
【再評価】 2. 道路改築事業 国道 388 号 畑野浦～楠本バイパス

《議長》 再評価対象事業、2 番目、道路改築事業、国道 388 号、畑野浦～楠本バイパスについて説明してください。

《道路課》 畑野浦～楠本バイパスについて説明します。国道 388 号は、佐伯市を起点として宮崎県を經由し、熊本県湯前町に至る幹線道路です。佐伯市蒲江において、国道 388 号は佐伯市中心部と旧蒲江町を結び、水産業や観光の振興に欠かせない重要な道路です。本事業は、延長 5,000m のバイパス事業で、平成 5 年度から事業着手し、これまで 3,227m を供用しています。未着手区間は、楠本湾に 550m の大規模橋梁を架設する計画でした。今回、現道拡幅案に変更したいと考えています。まず、現道の問題ですが、時速 50 km/h で走行困難な急カーブが 28 箇所、幅員 4m 以下の狭いところが 6 箇所あり、車の通行に支障を来しています。また、湾のいちばん奥の深いところは楠本小学校の通学路でありながら歩道が未整備であるため、歩行者が安心して通行できない状況でもあり、交通事故も過去 10 年間で 3 件発生しています。こうした中、昨年度、地元の自治会の方から、現道に対する安全対策を早急に進めてほしいという要望も受けています。こうした現道の問題に加えて、平成 18 年度に東九州自動車道の無料化が決定しています。このため、本路線の将来の交通量が大幅に減少したことを踏まえ、未整備区間のルートについて再検討しました。当初の橋梁案と現道拡幅案について比較検討した結果、現道拡幅案は橋梁案と比べ整備延長が長くなりますが、歩道の整備により沿線住民の安全性が向上すること、橋梁案は橋梁の下部工の工事による養殖業への影響が懸念されるが、現道拡幅案はそういった自然環境への負荷が少なく経済性に優れていること、さらに、未整備区間を含めた残事業の費用便益比が 1.1 となり、投資効果が見込まれること、以上の理由によりバイパス案から現道拡幅案に変更することとしました。なお、現道拡幅案については、地元自治会から概ねの了解をいただいています。今回の変更により、全体計画の延長が 5 km から 7.4 km となります。道路の幅員については片側歩道で、全体が 9.75m の道路となります。

事業の目的と必要性について説明します。先ほど説明しました現道の問題点を踏まえ、事業を実施することにより走行環境の改善、歩道整備による歩行者の安全性の向上、旅行速度の向上による救急搬送時間の短縮などの直接的な効果が期待できます。

次に間接的な効果です。佐伯市蒲江から延岡市までの海岸線については、日豊海岸シーニックバイウェイのエリアであり、国道 388 号は、その活動の中心となる道路となっています。また、ぶんご井街道や東九州伊勢エビ海道になっており、観光に訪れた人々が安心して通行できるようになり、地域の観光振興に寄与することが期待されています。

全体事業の概要です。今回、バイパス案から現道拡幅案にすることで延長を変更しています。事業期間は、延長の増による用地買収面積の増加などから、平成 28 年度を 31 年度まで延伸しています。事業費については、現道拡幅案により道路工やトンネル工、用地補償費が増加していますが、550m の長大橋がなくなったことで全体の事業費は 46 億円の減額となっています。

次に事業の進捗状況ですが、黒色（で着色）の区間については、平成19年度までに開通し、現在、赤色（で着色）の区間を、これを平成26年度の開通に向けて工事を進めています。今後は黄色（で着色）の区間の完成に向け、整備を進めていきます。

概算の土量ですが、切り土が86,000m³、盛り土が58,500m³で、搬出土が28,000m³となっており、国や市とも調整を図りながら、佐伯市内における公共工事での搬出を予定しています。

最後にまとめです。再評価基準については、前回の再評価後5年未完成です。費用便益は、全体では0.62ですが、残事業で見ると1.1となっています。事業の進捗の状況は、用地取得率は88.1%と高く、事業に対する地域の同意も概ね取れており、地元から早期完成について要望も受けています。走行環境の改善や歩行者の安全性の向上など、地域にとって期待される効果も大きいことから、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します。

《委員》 日豊海岸シーニックバイウェイが出てきましたが、日豊海岸に限らず、シーニックバイウェイ制度の概要や指定した機関とか、全国的なことも含めて説明いただければと思いますが、よろしくお願いします。

《道路課》 シーニックバイウェイは、各地のいろいろな地域において、行政機関だけではなく、民間グループ等が協議会をつくり、国土交通省に申請して、国土交通省の取り組み状況等の確認と有識者の委員会の確認を経て、国土交通省が認定すると仕組みとなっています。

《委員》 道守会議というのをよく聞きますが、関わりがありますか。

《道路課》 道守会議自体は、全国の取り組みというよりは九州の取り組みであり、シーニックバイウェイ自体は全国の取り組みです。

《委員》 国土交通省が最終的には認定するという説明でしたが、事業費に対する補助金等への影響等はあるのかないのか。どうでしょうか。

《道路課》 シーニックバイウェイの活動そのものに直接的に予算的な補助をする制度は特にありません。認定した名前を付けて、活動を側面から支援していくことになります。当然、そのシーニックバイウェイの個々の活動に道路管理者である国土交通省の事務所や県が関わりを持ってきますので、地域地域、グループグループによって具体的な中身は違ってきますが、間接的に我々の事業の中で支援をしていくことは十分あり得ます。

