

## 第40回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成28年8月4日（木）10:00～14:00

場 所：大分市府内町1丁目137-3 トキハ会館 5階 ローズの間

議 題：公共事業評価（事前評価1件、再評価6件、事後評価2件）

出席委員：角山委員長、安部委員、亀野委員、田中委員、廣戸委員、米澤委員

対象事業：

1. 【再評価】 道路改築事業 国東安岐線 下原工区（県事業）
2. 【再評価】 道路改築事業 三重弥生線 小半工区（県事業）
3. 【再評価】 道路改築事業 三重新殿線バイパス 牟礼前田工区（県事業）
4. 【再評価】 広域河川改修事業 平井川（下流）（県事業）
5. 【再評価】 広域河川改修事業 平井川（県事業）
6. 【事後評価】 総合流域防災事業 有田川（県事業）
7. 【事前評価】 交通安全事業 国道326号 小坂工区（県事業）
8. 【再評価】 農山漁村地域整備交付金事業 吉四六線（県事業）
9. 【事後評価】 広域営農団地農道整備事業 大野川中流地区（県事業）

---

開会

---

《事務局》 ただ今から、第40回公共事業評価監視委員会を開催いたします。まず、委員会の成立について報告いたします。委員定数9名のうち、本日の出席者は6名でございます。大分県公共事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項により、過半数が出席されていますので、会議は成立していることをご報告いたします。それでは委員会の開会にあたりまして、大分県土木建築部長の阿部洋祐より開会のあいさつを申し上げます。

《部長》 おはようございます。40回の事業評価監視委員会の開会に先立ちまして、一言ごあいさつ申し上げます。昨年、建設政策課長として、この事業評価監視委員会の事務局で取りまとめをさせていただき、皆様方には大変お世話になりました。引き続きよろしく願いいたします。今回の40回から、新たに角山委員長、亀野委員にもご就任いただきました。お二方には、今後ともよろしく願いいたします。7月に入りまして、事業説明会や現地の調査をお願いいたしましたところ、大変暑い中で現地の方を見ていただきましてありがとうございました。さて、今年に入って4月に熊

本地震が発生し、大分も由布市、別府市を中心にかなりの被害を受けました。特に、日田方面では、まだ国道が通行止めというような状況でございまして、私ども社会基盤を預かる部局といたしましては、一日も早い復旧、これに努めて一生懸命がんばっているところでございます。ようやく熊本を含めて、地震の方も収まってきている状況の中で、県としましては、7月19日に災害警戒本部という体制をゆるめたところでございます。梅雨に入り、雨の状況も非常に気になるということでございますが、引き続きしっかりと災害復旧、復興へ向けて取り組んでまいりたいと考えております。今年の頭からの話を振り返りますと、昨年、大分県の長期計画の「安心・活力・発展プラン2015」が策定され、土木建築部、農林水産部とも、この県の長計に基づいた部局の長期計画を立てております。土木建築部では、「土木未来（ときめき）プラン2015」、土木未来と書いて「ときめき」と読みます。農林水産部は「おおいた農林水産業活力創出プラン2015」を策定いたしました。こうした計画に基づいてしっかりと仕事をさせていただこうと考えております。その中で大切なことは、事業を進めるにあたっては県民の皆さんの声を聞いて、どういった事業がどういう効果でしっかりと県民のためになっているかということを常に念頭に置きながら事業に取り組むこととでございます。この事業評価制度は、事業効果や、時代々々その時の情勢に応じた的確な事業となっているのか。そして必要性あるいは環境等への影響も含めて、我々事業者側はしっかりと議論して正しいものとして提案しているのか、そういったところに対してのご意見を賜っております。今日は都合9件ということでかなり時間も要するかと思えますけれども、長時間にわたるご審議を含めまして、これからも貴重なご意見、ご示唆をいただければと考えております。本日はどうかよろしく願いいたします。

《事務局》 部長の紹介にありました、政策につきましては、お手元にお配りしておりますので、お時間のありますときにご一読願えればと思います。続きまして、大分県事業評価監視委員会の角山光邦委員長からご挨拶をいただきます。

《委員長》 おはようございます。本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、また、大変お暑い中、そして遠くからお集まりをいただきまして、本当にありがとうございます。人口減少、それから社会保障費の増大、それからインフラの老朽化等、大きな課題もたくさん抱えておりますが、本県の経済社会の維持発展のために適正な社会資本整備が必要であります。一方、地方の予算運営も大変厳しいものがございます。私ども事業評価監視委員会としましては、県民の皆様の高い関心を実感いたしながら、いっそう真摯な議論を行い、その期待に応えていく必要があると考えております。本日は限られた時間でございますが、何とぞよろしく願いいたします。簡単でございますが、ごあいさつとさせていただきます。よろしく願いいたします。

