

---

【事後評価】 1. 道路改築事業 庄内久住線 長湯工区

---

《議長》 事後評価に入ります。事後評価対象事業、1 番目、道路改築事業、庄内久住線、長湯工区について説明してください。

《道路課》 道路改築事業、庄内久住線、長湯工区について説明します。県道庄内久住線は、由布市の国道 210 号を起点として、竹田市久住町の国道 442 号に至る幹線道路です。長湯工区は、庄内久住線の中で竹田市北部の直入町長湯に位置し、延長 3.2 km のバイパスを整備したものです。

長湯工区の沿線には、御前湯などの長湯温泉があります。沿道にガンジーファーム、九重花公園、九重森林公園スキー場などの観光施設が多数立地し、阿蘇くじゅう国立公園や観光施設を周遊する「ぐるっとくじゅう周遊道路」の一部でもあります。

次に事業の概要について説明します。長湯工区は長湯温泉街を通る庄内久住線のバイパスとして、片側歩道の 2 車線、全体幅員 12m で、延長 3.2 km を整備しています。平成 7 年度に事業採択し、平成 9 年度に着手、平成 18 年度にバイパス部分を全線供用しました。なお、竹田市が道の駅ながゆ温泉をバイパスの供用と合わせて、平成 18 年度にオープンしました。

次に事業の経緯を説明します。当初計画では、事業期間を平成 7 年度～16 年度としていましたが、平成 16 年度の再評価時点で平成 7 年～18 年に変更しました。事業期間を 2 年延伸した理由は、トンネルの詳細な地質調査や設計に入ったところ、掘削する地盤が、一部、軟弱であることが判明したため、その詳細な調査や対策工の検討に時間を要したためです。しかし、最終的には平成 19 年に完成となりました。これは、平成 18 年度にバイパス部を供用開始しましたが、旧道部の対策を平成 19 年度に行ったことにより、事業としては平成 19 年度に完成となったためです。事業費については、平成 16 年の再評価時点では当初計画と同じ 42 億 3,400 万円でしたが、先ほど申したようにトンネル掘削地点の地盤が、一部、弱いところがあり、その対策のため、最終的に 2 億 2,200 万円ほど事業費が増加しました。

次に事業の効果です。本道路事業と関連して道の駅ながゆ温泉を整備したことにより、長湯温泉の活性化に寄与していると考えています。バイパス整備により庄内と久住を結ぶ交通アクセスが強化しただけではなく、旧道にある長湯温泉の商店街周辺へ立地している御前湯などのいろいろな施設へのアクセスも向上しました。また、県内だけでなく県外からも多くの方が訪れ、温泉を利用しています。整備前は幅員が狭小で人家が連たんしているため、旧道部の安全性や交通アクセスの問題で様々な課題がありました。バイパス整備により交通の転換が図られ、旧道部の安全性が向上し、また、庄内と久住を結ぶアクセスが強化されました。旧道部については、バイパス整備後に大型車の走行等で段差ができていた旧道部の側溝を改善し、歩行者にとって歩きやすくなり、安全性が向上しました。現在では、長湯温泉の散策路としても利用されています。

次に効果の検証です。平成 16 年度の再評価では、効果として、安全で快適な交通の確保

と広域観光ルートの形成による地域の活性化を掲げています。今回の事後評価として、安全で快適な交通の確保の面では、約 8 割の交通が旧道からバイパスの方に転換しています。バイパスは 1 日あたり 2,484 台通過しているものに対して、旧道が 741 台ということで、8 割がバイパスに転換して、非常に旧道の通りが少なくなって、歩行者にとって安全な道路になりました。合わせて交通事故が減少しています。バイパスの供用前の平成 10 年度～18 年度では、旧道部で 9 件の交通事故が発生しています。バイパス供用後の平成 19 年度から 21 年度の 4 年間では、バイパス部で交通事故は起きていません。また、広域観光ルートの形成による地域の活性化の面では、竹田市直入町の観光客数の推計では、平成 23 年度は平成 10 年に比べて 1.8 倍の観光客が訪れています。増加する観光客のアクセスを強化できたことと合わせて旧道部の安全が図られたことで、観光客の方が安心して訪れる環境が整ったものと判断しています。また、広域的な交通アクセスの向上ということで、この区間のバイパスを通過する時間が、4.5 分短縮できました。一方、当該事業では完成が当初計画から 3 年、遅延しました。トンネルや橋梁などの大規模工事に時間を要したのですが、午前中からのご指摘もあるとおり、今後、このような同種の事業をする際には、より適切な事業期間の設定と合わせて、適切な執行管理の方も行うことが今後の課題と考えています。

最後にまとめですが、本事業の効果は、これまでの説明のように交通アクセスの向上、旧道の安全性の向上、観光ルートの強化、長湯温泉の活性化などの効果が上げられます。以上のことを踏まえて、本評価の対応方針としては、評価の完了とし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す。それでは、この事業について、現地調査等もふまえてご意見、お願いします。

《委員》 ここは個人的にも何回も訪れているところで、道も非常にきれいになっていいのですが、事業評価として少し言わせていただければ、事業の効果のところで、観光客数を入れるのは、いかがなものかという気がしています。観光データそのものが、本年、見直されましたよね。ですので、このデータがどれだけ信用できるかということがあります。それよりは、交通量調査等をして、その結果が出ていればという気がします。着手時点では B/C の考え方がなかったので着手できたと思う交通量ですよ。今後、直入地区の人口が 2 千人を切るのではないかという状況の中で、これ以上の整備は不可能だと思います。それよりも事故の減少などにより生活環境の改善で住民が助かっているみたいな声が上がっていたほうが、ここのケースはいいのかなという気がしました。

