
【再評価】 1. 道路改築事業 国道 212 号 耶馬溪道路

《議長》 再評価に入ります。再評価対象事業、第 1 番目、道路改築事業、国道 212 号、耶馬溪道路について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、国道 212 号、耶馬溪道路について説明します。国道 212 号は、中津市を起点として日田市を經由し、阿蘇市に至る幹線道路です。この国道 212 号のバイパスとなる中津日田道路は、中津港を起点として、東九州自動車道の中津三光インターチェンジを經由し、日田市までの約 50 km 地域高規格道路です。その中の、現在施工している耶馬溪道路が、今回の再評価の対象です。

次に中津日田道路全体の計画を説明します。中津日田道路は、平成 21 年 3 月に旧中津市内の 3.6 km、本年 3 月 31 日に本耶馬溪耶馬溪道路 5 km が開通しています。また、国道 10 号から東九州自動車道までの中津三光道路 3 km は、平成 26 年度に供用される東九州自動車道の開通に合わせて整備を進めています。本日、評価いただく耶馬溪道路は、3 月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路に隣接する区間です。中津日田道路全体の効果としては、中津港から日田市までが、現在約 83 分かかっているのが約 33 分短縮され、将来的には約 50 分で結ばれます。また、中津日田道路の交通量は、中津日田道路が整備されることで周辺の道路から交通の転換が期待でき、平成 42 年の計画交通量は 12,000 台/日となっています。

次に中津日田道路の役割について説明します。中津日田道路は、自動車産業をはじめとした各種産業の集積を促し、産業活動を支える重要な道路となります。我が国の基幹産業である自動車産業については、九州を国内生産拠点ととらえており、工場の機能強化を進めているところです。そのうち、ダイハツ九州では久留米にエンジン工場があり、国道 212 号を利用して、中津の工場に輸送しています。完成車両については国道 212 号を利用して福岡方面をはじめ、九州各地に出荷している状況です。そういった国道 212 号の利用状況から、自動車工場から距離が短く、定時制が確保される地域高規格道路の中津日田道路の整備に大きな期待が寄せられているところです。また、中津日田道路が大分自動車道や東九州自動車道と広域的なネットワークが形成されることにより、隣接地域にある豆田や深耶馬溪、青の洞門、こういった観光地へのアクセスが向上することになります。また、大分空港や北九州空港とも連携が強化され、さらに広域的な集客が可能になるなど、観光産業の活性化が期待されます。3 つ目の役割としては、7 月の九州北部豪雨で国道 212 号は、いたるところで通行止めとなり、沿線住民の生活や地域産業の物流に大きな影響を与えました。その一方で、本年 3 月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路が国道 212 号の代替道路となり、災害時に役立つ、命をつなぐ道としての中津日田道路の重要性、これを改めて痛感したところです。耶馬溪道路と並行する国道 212 号の区間についても、平成 9 年、12 年、16 年、19 年に通行止めがあり、耶馬溪道路の早期完成が望まれています。

事業の目的と必要性ですが、事業を実施することで災害時における代替路の確保、地域産業の支援、観光振興などの整備効果が期待されます。

次に計画です。耶馬溪道路の計画延長は 5 km です。7 つの橋梁や、県が管理するトンネ

ルでは最長となる 2,986m のトンネルを整備します。道路の幅員は 3.5m の車道、2 車線で、全幅 12m の道路となります。

次に全体事業、主に変更点について説明します。事業期間は、平成 27 年度から 30 年度まで延伸します。この理由は、詳細な地質調査の結果、軟弱地盤対策や法面に対するアンカー工事の追加が必要となったためです。事業費の変更はありませんが内訳を変更しています。軟弱地盤対策の追加により道路工を増額し、橋梁をボックスカルバート形式に変えることで 8 橋が 7 橋となり、橋梁の費用を減額しています。

次に事業の進捗です。平成 23 年度末の事業進捗は 5.1%、用地取得率は、面積ベースで 24% です。今年度は用地買収を進め、本格的な工事に着手していく予定です。

