最初に上げております。

《委員》 自転車では、死亡事故等は起こってないのでしょうか。

《道路課》 死亡事故はありません。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《議長》 他にございませんか。それでは今の関連なんですけど。ちょうど出ておりますが、追突事故は50%というのは、全事故の半分が追突事故なのですか。

《道路課》 はい。

《議長》 これが今、渋滞がひどいから非常に率が高いと。それが解消されるということになるんですかな。

《道路課》 個別の事故の分析までは行ってないんですが、通常のケースと比べても、50%というのは明らかに事故の種類としては多いので、渋滞に伴う追突ということが推測をされます。

《議長》 それが解消されるということですね。

《道路課》 はい。

《議長》 はい。他にどなたか。それでは、よろしゅうございますか。

《議長》 はい。では、お諮りをいたします。当該事業につきましては実施ということでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。では、この事業につきましては実施ということで答申をいたします。

-----

### 3. 中山間地域総合整備事業 竹田南部地区

-----

《議長》 それでは次に総括表3番。中山間地域総合整備事業、竹田南部地区について説明をお願いいたします。

《農村整備計画課》 農村整備計画課です。本日は、平成24年度新規採択希望地区、中山間地域総合整備事業、竹田南部地区について説明いたします。説明は前のスクリーンを使って、パワーポイントにて説明をいたします。よろしくお願いいたします。中山間地域総合整備事業は、農業生産条件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等の整備を総合的に行うことにより、農業農村の振興を図ることを目的としています。竹田南部地区は、旧竹田市の南部地区にある入田、宮砥、姫岳地域を対象エリアとし、農業農村の振興のために地域の要望に対してきめ細やかな各種整備を行います。竹田南部地区の概要としましては、総事業費が11億1千400万円。事業期間が平成24年度から平成29年度の6年間。事業内容としては、農業生産基盤整備と農村生活環境整備を予定しています。事業費が大きいものとしてしましては、農業用排水整備で28路線、6.2km、事業費が3億7千600万円となっております。図面上の青色丸で示している部分となります。その他の工種については、図面において色及びかたちの違いにより図示しております。それでは農業生産基盤整備の内容について説明いたします。竹田南部地区では、地区を集落のつながりや営農状況を考慮し、入田営農区、宮砥営農区、姫岳営農区の3営農区に分けて事業推進を図ります。特に、この地域の米麦大豆等は個別の大規模農業者が少なく食用水稻以外の作付けは、ほとんど集落営農組織が担っており、今後は組織の活動の規模拡大が重点課題となることから、組織の取り組み状況を含めて事業説明をいたします。まず入田営農区ですが、こちらの営農区では稲作を主体とした営農を行っており、入田名水地区機械利用組合や河宇田営農組合が水稻の作業受託を行っています。各組合の活動範囲としては、図面上の水色部分及び黄緑色部分で図示しております。取組事業としましては、ほ場整備等に取り組めます。なお、こちらの入田営農区については、右上①番の畑地のほ場整備の説明をいたします。畑地のほ場整備である大原地区は、農地が不整形で、道の幅員が1.8mと狭小であるため、大型機械の導入ができないなどにより耕作放棄地の増加が懸念される状況です。このため畑のほ場整備を行い、認定農業者等への農地集積を推進します。近隣には白ネギ団地があり、本地区への導入も期待されます。続きまして宮砥営農区です。本営農区では、米・大豆を中心に栽培しており、農事組合法人次倉及び農事組合法人九重野が、大豆特定作業受託と水稻収穫作業受託を行っています。今後、両集落法人への農地経営面積の拡大を推進します。また、現在、九重野地区にある農産物加工所、みらい香房若葉では、豆腐そばなどを取り扱っており、新たな地域特産品の

開発が期待されます。こちらの営農区の取り組み事業としては、暗渠排水等に取り組みます。また、こちらの営農区では、右上①番の暗渠排水について。真ん中②番のほ場整備について。右上③番の農道整備について説明いたします。まず暗渠排水ですが、次倉地区では一部に田において、左の写真のように地下水位が高いため、大豆等の導入が困難なところもあります。このため暗渠排水を行い、地表面付近の地下水位を低下させ、水稻及び大豆の品質向上を図ります。他に集落営農法人への農地集積を推進します。また、九重野地区においては、今後、大豆の他、蕎麦の拡大も期待されています。ほ場整備ですが、四ヶ所、3.5haを計画しています。ほ場整備を契機に集落営農法人への農地集積を推進します。本営農区では、これまで県営ほ場整備事業、宮砥地区、九重野地区を実施していますが、今回実施する箇所は、その当時、ほ場の状態も比較的良かったことから事業対象から外れていましたが、現在の営農では支障が生じるため、今回、ほ場整備を行うこととしています。次に蔵内地区の農道整備ですが、現在の幅員が3mの既設農道を4mへ拡張し、農業機械等の安全な運行を確保します。この農道沿いには農事組合法人次倉の機械倉庫があり、農道が整備されれば、農道周辺の農地の集積向上が期待されます。次に姫岳営農区です。本営農区では米・大豆を中心に栽培しており、農事組合法人倉木が大豆作業受託を中心に経営しています。他に中角受託組合が水稻の作業受託を経営しています。農事組合法人倉木では、今後、大豆及び飼料米の経営面積の増加をまた、中角受託組合では水稻作業受託の増加を計画しています。取組事業としては、農業用の用排水等に取り組みます。この営農区では、右上①番の倉木の暗渠排水、左の方の②番の中角の農業用の用排水について説明いたします。暗渠排水ですが、倉木地区の一部の田においても左の写真のように排水不良で支障を来しているので暗渠排水を行います。農業用の用排水ですが、左の写真は中角井路地区の水路の様子です。本営農区においては、幹線水路がこのような素掘りとなっており、老朽化による漏水するなど、ほ場の用水不足が起きています。このため、U字溝の敷設などの整備を行い、ほ場への水供給の安定化を図ります。次に農村生活環境基盤整備の内容について説明いたします。営農飲雑用水施設整備ですが、姫岳営農区にある、この小平田地区では、既存水源である湧水の水量が不足しています。このため、こちらの新たな水源から用水を確保し、営農面及び生活面に必要な水量を確保します。環境等への配慮としては、平成13年度に竹田市で作成している田園マスタープランを踏まえ、事業計画を作成しており、平成23年10月18日に環境情報協議会にて審査を行いました。今後、協議会の審査内容を元に、地元住民と協議しながら対応してまいります。また、工事で発生する搬出土7千m<sup>3</sup>については、他工事での利活用を図るほか、既耕地周辺の生態系に影響を及ぼさない用地を確保して、適切に処理を行います。事業効果としては、集落営農法人や参入企業等への農地集積が期待できること。白ネギ等、新たな品目の導入と農地集積の期待ができること。農業用水の確保ができ、農業経営の安定化が図られること。農村生活環境が改善されることから本地域の農業農村が活性化されます。対応方針としては費用対効果は1.34、地域からの要望も強く推進体制も整備されており、また、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。  
以上で説明を終わります。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いいたします。はい、どうぞ。

《委員》 事業は非常に大切なことで、よく分かったのですが、営農している方とか担い手の方の情報をもう少し、何戸というのはあったのですが、どういう年齢の方々が何人ぐらい、現在、携わっていらっしゃるのかな。或いは専業とか兼業とか、そのへんまでも分かれば、人数的なもの、担い手の方の情報を教えていただくとありがたいと思いますけど。

《農村整備計画課》 法人がたくさんありますので、だいたい平均で申しますと各法人にそこで作業している方が、オペレーターという感じで6名から8名が参加しております。その方々は若い人もいますけど、高齢者の波はあり60歳近い人もおられます。

《委員》 だいたい60歳前後の方が中心だという理解でよろしいでしょうか。

《農整備計画課》 そうですね。はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 法人に関連してなんですけど、農業法人の次倉、こちらは経営規模を拡大したいという思いがあるみたいなんですけど、将来に対しての見通しや具体的な見通しというものがちゃんと構築されてのことだとは思いますが、どのような計画があるのでしょうか。

《農村整備計画課》 次倉につきましては水稻です。現在、30ha受託しており、その外に大豆を6ha、飼料米を2ha、今、経営をしております。それを、水田受託については、高齢化等で、もう手放したいという方がおれば増やしていきますけども、その外の大豆を6から10ha、飼料米を2から5haと、そういうふうに拡大して、5年間ですけども、拡大していきたいと、そのように考えております。

《委員》 大変、意欲的なことはよく分かるのですが、その経済効果というのは、そういうこともちゃんと加味されての計画なののでしょうか。

《農村整備計画課》 各組織のこれからいちばん問題になる、今、〇〇委員さんからもあ

りましたけど、やはり高齢化と、それと、規模拡大によるその組織の強化ですね。そういうところが大事だということで、これは私どもの課ではありませんけど、集落水田対策室というところがありまして、各法人を1ランクアップさせようということで、新たな計画を作って担い手の確保も含めてそういう計画作りを地元の方といっしょに取り組んでいるところであります。で、総生産を上げていくと。5年後には、例えば1千万増やそうとか、そういう計画を立てて、いっしょに連携してやっているところであります。

《委員》 模範的な法人ということで、これが他の法人に対してよい影響を与えるようになればいいと思います。それで、もう一点いいでしょうか。環境に配慮した工事みたいな感じを、さっき少しお話しがありましたけども、具体的にどのようなことを考えていらっしゃるのでしょうか。

《農村整備計画課》 先ほど説明の中にありましたけど、地域の方で環境情報協議会というのを、各事業が起こる度に地域で作っているんですけども、その中で現地を細かに見ていただいた中で、今回は大規模な開発というのはありませんけども、水路がたくさんありました。その中で、その水路の環境を、今、三方張りだとか直壁になっているのをどうするのかというような質問がありまして、それについて手元に資料があるかもしれませんが、環境に配慮した水路等に変えていくとか、そういうことを地元の方と、今後、検討していきたいということにしております。

《委員》 最近では他の事業でもかなり環境に配慮した工法を採られておりますけども、こうやってきちんと環境に配慮した工法にしていますということをあげられたので、何か他にいろいろとお考えがあったのかなと思ってお尋ねしました。

《農村整備計画課》 今回の事業では、例えば道路のように法面を大きくカットするとか、そういうのが実際、水田の乾田化とかいうのが主なものですからあげておりませんけども、当然、法面については在来種を入れるとか、そういう環境面は他の工事では進めております。今回、特に今回の事業の中では水路が多いということで、水路面でそういう環境に配慮したものを進めていきたいと考えております。

《委員》 はい、ありがとうございます。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 現地視察の時に尋ねたのですけども、農業者の負担が事業費の5%ということをお聞きしましたが、事業費がけっこう高いのでかなりの負担になるのではない

かと思うのですが、反当あたりの農業収益、そのバランスがどうなのかなと思いました。それで負担が大きいと、ちょっとかなり、支援と言うよりも、ちょっと負担も大きいのではないのかなと思ったのですけども、そのへんのバランスはどうなっているのですか。

《農村整備計画課》 工種がいろいろありますから、仮に例えば反当あたりの事業費が100万かかったとしましたら、工種によって違いますけど、地元の方は5万円になります。それで、私どもが全国の、例えば、ほ場整備をやる前とやった後を比較しますと、例えば3反区画までできたところについては、今まで経費がいくらかかっていたと。そして、それを整備した後で、反当2万8千円、毎年輕減されるというデータがあります。それで一年間で2万8千円。それで、ほ場整備とか事業をすれば耐用年数もありますけども、何年間にわたってそういうものが軽減されていくという中で、5万円の負担というものはペイできるものと、そのように考えております。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 今年から委員をしたということもありまして、あまり農業の経営については詳しくないのですが、一応、こうやって公共事業ということでだしていただく以上は、その組合とは法人が今、どういう経営状態でどういう収益とか、例えばピーマンとかスイートコーンとか、いくらで売れているのかが分からないわけですね。そういう細かいデータも示しながら、こういう、実際に整備事業を行ってどれだけの収益が上がったとか、そういうところもデータとして、今後は提示していただきたいと思います。

《農村整備計画課》 費用対効果の中の表には出ていると思うのですけど、ちょっと細かいところまでは、今すぐは説明できませんけども、当然、その効果を出す時には、例えばピーマンが今、袋に入ったのが100円で売られて、その元は30円かもしれませんけども、それが整備することによって品質がよくなって50円とか、そういう差で費用対効果を出しておりまして、ちょっと今日は細かい話はできませんけども、今後はそういうところまでお示しできればいいなと思っております。

《議長》 では、一つだけ。この大分県の場合、生産基盤の整備というのがこれまでもたくさんありましたし、これから多々あるんじゃないかと思っておりますが、終わった分についていつも思うのですけど、せっかく基盤整備されても後継者がまたどんどん減っていくとか、事後の事業の評価と言いますか、それがいつも心配なのですね。この場合は集落営農組織という法人ですかね。これの皆さん方の、年齢は結構、さっき、高いように感じたのですけど、後継者の面、これから6年かけてできあがった後の、そういった人的な面はどういう見通しなのでしょう。

《農村整備計画課》 先ほど委員さんからもお話しがありましたけども、これまで多くの集落営農、更にそれを発展させて法人を他の課が作ってまいりましたけど、やはりこれからは個人の担い手もさることながら、そういう法人が立ち上げたのはいいけども将来それを担う人がどうなるのかなというのがいちばん問題でありますので、チャレンジ計画という他の課がやっておりますけど、そういう計画を作って、その中で5年後には例えばリタイアして誰に引き継ぐのかというようなものを地域の方と計画作りを今年から、スタートさせていきまして、それを一度に全部はできませんけど、それを順次広げていくということにしております。そしてまた、個人の担い手につきましては、年間200人、5年間で千人というのを農林の方で計画を作りましたけども、これは地道なことでありますけども、そういうのを達成していきたいと。そういう計画を立てることによって、去年が90数名のところ、今年はもう112名ほど、そういう新たな人を確保したということで、今年は200名達成に向けて、更に追い込みをかけていきたいという担当課の話しがあります。

《議長》 はい、がんばって下さい。はい、それでは、どうぞ。

《委員》 ここは他のところが同じようなほ場整備とかをして、以前は必要じゃなかったけれども、今回必要になってきたから工事をこれからかかるっていうご説明でしたよね。

《農村整備計画課》 今回、排水対策等は、経年変化と言いますか、やはり、その時はよくても部分的に排水が悪いとかいうのが出てきますので、私どもが大規模なほ場整備をやってきましたけども、これからはやはり、本当に農家が望むきめ細やかな排水対策であるとか水路の改修であるとか、今後はそういうものをやっていきたいと考えております。

《委員》 そういう意味で言われたのですね。他の、前は必要じゃなかったけど、今回は必要になってきたっていうのは。

《農村整備計画課》 このほ場整備に関しては、ご覧の通り、やろうと思えばできたのですが、これを今度は、次の法人だとか担い手にやってもらおうと思うと、やはりこれでは引き受け手がないと。そういうところから、負担をしてでもほ場整備をして、そして次の方に将来的には渡すと、そういうニーズが出てきたということでもあります。

《委員》 そうしたら、これはちょうど今、事前評価ということですので、今度、完了した後には今の状態からどんなふうになったかということをもっと詳しくご説明があるととてもいいじゃないかなと思います。それとちょっと付け加えてですけど、鳥獣被害ですね、鹿やイノシシとかは、これから予想がつかないぐらい増えつつあるというニュースも聞いま

したけど、そちらの方の対応も合わせて、ちょっと予算オーバーになるかもしれないのですけど、していただきながら、是非、よろしくお願いしたいと思います。

《農村整備計画課》 鳥獣対策については副知事を筆頭に、これも部を挙げて取り組んでおりますし、私どもの事業でできるところ、できないところありますけども、この事業とはちょっと、本体ではありませんけども、関連する事業の方で、この地域で要望のあるものについては林業の方といっしょに進めてまいりたいと、そのように思っています。

《委員》 いいですか。

《議長》 はい。

《委員》 すいません。入田のところで参入企業等への農地集積を行ってというのがあって、この前も質問があったと思うのですが、もう少し説明というか、見通しの方をお願いできますか。

《農村整備計画課》 この畑のほ場整備のちょっと上の方に地区がありまして、企業の方が白ネギで取り組んでおります。それで、その企業の方が確実に入るかどうかというのは、今ここで申し上げられませんが、そういうこともターゲットにしながら、その地域で不足する農地があれば、ここにも規模拡大で来てほしいという思いで説明しております。更にこの地域の中で認定の業者でがんばっておられる方の規模拡大も含めて、現地を見られた時、5ha ぐらいあったようですけど、そういう手放す方の農地を規模拡大と共に、すぐ近くでやられている企業にも入っていただきたいなど、そういう思いで今、進めているところであります。

《委員》 はい。是非、耕作放棄地が少なくなるように、整備の方、よろしくお願いしたいと思います。

《議長》 それでは意見も出そろったようでございますのでお諮りをしたいと思います。当該事業につきましては実施ということでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については実施として答申をいたします。これまで事前評価の対象事業3件が終了いたしましたので、ここで一旦、5分間、休憩に入りたいと思います。よろしくお願いします。

=====（再評価）=====

-----  
1. 道路改築事業 国道 217 号 佐伯弥生 BP  
-----

《議長》 総括表、再評価対象事業 1 番の道路改築事業国道 217 号佐伯弥生バイパスについて説明をお願いいたします。

《道路課》 道路改築事業一般国道 217 号佐伯弥生バイパスについて説明いたします。地図をご覧ください。一般国道 217 号は、大分市を起点とし、臼杵市、津久見市を經由して佐伯市に至る幹線道路です。また、東九州自動車道の佐伯インターチェンジへのアクセス道路として地域の生活、産業を支える重要な路線でもあります。箇所図をご覧ください。中央の青色で着色した線が東九州自動車道で、青色の丸が平成 20 年 6 月 28 日に開通した佐伯インターチェンジです。右側の茶色の破線で囲まれた区域が佐伯市街地となります。国道 217 号の現道は、津久見方面から佐伯駅のある市街地を通過し、番匠大橋が架かる国道 10 号までとなっております。本事業は赤の破線と実線で示した佐伯市中心部から国道 10 号までを結ぶ、延長 6 千 3 80 m のバイパス事業で、平成 9 年度から事業着手しております。次に現況写真をご覧ください。現道の交通量は、一日におよそ 1 万 7 千台あり、交通容量が不足しているため、朝夕の通勤時間帯には写真のように交通渋滞が発生しています。また、交通事故も平成 11 年から 20 年の過去 10 年間で 529 件、発生している状況です。現道には図面中に青の破線で示された冠水危険箇所が 3 箇所あります。平成 11 年から 20 年の過去 10 年間にかけて、左上の写真のように冠水による全面通行止めが 7 回、発生しております。左下の写真は、JR が横断する橋梁により、高さ 4.2 m の制限がかけられている箇所です。そのため、事業の目的、必要性としては、交通の分散による渋滞の緩和。安全性の向上。安全な歩行のネットワークの形成による歩行者等の安全性の向上。東九州自動車道佐伯インターチェンジとの接続による、観光と地域産業の支援などの効果が期待されます。こちらは標準断面図です。この図面は第 1 期工区の鶴岡高校前の図面となります。上段が完成 4 車線。下段が暫定 2 車線の断面となり、現在、暫定 2 車線にて供用しております。幅員構成ですが、完成時は車道全体の幅員が 13 m の 4 車線となり、暫定時は 6.5 m の 2 車線となります。全体事業概要ですが、平成 18 年度の第 1 回変更で、総事業費を 140 億円から 200 億円に増額しておりますが、当時の事業評価監視委員会にて審議をいただいております。今回は事業費の内訳のみの変更ですが、大きく三つの理由があります。一つ目は道路工の増で、主に軟弱地盤対策の追加です。二つ目は橋梁工の増で、主に下部工における直接基礎から杭基礎への変更によるものです。三つ目はトンネル工の減で、主に低い価格での落札によるものです。事業の進捗状況ですが、

平成22年度末の事業進捗率は68.1%。用地取得率は、面積ベースで79.6%となっております。未完了の理由ですが、厳しい地形や地質条件の地域を通過する計画であるため、橋梁やトンネル等、大規模構造物の整備に期間を要する上、一部、用地取得に時間を要したためです。これは事業区間全体の進捗状況を表示したものです。本事業は工区を三つに分割して事業を進めておりますが、中央の第1期工区、3,240mにつきましては、昨年10月5日に全線開通しております。現在、第2工区の1,735mについて、平成24年度の完成を目指し、事業を進めているところです。本事業の終点となります国道10号との接続付近の航空写真です。左上が整備前。右下が完成予想図です。本事業の整備により、国道10号からバイパスを経由することで、東九州自動車の佐伯インターチェンジや佐伯市街地へのアクセスが改善されます。こちらは本事業の概算土量です。事業全体で切土が3万6千500m<sup>3</sup>。盛土が16万3千600m<sup>3</sup>。トンネル残土が30万800m<sup>3</sup>となっており、17万3千700m<sup>3</sup>の土が搬出となります。土の搬出先につきましては、佐伯市内における公共工事などへ搬出予定です。こちらは現在の整備状況です。右下の写真は、昨年11月5日に開通した1期工区の交通状況です。左上の写真は、先ほど完成予想図で説明しました国道10号との接続付近の状況です。一番奥に見えるトンネルが左下の写真で、今年の6月に貫通しております。以上をまとめますと、再評価基準は、評価後5年未完成です。費用便益につきましては、費用便益比が1.2となり、便益が費用を上回っております。また、事業効果につきましては、渋滞の解消や東九州自動車道佐伯インターチェンジへの接続による観光など地域産業の支援が期待されます。加えて地元の同意も概ね取れており、引き続き要望を受けております。以上の理由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。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。それではご意見をお願いいたします。どうか。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 聞いている途中で、地形、地質がよくなくて、何か技術的に難しいところとかを、若干おっしゃってたような気がしたんですけど、どのへんでどういう状況なのか。それから、地盤改良という話もあったと思うんですけども、どのような工法が使われているのかご説明頂きたいと思います。

《道路課》 はい、ご説明いたします。道路工におきまして、こちらの絵にあるように、当初想定した地質よりも軟弱な地盤が確認されております。場所は、今ちょうど左のとこ

ろに赤の破線で丸をしております国道１０号のタッチのところですが。本来この地盤がよければ、この赤で言う地盤の改良というのが必要ないのですが、非常に軟弱な地盤ということで、地盤の強度増加を図る地盤改良工を追加しております。更に橋梁についてですが、こちら、脇地区というところでございます。やはりこちらの平地部も軟弱地盤ということで、橋梁の下に赤で言う柱のようなものが立っておりますけれども、この杭基礎というものを追加しております。以上のような点が工事の追加内容になっております。

《委員》 特に佐伯の方は湧水が多かったり、市街地の部分は割合土砂が堆積した地域だというふうに聞いておりますので、特に基礎工事と言うか、丁寧にやっていただきたいと思います。もう一つ前のパワーポイントに戻してもらっていいですかね。そこが、井崎川がどのように流れているかがちょっと分かりますかね。少し薄く、１０号のちょっと東側が井崎川が流れてるんじゃないかと思うんですけど。そのへんですかね。弥生の道の駅はどのへんになりますかね。もうちょっと上ですかね。

《道路課》 この辺りです。

《委員》 はい、ありがとうございました。どうもやっぱり川沿いと言うか、水がよく出るところになるんじゃないかなと思いますけど、十分注意してと言うとおかしいですけど、将来にわたってのことも考えて、しっかりお願いしたいと思います。

《道路課》 ありがとうございます。

《議長》 他にございませんか。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 橋梁ですけども、当初では橋長が４７５ｍですが、第１回の見直しで１５０ｍほど短くなっていますけども、すいません、前にさかのぼってのことなんですけども、理由を説明して下さい。

《道路課》 はい。計画当初が、確か平成９年当時ということで、だいたい５千分の１の地図で、この位置が橋梁、この位置がトンネルというかたちで概略の設定をします。そこで事業費を算出しておりますけれども、時間の経過と共に詳細な測量をやって、それぞれ地形の測量をやっていきますと、河川で渡すべき延長がどの程度になるかっていうところ

が明確になってきます。そこで当初と第1回の変更で詳細な地形測量等の確認の結果、この橋梁工について延長が減になっているということでございます。

《委員》　こんなにやっぱり変わるものなんですか。

《道路課》　変わる程度にもよるかもしれませんが、今回、延長6.38kmということで、非常に長い延長でございますので、構造物についても橋梁で行くのか、それともボックスカルバートで行くのか、様々な検討が実施の段階で行われていたと思います。いちばん最初の段階というのは、小さな小川でも橋梁で飛ばすというような絵になっておったのかもしれませんが、そのところは詳細は確認できませんけども、そういうことが推察されます。

《委員》　短くなくても工事費あたりはそんなに変更はないのですね。

《道路課》　そうなんですね。そちらが、先ほど申しましたように。

《委員》　良く分からない。不思議だなと思うんだけど。

《道路課》　そうですね。いちばん最初の段階で詳細な地質調査をしておりませんので、橋台についても直接土の上に乗るというような計画をしてたということですが、やはり調べてみると、かなり地盤が悪いということで杭基礎になったと。その軟弱地盤対策で先ほどの追加の後で、工費というのはほぼ同額になってしまったということです。

《委員》　では、当初計画というのは、割と大きく見積もるものなのですか。

《道路課》　その辺りが我々、道路事業を進める側の課題と考えておりまして、今、こういう色々なご指摘をいただく中で、やはり当初の事業費についても、今後進めるものについては、事業費の増減が極力発生しないように可能な範囲で詳細に詰めていきたい。