《委員》 市町村合併により直入というか長湯が竹田市になりましたが、この道路が整備され、竹田の市街、例えば市役所などに行くのに便利になったと思います。ですが、長湯～久住の間に狭いところがまだ残っているような気がしたのですが、そのところのお考えと、それからもう 1 つ、例えば直入から大分方面への交通量をどう考えておられるかという、その 2 つをお尋ねします。

《道路課》 長湯から久住方面には、少し狭いところが確かにありますが、周辺には家もありますので、事業については、まだ決まっていません。それから、大分方面については、交通量の予測資料を手元に持ち合わせていませんが、下田北というところで事業を進めていまして、起点のところ（国道210号付近）についても、事業を始めたところです。

《委員》 大分方面については、きれいな道路が一応つながっていますが、山岳部の谷に近いところを歩いていて災害に対して弱いという印象があります。県道だけでなく、国道などの総合的に見たいろいろなルートを含めて整備の方針を固めていただけていただけるとありがたいと思います。

《委員》 今後の課題として、この事業では適切な事業期間の設定や執行を上げていますが、もう一歩踏み込んで、具体的、現実的にどのような対策があるかを説明していただくことはできないのですか。

《道路課》 計画段階では詳細な調査をしていませんが、データが少ない状況において、事業期間や事業費をどう見積もるかということが問題になると思います。少し技術的なところも詰めていき、把握していない地盤の状況などもある程度想定をしておくしかないと思いますが、実際にできるのかどうかを今後詰めていきたいと思っています。

《委員》 一つ一つの工事が、それぞれの特性を持っていて、一概には、こうこうすれば予定どおりできますというわけにはいかないとは思いますが、たくさんの事例の中で、何か短く設定しなければならないことがあるのでしょうか。そういうことはないですね。例えば、今回は3年延伸ということで、わりと早くできた方かと思いますが、やはり工事によっては8年とか10年とか遅れるのも結構にあたりして、最初の見通しはどうされているのだろうかと思います。また、橋梁をする予定で地域の方も賛成していたのに、諸事情で現道の方に戻ったとか、なかなかよくわかりにくいです。最初の出発点は、どういった理由で始まったのだろうかと思ってしまうのです。だから、今回もこういう課題を提示していますので、今後、同類の事業にそれが生かされるようにしていただければとてもよいのではないかと思います。

《道路課》 事業期間が後になって延びることと、事業費があとになって増えていくことは、この事業評価監視委員会でも再三ご指摘いただいております、非常に重要な問題だと認識しています。

事業期間については、やはり用地の問題で時間がかかるということがありますので、事前評価にかける段階で、地元の方々の合意を取ることに力を注いでいます。用地が出来てくると、長くかかるというようなことは減ってくると思います。

トンネル工事においては、ボーリング調査だけでは届く範囲などに限界があり、最終的には掘りながら確認をせざるを得ない場合がどうしても出てくるので、少し不確定要素があると思っています。ただ、その事業に着手するかどうかを判断する上で、事業費は非常に重要な数値、指標だと思っていますので、できるだけ正確と言うか、標準的なところを

推計する方法がないか試行錯誤しています。これまでは、断層や破碎帯があることがわからないときは、補助工法などは考えずに、基本プランで想定し、掘りながらオプションで追加した方が、トータルで見ると安いのではないかという発想がありました。しかし、事業評価制度が動き出し、最初の段階で事業費を見て、それで一步踏み出すかどうかを判断する上では、最初の事業費はこれまで以上に重要性が増してきているので、それではよくないだろうと思っています。例えば、同じ地域の他の工事などで補助工法が最終的に必要になっていれば、ある程度は加味しておく発想が必要になってくると思います。ただその場合、実際に入ってみて、思った以上に地質よかった場合に、（事業費を）下げるような態勢を合わせておかないと、最初持っていた予備の部分が最後まで残ってしまいます。だから、態勢を我々の中で持った上で、ある程度余裕を見る方法に切り替えないといけないと思っています。現在、トンネルを掘りながら、切羽の地質を有識者の人と見ながら、場合によっては補助工法を抜いていく判断ができる態勢をとり、最初の段階から、補助工法が必要と想定されるところは盛り込む取り組みを始めています。

事前評価の前にもっと調査をという話も確かにありますが、事業評価のシステムで認められる前に大きな調査をするというのは、まだ踏み切れてないところです。道路事業だけではない問題ですから、我々の中でよく議論をさせていただきたいと思います。しかし、その前の段階として、ほかの実績とかほかの地域で結果的にその補助工法が必要になったと実績があれば、少しずつ事前に入れていくことにより事業費を設定することで、少しずつそういうものが避けられるのではないかと思います。ただ、手法として確立しているわけではないので、我々として、こういうことをやりますと書ききれないところです。引き続きトライしていきたくと思っています。そういう意味では課題を委員会からもご指摘をいただくということは非常にありがたいと思いますし、我々もそれを常に認識しながら事前評価に臨んでいきたいと思っています。

《委員》 それぞれの事業において、それぞれ大変な困難が付きまとっていることだと思います。事業者においては、大変ご苦労されているとは思いますが、県民の一人として言えば、必要なところに必要な事業を一日でも早く、かつ安くしていただければ本当にありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。

《議長》 ほかにございませんか。それでは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、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〉 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。