
【事前評価】 1. 道路改築事業 国道 217 号 戸穴バイパス

《議長》 事前評価対象事業、1 番目、道路改築事業、国道 217 号、戸穴バイパスについて説明してください。

《道路課》 道路改築事業、国道 217 号、戸穴バイパスについて説明します。国道 217 号は大分市を起点とし、臼杵市、津久見市を経て佐伯市弥生町に至る幹線道路です。そのうち戸穴バイパスは、佐伯駅より約 4 km、津久見寄りに位置しています。周辺には造船所や鉄工所、漁港も多く、工業や漁業などの産業活動が盛んな地域となっています。

次に現道の状況です。交通量、約 5,000 台の幹線道路ですが、幅員が狭く、特に八幡トンネル前後では、大型車等の離合に支障が出ている状況です。時速 50 km/h の走行が困難な急カーブが区間内に 5 箇所あり、見通しが非常に悪い状況となっています。また、周辺に小学校、中学校があるものの、歩道がなく路肩も狭いため、車は歩行者や自転車を避けてセンターラインをまたいで通行し、自転車や車が安心して通行できない状況でもあります。八幡トンネルは幅員が狭く、高さも低いため、大型車はセンターラインをまたいでトンネルの中央部を通過している状況です。さらに劣化に対し既に補修しているものの、幹線道路のトンネルとしては長期的な安定性に不安が残るところです。今回の計画区間は時速 29 km/h 程度と、前後の区間に比べて著しく車の速度が低下しています。

次に事業の目的と必要性です。先ほど説明した現道の問題点をふまえ、事業を実施することにより車の走行環境の改善、歩行者の安全性の向上、地域産業の支援や、さらには走行時間の向上により救急医療搬送時間の短縮、これが約 1.6 分見込まれています。以上のような効果が事業に期待されるところです。

次に事業計画です。延長は 1,350m のバイパス計画です。道路の幅員は、片側歩道の 2 車線道路で、全体で 10.25m となっています。本計画のルートは、3 案で比較を行っています。現道拡幅案、これは現道を活用し、人家連たん部を拡幅するルートとなっています。バイパス案は、人家が連たんする部分を避けて、中央部をトンネルで貫くルートとしています。最後に市道拡幅案ですが、既存の市道を極力活用するルートとしています。比較検討の結果、現道拡幅案は人家連たん部を通るため多くの家屋移転を伴い、生活環境、特に地域コミュニティーに与える影響が大きいと考えています。次に市道拡幅案も多くの家屋移転を伴う上、経済性でも最も劣る案となっています。バイパス案はトンネル延長が長くなりますが、走行性、施工性、生活環境への影響、経済性に最も優れています。以上のことからバイパス案を採用しています。なお、地元自治会とも協議を重ね、バイパス案で概ね地元の方々の同意をいただいています。

全体事業の概要です。事業期間は、平成 25 年度から 32 年度の 8 年間。延長は 1,350m。全体事業費は 22 億 9,000 万円の計画です。概算の土量は、切り土が、トンネルがある関係上、58,600m³ 発生します。盛り土が 3,600m³ で、55,000m³ が搬出土となります。搬出土については、国、市とも調整を図り、佐伯市内のほかの公共工事への有効活用に努めてまいります。

次に事業効果について説明します。1 つ目は走行環境の改善です。大型車が対向車線にはみ出して通行している状況から、バイパス整備により走行環境の改善が図られます。2 つ目は、歩行者自転車の安全性の向上です。歩道の整備により車道と歩行空間を分離でき、安全性の向上が図られます。3 つ目は、交通機能の強化による地域産業の支援です。人、物、これらの流れが円滑化になり、地域の産業や観光の支援に寄与することが期待されます。旧上浦町の漁港で水揚げされた水産物は、当計画区間を通り、佐伯市の公設市場へ輸送されています。その物流が非常に円滑となります。また、この地域は「ぶんご井街道」にもなっており、観光に訪れた人々が安心して通行できるようになります。

