

第49回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和元年8月9日（金） 10：00～14：30

場所：大分市府内町1丁目 大分センチュリーホテル 3階 桐の間

議題：公共事業評価（事前評価1件、再評価5件、事後評価1件）

対象事業：

- 1.【事前評価】 都市計画道路事業 玉来吉田線（県事業）
- 2.【再評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線（県事業）
- 3.【再評価】 道路改築事業 国道197号（県事業）
- 4.【再評価】 道路改築事業 国道217号（県事業）
- 5.【再評価】 道路改築事業 色宮港木立線（県事業）
- 6.【再評価】 道路改築事業 大分大野線（県事業）
- 7.【事後評価】 道路改築事業 中津高田線（県事業）

開会

《事務局》ただ今から、第49回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。はじめに、本日の委員の出席状況でございますが、現在、委員9名のうち5名が出席されております。設置要綱第4条第2項の規定によりまして、本委員会が成立しておりますことをご報いたします。それでは、委員会の開催にあたりまして、土木建築部長からごあいさつを申し上げます。

《土木建築部長》それでは改めまして、おはようございます。お忙しい中、お集まりをいただきましてありがとうございます。また、暑い中、ありがとうございます。

第49回の大分県事業評価監視委員会、令和になりまして、最初の一回ということでございます。先日は、5日には事業説明会、また、8日には現地調査ということで、熱心にご審議をいただいております。事前の調査も踏まえまして、かなり細かいところまでご審議をいただければと思っております。事業評価の事前評価が1件、それから再評価5件、事後評価1件で、7件ということで、今日もちょっと長時間になろうかと思っております。公共事業についてはいろいろと注目をされておまして、県民の安全安心のために、また、大分県地方創生の基盤づくりのためにも重要な事業がめじろ押しでございます。

一方では、長期化するものも結構出てきておりますし、自然災害の影響ですとか社会状況の変化等によりまして、何度も再評価をいただくような案件も増えてきております。我々としても内容について精査をしながら、事業の透明性、事業効果等についてしっかりとご説明をしていきたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

今回の案件につきましては、私も内容をしっかり見させていただいております。長時間にわ

たりますけども、どうぞよろしくお願いいたします。

《事務局》 続きまして、委員長にごあいさつをお願いいたします。

《委員長》 第49回大分県事業評価監視委員会の開会にあたりまして、一言、ごあいさつを申し上げます。委員の皆様におかれましては、お熱い中、また、お盆前の忙しい中、お集まりをいただきまして、ほんとうにありがとうございます。本年度第1回目、令和になりまして、最初の委員会でございます。通常の委員会と何ら変わりはありませんけども、こういった節目節目におきまして、やっぱり私たちの役割や責任を改めて再確認できればなと思っております。本日は七つの事業につきまして審議をしていただきますが、限られた時間があります。何とぞよろしくお願いいたしますと思います。また、説明者の皆様方、よろしくお願いいたします。

《事務局》 それでは、本日の審議の内容について説明をさせていただきます。本日は、知事から本委員会に諮問された事前評価が1件、再評価が5件、事後評価1件の、計7件について審議をお願いいたします。それでは、さっそく審議に入らせていただきます。審議における議長は、設置要綱第4条の規定によりまして、議長は委員長が務めとなっておりますので、これより先の議事進行は、委員長をお願いいたします。それでは委員長よろしくお願いいたします。

《議長》 それでは、議事進行を行わせていただきます。議事に先立ちまして、本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。設置要綱第4条第3項の規定により、議事録署名委員2名を指名いたしますので、よろしくお願いいたします。

(一同異議なしの声)

《議長》 事務局の議事録作成後、審査、署名をよろしくお願いいたします。それでは、審議に入りますが、事業の説明者は説明時間を10分程度でお願いしたいと思います。説明が終わりましたら審議をいたしたいと考えております。ご協力、よろしくお願いいたします。

ここで傍聴される皆様方、および報道関係者にお願いがございます。傍聴される皆様方には、入場時にお配りをしております傍聴要綱に従い、静粛に傍聴をお願いいたします。また、審議の内容が個人等のプライバシーに関わる恐れがある場合には、会議の途中であっても一時非公開とし、その間、退席をしていただきますので、ご協力をお願いいたします。

【事前評価】 都市計画道路事業 玉来吉田線（県事業）

《議長》さっそく審議に入りたいと思います。はじめに事前評価対象事業です。都市計画道路事業玉来吉田線についてご説明をお願いいたします。

《都市・まちづくり推進課》 都市計画道路玉来吉田線について説明をさせていただきます。

本事業は、安全安心な都市空間の形成、地域内の交通アクセス機能の改善を目的とし、歩道の設置および車道の拡幅を行うものです。赤線で示しております玉来吉田線は、スライド右側の竹田市中心市街地から南西方向の、図面左側に位置しております玉来駅と、紫の実線で示しております国道57号を結ぶ、延長530mの都市計画道路です。

通路や沿道利用の機能のほか、住環境の維持や防災機能などさまざまな機能がありますが、本路線は、国道57号や県道高森竹田線と接続し、玉来駅を含む玉来地区と竹田市中心部を結ぶ幹線道路であり、病院や郵便局もあり、沿道住民にとっても、生活道路としても重要な役割を担っております。

次に現道の状況についてです。紫の実線で示しております国道57号、図面右上に玉来駅があります。これを結ぶ赤線箇所を示しております区間530mには歩道がなく、車道も狭く、危険な状況であることから、この区間を事業区間としております。

なお、玉来駅より南側については、道路整備済みとなっております。沿線には、駅、病院、郵便局があり、家屋も密集している市街地です。この道路は、周辺地域から竹田市内へのアクセス道路であり、交通量は、1日4501台あり、バスやトラックなどの大型車の往来もあります。その上、図面下にある南部小学校の通学路にもなっており、歩行者は、時間で58人に上ります。左上の写真1が、通学中の小学生をよけようとした車が、センターラインをはみ出している状況です。右下の写真2が、車道が狭い中をぎりぎりバスと普通車がすれ違っている状況です。現道の状況を踏まえ、次の問題点が挙げられます。

沿線の学校の通学路であるにも関わらず歩道が整備されていないため、交通量が多い狭い道路で、歩行者が危険な状況となっております。さらに右下の写真の通り、道路が狭いため走行性が悪く、幹線道路としての機能が不十分であります。また、交差点の見通しが悪く、右折レーンも設置されていない状況です。過去5年間で、7件もの事故が発生しています。このことから、次に示す道路改良を実施したいと考えています。

計画図面を示します。延長約530mの間について、幅員2.5mの歩道を両側に設置し、現況、片側2.75mの車道を3.0mに拡幅します。また、県道との交差点には、竹田市中心市街地へ向かう右折車両用に右折レーンを設置します。

次に全体事業概要です。事業期間は、令和2年度から令和10年度までの9年間で、全体事業費は、18億円を予定しております。次に、事業の効果についてです。写真は、完成後

のイメージを示しております。このような道路空間を創出することにより、歩行者等の安全確保、自動車の安全性、走行性の向上、地域内の交通、アクセス機能の改善が図られます。

次に用地補償費についてですが、この図面におきまして、緑が住居、青が倉庫、ピンクが店舗等を示しており、金額は11億円となっております。用地補償費の算出について、平成27年通知「道路街路事業における補償費の適正な算出」に基づいて精査を行っております。

次に環境への配慮としましては、都市部の事業で現道拡幅としており、地形改変による自然環境への影響が小さい計画としております。施工時は住環境に配慮して、現道交通への影響を考慮した施工計画の検討、低騒音、低振動型の建設機械の使用や、防じん固化剤の使用による粉じん対策を行うこととします。

また、歩道の整備により、住宅地と車道との離隔化で、生活環境の改善が期待できます。本工事の発生土については、現場内流用を原則としますが、残土が8,400m³発生しますので、竹田土木事務所管内の工事間で流用調整し、有効利用に努めます。

次に景観への配慮としましては、竹田市は全域が景観計画区域となっておりますので、竹田市景観計画との適合を図り、周辺景観との調和に配慮した道路整備に努めます。

最後にまとめとしまして、今まで説明した必要性に加え、地元からの要望書の提出があるなど、地元の、本事業の実施に対する理解、協力体制は整っております。従いまして、本事業については、実施したいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

《事務局》ここで、道路事業のB/Cについての説明をさせていただきます。

《議長》はい。お願いします。

《事務局》 前回の説明会の時にB/Cについて少しご意見をいただきましたので、ここで説明をさせていただきます。道路事業の評価の考え方については、平成21年の第23回事業評価監視委員会、それから、平成25年第32回で一度整理をして、皆さんにご了解をいただいているといった経緯がございました。今回は、その時の再説明をさせていただきたいと思っております。元々道路事業のB/Cの考え方というのは、何も工事をしない時にかかっていた費用から事業を実施した場合の費用を差し引いた、その差が便益として計上されていきます。

また、分母に書いている費用は、建設にかかった事業費と維持管理費です。これらを割ったのが費用便益というわけです。道路事業における便益の種類というのは、さまざまなものがあります。走行時間の費用の減少だとか交通事故の減少など、道路の利用効果や、そのほかにも、走行性の安全性とか環境効果とか緊急避難路といった、災害時の代替路の確保など、さまざまな便益が挙げられます。

このうち、道路事業でB/Cが算出として使っている項目は、定量化が確立されているも

ので、計測可能、そして、お金の換算できるものを算出根拠の便益としています。走行時間の短縮、走行経費の減少、そして交通事故減少、この三つで構成をされているところです。例えば、1番目の走行時間短縮便益というのは、バイパス整備などにより自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより発生する利益をお金に換算したものです。2番目の走行経費は、燃費が向上したりして、例えば、オイルが少し減りましたよといったような、走行にかかる経費が節約されることにより発生する便益をお金に換算したものです。そして、三つ目の交通事故の減少は、道路整備により軽減される交通事故の損失額で、交差点の数が減るとか、中央分離帯の設置により、車の交通事故の発生確率の低下が見込まれるものをお金に換算したものとなっています。これらが便益の根拠となっています。

ほかの、例えば環境だとか、緊急避難路といったものは、この算出の根拠として取り扱われてはおりません。道路事業にはいろいろ種類がございまして、バイパスができるといったような改築事業については、一般的には速度の向上とか交通量の増加が見込まれるので、先ほど言った、この3便益が事業効果として発現することから、B/Cの計算をすることができます。一方で、維持修繕、もしくは、今回のような交通安全事業、または局所的な1.5車線の事業というのは、その機能の向上が見込まれないということで、先ほどの計算式の差が出ないので、分子の答えが出ないんです。それで計算することが不可能ということになっています。交通安全については、歩道の設置による歩行者の安全安心な通行を目的とした事業ですので、これに、このような車の走行を主とした計算式では、定量化が確立されていないことから、一般的には便益の算出をすることができません。ただ、歩道の設置により、今回のように車の走行速度の向上が見込まれるとか中央分離帯ができるといったような場合で、計算上のみ算定することができる場合もありますが、この交通安全とかいったような事業は、便益が計算式の外の部分にその多くが含まれるので、事業実施の判断とすべき意味のある数字にはならない、正当な評価とはなり得ないという判断をしております。

については、国土交通省においても、B/Cによる評価を実施する事業とそうでない事業に分けています。B/Cを評価する事業としては、車の道路の拡幅とかバイパスといった、円滑な自動車交通の確保の観点から、道路ネットワークとしての機能強化に資するもの、そして、そうでない事業としては、道路の安全な通行と、その確保を目的として行う事業と、二つに分けています。

これにならい、大分県でも同様にB/Cの算出ができる事業と算出できない事業に分けています。一次改築と新設二次改築になるものはB/Cが算出することができます。算出が難しい事業として、交通安全事業・維持補修関連事業・局所的な改良工事を挙げていて、B/Cを出すことが難しいということで、便益の内容から総合的な判断をする事業と位置付けています。それで、今回も交通安全事業についてはB/Cを出さずに、総合的な判断をしようと考えています。

では、総合的な判断はどう判断するのかといったようなところですが、平成21年の事業評価監視委員会の時に、判断できる資料をきちんと整備しましょうということで、チェック

シートの様式を作成し、添付することにしました。そして、様式2の3の一番下の「その他の整備効果」の欄に便益について、充実した記述をすることにしようということにしました。今後も、B/Cを算出しない事業については、総合的な判断をさせていただきたいと思います。事務局からは、以上です。

《議長》 はい。まず先に、B/Cの説明に対して、何か質問、ございませんか。

《委員》 よければ、今のパワーポイントの分を資料としていただいたりとかは可能ですか。

《事務局》 よいです。

《議長》 ほかによろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは、先ほどの事業説明につきまして、ご意見等をお願いしたいと思います。

《委員》 三点あります。一点目は、1の7の下の写真になりますが、左側が、歩行者をよけるために車道をはみ出しているというご説明があったので、本来であれば、下記左側の歩行者もいっしょに写っていると、コメントなしでもそれが分かりやすかったかなと思いますが、これは、歩行者をよけるためというのは、上の写真だったんですか。下の分の左側の分ではないんですか。事業の必要性のページの左側の写真も中央線をはみ出て、これもちょっと何でかなって思ったんですけど、違ったんですね。

