
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となります。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した。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、黒い線で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。黒い点線で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、測定の結果、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が、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 of 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す。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っております。

《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しますが、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ね。それがどのくらい違うのかを教えてください。

《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のではないかと考えております。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》 どちらかというとも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のではないかと思います。

《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。よろしく申し上げます。

-----午前部の部終了