《委員》　そうですね。そうじゃないと事前の評価と言われてもよく分からないし、途中の再評価で大きく変わると何なんだろうと。よく分からないから。見通しを立てるのも難しいとは思いますが、なるべく確かなと言うか、近いものを出していただければいいのかなと思います。

《道路課》　はい。そうですね。このような過去の教訓を踏まえて、しっかり当初からそういうリスクを踏まえて見積もるように注意してきたいと思います。

《委員》 お願いいたします。

《議長》 他はよろしいですか。この第2期工区は、24年度供用予定となっていますね。これはいつ頃、通れるようになるんですか。

《道路課》 今のところの予定は24年度の末です。すなわち、25年の3月を目標として事業を進めております。

《議長》 この、冠水したところは今年も結構、雨が多かったですけど、問題はなかったのですか。

《道路課》 今年の9月20日にかなり大きな雨がございまして、冠水があったのは、今、矢印でマークしてるんですけど、佐伯駅前の方で、冠水がございました。こちらの217号の現道の方は、今回は冠水しておりませんでした。

《議長》 はい。

《委員》 交通事故の多いところなんですね。

《道路課》 10年間で約500件程度ということで、非常に事故が多いところではございます。

《議長》 それではお諮りをいたします。この事業につきましては、対応方針案の継続ということでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については、継続として答申をいたします。

-----  
2. 道路改築事業 国道 442 号 合瀬拡幅  
-----

次に総括表 2 番。道路改築事業、国道 442 号、合瀬拡幅について説明をして下さい。

《道路課》 道路改築事業、一般国道 442 号、合瀬拡幅について説明をいたします。位置図をご覧ください。一般国道 442 号は大分市を起点とし、熊本県小国町、日田市を経由し、福岡県八女市を通り、大川市を終点とする幹線道路です。日田市内におきまして国道 442 号は日田市街地から国道 212 号を経由して中津江村を結ぶ道路で、道の駅鯛生金山へつながる道路です。また、中津江の主要産業である日田杉などの木材を日田市内のウッドコンビナートに運搬するなど、地域産業に欠かせない道路であります。本事業は、中津江村合瀬地区で平成 19 年度から実施しています。次が未改良区間を示した図面です。県全体の国道 442 号の総延長は、約 79km で、改良率は 85.8 % ですが、日田土木事務所管内での改良率は 73.0 % と、国道 442 号が通過する土木事務所ではいちばん低い改良率です。赤い円で囲んだ箇所が今回の事業区間で、熊本県小国方面から鯛生金山までで唯一の未改良区間です。また、中津江村には小規模集落が 2 地区あり、災害で通行止めになると、これらの地区から日田市街地方面には行けなくなります。次は現道の状況です。現道には曲線半径 50m 未満の線形不良箇所が 10 箇所もあり、最小幅員が 5m の狭い区間もあることから大型車の離合に支障を来しております。更に道路防災点検における要対策箇所も存在しています。加えて平成 18 年 6 月には法面崩壊による災害で通行止めが起きており、災害に対して脆弱な道路です。万一、事業区間で災害が発生し、通行止めとなった場合、道の駅鯛生金山から中津江振興局まで、通常 8 分で行き来できていたものが大きく迂回して、約 3 時間もかかることになりかねません。これは現道の状況です。左側の写真は幅員狭小区間のため、大型車同士の離合時には路肩すれすれに避けないと通行が困難な状況です。右側の写真は、大型の牽引車が線形不良箇所を通過している状況です。これは平成 18 年 6 月に発生した法面崩壊時の写真です。このため全面通行止めが一日。片側通行規制は約 3 ヶ月と、現道利用者に多大な影響を与えてしまいました。次に事業の目的と必要性です。現道の不利な状況から整備により期待される効果としては、脆弱箇所の回避、解消による通行止めの解消。線形不良箇所の回避による走行環境の改善。交流機能の強化による地域産業の支援。救急医療搬送時間の短縮があります。平面図をご覧ください。茶色が現道。赤色が計画区間になります。本事業は 2 工区に分かれており、1 工区が 353m のトンネルを含む、延長 510m。2 工区が現道拡幅として延長 590m あり、全体計画は延長 1,100m です。断面は 3.0m の車道 2 車線と、両側に路肩 0.75m を配した、全幅 7.5m の幅員構成です。次に全体事業の概要です。計画延長は 1,100m で変更なしです。変更点は、全体事業費が当初の 13 億から 16 億 8 千万円に増額

となります。主な増額理由は、当初の想定よりも脆弱な地質があることが判明したため、1工区のトンネル坑口付近における法面对策の追加と、現道取り付け部の構造の見直し、それと2工区で現道拡幅部を積ブロックから軽量盛土構造に見直したことです。併せて計画区間につきましても道路工事の追加及び、一部用地取得に時間を要しているため、平成23年度から27年度まで延伸としております。事業の進捗状況ですが、平成22年度末の事業進捗率は53.6%。事業全体の用地取得率は、面積ベースで72.2%となっております。未完了の理由は、地質が脆弱なため、対策工法の検討及び施工に時間を要したこと。一部、用地取得にあたり、複数名義の共有地があり、その対応に時間を要しているためです。事業の進捗としては、現在、1工区でトンネル掘削を進めており、平成24年度の供用を予定しております。今後は引き続き2工区の用地買収を進め、本工事に着手することとしております。これは現道拡幅部の整備イメージです。2車線道路が整備されると道路幅員も確保でき、法面对策も実施されることから災害に強い道路として通行者の安全かつ円滑な交通が確保されます。こちらは本事業の概算土量です。切土が1万6千m<sup>3</sup>。盛土が千m<sup>3</sup>。トンネル残土が2万4千m<sup>3</sup>となっており、合計で約3万9千m<sup>3</sup>の土の搬出となります。搬出先につきましては、県道の改良工事に3千m<sup>3</sup>。民間の建設発生土受け入れ地に3万6千m<sup>3</sup>搬出する計画です。最後にまとめですが、再評価基準は事業採択後5年未完成です。事業の状況としては、平成22年度末の用地取得率が7割を超えており、事業に対する地域の同意も概ね取れており、地元からも早期完成について引き続き要望を受けております。また、費用便益比は0.3となり、便益が費用を下回っておりますが、災害に強い道路を構築することで丸蔵地区や鯛生地区が孤立集落になることを防ぐことや、観光・林業など地域産業の振興・支援など、地域にとって重要な役割を果たすことが期待できるため、事業を継続したいと考えております。以上です。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いいたします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 以前の事前説明会でもお聞きしたかと思うんですが、B/Cがかなり厳しい状況にあって、それでこの事業の必要性はもう、よく理解してるつもりなんですけども、そのB/Cが引っかけります。それで、見通しとして残事業B/Cは、最終的には1まで持っていこうという案のようなんですけども、また工事費が増えたら更に難しい状況になると思いますが、用地取得に関しても困難を来してる部分があると聞きましたけども、今後、どのように進めて行かれるのかお聞かせ下さい。

《道路課》 はい。今後の進め方ですけども、ちょっと全体の絵を見ていただきます。ちょうど今、トンネル353mという、1工区になるんですけども、そちらの工事を進めております。また、この2工区については用地の調査と、その処理を平成21年度から進めております。今年度、それもほぼ完了する予定ですので、その処理が終われば、この2期工区についても工事着手が可能となります。2期工区が工事着手可能となれば、今の計画で行けば、現在、我々が考えている平成27年度の完成が見込めると考えております。

《委員》 用地取得に取り掛かっているということなんですね。

《道路課》 はい、そうです。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 もうこれは、今、ご説明にあったように、地域の方の命綱のような道ですので、本当に早くできてほしいと思うんですけどね。予算は少しアップしているようですが、用地補償費は逆に安くなっているのですが、これはどういうことですか。

《道路課》 これは先ほどの当初の制度のことにつながってしまいますけれども、これも用地測量を実際に終えた上で、どのくらいの土地がどの程度かかるかが判明し、どういう地目であるかっていうことが明確になりまして、その精査した結果を基に算出した結果が3千500万円ということになっております。

《委員》 ありがとうございます。

《議長》 他にございますか。

《委員》 はい、いいですか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 先日、現地も見せていただいて、非常に急峻な谷のところを工事されているということで、ここが残ってしまったんだな。所謂ボトルネックと言いますか。福岡県側、或いは竹田市寄りの方はだいぶ、国道442号の改良が進んでいると思うんですけども、ここが早くできればかなり交通の便も、もちろん鯛生地区あたりの方も生命線というのが、

先ほど〇〇委員の方からもあったと思いますけども、大事な道路であるということは非常に認識しておりまして、是非、開通してもらいたいんですけど、〇〇委員が言われたように、B／Cが0.3というのが非常に気になるので、やはりその理由を付け加えていただけないかと思います。よろしくお願いします。

《道路課》 はい。先ほど理由という点で、迂回路の話がございましたけども、孤立集落になった場合の迂回が、鯛生地区の住民が中津江振興局の方に行くのに、現在、8分程度で行けるものが、福岡経由で行くと3時間ぐらいかかってしまうと、非常に大きな問題がある。それから説明の中ではなかったんですけども、この奥に鯛生金山、道の駅に指定されておりまして、年間12万人から13万人。昭和58年からオープンして今まで480万人の観光客の方が来られています。それも休日にかかなり多くて、大型の観光バスなども来ておりまして、こういった観光という面で、実際、現状も多く利用がございます。そういった観光バスが、現在、バス同士であったりすると離合に支障を来すというような事態が生じておりますので、この道路整備によりまして観光面の振興を図ることも事業効果としてございます。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 災害時における迂回路ってということで173分って書いてるんですけど、もう少し頭を柔軟に使ったら、福岡県に助けてもらうというのも考えておかないと、多分、27年度からになったら、トンネルは通ると思いますけど、それまで、何か万が一あった時には、そういう柔軟な対応をやっていかないと、このように173分回るより、筑後とかあちら側で助けてもらうという方がものすごく柔軟だと思いますので、そのあたり県の危機管理課とかにお願いして、そういう協定みたいなものを大分県と福岡県と連携を結ぶとか、暫定的かもしれませんが、そういうのをお願いしておいた方がいいのではないかなと思います。

《道路課》 はい。確におっしゃるとおりでございます。当然、各県同士で防災協定を結んでおります。そして、緊急輸送道路などのネットワークを考える時も、当然、県境でお互いにくっつくようにセットはさせていただいておりますので、そこは当然させていただきますが、この地域で、仮に何かあった時の防災拠点というのは、やはり振興局あたりにできるということでございますので、この地域の防災という観点では、やっぱりこの地域にアクセスできるように整備をしてきたいと。また、一方でもう少し広域的な災害が出ることも予想されますし、これができるまでの間というのもございますので、そこについては広域的な体制ということで各県と防災協定を結んで、いっしょにその緊急輸送道路の防災の機能強化ということを努めていきたいというふうに思っております。

《議長》 はい。それでは出そろったようでございますのでお諮りをしたいと思います。  
この件につきましては、事業者が申しております対応方針案の継続ということでよろしい  
でしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。では、この事業については、継続として答申  
をいたします。

-----  
3. 道路改築事業 三重新殿線 赤嶺牟礼工区  
-----

《議長》それでは、道路改築事業、三重新殿線、赤嶺牟礼工区について説明をして下さい。

《道路課》 道路改築事業、一般県道三重新殿線、赤嶺牟礼工区について説明いたします。本路線は豊後大野市三重町を起点とし、豊後大野市千歳町に至る、総延長約13kmの幹線道路です。平成18年度開通の中九州横断道路千歳インターチェンジのアクセスとして、大分市豊後大野市中心市街地、延岡市の間の広域ネットワークを構築する重要な路線です。今回、再評価の対象となっている区間は、豊後大野市三重町大字赤嶺から大字百枝で実施している延長1.04kmのバイパス事業です。中九州横断道路千歳インターチェンジへのアクセスが強化され、広域的な交流やアクセスの促進に寄与します。現道の状況ですが、市街地等では渋滞が慢性化しており、通勤通学の時間帯は、約200mの渋滞が発生しています。また、時速40km/hでの走行が困難とされる曲線半径60m未満のカーブが2箇所存在しております。幅員は5.5mと狭く、特に曲線部の幅員は不足しております。本事業の整備により広域ネットワークが構築されると共に、豊後大野市街地へ向かう交通が転換されることで渋滞の緩和が期待され、幅員狭小、線形不良箇所が解消されます。現道の状況ですが、右上1の写真の通り、バイパスとの並行区間で朝夕の渋滞が慢性化しており、豊後大野市街地からのアクセスに支障を来しております。また、下の2、3の写真の通り、急カーブで見通しが悪く幅員も足りないため、交通安全上、危険な状況となっております。これは事業の計画平面図です。左側が起点の国道326号方面。右側が終点の千歳方面です。着色は、黒い色が22年度までに施工した箇所。赤い色が23年度の施行予定箇所。黄色は24年度以降の施工箇所です。今年度は用地買収と函渠工、歩道橋の上部下部溝、盛り土、切り土工事に取りかかる予定です。未取得用地は橙色で示しており、残り二名となっておりますが、23年度中の用地取得の完了を目指しております。また、関連事業として豊後大野市が、市道浅水牟礼線の拡幅事業を進めており、昨年度より工事に着手しております。事業箇所の標準断面図です。暫定時は、車道幅員3.25mの2車線道路で、片側に2.5mの歩道を配置する、全幅10.25mの計画となっております。完成時は、車道幅員3.25mの4車線道路で、片側に2.5mの歩道を配置する、全幅18.5mの計画となっております。全体事業の概要ですが、計画延長は1,040m。車道幅員は6.5m。全幅で10.25mです。事業採択後の詳細検討の際に、幅員構成見直し、全幅を12.0mから10.25mに変更しております。計画期間が平成24年度から28年度までと4年延長しておりますが、地質調査の結果、盛土区間での広範囲にわたる地盤改良の検討及び対策工の実施に時間を要するためです。また、用地取得にも日数を要しております。事業費につきましては、地盤改良工の追加により増加いたしました。

事業期間の延伸及び事業費増の要因となる地盤改良工の計画について説明します。平面図左手の赤色箇所の管渠部についてボーリング調査の結果、軟弱地盤が確認されたため、長さ18mの杭基礎を48本施工する計画としております。また、盛土区間につきましても軟弱地盤が確認されたため、深さ4mから9mの地盤改良を、約3千㎡の範囲で計画しております。事業の進捗状況は、平成22年度末の事業進捗率が31%です。平成22年度末の用地買収進捗率は、約91%となっております。未完了の理由ですが、地盤改良の検討及び対策工の実施に時間を要することと、用地取得に日数を要しているためです。環境への配慮としましては、在来種を主体とした法面の緑化を検討しており、自然環境への負荷低減を図る予定です。また、本事業では約18万立米の土砂が発生しますが、その全てを本事業の盛土材として使用する計画としております。これまでの内容を総括させていただきます。本事業は事業採択後7年を経過して未完成の事業ですが、広域ネットワークの構築や渋滞緩和が期待されております。また、中九州横断道路へのアクセスルートとして、三重都市計画区域マスタープランにも位置付けられております。用地交渉には市職員も同行するなど、協力態勢は整っております。B/Cは1.9となっており、事業を継続したいと考えております。以上で説明を終わります。

《議長》 はい、ありがとうございました。ご意見をお願いいたします。

《委員》 いいですか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 最初のところで、朝夕の通勤通学時間帯に渋滞が慢性化しているというのがありましたが、現況の写真を見るとそんな感じですけど、学校とか或いは先ほども話しました自転車通学がどの位関わっているのかという事を補足して説明いただけるとありがたい。

《道路課》 はい。近くには百枝小学校がございまして、場所はこの辺りになります。こちらの区間は通学路になっております。交通量につきましては、歩行者が52人と、自転車が23台となっております。

《委員》 そうですか。今のところ現道を使われているということですね。

《道路課》 はい、そうです。現道のこちらの区間が通学路に指定されております。

《委員》 新しい道ができたら、現道はどのように利用するのかを説明頂きたいのですが。

《道路課》 現在、こちらの通学路を通っており、歩道はあることはあるんですが、今回、バイパスができますと車の交通量はこちらにほとんど転換されることになりますので、現道の交通安全性は向上すると思われます。

《委員》 はい。ありがとうございます。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 広域ネットワークの構築ということを上げられていましたけど、いろんなつながりができるということなんでしょうけど、具体的にどのようなことが挙げられますか。

《道路課》 広域のネットとしましては、中九州自動車道が大分方面からこちらへ通っておりまして、千歳インターができていますが、一つは豊後大野市と大分とのアクセス道路として利用されると考えております。もう一つは大分と宮崎の間をつなぐ国道326までを含めまして、こういうかたちの中九州自動車道を利用した広域ネットということを考えております。

《委員》 何かこう、人的交流とかそういうのも挙げられるんですかね。とりあえず道を利用するということですか。

《道路課》 道路としましては、今申しました宮崎と大分を結ぶネットということと、大分から三重までのアクセス道路ということで、交通の便がよくなりますと、そういう人的交流というものも増えてくるとは思われます。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 今回、そういう地盤改良計画ということでもいろんな工夫がされてるみたいなんですけど、こういうのは事業を行うに当たって、この測量調査とか、今回4年間ぐらいかけて念入りにしてるんですけど、地盤の調査というのは念入りにする必要があったんでしょうかね。

《道路課》 当初はこういう軟弱地盤があるかどうかという調査まではしてません。事業実施のためには予算が必要になってきますので、事業に着手して、通常、ボーリング調査などを行います。ここは調査した結果、地盤が悪いことが確認されたため、こちらのようない地盤改良をする必要が出てきました。そのための調査検討に時間を要したということで、測量調査関係が4年間、結果的に必要になってしまいました。

《議長》 他にございませんか。これは、進捗率が２年度まで３１％ですよ。

《道路課》 はい。

《議長》 それで、これからがちょっとずつ上がってくるようですが、やはり２８年まで、ああいう小刻みな工事をしないといけないのですか。一気に、１，０００ｍぐらいだったかな。１，０４０ｍですね。

《道路課》 １，０４０ｍです。

《議長》 これによるメリットがあるわけですから、もう少し一気に進める事は出来ないのですか。

《道路課》 現在、用地交渉でお願いしてるところなんですけど、今年度中を目指して交渉を進めているところなんですけど、最悪と言いますか、少し事業期間につきましては、こういう交渉の不測の事態も考えまして、少し多めにしておりますが、協力が得られればできるだけ早く完了させたいと思っております。

《議長》 期待しております。他にございませんか。よろしければ、お諮りをしたいと思いますが。この事業につきまして、事業者が申しております対応方針案、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、ありがとうございました。では、この事業については継続として答申をいたします。

-----  
4. 道路改築事業 床木海崎停車場線 海崎工区  
-----

次に総括表 4 番、道路改築事業、床木海崎停車場線、海崎工区について説明して下さい。

《道路保全整備室》 道路保全整備室です。床木海崎停車場線の説明をいたします。本路線ですが、佐伯市の上浦・戸穴・海崎地区から市街地を通過經由することなく、東九州自動車道や国道 10 号や佐伯津久見線に連絡するバイパス的ルートです。

このように津久見、大分、野津、直川・宇目の各方面へのアクセスに必要な重要路線となります。

現道の状況ですが、こちらの一部区間で道路改良が行われているものの、峠周辺や八明トンネル区間は、交通の難所となっています。こちらが現道の写真ですが、現道の道路幅員は、極めて狭小で線形が厳しく、普通自動車の離合すら困難な状況です。また、ご覧のとおり、八明トンネルは 2.3m の高さ制限がされています。こういった状況のため、当路線は海崎地区から弥生地区への最短ルートに関わらず、十分な利用がなされていません。また、海崎地区は佐伯湾に面しているため、津波浸水の危険に晒されています。国道 217 号も浸水し、海崎地区が孤立する恐れもあります。水色の着色は佐伯市防災マップに示されている今回の東日本による見直し前の津波浸水範囲です。当路線は、災害時において物資や人員輸送の唯一のルートになります。現道を整備することにより、幹線道路へのアクセス改善や防災面の機能強化が期待されます。

全体延長 1240m において車道の拡幅や線形改良等を行います。峠部は 370m のトンネルとします。用地買収は、平成 17 年度までに全てが完了しています。海崎側の道路改良と橋梁の整備を行っています。道路幅員は、2 車線の 7.0m です。トンネル部も同様です。

事業期間を H22 から H28 に延伸します。延長と全体事業費につきましては、変更ありません。地元も事業に協力的であり、用地買収は、全て完了しています。しかしながら、平成 18 年度から 24 年度にかけて東九州自動車道の関連路線に集中投資する必要があり、本工区への予算配分が困難であったため、進捗が遅れています。こちらは、一部、海崎側の道路改良工事と橋梁整備が行われているところです。環境面については、トンネル工の採用、発生土の盛土工区への現場内流用、法面の緑化などにより環境への配慮を図っています。以上を総括いたしまして、事業採択後 9 年未完成の事業ではありますが、依然として、アクセスの改善や防災面の機能強化が期待されています。用地買収も完了しており、円滑な事業実施が見込まれますことから、本事業の対応方針につきましては、「継続」をお願いするところでございます。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 ちょっと聞き漏らしたかも分かりませんが、峠道ということで縦断勾配の話があんまり出てこなかったような気がしたんですけども、縦断勾配等の緩和みたいなのはさほど効果としては入っていないのでしょうか。お願いいたします。

《道路保全整備室》 縦断につきましては、設計速度で、40km/h相当の勾配です。

《委員》 40km/hは確保しているということですか。

《道路保全整備室》 40km/hは確保しております。はい。

《委員》 いや、そういう峠道とかのところは、縦断勾配がこういうふうに改善された、或いは改善する予定のような、具体的な数値等を入れていただけるとありがたいかなと思います。以上です。

《道路保全整備室》 はい。了解いたしました。

《議長》 他にございませんか。よろしゅうございますか。

《議長》 はい。それではお諮りをいたしたいと思います。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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、ありがとうございました。では、この事業については継続として答申をいたします。

-----  
5. 交通安全事業 国道 212 号 花月工区  
-----

《道路保全整備室》 続きまして国道 212 号、花月工区につきましてご説明いたします。本工区につきましては、日田市から中津市に抜ける国道であります。ここが郡界で大石峠であります。現在の状況であります、今、2 車線ありますが縦断勾配がきついということで、大型車輛がかなり低速になっておりまして、交通を阻害しております。また、山間部でありまして見通しが悪いということで、こういったような無理な追い越しによる事故等が多発しております。また、冬場はこのような積雪だとか凍結による交通渋滞等も発生しております。このような状況におきまして、交通の安全性の向上や交通の円滑化を図るために本事業が必要であります。全体区間ですが、ここの峠の奥耶馬トンネルから麓に向かって 3 千 9 0 0 m において道路の拡幅や視距改良等と、それから勾配の急なところにつきましては登坂車線を計画しております。これは断面図です。2 車線と登坂車線で、13.5 m の幅員構成となっております。全体事業ですが、期間につきましては 24 年のところを 27 年に延伸としています。その他の延長、事業費につきましては変更ございません。事業の進捗状況ですが、かなりの事業が進捗しておりまして、地元も協力的でありまして、順調に推移しております。地権者さんからも内諾として買収の同意をいただいているところがございます。しかしながら立木の伐採等に時間を要しているため、今のところ未完了という状況になっています。立木の伐採につきましては、このような現道沿いの工事で急峻な山の切土等の工事でございますので、現道交通の安全を確保するために仮設防護柵を立てて工事をします。そこで、その工事規模に合ったエリアの立木の伐採を行って工事を進めるため、若干、進捗が遅れている状況であります。これは、整備後の状況ですが、このように登坂車線ができたことによりまして円滑に安全に車の交通が確保されたという状況です。環境への配慮ですが、法面の緑化や残土の公共工事の流用というようなことで環境への配慮を行っております。以上、総括いたしまして、この事業につきましては、採択後 9 年で未完成ではありますが、依然として安全性の向上等が求められているということと、残りの用地につきましても同意が得られており、円滑な事業が見込まれるということで、今後の対応方針といたしましては継続をお願いするところでございます。以上です。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いいたします。はい、どうぞ。

《委員》 現在、日田中津道路が整備中と言うか、日田の方までは進んでないのかも分かりませんが、この 212 号の改良と日田中津道路の整備の関連というのを教えていただきたいのですが。

《道路保全整備室》 日田と中津道路につきましては、この日田から山国間は、まだ調査区間ということであります。また現道が急峻な地形ですので、それに対して実際、どのようなかたちで道路を入れていくか。バイパス案にするのか現道案にするのかというのをまだ検討している状況でございます。この道路自体につきましては、設計速度60で設計しているんですけど、先ほど言いましたように、事故とか大型車によるスピードが遅くなるとかいう現状の緊急の課題に対して、登坂車線で対策を行っているような状況であります。

《委員》 日田の方に近いところでキャノンの工場が始まるとか、或いは現在でも久留米方面から中津に向けてのいろんな、ダイハツの部品の運送であるとか、非常に交通量が多いと言うか、或いは緊急性の高い路線であると思うんですけども、急いでって言うのはおかしいかも分かりませんが、十分整備を進めていただきたいなというふうに思いますけど、よろしくお願いします。

《議長》 はい、他にございませんでしょうか。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

委員 立木の伐採ということを上げられております。で、この写真で見ると、どんどん伐採をしていかなければいけないことは分かるのですが、その環境的な意味合いも含めてですけども、その切られた立木は、どのように処理されるのでしょうか。