もしよければ、事前評価なので、今後、事前評価の写真を載せられる時は、日付と時間帯を載せていただいて、事後評価の時に同じ地点から、例えば平日の通行の工事後とか、ある程度、条件をできるだけ合わせてされると、事前と事後のその効果を説明するのにいいかなと思ってます。

二点目の質問が、1の4の先ほどの費用便益で、整備効果で教えていただいたところでバス路線の改善とあるのですが、現状、バスがどの程度通っているのかっていうところと、あと、今後、この事業をどうしてもやっぱり時間がかかるかなと予想するんですが、バス路線の廃止等も結構あって、お年寄りにとっては非常に深刻な問題だと思うので、バス会社の方ともずっと連携を取っていただきながら、せつかく道路を作ったけど、その時にはバス路線がなくなりましたということのないように、絶対ないよというのには難しいでしょうけど、そういう調整もお願いできたらなと思います。

三点目ですが、用地補償の件で、結構対象の用地があるので、これからまだ用地買収が非常にご苦労されるんじゃないかなと想像してるんですが、これは全部が解決しないと道路

が工事に進めないところなのか、ほかのところみたいに、一部ができたらずいずつ進められるところなのか、ちょっと今後の見通しに関わってくるので、教えていただけたらと思います。

《都市・まちづくり推進課》バス路線については、1日何便とかいうところまでは、現在、調査不足で調べておりませんが、どうしても、地方の方々の足の確保というのは県にとってもたいへん大事な課題ですので、交通政策課とかそういうところと調整をして、地域の皆さんの足が確保されるように努めてまいりたいと思います。用地については、バイパスではなくて現道拡幅ですので、ある一定の区間、例えば、この家ができてなくても、この交差点のところできていればその区間はできますので、事業効果の発現できる区間の用地買収ができたところから工事を実施していくと考えております。

《都市・まちづくり推進課》 補足説明させていただきますけど、一番最初に出ました日付の分については、今後、そういったところを十分気をつけてさせていただきたいのと、用地の件についてなんですけど、都市計画事業ですのでこのあと事業認可を取って、最終的には、どうしても難しいところというのは、もう、収用とかそういうところになるんですけども、そういった意味でいくと、ある程度、しっかりと時間的なコントロールができるんですけども、工事の進め方については、順次、交差点部分からある程度まとまってできれば、そういったところから工事に着手させていただければと思います。

《議長》 はい。どうぞ。

《委員》 私が言った、一点目と三点目は分かったんですが、バス路線の点は、いずれはやっぱり、ここに整備効果として掲げるのであれば、やはり事前に、1日何便でとか、ちゃんと効果がどの程度かっていうご説明ができるようにはご準備されたほうがいいかなと、個人的には思います。

《都市・まちづくり推進課》 分かりました。

《議長》 ほかにございますか。

《委員》 現地を見させていただいて、歩道と言われている場所が、非常に古い側溝のふたのようなものがありまして、側溝のふたの間が結構開いている、子どもが足を中に落としてしまったり、傘を刺してしまいそうな感じの、もう、ほんとうに歩道とはちょっと呼べないような、まだ、写真のところはまだいいんですけど、もっと狭くて、しかも斜めになっているようなところもいっぱいありまして、みんなで一列になって歩いたんですけど、非常に歩

きづらくて危険でした。車の往来もかなり多くて、ほんとうに失礼な言い方ですけど、車なんて通らないだろうと思って行ったらすごく通りが多くて、しかも大型車両が非常に走行していて、たいへん危険な道路だなと思いました。建物もすごく近くに建っているので、いろいろ、交渉とか難しいと思うんですけど、ほんとうに道路がきちんと整備されて子どもがきちんと通えないと、学校がなくなってしまうとその地域がなくなってしまうので、ほんとうにできるだけ早く整備をしていただいて、1日でも安全に走行できる、歩行者も自動車を運転される方も安全に道路を使えるようになってもらいたいなど、ほんとうに、歩いて思いましたので、ご苦労あると思いますけども、できるだけ早い完成を願っております。

《都市・まちづくり推進課》 よく分かりましたので、地元説明会等の場合も、そういったところの安全も活かして、積極的な整備を行いたいと思います。

《議長》 よろしくお願ひします。ほかにございせんか。

《委員》 計画平面図をちょっと開いていただけますか。1の8です。ここの路線計画で問題になると思ったのは、国道57号と、今回、計画する最初の交差点との間の交差点間隔が狭すぎるんじゃないかなというふうに思ったんです。今回のこの資料には計画交通量は出てるんですけど、あの交差点にどの程度、どの方角から、ピーク、1時間に流れる交通量とかいうのはぜんぜん分からないですね。ですから、できたら、新しく交差点を作る場合の交差点間隔のチェックをしたかどうかですね。例えば、構造令とか警察庁長官の通達によりますと、最低、このくらいの交差点間隔、現行では、何か150m以上が望ましいというのが、平成27年の12月の警察庁の交通長官通達で来てるんですけどね。要は、交通安全の立場から、あの狭い間隔で大丈夫かなというふうにちょっと思うんです。チェックを、まず、されたかどうかという点から、まず、お願いできますか。

《都市・まちづくり推進課》 前回のご指摘も受けまして、確認させていただきました。玉来交差点と旧玉来交差点の距離が短く、滞留長がきちんと満足する値というのは、構造令上、取れておりません。それで飽和度の計算をしてみたんですけども、この交差点の飽和度が0.24となっております。0.9以下であれば交通のほうはさばけるという計算になりますので、この交差点の飽和度は、かなり余裕があるのかなと。現地は今の状況の交差点になってますので、交差点の間を広げるといのはなかなか難しいんですが、計算上この飽和度がかなり余裕があるということと、流入の右折車両と直進する車両の滞留が、計算上の値よりは計画のほうが取れているということで、大丈夫だと考えております。

《委員》 飽和度と言うのは、現在、言うところの交差点の需要度のことですね。その0.24というのは、異常に低い小さな値なんですけども、ちょっと間に合わないんで

しょうけども、ピーク1時間の、その0.24は出した根拠というのは、ピーク1時間の方向別の交通量等を何か、後ほど図示で、メールか何かで送っていただけますか。私のほうでは、もう。例えば、その前の補正率とか、いろいろ計算をするんですけども、このくらいで0.24というのは、よほどあまり交通量が少ないということなんですね。

《都市・まちづくり推進課》 はい。

《委員》 でないと、0.24は出ないと思います。

《都市・まちづくり推進課》 方向別の交通量を出して解析しておりますので、資料等を出させていただきたいと思います。

《委員》 よろしくをお願いします。

《議長》 それでは、意見のほうも出そろったようでございますので、事業者が申しております対応方針案の、事業実施が妥当であると認めることでよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。では、この事業につきましては、事業実施を妥当といたします。ありがとうございました。

【再評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線（県事業）

《議長》 次に、再評価対象事業であります。都市計画道路事業庄の原佐野線、下郡工区について説明をお願いいたします。

《都市・まちづくり推進課》 再評価対象であります都市計画道路事業、庄の原佐野線下郡工区についてご説明いたします。本事業は、大分川を渡る宗麟大橋を含む、平成30年1月に開通した、元町下郡工区の終点から、米良バイパスと呼ばれる都市計画道路、下郡中判田線までの900mの区間となっております。

事業区間を赤色の実線で示しています。図中の青色の点線で示している、大分インターから下郡中判田線までの6キロメートルが地域高規格道路として国から指定されており、その中の一部が今回の区間となっております。

当該事業区間の航空写真です。区間は先ほど説明したとおり、下郡バイパスの下郡工業団地入り口交差点から、米良バイパスの南下郡東下交差点までの区間となっています。沿線の状況です。

前回の事業評価では、平成27年9月の交通量について説明いたしましたが、今回は宗麟大橋が開通し、周辺の交通量が変化したことから、宗麟大橋開通後の交通状況について説明します。図面の青色が開通前、赤色が開通後、紫が将来交通量、括弧の数字が混雑度となっています。宗麟大橋開通後、大分川河口部5橋から、1日当たり、約24,000台の交通が宗麟大橋に転換し、特に滝尾橋では、約10,000台の交通量が減少し、まだ混雑度は高いものの、滝尾橋周辺の渋滞が一定程度緩和しました。

一方で米良バイパスでは31,900台から34,400台と増加し、特に事業区間の現道の市道部分では、交通量が13,800台から21,000台と増加するなど、新たな交通渋滞が発生しています。

宗麟大橋に接続する市道の交通状況について説明します。左側のグラフが米良バイパスから下郡バイパスの、明野側から市の中心部に向かう自動車の時間あたりの交通量。右側のグラフが逆の、南下郡東下交差点の下郡バイパスから米良バイパスに向かう、左から右に向かう、自動車の時間あたりの交通量です。黒が宗麟大橋開通前の、平成27年9月の交通量調査のもの。赤が宗麟大橋開通後の、平成30年11月の交通量調査のもので、グラフから分かるとおり、どの時間帯も交通量が200から300台程度増加しており、それに伴い、下の地図で示しますとおり、下郡工業団地入り口交差点で、朝の渋滞長が390m増、南下郡東下交差点で、夕方の渋滞長が350m増加しています。

この写真は、宗麟大橋と滝尾橋の、宗麟大橋開通後の交通状況です。写真のように、宗麟大橋の開通により滝尾橋の交通が分散し、渋滞の緩和が図られました。

次の写真は、県道大分臼杵線の北下郡ガード西交差点付近の滝尾橋方面に続く、朝の渋滞状況です。大分臼杵線の明野から下郡区間の朝夕ピーク時では、宗麟大橋開通後も引き続き、渋滞が発生しています。この写真は宗麟大橋に接続する市道の交通状況です。宗麟大橋の開通により宗麟大橋を利用する車が増えたことから、先ほど説明したとおり、接続する市道で新たな渋滞が発生しています。

以上のような状況から、庄の原佐野線を整備する目的についてですが、事前評価時から変わらず、東九州自動車道の広域幹線道路とネットワーク強化を図り、地域連携、大分市拠点性を高める。中心市街地と東西方向のアクセス向上を図り、東西都市内交流軸を形成する。大分市内の幹線道路交差点における慢性的な交通渋滞の緩和を図ることです。

ここで、本工区の必要性や緊急性の説明をさせていただきます。特に二点ございまして、宗麟大橋の開通により滝尾橋周辺の交通量が減少したものの、引き続き、県道大分臼杵線の慢性的な交通渋滞が発生している。市道がJ R豊肥線の下を通過している部分について、大分市の洪水ハザードマップで道路冠水危険箇所に指定されているため、解消に向けた早急な対策が必要となっています。

また、整備効果については、大分臼杵線等の交通渋滞の緩和や、広域防災拠点である大分スポーツ公園へのアクセス向上による防災面の強化、東九州自動車道とのアクセス向上による交流人口の増加や、産業競争力強化に寄与することが挙げられます。続いて、本工区を設計する際の検討項目について、主要なものを説明します。まず、本線の車線数についてですが、将来交通量が平成47年時点で、1日32,800台であり、道路構造令の設計基準交通量によると12,000台を超えるため、4車線整備が必要な水準になります。

次に本線の構造について、下郡米良バイパスとの交差点は、下郡バイパス、米良バイパス、本線共に4車線道路の交差点となるため、道路構造令により、立体交差を原則とした整備が必要な箇所になります。

また、JR豊肥本線との交差箇所については、道路冠水危険箇所を解消し、防災面の強化が必要であることから、JR上部を立体交差する計画を採用しました。その結果、本計画については、全線高架構造で整備する案を採用しました。

続いて、ルート比較についてです。下郡から米良バイパスの間について、現在の市道の位置を基準としまして、図面上側の北側案、中央案、図面下側の南側案の3案を1次比較しました。その結果、2番の中央案については、市道直上での整備となるため市道をまたぐ大型橋脚が必要となったり、市道の南北で用地補償が発生するなどにより、工事、補償費とも最高値となりました。よって、残りの北側、南側案を2次選定として、より詳細な比較を行いました。

その結果、事業費は共に180億円となりました。ただし、図中で黄色い着色をしている部分は高架道路の本線ですが、北側案ではS字曲線になり、それにより残地が多く、いびつな形状で、日照面など、不利であることが分かりました。そこで、総合的な評価で、3番の南側案を採用することといたしました。

続いて、本線が高架道路となるため、周辺道路との接続であるランプが必要になりますので、ランプの位置について検討を行っています。利便性の観点からは、本線から下郡バイパス、米良バイパス、両方を利用可能にするため、どちらの交差点もランプを設置することが望ましいところです。しかし、右上の図面で、1と2の部分につきましては双方の交差点距離が短いため、加速車線等、構造上必要な延長が確保できないため、1番か2番のどちらかのみでランプを設置することにしました。将来交通量より道路利用形態を確認したところ、明野方面と下郡バイパスを行き来する車両、1番なんですけれども、これが約1,400台、大分駅方面から米良バイパスの平面部を行き来する車両、2番なんですけれども、これが約15,000台ということから、2番の方にランプを設置する構造としました。

