

第54回 大分県事業評価監視委員会 午前の部

日時：令和3年2月5日（金） 9：00～16：00

場所：大分市府内町2丁目1-4 トキハ会館 5階 ローズの間

議題：公共事業評価（事前評価6件、再評価10件、市町村審議依頼1件）

出席委員：角山委員長、米澤委員、廣戸委員、田中委員、亀野委員、鶴崎委員、鈴木委員、
北西委員、川田委員

対象事業

午前の部

1. 【事前評価】 都市計画道路事業 駅前高市線
2. 【事前評価】 道路改築事業 田野庄内線 南園工区
3. 【事前評価】 交通安全事業 中津吉富線 合馬工区
4. 【再評価】 無電柱化事業 国道500号 汐見工区
5. 【事前評価】 重要港湾改修事業 大分港 大在西地区
6. 【再評価】 重要港湾改修事業 大分港 坂の市地区 臨港道路 細馬場線
7. 【再評価】 地方港湾改修事業 高田港 呉崎地区
8. 【依頼審議】 中津市公共下水道事業 中津・三光処理区 北部第3排水区

午後の部

9. 【事前評価】 広域河川改修事業 野上川
10. 【事前評価】 海岸環境整備事業 国東海岸 小原地区
11. 【再評価】 通常砂防事業 山王谷川
12. 【再評価】 火山砂防事業 ロノ林川上
13. 【再評価】 小水力発施設整備事業 白水地区
14. 【再評価】 中山間地域総合整備事業 豊後大野東部地区
15. 【再評価】 防災ダム事業 放生溜池
16. 【再評価】 水産生産基盤整備事業 小祝漁港
17. 【再評価】 水産流通基盤整備事業 長洲漁港

大分県事業評価監視委員会 午前の部

開会

《事務局》

定刻となりましたので、ただいまから第54回の大分県事業評価監視委員会を開催いたします。初めに、本日、委員9名の全員出席をいただいております。大分県事業評価管委員会設置要綱第4条第2項の規定により、本委員会が成立していることをご報告いたします。

それでは、本委員会の開催にあたりまして、土木建築部長からご挨拶を申し上げます。

《土木建築部長》

委員長をはじめ、各委員の先生方には、コロナ禍で何かとご多忙の中、本日もご出席をたまり、誠にありがとうございます。また、先月20日の事業説明会や今週月曜日の現地調査にもおきまして、熱心に検討、調査を行っていただいたと伺っています。改めて感謝を申し上げます。

さて、今年度3回目の事業評価視察委員会ではございますが、今回は、事前評価6件、再評価10件と審議案件が多いうえに、依頼案件についてもご審議いただくこととしています。申し上げるまでもなく、公共事業は、県民生活の向上にむけて大変重要な役割をはたしています。一方、人口減少社会や、厳しい財政事情など急速な社会情勢の変化に対応するためにも、公共事業を進めるうえでは、一層の公平性、効率化、透明性の確保が求められています。

本日も道路整備や海岸事業、7月豪雨災害に伴う河川改修など多様な事業が議題に上がっています。担当課からは、できるだけ簡潔に、一方でわかりやすく丁寧な説明に努めるよう準備をさせているつもりですが、委員の先生方には、様々な観点から忌憚のないご意見や活発な議論をお願い申し上げ、開会にあたってのごあいさつといたします。長時間になりますけれども、本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

《事務局》

続いて委員長に、ご挨拶を頂戴したいと思います。

《委員長》

それでは開会にあたりまして一言ごあいさつを申し上げます。第54回、今年度最後の事業評価監視委員会、委員の皆様全員にお集まりいただきましてありがとうございます。この1年間新型コロナに振り回されまして、行動が制限されましたけれど、現地調査に行きますと、そんなこと言っていられないほど、公共事業の重要性を実感してきたところでございます。

本日は17件という大変多くの議案がございますけれども、監視委員会の委員としまして、しっかりと責任をもって審議したいと思いますので、委員の皆様よろしくお願ひいたします。また説明の方もどうぞよろしくお願ひします。簡単ですが、ご挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひします。

《事務局》

ありがとうございました。土木建築部長は、他の公務がございますので、退席させていただきます。それでは、早速審議を始めていただきます。大分県事業評価監視委員会設置法第4条の規定によって議長は委員長が務めることとなっておりますので、これから先の議事進行は委員長にお願いいたします。よろしくお願ひします。

《議長》

それでは、議事進行をさせていただきます。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項に定める議事録署名委員と

して、鶴崎委員と北西委員の2名を指名いたしますので、事務局の議事録作成後、審査の上、署名をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

ここで傍聴される皆様方及び報道関係者にご案内がございます。傍聴される皆様には、入場時にお配りしている傍聴要領に従い、静粛に傍聴をお願いいたします。また、審議の内容が個人のプライバシー等に関わる恐れのある場合には、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。それでは、審議に入ります。事業の説明者は、説明時間を8分程度をお願いいたします。はじめに事業評価対象事業です。都市計画道路事業 駅前高市線についてご説明をお願いいたします。

1. 【事前評価】 都市計画道路事業 駅前高市線

《都市・まちづくり推進課》

本事業は、JR三重町駅周辺のまちづくり、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て、主に歩道の設置を行うものです。駅前高市線は、図面赤線で示しております、JR三重町駅と国道326号を東西方向に結ぶ、延長380mの都市計画道路です。また、図面青線で示しておりますのが都市計画道路駅前線で、三重町駅から南に伸びているメイン通りとなります。今回、赤の駅前高市線の新規事業化ですが、三重町駅周辺のまちづくりにおける青の駅前線の取扱いが大きく関連しますので、その点から、まず、説明をさせていただきます。

こちらが三重町駅周辺の図面になります。三重町の玄関口である三重町駅と国道326号を南北に接続するメイン通りの駅前線の現状は、閉店した商店が立ち並び、町並みが閑散としてしまっている状況です。さらには、交通量は約6,400台と多いにもかかわらず、2車線はあるものの車道幅員が狭く、車両の円滑な交通に支障を来しています。

こちらは、通学路の状況です。本路線は三重第一小学校の通学路になっており、ほかにも、三重中学校、三重総合高校など多くの生徒が利用しており、昼間の12時間で歩行者は488人に上ります。しかしながら、写真にあるように歩道がなく、通学生が路肩を歩く、車両の路肩停車の際には歩行者が車道にはみ出すといった場面も見られ、非常に危険な状態となっています。過去5年間に5件の事故が発生しており、死傷事故率が県平均の約3倍となっております。

このような問題がある中、三重町駅周辺のまちづくりについて検討を開始しました。はじめは平成25年度に市県による研究会で始まりましたが、平成26年度に学生や町内会など幅広い層のメンバーで再構成し、市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」として、ワークショップや歩行者天国などの社会実験を行いながら、三重町駅周辺のまちづくりについて検討してきました。この活動で取りまとめた基本計画がこちらになります。

人が集まり、人と人がつながる心豊かに暮らせるまちづくりを基本理念に、歩行者に優しくにぎわいのあるまちづくりを目指すため、駅前通りについては、歩行者が、安全かつ快適に歩ける道路空間を形成していくこととしています。平成28年度に豊後大野市長に基本計画を提言し、市もこれを都市再生整備計画事業に反映させ、実施に向けて進んでおります。

こちらが豊後大野市による三重町駅周辺のまちづくり計画を示した図面です。市では、三重町駅周辺を一体的に整備する計画としており、緑色で示しているのが市の都市再生整備事業で実施を予定している事業で、市道の整備や駅前広場の整備等を予定しています。駅前線については、市が歩車共存道路にして、一方通行化も検討しているところですが、歩車共存道路のイメージを下に示しておりますが、車道にクランク等を設け、歩行者優先の道路とするものです。青が現状の車の流れ、赤が将来の車の流れを表しております。この駅前線の歩車共存道路化には、一方通行の規制等によって、駅前高一線へ交通の転換を図る必要があります。

こちらが今回の事業評価箇所である、都市計画道路 駅前高市線です。駅前線の歩車共存道路化に伴い、交通量が現状の1,750台/日から5,600台/日に増加します。しかしながら、周辺には小学校、中学校、専門学校等があり、12時間で201人と多くの利用者があるにも関わらず、狭あい歩道のない箇所もあり、危険な状態となっています。左側の写真では、車が歩行者をよけて中央付近を通過しており、対向車がいれば走行できない状況となっています。また、右側の写真では、右折待ちの車がいれば、直進できず、交通混雑が発生しています。

駅前高市線の通学路の状況についてです。緑が三重第一小学校、青が三重中学校、ピンクが専門学校の通学路です。左側上段の写真にあるように歩道がなく、小学生が路肩を歩いているため、非常に危険な状態となっています。地元区長や専門学校の校長からは、歩道がなく、危険なので、対策願いたいとの意見もいただいております。

次に整備前後のイメージです。歩道の新設および拡幅により歩行者等の安全が確保され、通学路合同点検における危険箇所が解消されます。また、道路拡幅により、自動車の安全性、走行性の向上が図られます。これにより、安全安心な都市空間の形成、主要施設へのアクセス機能の向上などの効果が得られ、三重町駅周辺のまちづくりに寄与することができます。

駅前高市線の計画概要です。事業延長は、JR三重町駅から国道326号までの380m。幅員は都市計画決定で定められている、車道3.0mに両側歩道を加えた、全幅12.0mです。国道326号については、交差点の影響範囲として右折レーンの設置を行います。計画期間については、令和3年から令和8年までの6年間で、全体事業費は、11億2千万円を予定しております。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、金額は約8億円となっております。続いて、全体スケジュールについてです。令和3年度から測量設計に着

手し、その翌年度から用地買収を行いながら令和6年度に工事着手し、令和8年度に完成させたいと考えております。次に環境への配慮としましては、都市部の現道拡幅であり、地形改変による自然環境への影響は小さい計画です。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、底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が取れ、生活環境の改善が期待できます。さらには、アスファルトは排水性舗装を使用して、騒音を軽減します。

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2,200m³発生しますので、豊後大野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。

まとめとしまして、豊後大野市や周辺の学校関係者からも早期対策の要望があり、市民会議「ぶんごおおの未来カフェ」の活動も継続していて、地元の協力体制は整っています。以上のことから、本事業につきましては実施したいと考えております。以上で説明を終わります。

《議長》

はい。ありがとうございました。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》

現地調査へ行かせていただきました。その時に通学状況の写真を加えてほしいということをお願いしたところ、この短期間で入れていただいてありがとうございます。この事業について反対する趣旨ではないのですが、現地に行った感想としては、本当にこの道路の両側に歩道が必要なのかと思ったところがあります。