《道路保全整備室》 基本的には地権者の方が切られて、多分、使われるものは製材として使われてると解釈しております。県が処分や処理は行っていないで、地権者の方が切られて、その後もお任せしてるという状況です。

委員 そうなんですか。

《道路保全整備室》 はい。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 積雪とか路面凍結対策ということで登坂車線を作るとのことなんですけど、下りの場合は、低速車両で渋滞するということにはならないんでしょうか。登りの場合は

こういう車線を増やしてということなんですけど。

《道路保全整備室》 日田のこの場合、滑り止めを付けてないような大型車が、この坂道を登って行って、結局スリップして2車線を塞ぐような状況になって、過去、10年間で二回ほど通行止めとかなってるんですけど、それを登坂車線を設けることによって3車になります。3車全部を大型車が塞ぐということはなくなりますので、完全な全面通行止めとかはなくなると思います。やはり登坂車線を作ることによって効果が現れると考えられます。

《委員》 だから、下りの場合はスリップする危険性というのはどうなんでしょうか。

《道路保全整備室》 当然、凍結時等は、こちらの道路管理者としても滑り止め必要というようなかたちで看板を出して、必要に応じて塩化カルシウム等を撒いてますので、それによって車の通行に支障のないようにしております。

《議長》 他にございませんか。これは、先ほど〇〇委員から質問がありました中津日田道路とは、かなり離れているのですか。

《道路保全整備室》 先ほど申し上げましたように、まだ日田から山国間にかけましては調査区間ということで、どこに将来の計画のルートが入るというのは決まっておりません。調査を進めてバイパスにするのか、現道を生かしたようなかたちにするのかというのは、今後の検討課題です。

《議長》 では、この案件も中津日田道路の一部になる可能性があるということ。

《道路保全整備室》 ゼロではないということです。

《議長》 はい、分かりました。他にございませんか。ないようでしたら、この件につきましてお諮りをしたいと思います。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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、ありがとうございます。それでは、この事業については継続として答申をいたします。

-----  
6. 港湾改修事業 臼杵港 下り松地区  
-----

次に総括表 6 番、港湾改修事業、臼杵港、下り松地区について説明をお願いいたします。

《港湾課》 本事業は平成 15 年度の採択で、着手後 9 年となります。今回初めて再評価の審議をいただきます。県の対応方針といたしましては、継続を考えております。臼杵港は臼杵市に位置しており、臼杵市と愛媛県八幡浜とを結ぶフェリーが就航しております。フェリー乗り場は臼杵駅から約 1 km。臼杵インターから約 5 km のところに位置しており、交通の利便性のよい港となっています。現在の臼杵港のフェリー岸壁は昭和 63 年の供用開始で、建設後、20 年以上が経過し、老朽化しています。今まで部分的な補修で対応してきましたが、一日 14 便の過密ダイヤで十分な作業時間が確保できず、抜本的な補修ができない状態です。また、現フェリー乗り場の南側には、造船所や貨物用の岸壁があり、港の同じ入り口をフェリーと貨物船、造船所関係の船舶が行き交う状況になっています。このため現在の岸壁の老朽化に対応し、フェリー以外の船舶との分離を図るため、新しい岸壁を下り松地区に建設することとしました。新しいフェリー岸壁は耐震性能を強化した岸壁で、災害時には防災拠点としての役割を果たすことになります。こちらが臼杵港の航空写真です。全体計画としてはフェリー岸壁を二基整備することとなっていますが、現在一基のみ事業中であり、今回、ご審議いただくのは青い点線から右側の一期計画分となります。右下の方に赤い丸をしてありますが、11月2日の現地説明は、この場所からさせていただきます。整備する施設としては防波堤 290m。フェリーが接岸する 5.5m 岸壁 130m。災害時に緊急物資を保管する緑地及び緑地護岸 298m。泊地航路の浚渫などになります。このうち平成 22 年度末現在、黒い線を表示しておりますが、防波堤が 140m。緑地護岸が暫定断面で 238m。黒い点線を表示しておりますが、土砂を搬入するための仮護岸ができあがっております。また、仮護岸の右側の緑色の部分には、一部埋め立てが行われています。平成 22 年度までの全体事業の進捗率は、約 40% となっています。こちらは当初計画と今回の変更計画とを比較をしたものです。今回事業費が約 11 億円増加していますが、これは主に緑地護岸、仮護岸の工事費の増加によるものです。工事費が増加した原因ですが、緑地護岸については地質調査の結果、軟弱地盤対策が必要になったこと。岸壁については耐震性能を向上させるため、軟弱地盤処理の範囲が広がったこと。泊地航路浚渫については、測量の結果、掘削数量が増加したこと。仮護岸については、臼杵川の河川掘削土を受け入れるために仮護岸を 300m 追加したことによるものです。事業環境の変化ですが、一つ目に防災に対する意識の高まりが上げられます。東日本大震災でも耐震強化岸壁や防災緑地の重要性が再認識されたところです。二つ目に南九州と四国を結ぶ本航路の重要性は高まっていると言えます。東九州自動車道が平成 20 年

6月に佐伯インターまで開通しました。また、宮崎県側でも高速道路の整備が進んでおります。その効果と考えられますが、臼杵港の取扱貨物量は増えており、平成21年度の取扱貨物量は、平成11年度の1.3倍となっております。三つ目に本航路は関門山陽ルートの代替ルートとしての役割を担っていると言えます。大雪などで高速道路や国道が通行止めになった時に、フェリーの利用者は約二割増加しております。事業を行っていく上での課題としましては、漁業補償は平成18年に契約済みで、特に問題ないと考えています。事業の整備効果としましては、住民生活、緑地の面からは、緑地整備をすることで通常時は地域住民の憩いの場となります。安全の面からは耐震強化岸壁の整備により、災害時の防災拠点となります。環境の面からはフェリーを利用することにより、自動車からのCO2排出量を削減できます。事業を実施する上での環境への配慮ですが、周辺海域への汚濁防止に十分配慮して施工をしております。埋め立ての土量バランスについては不足をする方で、外への持ち出しはありません。搬入土が約20万立方メートルとなっておりますが、既に臼杵川の掘削土を搬入しておりまして、今後も積極的に公共残土を受け入れたいと考えています。事業の実効性、成立性についてですが、地元住民、各種団体からの反対はなく、事業は順調に進んでいます。事業は臼杵港の港湾計画に則って進めており、平成17年に埋め立て免許を取得しております。工事の前に環境アセスを行い、環境に与える影響は軽微であるとの結果を得ております。他事業との関連としましては、臼杵川の河川事業と調整をしながら進めており、河川の掘削土を緑地の埋め立てに利用しております。今回の再評価の方針としては継続で考えております。その理由としまして事業の整備効果が上げられます。1番としましてフェリー、貨物の輸送の効率化ですが、別府港を利用する場合と比べて、貨物の陸上及び海上輸送距離が短縮し、輸送コストが削減されます。2番目としましてフェリー旅客の移動の効率化ですが、佐賀関港を利用する場合と比べて旅客の移動距離が短くなり、移動コストが削減されます。3番目としまして港湾の来訪者の交流機会の増加ということで、背後の緑地を整備をすることで港湾来訪者の交流機会が増加します。これらの事業効果からB/Cを算出しますと合計で2.1となり、臼杵港の整備効果は高いと考えられます。このような状況から臼杵港の事業を継続したいと考えております。以上で臼杵港の説明を終わらせていただきます。

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見をお願いいたします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 事業環境の変化という六枚目のパワーポイントで丸1のところに防災に対する意識の高まりというのがあったのですが、臼杵市の方でも防災に対するいろんな計画をし

ているのではないかと思うんですけど、それとの県の港湾の整備の関連と言うか、どういうふうに調整等をされてるのか、情報がありましたらお知らせいただきたいと思いますけど。

《港湾課》 はい。臼杵市の方では、避難路の設定とか避難場所の調整等、所謂人命の保護等の対策を今、検討しているところでございます。で、この港湾の整備につきましては津波もございますが、特に地震などで被害を被った時に避難物資の搬入、それから防災時の避難。これは津波の時じゃなくて地震後とか津波後の避難場所等の整備ということで進めております。今、臼杵市が直接やってることとは直接リンクはしてないんですけども、今後の地震とか津波の後の対策としては有効だというふうに考えております。

《委員》 はい、ありがとうございます。ちょっと道路計画等と港湾も、港湾の後のフェリーから降りた車の通路と言いますかアクセス道路と言いますか、そういうものと臼杵市の計画とが何かリンクしてるんじゃないかなと思ってちょっとお聞きしたかったんですが、そのへんはどうでしょうか。

《港湾課》 フェリーから車が降りてからの道路については、今、臼杵市、それから県と一緒に将来的な道路計画の検討は始めております。ただ、今、検討をしてるところでございます。

《委員》 はい。

《議長》 はい。他にございませんか。じゃあ、ちょっと教えていただきたいんですが、この耐震強化岸壁ですか。これは普通、今まで、今度の大震災が起こるまでの岸壁と比べるとどんなに、どのくらい強いんですかね。その程度の違いと言うか。それがやってなければ大震災の時は、また、それが壊れるという恐れがあるから強化するということですよ。それがどのくらい違うのかを教えて下さい。

《港湾課》 この耐震強化岸壁の考え方は、阪神淡路大震災の時に神戸港の岸壁がかなり被災したということで、こういう現地での地震動を測って、その最大のものに対しても基本的に、通常の岸壁ですと通常の震度しか考えてないんで壊れる可能性があるんですが、そういう最大の地震が、各地の地震動の中で、その地点で起こる最大の地震に対して、最大でも一週間以内の復旧で使えるようになるということで整備をしております。今回の東北の地震の津波の時にも、かなりすぐ使えるようになったのは耐震強化岸壁で整備したものについては二、三日の復旧で使えるようになったので、海上からの災害対策の物資とかの搬入がスムーズに行われたというふうに聞いております。

《議長》 はい、ありがとうございました。他に。はい、お願いします。

《委員》 新しいフェリーターミナルができることによって、そのフェリーの便数がまた少し増えるとか、そういう計画があるかということと、それから高速道路の無料化実験の頃は、多分、利用者が多分少しは減ったんじゃないかと思うんですよね。それが今、現在は戻って来ているのかどうかということをお尋ねいたします。

《港湾課》 現在、〇〇運輸と〇〇フェリーという二社が入ってるんですけども、そちら側にヒアリングを行った時点では、増便は、今の所考えてないと。現在、一日に14便ということで、ほぼ昼間だと1時間置き、夜間でも2時間ぐらいしか空いてない中での運行ですので、物理的にその間に入れ込むっていうのは難しいのかなと。逆に旅客が増えてくれば船の大型化の方に考えが行くんではないかと思っております。それと今回の無料化につきましては、このフェリーは九州と四国を結ぶフェリーで、その間に関しては、無料化はほとんど影響がなかった。実際の貨物量もフェリー、高速の無料化と関係なく増えてきているということです。

《委員》 はい、分かりました。

《港湾課》 どちらかというと無料化になったということで、四国側にも大洲インターというのがあって、そちら側でのフェリーの利用があるかもしれないんですけど、そういう意味では逆に増えてきたということも考えられるんじゃないかと思います。

《議長》 他はよろしゅうございますか。ではないようでございますので、ここでお諮りをしたいと思います。この事業につきましては事業者が申しております対応方針案、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、ありがとうございました。では、この事業については継続として答申をいたします。それではここで午前中の審議は終了といたしまして、1時間の休憩といたします。午後からの部は13時から再開をしたいと思います。よろしくお願いします。

-----午前の部終了

-----  
7. 港湾改修事業 津久見港 堅浦地区  
-----

《議長》 それでは再開いたします。総括表7番、港湾改修事業、津久見港堅浦地区について説明をして下さい。

事務局 本事業は、平成18年度の採択で、着手後6年となります。今回初めて再評価のご審議をいただきます。県の対応方針といたしましては、継続を考えております。津久見港は、津久見市に位置し、輸出では主にセメント製品、輸入では主に建設資材を取り扱う工業港として栄えてきました。青江港では5.5mの耐震強化岸壁が整備済みで、建設資材の陸揚げ用として使われています。今回、ご審議いただくのは、堅浦地区の7.5m岸壁で、津久見市の主要企業である〇〇の北側に位置しています。こちらが青江地区の耐震強化岸壁の現況写真です。青江地区の5.5m岸壁では、常時、建設資材が陸揚げされており、緊急時に物資の搬入ができず、適切な利用ができない状況です。また、背後は人家が多く、陸揚げした砂砂利から埃が飛散してくるので、地元から、このような状況を改善するよう要望されております。このため、7.5mの岸壁を堅浦地区に整備することとしました。建設資材の陸揚げ施設を堅浦地区に移すことで、青江地区周辺の住宅環境の改善を図ることができ、青江地区の耐震強化岸壁を適正に利用できるようになります。こちらが津久見港の計画平面図です。黒い色が施工済み。赤い色が今年度の施工。青い色が将来計画になります。茶色で着色しておりますのは、県道大泊浜徳浦線です。赤い丸がありますが、11月2日の現地説明は、この場所からさせていただきました。今回、整備する施設は、7.5m岸壁130m。埠頭用地、1.7ha。また、岸壁を整備することにより大型車輛の通行が増えますので、延長約70mのトンネルを含む臨港道路289mを整備することとしています。現在、岸壁につきましては、暫定断面にて約65mが施工済み。臨港道路につきましては道路詳細設計、トンネル詳細設計が完了しており、平成22年度までの事業の進捗率は、約25%となっています。こちらが当初計画と今回の変更計画とを比較したものです。今回、事業費が約2億4千万円増加しておりますが、その主な理由は地質調査を行った結果、土質が悪く、トンネルの補助工法が必要となったことと、工事中、現道交通を確保するための迂回路が必要となったことによるものです。道路の延長が減っていますが、これは整備局と協議の結果、徳浦側の86mについては、他事業で対応することになったものです。事業環境の変化ですが、一つ目に循環型社会構築への要求の拡大ということで、堅浦の岸壁ではリサイクル資源を取り扱うこととしています。セメントを生産するための原料や燃料として石炭灰、高炉スラグ、廃プラスチックなどのリサイクル資源を利用していますが、〇〇では、現在のリサイクル資源の利用率が約35%となっており、リサイクル率の更なる向上が求められています。二つ目に防災に対する意識の

高まりということで、東日本大震災でも耐震強化岸壁の重要性が再認識されており、青江地区の耐震強化岸壁の重要性が高まっています。事業の必要性ですが、一つ目に、〇〇企業の用地不足と施設の老朽化が上げられます。更にリサイクル資源を受け入れようとしても工場内の用地が狭いので、更なる受け入れは困難な状況です。二つ目に現在の建設資材を取り扱っている青江地区岸壁の水深は5.5mですので、貨物を満載状態で運搬できず吃水調整が必要となり、輸送効率がよくない状況です。三つ目に青江地区の耐震強化岸壁は、常時、建設資材で占有されており、緊急時に適切に利用できない状況になっています。環境への配慮ですが、周辺海域への汚濁防止に十分配慮して施工しております。建設残土の発生なしとなっておりますが、トンネル残土につきましては、全て岸壁背後の埋め立てに使用し、現場外への持ち出しはありません。埋め立てにつきましては、公共残土の積極的な利用を図りたいと考えています。事業の実効性、成立性ですが、この事業は津久見港の港湾計画に則って事業を進めており、平成21年に埋め立て免許を取得しています。工事の前に環境アセスを行い、環境に与える影響は軽微であるとの結果を得ております。今回の再評価の方針としましては、継続で考えております。その主な理由としまして陸上輸送コストの削減、及び海上輸送コストの削減による便益が上げられます。陸上輸送コストの削減ですが、堅浦の岸壁が整備されない場合、佐伯港から陸揚げしてトラックで運搬することになります。堅浦の岸壁を整備することで陸上の輸送距離が短縮し、陸上輸送コストが削減されます。海上輸送コストの削減ですが、水深の深い7.5mの岸壁を整備することで5千トン級の貨物船が満載状態で入港できるようになり、海上輸送コストを削減することができます。これら二つでB/Cを算出しますと3.1となります。これ以外の効果としまして、砂利岸壁が移動することによる青江地区の住環境の向上や、青江地区の耐震強化岸壁の適切な利用が考えられます。また、現在の県道は線形が悪く、幅員が狭い状態ですが、片側歩道を備えた臨港道路を整備することで通行車両や歩行者の安全性を確保できるといった効果もあります。これらの状況を総合的に判断しまして、津久見港の事業を継続したいと考えております。以上で津久見港の説明を終わらせていただきます。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見を。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 どこからこういった材料が、この津久見港に運び込まれるのか、ちゃんとそれをチェックできる機能があるのかどうかという事をお聞きしたいのですが。

《港湾課》 はい、私どもの公共岸壁で取り扱うものについては、もちろんだいどうもの、どこから持ってきたか、だいどうものをきちんと出たところの証明書も付けて申請してもらうようにしています。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 新しい岸壁の裏に裏山があるんですけど、その辺りの安全性とかいうのは確保されているんでしょうか。

《港湾課》 トンネルの掘削につきましては、補強工法をしながら。これがトンネルの補強工法の絵なんですけども、右下がトンネルの縦断方向、左から右に掘ってる絵になります。で、地質が悪いので掘る前に鋼管杭を打ち込みながら補強改良材を打ち込みながら天井の方を固めながら掘っていきますので、裏山の安全性というものは確保しながら掘っていくような工法を考えております。

《議長》 よろしいですか。

《委員》 はい。

《議長》 はい。他にございませんか。

《議長》 よろしいですね。

《議長》 では、この件につきましてお諮りをいたします。この事業については事業者が申しております対応方針案、継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。それでは、継続ということで答申をいたします。

-----  
8. 港湾改修事業 別府港 北浜地区  
-----

続きまして総括表 8 番、港湾改修事業別府港北浜地区について説明をして下さい。

《港湾課》 本事業は平成 15 年度の採択で、平成 18 年度の事業再評価を受け、継続となっております。その後、5 年が経過し、今回、再び再評価のご審議をいただくものです。県の対応としましては、継続を考えております。別府港では、別府港港湾計画に基づき、海の玄関口として地域の観光振興を支える港湾を目指して整備を行っています。今回、ご審議いただく北浜地区は、別府市の南側、別府駅のほぼ真東に位置しています。こちらが北浜地区の航空写真です。桃色で着色している部分は、別府駅を中心とした中心市街地活性化基本化計画の区域です。別府駅を中心とした中心市街地では、区域全体を一つの観光施設として捉え、来訪者の回遊と共に交流で賑わう中心市街地作りを目指しています。北浜ヨットハーバーは、この中心市街地の区域に隣接しております。こちらが北浜地区の工事平面図です。黒い色は既に完成している施設。赤い色は、現在、整備中の施設。青い色は将来計画です。平成 14 年度の港湾計画にてこれらの施設が計画され、平成 15 年度から小型船溜まりの整備を開始しました。今回、ご審議いただく対象は、黒い色と赤い色の部分となります。現在まで防波堤 250m。浮き桟橋 5 基、埠頭用地、護岸などが完成しており、平成 22 年 7 月に北浜ヨットハーバーとして暫定供用開始しております。現在、沖防波堤 80m の整備を行っており、平成 22 年度末の全体事業進捗率は、約 84% となっています。整備の目的ですが、丸 1 としまして、観光振興への寄与が上げられます。別府駅に近い北浜地区にヨットハーバーを整備することで、他の観光施設と連携して観光の拠点となります。また宿泊した観光客にヨット、ボートなどを利用したサービスを提供することも可能となります。整備目的の 2 としまして、市民の憩いの場、交流拠点となります。小型船を適切に係留できるようになることで景観や環境がよくなり、海の玄関として背後の北浜公園、国土交通省が施工しております親水護岸と一体となって市民憩いの場となります。整備目的の 3 としましてマリンスポーツの振興が上げられます。平成 20 年の大分国体では、ヨットセーリング会場として活用されました。また、毎年、湯煙ヨットレースが開催され、県外から参加される方もおられます。また、別府青山高校の学生さんが北浜ヨットハーバーを拠点としてヨット競技の練習を行っており、マリンスポーツの拠点となっています。整備目的の 4 としまして、放置艇の対策が上げられます。放置艇は接触事故など船舶航行の障害。漁船と混在して係留することによる漁業関係者のトラブルの原因となり、適切な港湾活動の障害となっています。係留施設を整備することで 216 隻の小型船に係留できるようになり、これらの諸問題が改善されます。こちらが別府市中心市街地活性化計画の位置付けです。別府市の観光の現状分析としては、外国人観光客、特に

韓国からの観光客が多くなっています。また、石垣地区では新しい岸壁が整備され、大型クルーズ船の受け入れがしやすくなりました。このように増加する観光客を受け入れる環境整備が求められております。基本計画では中心市街地全体を一つの観光施設として捉えています。北浜ヨットハーバーは、竹瓦温泉など共に観光施設の一つとして貢献できると考えられます。こちらは当初計画と第1回目の変更計画と今回の変更計画を比較したものです。第1回目の変更時に事業費が約19億円増加しておりますが、これは全体計画に基づき、防波堤の延長を210mから250mに延伸したことと、防波堤の基礎の軟弱地盤対策が必要になったことによるものです。今回の変更では前回と比べて事業費が約9億5千万円増加していますが、これは主に防波堤、浮き桟橋、埠頭用地の工事費の増加によるものです。工事費が増加した原因ですが、防波堤については港湾計画に基づき、沖の防波堤80mを追加したこと。浮き桟橋については地質調査の結果、支持層が深く、浮き桟橋を固定する鋼管杭の長さに変更を生じたことによるものです。埠頭用地についてはオイルフェンス、油吸着材などの防災器具を保管する倉庫を整備したり、より適切に施設を利用できるように利用者と協議の結果、照明施設、給水設備などを整備したことによるものです。事業を行っていく上の課題としましては、関係機関との調整は完了し、特に問題はないと考えております。事業の整備効果ですが、安全性の面からは、係留施設を整備することで港湾の安全性が向上し、港湾活動、漁業活動の効率性が増します。地域の住環境の向上の面からは係留施設を整備し、適切に小型船を係留できるようになることで景観、環境がよくなり、地域の住環境が向上します。市民憩いの場、交流拠点の創出の面からは、別府駅に近い都市型ヨットハーバーとして背後の北浜公園との一体的な利用が可能となり、地域の交流拠点、観光スポットとしてにぎわいの創出ができます。事業を実施する上での環境への配慮ですが、工事は汚濁に十分注意して施工を行っております。背後の埋立てにつきましても、建設残土を受け入れましてコスト縮減を図っております。事業は別府港の港湾計画に則って。また、国土交通省施工の海岸工事と連携をしながら事業を進めております。今回の再評価の方針としては、継続で考えております。その理由としまして、一つ目に事業の整備効果が上げられます。交流機会の増加、地域環境の向上の面からB/Cを算出しますと1.8となります。継続理由の二つ目としまして事業の進捗率が上げられます。全体の進捗率が、平成22年度末で約84%で、残りが少なく完成間近であるということです。継続理由の三つ目としまして、部分供用の効果が上げられます。地元高校生の利用や来訪者の増加などの効果が出ております。このような状況を総合的に判断しまして、別府港改修事業を継続したいと考えております。以上で別府港の説明を終わらせていただきます。

《議長》 はい、ありがとうございます。それではご意見をお願いします。はい、どうぞ。

《委員》 放置艇対策というのがあったんですけど、放置している船を県は、場合によっては強制撤去とかそういう手続きって取ることができるんでしょうかっていうのと、あと、ヨットハーバーを拡張して、施設のキャパシティを増やしたら、それで当然のように、放置艇は減るっていうもんなんじゃないかな。それともう一つ、そういうキャパシティを作っても、放置自転車と同じように駐輪場を作るっていうのと、置かなかつたら強制撤去するよっていう二つのセットがないと実効性がないと思うので、その辺り、如何なんでしょうか。

《港湾課》 まず強制撤去の話ですけども、当然、私どもの施設に泊まってる船は、公的強制力はないんですけど、施設を不法に使用しているということで、そこは使わないで下さいという指導をしていることはあります。ただ、放置艇については港湾だけではなく漁港、一般の護岸、それから河川内とございますので、港湾を出て行けと言うと他のところに行ってしまうというのがございますので、やはりそういうものが連携してやる必要があると思っています。それとキャパシティを増やしたことによって、当然、こちらの方にちゃんとした施設を作ったので移して下さいという指導はしていかなくてもいけないと思っています。ただ、これで十分というわけではなくて、例えば隣のこういう漁船溜まりの防波堤とか、そういうところにも入ってもらって、そういうことでトータル的に減らしていきたいというふうに考えています。

《委員》 議長、よろしいですか。

《議長》 はいどうぞ。

《委員》 質問をまずさせて下さい。二つなんですけども、まず当初計画よりも事業費がかなりふくらんでいるということですね。お話しは、事業説明会の時にもあったと思うんですけども、その内容で先ほど80mの堤防の追加と浮き桟橋というお話をされたんですけど、それぞれにという聞き方はへんですけど、かなり増えているので、その浮き桟橋を二基、プラス一基ですかね。付けようとされているっていうことなのですが、これがこれほどふくらむものなのかっていうのが分からないので、その辺りのご説明をいただきたいのが一点で、もう一点が、おそらく折々に触れて景観のことを言っているんですけども、事業の効果として幾つか上げていらっしゃる観光振興の寄与ということで上げてらっしゃるところで、周辺の観光施設との連携の話であるとか、ハーバー整備による市民の憩いの場、つまり親水性のお話しであったりとか、船が帰港したりとかすることによってそういう海のエトランゼなイメージも創出できるよっていうようなことは幾つか上げていたと思うんですけど、これについても前回もお尋ねしたんですが、その親水性であるとか風景っていう部分では、やはりそのもののエリアに近づけるかどうかという、その部