設計概要については、以下のとおりです。車線数は4車線、構造は高架構造、ルートは、現在の市道の位置の南側を通過、ランプは、下郡バイパスで、大分インター側はあり、明野側はなし、米良バイパスで、大分インター側はありとなって、設計を進めています。

ここからは、完成イメージができましたので、ご説明をさせていただきます。これは、都市計画上の完成予想図です。下郡バイパスの終点は、米良バイパスとの接続により、都市計

画面上、米良バイパスとは立体交差となっており、明野方面まで道路が続くこととなっておりますが、本事業は、米良バイパスまでの接続で完了させることとなっております。続いて、高架構造の上部を取り除いたイメージ図です。現在の市道は水色の矢印で示すとおり、JRの下を通過する機能を残し、下郡バイパスと米良バイパスの行き来ができるようにします。また、いちばん外側には、緑色の矢印で示すとおり、側道を設けます。全体事業の概要ですが、当初事業評価より変更がなく、事業期間は、平成29年度から令和8年度までの10年間とし、全体事業費は180億円で、そのうち、用地補償費が77億円となっております。B/Cについては、1.1となっております。

用地補償についてご説明いたします。事前に予備調査を実施しており、図の中で着色している部分が今回の事業に係る補償物件と、その一部の写真です。この図面におきまして、濃い青色が中高層マンション、青が一般家屋、水色がアパート等を示しており、補償物件は、一般家屋が9件、病院銀行が2件、中高層マンションが3件、事務所店舗が13件、アパートが2件、工場が2件となっております。また、着色で示しておりませんが、金額の算定においては、看板等の工作物についても計上しております。用地補償費については、現時点では変更がありません。本事業のこれまでの経緯です。平成27年度末に新規事業化妥当との答申をいただき、平成28年度に地元説明会や都市計画変更の手続きを進めて、平成29年2月27日に都市計画変更を行いました。その後、平成29年には新規事業化され、都市計画法第59条に基づく事業認可を取得し、これまで、測量設計等を進めてきました。そして今年度より、いよいよ用地買収に着手したいと考えています。

次に環境等への配慮ですが、これも前回から変更がありません。まず、住環境への配慮として、高架道路を採用し、地形改変による影響が小さい計画としており、ルート選定においても日照を考慮し、道路の北側の住宅への配慮を行っています。施工中の対策として、現道交通に配慮した施工計画の検討、低騒音、低振動型の建設機械の使用となっております。次に景観への配慮としまして、大分市景観計画との適合を図り、住宅街ですので、周辺景観との調和も配慮していきます。概算土量については、発生土6,000m³、盛土13,000m³のため、搬入土が7,000m³発生します。これについては、他の工事から搬入を考えています。

最後にまとめです。今まで説明した事業の必要性に加え、地元の理解について、地元自治会による期成会が組織されており、事業進ちょくに関して、今までもかなり協力をいただいております。また、B/Cも1.1となっております。このことから、対応方針としては、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》ただ今説明を受けました事業につきまして、ご意見等をお願いいたします。

《委員》二点あります。一点目は環境等への配慮で、一つ前の事業、事前評価の玉来線の時は粉じん対策が記載されていたんですが、庄の原線では粉じん対策等はされるのか、ここは

される必要がないのかを教えてくださいたいのと、ここは何か、完成すると非常に交通がスムーズになって、便益がかなり高いんじゃないかと。その一方で、非常に大がかりな工事で、費用も高いから1.1なのかと思うんですが、そもそもこの工事は、B/Cを考えないといけない工事なのか否か。で、これ、今後、用地補償や工事の内容によって、1.0を切る可能性もあるんじゃないかなと思うんですが、どうお考えなのか、三点お願いします。

《都市・まちづくり推進課》 まず、粉じん対策についてですけれども、この事業の大部分が橋梁の工事になっていまして、先ほどの玉来吉田線みたいに土工事が少ないことから、今回は、記載してはないんですけれども、例えば杭を打つ際に粉じんが発生するようなことがあれば、対策が必要であると考えています。B/Cについてですが、この道路が大分市内の交通ネットワークを形成する道路ですので、B/Cを考えないといけない工事です。B/C 1.1の根拠としましては、交通量が多いんですけれども、先ほど説明したとおり、事業費が結構かかりますので1.1という小さな数字になってまして、今後、事業費が増加して1を下回るようなことが考えられる場合は、1.1を下回らないようにコスト削減などを図って、1以上を確保していきたいと考えています。

《委員》 分かりました。

《議長》 ほかにございますか。

《委員》 現地に行って見たんですが、とにかく交通量が多くて、私のような高齢者が通るような道路ではないなと思ったんですね。それが、市道っていうことでしたので、あれが格上げされて、県道のとかそういった方向にはなっていないのかなと思いました。その格上げされることによって、プラス何かが発生するのではないのかなとも思いましたので、そういったところは、いかがなものですか。

《都市・まちづくり推進課》 今、ご質問があった、市道が県道になるからといって解決するという問題ではなくて、前に示しておりますように、ここの庄の原佐野線というのは、大分インターから下郡の米良バイパスのところまでが地域高規格道路ということで、非常にレベルの高い、分かりやすく言うと、非常に交通のスピードがある程度確保される道路ということなので、県の事業で大分インターへの地域アクセスを強化するという位置付けでやっております。

ただし、現状の道路が市道でございますので、そういった道路もしっかりと、この道路が出来上がってもうまく使えるようにということで配慮した設計としておりますけれども、市道が県道になったらここが解決するというものではございません。

《委員》ありがとうございました。

《議長》2の12の上と下の写真の時間帯は何時頃ですか。

《都市・まちづくり推進課》 通勤時間帯の、朝7時半から8時半の間の写真となっております。

《議長》下の写真の時間は・・・。

《都市・まちづくり推進課》 下も通勤時間帯の写真です。

《議長》 分かりました。ちょっと、明るさと暗さがちょっと違うんで。分かりました。

《議長》 ほかによろしいですか。

《委員》 沿線の状況①の数字が100台以降から、みんなきれいに丸められているのはどうしてなんですか。例えば現況は、端数が出るのが普通じゃないかなと思うんですね。これ、きれいに全部端数をきちんとまとめて出すのはどうしてかなと思ったんですけども。はい。

《都市・まちづくり推進課》 現況の数字については、確かに端数が出てますので、四捨五入で丸めさせてもらってます。将来交通量は千台、百台とかで丸めてますので同様にしています。

《委員》 それはいいんですよ。現況を丸める必要があるんですかね。そのまま出したらいけないんですか。そのほうが正確に伝わると思うんですが。

《都市・まちづくり推進課》 丸めるよりかはそのまま出した方がいいと思いますので、次回からはそのまましたいと思います。

《委員》 お願いいたします。

《議長》 よろしいですか。ほかにございますか。

(一同無しの声)

《議長》 それでは、意見が出そろったようでございますので、事業者が申しております対応方針案の、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》 では、この事業につきましては、継続が妥当といたします。ここで10分間の休憩を取りたいと思います。11時5分からよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 よろしくをお願いします。

(10分間の休憩)

《議長》 それでは再開してよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

【再評価】 道路改築事業 国道197号(県事業)

《議長》 それでは、再開いたします。再評価対象事業です。道路改築事業、国道197号、大志生木拡幅についてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路改築事業、一般国道197号、大志生木拡幅についてです。本事業は平成24年度から新規事業着手し、平成26年度の再評価から今年度で5年後となることから、再評価後5年未完成の再評価基準により、今回、再評価に諮るものです。配付資料の3の1ページから3の15ページとなっており、3の9より説明いたします。

事業箇所について説明いたします。一般国道197号は四国の高知市を起点とし、愛媛県の佐多岬、佐賀関を經由して大分市に至る主要幹線道路です。本路線は九州の東の玄関口として、物流ネットワークの結節点である佐賀関港と、東九州自動車道の大分宮河内インターチェンジを結ぶ重要な路線です。本事業区間には、道の駅佐賀関、大志生木海水浴場があります。また、隣接する、古宮小志生木バイパスが平成23年度に開通しております。

次に現道の状況です。写真に示すとおり、現道は幅員の狭い区間や大型車同士のすれ違いが困難な箇所、線形不良箇所などの課題があります。地図に示すとおり、沿道には海水浴場や道の駅があり、大志生木小学校が統合された、こうぎき小中学校の通学路にも指定されています。しかし、本事業箇所には歩道がなく路肩も狭いため、歩行者や自転車が通る際は、車両が道路のセンターラインをまたがなければ通過できない状況です。このような現道の

問題を解消するために本事業が計画されました。

次に事業の目的です。現状の問題点として前のスライドでもご説明したとおり、線形不良、幅員狭小による旅行速度低下、大型車同士のすれ違い困難、歩道未設置による歩行者、自転車の危険な状況等、課題があります。本事業の整備効果として、線形不良解消、車道幅員の確保による走行環境の改善、歩道および自転車道の整備による道路利用者の安全性の向上、大分市中心部と佐賀関地区とのアクセス改善による産業観光等の支援などが図られると考えております。

事業区間は、大分市志生木から大分市大平までの1,650mです。緑線がサイクリングロード、紫線が現道部、赤線が計画線を示しております。緑線で示すサイクリングロードについて、終点側の国道と隣接する区間は歩道と自転車道を整備し、サイクリングロードが別ルートで整備されている区間は、歩道のみを整備することとします。

また、事業説明会における、片勾配に関するご指摘について回答いたします。右下の横断図は、ナンバー2の計画幅員を示しており、当該箇所は平面図の赤字で示す箇所となります。また、片勾配4%について、道路構造令を満足するものとなっております。

今回の事業の変更内容についてです。計画期間につきまして、当初計画は、令和元年度までの8年間としておりましたが、6年間延伸し、令和7年度を予定しております。道路工は、約2億9千万円の増額、用地補償費は、約2億2千万円の増額となりました。その結果、総事業費は、約34億9千万円から約5億1千万円増額となりまして、約40億円を見込んでおります。

事業費増の主な理由の一点目について、公共事業で発生した残土を有効活用したことによる、土砂運搬費の追加です。当初計画では、白木拡幅の玉井トンネル、白木トンネル等で発生する土砂を直接本工事区間へ運搬する予定としており、運搬費は、他工事にて負担する計画でした。しかしながら、用地買収の難航等により本区間の工事着手が遅れ、土砂の受入ができなくなりました。結果として赤線で示すとおり、他工事で発生した土砂を近隣の仮置きヤードに仮置きし、本事業箇所での7キロメートルを運搬する計画へ変更となりました。その結果、土砂の運搬費用を本事業にて負担することとなり、事業費が1.9億円増額となりました。本事業では運搬費が増額となりますが、白木拡幅では減額となっております。

事業費増の主な理由の二点目については、既設橋梁の撤去による増額です。当初計画では、地元要望により生活道として活用するため、存置予定でした。しかしながら、近接目視による橋梁点検の結果、2橋共に早期に補修などの対応が必要な判定となりました。移管先である大分市と協議の結果、経済性や今後の維持管理費を考慮し、当該2橋を共に撤去することとなりました。その結果、撤去に伴う事業費の増額が1億円、また、工事期間も1年延長となりました。

事業費増の主な理由の三点目です。補償費の再算定による増額です。当初計画では、他事業の類似物件の補償事例を参照して算定しておりました。しかしながら、補償額算定の結果、追加で補償が必要となったこと、営業補償の確定により、増額となりました。結果として追

加補償の増額が1.2億円、営業補償の確定による増額が0.2億円、計1.4億円の増額となりました。

最後に現道に埋設されている工業用水管の補償費追加による増額です。青線が既設管、赤線が敷設替管を示しております。当初計画では、送水管は施工時の支障にならないと想定しておりましたが、現地調査の結果により、工業用水管の土被りが薄い箇所があり、擁壁等の床掘りの際に支障となることから、980mの移設が必要であると判明しました。結果として、移設による補償費が追加となり、工事期間も1年間延長となりました。

続いて、事業区間延伸の理由について説明します。青線が前回計画、赤線が今回計画を示しております。事業区間延伸理由の一つ目は、一部地権者からの事業反対により、用地が難航したことによるものです。平成30年度に了解が得られ、境界立会が完了しましたが、4年間の遅れが発生しました。二つ目に前のスライドでご説明したとおり、工業用水管の移設により1年、既設橋梁の撤去により、1年の延伸となりました。以上の理由から、事業期間が6年間延伸することとなりました。

次に環境への配慮についてです。青囲いの範囲が、本事業における埋め立て箇所を示しております。今年の7月に大志生木地区の砂浜にてアカウミガメの産卵が確認されたことを受け、学識経験者に相談したところ、砂浜の大部分が残るため、ウミガメへの影響が小さいとの回答をいただいております。今後も継続して学識経験者の意見を伺いながら、事業を進めてまいります。また、海岸部の施工時は、土のうによる仮締め切りや汚濁防止膜を設置するなど、工事中の濁水低減や、必要に応じて、環境に配慮した対応を行ってまいります。概算土量については下表に示すとおり、盛土が約60,000m³、切土は約20,000m³であるため、約40,000m³の土砂が不足する見込みです。不足分については先ほど説明したとおり、白木拡幅などの他の公共事業の発生土を流用する予定としております。