ただ、それについてちょっとお尋ねしたところ、もうすでに整備済みのところも両側に歩道を設置しているところもあるというお話でした。そうであれば、途中まで付けた時に、その先の安全はどうなるのかという問題もあるので、そういうことなのかと思いました。この前聞いておけば良かったのですが、交通量が1,750台/日から5,600台/日まで、本当に増えるのかというのが率直に疑問なのと、その交通量が増える理由として、駅前線を一方通行で検討しているので、その場合には交通量が増えますというお話しでした。

前回の説明会の時には、一方通行についてお尋ねしたら、まだ検討中ということだったので、市が管轄するところと県が管轄するところの協議を進めるのは難しいのではと感じました。また、私が平日の午前中に町並みを歩いた感覚だと、すごく寂れていて、本当にここにそんなにお金を投資する意味があるのかなということも感じました。

ただ、人がいないから、じゃあ、もう、何も投資しなくていいっていう趣旨ではなくて、町の方々がなんとかこの町を盛り上げたいっていうお気持ちを市と県で協力されたいというご意向だと分かるので、みんなが連携しないと成功しない事業だと、すごく感じました。

このような事業なので、「ここは市なのでそこまではちょっと口出しできません」とか、「まだ検討中で分かりません」とか言うのではなくて、何とかそこをうまく地元の方、県市、それ以外の関わる方全員が一丸となって計画を進められないかと感じています。それができればすごく成功するかもしれないし、それができなかった時に、この道路は必要だったのかと最後まで疑問を感じるのかもしれないと思っています。すごく難しいことかとは思いますが、是非頑張ってくださいたいと、現地に行って感じました。

《都市・まちづくり推進課》

5 ページに資料を出していますが、元々この事業の実施に当たっては、前市長から、合併後、三重町駅を中心部の活性化を何とか図っていかなければいけない。事業実施に当たっては、行政主導で進めるのはよくないということで、まず平成25年度に土木事務所と市役所で勉強会を立ちあげました。翌年度から公募を入れて、沿線の方とか、地域に関心のある方を入れて、「ぶんごおおの未来カフェ」として活動開始しました。1年に1度、歩行者天国の社会実験等を、今でも継続してやっています。何かイベントごとをしようと思うと非常に関心があると思います。委員が言われるように、ただ単に県が道路整備すればここが活性化するわけではなくて、県と市と住民の沿線の方々も巻き込んで、一体となってしなければいけないというのは十分認識しています。

この駅前高市線の事業に関して、今日、事前評価の説明ということで県道に特化したご説明を差し上げていますが、スタート時点から現在においても市と一体となって、計画しておりますので、この事業の成功に当たっては、ハード整備もさることながら、市の中での土木分野だけでなく、例えば商工とかそういったところも、スタートしているところですので、その成功に向けて、人がにぎわえるような空間作りも併せて行っていきたいと考えております。

《議長》

よろしいですか。

《委員》

大まかなその方向性は分かりましたが、あともう一点、途中で質問した、計画交通量、5,600台の根拠も、ご回答をお願いします。

《都市・まちづくり推進課》

まず、駅前高市線の現況の交通量が、だいたい1,750台/日ぐらいでございます。一方、駅前線の現況交通量が、6,700台/日ぐらいです。一方通行にすると交通量が半分ぐらいになると考えて、その半分が、この1,750台のほうにオンされてくるので、だいたい5,600台ぐらいになってくるという推計になっています。きちんと推計のシミュレーションをしていますが、そのシミュレーションでは、完全に一方通行にすると5,600台で、駅前線のほうを歩車共存道路にして、規制をかけずに双方向にした場合は、推計上は5,000台という推計になっております。一方通行にしなくても一車線道路になりますので、通りにくくなるということから5,600台まで行か

ないのですが、5,000台ぐらいになるだろうという推計になっています。

《議長》

よろしいですか。ほかにございませんか。

《委員》

この道路の説明をいただきましたが、どちらかと言うと、まちづくり支援というのが大きな理由だと思っておりますので、そうであれば、B/Cの資料を付けていただければと思います。B/Cを算定しない理由としては、交通安全事業という理由から付けないというのが普通なのですが、今の説明では、まちづくりの支援のために作るというのであれば、B/Cを添付していただければと思います。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

私、未来カフェで活動をしていのですが、正直、駅前通りについては、私は、車道を広げて歩道を確保して、という事業をしてほしいと市に要望しました。その時に市の道路であることとかいろんな規制がかかるというところがあって、そこもいっしょに勉強しました。でも、その時には既に一方通行路線が決まっていた、私たちの意見は、道路の整備についてはほとんど通らなかったのです。今、説明を聞きますと、私たちの活動が役に立ったのかというのがすごく疑問に思えてきました。

イベントの時にはぎわいを生み出せるのですけれども、平常時、なかなか生み出せていないということと、この踏切を越えた先に、千歳インターがあって、そこを使われる方はこの路線も使うので、結構混みます。今日も通ってきましたが、朝、混んでいて、で、道幅も狭いので非常に危険な道路です。現在、三重バイパスと千歳インターがつながる工事もされているようなので、ますますここを通らなくなる可能性があるかと、今日、来ながら思いました。

他の道路が整備されていけば細い狭い道路を通る必要がないので、そうすると、本当にここが必要なのかということと、もう一回、豊後大野市とか、その未来カフェに、今回の事業評価監視委員会が出された意見を降ろしていただきたいと思っています。

駅前の人たちが、活性化しなきゃいけない、道路を整備してもらうには、やっぱりその活動をしていかないと価値が見いだせないと思われてもしかたがないという状況であるっていうことを、もう一回、きちんと市のほうにも降ろしていただきたいですし、未来カフェのメンバーにもそれが共有されないと、この新しく作る道路の意味が何となく薄れてくるというか、せつかくきれいにさせていただいても活用されなくなってしまっはしかたがないので、共有しなきゃいけないと思いました。

《都市・まちづくり推進課》

最初に言われた未来カフェですが、私もワークショップには何回か参加させていただき、いろんなグループに分かれてさまざまなご意見をいただいたので、委員が言われた

ご意見がでたのも当然承知しています。最終的には、未来カフェから豊後大野市長へ基本理念と基本方針、それと一方通行を含めた絵姿を出していただきました。市では、未来カフェの意見で、できることとできないことを整理しながら、平成29年度以降、都市再生整備計画の中で事業を始めたというところでございます。

駅前通りの平日、現状を見ますと、沿道は、ほとんどシャッター通りになっているところも多いので、今のまま、資料のようなイメージに整備しても、街が活性化できないということは、豊後大野市さんも十分認識しております。

そうしたうえで、先月、地元の方々と、市の建設課長さんと私共も一緒にお話をしたところです。こういったイメージを伝えた上で、市が、商工会と一緒に月一で勉強会をしていこうということになっています。にぎわいが持てるまちづくりを、一緒に進めていかなければいけないと思いますし、最初から活動をいただいていたぶんごおの未来カフェの方々においても、これから丁寧に、進ちょく状況等について説明をして、その中でまたご意見を賜るというような進め方をしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

《委員》

「人が集まり人がつながる」ということで、平成26年度に企画をされているのですが、どのくらいの頻度で、どのくらいの人数が集まっているのか、分かりましたら教えてください。

《都市・まちづくり推進課》

どのくらいの人数かということですが、今資料を持ち合わせていません。頻度は歩行者天国の社会実験については、交通規制の問題や、まだ社会実験という段階なので年に1回です。先ほどのイメージのような形になれば、仮に一方通行する際にも、その前にちゃんとした社会実験をしないといろいろな問題が、机上の問題と実際にやった問題といろいろ出てきますので、これからある程度頻度を上げて社会実験を行うことを予定しています。

《委員》

何かこう、26年度から社会実験をするようになってきた。それに対して、もうちょっと、スピードアップができないのかなと思います。ちょっと長いと思うのですが。

《都市・まちづくり推進課》

そのとおりでございます。

《議長》

他によろしいですか。

(一同よしの声)

《議長》

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の、事業実施が妥当であるということによろしいですか。

《委員》

違います。B/Cを出さないと審議が出来ないと思います。

《都市・まちづくり推進課》

今回、現道上のその歩行者の対策ということで、今、B/Cは付けていないのですけれども、念のため計算をしているところです。今のところB/Cは、中身の精査が必要ですが、1.36という結果になっております。

《委員》

それを出してもらわないと議論ができないと思います。

《都市・まちづくり推進課》

承知いたしました。それでは、B/Cについては、精査の上提出させていただきます。

《委員》

もちろん、交通安全事業の場合ですとB/Cを提出しないでもいいということは理解しています。しかし、先ほども質問したように、これはまちづくりの問題であって、この資料の文章は安全の効果は付け足しみたいにかかれていたのです。一番は、やはり、居心地よく歩きたくなる街、先ほどの質問の回答でもそういうふうにお答えをいただきました。そうすると、B/Cを免除するという安全上の問題というのは付け足しみたいな説明なので、やはり、B/Cをちゃんと説明していただいて、それで納得した上で議論をするというのが当然だと思います。

《都市・まちづくり推進課》

それではきちんと整理をして、提出させていただきます。

《事務局》

委員から、今、ご指摘いただいた点について、原課でこのあと整理をさせていただきます。整うようであれば、今日の午後でも、資料と共にご説明を差し上げるということでしょうか。

《議長》

よろしくをお願いします。それでは、事業実施が妥当であるということでしょうか。まだ、B/Cが出ていませんが。

《委員》

まだこれはあとで。午後に検討させていただきたいです。

《議長》

それでは一応、保留にさせていただきます。ありがとうございました。続きまして、道路改築事業、田野庄内線南園工区の説明をお願いいたします。

2. 【事前評価】 道路改築事業 田野庄内線 南園工区

《道路建設課》

道路改築事業、一般県道田野庄内線南園工区についてご説明します。田野庄内線は、九重町の別府一の宮線、やまなみハイウェイを起点としまして、由布市の国道210号に至る、延長約30kmの広域的な県道です。今回の評価箇所は、位置図の中央に赤書きで示しています、由布市役所に近い南園工区、延長830mの区間でございます。

沿線の状況についてご説明します。まず、観光についてですが、ぐるっとくじゅう周遊道路と言いまして、国道や県道から構成された観光資源を結ぶ、延長約70kmの道路があります。田野庄内線は、ぐるっとくじゅう周遊道路の一部として利用されています、沿道にあります男池や黒岳周辺には、年間、約20万人が訪れております。また、主要観光地である別府を結ぶ観光ルートにもなっていますので、本事業の整備によって、観光ルートとしての機能強化が図られます。