分の設計がどのようになっているのかというのはちょっと気になるところで、もちろん国交省の基準に従って整備をするってということだとは思いますが、例えば利活用についてどのように考えていらっしゃるのか。この二点についてお聞かせ下さい。

《港湾課》 これは浮き桟橋の断面図なんですけど、当初は下の段の左側にあるんですが、長さ16mの杭を想定していました。それで、沖に行くにしたがって岩盤線が深くなっていて、真ん中に、横に防波堤が出ていますが、あの先になると急に深くなっています。その縦断の絵を描いたのが右上の方なんですけども、最初の設定している杭よりもだいぶ長くなっているのが分かると思います。それと船の利用者と協議しまして、対象とする船舶の大きさとか相談していくと、少し大型化してしまっただけで、そうすると桟橋を固定する杭も強いものにしないといけなくなってしまうので口径が600から800に変わったり、長さが変わったというのと杭の大きさが変わったとか、それが主な増額理由になります。

《港湾課》 二点目ですが。まず観光、事業効果と利活用の件。まず別府市、この別府市自体は国際観光温泉文化都市ということで、これは特別法により指定された都市になっております。当然、別府市もこの観光に対する政策ということで、今、別府市中心市街地活性化基本計画に基づいて、別府市自体も自分のところの事業としてやっています。それで、港湾サイドは支援できるというところはないかということで、今、これまでは阪神航路のフェリーと四国向けのフェリーの玄関口でございましたけども、今年の3月に大型クルーズ船が入るようにもして、8月にクルーズ船が入って来たと。それから観光の目玉として今回、ヨットハーバーを作っているんですけども、これもやはり別府市に観光で来られた方の観光拠点となる。それから他のところからやってきた人、来訪者のための施設を整備して、別府市と一体となって観光を盛り上げていくという、その中での施設というふうに考えています。

《委員》 ありがとうございます。そのことに疑いはなく、おそらくそういった部分の協力をしていくんであろうということと、そういう見通しの中でこの事業があるっていうのはよく理解はできているんです。その上で、ちょっと細かな話ではあるんですけども、先ほど、その設計の話で、所謂ヨットハーバーのところと公園の接する部分の作り込み方であるとか、事業説明会の時にお伝えしたように、ほとんど一般の人が入れないような部分があるんじゃないかなというのがちょっと危惧されたものですから、この点を教えていただければと思いました。

《港湾課》 このヨットハーバーについて一般の人が入れないわけではなくて、ただ入る時に、ここに上屋と管理棟があるんですけど、そこを通っていただくと。その理由としては、高級車が買えるような高価な船が入っていますので、そういう意味では関所じゃない

ですけど、きちっと管理棟を通して入っていただいて見る分にはぜんぜん構わないので。ただ、どういう人が入ったということだけは管理をさせていただきたいと考えています。

《委員》 管理棟には何時から何時まで管理される方がいらっしゃるのかとか、そういう情報っていうのが分かれば。

《港湾課》 はい、朝9時から午後5時までです。その間、管理棟に管理人が常駐していますので、管理人に言っていただければ、中に入って見ていただくのは可能でございます。ただ、夜間に関しましては、やはり施錠させていただいて、いろいろな危険性とか問題がありますので、一般の方の立ち入りはちょっとご遠慮いただいているところです。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 はい。環境配慮のところで確認したいんですけど、ここは人工の海岸で且つ遠浅の、ほぼ単一環境なので、一応、念のためにお伺いしますが、ここには住民の方の生活環境の配慮はされているというふうには書いてあるんですけど、例えばアセスメントの方も、実施されていて、問題ないということによろしいですね。

《港湾課》 はい、十分調査しております。

《委員》 それは大丈夫ということですね。

《港湾課》 はい。

《委員》 はい、分かりました。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 便益に関してなんですけども、その便益の主たるものとして交流機会の増加っていうことを主たる項目の一つに上げられているんですけども、ヨットハーバーとか豪華客船とか、そういう説明もございましたけども、その主たる項目のいちばんとして上げられるってことは、やはり何か計画が、あるんですね。別府市辺りでも、この港が完成した時にどのように便益が上げられるように持っていくかということが、具体的な構想があるということなんですかね。

《港湾課》 はい。平成20年7月に別府市の方で別府市中心市街地活性化基本計画を作

っております。その中で人の動きとか、どういう施設配置が必要かという検討を行っていますので、そういう意味では人の導線ができて、観光に寄与するというふうに考えています。当然それも、そういういろんな施設の複合で人が訪れてくるというふうに考えています。

《委員》 そういったことはよく分かるんですけども、その大枠を言えばそういうことだと思うんですけど、具体的に、例えば、いちばんこれが第一項目として上げているということは、多分、きちんとした計画がおりなんで上げたんだと、私は理解したんですよ。

《港湾課》 説明させていただきます。現段階において明確な、こういうのをやりたいというはっきりしたことはありませんが、現在、大分の港の方でやっているクルーズとか、あとは船上バーベキューとか、そういった海の資源を使った魅力あるサービスを行っていくというふうな方向があるというのは聞いております。現段階では、明確なことを言えるものはありません。

《委員》 では、その便益の考え方で、何となく漠としたものをその数字に表すということとは、可能ということなんですか。大変に失礼な言い方なんですけど。

《港湾課》 これは便益の算定の方法につきましては、まずアンケート調査を別府市内で行いまして、そのアンケート調査の答えにより算出をしております。この方法としましては、そういった便益の算定方法に則ってやっている関係上、こういった数字になっております。

《委員》 一市民の感情としましては、やはりもう少し具体的なものがあれば、ああなるほどそうなんだって、港がきれいになることによってこういういいことがたくさんあるんだっていうのがとても分かりやすいと思うんですけども、何か近くに大きな〇〇みたいなああいうのができた、ヨットハーバーができた、外国からの観光客もたくさんきてますよって、そういう方たちを呼び込みますって、こうおっしゃられても、いったいどんなかたちでどんなふうに呼び込んで、どんな便益を生み出すのかというのが、分かり難いんですよ。

《港湾課》 アンケート結果等を集計していきますと、供用開始前は、認知度は低かったんですけど、今回のアンケートを行いまして、そういったものができてくれば、基本的に別府自体は観光をメインとしている関係上、こういったのは一生懸命がんばってほしいとか、いろんな意味で違うところから来た方々に別府の宣伝になってほしいとか、そういう意見等が出ています。そして便益の算定方法の手法につきましては、北浜ヨットハーバ

一に何回訪れてくれますかというような回数とか、そういった感じで便益を算定している関係上、このような数字になっている次第でございます。明確に上手く説明できなくて大変申し訳ないと思いますけど、現段階においてはそういう手法によってやっているものですから、どうしてもちょっと説明が不足してしまっております。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 今のご説明ですけども、交流機会の増加、便益で１６０億円というお金を載せていらっしゃるんですけど、やっぱり今のご説明で１６０億っていう数値が出てくるのが、ちょっと私は理解できないんですが、これでそういう市民の方に、県民の方に納得していただけるのかどうか、ちゃんとした説明がないと、納得できないんじゃないかなと思うんですけども。

《港湾課》 どうしてもこういった便益を算定するにつきましては、アンケート手法というのに頼って行っておりまして、そういった中で、今回につきましては、地域の方に対して２千通ほど、全域にアンケートを配付しまして、そうした中から意見聴取して、北浜ヨットハーバーを知っていますかという話がまず第１点目。それで知っていますかのその次に、訪れてくれますかという、順番で対応しています。そういった手法の中から便益を一個一個算定する手法になっています。でも、そういう感じになって、ちょっと、うちもマニュアルというか、あれに沿ったかたちでしかどうしてもできない部分がございますので、ちょっと説明ができなくて不十分なところがあると思いますが、そういうことになっています。

《委員》 そういうマニュアルと言うか、計算式があるんですね。

《港湾課》 はい、あります。

《委員》 言わないでおこうかと思ったんですけど、事前の打ち合わせの時に上位計画等ははっきりさせて、この港湾計画の位置付けを明確にしてほしいと述べたと思うんですけども、まだ整理ができていないですよ。つまり、これはそもそもどの計画の県のどの上位計画に基づいて、それがブレークダウンされた中で港湾計画、全計画の中で位置付けて整備しているものだというのをまず説明が必要かと思います。今のアンケートも、対象がどなたかっていうことを言わないといけないんですよ。つまり住民にもし聞いたのであれば、今の話は何の意味もないと。つまり、訪れていただけますかっていうのが住民であ

れば、この経済効果はほとんどないに等しくなってしまう。それと、つまり交流による効果ではなくなってしまう。アンケートが観光客に対して為されたものであれば、それはそれなりの意味があって、ただそれが本来であれば、別府に今まで来ている回数に付加が増えるかどうか。つまり、このヨットハーバーの整備によって、より来てもらえるようになるのかどうか、というのが、そこをアンケートで聞かないといけなくて、それで査定して、その交流。これ、たぶん、年間3億ぐらい見積もってるんだと思うんですけど、それぐらいの積算になりますという説明があれば、それはこちらとしては納得できるということになるので、やはり説明の段階で全体枠、大分県の中の港湾の計画、観光計画の中の位置付けのはずなんですよ。つまり海外からのお客さんと呼ぶ、観光事業としての位置付けの中の一計画であると。で、港湾計画の中ではこれに乗っかっていると。それが遅れているのは、要するに他の港湾の重点整備があったためにここはかなり遅れているけれども、今、状況はこういうふうにあると。どれだけの効果があるかという時は、今言ったような、観光客に対するアンケート調査の結果、ここを利用する、訪れていただける回数が増えると予想されると。それでB/C的にはOKですよ。いや、ちょっと駄目ですねという議論になってくるんで、そういうきちっと説明をしていただければと思います。この様式で言うと最初の方のところの、例えば計画概要のところの上位計画との位置付け等々がきちっと書かれているかどうかということだと思えますよ。やはり県の方針としての整備。あるいは国の方針としての整備というのが、まずあるはずなんでね。その中でこれが重要な位置付けを持ってるかどうかというものが審査対象になるし、重要な位置付けであれば本当に経済的効果があるかどうかというところが、次、B/C等々で見えていかないといけないし、更にその計画が自然環境破壊につながらないかというチェックは必ず必要になってくるのが現状だと思うので、そういう段階を踏んで説明をいただければよかったと思うんです。皆さん、それが無いもんですから分からないんですよ。今、判定しろって言われても。ですので、そこをこのところを追加説明していただければよいと思います。マニュアルどおりと言われてしまって納得するわけには、なかなかいかないということも実はありますよ。マニュアルの中にどの数字を反映させたのかというところがあるわけです。ですので、アンケートをやるのは構わないんですよ。と言うか、逆にアンケートをよくやっていただいたと思ってます。だから、そのアンケートは誰に対して、で、その結果、こういう予測をしていますという、きちっとご説明いただければよいと思います。

《港湾課》 はい。まず計画の大元になっているもの、上位計画という話で、これはこの別府の港湾計画が元になって整備を進めているんですけども、平成14年度に別府の港湾計画を立てた時に、大分県、国の関係者、それから別府市の関係者が集まって、別府市を海の玄関としてどういうふうに盛り上げていくか。どういうふうに整備していくかという中で整備した中の一つで、マリーナがその中の一つで、先ほど説明した大型旅客船バースとか、餅ヶ浜の海岸ですとか、そういうもの。特にこの別府港っていうのは、別府市の

海岸線全てを占めていますので、ここで別府港の観光に資する海の玄関としてどういうものが  
必要かというものを検討した中で、その一つとしてこのヨットハーバーというものを  
位置付けております。

《委員》 今日たくさん案件が山積しているので、今、この場で時間を空費しているの  
は、私は得策ではないと思うので、もう、この事業については84%進捗しておって、あ  
と残事業がもう少しというところで、委員の方にどういう判断をしていただいて、あと補  
足事項は別のところでまた、今日の終わりの時点でもいいし、また、別の機会でもいいか  
ら、事務局預かりで判断していただきたいと思うんですけども、どうでしょうか。

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、今日は説明が完全には不可能のよ  
うですから、今、ご意見ありましたように、後日、再度、報告をしていただきたいと思い  
ます。それでは、この事業につきましてお諮りをいたします。事業者が申しております対  
応方針案、継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。では、この事業については継続として答申し  
たします。ただ今出ました意見につきましては、担当の方で誠実にお答えをいただきたい。  
後ほどで結構でございます。お願いします。

-----  
【補足説明】 8. 港湾改修事業 別府港 北浜地区  
-----

《港湾課》 議長。

《議長》 はい。

《港湾課》 ただ今、港湾課別府港北浜地区について先ほどの発言の中で、〇〇委員に宿  
題をいただいておりますので、その分を説明いたします。よろしくお願いします。

《議長》 はい。では、お願いします。

《港湾課》 先ほど港湾計画との関連というふうなご質問があったんですけども、これが

別府港の港湾計画、関の江地区から上人ヶ浜、浜脇まで、それぞれ地区毎に港湾計画がありまして、これは北浜地区の港湾計画図になります。平成14年度の港湾計画で、北浜地区にこの小型船溜まりの計画が策定されました。防波堤330m、浮き桟橋7基を含んだ計画です。これに基づいて北浜地区の整備を平成15年度から開始しております。北浜地区は別府駅から真東のところに位置しておりまして、ピンクの部分が別府市が策定しました中心市街地の活性化計画のエリアになっています。これに隣接して、正に別府駅の真正面にある港で、港湾計画でも海の玄関口として観光振興を支える港作りということで、この観光振興の拠点の一つとして役立っていくのではないかなというふうに考えております。

《港湾課》 先ほど、便益の交流機会の増加の効果についてということのご質問がございましたので、それについて説明を行わせていただきます。交流機会の増加についての算定手法につきましては、消費者余剰に年間来訪者を掛けることによって年間のお金を計算しております。それに50年を掛けることによって算定をしております。消費者余剰につきましては、年間一人あたり一回、5千488円の消費者余剰というふうにアンケート結果によって算定されております。それに年間来訪者につきましてはアンケート調査によりまして、5万8千315人の方が、アンケートの結果によって来訪していただけるということになりまして、その二つを掛け合わせまして、年間3億2千万というふうになっております。それで、3億2千万に50年を掛けまして、160億というような50年間の便益という算定結果になっております。

《委員》 あんまり突っ込んでも気の毒なんですけど、何に対する消費者余剰ですかね。

《港湾課》 ヨットハーバーを訪れてくれることに対してアンケート結果を行いまして、それに対する消費者余剰です。

《委員》 つまりアンケートの中で、ヨットハーバーに行くのにいくら出してもいいかっていうアンケートがあったということですね。

《港湾課》 そういうふうになってきます。

《委員》 そういうふうに設問をしたのですね。

《港湾課》 ええ、そうしておりました。

《委員》 つまりアンケートの中にヨットハーバーに行くのにいくらぐらい支出してもいいよというような金額をアンケートであった。実際にそこにいくらのコストでいけると。

その差額が消費者余剰として算出されていて、それで来場者数がどれぐらい見込めるかということで出てきたということで理解すれば良いのですね。もういっぺん追加で、あそこのハーバーあの利用料はいくらなんですかね。申し訳ない。さっき聞けばよかったですね。

《港湾課》 一隻あたりですか。

《委員》 一隻あたり。年間契約か何かするかとは思うんですけど。

《港湾課》 標準形の9mから10mのヨットに係留した場合には、月単位で2万8千150円です。

《委員》 実は、それもベネフィットなんです。本来は。で、収益を考えるのであれば整備費等々で割り出してきて、利用率を想定しておいて、で、2万8千円とか、もうちょっと高くても利用があるかというようなところで収益を上げていくと、そのところのベネフィットも上がってくるんです。で、おそらくもうちょっと高くても、ここの地区では取れると思うんですね。今、利用している人にわるいですけど、そういうこともあるわけで、そういう機会費用というか、算定方式というの、要するに場所によってハーバーの利用料が違って当然だと思うんです。北浜という一番一等地のところにあるわけで、ですので、ちょっと安いなという、都会で言ったら駐車場で5万ぐらい払う人もいますわけですから、それぐらいはあってもいいのかという感覚はあります。それもベネフィットで入るということで謳っていけばよろしいかなということで。

《委員》 すいません。消費者余剰という言葉が分からないんですけど。余剰というのは余りの費用ということですか？

《港湾課》 そうですね。私もこれ、ものすごく説明し難いと思います。余分に払ってもいいですよというような雰囲気のものというふうに思っただけであればありがたいのかなという。ちょっとこれ、正確に言うと堅い言葉になって、また、ますますわかりづらくなってしまうもので、大変申し訳ないです。

《議長》 先生、ちょっと補足して教えて下さい。

《委員》 一応、いくら払っても良いよというアンケートがあったということは、ヨットハーバー利用のその人の評価なんです。金額での評価。例えば来るのに1万円払ってもいいという評価をしていると。で、ところが実際にかかるのは、交通費等を計算しても、どう見ても5千円である。ということは残りの5千円が消費者余剰ということになります。

余りではなくて、評価とコストの差を余剰と言います。

《議長》 ありがとうございます。先ほど、先生からでしたかね。国や県の上位計画との位置付け。それは今、分かるの。

《委員》 先ほど説明をしてくださいました。

《議長》 もうそれでいいんですか。

《委員》 港湾課だからあれしか出てこない。本当は観光計画がきちっとあるはずなんです。それとタイアップしての整備計画が。

《委員》 上位計画との関連がはっきりしないと何か作ることだけしかないのかなというイメージが強くなりますよね。だから、課が違うからなかなか難しいでしょうがその辺りを聞きたかったんですけども横との連携ですね。

《委員》 おそらく大分県でも大事な観光の拠点として位置付けられていて、それは観光計画があるはずなんで、観光課に問い合わせをすれば上位計画、県の、多分、長期計画の中に位置付けられていたはずなんです。そこからブレークダウンして下りてきてそれと同時に港湾整備とでタイアップして、あの部分の港湾整備だけでなくハーバーを導入することによって北浜地区を中心に別府の活性化を図っていくという別府市の計画とも連動しているというはずなんで、そういうふうに全体像を描いていただければと思ったんです。そのためには多分、他の課の協力がないと絶対書けないと思うんで、それは今後、そういうふうをお願いします。

《議長》 じゃあ、この件の説明はそういうことでよろしゅうございますか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい。どうもご苦労様でした。ありがとうございました。

-----

## 9. 海岸環境整備事業 別府港海岸 関の江地区

-----

それでは次に総括表9番。海岸環境整備事業、別府港、別府港海岸、関の江地区について説明をして下さい。

《港湾課》 よろしくお願ひします。別府港海岸関の江地区、海岸環境整備事業について説明いたします。この事業は平成18年の大分県事業評価監視委員会で継続の答申をいただき、再評価後5年未完成。また、大幅な計画変更をいたしておりますので、今回の再評価となりました。事業箇所は、別府市と日出町との境付近。別府港の北端に位置します関の江海岸でございます。これは整備前の状況の航空写真です。北エリアにつきましては、海浜の幅が広いことが見て取れます。一方、南エリアにつきましては海浜が浸食され、細くやせているのが確認できます。背後には国道10号が走り、道路を隔てて住宅など。更に背後にはJR日豊本線が走っております。毎年海の日には、県、別府市、ボランティアなどが協力し、海岸清掃を行っております。今年は210名の方の参加がございました。右下は海開きの模様の写真ですが、毎年、別府市長参加の下、子供たちによるスイカ割りなど催しが行われております。整備の必要性ですが、南エリアにつきましては、これは平成17年9月の台風14号襲来時の越波写真です。台風時の波浪や高潮による越波での背後地域の被害が懸念されます。右側の写真は普段の状況ですが、海浜が浸食され、痩せて、消波ブロックにより陸地側から海への侵入が遮られ、親水性が低く、海岸利用に支障を来しております。防災機能の確保や利便性の高い親水空間の創出が求められていました。北エリアにつきましては、自然の海浜と既設護岸により越波の恐れはございません。赤く囲んでいるところが、別府市が整備を計画していました公園でございます。海岸側の温水公園と国道10号を挟んだ陸側の2箇所です。県といたしましては、この公園整備と連携し、レクリエーション施設を整備し、地域の観光資源となる海浜利用空間の創出を図ることが求められていました。事業の計画でございます。北エリア、南エリア共に突堤を整備し、護岸を前出しして、その背後には緑地広場を。前面には人工海浜の計画でございます。計画の標準断面図でございます。上が南エリアの標準断面図です。赤く着色していますのが既設護岸です。灰色で着色していますのが計画護岸です。前出しをしまして、背後に緑地広場を整備いたします。護岸前面には人工海浜を整備いたします。下が北エリアの標準断面図です。赤く着色しているのが既設護岸です。灰色で着色しておりますのが計画護岸です。護岸背後には緑地広場を。護岸前面には人工海浜を計画いたしております。全体計画を表したものでございます。22年度末の整備状況につきましては、ご覧のように突堤2基と護岸が完成しております。事業の進捗率は67%でございます。残土の状況でございますが、現在整備中の南エリアでは、護岸背後の埋め立てに別府土木事務所や国交省など

の他の事業から発生する残土を利用しております。利用に際しましては土壌分析を行い、有害物質が含まれていないことを確認しております。状況の変化でございますが、これは北エリアの整備計画に関します、別府市と県の変化を表しております。別府市では北の玄関口として地域の観光資源とすべく公園整備の計画をいたしておりました。大分県もこれに合わせ、市の公園整備の効果を増進させるため、海岸環境整備事業での整備を計画いたしました。しかし、突堤、護岸などの施設配置を巡り、地元漁協及び隣接漁協との調整が難航しておりました。その間、時代の流れ、要請の変化により、また大分県レッドデータブックの絶滅危惧Ⅱ類に指定されておりますケカモノハシや、準絶滅危惧に指定されているコウボウムギなどの希少植物の存在が確認されたことにより、北エリアの自然環境を保存し、自然の海浜地として利用する要望が高まってまいりました。県では地元漁協との調整は整いましたが、隣接漁協との調整は、未だついておりません。一方別府市では、自然保護の要望の高まりを受け、本年8月、国道10号より西側を公園整備の区域から外し、区域を縮小し、北エリア直背後の温水公園につきましては自然公園として環境を保全する方針へ転換いたしております。これにより北エリアにおける海岸環境整備事業の所期の整備目的を失ってしまいました。因って、台風や高潮時の波浪による越波被害の防止を目的とした南エリアの整備のみとし、レクリエーション施設の整備を目的とした北エリアの整備を取りやめたいと考えております。総事業費、前回評価時34億5300万円から、北エリアの整備を取りやめたことにより17億6千400万円減少し、16億8千900万円。事業期間は平成4年から27年。事業進捗率は、平成22年度末で67%。費用便益比は10.59でございます。南エリアにつきましては事業効果も高く、越波からの被害防止を図る上で必要な事業でありますので、事業継続でお諮りしたいと考えております。以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見、お願いいたします。

《委員》 いいですね。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 この地域は、別府市唯一の海水浴場だというふうに現地説明の時にお伺いしたんですけども、どれぐらいの利用者がここ数年あったのか、ちょっとこの計画を見ると、今後は大いにもう、海水浴客は来なくなるのかな。減少するのかなという印象が強いんですけども、現状、或いは最盛時、どれぐらい来ていたのかとかいう話でも結構ですけど、データのあるところでお答えいただきたいと思います。

《港湾課》 最盛時には、昭和56年でございますが、7万6千200人の海水浴入場者

数がございました。それで、今年、２３年の海水浴利用者数は、３千６００人ということで報告を受けております。

《委員》 何となく頷けるような気がいたします。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 今のお話しに関連してなんですけども、Ｂ／Ｃを算出されてるところで、唯一の海水浴場だっというふうなお話しもあったんですが、そういう便益については書かなくていいものなのかというのが一点と、逆にこの高潮の防護っていうふうに書かれている計画なんですけど、高潮の高さの想定と、仮に越波した場合に１２ｍ以上離れている住宅まで浸水をするという前提で算出されていると思うんですけど、それはそういうものなのかっていうのが、ちょっと疑問なんですけども、この二点について教えて下さい。

《港湾課》 海水浴などのレクリエーションにつきましては、今回、便益としては算定していませんで、個票にございますようにその他の整備効果。貨幣価値では換算できるんですが、今回、北エリアをレクリエーション施設から落としたもんですから、今回のレクリエーションにつきましては便益で算定しておりません。あと、その浸水につきましては、浸水、３０年で今、見てるんですけど、３０年の越波によりまして青く着色していますところが浸水想定範囲でございまして、そこにこの越波により海水が供給されて、家屋ですとか事業所が浸水する、その浸水被害の低減効果を便益として算出しております。答えになっていますかね。

《港湾課》 越波の被害については、現況の断面で波を想定した時にどこまで影響があるかで求めていますので、その影響として背後の地盤高等を考慮してどこまで影響があるかという検討をした時に先ほどのエリアまで影響があるということで算出しています。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 はい。今の説明で、とにかく南エリアは防災の観点から、絶対に作らなければいけないということが分かります。逆に言えば北エリアの方は、その防災の方の必要性も無かったという前提もあるのかもしれませんが、先ほどのパワーポイントで別府市と大分県の整備計画の中で、最初は別府市が公園整備を計画したんですけど、北エリアの方に、また希少植物の存在を確認したということですね。で、これっていうのは別府市のアセスメントか何かなんですか。或いは市民グループとかですか。