最後に、再評価基準は、平成26年度の前回再評価後5年未完成によるものです。費用便益費は1.4となっております。期待される効果としては、走行環境の改善、道路利用者の安全性の向上、アクセス改善による、産業、観光等への支援などがあります。地元の理解、協力状況としても期成会が発足され、地域からの要望も強いこと、また、計画に関する地元の同意を得ていることから、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》 それでは、ただ今の説明につきまして、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 現地に行きましたが、大型車が多くて線形不良である、いかにも事故が発生するような場所だになっていうのを感じました。そして、道の駅のところで埋め立てを行ってしまっていて、汚濁防止膜を設置していたので、海の家藻、ひじきやおおさ、埋まってしまうといったことは解消されてるように思いました。だから、海に優しい工事をされているなと思いました。で、ウミガメの産卵、についてはそこで産卵された亀が10年後に帰ってくるっていうことを聞きまして、そういった産卵場所が、産卵されたところがあるっていう、ウミガメの

産卵が確認されたってということで、やはりウミガメが帰ってきたんだってということで、そういった点でも砂浜が守られているなっていうことを感じました。

そして、道の駅周辺に民家がありますが、そこから高齢者が道の駅にお買い物に行くっていう光景を見ましたので、事故件数が意外と多いので、やはり歩道や道路の拡幅、こういったものをすることによって、事故件数が減少につながるんだなと思いましたので、ほんとうに、早期に、解消していただけたならばと思いました。よろしくお願いします。

《議長》 ほかにございませんか。

《委員》 土砂の運搬費は1.9億円かかるってことですが、こっちでは、土砂が不足してるって説明を受けましたが、それを事前にこちらのほうに運ぶとかそういったことはできないんですかね。

《道路建設課》 事業費で1.9億円増えているんですけども、過去に掘削したトンネルの土を、そのまま持ってきて盛土をしようとして計画していましたが、当時は用地買収が出来なくて土の仮置きが出来ない状況でした。もし仮置き場があればもうちょっと増額費を抑えられたかもしれませんが、住宅地も密集してる狭いところなので仮置きする所がなくて、離れたところに置いたため、その分の費用が増額になってしまったというような状況でございます。

《議長》 いいですか。

《委員》 今の土砂の運搬費の所で、白木のほうでは減額されたということですが、今回、1.9億円の増額に対して、白木で減額されたのがお幾らだったのかってというのが分かれば教えてほしいのが一点です。二点目ですが、この橋が撤去されて、橋自体は、もう撤去されたあとは、もう、通行ができなくなるって理解で合ってるのかどうかってのが二点目。危険だから撤去するのでしょうか、別にそれに異論はないんですが、それによって地元の方に何かご不便があるのか、それとも何か代替策を考えておられるのかって、そのへん、合わせて二点目です。三点目ですが、ウミガメの点なんですが、この図を見ると、産卵があった場所を埋め立ててしまうようにも見えるんですが、この間の事前説明会の時は、平成24年に確認されただけってということで、そこまでの影響がないのかなと思ってお聞きしてたんですが、実際、今年の7月に産卵が確認されて、委員の先生の、10年に1回戻ってくるんだよってというお話とかそういうのを考えると、この学識経験者のお話は、前回と全く表現も変わってないので、実際にやっぱりこう、平成24年のあと、今年に産卵が確認されたところをほんとうに埋め立ててしまって問題がないのかどうかですね。ちょっと、そのへんがぜんぜん分からないので教えていただければと思います。

《道路建設課》 まず、一点目の残土処理の費用の件ですが、白木拡幅のほうで、いくら減額が出来たのかというのは、正確には把握してませんが、おおむね、1.9億円に近い額だと思っております。

二点目ですが、この橋梁の撤去に関しましては、将来的な維持管理費もかかるということで撤去しますが、迂回の措置というのは、特に計画しておりません。ただ、現地にサイクリングロードが通ってまして、人が歩いて渡れる橋が、上流側にあったりしますので、代替の経路は確保できるといふふうに考えております。

三点目のウミガメの件、コメントとしては前回と同じものを使っているんですが、実際、専門家の方にご意見を伺いまして前回と同じ回答をいただいています。実際に卵を産んだ場所を埋めることに関しては、特段問題ないというふうに専門家の先生からご意見をいただいています。これは埋立を行っても、残る砂浜があるからだと聞いています。この残る砂浜をできるだけ維持してほしいということで、現状でも、突堤と言って、砂が流れて行かないような、テトラポットを積んだようなものがあるんですけど、そういうのを今回の施工にあたって、移設したりして残していくような工夫するように考えています。専門家の方からは砂浜がなくならないような措置をしてほしいなというふうなご意見をいただいています。ウミガメが10年後に帰ってくるとか30年後に帰ってくるとか、いろいろ「説」があるようで、もしその場所がなくなっていれば別の場所に移るといふふうに聞いてますので、あとは、周辺の夜間の明るさとか車が近いかどうかなど、いろいろ条件があるようで、今の場所は確かにいい場所なんでしょうけど、私もウミガメじゃないので分かりませんが、ウミガメはよりよい環境の場所を見つけて産卵するのではないかと考えております。だから、生態系に影響はないのかなというふうに、今は考えております。

《委員》 ウミガメが産卵して、その卵っていうのは、今回、どうなるんですか。もうすぐふ化するんですか。

《道路建設課》 新聞にも載ってたんですけど、地元の方がバリケードを立てて保護されてますので、今年度、生まれた卵については、ふ化をするんだろうなと思っております。

《委員》 ここの工事は、まだ、すぐには入らないということですかね。

《道路建設課》 まだ入らないです。

《議長》 この1.65kmが終わると、もう、佐賀関から神崎あたりまでは、もう順調な道路になるんですか。あと、問題点がありますか。

《道路建設課》 佐賀関までは概ね改良が終わります。ただ、道の駅のちょっと手前、大分

市側は、もうちょっと路肩が狭い区間が残ります。

《委員》 事業計画のスライドを出していただけますか。3の11。

《道路建設課》 11の上ですね。

《委員》 幾つかあるんですけど、最初は、先ほどのご説明でいただきました、まず、片勾配4%という質問に、それは私、7月5日の時にしたんですけど、その質問の私の趣旨は、歩道プラス自転車道のところ、270mと180mを足して450mが全部、片勾配4%でという意味なんですかという。

《道路建設課》 すいません。そういう意味ではないです。断面ごとに変化してナンバー2の断面で4%となっています。

《委員》 その4%は、もちろん道路構造令の中に入ってる値というのは分かるんですけど、どうして4%かっていうことなんですよ。結局、曲線部なのかなと思ったんですけど、そんな曲線区間でもないし、考えられるのは、右下の青い縁石みたいところがコントロールポイントになって、擦付けの関係で4%にせざるを得なかったのか。

《道路建設課》 基本的には、現道にタッチしないといけないので、現道の高さや隣接する、人家の高さや側溝などの高さに合わせるようなかたちで計画しています。

《委員》 合わせたということですね。それで納得しました。それから2点目が、今朝の大分合同新聞にも載ってましたけど、今、県の方で、自転車活用推進計画を作っておりますが、私もつい2年前までは、大分市自転車走行空間ネットワークの委員長を10年やったんですけども、ここのサイクリングロードを私が委員長の時に作ったんですけども、今回作る計画幅員の自転車道と歩道は、サイクリングロードと横断構成は同じに合わせてますか。緑の、大分市が作ってる自転車サイクルロードと全く同じにしてるのでしょうか。

《道路建設課》 大分市のサイクリングロードの幅員を、把握していないのですが、この事業の計画時点で大分市さんと協議を行っておりますので、整合はとれていると思います。

《委員》 分かりました。3点目は、今、国のほうも自転車を非常に前面に出して、何とか、車に過度に頼らない新たな交通手段として自転車を推奨してるんですけど、ここのところは最終的に、今、県のほうで、ナショナルサイクルロードですかね。あれの、これ、どういうふうな位置付けになるのでしょうか。

《路建設課》今回、その位置付けまではいってないと思います。ナショナルロードも指定されるものですから。まだこれからというふうにご理解いただければ・・・。

《委員》 4点目が、左側にある道の駅佐賀関は、固有名詞は漢字じゃないんですか。正式は。と言うのは、その2個前を見てください。3の9は漢字で書いてるんですよ。道の駅佐賀関。どちらがほんとうなんですか、これ。

《道路建設課》 漢字が正しいです。

《委員》 じゃあ、3の9のこうぎき小中学校のこうぎきは平仮名で書いてるんですが、3の9は。これも固有名詞は漢字じゃないですかね。

《道路建設課》 こうぎきは平仮名でいいと思います。

《委員》 これは、こうぎきは平仮名なんですかね。

《道路建設課》 神崎（かんざき）と書くと、西大分の神崎（かんざき）小学校と間違うっということで、平仮名でいくようにしております。

《委員》 はい。ああ、「八幡」ね。ああ、なるほど。じゃあ、道の駅だけは統一して。

《道路建設課》 分かりました。

《議長》 ほかにございますか。

《委員》 さっきのウミガメのところなんですけど、確かこれ、記録に残るのは3の2だと思うんですね。で、もう、配慮されているっていうことは、で、今後、配慮されるっていうことは、もう、理解したんですが、その点、おそらく今後、例えば事後評価とかなる時に、今年、産卵が確認された事実があるので、今後、きちんと配慮しますよと、今、先ほど教えていただいたように、砂をきちんと確保するとかそういうことによって産卵に影響が出ないようにするっていうのを一応、こちらにも記載されたほうが、あとから、直前に産卵が分かってたのに強行突破したのかというような誤解が生じないと思いますので、記載を追加されたほうがいいかなと思います。

《道路建設課》 今も実は継続して協議を続けてまして、具体的な工法が決まっていないの

と、ここの施工が、まだもう少し先なものですから、突堤みたいなものは事例の一つとして紹介されてまして、どういう施工をするかは今後、検討していくところですので、具体的に今、書くのはどうかと思っています。

《委員》 では、慎重な対応をすとか、そういう確認されたことを受けて、より十分な配慮を行うとか、その具体例を書かなくてもいいと思うんですけど、産卵が確認されたけど強行突破したわけじゃないと、ちゃんと考えてやったんだっていうふうにされたほうが、やっぱり、絶滅危惧種ということなので、県に対する批判が抑えられるかなと思います。

《道路建設課》 分かりました。ありがとうございます。そこは事務局と相談して、書き方を考えたいと思います。

《議長》 ほかによろしいですか。

《委員》 もう一点だけ確認させてください。実は、自転車の分類というのは非常に難しいんですね。道路法での自転車、それから、道路交通法上の自転車、それから、自転車の整備等に関する法律でも自転車道と分けてるんですね。今回のこの自転車道と言うのは、法的にはどこに入る予定なんでしょうか。自転車専用道路になるんですか。道路法上の自転車専用道路になるんですか。

《道路建設課》 ここは、自転車専用道路になります。

《委員》 例えば、耶馬溪にあるメイプル耶馬サイクリングロードは、自転車専用道路ですかね。あれと同じ位置付けになるんですか。

《道路建設課》 いえ、メイプル耶馬サイクリングロードは自転車道になってますが、歩行者も歩けるので、自転車専用道路という位置付けではないです。ここは、歩道は歩道で整備してますので、歩車分離です。

《議長》 ほかにございますか。

(一同無しの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようでございますので、事業者が申しております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すか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。では、この事業につきましては、継続を妥当といたします。ありがとうございました。

【再評価】 道路改築事業 国道217号（県事業）

《議長》 それでは続きまして、再評価対象事業であります。道路改築事業国道217号、佐伯弥生バイパスについて説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路建設課 道路改築事業国道217号、佐伯弥生バイパスについて説明させていただきます。資料、4の9ページをお開きください。本事業については、平成26年度の再評価において一定の効果が発揮されたことから、東九州自動車道開通による佐伯市内の交通の影響を見まして、残事業実施について検討するため、休止とさせていただいた事業です。再度、休止の方向で提案させていただきたいと考えております。それでは、説明に入らせていただきます。事業の位置についてです。図の紫の実線が国道217号で、大分市から臼杵津久見を經由し、佐伯駅前を通り、国道10号に至る幹線道路です。事業箇所は、図の赤実線、青点線の箇所で、国道10号から佐伯駅までの間で計画されております。

事業の目的についてです。現道の問題点から交通渋滞の緩和、自転車歩行者の安全性向上、冠水高さ制限箇所の回避を事業の目的としております。

次に事業箇所、進捗状況についてです。国道217号は紫の線、中央の緑で着色した縦方向の線が東九州自動車道を示します。右側の茶色の破線で囲まれた区域が佐伯市街地となります。本事業は、佐伯駅付近から、国道10号、番匠大橋までを結ぶ、延長6,380mのバイパス事業で、平成9年度に着手しています。平成24年度末までに赤の実線で示している第1期工区、第2期工区が開通しています。また、第1期工区と同時に青の実線部分の市道「臼坪女島線」も開通しており、バイパスとしての効果が発現されています。残る事業としては青の点線部分、第1期工区4車線化と、第3期工区が残っております。こちらは、第1期工区の計画図です。平成22年10月に開通しており、脇津留土地区画整理区域内については4車線で完成しています。