最後に以上のまとめです。戸穴バイパスは走行環境の改善、歩行者の安全性の向上、地域産業の支援を目指すものです。地元の国道 217 号の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います。ルートは複数のルート案を比較し、施工性、経済性に優れたバイパス案を採用しています。また、費用便益比は 1.2 となり、十分な投資効果が見込まれています。以上のことから、本事業を平成 25 年度より実施していきたいと考えています。これで説明を終わります。

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

《委員》 先ほどの説明で、「ぶんご井街道」というのが出て、水産物の物流に非常に寄与するという説明でしたが、「ぶんご井街道」はいつ頃、どういうところが指定、あるいは選定したのか。あるいは、その結果、公共事業に対してはどのような便益と言いますか、利便性あるいは、そういう有利なことを図っているのか、そのあたりをまとめてご説明いただけるとありがたい。わかっている範囲で結構です。

《道路課》 日豊海岸ツーリズムパワーアップ協議会という組織は、佐伯市の観光協会、津久見市の観光協会、さらに臼杵市の観光情報協会、この 3 者で成り立っている協議会です。その協議会が、その地域の観光振興と、地産地消ということで生産者と生産フィールドを支えようというもので、「井」というコンセプトで街道を作って売り出しをしているということです。この波及効果ということで、戸穴のこの区間がこの国道 217 号の、「ぶんご井街道」の中の未改良区間ということになります。幅員狭小であったり、危険なトンネルなどもあったりしますので、これらを解消することで観光に訪れた人たちが安心して通れるようになります。

《委員》 事業費に対して、例えば補助金等がそれによって増えるとか、何かほかのいろいろな施設に対する国からの援助があるとか、そういうことはないのでしょうか。

《道路課》 ぶんご井街道の方ではありません。

《委員》 今の説明で地元 3 市ですかね。観光事業に期するよということ指定したと。それで観光が、あるいは水産業が盛んになるという理解でよろしいわけですかね。

《道路課》　そうです。

《委員》　いつ頃かわかりますか。最近、私も耳にしたような気がするのですが、ここ10年までならないような、5、6年のような気がするのですが。

《道路課》　すいません。正確な年度は、わかりませんが、最近の話だと思います。蒲江の方でシーニックバイウェイが指定されましたが、その指定された後だったと思いますので、平成20年の前後ではないかと思います。

《委員》　これを機会に「ぶんご井街道」を県内の方というより県外の方に広めていっていただきたいと思います。

《委員》　トンネルが心配なのですが、先ほど簡単な補修はしたけど、長期的には不安が残るとおっしゃっていましたが、この沿線の方は、このトンネルを使うと思うのですが、補修をどうやっていくのか。それと、その予算をどうするのか、どこから出るのかということをお教えいただきたい。

《道路課》　トンネルは、確か45歳程度の年齢ですが、平成16年に補強対策を実施しています。昔のトンネルですので、トンネルの上に空洞が空いていたりして、そこを裏込注入という薬剤を詰めたり、ロックボルト工で補強するような対策を実施しています。それを実施したのは、トンネルができてから37年後ですが、それは定期的に行っていたパトロールの結果、補修を行いました。今後、自然の水の影響や劣化の具合の予測が難しいところがあります。そこで、今、土木事務所の方も週に1、2度ですが、定期的なパトロールを実施し、異常があれば詳細調査を行って対策を講じるということになるかと思います。

《委員》　トンネル工事のことにに関してですが、全体ルートは1,350mの約5割がトンネルになっていて、事前に地質調査などしっかりされていて、工事を行いながら進めていくと思うのですが、今までの例でもなかなか難所な点があったりして、なかなかうまく進まなかったりする例も多々あったように思いますけども、この点に関してはいかがなものなのでしょうか。

《道路課》　ご指摘のとおりで、過去のトンネル工事を見ても、やはり途中で地質が変化して補助工法が入って、工期が延びるということが幾つか起こっていてもいます。鉛直のボーリング調査や、水平方向に抗口から掘る調査などをやって、明らかにしないとはっきりした金額が出ないのが正直なところなんです。今回、事業評価を受ける段階では概略の設計段階ということで、地層図などを参考に、ルートを引いています。トンネルのリスクに対する影響としては、工費が大きくなるということもありますので、それは近隣の同質の地質で掘ったいくつかの事例を参考に金額を算出して、工費等を設定しています。