《港湾課》 市民グループの方からのご指摘をいただきまして、調査は県の方で行っています。その結果、この海浜において確認されました。

《委員》 やっぱり実際にあったという。

《港湾課》 はい。

《委員》 それも確認されて。

《港湾課》 はい。

《委員》 そうすると別府市の方が、じゃあ止めようという話になったのですか。

《港湾課》 ここは元々別府市の公園の計画があって、それに伴って海岸を利用できるようにしようとしていましたが、背後地の別府市の計画がそのまま自然を残すということになりましたので、その前面の海浜整備が必要なくなったものです。

《委員》 その別府市の計画がそういうふうになったから。

《港湾課》 はい。

《委員》 連動してということなんですね。分かりました。その経緯を確認したかったものですから。

《委員》 ○○委員のご質問は、おそらく、その事業計画をした時のアセスメントの状況をお聞きになりたかったのではないですか？

《委員》 そうなんですね。更に鋭く言うとそういうことなんです。市民グループが言われてきっかけになる。これは、本当は別府市の方だとは思いますが、先ほどのあれじゃないですけど、部署とか市は関係なく、実際にあって、県の方がフォローアップしたわけですからそれはいいんですけど、逆に言うと、植物の専門家ではないんですけど、基本的に希少種だと思うので。そういう辺りは是非、アセスメントの段階で重要視していただければということを○○先生の方で言えばそういうことだったんですね。ありがとうございます。私はそういうことを言いたかったんで。でも結果的に止められたということは、いい事例だとは思っております。

《委員》 この再評価に関しては納得できる再評価だと思ってます。

《議長》 他にございませんか。

《議長》 それでは、ご意見も出そろったようでございますのでお諮りをいたします。事業者が申しております対応方針案、継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議無しの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。では、この事業については、継続として答申いたします。

-----  
10. 離島港湾環境整備事業 佐伯港 大入島東地区  
-----

次に総括表10番の離島港湾環境整備事業、佐伯港大入島東地区について説明をして下さい。

《港湾課》 はい。佐伯港大入島東地区離島港湾環境整備事業について説明いたします。この事業は平成18年の事業評価監視委員会で継続の答申をいただき、再評価後5年未完成となることから今回の再評価となりました。事業箇所は佐伯市大入島の南東部石間浦の大入島小学校前面の海域です。これは平成18年度事業再評価時の事業概要です。事業の目的は、佐伯港の港湾整備事業である国直轄の水深14m岸壁整備事業から発生する航路、泊地の浚渫土砂33万立米、及び佐伯市内の道路事業等から発生する公共陸上残土40万立米。合わせて73万立米を受け入れるための埋め立て護岸の整備を行うものです。事業費は47億円。護岸の延長は600m。事業実施期間は平成9年度から平成25年度の予定でした。累計事業費は、平成23年度予算分を含めまして11億8千500万円。測量調査、設計、漁業補償が完了しております。本事業で整備を行う施設としては、外周護岸A、100m。外周護岸B、240m。内護岸260mの、合わせて埋め立て護岸600mとなります。埋め立て護岸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、各土砂排出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いては、大入島の活性化を図るため、市、県、民間有識者等からなる委員会を組織し、平成11年2月に市が策定した大入島開発計画に基づき、住宅地や緑地等が計画されており、市が整備を行います。事業の主な経緯です。現港湾計画は、平成5年8月の改訂により、大入島埋め立て護岸が計画されました。平成9年度に事業採択。13年に1回目の事業再評価を受けており、継続の答申をいただいております。15年1月に公有水面埋立免許を取得。同年11月と17年1月に現地着手を行います。一部、地元住民等の激しい妨害行動を受け、やむなく工事を中断いたしました。その後、平成18年度の事業評価監視委員会で継続の答申をいただきました。しかしながら今なお、反対派住民の本事業に対する理解、同意は得られておらず、着工できない状態が続いております。このような状況の中、佐伯港港湾整備の最大の目標である水深14m岸壁の平成25年度供用開始の遅れが懸念されたため、平成20年度から21年度にかけて、浚渫土砂の処分方法等について検討を行いました。これは浚渫処分見直し後の事業概要でございます。結果として直轄事業により整備している航路泊地の浚渫を14m岸壁の供用開始に最低限必要な範囲に限定することで浚渫土量を14万立米に減らし、その浚渫土砂を石灰改良し、14m岸壁背後の埠頭用地に埋立材として利用することとし、平成22年度の工事により実証、確認できました。これにより平成18年度の事業評価監視委員会時から受け入れ土量の内訳が変更となり、浚

渾土砂量の減少に伴い、公共陸上残土の割合が高くなっております。浚渫土砂が33万立米から8万立米。公共陸上残土が40万立米から65万立米となりました。埋立土量の割合は変わりますが、埋立護岸の計画に変更はございません。情勢の変化と現状の課題でございます。浚渫範囲の見直し等により、佐伯港港湾整備の最大の目標である国直轄で整備しております14m岸壁の平成25年度供用開始に一定の目途が立ちました。しかしながら、14m岸壁を利用する船がより航行しやすくするためには、残りの8万立米の浚渫が必要となります。また、佐伯市内の道路事業等から発生する公共陸上残土については、今後も発生が見込まれているところです。これらの処分方法等については、今後、更に時間をかけて調査検討を行う必要があります。14m岸壁の供用開始に一定の目処がついたことから、今後は14m岸壁の供用開始後の船舶の運航状況や浚渫土砂や、陸上残土の処分方法等の検討状況を勘案しながら判断することとなります。それまでの間、事業を一旦休止したいと考えております。なお、今後、事業の再開、あるいは中止に当たっては、再度、本事業監視委員会にお諮りすることとなります。以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見を願います。

《委員》 最初によろしいでしょうか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 休止ってということになった時に、8月の後半ぐらいの新聞に知事の方の、おそらくトップ判断というふうに読めるような。だから、休止ということですね。裁判をしている途中にもかかわらず休止をされたというのは、その裁判を超えた判断だなというふうに思ったんですが、それで休止をされて、この事業評価監視委員会に託すということを新聞には書いてあったんですが、それは間違いないでしょうか。

《港湾課》 はい、間違いございません。

《委員》 それが休止のいちばんの大きな理由というふうに考えてよろしいですかね。経緯の中で書いてなかったのも、そのあたりに関しては。

《港湾課》 先ほど説明した内容等を鑑みて、知事が判断したということです。

《委員》 そういうことでよろしいですね。

《議長》 よろしいですか。はい、どうぞ。

《委員》 今の〇〇委員に続いて一点、述べるとすれば、知事の判断の下には、土木建築部なり港湾課の方から、こういう現状はこういうことですというふうな答申があつての知事の判断だと思しますので、休止に至った経緯と港湾課の見解を、もう少し述べていただいたらどうかと思いますが。

《港湾課》 はい。もちろん私どもが現状なりを説明しました。実は、着手の時はご存じの通りですけど、この大入島の埋立てのいちばんの目的は、対岸の女島の方で整備しております14m岸壁の整備に伴って発生する浚渫土砂の処分です。海から浚渫する土砂をどこに運ぶかということでコスト等を検討した中で、大入島が最も安価になるということで整備を始めたところでございます。それで、14m岸壁の整備は、佐伯港県南の今後の発展には当然、資するものというふうに考えていますので、その整備を優先する中で、やはり大入島の埋立てを進めたかったんですが、地元一部住民の反対があつて進められなかったと。その中で、そのことによって14m岸壁が遅れるということは非常に、県南佐伯の発展にとってはよくないことになりますので、それはなんとか進めるということで一昨年、PTの中で検討して、当初計画より若干狭いんですけど、対象が5万トンの船舶なんですけども、それが回れる範囲を浚渫して、それを改良して背後に入れられないかということで検討し、昨年、実際に掘って改良して入れてみると、十分、背後地の埠頭用地に使えるということで、そういう情報等を知事に説明した中で知事が判断したということでございます。

《議長》 はい。

《委員》 それで、ここは14m岸壁の部分とは関連するからですけど、ここのテーマは、佐伯港のこの休止というのは、埋立てを休止するというふうに考えてよろしいんですよね。

《港湾課》 埋立てをするための護岸整備を休止するということで。失礼。元々浚渫土砂を埋立てる、埋立護岸を整備する事業でございます。その事業を一旦休止をするということです。

《委員》 それは大入島の方の埋め立ての部分は休止するというだけでもない。それと関連する。ちょっと今。

《港湾課》 大入島へ浚渫土砂、それから公共残土を持って行って埋立てするための護岸の整備をするのがこの事業でございます。その護岸の整備をする事業を一旦休止するとい

うことでございます。

《委員》 少なくともその佐伯港側の14mの岸壁の方のあれは25年度までにその浚渫土、ザッと8割ぐらいいは、その佐伯港側で埋めて全部処分できるから必要ないというふうに考えるわけですかね。必要ないというか、休止していこうというふうに理解していいんですか。

《港湾課》 必要最低限、船を動かすだけの泊地の確保はできるので、その完成後の状況を見るということで、時間的余裕ができたという意味で休止ということでございます。

《委員》 それに関わって、正確に言えば休止ですから、再開するかもしれないし廃止になるかもしれないっていうのは、今の時点では分からないわけですね。それで先ほど、別府の方は人工環境っていう感じでポンと切れてしまったような言い方を言いましたが、やはり生物多様性の環境アセスメントですね。これはやっぱり大事なところで、非常に大ざっぱな言い方で言えば、別府の場合、人工の海岸というのは、かなり自然度は低いわけです。それと単一の深さで、私自身は、その海岸生態の方の専門家ではないですけど、ああ、ここは大したことないなって、想像できるんですけど、例えばそこの大入島の部分は、一応、県の方からはアセスメントをいただいて入手をしましたし、あと、一般のホームページからの、ここで採れる、一般市民と言うよりは専門家の集団の方のデータも見させていただいて、見る前からほぼ想像はしていたんです。それはどういうことかと言うと、深さがかなり深いということと、且つ藻場があるということは、陸上で言えば森ですね。森のいろんな常緑樹、落葉樹のようないろんなタイプの森のようなものがあれば、当然そこにはいろんな生き物がいるだろうぐらいいは、当然、予想はつくんですけど、それで、大入島の方の海岸生態の方のアセスメント関係の情報は見させていただいたんですね。県の方の1回目は、何か40種類とかそのレベルですから、これはきっとまだ本格的じゃないなと。それから地元と研究者の協同なんでしょう、貝の方の調査を中心としたデータがあって、それで今度バージョンアップ。かなりバージョンアップして、平成16年2月に日本港湾コンサルタントの方が調べた報告書を見ますと、130種類ぐらいいは増えてるわけですね。それに関して僕は、継続という部分ではかなりやり始めたなというふうには思ってるんですけど、ただ実際、これは地元の〇〇さんを含め、研究者集団の調査だと、貝類は220種類以上、貝類だけで出ています。それから、魚類みたいな脊椎動物以外のものは、県のバージョン2の方では出てるんですが、実際、魚類の方はまだほとんど調査されてない。1種類だけ出てますが、これは貝を中心とした調査なので、例えば45種類出てるんですね。佐伯湾の沿岸部からだとだいたい453種類ぐらいいはあるらしいんですけど、そのうちの45種は、客観的な調査で出てます。それから藻場がいちばんポイントなんですけど、海草類とかその辺りがやっぱり不備と言わざるを得ないので、是非、要望な

んですけど、アセスメントをよりバージョンアップして頂きたいと、そういう判断基準がなければ公開をできるかどうか、時間が、能率が悪ければ考えるという、これも一つの判断基準だと思うんですが、生物多様性の方の話を申しましたのは、時代の流れと言うか、その流れもちょっと1分だけ解説したいんですが、まず昨年、生物多様性の条約の世界会議が、所謂COP10がありました。名古屋で開かれたので日本が議長国だったわけですが、そこでいろんなことが決まったんですけど、いちばん大事なのが愛知目標というもので、愛知目標というのはいろいろあるんですけど、一言関係することを言えば、2020年までに日本を含めて加盟国全部ですけど、要は生物多様性を、今、どんどん減少してますから。日本もそれをストップすると。そのためには徹底的に20の個別目標をやると。その三番目だけを見ても2020年までに生物多様性を損失するような事業に関しては、補助金とか助成金の事業も含めて、原則廃止すると書いてあるわけですよ。だから、そういう時代の流れとして大きいということですね。ほとんどまだ皆さん、聞いたことがないと思うんですが、来年の日本の生物多様性国家戦略が間もなくできますけど、それには個別の20。先ほどは一つしか言いようがなかったんですが、全部入れ込んだものを作る予定です。だからそれに従って、おそらくいろんな、窓口は最初は環境省ですけど、これ、日本の国の戦略ですから、担当課の方が来年、再来年ぐらいからそういう展開をしてくるわけですね。そういう時代の流れもありますし、それから県自身もがんばってらっしゃって、生物多様性大分県戦略。これはまだ義務化ではないんですけど、今年の3月に完成して、報道、趣旨も含めてやろうということを聞いております。ということで、その生物多様性だけの物差しでやれとは言いませんけど、そこはやはり大事な物差しの一つというふうに考えておりますので、それを是非、調査をするということを要望したいというふうに思っているんですが。いかがですか？

《議長》 はい。その点はどうですか。

《港湾課》 現時点で調査をするかどうかというのは、まだ言えないんですが、今回は休止が妥当かということを判断した中で、今後、仮に再開するならばどういうものが必要かというのは検討していきたいというふうに考えています。

《委員》 それは専門家の意見を聞いてということですか？

《港湾課》 今後、仮に再開するなら、今〇〇委員が言われたとおり、専門家の意見も聞いて検討していきたいというふうに考えています。ただ、今回は休止ということで、今後の状況を見て、現実には再開若しくは中止、若しくはそのまま休止を続けるなどを判断することになると思いますので、そういう状況の中で今後どうするか、また環境については専門家の先生の意見を伺って参考にしていきたいというふうに思います。

《議長》 つまり、休止の間にその調査をやるという意味ですか。

《港湾課》 今の時点では、調査をやるまでは言えないんですけども、再開という方向に行けば、何かそういうことも必要になってくるか。また、その生物に対してどういう措置を取れるかの検討とか、様々な検討はしていかないといけないと考えています。この時点で私の方から調査をやるというふうになると、事業を行うためのアセスメントということになりますので、それは今後の状況を見て対応を考えたいと思います。

《委員》 要は順番で言うと、今自分が理解したところで言えば、まず14mの岸壁の8割浚渫土ぐらいは、全部埋める必要がないから、少なくとも25年度までは休止でしょうね。それから先ほどの話だと、船舶の運航状況や浚渫土や陸上残土の処分方法を検討しながら判断ということは書いてあるので、26年か27年度ぐらいに、徐々に判断がされていくんだろうなと。つまり休止のままか、あるいは再開なのか廃止なのかというのが、その先にあるだろうと、当然予想できるわけですね。その今後の方針の中に、陸上の残土の処分方法は、いちばん僕も大事だと思っていますから、それは是非やっていただきたいと思うんですけど、同時にアセスメントというのが必要ではないのかと思うんですが、明言できないというんだったらこちらが決めればいいことになる、というふうに思うんですけど、もし採択をこちらに任されているということであれば

-----テーブル交換

《委員》 途中から）船舶の状況も見せていただいたんですけども、休止の期間中、14m岸壁が完成して、どれだけの船が来て、どういう経済効果があるのかというのは、やはり休止中でもモニタリングするわけでしょう。本来、ここの事業の、この大入島の事業というのは、その14m岸壁の整備が本当に経済的効果があると。要するに佐伯地区の活性化につながるんだということで始められたと理解していますので、その部分が休止中でも岸壁が整備されたというのであれば、その効果がどれぐらい本当にあるのかということを確認されると思うんですよ。それで、今、〇〇委員が言われたのは、同時にその海域の調査をやって、その船舶の入ってくることによる貝への影響もあるでしょうから、そういったことも調査していただいて、その休止期間中の推移を見ると。それで、万が一、その後、判断が必要になった時は、そういったデータ全てに基づいて判断させていただきたいというご意見だと思うんですね。

《委員》 正にその通りなんですね。

《委員》 それは私もそうだと思います。主たる目的の部分と浚渫残土の処分の仕方。それを総合的に判断せざるを得ないと思うんです。それを本当に大入島でやるのかどうかということもまた、その経済効果も含めて、或いは環境問題も含めて判断せざるを得ないというふうに理解しています。

《委員》 正に私が全くその通りだと思ったことを今、整理していただいたわけですけど、要は、非常に単純に客観的に見れば、25年度に14mの岸壁の方はできますと。その浚渫の結果で埋立て必要無しでできますと。これは現場でいっしょに見させていただいて、例えばこの浚渫土の臭いとかそういうことも含めて、これはクリアされているということで、いいんじゃないかなというふうに私個人は思うわけで。ただ、そこから先は単純に、要は次元が二つあるわけですよ。その25年度に完成した8割方で止めますと。それから、やはり10割全部、当初の予定通りもっと浚渫をしますと、この二つありますよね。それからもう一つは、大入島のあそこを埋めますということと、もう埋めませんということと。そうすると、簡単に言えば、客観的には4通りあるわけですね。この4通りをこの休止の段階で判断するのは今のような運行状況。それから残土の処分状況。それに生物多様性の損失に関するもの。そこを物差しにしてどこにどうするんだというふうに考えるんじゃないのかなと思うんですけど、そこは違うんですか。その前提は。そこを確認しないとかなか、休止でいいんじゃないですかとは、やっぱり言えないですね。

《港湾課》 現時点ではこれまで説明してきたとおり、こういう状況ですので、完成後の状況を見るということで休止したいと。それで、先生がおっしゃられてるアセスの件については、一度は埋立申請の時に現地のアセスで了解をいただいていますので、埋立ての許可については、それはそれで有効だと思っています。ただ、その後の調査で出てきたものについてはどうするかというのは、調査としてはかなり専門の先生方がやられて出てくると思いますので、それを更に進めるのか、今、出てるデータで専門の先生に相談させていただくのかというのは、これから考えさせていただきます。いずれにせよ、環境については、仮に再開する場合には、そういうものを検討してきちんとした説明ができるようにしたいと思います。

《委員》 客観的には、再開の可能性もあっていいと思います。再開する。それから廃止する。それらは、4通りあるということを整理したつもりなんですけど、例えば佐伯港の岸壁を10割でやります。また8割のままでやります。この二通りと、それから、要は連動してるように、まだ思えるんですね。休止して、実は、大入島の方、埋立てます、埋立てないという部分を乖離してないとしたら、簡単に言えば、とりあえずやれるところの8割は作りました。あと、セットであるということになれば、大入島を埋立てるか埋立てないかは、その運行状況と残土のその条件次第ですということになるんですかね。固定して

いるわけですか。要するに連動しているんですか。つまり、佐伯港の岸壁を作ることと、更に25年度より先に何かのことで再開しようという時に、もっと削る。削って、それは大入島に入れる。これは必ずしも連動していることじゃないという前提じゃないんですかね。これが連動しているということだったら、言ってみれば、外堀を埋めただけの話になるわけで、そういうことを知事が望んでいるようには、思えないんです。まずいろんな客観的なことを考えられるでしょうけど、休止ということの間にいろんな物差しで。その物差しの中に、先ほど生物多様性も入れていただきたかったわけですけど、入れて、且つ、その中でどういう判断をしていくかということじゃないでしょうか。年度毎に、今、報告はいただいていますよね。そういう中で例えば残土の状況、それから生物多様性の調査の経緯。25年度より以降は、そこに運行状況の物差しが出て、そこで最終的にこの四つをどういうふうに組み合わせていくか。それであれば佐伯市民が問うことになるわけですよ。何かセットになってるからややこしかったわけを、それを一旦休止ということは、それも含めて考えてほしいというふうに、私は託されたと思っているので、そこを整理すれば良いのかなと思っているんですけど、そのところは如何でしょうかね。

《港湾課》 この事業のスタートは、大入島に護岸を作って埋立てるのがいちばん安価で経済的に有利ということで始めたものでございます。そういうこともあってこれまで進めてきたところですが、一昨年、大入島ではなくて、一部を後ろに入れるという検討をしました。今後、休止の間にどうするかというのは、当然、大入島の事業としては休止で残りますから、それは頭に入れなければいけないことなんですけど、いろんなことは検討していかなければいけないというふうに思っていますので、今後、状況を見ながらどうするかを検討していきたいと思います。

《委員》 そういう意味でB/Cで、元々経済の物差しも大事だと思ってます。無視しろとは言いませんが、そういう判断基準を、これはいっぱい要る案件になっているんじゃないでしょうか。だからこの休止という部分で、その年度毎に、是非報告していただきたいし、その段階で最終判断は計画的に、その四つの組み合わせの中でどれにするのかという辺りを判断していただくというか。しかし、今の段階だとやはりそこまでは見えてないというふうに判断していますので、一つは元々あるB/Cとか、25年度以降の運行状況。それから残土処理。それに生物多様性というのを是非入れていただきたいということと、もう一つは、年度毎に報告をしていただく。そして最終的には、そういう計画性を持ったかたちで、再開も廃止も、合理的に、総合的な判断の中でやっていくということであれば、そういう条件があれば休止ということは、寧ろ僕は英断だと思うわけです。

《議長》 はい、分かりました。担当の方から、今の明快な回答っていうのはこの場では無理だと思うんですね。ですから、今日の審議におきましては、県の方から、知事から諮

問された休止の方針が妥当であるか否かということの審議でございますので、その基本的な認識については皆さん方、だいたいもうお考えは一緒じゃないかと思うんですよ。それで委員さんから出ました諸々の条件とか意見ですね。それは皆さんのご賛同をいただければ付帯意見として出したら如何でしょうか。そういうことでお諮りをしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

《委員》 よろしいのでしょうか。僕の一意見、そういうことではなく、今、議長さんからご提案があったように委員会の意見ということでよろしいのでしょうか。

《議長》 もちろん、委員会の全体の付帯意見ですね。

《委員》 だから事業評価監視委員会としてはスタンスが少し、従来の単純にB／C等々じゃなくて、これまでも環境アセスメントは重視してきましたけれども、生物多様性の戦略も立てないといけないという指摘もあるので、少しそういった環境評価に対しての重視というのが入ってくるということを委員会の意見とすれば、そういうスタンスになりますよということを担当者の方々にはご理解いただきたいということになろうかと思います。経済的に言えば、本来は自然環境を破壊した時に、破壊したコストって言うのが、本来は機会費用として入ってこないといけない部分なんです。議論的にはね。それは、現実的に測定するのは不可能なんで、なかなか難しいかと思いますし、今のマニュアルには入っていないかと思いますが、ただ、教科書レベルでは、もうそういうことになっている。つまり、環境の損失に対して、それを回復させるためにはいくらコストがかかるかということ。それを上回る経済的パフォーマンスがあるのかどうかということが今、問われる時代になってきているということも確かなので、そこまでは言いませんけれども、今回は、知事の判断でここへ出てきている休止ということには異論なしなのですが。その判断基準としての〇〇委員が言われたような環境アセスメントの更なる充実というのをやってほしいということを付帯意見として付けて答申することで如何でしょうか。

《議長》 はい。それでは、もう、かなり時間も経過しましたので、お諮りをしたいと思います。この事業については、事業者が申しております対応方針案、休止ということでよろしゅうございますか。

（一同異議無しの声）

《議長》 はい。それでは、休止というかたちで知事の方に答申をさせていただきます。ここで休憩ですね。5分間、休憩を入れたいと思います。

-----  
1 1. 海岸保全施設整備事業 高田海岸 西国東 、 1 2. 海岸保全施設整備事業 高田海岸 西国東 2 、 1 3. 海岸保全施設整備事業 高田海岸 西国東 3  
-----

《議長》海岸保全施設整備事業、高田海岸西国東、1 2 番の同整備事業、高田海岸西国東第 2、1 3 番の同整備事業、高田海岸西国東第 3、以上、関連しておりますので一括説明をして下さい。

《農村基盤整備課》農村基盤整備課、〇〇と申します。よろしくお願いします。海岸保全施設整備事業、高潮対策についてご説明申し上げます。初めに海岸保全施設整備事業の概要を説明します。本事業は海岸法に基づき、海岸保全区域において津波、高潮、波浪、その外、海水又は地盤の変動による自然災害から国土を保全し、国民の生命財産を守ることが目的として、海岸保全施設の改良又は補修を行う事業であります。本地区は昭和 21 年から昭和 44 年にかけて国営干拓事業により造成された海岸保全施設で、堤防護岸、離岸堤工、消波工等の改修を実施しております。高潮対策事業の採択基準は、高潮による被害の発生する恐れがある海岸で、防護面積が 1 km あたり 5 ha 以上、防護人口が 1 km あたり 50 人以上で、総事業費 1 億円以上となっております。工事費の負担区分は国が 50 %、県が 43 %、市が 7 %です。本地区は豊後高田市呉崎に位置しておりまして、豊後高田市の海岸線、約 3 分の 1 を占めており、県内では最も広大な干拓地となっております。西国東干拓は、昭和 21 年から昭和 44 年にかけて、国営干拓事業西国東地区により、桂川と広瀬川に挟まれた海岸を干拓第 1 工区として造成し、また、広瀬川と赤坂川に挟まれた海岸を干拓第 2 工区、赤坂川と真玉川に挟まれた海岸を干拓第 3 工区として干拓地が造成されました。これらの工区を海岸保全事業三地区として実施しております。背後地の営農状況ですが、大分県の特産品である白ネギをメインに栽培し、その外にスイカ、タバコ、ブドウなども栽培しておりまして優良農地が広がっております。海岸施設の現況を説明いたします。堤防は築堤後 40 年以上が経過しておりまして、部材の経年変化や波浪等の影響により、破損や機能低下が進行しております。こちらは西国東地区の破損状況の写真です。高潮により堤体の土砂が吸い出され、空洞化が起こり天端の舗装が陥没しているのが確認できます。西国東第 2 地区の老朽化の状況です。堤体の陥没、法面の破損、堤防の亀裂が見られます。西国東第 3 地区においても法面の破損や堤防のクラックが多く見られ、老朽化が進行しております。続いて近年の背後地の被害状況ですが、平成 17 年の台風 14 号により農地が冠水し、塩害被害が発生しております。続いて地区別の事業内容を説明いたします。西国東地区ですが、青のラインが海岸堤防となります。海岸延長は 3, 558 m で、防護面積が 148 ha、そのうち農地が 108 ha、宅地が 40 ha です。防護人口は 391 人です。事業内容ですが、昭和 40 年度から事業を実施しておりまして、全体事業費が