残事業としては、青で示した4車線化の工事が残っています。第2期工区の計画平面図です。完成2車線で、平成25年3月に開通しています。こちらは、第3期工区の計画平面図です。青の部分は、残事業です。完成2車線で、幅員は両側歩道3mを含めた、14.5mで計画しています。

続きまして、整備効果について説明します。これは、第1期工区、第2期工区と市道が開通したことによる、渋滞に関する効果をまとめたものです。渋滞ポイントであった、脇排水

機場前交差点の渋滞長の変化ですが、表に示すとおり渋滞が緩和されており、また、佐伯駅から番匠大橋までの所要時間も4分間短縮されております。事業説明会で質問のございました、渋滞長1,500mに対する滞留長についてですが、平成16年度当時の調査表を確認したところ、滞留長の調査は行われておりませんでした。

次に交通安全に関する効果を説明します。青の線で示したバイパスが開通したことで、写真のように広い自転車歩行者道を利用することができるようになり、安全性が向上しております。次に、冠水高さ制限に関して説明します。図中の水色の部分が冠水実績箇所、赤丸がJR日豊本線と交差し、高さ制限のある箇所です。緑で示したバイパスおよび県道を利用することで冠水高さ制限箇所を回避して、佐伯インターや国道10号に接続する代替ルートを確保することができました。

続いて、全体の事業概要についてです。事業は休止中であるため、事業概要は前回から変更はございません。続きまして、環境への配慮についてですが、残事業においても事業を再開した場合には残土の公共工事区間流用ができるよう、国や市と連携を図ってまいります。なお、これまでの現場外への残土搬出については、吹浦津波避難地、臼坪女島線、佐伯市総合運動公園等に、82,900m³を搬出しています。

前回の休止の理由とさせていただいていた当バイパスの部分開通後、また、東九州自動車道開通後の交通量の変化について説明します。図の中の棒グラフの上段の赤がバイパス開通前。中段の青が、バイパス部分開通後。下段の緑が、東九州自動車道開通後の交通量となっています。まず、当バイパスの部分開通により、⑥の赤と青を見ますと、現道217号の交通量は、約23,000台から16,000台に減少し、③を見ますと、バイパスの交通量は17,000台となり、交通の分散が図られていることが確認されます。⑤と②についても同様に、交通の分散を確認できます。しかし、③、④、⑥を見ますと、現道、バイパスとも12,000台を超える交通量があり、2車線の交通容量を超過しており、第1期工区4車線化と第3期工区からなる残事業整備の必要性が確認されます。

一方、東九州自動車道開通により、⑨の青と緑を見ますと、高速自動車道の交通量は8,000台から10,000台に増加していますが、現道、バイパスを含め、市内の青と緑の交通量に大きな増加等はなく、横ばいの状況で、残事業整備の緊急性について、高まりがない状況が確認できます。渋滞につきましても、東九州道開通後に変化はなく、渋滞ポイントでの渋滞は、発生が見られない状況となっております。

続きまして、新たな、本事業を取り巻く状況として、都市計画マスタープランの改訂について説明させていただきます。現在、県による、区域マスタープランの改訂が行われています。これは、令和2年度中に完成する見込みです。その後、佐伯市による都市計画マスタープランの見直しが行われる予定となっております。現行の都市計画マスタープランでは、大手前地区の中心商業交流拠点と佐伯駅前港周辺の交流拠点の二つの拠点が位置付けられており、大手前地区では市民ホールが移転整備され、来年秋の開館が予定されております。

その後、この大手前地区の整備にめどが付いてまいりますと、次は佐伯駅前港周辺の拠点

の整備を本格的に行うようなマスタープランの見直しが予想され、その結果、佐伯駅前港周辺へのアクセス改善につながる当バイパスが、市のまちづくりにおいて重要な役割を果たすことが想像されます。ついては、マスタープランの見直しの方向性を見極めた上で残事業の実施を検討することとし、本事業の休止を継続したいと考えているところでございます。

最後のスライドになります。評価基準は、再評価実施後5年未完成。費用便益分析については段階便益に対応し、再算出いたしましたして、1.6となっております。以上、説明してまいりましたが、部分開通により、交通渋滞緩和や安全性の向上、冠水、高さ制限箇所の回避など、一定の効果が発現されていること。地元としても、現道の課題は大幅に改善したという認識であること。また、東九州道開通後も、その効果については変更がないことなどから、残事業整備につきましては、現在見直しが行われている都市計画マスタープランにおいて佐伯市のまちづくりの方向性が示された上で検討したいため、対応方針といたしましては、休止の継続を提案させていただきたいと考えております。以上で説明を終わります。

《議長》 それでは、ただ今の説明に対しまして、意見等ございましたらよろしくお願ひします。

《委員》 環境への配慮のところ、整備と多様性の観点から、残土についてはという、佐伯市内で計画中であるということですが、その残土の中に、生物多様性のものが含まれていることになっているんですかね。そういった捉え方なんですか。どうなんですか。

《道路建設課》 この点につきましては、地元の土をそのまま同じ地区で使うということで、その中に、例えば種が入っていると、何か生物がいれば、流用先の土地でその種が発芽して植物が生えることが考えられますので、そういう観点で生物多様性と書いておられます。

《委員》 分かりました。

《委員》 基本的に休止の方針に何ら異論はないです。教えてもらいたいんですが、費用便益のところ、平成23年が全体で1.2。平成26年、全体1.1。で、今回、1.6という計算になっていて、あんまりこう、時間とともに大きくなるっていうのは見たことがないなど。で、東九州自動車道が開通したことが大きいのかなとかも思ったりするんですが、もう、26年の時にはある程度は予想されていたかなと思ってまして、ちょっと、別に、方針に何ら異論はないんですが、どういう計算でと言うか、何か事情があつて、こんなに急に上がったのか教えてください。

《道路建設課》 この点につきましては、前回の26年の再評価の時点の算出方法を間違っているのですが取り違えていました。要は、26年の段階で部分供用して整備効果が出たんですけど、その整備効果が出てない条件で、B/Cを算出してしまいました。今回は、バイパスが部分供用している状況を踏まえて計算してるので、上がってるようなかたちになってますけど、実は、前回はちょっとおかしかったというのが正直なところでございます。

《委員》 以前のほかの事業の時にも、何かその計算の根拠が、本来はこうすべきだったのについていうところで、何か変遷がおかしかったところがあったんですけど、その時も、改善していただいたんですけど、これだけ見ると、そこが分からなくて、でも、これが大分県の公的な発表として載るので、この分析のところに、ちょっと前回は、ここの部分を算入してなかったとかいうことをコメントとして、もう、ほんと箇条書きで1行でもいいと思うんですけど、そうすると、ああ、ちょっと違ったんだらうなっていうことが分かるかなというふうに思います。

《道路建設課》 今、現在のコメントの一番下の1行で、総便益の増加は、段階供用（暫定供用済み残事業供用予定）に対応した便益算定によると書いてるのがそのつもりだったんですけど、ちょっと分かりにくいでしょうか。

《委員》 そうですね。ちょっとその、26年度と今回で、計算方法と言うか、根拠とした数字が違うっていうことは、これじゃあなかなか、私には分からないので、ある程度は専門的な記載でもしょうがないと思うんですけど、ある程度は一般の人にも分かるようにしたほうがいいかなとは思っています。

《道路建設課》 事務局と相談させてください。

《議長》 はい。ほかにございますか。

《議長》 ちょっと基本的なことを教えてください。休止で継続すると、また5年先にこの再評価が出てくるわけですか。

《道路建設課》 はい。

《議長》 取りやめにして、佐伯市から、中心街の活性化などを打ち出したから、また改めてということにはならないんですね。

《道路建設課》 この事業、かなりたくさんのお金がかかっているんで、また、新たにとな

ると、供用して、新しくバイパスができた効果がカウントできなくなって、B/Cが厳しくなるのが正直なところですよ。

補足いたしますと、おそらく、今回は休止ということではあるんですけども、これを中止みたいなかたちにしますと、かなり反響があるかなと思います。

《議長》分かりました。ほかにございますか。

《委員》 確認が一二点と、ちょっと質問を幾つかさせていただければと思います。4の12を開けていただけますか。計画平面図、標準断面図、第3期工区。これでいいですね。ここ、4種の1級で設計してますよね。

そうすると、道路構造令上は、4種の1級と2級は、原則として中央帯を設置するというふうにあるんですが、今回、一般部で中央帯を付けなかった理由というのは、どういうことがあるんでしょうか。

《道路建設課》 3期工区の大部分はトンネルや橋梁ということもあり、交差点部もあることから計画していないのではないかと思います。

《委員》 県のルールでは、短い区間であれば、別に植栽帯を設けなくてもよいという、条例上、そういうのはあったですかね。いや、その時の委員長は私なんですけども、ちょっと覚えてないんです。ちょっと確認していただけますか。

《道路建設課》 はい。分かりました。

《委員》 それとお願いが、先ほどご説明で、平成16年の調査時には、滞留長は調査していないというふうなご説明をいただいたんですけども、今後、整備効果をこういうふうに説明する場合、渋滞長と滞留長って同じ測り方なんですから、よりわかりやすく説明する意味でも、まあ、今後、両方とも測って説明していただければなというふうに思います。

《道路建設課》 はい。

《委員》 それと、最後の質問は、4の12の整備効果です。時間短縮効果、所要時間は、佐伯駅から番匠川の所要時間が4分ぐらいに短縮したとあるんですけど、どうやって計ったんですか。要するに、ピーク時を捉えて、通常は計ると思うのですが、これはどの時間帯を計ったんですか。

《道路建設課》 所要時間のデータについては、手元にありませんので確認します。

《委員》それで計ったかどうかは別にして、実測で1時間ごとに12回計ったわけじゃなくて、3回、どれか、ピーク時とどこかと夕方、計った平均なんですか。それとも、ある、ほんとのピーク1時間で計ったか、そこらへんだけ、また、のちほどでも結構です。これ、どの時間帯を採ったので4分近く減ったかというのをちょっと知りたいものです。

《道路建設課》確認した上で報告させていただきます。

《委員》お願いいたします。以上です。

《議長》 はい。ほかにございますか。

(一同無しの声)

《議長》 それでは、意見も出そろったようでございますので、事業者が申しております対応方針案の休止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》 それでは、この事業につきましては、休止を妥当といたします。それでは、ここで午前中の審議は終了し、休憩といたします。午後は1時から再開をいたしたいと思えます。よろしくお願いいたします。

(休憩)

【再評価】 道路改築事業 色宮港木立線（県事業）

《議長》 それでは、午後の部を再開いたします。再評価対象事業です。道路改築事業、色宮港木立線、浦代浦（うらしろうら）木立工区についてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路改築事業、一般県道色宮港木立線、浦代浦木立工区について説明します。

平成28年度に事前評価を受け事業を実施中ですが、用地着手前および計画変更として、今回、再評価に諮るものです。

色宮港木立線は、佐伯市米水津を起点とし国道388号に至る、延長約11.9kmの一般

県道であり、今回の事業区間は、図の赤丸で示した浦代トンネル前後の、延長1,900m区間です。

沿道の利用状況で、産業面から説明します。

米水津や鶴見地域は水産業が盛んですが、本路線は、水産物や水産加工品を県内外へ搬出するための重要な輸送道路です。また、大規模な水産加工場が立地し、水産加工品の材料が県内外から事業区間を経由して各加工場へ搬入、搬出されています。

次に生活面での利用状況です。本路線は、米水津や鶴見地区と佐伯市中心部を結び、通勤や通学の生活道路としての役割を担っています。また、佐伯市中心部の二次救急医療機関への搬送ルートとしても大きな役割を果たしています。

現状の問題点です。現道の幅員は、線形不良、路肩不足等により、大型車同士の離合が困難な状況です。赤丸の通り、道路構造令を満足していないカーブが連続し、見通しが悪い状況です。また、黄色箇所は、センターラインのはみ出しによる事故箇所を示しており、先日もトンネル内で自転車と自動車の接触事故が発生するなど、安全性が低い状況です。浦代トンネルは、建築限界不足で、大型車同士のすれ違いが不可能であり、トンネルの出入り口で離合待機するため、交通機能に支障を来しています。

二つ目の現道の問題です。本路線は、北側に位置する梶寄浦佐伯線が冠水などにより通行止めとなった場合、迂回路として利用されています。また、今回、事業区間の浦代トンネルの入口付近は落石履歴があり、落石などにより通行できなかった場合、迂回路のため、走行時間は、約7分増加します。

このため、両路線とも災害等に対してぜい弱であり、住民へ大きな影響が発生する可能性があります。また、南海トラフ地震により、米水津や鶴見地区へアクセスする沿岸部の道路は津波により大規模な被害が想定され、沿岸部以外の迂回路が必要になります。