次に産業についてです。沿線には、飲料水や木材といった地域の資源を活用した工場などがあり、これらの施設からの運搬を支える路線として利用されている状況です。こちらに、最近稼働しました飲料水の工場の写真がありますが、年間2,500万本の出荷が見込まれております。本事業の整備によりまして、これら物流の効率化にも寄与できると考えております。

防災面についてご説明します。田野庄内線沿いには、由布市阿蘇野、直野内山、野畑の3地区があり、合わせて700人弱が住んでいます。本路線は、これらの地区と市の中心部を結ぶ地域の生活道路となっています。昨年7月豪雨では、由布市の中心部に向かう本事業箇所や、周辺の農道等も被災しまして、一時的ですが、通行不能区間が発生しました。農道が2本、並走していますが、どちらも被災して通行止めとなりました。通行再開まで田野庄内線は約12時間、その他ルートは約1カ月を要し、県道通行止めの間、野畑地区については、避難所である由布市役所へ向かうことができないといった状況になりました。このため、災害時の通行確保という防災上の観点から、本事業の整備によって、市中心部への避難経路の機能強化を図っていきたいと考えています。

現道の問題点についてご説明します。まず、線形不良、視距不足、具体的には、急カーブや見通しの悪い箇所が連続してしまして、さらに幅員が狭い箇所もありますので走行性が非常に悪く、大型車の通行が困難な区間となっています。特に写真左の、夜見渡橋（よみどばし）と言う古い橋は、橋の幅が狭いうえに急カーブになっていますので、離合が困難な状況となっております。橋の先にも見通しの悪い区間や、離合が困難な区間が続いています。本路線は通学用のスクールバスの路線としても使われていて、1日に3、4便ほど通行しております。

次に防災上の問題点についてご説明します。令和2年7月豪雨で、法面崩壊などの災害が数箇所発生したため、通行止めが発生しました。法面の要対策箇所が2箇所あり、このうち、写真3の箇所は今回の豪雨で法面の一部が崩壊して、倒木が発生している状況です。法面の要対策箇所の状況です。7月の豪雨時に表土が崩落し、この上部には、

張り出した岩塊が確認され、浮き石や割れ目も見られますので、崩落の危険性があります。崩落が発生した場合、長期間の通行止めとなり、地域の生活に多大な影響が生じると思われます。

事業の目的、必要性です。通行が困難、災害時に通行止めの可能性といった問題を解消することで、走行性安全性の向上、観光地間のアクセスの向上、物流の効率化、災害時の避難経路の確保といった効果が期待されます。

次にルート比較についてご説明します。赤いルートがトンネル案、青が現道拡幅案、緑が対岸に渡る案の3案について比較検討を行っております。区間の両端は現道を拡幅する計画としまして、トンネル案は、橋梁を新設して、トンネルで最短距離を計画した案。現道拡幅案は、極力現道を利用して、橋梁を2箇所計画する案。対岸案は、対岸に渡って橋梁で現道に戻ってくる案、以上の3案で検討を行っております。比較の結果ですが、最も延長が短く、経済性に優れること。曲線が少なく、走行性に優れるという理由により、第1案を、今回、採用しております。

計画概要です。起終点は現道拡幅、バイパス部は橋梁を新たに架け替えまして、トンネルにて現道にすりつくように計画しています。線形不良箇所や法面の要対策箇所を避け、カーブを少なく、緩やかな計画にすることで、走行性、安全性の向上が図られると考えています。道路幅員ですが、道路規格第3種第4級より、一般部で7m、橋梁トンネルは6.5mで計画しています。

事業の概要ですが、令和3年度から11年度の9年間を予定しています。工事費や用地補償費を含めて、19億3千万円です。

環境への配慮についてです。環境、景観については、地域に植生している在来種を用いた緑化を行うなど、自然環境に配慮した計画とするように考えています。また、県立自然公園の普通地域を通過しますので、今後、関係機関との調整を図っていきたいと考えております。騒音、振動については、山間部を通る路線であり、人家から離れていますので、影響は小さいと思われます。発生土の利用計画につきましては、6,700m³の土が発生しますが、管内の他の公共工事へ利用するように考えています。

最後に、まとめです。事業の目的、必要性につきましては、先ほどご説明させていただいた内容のとおりです。B/Cは0.2ですが、通行困難区間の解消を目的とした一次改築事業であること、安全性や防災面、観光振興など、B/Cに現れない効果が見込まれます。事業実施環境についてですが、地元期成会などからも要望があり、地元の協力体制も整っております。これらの状況を踏まえまして、対応方針としまして、本事業を実施したいと考えています。説明は以上です。

《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。

《議長》

この830mで9年間もかかるというのは、どういったことなのか。

《道路建設課》

今回の事業計画の中で、橋梁とトンネル、重要構造物があります。橋梁の下部工の製作や上部工とか、トンネルの掘削等、どうしても工期がかかるものでございますので、どうしてもやはり9年間、期間が必要になります。

《議長》

なるほど。

《道路建設課》

それと、夜見渡橋、南側の旧橋の撤去も、1年間かかりますので、それも含めて7年から8年で本線を仕上げ、最後1年で旧道の処理をするという工程を考えています。

《議長》

この運搬車両などの写真を見ますと、トラックが道路を走るのに、早くしないと、まだ、これ以上大きくなる可能性もありますので。

《道路建設課》

先ほどの説明で、起点側と終点側が現道幅とお話しましたが、現道幅部分400mを、一日も早く仕上げ、影響ある区間を短くしていきたいと考えております。

《議長》

よろしくお願ひします。ほかにございせんか。

《委員》

これこそB/Cが必要のない、安全性の問題でやっていただきたいというところは、これこそB/Cを省いてもいいというような例だというふうに思ひます。よろしくお願ひします。

《道路建設課》

B/Cにつきましては、事業評価が始まった頃は、B/C、便益が出ない限りは事業としてなかなか認められないということがございましたが、最近ではネットワークコミュニティや小規模集落の対策とか、便益が現れないところについても柔軟な事業化を認めていただひています。今後ともこういうところが県内いろいろありますので、そういうところに目を向けてやっていきたいと思ひます。

《議長》

ほかにございせんか

《委員》

用地補償の対象は、一式って言うのは、これは1件（1名）しかないのですか。

《道路建設課》

ほぼ山林で、まだ詳細な調査はしていませんが、個別には何名かいらっしやいます。字図調査の段階では用地買収が厳しくないというところで一式計上しているというところでございせん。基本、土地と立木（たちぎ）だけというところでございせん。

《委員》

こういう事業の時に用地補償の買収の問題と、あと、だいたいトンネルの工事をされる時に、こう、さらに詳しい調査をしたら、予定していた工事ができなくて、工法変更をしましたっていうお話がよくあって、それはもう、こういう事業の性質上、仕方がないかなと思いますが、目的の中に、令和2年の7月豪雨の時に非常に通行が遮断されたという記載があり、すごくスピード感がこれも必要な事業だと思うので、途中で遅れることができるだけないように頑張っていたらと思います。

《道路建設課》

用地につきましては、土木建築部は以前から、最終年度によって用地費が上がったとかいうことでお叱りとかご指摘を受けたこともあり、精査するようとなっております。今回につきましては山林立木、それと、字図調査の段階では、特に不明者などがいらっしゃいませんでしたので、一式計上700万円といたしました。今後とも遅れることなく、最後の評価の時には、9年が8年でしたというような報告ができるように頑張っていきたいと思っています。

《議長》

よろしいですか。ほかにございますか。

(一同なしの声)

《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、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》

それでは、次は、事前評価対象事業であります、交通安全事業中津吉富線合馬工区についてご説明をお願いいたします。

3. 【事前評価】 交通安全事業 中津吉富線 合馬工区

《道路保全課》

交通安全事業一般県道中津吉富線合馬工区についてご説明させていただきます。本路線は、宇佐方面から中津市街へのアクセス道路であり、並行する国道213号を補完する道路として利用されています。現在、本事業区間の西側の牛神工区を街路事業にて整備中で、今回、事業箇所は、その先の中津市民病院から国道213号との交差点までの間、990mを整備するものです。

沿線には小中学校や幼稚園があり、小楠小学校と如水小学校の指定通学路になっています。また、災害拠点病院となっております中津市民病院もあり、救急搬送経路としても重要な路線となっています。

沿線の歩道の整備状況をご覧ください。歩道の整備済みは緑、未整備は赤線にて示し

ています。今回整備する事業区間は、北側に1 m程度の狭い歩道がありますが、図のとおり、ほとんどの歩道が未整備となっております。

次に、小中学生の通学の状況についてご説明いたします。動線をピンクで示しております。中央の黒の破線は校区境で、西側が小楠小学校区、東側が如水小学校区となっております。当該事業区間の大半は、如水小学校区の通学路となっております。写真3のとおり、小学生は片側1 m狭い歩道を集団で登校しているような状況です。特に写真4の中津市民病院北側については両側に歩道がなく、通行する歩行者や自転車が危険な状況となっております。

次に事故の発生状況ですが、車両同士を緑、歩行者と車の事故を赤丸で示しております。事業区間においては、平成27年度から令和元年度までの5年間で11件の交通事故が発生しております。そのうち1件は、歩行者との接触事故となっております。事故密度で見ますと、年平均2件の事故が発生しておりまして、県の5カ年平均の0.56件を上回っているような状況です。

次に現地の状況です。写真は、通勤時間帯の状況을載せております。左側の写真は児童が帰宅時の状況ですが、狭い歩道が片側にしかなく、歩行者の安全が十分に確保されていません。右側の写真では、自転車は車道を走行していますが、元々の車道幅員も狭いために、車との接触事故の危険性がございます。

次に国道213号線との交差点の状況ですが、ご覧のとおり、中津吉富線と対面する市道、合馬是則線が国道213号と直交しておらず、対面の市道と変則的な交差点となっております。中津吉富線には右折車線も未整備で、朝夕は、渋滞が発生しているような状況です。また、変則交差点であるが故に、小学生の登下校時には横断歩道を走って渡らないといけないような状況となっております。このため、保護者も毎朝、街頭指導等を行いまして、学校関係者も警察と度々協議しております。通学路合同点検でも危険箇所として指摘されておりまして、対策が急がれているような状況です。これらの状況を改善するために自転車歩行者道を整備しまして、安全な通行空間を確保したいと考えています。