22億900万円です。主な工種は、堤防工、消波工、堤防舗装工、グラウト工、樋門工等です。平成23年度までに18億4千700万円が完了し、進捗率は約84%であります。国の公共事業の予算額は、平成9年度以降、減少が続いており、海岸事業にかかる年度予算においても確保が厳しい状況が続きまして、近年では年1%未満の予算割り当てとなっており、事業期間が延伸している状況です。西国東地区の平面図です。青のラインが海岸堤防になります。堤防に平行して計画を工種別に記載しております。黄色が完了箇所、赤が23年度実施箇所、緑が残工事となります。残工事としましては、堤防法面舗装工、天端舗装工、グラウト工、突堤工50m、樋門工になります。続いて堤防の断面図です。黄色の根固工と内堤工は完了しております。赤の堤防法面舗装工は実施中で、緑の残工事であります天端舗装工とグラウト工になります。写真は堤体法面の舗装工です。高潮による越波で法面の破損が顕著に見られるため、コンクリートで堤体を保護している状況です。続いて西国東第2地区です。青のラインが海岸堤防となります。海岸延長は5,449mで、防護面積が195ha、そのうち農地が147ha、宅地が48haです。防護人口は266人です。事業内容ですが、昭和51年度から事業を実施しておりまして、全体事業費は27億6千500万円となっております。主な工種は西国東地区と同様で、堤防工、消波工、堤防舗装工、グラウト工、樋門工等になります。平成23年度までに23億2千100万円が完了し、進捗率は約84%であります。第2地区も予算が厳しい状況で、近年では年1～2%程度の予算割り当てとなっておりまして、事業期間が延伸している状況です。平面図になります。青が海岸堤防です。計画の緑色箇所が残工事になりまして堤防法面舗装工、天端舗装工、排水機場等の整備が残っております。堤防の断面図になります。黄色の根固工と消波工、グラウト工は完了しております。赤の堤防法面舗装工は実施中で、残工事は緑の堤防天端舗装工と内堤工になります。整備状況の写真ですが、西国東地区と同様に、越波に伴う堤体法面の破損が多く、法面保護を実施しているところです。続いて西国東第3地区になります。青のラインが海岸堤防です。海岸延長は5,499mで、防護面積が249ha、そのうち農地が168ha、宅地が81haです。防護人口は215人です。事業の内容ですが、昭和51年度から事業を実施しておりまして、全体事業費は44億5千200万円となっております。主な工種は他地区と同様で、消波工、堤防舗装工、グラウト工、樋門工、根固工になります。平成23年度までに24億6千万円が完了し、進捗率は約55%であります。第3地区の平面図です。緑が残工事になりまして、根固工の一部と堤防法面舗装工、天端舗装工等の全部が残っております。第3地区の断面図です。消波工は完了しておりまして、赤の根固工が現在、実施中です。残工事としまして堤防法面舗装工、天端舗装工、グラウト工、内堤工になります。写真は現在整備中のコンクリートブロックを敷き並べる根固工になります。整備の効果ですが堤防の海側にコンクリートブロックを敷き並べることにより、越波量を許容値内に抑えることができております。また、法面保護により堤防を強化することで、堤体の土砂の吸い出し防止と洗掘防止が図られています。今後の対応としましては、未整備箇所について施設の老朽化が進行しており、破

堤の危険性がありますので事業の必要性は大きいと考えております。地元からも事業実施について強く求められております。また、事業効果におきましても西国東地区で1.31、第2地区で1.24、第3地区で1.15と効果が図られる見込みとなっております。これらの理由で事業の継続で検討しております。以上で終わります。

《議長》はい、ありがとうございました。それではご意見、お願いいたします。

《委員》はい。

《議長》はい、どうぞ。

《委員》これは事前説明の時に尋ねればよかったのですが、現地も見えてないものではないですが、この事業の必要性などを読んでみると非常に優良農地が広がっている、この事業をすれば安定した農業経営が確保されるということが書いてありますから、すごく必要な事業だということが判ります。例えば農村基盤整備だと、実質的に言うと後継者不足になるのを引き留めるために何か事業をするのは、現状維持が実際のところの目的だけでも、一生懸命その事業をすることで少しでも離農を食い止めようというような事業がたくさん採択されて進んでいるのに、これがどうして毎年1%未満しか進まないのかなって、すごい疑問がわくんですけど、説明によると国の予算削減によって事業期間が延伸と書いてあるんですけど、本当はどんどん進めたいのに進まないということですか。

《農村基盤整備課》予算の関係については、当然、国の方には事務方としても要望をしておりますし、所謂、特に激しいところの部分については重点的にお願いをして、或いは市町村長からお願いをして、いろんなかたちでやっているのですが、日本全国、全体の約3万kmから4万km近くの海岸線の保全のプールの中で泳いでいますので、委員のご指摘のように、ここは、優良農地で幸い後継者も育っておりますし、大変いい農地でありますので、大分県としても、こういうところは優先的に守りたいという気持ちでいるのですが、なかなかそのへんが、全体のパイの中で縮減の方向の中で優先順位を付けながら我々も事業を進めているところで、本当に正直、もう少し倍々ゲームで重点的に付けていただきたいとは思っておりますし、今後とも努力したいと思います。ただ、堤防の事業、工種によって、例えば維持管理的にちょっと舗装がはげたとか部分的に沈下したとかいう場合と、この三つの干拓でもあるのですが、排水機場がございます。そういうところについては1箇所が3億とか4億かかりますので、そういう時は1千万円、2千万円というオーダーではとても困りますので、配分を全国から持ってきていただいて重点的に整備をした経緯もございます。

《議長》他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》工区が川で区切られているというか、なっているのですけど、川からの河川の洪水の影響だとか、或いは逆に今度は渇水の影響だとか、そういうものがこの農村基盤の整備の事業の方に影響してないのか。或いは影響しているとすればどういう点、影響があるのかを、お願いしたいと思うのですけど。

《農村基盤整備課》はい、河川の方については、これは干拓事業で、一応、海からの越波を主体にご説明をさせていただいておりますけども、例えば1番南側の3工区ですけども、この地域は淡水が河川だけではなくて、上流の後背地からの出水が従前よりも多くなったということで、この水の排除ということで、先ほどの排水機場が海際にもあるんですけども、旧干拓地との間に新たに、また排水機場を設けて湛水を防除するような防災工事もやるようにしております。過去にも旧干拓地と新干拓地の間に点々と、規模的にはいろいろありますけど、そういった排水機場を設けて、河川、或いは後背地からの影響を受けないようにしております。渇水の関係ですけども、水については砂地ということで、そういうものに耐え得るようなネギとか落花生とか、そういうものを主体に作っておりますので、大きな被害は、この近年、見られておりません。水田ほどにはですね。

《委員》排水機場の話が出たのですけど、排水機場については、この計画とは別予算で要求することなのでしょうか。

《農村基盤整備課》干拓に付随している排水機場は先ほどご説明いたしましたけども、老朽化に応じて改修しておりますけど、先ほどご説明した湛水防除事業というのが別事業でございます。防災事業で、それについては別事業で別予算で実施をしているところであります。

《委員》越波とかの対策も大事だと思いますけど、農地全体を見た対応と言うか、是非、いい農地として残していただけるようにというか、整備していただけるように私としてはお願いしたいなという意見ですけど、それと期間が長くなっておりますので、最初の頃に工事したところが、もう悪くなって、むしろ、これからやろうとするところもあるけれども、これまで整備したところの補修、保全と言うか、そっちの方も大事なのかなと思ったりもするのですけど、そのへんはどうでしょうか。

《農村基盤整備課》ご指摘のように長い工期というか、もう30年、40年ということで、当初の部分もだんだん傷んできておりますけれども、それについては当然ながら地元の方、それから市町村とよく、ここは県の海岸にはなるので、そういう管理も含めながら限られ

た予算の中、ポイントポイントで実施しているところであります。

《委員》ありがとうございました。

《議長》他にどなたか。はい。

《委員》本事業区の近くに事業区ではないですけど、それに隣接するところに住む者ですけど、やはり最近、お陰さまで台風の襲来も少なくなっているのですけども、一時、強い台風が来ますとやっぱり越波の影響で塩害ですね。ネギの葉先なんか白くなったりして、それが回復するのに結構時間を要するのですね。そうした被害が出た時に大変、農家は苦しむので、そういうことにも対処したような、多分、工事も為されているとは思いますが、そのへん重点的に、また今後もさせていただければありがたいかなと思います。お陰さまでネギなんかに関しましては、風の害とかでもわりと回復力の強いものでございますから、水田なんかと違って、本当に適地適作でいい農地であると思います。そして、大分県が以前は西日本最大のネギの生産地であったけど、それがこれからも継続されていくように、この事業が生かされたらよいかなと思います。

《農村基盤整備課》ありがとうございます。

《議長》〇〇委員さん、どうぞ。

《委員》ほとんど今、〇〇委員が言われたところに関連してなんですけども、実際にこの農地の生産物、ネギの生産量の推移がどんなものかなということが一つあったのと、つまりベネフィットのところに出てくる農産物の収穫高よりも農地の保全の費用の方の桁が高く、ここのベネフィットとして計上されているということで、なかなか農家は苦しい収益だろうなということが想像できるということと、それが何故、現在まで引き続き推移しているかというところあたりで、先ほど言われたような塩害等がかなりあるのかなという気がしていたということで、西日本最大が生かされればということですけど。

《農村基盤整備課》収量については、22年度版、21年度版でどのくらい、この地域はネギの出荷というのは、今、手元にないので申し訳ないですけども。ただ、B/Cの計算の中と実際の収益というのはなかなか、単純に結びつく場合と結びつかない場合があるわけですけども、〇〇委員さんがお近くにお住みということを伺っておりますけども、ネギの場合、年間に二回、三回ということで収穫ができます。それから、塩害のこともあるのですが、当然ながらローテーションをやりながら、同じものをずっと、連作は、ネギが強いかわ弱いかわということとはちょっと私は専門外ですけども、現地に行きますとローテーショ

ンしながら。ある年には、もうネギを止めて、今度は落花生か、或いは葉タバコをやるとかいうようなかたちで農家の方も知恵を出しながらできるだけ営農を続けておられると、これはちょっと余談ではありますが、少し前までは、特に今よりも収量もそれから単価もいい時期がありまして、西日本で本当に最大で、いわゆる右肩上がりの時期が合ったけども、その時は相当この地域も後継者も、そういう方々は今、40代50代になられておられますけども、お陰さまでこの地域は高齢化とかいうことに関しては、ある程度、後継者も育ってきているというような状況はあります。

《議長》お答えをいただくのですか。

《委員》結構です。

《議長》いいのですか。はい。他にございませんか。ないようでしたら、まとめにはいたいと思いますが。では、この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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、ありがとうございました。では、この事業につきましては継続として答申をいたします。

-----  
14. 公共下水道事業 佐伯処理区 、 15. 特定環境保全公共下水道事業 蒲江処理区  
-----

《議長》 次は佐伯市の方から諮問されております、総括表14番、公共下水道事業、佐伯処理区、並びに15番の特定環境保全、公共下水道事業蒲江処理区。何れも佐伯市からの諮問でございますので、一括説明でお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

《佐伯市生活排水対策課》 初めに下水道事業の役割は、公共用水域の水質保全、浸水の被害、生活環境の改善の三つが上げられます。佐伯市では人と環境が共生し、豊かな自然を未来に引き継ぐまち佐伯を望ましい環境像として佐伯市環境基本計画佐伯903エコプランを平成20年3月に策定しました。この計画は5分野からなっており、生活環境分野の基本目標である、ものを大切に、安心して暮らせる循環型の町を実現するため、公共下水の整備を推進しております。次に佐伯市下水道事業概要及び整備状況について説明いたします。佐伯市の生活排水処理事業は、公共下水道1地区、特定環境保全公共下水道事業3地区、農業集落排水事業10地区、漁業集落排水事業14地区となっており、その他の地区につきましては合併処理浄化槽となっております。平成22年度に佐伯市生活排水処理施設整備構想に基づき、佐伯市公共下水道事業全体計画の見直しを行い、地区の高齢化、浄化槽の普及率を勘案し、整備手法を下水道による集合処理区域から合併処理浄化槽区域による個別区域に変更しました。佐伯処理区については、計画区域面積からオレンジ色の部分を、面積約347ha、平成22年度末の人口6千279人を削除し、合併処理浄化槽による整備区域としました。これに伴い、計画区域面積703ha、人口2万8千006人に縮小し、汚水中継ポンプ場3箇所も廃止しております。次に再評価変更内容について説明いたします。前回再評価時より総事業費が238億4千80万円減少しております。内訳としまして、計画区域面積が347ha減少し、処理人口が2万1千500人減少したため、管渠の建設費が203億8千470万円減少しています。また、計画汚水量は、日1万1千700立米減少し、中継ポンプ場3箇所を廃止したため、処理場ポンプ場の建設費は35億2千960万円減少しております。用地費につきましては、売買実例により買収単価の見直しにより7千350万円の増加となっております。事業期間は合併後の社会情勢の変化、及び本市の厳しい財政事情から、年度毎の投資額の平準化により11年間延長しております。これは、今回、評価対象となります佐伯市公共下水道佐伯処理区の全景でございます。次に佐伯処理区の汚水事業の現在の全体概要を説明いたします。黒線で囲んだ区域が計画区域で、昭和51年度から平成41年度までを整備期間として、全体計画区域面積703ha、計画処理人口2万1千100人、計画汚水量、日最大1万8千300立米となっております。進捗状況は、昭和51年に事業着手し、昭和62年4月に佐伯市終末処理場の供用を開始いたしました。整備面積は、平成22年度までに灰色で着色して

いる約402haの整備を終え、全体計画面積703haに対し、整備率は57%となっております。今後は平成41年までに赤色で着色している、約301haを整備する予定です。概算事業費は、汚水、雨水を含めて、約524億円であり、その汚水分は、約435億円となっております。次に雨水事業の現在の全体計画概要を説明いたします。黒線で囲んだ区域が計画区域で、昭和51年度から平成41年までの整備期間として雨水計画は6地区の排水区と2箇所の雨水排水ポンプ場を整備する計画となっております。整備面積は、平成22年度までに灰色で着色している約103haの整備を終えており、今後、汚水事業と同様に、平成41年までに赤色に着色している、約600ha整備する予定です。概算事業費は、約89億円となっております。次に浸水被害ですが、佐伯処理区は台風による浸水被害を度々受けています。平成23年9月の台風15号では国道217号、国道388号など、市内の主要幹線道路が冠水により通行止めとなり、都市機能に大きな打撃を与えました。浸水被害の軽減や災害に強い都市作りを図るためにも、今後も未整備地区の整備を進める必要があります。事業効果につきまして、公共用水域のCODや、全窒素の値が年々改善傾向にあります。また、番匠川水系に生息する準絶滅危惧に指定されているシロウオの生態系の保全にも大きく寄与しています。通水断面の確保や粗度係数の向上により流下能力を高め、浸水被害を防ぎます。工事中の環境配慮としまして、建設発生土の埋め戻しへの利用、並びに他工事への流用、建設機械の排出ガス対策型の使用、粉じん防止のための撒水、コンクリート、アスファルトの再資源化、及び下水道管の基礎材、保護材として溶融スラグを使用し、リサイクルを推進しています。これは本市のゴミ焼却場、エコセンター番匠から再生された溶融スラグです。砂の代用品として使用しております。費用対効果につきましては、汚水雨水を含めたB/Cは1.32となっております。そのうち汚水分は1.30。雨水分は1.43となっております。最後に対応方針としましては、事業着手より今日まで順調に整備を進めており、地域住民の要望も強く、事業の必要性が強く望まれております。汚水、雨水とも費用便益比は1.0以上あるので、投資効果は十分にあると思われます。公共用水域の水質保全、及び公衆衛生の向上、市民の生活の安心安全の確保をするためにも、今後も事業を継続していきたいと思っています。それでは引き続き蒲江の佐伯市特定環境保全公共下水道事業、蒲江処理区について説明いたします。佐伯市下水道事業の事業概要は、先ほど佐伯処理区で説明申し上げたとおりですが、青色の丸で囲んだ区域が蒲江処理区でございます。これは蒲江処理区の全景でございます。蒲江処理区は、汚水事業のみを行っております。佐伯市特定環境保全公共下水道事業蒲江処理区汚水事業の現在の全体計画概要を説明いたします。黒線で囲んだ区域が計画区域で、平成19年度から平成28年度までの整備期間として、全体計画区域面積53ha。計画処理人口2千350人。計画汚水量、日最大千立米となっております。蒲江処理区の汚水事業の進捗状況は、平成19年度に事業着手し、平成21年度より処理場建設を開始いたしました。平成24年4月より供用開始を予定しております。整備面積は、平成22年度末までに灰色で着色している約6haの整備を終え、全体計画面積約53haに対し、整備率は約1

１％となっております。今後は平成２８年度までに赤色に着色している約４７haを整備する予定です。なお、蒲江処理区の概算事業費は、約３２億円となっております。次に再評価変更内容について説明いたします。整備面積、処理人口、計画汚水量に変更はございません。総事業費は、前回より９億５千７５０万増加しております。内訳は管渠の建設費７億４千５７０万円増加しております。また、処理場の建設費は１億８千８７０万円増加しております。用地費につきましては、鑑定評価による買収価格の確定により２千３１０万円増加しております。事業期間は、本市の厳しい財政事情から、年度毎の投資額の平準化により３年間延伸しております。事業費の増加理由としましては、管渠は古い時代に埋め立てられ、通水性の高い地盤を掘削することにより潮位の影響を受けるため、止水工事等の工事費が増加しております。また、処理場は、基礎杭長が想定の約三倍の３０m必要になったことから建設費が増加しております。次に処理場について、膜分離活性汚泥法による膜処理を採用したことにより、処理水の塩素消毒が不要となり、水生生物に優しい放流水となっております。事業効果につきましては、生活排水が流入する蒲江湾ではブリ養殖が盛んであり、遠く沖合にはきれいな海の代名詞とも呼ばれる珊瑚が生息しております。下水道を整備することで水質の汚濁を防ぎ、地域の基幹産業である養殖業や珊瑚などの水生生物を守ります。工事中の配慮としましては、佐伯処理区と同様な対応をしております。これもまた佐伯処理と同じですが、

-----テープ交換

熔融スラグを砂の代替品として使っております。コスト縮減につきましては佐伯処理区と同様に熔融スラグを使用する他、現場状況によりマンホールの材料をコンクリート製品から硬質塩化ビニール製品に置き換えることで工事費のコスト縮減を行っております。費用対効果につきましては、総便益額が５４億４００万円に対し、総費用額は４５億８千４００万円となり、Ｂ／Ｃは１．１８となっております。最後に対応方針としましては、事業着手より今日まで順調に整備を進めており、地域住民の要望も強く、事業の必要性が強く望まれています。費用便益比、Ｂ／Ｃは１．０以上あるので、投資効果は十分にあると思われます。公共用水域の水質保全及び公衆衛生の向上、市民生活の安心安全を確保するためにも、今後も事業を継続していきたいと思っております。以上で説明を終わります。審議のほどをよろしく願います。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見を願います。

《委員》 はい。

《議長》 では〇〇委員から、まず願います。

《委員》 この膜分離活性汚泥法っていうのを今、説明いただいたんですけども、塩素を

入れなくてもいいということで、本当に、大変素晴らしいと思いました。これからやっばりこういう方法で汚水処理をしていくべきだと思うし、是非進めていってほしいなと思いました。

《佐伯市生活排水対策課》 どうもありがとうございます。

《議長》 では、〇〇委員。

《委員》 すいません。佐伯処理区の方の費用便益内訳書のところ、ちょっと読み方が分からないんですけども、いちばん下の枠のところですが、その他の整備効果で直接被害、間接被害について書いてるんですが、どのように読み取ればいいのでしょうか。

《佐伯市生活排水対策課》 はい。費用便益、様式２の３につきましてご説明申し上げます。これが３枚ございまして、最初の内訳書が雨水と汚水の、これは合算をしたものでございます。その次のページが汚水事業についてのみ。三枚目が雨水事業についてということでございます。

《委員》 三枚目のところなんですけど、効果と書いていますが被害になっているので、どういうふうに読めばいいのかなと思ひまして。

《佐伯市生活排水対策課》 はい。便益の算定の仕方でございますけれども、雨水事業については既存の台風、大雨、これで浸水家屋の実績がありまして、これをベースにいたしまして計算をしております。佐伯市の場合は、平成９年の台風１９号。これを基にいたしまして、この時の浸水家屋、床下床上、これをベースにいたしまして、下水道は５年確率の降雨で整備をいたしております。これを１０年確率の時のひどい雨、３０年の時のもっとひどい雨、５０年の時のもっとひどい雨ということで被害額をそれぞれ算出をしております。そして、その、下水道の整備が終わったことによって被害が軽減する。これが便益ということで算出をしております。ですから、直接被害と言う表現になっております。

《委員》 これは、項目から算定したという意味なんですね。

《佐伯市生活排水対策課》 ここはその被害を便益の中に入れて算定できるんですけども、ここでは敢えてしなかったという除外分をここに書かせていただいております。

《委員》 はい、分かりました。

《議長》 他にございませんか。

《委員》 はい。

《議長》 それでは〇〇委員。

《委員》 お尋ねいたします。佐伯処理区なんですけども、今回の見直しで下水道事業から合併処理浄化槽の方に変更になった区域がありますけども、コスト縮減で下水道事業の方が有利だっというような説明もありますけど、そのへんちょっとお願いいたします。

《佐伯市生活排水対策課》 これは生活排水処理施設構想というのが平成21年に見直しがありまして、その時に佐伯全域を、一応、見直しをかけております。それで、そのかけるに当たっては、結局、公共下水による集合処理整備にした方がいいのか、或いは合併処理浄化槽による個別にした方が効果的なのかという、まず経済比較。地域別に分けて経済比較をしまして、それによって、また地域の実情というのが、合併浄化槽を既にやってる地域とかございます。そういった普及度ですね。そういったものを調べ、また、地域住民にどちらでやるのがいいのかっていう部分で住民意向調査をしております。そういった部分と、あと市の財政状況ですね。そういったものを総合的に加味して、やはり比較した時に集合の方がよかったり個別の方が悪かったりする場合がありますけど、そういった地域の実情を含め、住民意向調査を行ったことも反映して総合的に決めております。

《委員》 あともう一点いいですか。コスト縮減について。マンホールをコンクリートから塩ビの製品に変えたようなんですけども、耐久性に関しては問題ないのですか。

《佐伯市生活排水対策課》 コンクリート製品から塩ビ製へということでございますけど、耐久性については、塩ビ製の方がもちろん製品も新しいのですが、メーカーの保証では、コンクリート製品と大差ないということで事業着手をしております。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 はい、すいません。その佐伯の方の処理場のことで。現地へ行かせていただきました。それで、合併浄化槽にする地域であるとコストが削減できたというのもよく理解できますが、例えば全部、合併浄化槽になると、災害のところがあまり効果がないということなんですか。と言いますのは、将来的に、何年持つかわからないんですけど、大

きな施設であればあるほど、一旦壊れた時に、また大変なコストがかかりますよね。その時に合併浄化槽というのはある意味、一点集中じゃなくて分散式だから、一つ一つきめ細かくできるんじゃないか。それで、今、土壌処理法と言って、水質を土に入れて、またやれる方法もあるらしいんですけど、要は分散方式でやると、B／Cでは処理場の方がよかったというふうな、そういう計算ではないんですね。

《佐伯市生活排水対策課》 B／Cの算定方法についてのご質問であると思うんですけども、下水道の污水の評価については、下水道事業について評価マニュアルがございまして、これに基づいて評価をなさいということが決まっております、下水道事業における費用効果分析マニュアルと言うものがございまして、これに基づいて事業効果を算出しております。便益につきましては、下水道事業をしないということになると浄化槽を設置しなければいけません。その設置費用と維持管理費用。当然、浄化槽汚泥が出ますので、今度はその浄化槽汚泥を処理するための施設の建設費用と維持管理費用、この便益と、それから周辺環境で臭いが出ますので、水路に蓋をすると、これの設置費用と水路の清掃費用と、その費用が便益として計上されるということでございます。

《委員》 それで、トータルにすると全体の方が、その地域に関しては少なくともよかったわけでしょうね。

《佐伯市生活排水対策課》 はい。そういうことでございます。

《委員》 それで、もう一方の、これも現地視察させてもらった蒲江処理区ですけど、今までのものと違って新しい方式だなというのが実感できたんですが、狭い場所でこうやって集中的にできる。だから污水の濃いあれでちゃんと分離できるという方式だから雨水が入ってないんでしょうけど、災害の方の心配は特になかったんでしょうか。ここでは生活改善のプラスだけだから、災害がなかったんじゃないかなというふうに想像はできるんですけど、例えば洪水による被害というような、ベネフィットの方は生活改善の方が重要だったのですか。