事業の目的、必要性についてです。先ほどの問題点を解消することにより、道路利用者の安全性、走行性の向上、水産業等の物流の効率化、緊急輸送道路としての機能の確保や向上などの効果が期待されます。

次に計画概要です。今回、測量調査の実施に伴い道路計画の見直しを行い、起終点の位置および計画延長を変更しています。図の上が前回、下が今回の計画平面図です。図の右が起点の米水津側、左が終点の木立側で、既設の浦代トンネルは、事業区間内でいちばん高い標高に位置しています。起終点の変更は、トンネルの坑口位置と道路線形の見直しによるもので、計画延長は、1,840mから1,900mに変更しています。

主な変更内容を三つ説明します。一つ目は、起点の米水津側です。前回、トンネル坑口は、現道の高さとして、道路の明かり部は現道を活用する線形としておりました。今回、測量調査の結果、過去に落石による事故があったトンネル坑口付近だけでなく、現道に沿って、法面上部に転石が多くあることが判明したため、落石の影響が少なくなるよう、トンネルの坑口と道路線形を現道から離れた位置に変更しています。この計画は、現道下に隣接する浦代川の河川付け替えが必要となりますが、落石対策工を最小限にする計画です。また、図の下

の通り、道路の高さを低くしたことから、擁壁工のコスト縮減が図られます。起点側においては事業費を抑えつつ、坑口手前の縦断勾配とカーブが緩やかになる計画となっています。

続いて、終点の木立側です。前回、トンネルの発生土は、近接したほかの公共工事で盛土計画がなかったことから、搬出するコストも考慮して、自工区内で処理を行い、現道を生かす盛土計画としていました。今回、佐伯市と協議を行ったところ、近接の米水津における津波避難高台の整備でトンネル発生土の有効活用が可能となったことから、盛土計画を見直し、経済的なトンネル坑口位置と道路線形の見直しを行いました。

今回、新たに発生土運搬工と橋梁工が追加となりましたが、盛土工の減により地盤改良工のコスト縮減が図られ、終点側において約2億円の減額となりました。また、前回に比べて走行性も向上した線形となっています。

三つ目は、トンネル延長です。前回、トンネルの坑口は、現道高さでの接続を計画していましたが、先ほどの説明の通り、起終点のトンネル坑口位置の見直しを行った結果、図の下のように現道下のトンネル位置としたためトンネル延長が増加となり、約2億円の増額となっています。

続いて、縦断図の計画概要です。図の茶色は現道、青は前回計画、赤は今回計画の道路位置を示しており、現道のトンネルは、いちばん高い標高に位置しています。前回から、起終点ともトンネルの坑口位置を下げて、現道の下を通るルートとしたため道路縦断が緩やかになり、水産用の大型車等、道路利用者の安全性、走行性の向上が図られます。

次に横断図の計画概要です。幅員構成は、3mの車道と車道が2車線と幅広路肩1mで、全幅8mとし、変更はありません。

全体事業概要です。前回の評価時から、計画延長、期間、全体事業費が変更となっています。計画延長、事業費の変更は、トンネルの坑口位置および道路線形の検討に伴うもので、全体事業費は、約43億円を見込んでいます。道路工、橋梁工、トンネル工の増額は、先ほど説明したとおりです。測量試験費の増額は、道路線形の見直しに伴い、河川付け替えや橋梁工の設計が追加となったためです。用地補償の増額は、終点木立側のルート変更により、倉庫が追加で補償対象となったためです。

事業期間の変更理由を説明します。現在、測量設計、調査を進めているところですが、道路線形の見直しに時間を要したことから、事業期間を2年間延長します。

自然環境、景観への配慮について説明します。切り土等の地形改変を極力少なくし、周辺環境に配慮した設計に努めます。土量は約70,000m³の土が発生し、うち、40,000m³を現場内の盛土に使用します。残る発生土は約30,000m³発生しますが、佐伯市が米水津に計画している、約5キロ先の津波避難高台の整備箇所に搬出する予定です。

最後にまとめです。本事業は、用地着手前および計画変更として再評価に諮るものです。費用便益費は、0.8です。既設トンネルの建築限界不足や線形不良、幅員狭小等を解消することにより、道路利用者の安全性、水産の物流の効率化などの効果が期待されます。地元自治会の期成会からも強い要望があるため、地元の協力体制は整っていると判断していま

す。以上により、本事業を継続することとしたいと考えています。

説明は以上です。よろしくお願いいたします。

《議長》 ただ今の説明につきまして、ご意見等、ございましたらお願いいたします。

《委員》 前回、事業説明会の時に、写真をもう少し大きくしてくださいとお願いして、今回、前回よりかは大きくしていただいたと思います。ありがとうございます。

ただ、今回の資料でも、見にくいというのが正直な感想です。今回、再評価で、変更のないところにページを割きたくないのかなと思いますが、やはり、写真等によって分かりやすく説明をしたいという趣旨だと思いますので、1頁に1枚使うなど思い切って載せ、見やすくされたほうが良いと思います。

《道路建設課》 次回から気をつけたいと思います。

《議長》 ほかにございませんか。

《委員》 ほんとうに離合が困難な現状ですので、大型車の離合、そして流通の面からも、やはり早急に完成して欲しいなと思いました。佐伯のほうでは、すごい水産業が盛んですので、早急に完成したら流通がより盛んになって、トンネルの価値が見直されるのではないかなと思いました。ぜひ、早急をお願いします。

《道路建設課》 地元の方々と、状況や進捗などを共有しながら、一日も早い供用を目指して頑張りますので、どうぞよろしくお願いいたします。

《議長》 ほかによろしいですか。

《委員》 このような道路、トンネル等は、大分県内にたくさんあると思うんですね。特に現状のこの道路幅員が5.5mということは、旧道路構造令ですね。大正9年、1920年に最初の道路構造令ができた時が、設計車両が、当時は馬車だったんですね。馬車ですからこれで十分だったと思うんですが、その後、戦後、道路構造令が改正になって、設計車両が車になってからこういうふうな問題が出てきたと思うんですね。それでちょっとお尋ねしたいのは、これは、いつごろ建設されたかというふうなデータベース等は、道路とかトンネルとかいうのは、県であるのでしょうか。

《道路建設課》 道路台帳で何年に施工済み等のデータは確認できますが、この場でこのトンネルが何年かというの、手元にデータがございませんのでお答えできません。

《委員》 おそらく、旧道路構造令に則って設計された道路、あるいはトンネルだろうと思いますので、ぜひ、今後、こういうふうな道路の更新とかトンネルの更新とか長寿命化計画等で、則って更新する場合、やっぱりデータベースの存在というのは非常に重要になると思いますので、その点の充実等、若い職員の方々の人材育成ということもあるでしょうから、ぜひ、県のほうでも、社会インフラのこのデータベースの充実という点で、今後、ご尽力いただければというふうに思っております。

それと質問は、5の14の平面図、計画概要が、縦断勾配が変更になってるんですけども、これは、何パーセントから何パーセントに変更になったというのが分かりますでしょうか。特にその5の14で、いちばん右側の9mと書いてるところが、これが何パーセントなんですかね。6.7でよろしいですか。

《道路建設課》 説明資料に9mと書いているのは、トンネルの坑口が、今の計画よりも9m下にさがったということを表記しております。また、反対側は20m下がっております。

《委員》 ああ、そういうことなんですね。

《道路建設課》 はい。勾配のきつい7%の延長が少なくなり、より縦断的には線形がよくなっております。

《委員》 ということは、3種4級でもじゅうぶん、大型車両が速度を低下させず走行できると言うことか。

《道路建設課》 前回540mだった7%の延長が、今回280mになっています、道路構造令上の標準の縦断勾配が7%となっておりますので、その標準よりいい計画になっています。

《委員》 標準が7%なんですね。分かりました。はい。ありがとうございます。

《議長》 ほかにございませんか。

《道路建設課》 先ほどのトンネルの施工時期ですが、昭和44年に施工されています。

《委員》 じゃあ、新しい道路構造令で設計してるということですね。分かりました。

《議長》 はい。ほかによろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 それでは、意見も出そろったようですので、事業者が申請しております対応方針案の継続が妥当であると認めてよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 では、この事業につきましては、継続を妥当といたします。ありがとうございました。

【再評価】 道路改築事業 大分大野線（県事業）

《議長》 それでは続きまして、再評価対象事業です。道路改築事業、大分大野線、安藤工区について説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路改築事業、主要地方道大分大野線、安藤工区について説明いたします。

本件は、平成26年度に再評価を受けてから5年が経過しましたので、今回、再評価を受けるものです。なお、本事業は平成18年度より休止中の事業になります。

位置図ですが、図面の左側の赤線の部分が安藤工区になります。大分大野線は、大分市中心部と豊後大野市大野町を南北に結ぶ主要地方道であり、事業区間の延長は、約3.5kmとなっております。

沿線の状況についてですが、大分大野線は、大分市中心部と豊後大野市大野町を最短で連絡する道路であり、整備促進により、観光、物流などの支援が期待される路線です。また、本工区に近接する安藤地区から弓立上戸次（ゆだちかみへつぎ）線を経由し、戸次地区へ向かう生活道路としても重要な役割を担っております。

現状の問題点です。写真にも示しておりますが、本区間には、幅員狭小、線形不良区間が多数あるため、普通車両や救急車両などの離合が困難な状況となっており、沿線住民の日常生活や救急活動に支障を来しております。

事業の目的についてですが、先ほど述べた問題点を解消することで、通行車両の安全性、快適性の向上、安藤地区から戸次地区への生活道路の確保、交流機能の強化による観光、物流などの支援が期待されます。

計画の概要についてです。道路規格は第3種4級、設計速度40km/hで計画しており、当該区間の延長は、3,225mです。平成17年度までに、大分側は540m、大野側が1,067mの、合わせて、約1,600mの区間を供用しており、事業の進捗率は36.8%、

用地買収進捗率は42%となっています。残区間の延長は1,618mとなっております。

安藤地区周辺の整備状況について説明します。冒頭に申しましたとおり、安藤工区は平成18年度に事業休止とし、現在は、一般県道弓立上戸次線の整備を優先して実施をしています。現在、真ん中の中野工区を実施中であり、その左側の未改良区間については、事業化検討中であります。次に、安藤工区の整備状況についてですが、残区間内における危険な箇所は、1.5車線の整備による暫定処置を、平成20年から30年の期間で18箇所を実施しました。今後は、弓立上戸次線の未改良区間整備後の事業再開を検討しておりますが、完了した1.5車線の整備の利用状況を踏まえ、地元の方々と協議し、事業再開の判断をしていきたいと思っています。

事業概要につきましては、休止中のため、前回評価時より変更はございません。休止理由といたしましては、前回再評価時と同様の理由となりますが、豊後大野市側では、豊後大野市安藤地区から大野町中心部への安全なルートが既に確保されていること。大分市側では、本工区の部分供用により、大分市安藤地区の最深部の集落へのアクセスが確保されているため、当面、当工区と一体となる道路ネットワーク機能として早期に効果を発揮する、県道弓立上戸次線の整備を優先する必要性が生じたためです。

最後にまとめについてです。本事業の必要性などはこれまで説明したとおりですが、現在も弓立上戸次線の整備を優先して実施中のため、今回も本事業を継続休止していきたいと考えています。以上で説明を終わります。

《議長》 それでは、ただ今の説明につきまして、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 実際に現場のほうに行かせていただいて、離合がたいへん厳しい場所であるということ、整備済みのところは、ずいぶん道路が広がっているということも見せていただきました。私自身、豊後大野市に住んでいて、大野町の方はあの道を使うかと言ったら、実際使われてない方のほうが多くて、多くの方が、大野町の田中って言う、インターの近くのほうに転居されていて、事業箇所周辺に住居が、少なくなっている状況だと思いますし、何かあった時に、あそこから移動するっていうのが非常に危険であって、高齢の家庭も多いので、道路ができるのが先か、人が出るのが先かが分からないですけど、休止が妥当と、実感として思いました。

私は、大分市側に抜けるほうの道を迷って行ってしまったことがあって、非常に狭くて怖い思いをして、県道だったっていうのが驚いたんですけど、比較的大分県は、田舎のほうの人があまり住んでないところの道まできれいに整備されていて、生活しやすい環境にあるっていうのは非常に分かりますけど、こういう順序、どこが大事で、どこを優先してやるかっていうのをきちんと取り組まれているっていう、休止っていう事業があるっていうことも県民の皆さんに知っていただくっていうのは非常にいいのかなと思いました。以上です。

《道路建設課》 先ほど、大野町の田中のインターの近くからわさだタウンに抜けるルートは、中九州横断道路と10号を使うと、約35～6km、そして、線形は悪いが、市道を使って野津原に抜ける約25kmのルートがあります。

そのため、弓立上戸次線の整備を実施して、安藤工区の再開を再評価に諮る時には、ネットワークをもう一回確認した上で、ネットワークとして必要なのか、それともその生活道路として必要なのか、そのへんを見極めて、協議させていただければと考えています。