《事務局》 それでは、委員会へ移らせていただきます。初めに本日の公共事業評価監視委員会について説明をいたします。事前にお配りしております資料をご覧いただきます。本日は、知事から諮問された事前評価1事業、再評価6事業、事後評価2事業の計9事業について、途中休憩を挟みながらご審議をお願いいたします。それではこれより審議に入りますが、本監視委員会設置要綱第4条第1項の規定によりまして、議長は委員長が務めることとなっておりますので、委員長にこれからより先の議事進行をお願いいたします。

《議長》 それでは、これから先の議事進行を行わせていただきます。議事に先立ち、私の方で本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第3項の規定により、議事録署名委員といたしまして、〇〇委員と〇〇委員をお願いしたいと思います。事務局の議事録作成後、審査署名をよろしくをお願いいたします。それでは早速審議に入ります。事業の説明は、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のでご協力をお願いいたします。ここで傍聴される皆様方、および報道関係の方々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おそれがある場合には、会議の途中であっても一時非公開といたします。その間、退席をしていただきますのでご協力をよろしくをお願いいたします。

---

**【再評価】 1. 道路改築事業 国東安岐線 下原工区（県事業）**

---

《議長》 それでは、早速審議に入ります。初めに再評価対象事業です。道路改築事業、国東安岐線について説明をお願いいたします。

《道路建設課》 本日は、どうぞよろしくお願いいたします。国東安岐線下原工区から説明を開始してまいります。道路建設課といたしましては、3件の事業を2年前に新規事業評価を受けております。その後2年間、設計ですとか現地の照査などを行いまして、用地着手の前段階ということで再評価を諮らせていただくものでございます。ご審議のほどをよろしくお願いいたします。詳細は担当から説明をいたします。

《道路建設課》 それでは、道路改築事業、一般県道国東安岐線下原工区について説明いたします。資料は配付資料の1-1から1-15となっております。それでは、配付資料の1-7からスライドを用いて説明させていただきます。本事業は平成25

年度に事業評価を受けまして、平成26年度より新規事業化しておりますが、採択後3年が経過した今年度から用地取得に着手するため、再評価に諮るものであります。国東安岐線下原工区の位置図になります。国東安岐線は国東市中心部と国東市安岐町を結び国道213号と並行する路線となっております。今回、再評価の対象の下原工区は赤色で示す区間で、豊後高田安岐線との交差点から北側に約800m間の事業となっております。次に下原工区の沿線の利用状況をご説明いたします。今回の評価区間の交通量は、1日あたり約8,400台となっております。右図は評価区間の航空写真です。写真の通り、本路線の沿線には多数の人家、公共施設、企業等が立地しております。なお、写真右上の白い建物は大分キャノン、港橋の北側にある緑色の建物は安岐小学校、その北側の白い建物が国東市民病院です。また、本区間は、周辺企業および安岐小学校への通勤や通学経路として利用されており、地域の生活道路としての機能を有しております。次に、本区間内に架設している港橋の問題点についてご説明いたします。港橋は昭和13年に架設され、架設後77年経過している橋梁です。写真の通り、架設後77年の経過による老朽化と、安岐海岸からの飛沫塩分による塩害によりコンクリートの亀裂、欠損や、コンクリート内部の鉄筋の腐食が進行しており、早急な対策が必要となっております。同様に塩屋橋の問題点について説明いたします。塩屋橋は、港橋より3年古く、昭和10年に架設され、架設後80年経過している橋梁です。港橋と同様に損傷が甚だしく、早急な対応が必要となっております。治水上における橋梁の問題点を説明いたします。図に示している青色着色部は、過去に浸水したエリアを示しております。左下の表をご覧ください。河川構造令では、橋脚は洪水時の流水に著しい支障を与えない構造のものでなければならないとされております。現在の橋脚は、港橋で5本、塩屋橋で6本と多く、河積阻害率は、基準値である5%を満たさない状況となっております。架け替える橋梁は、河積阻害率を改善する計画としており、治水上の効果も期待されます。橋梁における現状の問題点の補足となりますが、現在、架設している橋梁が損傷等で通行止めになった場合は、ピンク色で示している下原地区への救急搬送ルートが青い線から赤い線へと変わり、大幅な迂回が必要となります。交通安全における問題点としては、本区管内の橋梁区間は歩道が整備されておりますが、橋梁以外の区間は、歩道が未整備の状況となっております。このため、現在、安岐小学校へ通学する児童は下の写真のように路肩を通行しており、車両との接触の危険性が高い状況となっております。また、通行する車両が、歩行者との接触を回避するため中央線を越えて走行しており、反対車線を通行する車両との接触の危険性も高くなっております。事故における問題点です。本区間の平成18年から22年の5カ年、および、平成23年から26年の4カ年における事故発生状況は合計で19件となっており、前回評価時より6件増加しております。また、沿線の歩行者数は137名、自転車数は91台となっております。次は、事業の目的、必要性を整理したものです。本事業の整備により期待される効果として、老朽構造物の更新による道路ネットワークの強化。歩行者、自転車における安全な歩行、通学路空間の確保。道路の安全性、快適性の向上。治水の観点から、河川の流下能力向上。