《佐伯市生活排水対策課》 それについて答えしますが、蒲江については、雨水は当初から計画に入れておりません。で、災害的にどうなのかというと、ちょっとそのへんは私も返答に困る部分になるんですけど、今言われたように、蒲江地区というのは海辺の漁村と言うような集落ですが、人口が蒲江全体を合わせても1万を下るような地域でございまして、その中で処理場用地、どこに作るのかというのが一番の問題でした。それで、蒲江の事業をする時に下水道推進委員会というのを立ち上げて、その中でそういった自治委員さんとか、或いは漁協職員、関係者とか、或いは蒲江の環境を守る会とか商工会とか農協、

そんないろんな人たちの中で意見を出してもらって、今の処理場の位置については人家の影響のない、或いは水質的に印象の悪くない地域として選定して承認されて進めてきたという経緯でございます。それで今、膜処理によると、最初沈殿池とか、或いは最終沈殿池ですね。そういう池が要らなくなります。膜によってそういった固形物をシャットアウトして、より、0.1ミクロンという小さい膜になりますから、そういったものを通さなくて高度な処理ができるということで、水生生物に優しい処理水を流せるという分で採用しております。

《委員》 汚濁度の濃度の濃いものでも大丈夫で、大腸菌までということだから非常にいいなとは思ったんですが。では、雨水は、逆に言うと、入れてしまうと、その膜を通すのも大変になるから、能率が悪くなるからということではないんですか。

《佐伯市生活排水対策課》 いえ、そういうことではなくて、雨水を入れると規模が大きくなるということです。

《委員》 なるほど。その分、大きくなるからもったいないということですね。

《佐伯市生活排水対策課》 ええ。だから今、分流式で、佐伯市も分流式で雨水と污水は別にやっております。全国的にそうではないかと思いますけど。

《委員》 そうすると、この濃いものでも十分膜で処理ができるという方式は、すごくいいと思うんですけど、同時に長持ちは。維持はどのくらいの感じで。

《佐伯市生活排水対策課》 それはやはり10年単位で。一応、見られたと思うんですけど、洗浄する層があります。

《委員》 ありましたね。

《佐伯市生活排水対策課》 ええ。それを屋上の巻き上げ機で巻き上げて、洗浄槽に浸けて、また使って、再度また使うと。そういったサイクルでしながら、膜自体を浸漬槽と言うんですか、それをつけて、中空式の膜になるんですけど、それは逆洗もできて常に稼働して高濃度を保ってできるという部分ですごく能率的なものとなっています。

《委員》 それが10年持つだろうということなのですね。

《佐伯市生活排水対策課》 はい。

《委員》 分かりました。どうも。

《委員》 いいですか。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 佐伯処理区の雨水の方について聞きたいんですけど、特に洪水対策と言うか、番匠川本川は国交省、それから中江川、中川、大分県が担当しておると思うんですけども、佐伯市さんの方ではどういうふうな対策と言うか、この再評価書の方の説明で見ると、排水路の整備ですか。或いは道路側溝の整備とかいうふうな表現になってるんですけど、もうちょっと詳しく整備の方針と言うかやり方と言うか、そのあたりを説明していただければと思いますけど。

《佐伯市生活排水対策課》 汚水処理区と雨水処理区というのは、被っております。その中でメインとしては雨水の道路側溝部分で、排水路とかそういった部分の改修工事になります。本来を言うと、他部局の建設部局が対応する部分になるんですけど、この事業の中で浸水対策、防除するという意味で佐伯市がそういった部分の整備を進めております。

《委員》 新たな雨水管渠を敷設することは含まれてないという理解でいいですか。

《佐伯市生活排水対策課》 はい、今回除外した区域はそういうことです。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《議長》 他にございませんか。では、お諮りをいたします。佐伯市の公共下水道事業、14番、佐伯処理区並びに15番、公共下水道事業蒲江処理区、2件につきまして一括してお諮りいたしますが、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、ありがとうございました。では、この事業については継続として答申をいたします。それでは、ここで5分間、休憩を入れたと思います。

-----  
16. 公共下水道事業 宇佐処理区  
-----

《議長》 はい、それでは再開いたします。次は宇佐市から諮問のありました総括表16番、公共下水道事業、四日市駅川処理区について説明をお願いします。

《宇佐市生活排水課》 それでは、宇佐市公共下水道事業、宇佐処理区、汚水雨水事業について説明させていただきます。初めに、下水を流す方法には合流式と分流式の二つの方法があり、それぞれにメリットデメリットがあります。宇佐市は環境に配慮した分流式を採用しており、汚水と雨水を別々の下水道管で流す方法で行っております。次に宇佐市公共下水道事業の汚水処理の現状についてご説明します。下水道の普及率は、全国平均が73.7%で、大分県の平均は44.9%となっており、全国44位でございます。更に宇佐市の下水道普及率は25.7%で、大変低い数値となっております。宇佐市の人口は、約6万人で、下水道や合併浄化相当を利用し水洗化されている汚水処理人口は、約3万2千人であります。しかし、残る約2万9千人の方については水洗化されておらず、生活排水を処理せずに直接川や海へ放流しているのです。これは現況の写真で、風呂水の排水状況であります。洗濯水の排水状況です。台所からの排水状況であります。そこで宇佐市では、汚水処理施設整備構想に基づき、計画的に下水道整備を行っているところであり、前回、平成18年度に行った宇佐市下水道事業全体計画の再評価では、計画書陸域千65ha。計画処理人口2万5千人。計画汚水量、日1万4千930立方メートル。事業期間、昭和59年から平成37年度までで、総事業費395億4千100万円でした。今回の見直し箇所については、近年の人口減少や浴槽や便器等の節水タイプの普及により、一人あたりの計画汚水量260リットルを、今までの実績から210リットルへの減少見直しを行いました。また、県北で展開している自動車産業の拡大に伴う工業団地への区域拡大や、地元酒造業者への区域拡大。そして下水道への地元要望が多い川部地区について、現在、供用開始中への区域への編入。更に下水道維持管理経費節減のため、農業集落排水施設と公共下水道施設の将来統合計画であります。以上の見直しにより、今回、計画処理区域千158ha。計画処理人口2万4千300人。計画汚水量、日1万3千470立方メートル。事業期間、昭和59年から平成42年度までで総事業費347億4千200万円で、約21億円の減額とさせていただきました。これは現在供用開始を行い整備中の四日市・駅川地区の航空写真であります。四日市・駅川処理区は、計画面積610haで、現在、452haの整備が終了しています。次に柳ヶ浦・長洲地区の航空写真であります。まだ事業に着手しておりません。柳ヶ浦・長洲処理区の計画面積は548haとなっております。同じく宇佐地区の航空写真です。次に宇佐市公共下水道事業、宇佐処理区の雨水についてであります。前回、平成17年の評価では、全体計画区域千65ha。整備済み面積は157haでありま

す。今回の見直しでは、全体計画面積は千 1 5 8 ha で、過去に浸水被害に遭ったエリア、又は災害想定区域にあるエリア、1 9 3 ha を重視した計画となっています。道路の冠水状況です。通路や家屋の浸水状況です。これは柳ヶ浦地区での家屋の浸水状況です。公共下水道事業の工事につきましては、環境に配慮した工事を実施しており、工事により発生した土砂は埋め戻し土として再利用し、残土については他工事との調整により工事間流用しております。また、建設機械につきましても排ガス対策及び低騒音型等による周辺住民へ配慮した工事を行っております。汚水、雨水対策計画による費用便益比の算出結果であります。宇佐処理区全体の汚水雨水で費用便益比が 1. 5 となっております。最後に宇佐市公共下水道事業の再評価対応方針であります。対応方針につきましては、下水道事業の継続であります。理由としましては、汚水及び雨水共に費用便益比が 1 以上であります。また、公共下水道事業は多額な費用と長い年月が必要ですが、次世代のためにも必要な事業であり、今後も地域の皆様のご理解とご協力の下、事業の推進を図ってまいりたいと考えております。以上で宇佐市公共下水道事業の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議をお願いします。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いいたします。どなたかございませんでしょうか。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 質問させて下さい。人口減と高齢化に伴って、一人あたりの流量の減少であるとか範囲を改めて見直す。で、更に企業立地等々が周辺にあるということで改めて計画を見直したということで、意図はとてもよく理解できました。で、事業そのものは、やはりシビルミニマムと言いますか、人が生活していく上で必要な事業だと思うんで、是非、実施しようと思うんですけど、一点だけちょっとお聞かせいただきたいのが、川部地区を新たに面積の中に加えられたということで、結構な面積だと思うんですね。当初計画からなくなったところの面積分が増えているという。当然なんだろうけども、それを見た時に、例えば住民の要望がっていうことなんですけど、この辺りの、土地利用がよく分かってないんですけども、数字じゃなくても結構です。例えば新規の宅地造成が進んだ地域だとか、どうして当初、漏れていたのかとか、そういったことを教えていただけますでしょうか。

《宇佐市生活排水課》 はい。今回計画させていただいてます川部地区は、世帯数が全部で 1 9 1 世帯ございまして、そこに新たに最近、近年、エシマニュータウンと言う町ができておりまして、5 8 世帯が、家が新たにどんどん建っているところで、また余裕地もご

ざいます。で、その地区には合併浄化槽が3割程度しか入ってなくて、後はほとんど汲み取り処理で、ほとんどが先ほどの写真のように垂れ流してるところでございますので、今回できるだけ早く公共下水で迎えに行きたいと考えております。

《委員》 分かりました。ありがとうございました。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 前回もお尋ねしたんですけども、〇〇の本社への拡大というのが入っていたんですけども、流量の増加とかを、今度お答えいただけるようにと、この前発言したのかな。データ等が分かっていたらお願いしたいと思います。

《宇佐市生活排水課》 はい、分かりました。〇〇本社工場は、現在、一日に約800トンの水処理を自社で行っているんですが、その中でやはり化学薬品等がございまして、自社でできない部分についてはトレーラーで持ち運んでやっているというところがございます。それで、〇〇につきましては、今後、拡大をしたいということで、将来的には日1200トンを出したいという要望が以前よりうちの方にありまして、今回、公共下水道内の処理場の余裕等も考えまして拡大をさせていただきたいということで考えております。

《委員》 その〇〇から受け入れる下水道に入る時の水質っていうのはどれぐらいの見込みというか、BODで言ったらどれぐらいになってるんでしょうか。流量は分かりましたけど。流量は今、800トン全量が下水道に入ってるんですか。

《宇佐市生活排水課》 いえ、下水には、本社の方はつないでおりませんで、工業団地の。

《委員》 工場の方ですかね。

《宇佐市生活排水課》 はい。下にあります工業団地の方にあります第2工場の方は下水につないでおります。日約400トンほど、そちらの方では、〇〇は出してるところでございます。

《委員》 工場の方の水質は。

《宇佐市生活排水課》 水質は、BODで言いますと、宇佐市の処理場は、BOD190までということで、その基準に乗るように希釈していただく、若しくはそういうふうな対応でうちの方に流してもらうということで、自社管理をしていただいて、市の方に報告書

を出さしてもらっております。

《委員》 そうすると、先ほどのパワーポイントの何ページですかね。今のパワーポイントかな。〇〇本社への拡大、平成24年からというのが矢印のところの真ん中、何番目だっけ。3番目ですかね。

《宇佐市生活排水課》 はい。

《委員》 それがあるのはどういう意味なんですか。

《宇佐市生活排水課》 今後、24年度以降に区域の拡大をしていきたいという計画でございますが。

《委員》 四日市・駅川処理区の中に〇〇の本社が入ってるという意味ですかね。

《宇佐市生活排水課》 そうですね。〇〇の本社を流入していきたいという計画年度を書いております。

《委員》 本社は、どれくらいの人数がいらっしゃるんですか。

《宇佐市生活排水課》 本社の雇用は、今現在、350人だったかと思います。

《委員》 そうですか。はい。

《議長》 他はよろしいですか。では、ないようでしたらお諮りをしたいと思います。この事業につきましては継続が妥当であると認める事でよろしいでしょうか。

《各委員》 はい、良いです。

《議長》 はい、有難うございました。では、この事業については継続として答申をしたいと思います。

=====（事後評価）=====

-----

# 1. 道路改築事業 国道 502 号 野田拡幅

-----

《議長》 それでは再び戻りますが、次からは事後評価対象事業でございます。総括表示後評価 1 番、道路改築事業、国道 502 号、野田拡幅について説明をして下さい。

《道路課》 道路改築事業一般国道 502 号野田拡幅について説明いたします。位置図をご覧ください。一般国道 502 号は、臼杵市から豊後大野市を経由して竹田市に至る、県南豊肥地区の重要な幹線道路です。平面図をご覧ください。画面中央を縦に走る青の線が東九州自動車道で、平成 13 年の 12 月 27 日に開通しました。臼杵インターチェンジが一番下の位置になります。図面右側の白の破線で囲まれた区域が臼杵市の市街地です。本事業は赤線に表示しております、右側の野田地区から左側の深田地区までを結ぶ、延長 3 千 460 m の現道拡幅事業で、平成 6 年度から事業着手し、平成 20 年 3 月 21 日に完成いたしました。標準断面図をご覧ください。上段は整備前の現道の幅員構成です。全幅 7.5 m の車道 2 車線ですが、歩道は設置されておりませんでした。下段は整備後の幅員構成です。全幅 25 m の車道 4 車線で、その両側に 4.5 m の自転車歩行者道を整備しております。事業の効果ですが、整備前の現道は、最小幅員が 5.3 m と狭い箇所が存在し、更には渋滞が発生するなど、円滑な交通に支障を来しておりました。また、自転車歩行者道未整備のため、通行車両や歩行者等の安全確保が急務となっておりました。本事業により幅員狭小、線形不良箇所が解消され、走行環境が改善し、また、自転車歩行者道の整備により歩行者などの安全性が高まりました。更には東九州自動車道臼杵インターチェンジへのアクセス整備により、観光を初めとした交流の促進に寄与しております。費用便益比は 1.8 となっており、便益が費用を上回っております。次に写真を交えて事業効果を説明いたします。こちらは幅員狭小区間の写真です。左側の写真は、整備前の大型車同士の離合状況です。路肩も狭く、低速での離合を余儀なくされておりました。右の写真は今年の 6 月に撮影したのですが、車道の幅員が確保され、安全な通行が確保されております。こちらは渋滞状況の写真です。平成 11 年の当該区間の交通量は、一日に 1 万 7 千台あり、交通容量が不足しているため、左側の写真のように渋滞が発生していました。現在は右側の写真の通り、渋滞は解消されております。左は整備前の自転車の通行状況です。高校生が車道と民家に挟まれた狭い空間を自転車で通学しており、危険な状況でございました。現在は右側の写真の通り、自転車と車が分離され、安全に通行できるようになりました。死傷事故率につきましても着工前に比べ、供用後の平成 21 年には 55 % 減少しております。こちらは切土法面の植生状況の写真です。植生については在来種を基本とした種子配合で

緑化を図り、右側の写真の通り、周辺環境に溶け込んでいる状況です。本事業の代表的な波及効果を説明します。左上は野田地区を、本事業着手前の平成4年5月に撮影したものです。赤の実線は国道502号で、黒の破線で囲まれた区域は、主に水田として利用されておりました。右のカラー写真は整備後の状況です。野田地区の国道502号沿線は、臼杵市の都市計画の中で近隣商業地域に位置付けられておりますが、道路の整備により写真のように商業店舗の立地が進むなど、土地利用が図られております。また、観光への効果について、当地区の観光地である臼杵石仏についてご説明いたします。臼杵石仏を訪れる観光客は、臼杵インターの開通後の平成14年には1万2千人増加しましたが、その後、減少傾向にありました。しかし、本バイパスが完成した平成20年から、その減少に歯止めがかかったようです。大きな理由は、外国人観光客の増加です。平成20年に世界一売れております旅行ガイドブック、ロンリープラネットで日本のお勧め地域の第11位に臼杵が選ばれたことが大きな要因のようです。そのガイドブックには、臼杵駅から無料レンタサイクルで、自転車歩行車道を経由して石仏を見ることができると紹介されており、実際に外国人観光客がレンタサイクルを借りて自転車歩行車道を通行するなど、本道路が外国人観光客のお役に立っているようです。臼杵市の産業観光課によりますと、臼杵石仏の外国人観光客の数は、平成20年から21年にかけて、約2.4倍に増加しております。全体事業概要ですが、当初計画から2回の変更を経ております。最終事業概要につきましては、平成15年の事業評価監視委員会にて審議いただいております。具体的な変更内容ですが、第1回変更では、東九州自動車道臼杵インターへのアクセス区間の追加により事業費を増額しております。最終概要では当初、臼杵石仏側の深田工区が2車線計画となっておりましたが、交通量の増加に伴い、2車線計画から4車線計画へ変更したことにより事業費の増額と工期の延伸を行っております。今後の課題についてですが、情勢の変化や交通量の増加により、臼杵インターアクセス区間の追加や、2車線から4車線化などの変更が生じ、事業期間中に事業費の増加や事業期間の延伸が必要になったことが事業管理上の課題と考えております。今後の計画や調査のあり方としては、関係事業との調整を計画段階から進めることは元より、施工区間の追加等、大幅な変更が見込まれる場合は、今年4月に改訂されました再評価実施要領に基づき、速やかに庁内判定会議や事業評価監視委員会に諮り、妥当性の検証に努めて参りたいと考えております。最後に対応方針です。繰り返しになりますが、本事業により走行環境が改善され、自転車歩行者の安全性が向上しております。本年6月に地元住民への聞き取り調査を行ったところ、野村区の区長や野田地区の住民の方々から、以前と比べ、安心して歩けるようになったとの回答をいただいております。また、東九州自動車道臼杵インターとのアクセス機能の整備等により商業地利用の拡大や、国際観光交流にも寄与しております。一定の事業効果が確認されておりますので特段の改善措置の必要がなく、評価の完了と考えております。以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見を願います。はい、どうぞ。

《委員》 事業そのものの、何と言いますか、完了している事業ということで、その効果、全体的な歩行者の安全性の確保であるとか、そういう部分については評価できると思うんですね。その一方で、敢えて留意いただきたいなと思う点があったんで、申し添えさせていただきますと、波及効果のところで土地利用の拡大ということを添えられていらっしゃるんですけども、これは、なかなか難しい側面があるのかなと。近商になってる部分が、ある意味商業地域並みの張り付きが起きているということですよね。で、それは、その土地利用が、例えば商業地域並みと言うか、ロードサイド店と含めて立地することが、得てしてそれが効果と言っていいのかということで、それはやはり当該市町村と言いますか、基礎自治体との話し合いであるとか、そこに係る、例えば都市計画のあり方をどういうふうに中心市街地と合わせて考えてらっしゃるのかということ、もう一つがその景観の側面ですよね。と言うのがセットであって、その上でここがロードサイド店として張り付いて、商業の利用を活性化できたということが評価できるって言うのであればのっていいことなのかなと思うんですけども、一方で、県道に限らないとは思うんですけども、幅員の拡幅等によって、そういうロードサイド店を如何に抑制するかというのは、ちょっと課題なんだということを基礎自治体自体が課題として持っている場合もあるんで、この辺り合わせて念頭に置いていただけるとありがたいなというふうに思ってお伝えしておきたいと思います。

《道路課》 ありがとうございます。

《議長》 それでよろしいんですね。

《委員》 はい。敢えてそれを効果と言っていいのかというのが、少し疑問だったんで。

《議長》 分かりました。他にどなたか。これ、インターを出たところで、右の方はもうずいぶん店舗がたくさんできて、ホテルやら何やらいろいろ賑やかになりましたが、左の方は、まだぜんぜんですね。何かそのへんの事情があるのかな。

《委員》 まあ、当然だと思いますけども。一回、現地を見させていただいたんですけども、交通問題的にはほぼ解決してるかなということでもよかったんですけども、今、〇〇委員が言われたように、他のところでも都市計画で道路を整備した時に、いや、ここは農地の予定だったのにロードサイドに店が建ってしまったと。それは失敗だったと言うんだけど、それはそうではなくて、そもそも経済的に、立地論的に商業立地しますよね、必ず。

で、この場合、何故臼杵インターからこちら側からしか来ないかと言ったら、そこにしか人が流れないからです。で、奥側へ行くのは臼杵石仏の方へ見に行く観光客なので、そこに、基本的に商業施設が建つなんて余り考えられない。で、臼杵の市街に流れていく車がほぼ多くなって、つまり、あそこは生活道路であり産業道路になっていて、基本的に観光道路の位置付けはあまりないわけです。実は臼杵の旧市街地のところの方は城下町等を形成して、非常に立派な観光地なんですね。だから自転車がずっと走るというのは分かるんですが、経済的に見たら、あそこは産業道路と生活道路になっていて、そのために両側にそういった店舗が展開されている。立地している店を見ても、高校生とかが寄りつきやすいような量販店とかカラオケとかそういったものが出てるし、商業施設或いは観光施設についても普通のビジネスホテルが建ったということで、そういったような動きが発生しているということですね。あれがもしそういうものが出ていないとなれば、今度は臼杵自体の問題になってしまい、臼杵の経済力が落ち込んでいるという証拠になってしまうんですね。だからあそこにある程度建っているということは、臼杵にはまだそれだけの経済力があるっていう、購買力を吸収する商店ができあがったということだと思います。但し、弊害としたら、旧市街地から商業施設がこぼれていく、そういう現象に成りかねない。そこは総合的な対策。今言われたように総合的対策の中で臼杵市さんがどういう位置付けでやられたかっていうことと関わってくると思います。

《議長》 なるほど、そうですね。

《道路課》 ありがとうございます。確か、道路事業単独での効果として整理するのが良いのかどうかっていうのは、確かにあるかと思いますので、これからも当然、道路事業、ここだけじゃなくて同じような問題を抱えてますので、都市計画とも連携と言うか、同じ考えの中でいっしょに効果なり何なりを整理していきたいと思いますし、これから整備する上でも都市計画との考え方と整合を取ったかたちでやっていくようにしていきたいと思っています。

《委員》 付けていただくのはぜんぜん構わないと思います。プラスの面もマイナスの面も出てくるはずなので、こういったもの、現象として発生しましたというので構わないので。

《議長》 はい。ありがとうございます。よく分かりました。他にご意見ございませんか。では、ないようでしたらお諮りをしたいと思います。これは事後評価ということでございますが、事業者が申しております対応方針案の評価の完了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》 はい、ありがとうございました。では、この事業については、評価の完了として答申をいたします。

-----  
2. 床上浸水対策特別緊急事業 武蔵川  
-----

では、続きまして総括表事後評価2番の床上浸水対策特別緊急事業、武蔵川について説明をして下さい。

《河川課》 それでは、床上浸水対策特別緊急事業、二級河川武蔵川水系、武蔵川について説明をいたします。武蔵川は、国東市武蔵町を流れており、河川延長は約12km。流域面積は、約30.6平方kmの二級河川です。次に平面図で説明をいたします。この平面図で、川は右から左に流れております。事業着手は平成13年で、事業完了は平成18年です。河口部より1.65kmの河川改修を実施しております。総事業費は37億6千200万円です。次の写真が武蔵川の航空写真です。川に沿って主要地方道両子山武蔵線。中流部に川を横断する方向で、県道国東安芸線、下流部に国道213号が走っており、瀬戸内海へと流れております。薄く水色で示した箇所が、平成10年10月の浸水範囲となっております。この出水で武蔵支所、武蔵東小学校、児童館であるなかよし館が浸水するなど、浸水家屋162戸、農耕地224haが浸水被害を受けております。事業の実施に当たっては、堰等の構造物の実施をした平成13年から16年度には、地元堰関係者による堰水利調整会議を設置し、固定堰の稼働化を円滑に実施しました。また、河道の整備を実施した平成16年度後半からは、地元、有識者、関係機関による川づくり委員会を設立し、有識者や地元住民の意見を反映した川づくりを実施してきました。整備の方針としましては、左岸側の既設護岸を有効利用すること、自然環境保全の観点から河床掘削は極力控えることを考慮し、右岸側を約30m拡幅することで河川断面の確保を行いました。また、右岸側護岸は自然石を利用した石積み護岸を施工いたしました。掘削による河川断面の確保の他、支障構造物となる固定堰2基、道路橋5基の改築を行っております。次に本事業の事業効果について説明いたします。上の写真が百全橋付近です。掘削工、護岸工で河川断面の拡大を行うことで浸水被害の防止を図りました。また、自然石を利用した石積み護岸、水制工、及び階段の設置により親水性の向上や、水際部の多孔質化を図りました。下の写真が乙井堰の写真です。固定堰を可動堰化することで河川断面の確保を図りました。また、堰には魚の遡上を図るため、魚道を設置いたしました。河川環境の復元への取り組みについて説明いたします。現在では石積み護岸施工箇所に植生が繁茂しており、水制工を設置した水際部にも生物の生息が確認されております。水際部の植生と生態系がどのように経年変化していくか把握し、今後の川づくりに生かすため、当該箇所のモニタリング調査を続けていきたいと考えております。河川環境の改善。親水性の向上に伴い、地域住民による河川沿いの清掃活動や環境学習が行われるなど、良好な環境の維持への意識も高まっているものと考えています。今回の評価基準は、事業完了後5年経過です。今回の整備により、