それと、先ほど、間違えて入られた北側の路肩の部分につきましては、その都度最低限ではありますけども、通れる幅の確保っていうかたちで補修をしております。また、大分側と、先ほどの安藤の所で、この先幅員狭小と、看板を設置して、カーナビで間違えて案内された時に、そこまで入り込まないような看板の措置とかも、土木事務所が対応しております。一応、報告とさせていただきます。

《委員》 ありがとうございます。ナビに出ちゃうので。

《議長》 何かナビで、崖崩れで通れませんかかそういうナビが出ますよね。

《道路建設課》 ナビの表示についてもデジタル道路地図協会に対し、ここは幅員狭小なのでほかのルート案内して欲しいという申し入れを土木事務所の方からからしています。手続に時間がかかりますのでもう少し先かと思えます。

《議長》 よろしくをお願いします。ほかにございませんか。

《委員》 弓立上戸次線の工事が完了する目安はいつ頃と考えていますか。

《道路建設課》 中野工区は、令和6年の完成を目指して現在工事をおこなっています。中野工区以外にも、まだまだ狭い区間があり、そちらの整備についても、今後、検討が必要になってきますので、路線全体と言われますと、今時点では明言できません。

《委員》 弓立上戸次線全線の整備が終わってから、今、休止してる分を再開するかっていうことですね。これもやっぱり、午前中出た話と関係しますが、一応休止というかたちを採って、5年ごとにここで再評価する方がいいんですかね。例えば、次の再評価は、弓立上戸次線の整備が完了し、事業の再開を検討する時点で改めて再評価するっていうようなやり方もあると思います。今後、この検討を5年後にするのかどうするかっていうところについても、この委員会として考えてもいいのかなと思いました。

《道路建設課》 平成26年にも、休止に関する再評価を受けています。同様に、休止が、2回続いていましたので、3回目と回数を重ねるより、休止の案件については、事業を再開の時がいいんじゃないかというご提案をいただいています。しかし、今の事業評価の制度上は、休止と言いつつも継続してる事業なので、やはり5年に一度再評価が必要と判断し、今回も受けさせていただいています。これについては、事務局と相談させてもらい、再開の時に改めて評価を受けるなど評価の方法を幅広く検討させてもらえればと思います。

《委員》 事務局の方をお願いなんですけど、何か、この委員会の検討でのあり方で、だいぶこう、少し簡略化しようとか、何か一気に裁決採ろうとか、そういうのを何年か前ぐらいからご検討されてたこととかもあったと記憶しています。なので、こういう動きが全くなく休止の再評価が2回、3回続いた事業については、職員の負担を減らすという趣旨からも、評価の方法を検討されてもいいんじゃないかなと思います。

《事務局》 貴重な意見、ありがとうございます。今いただいた意見を、事務局のほうでも検討させていただいて、次回の委員会の時にでも、ご相談させていただこうと思います。

《議長》 ほかにございますか。

《委員》 私も同じ質問をしようと思ったんです。これ、いつまで休止期間が続くのだろう。平成18年度からですよ。今でも13年間ですけど、またこれから5年。上限値みたいなのは。もう、今後、事務局のほうで検討するということですかね。休止期間のアップーリミットみたいなのはあるんですか。

《道路建設課》 休止期間の考え方は、事業事業で違うと思います。県道大分大野線は、主要地方道という位置付けがあって、大分市から豊後大野までは最短のルートになっています。今は、整備が進んだ国道10号とかのルートと比較すると、整備の優先順位は下がっていますが、ある時、もしかしたら優先順位も上がってきて、やっぱり必要な道路になってくるかもしれません。ですので、今は休止で継続をさせていただいてるという状況と考えています。

事業毎にいろいろあると思いますので、一律ではなく、事務の改善に向けて評価方法を簡略化するなど検討していければと思います。

《委員》 事情はよく分かりました。ついでに全体CのCって何の略ですか。

《道路建設課》 全体事業費、コスト（C o s t）の頭文字です。

《委員》 分かりました。再評価書で計画交通量等の記載がないのも、これはどういう理由からなんですか。普通は、道路構造規格等は3種4級、設計速度はV=40km/h、計画交通量は平成42年度で何台とか記載していますが。

《道路建設課》 評価書には参考値として、今の現況交通量を記載しています。本来はネットワークによる計画交通量を記載すべきですが、再開するときにもう一度計画交通量を確認しようと考えており、記載していません。

《委員》 まあ、それだけ難しいということなんでしょうね。でも、いつかの時点で、ここを事業化するには、大決断をしないとイケないかもしれませんね。もちろん、そこを使う生活者の方々のことも考えないとイケないんですけども、それだけの事業費をここにつぎ込む、その合理的な理由等が成り立つかどうかですね。またちょっと、担当課や事務局でご検討いただければと思います。以上です。

《議長》 はい。ほかにございせんか。それでは、意見等も出そろったようですので、事業者が申しております対応方針案の休止が妥当であると認めることでよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。では、この事業につきましては、休止を妥当といたします。

【事後評価】 道路改築事業 中津高田線（県事業）

《議長》 はい。それでは、続けましょう。事後評価対象事業です。道路改築事業、中津高田線、大新田諸田（おおしんでんもろた）工区についてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》 主要地方道、中津高田線、大新田諸田工区について説明します。

本事業は平成26年度に事業完了しまして、5年経過したことから、今回、事後評価を受けるものです。

本路線は、中津市の一般国道213号を起点とし、宇佐市を經由し、豊後高田市の一般国道213号に至る、総延長28kmの幹線道路です。そのうち、今回対象となる大新田諸田工区は、赤色で示している箇所です。

次に事業の目的、概要についてです。本事業の整備により、交通渋滞の解消や歩行者の安全性確保、また、新たな企業進出に伴う交通量の増加に対応することで、地域の活性化や魅

力ある都市の形成、そして、重要港湾、地域高規格道路へのアクセス強化を目的としています。

事業概要ですが、大新田諸田工区は中津市東山から諸田において、平成7年度より実施している、延長5,320m、有効幅員14m、全幅で40mの現道拡幅事業です。道路区分は第4種1級、設計速度が60km/hで、総事業費は、最終精算額約143億円となっております。平成18年度に起点終点側の区間を供用し、平成26年度に残りの区間を供用しています。事業箇所の詳細断面図ですが、4車線で、両側に植樹帯と自転車歩行者道を設置しています。

次に、事業効果の発現状況です。一つ目の効果として、交通渋滞の解消についてです。整備前、近年の企業進出に伴い交通量が増加していることから、ピーク時間帯における交通混雑が発生していましたが、本事業により4車線の道路を整備することで、交通混雑が緩和されています。

平成21年度に田尻交差点における交通量調査を行ったところ、田尻交差点において、渋滞長が最大560m生じていましたが、昨年度調査では0mと、渋滞が解消されている状況となっています。また、交通渋滞の解消に伴い、平均旅行速度の上昇も図られています。東山交差点から定留交差点において、上り線下り線ともに平均旅行速度が上昇しており、所要時間も、平均で1分ほど短縮しています。また、田尻交差点、定留交差点における交通量の増加も認められている状況です。これらの結果により、本道の整備により、交通量の増加に対応していることが確認されます。

二つ目の事業効果として、歩行者の安全性確保についてです。整備前の現道は、歩道幅員が狭小な箇所が存在していました。沿道には住宅地、幼稚園、病院などの公共施設が立地しており、小学校の通学路として利用されていること、また、ダイハツ関連の工場進出により交通量も増加していることから、歩行者の安全性を確保する必要がありました。整備後は歩道が広くなり、歩行者や自転車道の安全性が向上しました。

整備前は、平成18年から平成26年度、年平均で約1件発生していた歩行者と車の事故も、期間は短いですが、整備後の27年28年の2か年平均で、事故の発生がない状況となっています。歩行者自転車数とも、昨年度の調査において、過去より増加している状況が確認されていますが、事故件数は減少しているため、本事業により、安全安心な通学ができるようになりました。

三つ目として、地域の活性化についてです。4車線化により、大規模商業施設の立地や、ダイハツ関連の工場が進出しています。平成15年以降の立地企業数は、県北部地域全体で173件、中津市では72件となっております。平成26年の整備後以降の立地企業数は30件となっています。また、商業施設の多数立地に伴う従業員の雇用等の創出により、地域の活性化についても寄与していると考えられます。

次に、重要港湾、地域高規格道路へのアクセス強化についてです。本路線は、県北の拠点都市間を結ぶ道路として重要な役割を果たしていますが、近年の企業進出に伴い、交通量が

多く、渋滞が発生していました。本路線の整備により、中津港線、中津日田道路へのアクセス強化が図られ、また、北部中核工業団地との横のつながりも含め、県北地域の物流や産業活動の活性化に、よりいっそうの効果を発揮している状況となっております。

続いて、全体事業の概要についてです。本事業は、過去3回の評価を受けています。最終評価時からの変更点は、補償物件の移転先の選定に期間を要し、用地取得が難航したことから事業期間を8年延長し、最終的に、平成7年度から平成26年度までの実施期間となっております。延長、幅員等については、変更はありません。事業費については、約132億円から約11億円の増額となり、最終精算額として約143億円となりました。事業費増減の内訳ですが、橋梁工については、詳細設計でコスト縮減を行ったことや、施工時の発生土距離を近傍の箇所へ運んだため、500万の縮減を行うことができました。

次に、事業費の主な増額理由についてです。まず一つ目は、環境基準に満たない鉾さい処理費の増額についてです。施工時に現道の舗装を剥ぎ取った結果、路盤に鉾さいが使用されていることが判明し、前回評価の時点では確定しなかった処分が確定し、2億円の増額となりました。

二つ目としましては、地盤改良による増額についてですが、施工時に試掘を行い、土質試験を行った結果、地盤が当初の想定に比べ軟弱であることが判明したため、赤色の箇所において路床改良を行う必要が生じ、1.5億円の増額となりました。

最後に用地補償の精査による増額です。本案件は、前回評価時からの補償物件が53件ありまして、調査の結果、当初計画時における補償費を過小に見積もっている事業所、工場等が判明し、6件で4.6億円の増となっております。その他、類似事例や建築資材の高騰による事例が47件あり、その合計が、2.1億円の増となっております。全体で6.7億円の増となります。本案件は平成27年以前の案件でありまして、当初の想定の見込みが甘かったためこのような増となっておりますが、現在、事業中の箇所においては、平成27年度「補償費の適正な算出について」の通知に基づき、適切な事業費の算出を行っています。

次に、環境への配慮についてです。本路線の環境への配慮としては、土砂の工事間流用と植樹帯の設置を行いました。まず、土量配分についてですが、本事業で約70,000m³の切土が発生し、そのうち60,000m³は、現場内盛土に流用しました。残りの10,000m³は事業地外に搬出し管内の他事業で有効利用を図っています。次に、植樹帯の設置についてですが、本路線は、中津市景観計画において幹線道路として位置付けられております。市外からの進入路や、市内を巡る際の良好な沿道景観形成として植樹帯を設置しました。

今後の課題および、対応方針についてです。これまでに説明したとおり、事業効果は、交通渋滞の解消、歩行者の安全性確保、地域の活性化、魅力ある都市の形成、そして重要港湾、地域高規格道路へのアクセス強化が確認されております。

また、同種事業の今後の課題ですが、事業着手後に地質等の必要な調査を行い、事業費の精度を上げていくことが重要であること、また、事前調査や現地調査を十分に行い、用地補償費や用地交渉にかかる課題を精査しまして、適切な事業費、事業期間の設定を行うことが

重要であると考えられます。重ねてですが、平成27年度通知により、現在実施中の事業については適正な補償費の算定を行うよう、注意しています。

最後に対応方針ですが、当初の事業目的は達成していることから、さらなる事業評価の必要はないと考え、事業評価を完了したいと考えております。

以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

《議長》 それでは、この件につきまして、ご質問ご意見等ございますか。

《委員》 環境への配慮というところですが、植樹帯の設置という所なんですけどね。沿道景観の形成として植樹帯の設置を行ったというのは、環境への配慮ではないと思うんですね。第4種第1級の道路には、植樹帯の設置は道路構造令で義務付けられていますので、植樹帯の設置自体は、極当然のことですので、これが直ちに環境への配慮になるのかなと思いました。

もしもそこを強調したいのであれば、植樹帯を設置し、例えば、あそこを見ましたらサツキツツジが植わってましたので、サツキツツジ等の低木を中心に植栽を行い、沿道景観の向上を図った、みたいなのが正しい記述の方法じゃないかなというふうに思いました。

《道路建設課》 ご指摘のとおりです。引き続き今津工区を実施していますので、指摘を踏まえて、反映させていただきます。

《委員》 事業費の主な増額理由ですね。前回、7月5日に事前説明で、この根拠、エビデンスを示してくださいというふうに、お願いしたんですけどね。地盤が軟弱であることが判明したために、地盤安定処理工を行ったという、具体的に、例えば土質柱状図等でN値がどのくらいですかというのをお示しくさうと言ったんですけど、ちょっと説明していただけますか。

《道路建設課》 当時の記録が残っていないため、隣接工区の調査結果を載せております。その結果、路床のCBRが0.6%となっていたことから1m³あたり63キロのセメント硬化剤を添加して、路床改良しています。隣接工区ですので、ほとんど同じ状況と考え、参考資料として提示しています。