《委員》 そのシーニックバイウェイと言うか風景のことにも関わりますが、拡幅すると法面の部分がありますよね。法面も景観ということと、自然環境、生物多様性ということ

で考えると、緑化の方も考えていただいているのではないかなど、そのところを具体的に説明してください。

《道路課》 海域が日豊海岸国定公園に指定され、一部が豊後水道県立公園になっています。当然、その残土の問題だけではなくて、やはり緑化の問題についても考える必要があると考えています。在来の植生群はセリやススキ群落が多いので、現地の植生群を可能な限り復元できるような種子配合に進めていきたいと考えています。

《委員》 既存計画から現道の拡幅ということで、先ほどシーニックバイウェイの話も出ましたし、国定公園内という話もある中で、橋梁を架けるよりは、鞆の浦で景観論争がありましたが、もちろんバックグラウンドで持っている歴史性とかは違いますけども、橋梁案よりも現道拡幅の方が景観面でもいいでしょうし、プラスアルファとして残事業 B/C も高いということで、是非こちらの方でとは思いますが。その一方で、集落内において車道が拡幅された場合に、周辺の集落に与える影響少し気になります。1 つはスピードが上がることによる事故の可能性であるとか、もう 1 つは、集落が非常に近いことによる影響とか、住民の方との協議の中で話が出ていたら教えてください。

《道路課》 現道拡幅にした場合、家屋が両方にあり、今の計画では 16 棟程がかかります。それについては、今後、しっかり地元の方と話をしていかなければなりません。

それから、事故の問題ですが、確かに拡幅してスピードが上がると、横断中の事故などもあります。今回、歩道を設置しますので、歩行者にとっては縦断方向に歩くときは安全ですが、逆に、横断方向の事故にやはり気をつけなければならないということで、警察とも協議しながら安全対策をしっかり考えていきます。

《委員》 今回の当初案の残事業 B/C が 0.8 となっていますが、計算は間違っていないですか。前回の事業評価のときには 1.0 を超えていたはずで、残事業 B/C が下がるのは、よほどコストの増が見込まれるときだけです。残事業 B/C は、便益は変わらずに残っているコストだけで評価するので、通常は上がります。それが下がっている理由は何なのかを聞かせていただきたい。また、追加のトンネル工事が 2 箇所出てきますが、コストは本当にこんなに少なく済むのですか。それから、当初計画から見ると倍の工事期間になるのですね当初 10 年で終わるはずが 20 年かかるという予定で、要するに 2 倍に延びています。今後、用地買収からもう 1 回やるわけですね。その時間コストについても、橋梁案よりもいいという理由をもう一度明確にしていきたいと思えます。

《道路課》 最初に、残事業 B/C の当初案 0.8 についてですが、当初の橋梁案について現時点での条件で計算をやり直したら、残事業 B/C が 0.8 になるということです。

先ほど説明したとおり、東九州自動車道の無料化が決定したことにより、再度、交通量推計をやり直した結果、一般道路を通る車の台数が大幅に減ったことにより、1 つは B/C が下がったということと、さらに平成 20 年に費用便益分析マニュアルが改訂になり、時間単価が下がったことが大きく効いて、残事業 B/C が 0.8 になっています。

もう1つの質問が、トンネルのコストですが、これについてはいろいろな事業でご指摘をいただいています。現時点では、周辺のトンネル施工実績で費用を見積もっています。今後、費用が大きくなれば、再評価するなりさせていただきたいと思いますが、今のところはこの見積額で大丈夫ではないかなと思います。大幅に（事業費が）下がるのは、当初案が長大橋であったということで、トンネルに比べれば、相当コストがかかっていたということです。大きく当初案よりもコストが下がることは、間違いのないということです。あと、事業期間についても、確かに当初計画から見ると事業計画が遅れているというのは、言い訳のしようがないところです。今回、この現道活用（案）にすることにより、用地買収が確かに増えますが、この計画変更については、地元の自治体と協議しています。必ずしも全員の方の合意を取れているわけではありませんが、地元の方々の合意はいただけるのではないかなと踏んでいます。ある程度の目安としては、平成31年度でいけるのではないかと踏んでいます。やはり地元の方々の応援がないと、用地買収の見通しはなかなか立ちにくいのですが、今回、この計画を見直しは、地元に入って議論をさせていただいた上での結果です。そこを見込んで平成31年度でいけるだろうと踏んでいます。またここも大きく変わらないように、しっかり執行管理していきたいと思っています。

《議長》 当初計画から2回の変更があつて、2回目のときに長大橋になったのですか。当初計画から長大橋ですか。

《道路課》 当初計画から長大橋梁でした。

《議長》 それが今回、一転して現道拡幅になった一番大きな理由は何ですか。

《道路課》 一番大きな理由は、平成18年度に東九州自動車道の佐伯インターチェンジから宮崎北浦インターチェンジが新直轄方式となり、無料化が決定したことで、東九州自動車道に車が多く乗って、この区間に当初考えていた車の台数が乗らなくなったという、交通量の減少が一番大きな社会的影響、要因になっています。

《議長》 地元も概ね了解という説明でしたが、一部、反対の人がいますか。

《道路課》 反対という意見は聞いていませんが、自治会の合意は得られています。

《議長》 ほかはよろしいですか。なければお諮りをしたいと思います。この事業につきましては、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。