概ね５０年に１回程度発生する規模の洪水を安全に流下できることや、氾濫区域内の家屋１０２戸、農耕地１８２haが保全されたこと。また、護岸の整備により水際の多孔質化等による水棲生物の増加。緩傾斜護岸や散策路による親水機能の向上など、本河川の整備効果は発揮できたと考えられることから、評価の完了を提案いたします。以上、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。それではご意見、よろしくお願いいたします。

《委員》 はい。

《議長》 どうぞ。

《委員》 治水対策で河川改修を行っていただいたという理解でいいと思うんですけども、パワーポイントの平面図のところで、基準地点の設定方法と、どれぐらいの流量なのか説明してください。

《河川課》 基準地点は、こちらの涼月橋というところを基準地点におりまして、ここの流量については３６０トンということで計算させていただいております。また、この涼月橋はちょうど市街地部の浸水のちょうど上流部に位置しております。涼月橋は、過去ずっとこの地点で水質調査等を行っておりますので、そういった面でもここを基準地点としてピックアップさせていただいております。

《委員》 ありがとうございました。それと堰の改修が何カ所も行われているようですが、箇所数っていうのが分かれば、大まかな数でも構いませんが、よろしくお願いいたします。

《河川課》 堰の改修は２箇所、改修させていただいてます。

《委員》 ２箇所ですか。それと主に、平成１０年の水害では、外水と言うか、それから破堤箇所とか、或いは内水等もありましたら合わせて説明していただきたいと思うんですが。

《河川課》 確か、破堤というかたちではなかったと認識しておりますけども、内水、外水、これは両方の要件で起こっていると思われます。

《委員》 上流の方からあふれてきているという理解でいいですかね

《河川課》 はい。内水と外水の分け方について、なかなか明確にできておりません。申し訳ありません。

《委員》 できてない地域であるということですね。

《河川課》 はい。

《委員》 事業費に関してなんですけども、当初計画よりか7億ぐらい増になっていますけど、何が増えたのでしょうか。

《河川課》 事業費が約7億、増額となっておりますが、主な理由といたしましては、百全橋の架け替えの際に地元関係者等と調整したところ、当初は国道213号側に迂回路を設ける予定だったのですが、バス路線等でもあり、迂回は難しいということで仮橋を設置して橋梁の架け替えを行いました。そのため、仮橋の設置費用や迂回路に伴う補償、工事費、補償費等が増額したことが主な理由となっております。

《議長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 ここは下見もさせてもらったんですが、本当にどう言うんでしょうか、自然環境とか生物多様性の観点から言えば、国交省の河川局の多自然川づくりという計画がバックにあるとは言え、非常に先進事例というふうに思いました。まず、多自然川づくりを行うための川づくり委員会と、まず地元の住民の意見を吸い上げるソフトのプロセスのところ。それから子供も含めての環境学習の実施とか、それからハードの面もですね。実際に行きましたけど、実際の岩の間の隙間は、ちゃんと河川の生き物たちの住み家、ビオトープになってるわけですね。そうするとおそらく、一般的には雑草が生えて文句が出るのかなという不安はあったんですけど、こういうソフトと言うかプロセスを経てらっしゃるから、逆に維持管理ができるんだなというふうに感じました。これはもう本当にうれしいなというふうに思っております。それで、ちょっと質問ですけど、その経年変化でモニタリング調査もされてる。これもやっぱり大事なことなんですけど、おそらく、事前事後で言えば事後の方がかなり大事なハマボウみたいなものも意識的に植えて、自生のものもしてましたから、モニタリング調査をすると分かってんじゃないか。種類数とか個体数も含めて結構いい線行くんじゃないかなと。まだそこまで行ってませんか。その確認です。

《河川課》 ありがとうございます。事前の元々の川の形というのは、その左岸側はパラペットで、今も同じなんですけど、右岸側も同じようなかたちのものでございました。その、元々川のその自然環境という意味合いでは、非常に良くない状態の川で、断面的に小さい

というところでした。それで、平成10年に大きな水害を受けて改修に入っていたわけですが、やはり地元にそういう意識がおりになったんだと思うんですね。比較的、環境面に対して理解をいただいて、用地面でもご協力をいただいてきたということです。それで、今お尋ねの事前調査は、やっていない状態ですので、工事に入ってから経年変化については、やってると思いますけども、それはどんどん増えているのは間違いないと思います。今回の区間の上流につきましてもまだ事業中でありまして、そこにおきましても自然石を利用した多自然型の落差工とか、或いは堰の統廃合というようなことも合わせてやっておりまして、やはり自然環境というのは引き続きよくるように配慮しながらやっていきたいと考えております。

《委員》 本当に、どう言うんでしょう、今で言えば、事前の方ももしされてたらパーフェクトと言うか、成果が分かるということですね。それで、おそらくこの8年後に近いぐらいのところで、先ほど、他の件で言ったんですけど、生物多様性を損失するような事業、国交省とか農水省とかの関係の事業は補助金事業を含むと書いてありますから、それは原則廃止というときに、こういうのは生き残ると思うので、是非、これからもそのパーフェクトを目指してがんばっていただきたいと思います。以上です。

《委員》 この川づくり委員会というのは自発的なものですか、それとも、設立と書いてあるから、多分、上からされたんですね。声かけを。そうなんですかね。

《河川課》 この事業を始めるに当たって、我々の方から呼びかけたという経緯はあります。ただ、地元の方はそれに対してものすごく協力的で、もう主体的に関わっていただいたということを事務長からも聞いております。

《委員》 大変いい事例だと思います。やっぱりそういうことを立ち上げて、皆さんで思いを共有することによって、これからまたこの川を守ろうという意識はますます息づいていくと思うんですね。だから、それに対して、また行政の方もそれに支援するかたちでこれからそれが長続きするようにお願いしたいと思います。

《議長》 ○○委員どうぞ。

《委員》 もういいんですけれども、要するにこの武蔵、合併前の武蔵の長期計画、この地区は自然環境保全でやっていこうと。つまり国の方の改修の時も海の方の環境等をマッチさせながらハーバーを整備したり。で、工場誘致とかいう話もあったんですけども、もうそれ止めた方がいいですよと言って。要するにこれだけ自然の豊かな地域なので、それを生かしていこうと。そういう素地があったので、多分、川づくり委員会も素直に動いて。

で、小学生たちも当時から自分たちの街作りに関与されていたので。あの地区も、上流、中流、下流と、それぞれかなり意見が違って、難しい地域だったらしいけども、環境保全というところでは一致していたということで、しかも土地が結構あって、こういうかたちの川の整備が上手く進んだという要因になっていますね。今後もこれが上手く行けば、武蔵の特徴が出てくるんじゃないかと思います。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではお諮りをいたしますが、本事業については、事業者が申しております対応方針案の評価の完了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》 はい。ありがとうございました。では、この事業については評価の完了として答申いたします。

-----  
3. 農村振興総合整備事業 八坂地区  
-----

続きまして総括表、事後評価3番の農村振興総合整備事業、八坂地区について説明をして下さい。

《農村基盤整備課》 ただいまから、事後評価対象地区であります、農村振興総合整備事業、八坂地区について説明します。農林水産部、農村基盤整備課の〇〇です。よろしくお願いします。まず事業の目的ですが、ほ場整備や農業用排水路などの農業生産基盤と、集落道や農村公園整備などの生活環境基盤の整備を総合的且つ一体的に行う事業でありまして、快適で魅力ある農村作りを目指すことを目的としています。次に八坂地区の位置ですが、本地区は杵築市の南東部にあり、JR杵築駅の東側の地域です。本地区は八坂川下流の両岸にまたがる低平地であり、標高が1m～35mであることから、大雨の度に氾濫し、洪水被害をもたらしていました。写真は平成9年9月の台風19号による被害の状況です。八坂地区の中央を八坂川が蛇行して流れ、大雨の度に氾濫し周辺農地はもとより住居まで洪水被害をもたらしていました。このため、河川機能を向上させる目的で、蛇行河川をショートカットするための用地確保と、旧河川敷の有効利用を河川改修工事と一体的に行うため、本事業を併せ行うことにより農地の集積及び大区画化を図りました。次に事業概要ですが、全体受益面積は407haありまして、そのうち農業生産基盤としましてほ場整備を81.3ha。農業用、用排水施設を3千909m。農道整備を2千892m。生活環境基盤としまして農業集落道整備を5千605m。農村公園等の用地整備を2.8ha実施しました。事業費につきましては、31億4千600万円をかけまして、平成5年度から平成18年度の14年間で実施しました。写真は河川改修工事と一体的に整備されている状況写真です。平成5年度より河川改修工事に影響のない箇所から随時ほ場整備を行い、影響範囲は、平成11年から13年度に河川改修工事と同時施工を行いました。中央に河川がショートカットされた形ができておりますが、まだ河川が蛇行している状況が分かります。河川の切り替えが行われた後の写真です。旧河川敷が埋め戻されている状況が分かります。河川をショートカットする際に発生した掘削土を旧河川の埋め戻しに流用することで土地を有効利用することができ、搬出土の発生も抑えられました。工事がほぼ完了した際の写真です。旧河川敷がほ場に整備され、農地の大区画化が図られました。次に整備の状況ですが、ほ場整備を行ったことにより、整備前は一枚あたりの面積が、平均5から10a程度であった区画が、大きいところで2haの区画が整備され、大型機械の導入により効率的な営農ができるようになり、これを契機に営農組合が二つ立ち上がりました。農道整備におきましては、幅員が広がったことにより、離合を気にせず各ほ場にトラックが横付けできるようになり、農産物輸送の効率化が図られております。農業用、用排水

施設におきましては、水路の老朽化に伴う水不足の解消が図られ、水の安定供給と乾田化による汎用農地の確保が出来るようになりました。集落道整備におきましては集落と農地及び集落間をつなぐ生活道路として、また、緊急車両のスムーズな通行が可能となり、利便性の向上が図られるようになりました。農村公園等の用地整備におきましては、公共用地として整備を行い、地域住民のイベントや交流の場として利用されるようになり、地域の活性化につながっております。次にこの事業を契機に立ち上がりました二つの営農組合のうち、広瀬台営農組合の概要を優良事例として紹介させていただきます。広瀬台営農組合は、地権者数が86戸。うち農家戸数26戸となっており、水田面積28.4haの農地を営営しています。農地利用率は200%となっており、平成22年度の粗収益は4千700万円を超えるまでになっています。平成20年度には、全国麦作共励会で2位に入賞し、全国表彰された実績もあります。次に大区画化によって得られた主な三つの事業効果についてご紹介します。一つ目は労働時間の縮減です。水稻10aあたりの県の年間平均労働時間は32時間となっていますが、当地区では10時間と、大幅な縮減が図られています。これは水稻でショットガン方式による直播き栽培を採用することで、労働時間の大幅な短縮が実現されています。二つ目に経営コストの縮減です。水稻10aあたりの県の平均経営経費は7万6千円ですが、当地区では、約6万7千円とコスト縮減が図られています。これは、大型機械一環体制に伴う経営経費の削減などによるものです。三つ目に農業生産額の増加です。当地区の平成12年度、営農組合設立直後の農業生産額は2千600万円でありました。これが平成17年度では3千500万円。更に平成22年度には4千700万円と、順調に農業生産額が増加しています。これは平成15年度から転作作物として新規需要米の飼料米や醤油用小麦のニシノカオリの栽培を手がけたことで農業生産額が増加している状況となっています。次に波及的効果ですが、地域還元型農業の推進として、水稻や麦の副産物であるワラを近隣の畜産農家へ供給し、畜産農家からは堆肥等を水田へ還元しております。地域間交流への取り組みですが、本事業を契機に地域間交流が活発となり、自治会や子供会、老人クラブやソフトボールクラブ等、非農家も含めた環境美化活動等が行われています。生活環境基盤の整備ですが、道路が整備されたことにより交通アクセスが改善され、市の中心部にも近いことから地区内の用地に消防署が移転されたことや、地区外ではありますが隣接して文化体育館が建設されるなど、生活環境基盤の改善が図られました。以上を踏まえ、今後の対応方針案ですが、ほ場の大区画化により、営農労力の削減や生産性が向上し、農業経営の効率化に効果を発揮しております。また集落道や交流の場を整備したことで集落間の交流が活発となり、地域の環境美化活動が促進され、生活環境の改善に寄与しています。以上のことから、河川改修事業と同時に実施できたことにより、河川の氾濫等の災害防止と地域農業の持続的発展に効果が発揮されており、目的を達成していると思われることから事業効果を確認、評価を完了したいと考えております。以上で八坂地区の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い致します。

《議長》 はい、ありがとうございました。じゃあ、ご意見をお願いいたします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 すいません。優良事例ってということで、もう喜ばしい話と思うのですが、すいません。ちょっと一つ分からないのですが、9ページの広瀬台営農組合の耕地利用率200%っていうのがちょっと分からないので、よろしくお願いします。

《農村基盤整備課》 9ページにありますとおり、水稻と飼料ということで、これを合計しますと28.4haと。その裏作として小麦を28.4ha。同じ場所で2回作物を作っているということになります。それで耕地利用率を200%ということで計上させていただいています。

《議長》 他にありませんか。はい、どうぞ。

《委員》 河川改修に伴って、その後、ほ場整備をされているということですが、どう言ったらいですかね、新しく河川になったところ、ショートカットしたところの土砂を旧河川のところに埋めるということと言われたのですが、単純に埋めても何か、畑とか水田にならないのかなと思うので、どういう工夫をされて、土砂の積み上げ方とか埋め戻し方、何か工夫がありましたら。それと、水路等の関係もあるのかもわかりませんが、よろしくお願いします。

《農村基盤整備課》 有効利用ということで、旧河川敷の土をということで、土自体の含水比は若干高いのですが、単純に栄養的には十分賄えるような耕土でありますけれども、排水の面が、いちばん頭が痛いという部分と、砂礫等ですね、そういう部分については当然、下の方に。埋める深さを段階的に変えていっております、表層部の60cmから1mぐらいの部分については良質土をあえて残して、下の部分については、もう地盤ということで、そういう層的に何層かに分けて施工してやったということを聞いております。それから水路の関係も、暗渠排水も一部はやってきておりますけれども、当然ながら汎用化のこともありますので、そういうことも含めて旧河川の埋め土をやってきたという経緯がありますけれども。

《委員》 掘削した土砂を仮置き場みたいなところに置いて、砂の部分と粘土質の部分を

分けたとか、そういうふうなことはやっているのでしょうか。

《農村基盤整備課》 大まかな、と言いますか、それはやります。ダムのように完全にメッシュの効いたものでふるい分けをしているわけではなくある程度ですが、普通のほ場整備と同様に、砂礫の多い部分はこちらに。砂質系の部分については。何カ所かというのは、ちょっと私は把握しておりませんが、そういう分け方で、あとは、粘性の強いものは粘性の強いものと、そういう分類の仕方仮置きをしながら埋めていっております。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 営農組合で、先ほど紹介のありました優良のところとして広瀬台が今、説明を受けてよく分かったのですが、もう一方の新庄の方はどんな感じですか。

《農村基盤整備課》 こちらは、主体的には水稲で、一部、麦と飼料米と牧草とを植えておりますけども、広瀬台が左岸側で、新庄は右岸側ですけども、広瀬台の方が麦作に関しては積極的に組合としてはやってきているようであります。

《委員》 では、まだこの新庄の方は優良事例として特筆するようなことは、まだあまりないという感じですか。

《農村基盤整備課》 今回は二つの営農組合を両方ご説明するには、時間的な部分もありますけども、特に左岸側の広瀬台については麦作で、先ほど説明もありましたけども、表彰を多々受けております。私もこちらにいた時に、両方の総会に出席させていただいて、それぞれ収益は集落営農として法人化しながら健全な経営をやってきておりますので。ただ、特にお話しできるとすれば広瀬台の方を優先的にご説明させていただいたので、右岸側の方もしっかりやっていただいております。

《委員》 よく分かりました。

《議長》 他にありませんか。

《委員》 はい。

《高山議長》 どうぞ。

《委員》 河川の氾濫の災害防止というところが発端で、それがなくなったということと、それと同時にセットでほ場整備ということで地域農業の持続的発展ということで、非常にプラスになっているなというのは、全体としては私もよく分かるんですね。で、こういう時には、例えば河川の湿地帯というのは、それなりの生物多様性の場所ですけど、この時点の段階では、特にアセスメントの調査とか、最小限のことやっていらっしゃるのですね。やってこれたのか、その確認だけです。

《農村基盤整備課》 委員のおっしゃっているのは、河川改修サイドでやったとは聞いておりますけども、主体はうちではないので、当然ながらこれぐらいの河川改修で、委員の方が詳しいでしょうけども、守江湾がありますし、カブトガニとかアオギスとか、一般的に知られている種類のものもありますので、多分そのへんも含めて、幅と深みがどの程度かというのは、その報告書をもらっているわけじゃないのですけども、やっているというのは聞いております。

《委員》 おそらくこれから積極的に。と言うのは、今回はまずそういうかたちで。その仕組みがほ場整備の方はないというふうに考えていいわけですね。

《農村基盤整備課》 環境アセス、或いは河川サイドさんほどいろんな意味で金銭的、人的なモニタリングは、やれる事業とやれない事業と、やり難いと言いますか、ありますけども、徐々に農林水産省の事業も、ご案内の通り多様性についての配慮を少しずつでもしながらモニタリング、或いは環境情報協議会等を活用しながら、ご指導をいただいて、少しでも代償措置でも取れるような場合があればやっていっているところでありますけど。

《委員》 もちろん農村基盤整備課の方で長期計画を立てられて、今度は、環境に関しての柱も作っておられて、今後はかなりそういう意味ではやりやすくなるだろうなと思いつつも、せっかくこのチャンスで言えば、課は違うんですけども、そういうところの生物多様性という部分で、こういうセット化であれば、河川課と上手くタイアップしていくと、例えば将来的、8年かそのぐらいの時に生物多様性はどうですかというときに答えやすいと思いますので、今後のところはそういうかたちで意識してやっていただければありがたいなと。地域還元型でワラをやっていましたというのは、あれは現地へ行かせてもらいまして、何か肥料がドンと置いてありましたよね。あれもちゃんと循環型の地域の方でやられているわけですから、そういう延長上に本来そういうことも意識していただければ、なおいいかなというふうに感じました。

《議長》 では、よろしゅうございますか。

《委員》 はい。私の方は。

《議長》 はい。それではお諮りをいたします。本事業については、事業者の対応方針案、評価の完了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》 はい、ありがとうございました。では、この事業については評価の完了として答申いたします。

-----  
4. 森林居住環境整備事業 大分中部線  
-----

最後になりますが、事後評価4番、森林居住環境整備事業大分中部線について説明をして下さい。

《林務管理課》 それでは、森林基幹道、大分中部線についてご説明申し上げます。本林道は、湯布院温泉街の南西に位置し、由布市庄内町北大津留の県道東山庄内線を起点とし、同市湯布院町中川の市道下湯平中川線を終点とする連絡道でございます。延長は1万9千526m、幅員5mで、事業費は29億9千572万円でございます。事業期間は、昭和57年度から平成18年度までの25年間で、適切な森林整備の実施による公益的機能の発揮や林業生産性の向上、林業就労条件の改善並びに、地域の道路網を構成する重要な道路の一つとしてなることを目的として開設を行いました。これは起点と終点の状況でございます。起点は県道東山庄内線と接続をしております。終点は、市道下湯平中川線に接続しております。当林道の標準断面図でございます。全幅員は5mで、路面は、基本として砂利道として開設していましたが、勾配が急な箇所はコンクリート路面工を実施しております。なお、平成2年度から由布市により舗装事業が進められており、平成22年度末で1万5千763m。約81%が舗装済みとなっています。切取は、土砂は8分で、岩は5分の勾配で切取をしています。盛土は1割5分の勾配で施工し、丸太筋工及び丸太柵工を実施しております。これが現在の路線の状況でございます。維持管理の状況でございます。路線の管理は由布市が行っております。この林道の利用区域は1,097haあります。林道の開設によりまして昭和60年頃から森林の適正な管理が行われております。オレンジ色の区域が下刈、植栽を実施した区域です。延べ面積で、民有林で149ha、国有林で171haの計320haで実施されています。水色の区域が除間伐を実施した区域です。延べ面積で、民有林496ha、国有林272haの計768haで実施されております。森林の施業状況でございます。林道の沿線を中心に植栽や枝打ちが行われております。同じく間伐の状況でございます。間伐後の林内の状況です。適度な照度が確保されることにより、林床に植生が見られ、森林の公益的機能が向上しております。また、沿線では企業による住民参加型の森作りが行われております。林道沿線に限らず作業道等も整備され、それらの路網を活用し、木材の生産も確実に実施されています。また、今後の課題としましては、高性能林業機械を利用した新たな木材の生産システムの多様化が今後見込まれます。そのために、その林業機械を活用する基盤となり、作業の効率の向上を目的とした新たな作業道等の整備を進めていく必要があると考えております。残土の状況でございます。切土、盛土のバランスに配慮して計画はしてきましたが、急峻な地形の箇所を多く通過するため、やむを得ず残土処理をする場合がございます。その場合は、路線内の水の少ない谷地形や

窪地に処理をいたしました。緑化工を行うことによって周辺の環境とも調和しており、土砂の流出も見られません。また、残土処理により確保できたスペースは、伐採木の借り置き場等の林業用施設として利用しております。費用対効果分析を行った結果、1.31と費用以上の効果が得られており、また、森林整備の推進状況、地域住民による利用の状況等から効果が確認できますので、再度の評価は不必要ではないかと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

《議長》 はい、ありがとうございました。それではご意見をお願いします。

《委員》 はい。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 ちょっとお尋ねします。この林道は、今後の維持管理ですね、それを何か由布市がされるというようなこと、さっきご説明がありましたけども、作業道に関しては、受益者ということになりますか。

《林務管理課》 その通りでありまして、この林道につきましては、完成後、市町村の方に管理移管をしております。作業道につきましては、やはり森林所有者の方で維持管理を行っていただくということでございます。

《委員》 どの地区もそうだと思うのですが、やはり山間部は高齢化が進んでいまして、その林業に関しても同じだと思うのですよ。それで、例えば、林道を由布市が維持管理されることは大いにいいことだと思うのですが、作業道の管理は個人に任されている、受益者がするとなった場合に、高齢化が進んだ時にどうなるのか。で、作業道が使えなかったら、せっかく林道があっても。そこを生活道みたいに使えば、それはそれでまた生かさされていくのでしょうか、主な目的である林業振興のために使うために作業道をきちんと維持管理していかなくちゃいけないという課題が残ると思うのですけども。それで、今後はその作業道もまた延伸するような計画もあるみたいですけど、そういうところはどんな考え方なのでしょうか。

《林務管理課》 作業道につきましては間伐事業等で行っておりまして、これについては担当が違いますが、森林整備室というところでやっております。作業道の今後の整備としては、使い捨てじゃなくて、耐久性のある作業道を、今後、整備していこうということは聞いております。現在でも交付金事業等で作業道のメンテナンスといった事業もございますので、そのへんもご活用いただければと思います。

《〇〇委員》 はい。

《議長》 他にございませんか。それではお諮りをいたします。この事業につきましては、対応方針案の評価の完了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》 はい、ありがとうございました。では、この事業については評価の完了として答申をいたします。以上、全ての審議を終了いたしました。

-----  
各事業のまとめと付帯意見について  
-----

《議長》 それではこれから付帯意見についてとりまとめをしたいと思います。今まで審議してきました中で、大入島の事業の件でございますが、いろいろな要望、ご意見等が出ましたが、まず一つ、付帯事項としまして、今後の委員会開催時に、この県民の関心が非常に高い案件でございますので、その都度、事業進捗状況を当委員会へ報告をお願いしたいと思います。それとあとの〇〇委員さんからのいろいろなご意見、ご要望等につきましては、私の方に一つ、文案と言いますか、内容をまとめさせていただいてよろしゅうございますか。

《委員》 はい、分かりました。

《議長》 それに基づいて付帯意見ということで知事の方に提出をしたいと思います。付帯事項については、そういうことでよろしゅうございますか。

《委員》 それは、後日に意見をまとめるということでよろしいのでしょうか。

《議長》 はい。先生のご意見、また詳しくお聞きしたいと思っております。

《委員》 はい、分かりました。

《議長》 それでは本日の評価結果に付きまして、全体の再確認をいたします。まず事前評価対象事業３件につきましては、事業実施を妥当ということでいたします。それから再評価対象事業、佐伯、宇佐市を含む１５の事業につきましては継続を妥当とします。また、今申しました再評価の１０番、佐伯港大入島東地区の事業につきましては休止を妥当ということで答申をしたいと思います。また、事後評価対象事業４件については評価を完了ということで確認をしたいと思います。以上でよろしゅうございますか。

(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、ただ今の内容で知事への答申をいたしますが、答申につきましては１１月１５日に〇〇副委員長さんと私で行う予定にいたしております。以上を持って本日の審議を全て終わらせていただきます。大変皆さんご苦勞でございました。ありがとうございました。では、事務局の方、お願いします。

《事務局》 どうもお疲れ様でした。では、最後に事務局長を務めます〇〇課長からご挨拶を申し上げます。

《課長》 皆様、大変お疲れ様でした。長時間にわたるご審議、どうもありがとうございました。先ほどの報道の方とお話をしておりましたら、次は何時かと聞かれまして、今度また、お知らせしますと言っております。また、知事答申も注目されると思いますので、委員長、よろしくお願いいたします。私からのご挨拶もこれで終了させていただきます。

《事務局》 それではお疲れ様でした。どうか気をつけてお帰り下さい。どうもありがとうございました。

-----終了