次に概算の土量ですが、切り土が 257,000m³、トンネルで発生する土量が 297,000m³、盛り土が 194,000m³ で、差し引き 360,000m³ が搬出土となります。搬出先は、現在、整備を進めている中津三光道路の盛り土工事など公共工事へ搬出する予定です。

最後にまとめです。再評価の基準としては、事業採択後 5 年未完成です。費用便益比については全体で 1.3 となり、便益比が費用を上回っています。代替路の確保、地域産業の支援など重要な役割を果たすことから、本事業を継続したいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 ありがとうございます。それでは、ご意見をお願いいたします。

《委員》 自然公園法や文化財保護法等に関係する箇所であるようですが、自然公園法は許可済みとありますが、文化財調査に関してこれからということですが、具体的にどのようなことをされるのでしょうか。

《道路課》 文化財調査は、教育庁の方で工事着手前に試掘を行い、貴重なものがあるかないかの確認をする行為です。

《委員》 それがクリアできないと、(工事が)できなかつたりすることはあるのですか。

《道路課》 実は、本耶馬溪耶馬溪道路の建設のときも一部出ましたが、文化財にもレベルがあるようで、それを一回発掘して、ものを出して盛り土であればいいという条件など、様々な規定があるようです。公共事業であれば、その調査期間で工事期間が延びるということはあるかもしれませんが、今までは一回発掘して、そのまま工事を継続しているような事例の方が多いと思っています。

《委員》 文化財をとるか住民の生活の利便性をとるかとなった場合、議論が沸いたりするのですか。

《道路課》 文化財の重要性にもいろいろあるかと思いますが、切り土のところに文化財があるとすれば、極力切らずに壁を立てるなど切り土のやり方を変えて、文化財を残す検討をする場合もあります。文化財保護と道路の改良、両方が折り合うようなところを探し

ていくというのが、これまで我々が取ってきた手法です。

《委員》 過去の工事でも、そういうことをクリアしてきたいということなのですね。

《道路課》 はい。盛り土のところでは、調査を行い、記録を残した後、盛り土をして道路を通すといったやり方も過去はやって来ています。

《委員》 今回3年間の延長なので、短いと言えば短い延長なのですが、実際に（地質）調査に入ってみて地盤の問題で工法の変更等を強いられた場合に（事業期間の）延長が出てくるわけですが、これ、やらないといけない事業でしたよね。要するに、計画がわかっているのであれば、ある意味、（地質）調査のレベルというのがもう少し多様にあってもいいのではないかと思います。つまり、やらないといけない道路であれば、かなりの程度の（地質）調査をやって、コストの費用あるいは工事期間をもう少し精度を高めていただきたい。一方で、文化財に関しては、重要文化財であれば1～2年事業期間が延びるわけですから。過去に5年、10年平気で延びるような道路事業もありましたよね。何が問題かと言うと、供用が伸びて利便性を享受できる時期が延びるだけではなく、災害対策等々でも有効な役割を果たすと思われるものが、完成が遅れることによって被害が拡大することもあり、せっかく作った道路が流れるということにもなりかねないわけですね。ですから、計画を立てたものは、是非、その計画期間内で完了するようにしていただきたいという希望です。必要性が高い場合には調査費をもう少し最初に盛り込めないか、県財政等の問題もありますけども、今後、また検討していただければと思います。事業再評価が終わったすぐ後の調査で大幅な変更が必要なことがわかって、その5年後の事業再評価のでは、大幅に変わったものが既に着工済みだということが過去にありましたよね。コスト的に1割前後（の増加）であればわかりますが、倍に跳ね上がるようなことがあれば、何のための事業評価かということになるので、大幅な変更がわかった段階で評価にかけていただくこともご検討いただければと思います。今回は、3年（の延長）ですが、あとの進捗状況がスムーズに行くように期待しています。

《議長》 よろしいですか。

（一同なしの声）

《議長》 それでは、ここでお諮りをいたしたいと思います。事業者が申しております、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》 ありがとうございます。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。