こちらが計画平面図となりますが、基本的には現道拡幅としておりまして、国道213号との変則交差点につきましては、市道合馬是則線と併せて、直角交差となるような計画としております。次に計画幅員についてですが、上の図が代表的な現況幅員で、全幅で7 mありますが、車道には路肩を設けず、幅員6 mを確保しまして、中央線を引いているような状況です。片側には1 mの簡易歩道が設置されております。こちらを今回、車道幅員6 mで、1.5 mの停車帯と3.5 mの自転車歩行者道を両側に設置しまして、全幅16 mで整備する計画です。計画幅員については、現在、整備中の街路事業の区間と併せております。

次に事業概要です。計画期間は着手から9年間、令和11年度までを予定しております。総事業費は17億円ですが、事業費の多くを家屋や店舗の用地補償費が占めており

ます。補償物件については、家屋が20戸、倉庫が4戸、事業所が4戸点在していただき、建物移転工法までを検討した上で補償額を算定しています。

次に環境への配慮についてです。現道拡幅により、地形改変による影響が少ない計画としております。また、住宅等が密集していますので、低騒音低振動型の建設機械を使用しまして、住環境の負荷軽減を図っております。現場発生土については、約12,000m³出る予定ですが、管内の公共工事への流用に努めてまいります。

最後にまとめとしまして、今回、自転車歩行者道の整備によりまして、歩行者および自転車の安全確保を図るものです。費用便益比については、交通安全事業のため、算定していません。また、学校関係者や自治会からの強い要望があることから、中津市を通じて、大分県議会に要望書も提出されておまして、円滑な事業実施が可能と考えています。以上のことから本事業を実施したいので、ご審議のほどをよろしくお願いいたします。以上です。

《議長》

ただ今の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》

現地に行かせていただきましたが、交通量が非常に多い。ここを子どもが通学するのは、相当危険を伴うと思います。工事期間が令和11年度までと長いので、早期に対応しないと、また事故が起こりうるのではないかと、安心して学校に通学できるような状態ではないと感じましたので、早期に解決してほしいと強く思いました。よろしくお願いいたします。

《道路保全課》

ありがとうございます。一日も早く、現場に取り組んで、完成させたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

《委員》

私も現場を拝見いたしました。同じように早期の完成が待たれるところでございますが、ただ、資料としまして、B/Cのところの、交通安全事業のために提出しないというのは、そのとおりですが、ただ、17億円を9年間使いますよというふうに出されると、本当にどういうふうに使われるかというのが心配になると思います。

そこで、義務ではないですが、今後、先ほどの田野庄内線の時みたいに、必要はないけども、参考資料として年次ごとの費用を添付していただければ、どういうふうに使われていくのかというのが分かってくるのではないかと。それに加えて、年度毎の買収がどのくらいというような簡単な資料でもあれば、参考資料に添付していただければありがたいと思います。

《道路保全課》

ご指摘、ありがとうございます。この交通安全事業につきましては歩道の設置が大半の事業になりますので、なかなか、旅行速度の上昇等がなく、車に対するBの部分が出

にくいので、参考程度に出すのは可能ですけど、参考程度にしかならないと思います。

《委員》

Bのベネフィットについてはそうだと思います。私はコストのほうがどういうふうに使われているのかを、簡単でもいいですから、年度毎にあると分かりやすいと思いました。

《道路保全課》

事務局とも相談しながら整理していきたいと思います。ありがとうございます。

《議長》

よろしくお願いします。ほかにございませんか。

《委員》

標準断面が載っているスライドが出ますでしょうか。

《委員》

自歩道の部分の確認ですが、4種の2級ですから、植樹帯を原則として設置するものとする、と道路構造令にも県の条例にも載っていると思います。ただ、県の条例には地形の状況等に応じてこの限りではないというものもあります。今回はそれを適用して、植樹帯を設置しなかったということによろしいでしょうか。

《道路保全課》

県の条例を踏まえて、交通安全の課題として、交通安全性とか視認性を阻害されるおそれがあるため設置していないという状況です。

《委員》

分かりました。今後県として、植樹帯を設置する、しないというのは、あくまでも現場の状況に応じてケースバイケースで判断する。できるだけ植樹帯を設けない方向ということではないのですね。要するに、住民からのクレームが落ち葉等で多いので、できるだけ設置しないほうが良いということではないということによろしいですか。

《道路保全課》

そうですね。決して全部付けないということではなくて、先生がおっしゃるように、ケースバイケースになると思っています。

《委員》

分かりました。

《議長》

ほかにございませんか。

(一同なしの声)

《議長》

それでは意見も出揃ったようですので、事業者が申請しております対応方針案の事業実施が妥当であると認めることに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、事業実施を妥当といたします。

4. 【再評価】 無電柱化事業 国道500号 汐見工区

《道路保全課》

それでは、引き続き、次の無電柱化事業、一般国道500号汐見工区についてご説明させていただきます。まず、位置図をご覧ください。今回、事業箇所の汐見工区につきましては、図中の赤線で示す区間で、国道10号との交差点から県道亀川別府線までの間、660mを整備するものです。

次に、沿線の利用状況をご覧ください。本路線は、鉄輪温泉や明礬温泉など、主要な温泉地にアクセスする道路でありまして、別府港と別府インターチェンジを結ぶ緊急輸送道路に指定されております。さらに、最優先啓開ルートステップ1にも指定された、防災上、重要な路線となっています。しかし、防災上の問題点としまして、台風や地震により電柱の倒壊が懸念されます。また、主要な観光道路であります。このため、防災機能の強化と良好な沿道景観の形成と共に、安全で快適な歩行空間の確保を図るため、無電柱化を実施するものです。

次に計画の概要をご覧ください。現況の幅員構成は変えずに、電線共同溝を地中に埋設し、電線を地中化する計画としております。図の下の標準断面図をご覧ください。当初は、本体管路を歩道下に埋設する計画としておりましたが、地下調査の結果、既設埋設物が複数ありまして、歩道下への埋設が困難であることが分かりましたので、車道下に埋設することとなりました。詳細については、後ほどご説明いたします。

次に事業概要についてです。当初計画期間は、平成27年度から令和2年度までの6年間の予定でしたが、昨年度、課内評価にて3年延伸しまして、令和5年度までとしております。また、全体事業費については、当初の8億円から6億円増額の14億円となります。

事業費の変更の主な理由については、4点ございます。まず1点目が、本体管路の配置計画の見直しによるもので、2億8千万円の増額となります。2点目が、仮設工法の変更、および、事前調査の追加により、1億7千万円の増額となります。さらに3点目が、地下水対策のため、地盤改良の追加によりまして、2億5千万円の増額となります。4点目については、JRの横断箇所の工法変更により1億円の減額となりまして、合わせて6億円の増額となります。詳細については、次のページからご説明いたします。

まず1点目の、本体管路の配置の見直しによる増額ですが、当該区間の歩道区間は5.

5 mと一般的な歩道よりも広く、当初計画では、本体管路を歩道下に配置できるものと計画しておりました。しかし、着手後の現地試掘等で地下埋設物等を調査した結果、歩道下に水道管や下水道管、ガス管に加えまして、雨水管や温泉管が輻湊していることが判明いたしました。このため、本体管路の配置を車道下に変更いたしました。これに伴いまして、日中、1万5千台の交通量があり、観光バスも頻繁に通る路線でありますことから交通規制が困難であると判断しまして、交通量が少ない夜間帯に施工時間を変更いたしました。また、交通規制における安全確保の観点から交通誘導員の増額となりまして、これらの工事費が増額となりました。さらに本体管路が車道下に変更となったことで、引き込み管路の延長と車道部の舗装復旧面積も増額となり、合わせて2億8千万円の増額となったものです。

2点目が、仮設工法の変更、および、家屋等事前調査の追加によるものです。電線共同溝の特殊部については深さ3 m程度の掘削が必要で、周辺の崩壊を防止し、作業員の安全を確保するために、一般的には土留工が必要となります。当該現場においては、一般的な埋設工事でも使用いたします軽量鋼矢板にて当初は計画しておりましたが、本体管路が車道下に配置変更となったために、日中の交通開放にも耐えうるよう、ライナープレート工法に変更することとなりました。さらに転石も出土しまして、これらの破碎撤去に伴う騒音振動の影響が懸念されることから、周辺家屋や商業施設等の事前調査を追加することとなりました。これによりまして、合わせて1億7千万円の増額となったものです。

3点目が、地下水対策である地盤改良の追加に伴う増額です。先ほどと同様、特殊部において地下水位が高いことが判明しまして、施工時に地下水が浸透し、孔壁の侵食や崩壊の恐れがありました。このため、地下水の遮断と孔壁の安定、基礎地盤に必要な地耐力を確保するために薬液注入による地盤改良を行う必要が生じまして、2億5千万円の増額となりました。

4点目が、J R横断箇所の工法変更によるコスト縮減ですが、J R日豊本線の踏切箇所については、当初、踏切下を推進工法にて計画しておりましたが、工事費が2億円かかり、さらにJ Rとの調整や、日中の交通規制も必要となるため、施工性に課題がございました。このため、工法検討をする中で、踏み切り北側の市有地に埋設することにより、開削工法での施工が可能となり、1億円のコスト縮減を図ることができました。

次に事業期間の延伸についてご覧ください。事業期間については、昨年度、課内評価にて、令和5年度まで延伸いたしました。青が当初計画、赤が変更の工程を示しております。まず、測量調査設計の段階で、J R横断箇所の工法検討による、J Rや別府市との設計協議、また、地下埋設物等、諸物件の調査と、その所有者との協議などに時間を要しまして、1年の延伸となりました。また、本体管路の夜間施工と管路延長及び、舗装復旧面積の増工と地下水対策工法の追加によりまして工期を2年、延伸してありまして、合わせて3年、延伸することとなり、工期を令和5年度までといたしました。

次に周辺環境への配慮についてですが、既設の道路敷での工事のため、地形改変による影響は小さく、無電柱化により、沿道の景観の向上が図られます。また、周辺住環境に配慮し、低騒音、低振動の施工機械の使用や、仮設工法を用います。現場発生土については、可能な限り事業地内の埋め戻しに使用しますが、約4,300m³の発生土についてはほかの公共工事との調整を図りまして、工事間流用に努めてまいります。

最後に今回の再評価の基準につきましては、大幅な事業費の増加となるものです。令和元年度末の進捗状況については、49.1%です。期待される効果としまして、緊急輸送道路としての防災機能の向上と良好な沿道景観の形成、安全快適な歩行空間の形成に寄与するものです。地元や別府市からも無電柱化に対する強い要望があり、地域の協力体制は整っております。以上のことから、本事業を継続したいと考えていますので、ご審議のほどをよろしくお願いいたします。以上です。