《委員》 分かりました。ありがとうございます。そうであるならば、地盤が軟弱である次に括弧書きで、そのエビデンス、例えばCBR等、0.6%とか書いていただくと、先ほどのような質問をしなくてよかったかなと思います。それから、事業の目的、概要というところですね。これは7月8日に現地説明を行って、同席した委員も異口同音に、この歩道、広すぎるんじゃないと、まず言ったんですね。歩行者交通量に比して6mの歩道幅員は、ち

よっと過大設計じゃないですかというふうですね。どうしてこんな設計が、当時、許されたんだろうかと思うんです。それについて、いかがですか。

《道路建設課》 中津市の都市計画決定が、この区間を含めまして、福岡県吉富町との県境から宇佐市まで、25mから40mの都市計画決定がされています。今回の事業区間は40mで都市計画決定されていたので、計画として採用して事業を実施しました。

大分にも40m道路や、駅の南側の100m道路もあり、その当時に都市計画を考えた人達が、50年後の都市を考えた時に、将来企業の進出などで交通量が増え3車線必要になるかもしれないから、ここには40mの道路が必要ということで計画したものを私たちも尊重して作っております。ただ、今すぐに3車線の道路が必要というわけではありませんので、歩道や緑地帯を作っている。ですから、これは将来の社会資本のインフラのために全体の幅員40mがいるというふうに考えて作っているというところです。

ですから、今見ると、6mの歩道は広すぎるのではないかと、委員の皆さんは感じていますが、そういった都市計画決定があり、それを踏まえた道路整備を実施した道路だということで理解をいただければと思います。

《委員》 と言うことは、都計審の段階で問題にしないといけなかったんですね。分かりました。当時の状況はちょっと分からないんですけども、道路構造令を素直に読みますと、ここは自転車歩行者道ですよ。ですから、3m以上という基準値はあるんですけども、その倍あるのって、現地に行って、広すぎるんじゃないと思います。

それと、その事業効果の発現状況で、それは午前中の質問と全くいっしょです。これは、平均旅行速度、どうやった計ったんですかというところです。何かこう、根拠が欲しいなという気がしますね。33.2キロが、平成30年。もちろん、4車線にした効果というのは、容量が飛躍的に拡大したので、交通量が増えていにもかかわらず平均旅行速度が上がったということは、容量の拡大が最大の理由だと思いますけども、この平均旅行速度の計り方ですね。もうちょっと根拠が欲しいなと思います。ピーク時なのかですね。そういうところです。

《道路建設課》 この区間は、実際に土木事務所の職員が、ピークの時間も含めた一定時間、現地を何往復か走行して掛かった時間を平均して出しています。

《議長》 植樹の件に対してはいいですか。ご指導を。

《委員》 本来であれば、このくらい高幅員道路であれば、高木でいいと思うんですけどね。もう、サツキツツジがちょろちょろとあって。景観形成にはどうかなっていう気がしました。当初から高木の設計でなかったんですか。

《道路建設課》 17年、18年に植樹の検討会をしてまして、その時、ハナミツキやマツ等の高木も含めて検討したところ、低木のほうが管理とか、側道から出てくる時に見やすいとかいう話がありまして、採用されてる案になっています。

《議長》 ほかに。

《委員》 3点ほどあります。事業効果の発現状況で、歩行者の事故件数についての総計が、先ほどもご説明の時に、期間が短いですがというお話ありましたが、ほかの交通量調査とかは平成30年度までが記載されていて、これ、事後評価なので最終の評価だと思うんです。うがった見方をすれば、じゃあ、29年、30年に、もし事故が起こってたら、その前の年平均1.0とあまり変わりはないんじゃないかとかそういう見方もできると思うので、ここについては過去のことなのできちんと調べていただいて、きちんとした数字を出していただいたほうがいいんじゃないかなと思います。

主な増額理由のところ、一点目は単純に、鉋さい処理っていうのをどのようにしたのかを教えてください。二点目が、先ほど地盤改良の説明の時に、資料がないと言われましたが、県の公共事業の資料が、完了後5年でこの評価が行われるまで残ってないっていうのはちょっとおかしいんじゃないかなと思ったものですから、その保管期間と、あと、なんで今回、見つからなかったのかという点を教えてください。

《道路建設課》 事故マップ等のデータで平成30年まで調べた結果、事故の発生は確認できませんでした。ここは資料の訂正をさせていただきたい。

《委員》 そうしたら、平成28年っていうのを、結局、単純に平成30年に直せばいいですか。分かりました。

《道路建設課》 先ほど、鉋さいの処理というのがございましたが、製鉄所で鉄を作った際に出るスラグを路盤材として使用されていきました。これの処理をする場合には産業廃棄物扱いなので、処分場に持って行って処理をしないとイケません。砂利などの路盤材と想定しており盛土などに流用できると思っていたが、処理とかに費用がかかったため増額となりました。

そして、地盤改良の資料の件ですが、19年度に供用した区間の部分の資料がないということ。平成26年供用した工区のデータだけで説明してる形になっています。

資料等の保存期間は5年ですので、19年に供用したところについては事後評価前に、保存期間過ぎていますので処分をしています。

《委員》 じゃあ、単純に計測してから5年間しか保管せず、この事業が完了するまでは、この事業についての資料は全部取っておこうとかいう感じではないということですか。

《道路建設課》 メンテナンスをしていかなければならないような図面等はちゃんと電子化されていますが、品質管理などの書類は保存期間が過ぎれば、処分しているということです。でも、先ほど、今も言ったように、同じ事業区間内のデータですので、CBRは0.6でしたと説明させてもらっているところです。

《委員》 何か、5年しか取っておかないんだったら、事業完成後5年後に評価した時に、あそこが知りたいってなったら何も分からないですよ。

《委員》 最低、10年は取って欲しいですね。

《道路建設課》 事後評価では、完成後5年後に同一事業の中で1事業を評価すると決められていますので、対象事業を確認した上で、評価を受けるまで必要な資料は残すようにしていきたいと思います。

《議長》 はい。ほかにございますか。

《委員》 現場を見て、ほんとうに広い歩道で、あれで事故が起きたら、逆にすごい。そのくらい幅が広く、安全に歩行も自転車も通れると感じました。

歩行者、ほとんど見ませんでしたけど、自転車の方を見ました。道路は、整備後の写真を何枚か載せてもらってますけど、もう、こんなに隙間がないんじゃないかと思うぐらいすごい交通量でして、あの昼間の時間にあれだけ通るっていうことは、やはり、通勤通学時間になったら、もっと交通量が増えているんだろうなというのはよく分かりました。

そして、整備をしたあとで企業がたくさん参入して来てるっていうのもよく分かって、非常にいいなと思ったんですけど、私は、その場で、人がどれぐらい増えてるかがあったほうがいいんじゃないかっていうお話を現地でしたんですけど、さっき調べたら、人は減ってました。平成27年から、若干、減ってるんですね。ただ、世帯数が増えてるんです。平成27年の4月から平成31年の4月で、約2千世帯ぐらい。

世帯数が増えるっていうのはすごいことだと思うんですね。この人口減少が激しい大分県内において世帯が増えてるっていうのは非常に大きな効果があったんじゃないかなと思いまして、産業を誘致する場合に、やはり道路がきちんとできてないと何も整備されていかないですし、輸送ルートっていうのを確立できないと、本当にその場所での産業っていうのは発展しないので、非常にいい例だと思うんですね。

ただ、植樹帯の植物が、もう枯れ上がってるのが非常に残念でして、根っこも枯れちゃ

ってたんですね。で、土を見たら砂地っぽくて、作物が育ちにくい土だと思うんですよ。管理もたいへんだと思うので、雑草が生えないようにしたいということであの土が入ってるんだと思うんですけど、そうだったら、それに強い植物を植えないといけない。ちゃんと植樹帯の管理をしますよとか設置してますよって、言っている以上は、ちゃんとやらないといけないと思うんです。

地元の方がどう言おうと、何らかのかたちで植物を植えるっていうことをやっぱり心がけていただかないと、これを設置しましたって言ってしまってる以上、どこにその責任があるか。誰にその責任があるかっていうのは、最終的に県のほうに来るはずなので。

そこはもう、強い植物でいいと思うんですよ。見た目とか、落葉しないとかっていうこともすごく大事だと思うんです。手間がかからないものでいいと思うので、やはり、あれだけ交通量が多い場所なので、目に優しい緑がある方がよりよいかと思います。

ぜひ、そこだけはお願いします。

《道路建設課》 世帯数につきましては、おそらく、ダイハツ等自動車関連の就業者が、単身で来られて増えてるのかなというふうに思います。植樹につきましては、今回の件を踏まえまして、今後の事業に反映していきたいと思います。

《議長》 ほかにございませんか。

《議長》 私から一点。現地調査の時にも思ったんですけど、ちょっと車線が薄くなってるというか。それで、お話聞いたら、ちょっと路面の作りによってそういうのがあるらしいんですけど、ちょっと広い道で車線がはっきりしてないと、夜なんか、めちゃくちゃ走りにくいんですよ。で、人じゃなくて、車同士の接触とかそういうのが可能性ありますので、そのへんも注意して、よろしくお願いします。

《道路建設課》 はい。分かりました。

《委員》 一点だけ。確認ですけど、先ほどのCBRは、修正CBRでよろしいんですか。設計CBR、どちらの値ですか。

《道路建設課》 現地において取ったCBRです。

《委員》 現地で取ったので、路盤材料の？

《道路建設課》 いや。路床材料です。

《委員》 路床材料の調査を評価するための資料。そしたら修正CBRかな。と思うんですけどね。また、あとで確認してください。

それから植物の選定、樹種の選定、とっても大事だと思いますので、ぜひ、こういうふうな幹線道路は景観向上の意味で言うと、ちょっとサツキツツジはちょっとあれです。

やっぱり、ところどころでもいいから、例えば中津地域を代表するような樹種をね、点在させるだけでも道路としての格が上がるような気がします。僕は、ハナミズキは植えないほうがいいと思います。地元の人がいいから、即、その道路に適してるかという、やっぱりその土質と言うんですかね、砂質土系に強い樹種とか、やっぱりありますし、それから、維持管理もあまりかからないというのがあるはずですので、そのへんはまた専門家の方を交えて、適切な樹種の選定をお願いできればと思います。

《委員》 事業費の主な増額理由の中で、先ほど委員さんが言いましたが、施工時に現道舗装を剥ぎ取った結果によってっていうようなかたちなんですけど、これ、施工前に、事前にこういったチェックはされなかったんだろかなと思うんですね。チェックされてたら、こういった鉋材の処分について、はじめから見込めたのではないかなと思います。それによって事業費が大きくプラスになってるっていうのはどうかと思いますので、事前チェックがされていればと思いました。

《道路建設課》 事前の確認はしていましたが、延長が長いということもあり、十分ではなかったと反省しています。今後は、よりいっそう気をつけていきたいと思います。

《委員》 重要港湾であるっていうことが位置づけられてますので、利用状況とか、どういった方々が主に利用されてるのか、お聞かせください。

《道路建設課》 中津港は重要港湾で、ダイハツ関連の車両等を、国内外に向けて移出や輸出するのに使っています。他には、木材や砂利とかで使われている状況です。かなり多岐にわたって使われています。あと、漁船が使用する船だまりも設置されています。

《議長》 ほかにございますか。

(一同無しの声)

《議長》 それでは、意見等も出そろったようですので、事業者が申しております対応方針案の評価の完了が妥当であるということに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、この事業につきましては、評価の完了を妥当といたします。はい。ありがとうございました。

《議長》 それではこれより、取りまとめを行いたいと思います。本日の評価結果について、再確認をいたします。資料の01ページ。対象事業総括表をご覧ください。よろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》 事前評価対象事業1件については、事業実施を妥当といたします。それから、再評価対象事業5件については、3件の継続、2件の休止を妥当といたします。事後評価対象事業1件につきましては、評価の完了を妥当といたします。以上を知事に答申したいと思いますが、よろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 それでは、ただ今の内容で知事に答申をいたします。なお、知事への答申は、8月30日に行う予定になっております。よろしく申し上げます。以上で、本日の審議を全て終わります。委員の皆さんには長時間、ご審議、誠にありがとうございます。それでは事務局にお返しいたします。

《事務局》 たいへんありがとうございました。それでは最後に、建設政策課長からごあいさつを申し上げます。

《建設政策課長》 本日は7件の事案につきまして、長時間にわたりましてご審議いただきましてありがとうございました。本日の審議の結果は、先ほど委員長からお話がありましたとおり、8月30日、知事のほうに委員長から答申をお願いしているところでございます。私どもといたしましては、答申ならびに、本日、皆様方からいただいたご意見を尊重いたしまして、引き続き、事業を推進していきたいと考えております。今後とも、ご指導のほうをよろしくお願いいたします。これをもちまして、第49回大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

【議事録署名】

議事録署名年月日 令和 年 月 日 ()

議事録署名委員

㊟

議事録署名委員

㊟