《委員》　ありがとうございます。もう一点、いいでしょうか。これはバイパス案ですが、

市道の拡幅に対して、地元の方の要望はなかったのでしょうか。

《道路課》 市道の拡幅は、地域の合意が得られなかったというのが正直なところです。事業化までかなりの年月がかかっていまして、どのルートが、果たして地域にとっていいのかはなかなか決まりませんでした。現道拡幅は、家屋の移転だけでも 60 棟ぐらいありますので、地域のコミュニティーが確保できなくなるという意見もあったようです。

《委員》 すいません。2つあるのですが、総合的にはバイパス案なのかなというのわかりました。自然関係の影響のときにいちばんいいのが、現道拡幅案ということで、例えばこの基準になる物差しは具体的に言うと、自然環境への影響はどういう基準でされているのですか。

《道路課》 この地域の特性を考えたときに何を評価のパラメーターとするかという質問だと思いますが、ここでは残土の発生土量を評価基準としました。現道拡幅案が最も少なく、バイパス案が〇、それから市道拡幅案も〇ということで、それぞれバイパスと市道拡幅の方は、約 50,000m³ 程度の残土が発生します。現道拡幅は、一部、トンネルから残土が発生するのですが、その量が少ないということで評価しています。

《委員》 確かに自然環境の中でもいちばん複雑と言いますか、過敏な生態系とか野生生物への影響ということで言えば、結局、残土で里山とか里海を埋めることになるということで、大きな基準と言いますか代表的な基準だと思います。ただ、環境への配慮ですが、この搬出がどうしても、トンネルですから多くなりますよね。先ほど、国や市とも打ち合わせをしてというお話をお聞きしましたが、公共事業のどこかの工区に入れるということまではわかったのですが、もう少し具体的に、例えば月に何回行っているとか、お話をいただければと思います。

《道路課》 このトンネルの発生残土ですが、もし事業化が可能となれば、平成 29 年度、今から約 5 年後に発生します。その間に、県の内部だけではなく、国や市も含めて総合的に場所を探していきたいと思っていますが、それは年度当初に一回、調整会議をするようにしていますので、何とかその中で、見つけていきたいと思っています。

《委員》 3 ルートの比較の中で、経済性のコスト計算のところ、バイパス案が 22.969 (億円) これは予想値ですよ。先ほど言われたように、トンネルの詳細な調査をやっていないのであくまで推定値ということで、ぶれの幅もかなりあるのではないかと思います。この計算のときに、現道拡幅だったら、その現道を拡幅するので現道の再整備は必要ないですよ。しかし、バイパス案にしても市道拡幅案にしても、現道に何らかの整備が必要となれば、そのコストも含めたかたちが、実のところはトータルのコスト、費用になると思われます。それから 8 年間の事業計画になっていますが、こんな短い期間で完成したのはこれまで事業評価ではないので、トンネルの地質の状況や予算の執行状況等に依存するでしょうし、用地買収の問題もあるでしょうから、事業期間が長くなれば長くなるほ

ど、支出額は一定だとしても、時間コスト的には余計かかるわけで、B/C が減るわけですね。ですので、このあたりの精度を上げていく努力を今後ともお願いしたいと思っています。つまり、実は掘ってみたら水が出て余計コストがかかるとかということが多々ありますよね。どうしてもトンネル工事はそれがありますし、慎重に進めてほしいという意見が多くありますので、そのあたりも道路工事、特にトンネル工に関しての精度の向上に向けて、また努力をいただきたいと思います。要望です。

《議長》 そういうのもよく踏まえていただきたいと思います。

《道路課》 ありがとうございます。

《議長》 それではだいたいご意見も出そろいましたのでお諮りをいたしますが、当該事業は実施ということでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

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