《議長》

それでは、再評価事業につきましては論点整理シートが作成されていますので、シートを参考として、ご意見等をお願いしたいと思います。

《委員》

この事業費が増えた主な理由として埋設箇所の変更があると思いますが、その電線を埋設する場所を特定する時に、水道とか下水とかガス管が埋設されていることは事前に分かると思うのですが、どこに埋設されているかということ事前に分からなかったのでしょうか。それを最初に調べていれば、この変更はなかったではと思われるのですが、どうでしょうか。

《道路保全課》

占用の状況に関しましては、占用の資料から確認をしていたところですが、局所的な資料を元に、歩道内に入るという想定をしておりましたが、詳細設計等をする中で、全体的な路線の配置を見直した時に、やはり、市道等から入ってくるような占用物件等もありましたので、歩道部に入らないと判断しました。

《委員》

最初にそういう予想はしていて、その上で計画していたってということですね。

《議長》

ほかにございませんか。

《議長》

これは、昨年か、その前かな。一回、審議していますので、それに変更があったということで、よろしいですかね。それでは、この事業につきまして、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いうことに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。

《議長》

続きまして、事前評価対象事業でございます、重要港湾改修事業大分港大在西地区についてのご説明をお願いいたします。

5. 【事前評価】 重要港湾改修事業 大分港 大在西地区

《港湾課》

重要港湾改修事業大分港大在西地区について説明させていただきます。こちらは、今回の事業を行う大分港の位置図になります。右側の赤で囲っている地区が、事業を行う大在西地区になります。本県は九州の東側に位置しており、関西や関東に近い地理的優位性を生かすために、平成29年3月に九州の東の玄関口としての拠点化戦略を策定しており、その中で、大分港大在地区を物の流れの基幹拠点と位置付けております。

まず、大分港の貨物の状況について説明いたします。大分港は、関東向けのRORO船便数が2航路、週9便と九州1位であり、令和元年の取扱貨物量は、過去最高を記録しております。右側のグラフにも示しておりますように、大分港発のシャーシ台数は、直近4年で約4倍であり、トラックドライバー不足を背景に、陸上輸送から海上輸送への転換、いわゆるモーダルシフトの動きは今後も拡大傾向であり、令和6年における大分発のシャーシ台数は、九州の東の玄関口としての拠点化戦略におきまして、54,000台を想定しております。

次に、大分港の現状と課題について説明いたします。まず、航空写真の上段、赤線で示している箇所が、現在、RORO船を係留している岸壁となります。大分港では、RORO貨物の増加に伴い、岸壁背後のシャーシ置き場が不足しており、岸壁背後以外の利用可能な用地もシャーシ置き場として利用しております。このためヤードが点在しており、遠方に置いてあるシャーシを岸壁背後へ再移動するなど、荷役状況に手間を要している状況です。また、シャーシ置き場と石炭などのバラ貨物が隣接しており、粉じんによるシャーシの汚損が発生しております。

次に、岸壁水深の問題点について説明いたします。現在、大分港に就航するRORO船は、大在地区のマイナス7.5m岸壁に係留しております。水深が浅いため、一部の船舶が満載状態での入港が困難となっており、貨物を減らし、軽くした状態で係留しており、輸送需要にじゅうぶん対応できない状況です。加えて、今後、貨物需要が増大した場合に船舶の大型化が考えられますが、現況バースでの対応は困難となっております。こうした課題を解決し、貨物需要の増大に対応するため、今回、大在西地区に新たなRORO船ターミナルを国土交通省と連携して整備したいと考えております。国が整備する施設は、航空写真の右側、黄色で示しておりますが、下から、RORO船を係留する岸壁2バース、泊地、港の静穏度を確保するための中防波堤、西防波堤を整備いた

します。国の事業は、今年度、新規事業化され、工事に着手しております。大分県は、航空写真の左側、赤で示しております、上から護岸、岸壁背後の埠頭用地、大在西地区と大在地区を連結するための臨港道路を整備いたします。県事業の内容について、詳しく説明させていただきます。まず、埠頭用地、および、護岸についてですが、貨物需要の増加に伴うシャーシ置き場の不足に対応し、効率化を図るため、新たな埠頭用地を整備するものです。今回の整備により、駐車可能となるシャーシ台数は現状の約4倍、約1,700台とし、さらなる貨物量の増にも対応することができます。また、分散していたシャーシ置き場が岸壁の背後に集約されることで、横持ち輸送が不要になり、効率化が図られるほか、荷役時間が短縮され、輸送コストの縮減が図られます。

次に臨港道路についてです。赤線で示している箇所は臨港道路大在西線を整備したいと考えております。今回、埠頭用地を整備する図面左側の大在西地区と、倉庫などの物流施設が集積している図面右側、大在地区を橋梁と道路で接続することで、効率的な荷役作業を行うことが可能となります。

事業の概要について説明いたします。表の赤色で示した上段が県事業、黒の下段が国直轄事業となっており、県事業の合計が52億円、国直轄事業が124億円の、総事業費176億円となっております。そのうち県が行う事業としては、埠頭用地が35億円、護岸が8億円、臨港道路が9億円となっております。国直轄事業としましては、水深9mの岸壁が2バースで、それぞれ、39億円と30億円、泊地が7億円、中防波堤が20億円、西防波堤が28億円となっております。

続きまして、事業スケジュールについて説明いたします。事業期間は表の一番上にありますように、令和2年度から令和11年度、うち、県事業は令和3年度から令和8年度を予定しております。県事業としては、来年度より、臨港道路および埠頭用地の実施設計を行い、令和4年度から工事着手、令和8年度の完成を目指しております。国直轄事業については、今年度より岸壁工事等に着手しており、1バース目を令和6年度に、2バース目を令和9年度に供用開始を目指しております。

続いて、県事業における環境への配慮について説明いたします。周辺環境への配慮として、工事に当たっては低騒音、低振動の建設機械を使用するほか、護岸や橋梁下部溝等、海中で濁りが発生する可能性のある工事については汚濁防止膜などの設置を行い、環境に配慮しながら施工を行います。概算土量ですが、下の表に示しますように、県で施工します護岸背後の埠頭用地埋め立てに約20,000m³が必要となりますので、不足土については、ほかの公共工事で発生した残土を有効活用したいと考えております。

本事業の便益について説明させていただきます。本事業の便益は、県事業と国直轄事業を合わせた全体で算出しており、便益としては、大きく分けて三つが上げられます。一つ目が、海上輸送コストの削減による便益です。具体的には、大水深岸壁の整備により、現在使用している船舶の貨物積載制限がなくなり、効率化が図られることによる便

益や、船舶の大型化に対応し、輸送力が増強されることにより、陸上輸送から海上輸送への転換が図られることで輸送コストが削減される便益が上げられます。二つ目が、陸上輸送コストの削減による便益です。シャーシ置き場を岸壁背後に集約することで、シャーシの搬出、搬入時間が短縮されることによる便益です。最後に、震災時における輸送コストの増大回避による便益です。耐震強化岸壁の整備により、震災時に別の港などから貨物を輸送することで増加するコストが回避されることによる便益となります。

最後に、事業実施環境についてです。本事業は、九州の東の玄関口としての拠点化戦略に基づき、港湾物流機能の強化を図る事業であります。事業実施により、現在課題となっているシャーシ置き場不足や積載制限が解消され、効率的な物流ネットワークが形成されます。また、船社をはじめとした港湾利用者から早期の整備を強く要望されております。事業の有効性を示す指標である費用便益費は3.4です。事業に当たって、根拠法令や採択要件についても問題ないことを確認しており、以上のことから、事業実施環境も整っており、必要性が認められることから、本事業を実施したいと考えております。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》

現地視察に行かせていただきました。で、このシャーシのニーズがすごく高まっていて、これからそこを整備すれば、ここが拠点になるだろうということはとてもよく分かりました。シャーシを置く場所は、置くコストを賃貸として入ってこないのですかという質問を現場で聞いたところ、それは発生するということでした。賃貸料は便益に計上されないのでしょうか。

《港湾課》

費用対効果でありますB/Cというのを算出しておりますが、それとは別に、賃料などにつきましては、実際、県の借金で行う事業が一部ありますので、そちらについては、収支のシミュレーションのほうを行って、そちらでも問題がないかという確認をしております。

《委員》

かなりの収益、増額が見込めると思うのですが、それが何でB/Cの便益に計上されないのかと思ったのですが。

《港湾課》

便益の計算は、港湾局のマニュアルに従って行っておりまして、収入の分は、県の借金した分に充てることにして、マニュアルの中では、この収入の分を便益として計上するというルールになっていないのです。委員のおっしゃるようであれば、この便益以外に、かなりの収入が県に入ってくるというのは、間違いございません。

《議長》

よろしいですか。

《委員》

私も現地視察に行かせていただきました。で、非常に物流を流すためにすごく適した場所であり、広さが十分あって良いと思いました。それと、今回の事業は、結構残土を利用して埠頭用地の埋め立てができるということで、ほかの事業の、残土がまだ発生しますとかいろいろお話しが出ていたと思いますが、こういうところでだいぶ解消できるのであれば、それはすごくいいことだなと思っていて、ぜひ今後も、公共工事の中でうまく調整が進むことができればと思っています。

で、幾つか質問です。スケジュールのところ、ちょっと私が聞き逃しただけかもしれないのですが、1バースと2バースっていうのがあって、ここが1バースで、ここが2バースですよっていう場所というか図面とか説明いただきましたかね。

《港湾課》

ここです。この240mのところは1バース目で、220mのところは2バース目になります。現地説明会の時にはこちらのほうから説明させていただきましたが、240mのところを、最初に整備いたしまして、令和6年完成を目指しております。これが供用開始されたあとにセンター部分の220mのほうの整備に進みまして、それが令和9年完成を目指しております。

《委員》

その場合は、その240mのところ、基本、1隻着いて、220mのところも使えるようになるともう1隻着くという理解で大丈夫ですか。

《港湾課》

はい。そうです。

《委員》

その場合、5-5、5-6の、算定表ですが、ちょっと分からなかったのが、維持管理費は供用開始の4年目ぐらいから計上されています。便益は供用開始の3年前から計上されていて、推測だと1バース供用開始時期かと思ったのですが、そうすると、2バースの開始の時に何らか便益が上がると思います。震災地における輸送コストの増大回避の便益の部分はちょっと上がっている感じがあるのですが、それ以外のところは、そんなに数字として変わってない気がして、何かイメージ的に、2倍になったら便益も2倍っていうか、2倍にならなかったとしても1.5倍とか、何らか増えるのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

《港湾課》

説明させていただきます。この供用開始年次というのがありまして、2バース目が同時共用した時を供用開始年度としております。それより前の段階、暫定で1バース目が供用されている時から便益は発生するというので5の5ページでは、マイナス3年目

のところから各種の便益が発生しているということになっております。一方で、維持管理費については供用開始、最終的な工事が完成してから維持管理費を計上しております、工事が続いている間は、事業費のみ計上となっております。維持管理費については、完全に工事が完了したあとから計算に入れているというかたちになります。ですので、この供用開始年次という、2バース目供用開始の時にはまだ防波堤の整備というのが残っているので、維持管理費は供用開始後4年目に発生します。

については、算定表では供用開始3年前から便益が発生し、供用開始4年後から維持管理が発生するというので、両方ともずれが生じています。

《委員》

2バース目が開始された時に、便益がほとんど増えてないのはどうしてですか。

《港湾課》

この便益の金額の算定ですけれども、陸上輸送の削減コストっていうところについては、1バース目供用開始目と2バース目の供用開始の時で金額が、若干異なりますが、モーダルシフト、それから、大型化への対応につきましては、実際、1バース目が共用開始された時に、こちらが共用された時に既存の岸壁もまだ残っておりますので、そちらと合わせての2バース目共用みたいなかたちになりますので、ここができる前から2バース目としての便益が発生しているということで金額が変わらないことになっております。

《委員》

2バース目が供用開始する前は、その1バース目の240mのところと。

《港湾課》

あと、この既存の岸壁-7.5mを。

《委員》

なるほど。その2バース目が利用されはじめたら、その既存の-7.5m岸壁は使わなくなるということですか。

《港湾課》

そうです。他の荷物のほうの岸壁として別の利用をされるということになります。

《委員》

なるほど。で、そこが最後のところの工事ってことですかね。

《港湾課》

はい。そうです。

《委員》

分かりました。

《議長》

いいですか。

《委員》

2点、教えていただきたいのですが、だいたい国交省とか財務省では、耐用年数が50年ということで、便益等も50年で算出しているということですが、でも、実際は50年で終わるのではなくて、ずっと改修するかもしれませんが、港はずっとあるわけですね。そうすると、この残存価値というのは、どういう意味をここでは持っているのかを教えていただきたいのが一点です。

もう一点は、参考に聞きたいのですが、大分は、重要港5港プラスの地方港で13港ぐらいありますが、それでだいたい耐用年数が50年を超えた港湾は幾つあって、今後、どういうふうに維持管理していくのかと。今から全国で、そういった50年を超えた港湾が増えてくるだろうと思うのですね。

大分県としてはそれをどういうふうに考えているか。これは別の委員会で議論されているのかもしれませんが、ちょっとそのあたりも教えていただければと思います。よろしくをお願いします。

《港湾課》

まず、残存価値について説明をさせていただきます。費用対効果につきましては、港湾の整備事業の費用対効果分析マニュアルというものが国土交通省の港湾局から発行されております。で、こちらのほうで便益のほうを算定させていただくのですが、残存価値につきましては、公共施設が評価期間終了後も継続的に機能を発揮できるということで、供用期間終了後も残る施設の価値、残っている値段を供用期間の終了年に計上することができるというふうになっております。

《委員》

じゃあ、終了年は、いつに仮定しているのですか。

《港湾課》

50年後ですね。

《委員》

そのあとの残存が出ていますよね。で、もう一回、現在価値に直しているのですが、50年でなっているということですか。

《港湾課》

そうですね。50年目の時の現在価値に換算して、計上できる施設が、土地や荷役機械、上屋などがありますので、今回の場合、21ha造成しているこの土地の現在の地価が公示されておりますので、共用の便益終了時点での現在価値に換算し、それを最後の残存価値ということで計上させていただいております。

《委員》

分かりました。

《港湾課》

もう一点、港湾施設の老朽化対策についての質問かと受け止めております。やはり港湾も50年を超えている施設、他の道路とか河川と同じように老朽化の、高度成長期に

建設したっていうところにつきましては、50年を超えるようなものが、今後、増えていくということは予想されています。そのために私どもとしては、施設ごとに点検計画というのを定めまして、定期的な点検を行いまして、その中で異常が発見されましたら、早め早めに工事を行っていきと、いわゆる予防保全型の維持管理体制というものを計画しておりまして、それに基づきまして、できるだけ小さい損傷の段階から早め早めの対策をするので、維持費のコスト縮減に、努めているという状況でございます。

《委員》

ありがとうございます。

《議長》

他にありませんか。

《委員》

1点だけちょっと確認。5-1の事前評価書の工法の妥当性というところがあると思うのですが、記述のしかたです。ここには港湾法や、それに基づく港湾の施設の技術の基準、道路法、道路構造令と書いているのですが、例えば、その後段、道路法という法律があつて、政令である道路構造令に則って設計しましょうとあります。で、前段は、港湾法という法律があつて、政令に当たる港湾法施行令等の記載がないのですが、港湾の分野というのはいくつという書き方というか、施行令等は書かなくてもよいのでしょうか。道路構造令って政令があるのだったらと思ったのですが、こういうふうな書き方は、港湾の分野ではないのでしょうか。政令とか省令のほう。これは単なる通達だと思います。技術書の基準の書き方についての質問です。

《港湾課》

申し訳ありません。港湾法と、この港湾の施設の技術上の基準ですね。こちらに基づく法律はありますが、施行令のところまで確認が取れておりませんので、ちょっと確認の上、修正いたします。

《委員》

それで結構です。道路は、ご存じのように、必ず道路法があつて道路構造令。港湾の場合は、港湾法のその一個下の政令に当たるところは参考にしなくてもよいのかどうかという点だけの確認です。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

埋め立て地自体が30年前に埋め立てられたという事を現場に行った時にお聞きしました。今、活用がどんどん広がっていくというのは、壮大な話だなと思っています。私は他県から来たので、埋立て地であるということも知らなくて見に行つて、現場でお話を聞きました。

業者の方、フェリーの運航をされている方とか、それに関わる運送屋さんとかは、こ

の大分県の港湾事業の拡大に非常に喜ばれていて、なんでこんなに大分県が港湾事業に力を入れているのかっていう、驚きと喜びを両言われています。それに対してまた投資できるという話をされてきました。私も利用を計画しているところですが、そこで使う人たちが活用して、利用が広がっていけば、当然、効率的になって払うお金も少なくなるし、たくさんの方が使ってくださいれば、県も収入を得られるのですごくいい効果が生まれていきますし。実際に災害があった時にこのRORO船を利用して、無事に荷物が着いたっていう経験もあるので、できるだけ、早く整備が進むといいなと思っています。ほんとに災害、いつ来るか分からないので、そういった意味でもすごく重要な事業だと思うので、できるだけ早く進めていただけると良いと思います。

《港湾課》

一日も早く完成できるようにがんばっていきたいと思います。ありがとうございます。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

1点だけ、確認させてください。目的のところ、現在の積載の制限の解消や、将来の船の大型化に対応と書かれています。今は積載率が規制されていて、現状に対応するには、水深を9mにすることで解消するということなのですが、将来の船の大型化っていうところに対応するためには、この水深9mで十分対応できるのか教えていただけますか。

《港湾課》

全国的に見ますと、現在では北海道から関東に向けての船が、一番大きいのですが、RORO船の必要水深については、だいたい最大で9mあれば、十分に、その次の大型化までも対応ができると考えております。

《委員》

分かりました。ありがとうございます。

《議長》

ほかにございませんか。

(一同なしの声)

《議長》

意見も出揃ったようでございますので、この事業に対しまして、事業者が申しております対応方針案の事業実施が妥当ということでよろしいですか。

(一同異議なしの声)

《議長》

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す。ここで休憩を取りたいと思います。10時55分からはじめたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(休 憩)

《議長》

それでは、再開してよろしいでしょうか。

再開いたします。次は、再評価対象事業であります。重要港湾改修事業大分港坂ノ市地区臨港道路細馬場線についてご説明をお願いいたします。

6. 【再評価】 重要港湾改修事業 大分港 坂の市地区 臨港道路 細馬場線

《港湾課》

大分港坂ノ市地区で実施しています重要港湾改修事業・臨港道路細馬場線について説明をします。本県は九州の東の玄関口としての拠点化戦略に基づき、物の流れの基幹拠点となる大分港大在地区の整備や、関連するアクセス道路の整備に取り組んでいます。臨港道路細馬場線は、物流拠点である大分港大在地区と、日本有数の電気銅生産を誇るJX金属製錬株式会社佐賀関製錬所や、物流結節点の国道九四フェリー発着場を有する佐賀関港を結ぶ、延長1,200mの重要な臨港道路です。

まずは、近年における大在地区の整備状況について説明します。先ほど、事前評価である大分港大在西地区の説明と重複する部分もありますが、説明させていただきます。スライド上段の赤い枠内をご覧ください。大分港大在地区は、現在、関東向けRORO船便数九州1位であり、令和元年度の取扱貨物量は、過去最高を記録しております。今年度、RORO船ターミナル整備が国直轄により新規事業化され、令和2年7月、大在西地区にJX金属製錬株式会社が進出するなど、企業立地も着実に進んでいます。大在地区の整備状況について説明します。スライド下段の写真をご覧ください。写真右上の白点線部が現在のバースです。国直轄事業により、赤矢印で示した箇所に、2バース同時着岸が可能となる岸壁の工事を令和2年11月に着手したところです。現在もJX金属製錬株式会社などの貨物を多く取り扱っており、物流の円滑化に寄与する本バイパス整備の重要性が高まっています。

次に、現道の状況について説明します。大分港と佐賀関港を往来する貨物を運ぶトレーラーなどの大型車は、緑色で示す現道が狭隘なため通行できず、青色の矢印で示した国道197号への迂回を余儀なくされています。乗用車などについては緑色の現道を通っていますが、道路幅員が狭く、朝夕の通勤ラッシュ時には路肩やスクールゾーンまではみ出す通行車もあり、交通事故も発生しています。こうした問題を解決するために計画した事業概要について説明します。

事業区間につきましては、黄色で着色した臨海産業道路と、青で着色した国道197

号を結ぶ1,200mです。スライド下段の標準断面図をご覧ください。道路の幅員は、車道片側3.25m、路肩0.75m、全幅8mで、道路区分は第3種2級、設計速度は50km/hです。

次に、全体事業の概要について説明します。表の一番上、左の列が当初計画。右から2番目の列の黄色着色部が今回変更です。計画期間については、当初計画では、平成28年度までの7年間としていましたが、右から2番目に示すとおり8年間延伸し、令和6年までの15年間としたいと考えています。表の下段をご覧ください。事業費の増については、当初計画の列の一番下に示すように9億円としていましたが、表の一番右列の一番上に示す本工事費にて軟弱地盤対策工が追加となったことから、2億8千万円の増額。測量試験費は、地質調査などが追加となったことから3千万円の増額となり、総事業費は、9億円から3億2千万円増額の、12億2千万円に変更したいと考えています。

事業費の増額理由を2点、説明します。1点目は、地質調査の追加に伴う測量試験費の増加です。事業開始当初の平成23年度に地質調査の着手にあたり、関係地権者に立ち入りのお願いをしたところ、立ち入りの同意が得られたのは、起点側と終点側の2箇所、4地点のみでした。事業に対する賛同が得られずにいましたが、平成27年度によく立ち入りの了解を得、平成28年度に、7箇所8地点の追加の調査を行いました。追加調査により軟弱地盤が確認され、地盤対策の検討も必要となり、測量試験費が3千万円の増額となりました。

2点目は、軟弱地盤対策工の追加です。スライドの左上の当初断面図をご覧ください。当該事業箇所の盛り土区間については、田んぼの表層部を良質土と置き換えをする置換工を想定していました。しかし追加調査の結果、平面図の赤着色部の範囲で軟弱な地層が確認されたことから、地盤改良が必要となりました。スライドの右上の変更断面図と、右の柱状図をご覧ください。N値が0から3と、低い、非常に軟弱な粘性シルト層をセメント系固化剤にて地盤改良を行うこととし、この断面位置では3.6mの改良厚さ、他の箇所についても、1.1mから3.6m程度の改良厚さが必要となりました。これにより、本工事費が2億8千万円の増額となりました。

続いて、事業期間延伸の主な理由について説明します。青線が当初計画の工程を示し、赤線が、今回、変更を予定している工程を示しています。期間延伸理由は、主に用地取得の難航です。平成25年度から鋭意交渉を行ってまいりましたが、相続問題や事業計画に対する不満などの理由で、一部、地権者の合意が得られず、平成26年度まで用地取得ができませんでした。再度、地元住民に対し、事業の必要性について丁寧な説明を行い、鋭意交渉を続けた結果、現在の用地取得率は、面積ベースで91%です。現在も地権者と交渉を進めており、令和4年度までの用地取得完了を目指します。事業期間については、用地の取得期間に加え、工事に要する期間を踏まえ、令和6年度まで延伸したいと考えております。

続いて、環境への配慮について説明します。周辺環境への配慮として、本バイパスの終点部の工事は人家が近接するため、低騒音、低振動の施工機械を採用し、工事を行います。また、現場発生土については、現場内流用、公共事業間流用に努めます。概算土量については下表に示すとおり、盛土は44,000m³、切土が42,300m³であるため、1,700m³の土砂が不足する見込みです。不足土については、他の公共工事で発生した残土を有効活用していきます。

最後にまとめです。今回の再評価基準は、社会経済情勢の急激な変化によるものです。費用便益分析については1.4となり、残事業便益は2.7です。事業の進捗よく状況は、令和3年1月末時点で用地取得率が面積ベースで91%、令和2年度末の事業進捗率が64%に達する予定となっております。期待される効果としては、経済活動や県民生活を支える物流の円滑化、地元生活道路の安全性の向上です。また、事業実施環境として、大分県商工会議所連合会などから、本バイパス整備の促進が要望されています。これらの理由から、引き続き、本事業を継続したいと考えております。以上で説明を終わります。

《議長》

この事業も再評価事業でありますので、論点整理シートが作成されております。シートを参考として、ご意見等をお願いいたします。

《委員》

B/Cのところは1.4で結構ですけど、残事業のB/C2.7の根拠を、どこにもありませんから、ちょっとそれを教えていただければと思います。

《港湾課》

残事業B/Cにいたしましては、総合事業費、6-6ページになりますが2020年の現在から、供用開始を目指している6年までの総事業費がコストになっております。そこからスライド6-7の便益が乗ってきますので、今回はバイパス整備ですので部分的な共用等、費用が便益を発生するものがないので、コストが小さくなってベネフィットのほうが大きくなってしまいます。残事業費は今から残りの工事費になってしまいますので、値が大きくなります。

《委員》

それは分かりますけど、具体的にお話をいただければと思います。数字の根拠を具体的に言っていただければ結構です。

《港湾課》

2020年から2024年度までの事業費を足します。それはちょっと計算をしないといけないのですが。

《委員》 質問もあるでしょうから、そっちを聞いたあとに計算して、後で教えていただければ結構です。

《港湾課》

資料を確認させていただきます。

《議長》

他にありませんか。

《委員》

現地調査へ行かせていただきました。すごい山の中を切り崩して作られた道路で、工事は本当に大変だろうと思いました。環境への配慮のところですが、あれだけの山のところに作られている道路なのですが、環境調査が行われたかどうか、またその結果はどうだったか、どの点に配慮されたかを教えていただきたいのが一点と、二点目が、実際に現地に行ってみて、もう出来上がっている部分は、あとはコンクリートで舗装していただけないかなって思うぐらいきれいにできているのですが、やはり、用地取得が難航しているので、一部だけでも使うことが難しいというのが非常にもったいないというか、残念だなと思いました。すごく用地取得の交渉は大変だと思いますし、お話しによれば、コロナの影響で説明会もできずにご苦労されているということで、できる限りのことをされているとは思いますが、是非、頑張ってくださいと思います。三点目が、結局、あそこの道路をRORO船から降ろしたシャーシがずっと走ることを想定されているということなので、歩行者も少ないところで速度を出すと、結構危険なんじゃないかと思います。反対されている方が、信号を付けてほしいって言われているということもお聞きしていて、あそこでまた事故が起ると、心配していたことが現実になったのではないかという話も出てきてしまうので、何か、運転手さんに注意を呼びかけるような設置物とかそういうものを考えていただくとか、せっかくできた道路で事故が起こらないような最大限の配慮もしていただければなと思います。

《港湾課》

一点目の環境調査につきましては、平成18年に大分港の港湾計画の中で、細馬場線の事業を採用する際に、調査はしっかりしております。その中でも、ここにバイパスを通すことで何か環境に大きな影響があるかと、生態系を何か壊すようなものがあるかということの判断にはなっておりませんでしたので、引き続きそのまま、整備をさせていただきますと思っております。

もう一点、安全対策の件でございます。道路、バイパスを作っていきますが、最後のほうが特に下り勾配になっています。で、この辺りに信号機を付けてほしいというご要望があり、すぐ、信号機を設置することは難しいですが、多くの車両を減速させる対策、例えば、カラー舗装だったり薄層舗装であったり、区画線もドットを入れて、道を狭く見せるというようなやり方もございます。そういう減速の対策等についても警察署のご意見もいただきながら、対策を講じていきたいというふうに考えております。

《委員》

対策の中で、カラー舗装っていうお話があったんですけど、ここって、荷物の荷揚げの時間とかを考えると、夜間の時とかが多い可能性もあると思ったんですけど、それは、

ほかの対策についてはなるほどと思ったんですけど、カラーにすることでどの程度のスピードが落ちるのでしょうか。

《港湾課》

カラー舗装というのが、ちょっと表現がおかしくて、色は着いているのですが、そこを通るとザラザラザラと、こう、音が出るような舗装です。

特に交差点の手前なんかで、すぐ交差点がありますよっていうのを音と視覚で知らせるということで、確かに夜間はおっしゃるような効果は出ないんですけども、そういった対策もございますので、考えていきたいというふうに思っています。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

事業費増の理由の②を開けていただけますか。全体の事業費の3億2千万のうち、約9割弱を占める、この軟弱地盤対策工の追加ですが、右下に柱状図がありますね。粘性シルト層の下側の薄い緑の層は、マーク図は上の赤いところの記号と同じですので、ここも粘性シルト層と考えてよろしいのでしょうか。

《港湾課》

こちらのほうは、固結シルトになっておりました。

《委員》

マークは同じだから粘性シルトかと思っていました。

《港湾課》

シルトの区分で同じ記号になっていると思われます。

《委員》

分かりました。その改良厚さ3.6mの根拠ですが、N値が一個手前で3になって、非常に柔らかい。で、12になって、11があるから何とか大丈夫だろうということで、3.6mのところのN値は幾らというふうに判断して3.6mにしたのでしょうか。その根拠ですが。

《港湾課》

こちらが改良厚さで、全体の平均のところを示しています。一般的には、改良の厚さは、テルツァーギの支持力公式で地耐力を確認していきます。粘性土地盤だって、だいたい、N値10以上とかそういう基準があると思いますけど、それを一つの目安にして、その深さ方向にテルツァーギの公式で地耐力が許容応力以下に収まるように設計をして、その平均の厚さを、3.6mとしております。

《委員》

そうだと思います。支持力等、ほかの圧密試験等で確認はされていると思いますが、もう一点、右上の変更断面図の右の舗装という言葉ですね。私ども道路屋で舗装と言うと、もうちょっと、路盤まで含めた範囲が舗装かとおもいますが、これは表層とい

う意味でしょうか。

《港湾課》

表層の表現です。

《議長》

ほかにございませんか。先ほどの残事業B/Cは、後ほど説明ということでよろしいですか。

《委員》

できているのでしたら今聞けばいいし、できてなかったら後でもいいです。

《港湾課》

後ほど回答いたします。

《議長》

よろしく申し上げます。それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の継続が妥当ということでも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。

《議長》

次は、再評価対象事業であります、地方港湾改修事業高田港呉崎地区についてのご説明をお願いいたします。

7. 【再評価】 地方港湾改修事業 高田港 呉崎地区

《港湾課》

高田港呉崎地区で実施しています、地方港湾改修事業について説明いたします。本事業は、平成27年度の委員会において休止の答申をいただいております、前回再評価後5年を経過いたしましたので、今回、再度、ご審議いただくものとなります。

高田港は、県北の豊後高田市に位置する地方港湾です。近隣には、右上に青丸で表示しています臼野港と、左側に青丸で表示しています中津港がございませぬ。高田港の整備箇所について説明いたします。下側に、緑丸で示した箇所に、こちらに古くから利用されている旧港がございませぬ。こちらは小型船溜まりとして、主に漁船が利用しています。今回、ご審議いただく高田港の新港につきましては、旧港より約2km北側、赤線で示した箇所に岸壁などの整備を行うものです。

続いて、高田港の整備目的について説明します。高田港の背後には、生コン会社等の建設資材関連企業が立地しています。しかし、現在の高田港には砂・砂利等の建設資材貨物を陸揚げできる岸壁がないため、これらの企業で取り扱われている建設資材は、近隣の臼野港や中津港から陸上輸送により搬入されています。臼野港では、水深3mの物

揚げ場での陸揚げとなり、小型の貨物船しか利用できない状況にあります。また、中津港では水深5.5m岸壁にて陸揚げが行われますが、陸上輸送距離が長いことが課題となっております。このようなことから、現在、臼野港と中津港で取り扱っている建設資材貨物の一部を高田港に集約することによって大型船舶が利用できるようになることに加え、建設資材の陸上輸送距離も短縮されることで、物流の効率化が図られます。

こちらの図は、高田港を中心とした物流のイメージ図となります。左の図が、高田港整備前の物流のイメージとなります。この図の左側、中津港で荷揚げされた貨物は、中津市内や宇佐市方面などに陸送されています。また、図の右側、臼野港で荷揚げされた貨物は、豊後高田市内や国東市方面などに陸送されています。右の図が、高田港が整備された場合の物流イメージです。中津港と臼野港で取り扱っていた貨物の一部を高田港に集約することにより、高田港の背後企業への陸上運搬距離が短くなります。

次に、高田港の整備内容について説明します。本事業で整備する施設は、図の左上から、防波堤が540m、護岸255m、岸壁が100m。右上に移りまして、泊地が12,000m²、航路、800m²、臨港道路、200m、埠頭用地が63,000m²。これら各施設を整備する計画となっております。

続いて、事業概要について説明します。事業費については表の一番左側、当初計画の欄の下段に示していますとおり、52億3千800万円で事業をスタートしました。その後、左から2列目の第4回変更、平成27年度時点では整備計画の見直しを行い、42億1千400万円となっております。今回変更をその右隣の黄色着色の列に表示しています。整備内容については前回から変更はありませんが、消費税について、前回まで5%となっておりますので10%に見直した結果、1億4千900万円増の、43億6千300万円としております。

続いて、事業の進捗状況について説明します。左側の平面図の赤色で示している箇所が施工済み、青色で示した箇所が残工事箇所です。標準断面図を右側に示しておりますが、平成26年度までに防波堤基礎部の地盤改良工が、全体延長540mのうち310m施工済みとなっております。進捗率は、令和2年度末で、約25%です。

次に、本事業のこれまでの経過について説明します。平成7年度に新規事業化し、測量、調査、設計等を進め、平成11年度から本工事に着手しました。本工事着手以降、建設資材の需要は少しずつ減少し続けていましたが、平成22年度までの計3回の事業再評価においては、継続の答申を受けています。しかし、平成27年度の4回目の事業再評価において需要がさらに低迷し、B/Cは0.8と1.0を割り込み、その後の需要の回復も望めなかったことから休止となりました。

続いて、社会情勢の変化と貨物量の推移について説明します。グラフで、緑色は中津港から、水色は臼野港から、それぞれ、高田港に集約されると想定している貨物量となります。グラフの左側より、事業開始時、平成7年には337,000tあった貨物量が、いわゆる小泉構造改革や民主党政権下での公共事業の大幅削減も影響し、前回評価

時、平成27年には、126,000tまで減少しています。平成28年、29年と、さらに減少が続いていましたが、国土強靱化緊急3カ年対策等に伴います建設投資の増加もあり、生コン材料としての砂・砂利の取扱量が増加したことから貨物量もわずかながら増加に転じ、昨年、令和元年実績では、119,000tとなっております。今後も国土強靱化5カ年加速化対策等により、建設事業は当面、堅調に推移すると見込まれます。貨物量の将来予測を行った結果、令和7年には160,000t程度の貨物量が見込まれますが、それでも事業開始時、平成7年に比べると、約2分の1にとどまっているという状況です。

最後にまとめとなりますが、今後の方針について提案させていただきます。先ほど説明しましたように、国土強靱化関連の建設投資増加等により、貨物量は、近年、持ち直してはいるものの、大きな需要回復までには至っておりません。投資効果を表す費用便益費も0.9にとどまり、依然として1.0を下回っている状況です。今後、国土強靱化5カ年加速化対策も始まり、公共建設投資額は、当面、堅調に推移することが見込まれ、県北においても、東九州自動車道の4車線化などのプロジェクトも動き出す模様です。こうした情勢の変化に伴う貨物量の推移を見極めながら、費用便益比が1.0を超える時期を見極めたいと考えています。加えまして、企業立地や港湾背後地の利活用状況、建設資材以外の貨物の取扱い等を総合的に検討し、事業の方向性を判断していきたいと考えております。対応方針としては、引き続き休止を提案させていただきます。以上で高田港の説明を終わります。

《議長》

この事業につきましても論点整理シートが作成されておりますので、シートを参考として、ご意見等をお願いいたします。

《委員》

今回、休止ということについて強く反対はしないのですが、中止ではなくて休止にした理由としては、国土強靱化5カ年計画等があるということなので、そうなのかと思えます。この事業、休止にされるということもあって、お聞きしても、あまり必要性をすごく感じることはできないのが正直なところですが。前回の議事録のところにも、いつまで休止っていうのをキープできるのかということも議論されていて、休止の評価か中止の評価はすごく難しいと思います。私たちからすれば、もう必要ないならやめればよいのでは、というふうに思うのが率直なところだとしても、そこに至るまでのいろいろな手続とか、必要になった時の手続とかを考えると、なかなか判断が難しいと思います。ただ、今回は計画時にあった貨物量の半分、5年後も計画時の貨物量にはならないだろうという予測です。今後の5年間で国土強靱化計画が実施される時に必要なんじゃないかなと思います。その5年たってからでは必要かと思うと、そこにも疑問を感じています。事前評価や再評価は分かりやすいのですが、休止事案についてはどのように検討しているのか、とても分かりにくいと感じています。この事業に限らず、休止が続

くような場合はこの委員会であまり審議が充実できるようにならないかというのが率直な意見です。今回、中止にしなかった理由は、国土強靱化計画が主だとすれば、今必要なのではないですかというのが率直な疑問なのです。それにもかかわらず今回は休止にして、しかも中止にしないっていうのはどうしてでしょうか。

《港湾課》

資料の最後のページにも書かせていただいています、確かに強靱化の対策で、5年は公共事業分野の予算は確実に増加されると。その後は確かに、まだ見えていないということがございます。で、特に、そういう大きい防災減災を柱とした対策もあるのですが、県北で東九州自動車道の4車線化のプロジェクトが、長いスパンで考えられていますし、中津日田道路の、未着手区間の大規模プロジェクトもありますので、総合的に見ていったほうが良いと思っています。高田港は元々、砂・砂利というのを中心に計画をされていたのですが、本当に砂・砂利だけの活用で、この港の整備をもう一度再開していいのかというところもございます。そこでやはり、企業立地、それから背後の利用状況とか砂利等以外の貨物の取扱い、その可能性もしっかり毎年調べていって、そして、その上で検討して、中止も含めて方針を出していってはどうかと考えております。

《委員》

毎年検討していくというお話が出たので、是非、そうしていただきたいです。休止が続くような事例については、ぜひ、本当に、いつどこで最終的な決断を、実施にするか中止にするかということをきちんと分かるような形で、検討していただきたいと思いません。

《議長》

ほかにございませんか。

《委員》

高田港の需要に関しては、コンクリートの会社があって、生コンの利用が見込まれるというのはあると思います。あるかと思いますが、それは、本当にそこを使うかどうか。例えば先ほど出ましたように、東九州自動車道の4車線化になった時に、逆に言うと、ここを使われなくなってくる可能性だって多くなるわけですね。まあ、素通りされていくと。それを考えると、県の全体の交通網と港湾の問題というのは密接に関わるわけですから、全体的なイメージ像を、先ほど言いましたように、50年たって、今からメンテナンスがかかってくる予算の中で、それをほんとうに今からやらないといけないかというのを全体のイメージ像も考えていただければと思います。

《港湾課》

ご指摘のとおりで、この単体の港の機能だけを考えるのではなくて、やはり、県北であれば中津港もあるし、県下、地方港湾を入れて20港ありますので、本当にその投資効果の全体を見て、しっかり考えた上で事業の方向性を定めていきたいと思いません。

《議長》

建設資材の関連企業が背後に立地していると資料に書いていますが、平成7年から比べたら貨物量が3分の1に落ち込んでいるのですが、この辺りの企業は、そのまま成り立っているのでしょうか。

《港湾課》

平成7年当時は、生コン会社や資材を取り扱う建設会社等を含めると14社程度ありましたが、今年で行くと11社ということで、少し減っている状況でございます。

《議長》

少しですね。分かりました。ほかにございませんか。

《委員》

一部の工事は、終わっているということですが、この終わったところというのは、最干時は、海面上になるのですか。

《港湾課》

施工済みの地盤改良工を赤色に着色していて、完全に海底の下だけの工事になります。

《委員》

満潮だけじゃなくて、干潮時も水面から下になる。

《港湾課》

そうです。

《委員》

そうであれば、この工事を行ったことによって、周辺に有名な海岸とか、干潟とかありますが、それに関する砂の供給とかの変化などが、あったかどうか教えていただけますか。

《港湾課》

今段階では、地盤改良自体が水面下の地盤だけを改良していますので、確認は取れてはいませんが、影響は基本的にはないと考えております。

《委員》

周辺の砂州、干潟に砂を供給するような大きな川って、おそらく、この豊後高田市の川、桂川になると思います。もしくは、広瀬川あたりが砂の供給ソースになると思いますが、水面下にある、砂の動きを抑制する、潮の流れを何か変化させるような構造物を作ったことで供給に変化があったかどうか、もし調べていれば教えていただきたいです。

《港湾課》

それについては、調べてはおりません。ですが、地盤を改良しているだけですので、基本的な影響ないと考えております。

《委員》

潮の流れ等には、一切影響がないとして、砂の流れも水面下で起こってきますよね。

《港湾課》

この工事は平成26年に完了しました。実際の細かい調査はしていませんが、通常、干潟等に影響が出るケースでは、地元の方から要望とか苦情が、発生すると思っ
ていますが、現在のところございません。

《委員》

分かりました。

《議長》

よろしいですか。ほかにご覧いませんか。

(一同よしの声)

《議長》

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の、
休止が妥当ということではよろしいですか。

(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。

《港湾課》

先ほどの細馬場線で、残事業B/Cの考え方ですが、確認が取れましたので、答え
させていただきます。評価書の6の6ページを開いていただいでよろしいでしょうか。2
020年からの事業費を、総費用148,245千円から下を50年間足しますと、8
億1,269万円になります。で、右側の6の7ページの総便益は変わりませんので、
その総便益の22億3千544万5千円を8億1千269万円で割り戻すと、2.75
になり、切り捨てで2.7という表示にしております。

《委員》

2.8でもいいですね。

《港湾課》

2.8です。

《委員》

わかりました。ありがとうございます。

(午前の部終了 休 憩)