こういったものが期待されております。計画の概要についてご説明いたします。計画延長は800mで、全線2車線の片側歩道の計画となっております。全体の事業の概要です。事業期間は、平成26年度から33年度の8カ年を予定しております。全体事業費については、事前評価時23億円でしたが、橋梁工、測量試験費が増額となり、24億円となっております。主な事業費の増額内容としましては、地質調査結果に基づく橋梁設計の結果、支持層の変更により基礎形式の変更、及び、基礎工の増工となっております。また、仮設工においても土留工、鋼矢板の根入れ長の変更により、併せて9千万円の増額となっております。その他、地質調査の増工、および、地質調査に基づく設計の検討に1千万円の増額となっております。橋梁工の変更内容についてご説明いたします。図は、港橋のP1橋脚になります。図面右上のボーリング位置図をご覧ください。青字で記載している箇所が、すでに調査していた箇所であり、位置は、今回新設する橋梁のA1橋台とP1橋脚の中間に位置しております。新設橋梁の詳細設計をするにあたり、P1橋脚の位置を決定いたしましたので、図面赤字で示している追加ボーリングをP1橋脚が施工されるジャストポイントで調査をいたしました。この結果、ボーリング深度で、約11m付近で支持層としては不適となる層が確認されたため、推定支持層が下側に変更となりました。このため、橋梁下部工の基礎形式が直接基礎から杭基礎になりました。仮設工においても同様に鋼矢板の矢板長が変更となりました。次に、本事業の概算土量です。地形の改変は現道拡幅のため小さく、切土は2,500m<sup>3</sup>。盛土が1,000m<sup>3</sup>となっており、合計1,500m<sup>3</sup>の搬出土が発生します。これにつきましては、他の公共工事への流用を考えております。事業の進捗状況といたしましては、平成27年度末の事業費ベースでの進捗率は7%となっております。平成25年度に新規事業評価を受け平成26年度より事業に着手し、平成27年度までに路線測量、地質調査、道路詳細設計、橋梁設計、用地測量等を実施しており、平成28年度からは、用地取得に着手する予定となっております。最後にまとめになります。本事業は老朽構造物、歩道未整備の解消により、老朽構造物の更新による道路ネットワークの強化。安全な歩行、通学路空間の確保、安全性、快適性の向上、河川の流下能力向上が期待されております。地元の状況といたしましては、事業実施に対する要望も強く、平成27年度28年度に地元説明会および用地境界確認を行い、事業実施に対する同意も得られており、事業実施への理解、協力は得られていると考えております。また、費用便益比については、費用対効果分析実施判定表に基づき今回は算定しておりませんが、前回の事前評価時の費用便益比である0.7となっております。また、費用便益比に現れない効果として、先ほど申し上げました4点の効果が期待されます。以上により、対応方針案としましては、本事業を継続することとしたいと考えております。以上でございます。

《議長》 はい。ありがとうございました。それでは、ただ今説明を受けました事業について、ご意見等をお願いしたいと思います。

《委員》 ご説明ありがとうございます。前回、現場等を拝見させていただき、この事業の必要性等は十分認識をしたつもりです。そこでも質問させていただいたんですけど、港橋ともう一つ、塩屋橋ですかね。2橋ともプレビームということでもよろしかったんですかね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 プレビームは、例えば支間長が20mから50mぐらいの時は経済的な構造形式というふうに言われているのですが、港橋は橋長94mでもよろしいんですか。通常、プレビームを使う支間長より倍ぐらい長いかなと思ひまして。この二、三年前の事前評価の時に、一点は、他の構造形式を検討したのかということと、プレビームを使う理由というのは、私もよく分かっておりますけども、全体的なライフサイクルコストを抑えるという観点から検討したのか、この2点をお伺いしたいと思います。

《道路建設課》 まずは、プレビームを採用した理由なんですけども、こちらの方は、河川のHWLからあまり桁高の余裕がなくて、桁をできる限り薄くしようと。特にA1、A2の橋台付近につきましては人家が連坦しておりますので、そのところの取付の関係であまり高さを変えられません。できる限り高さを抑えたいということで、プレビームという工法を採用いたしております。あと、ライフサイクルコストなんですけれども、全体的な橋梁形式を検討して、最終的には決定をしております。

《委員》 一応、ライフサイクルコストまで検討して、このプレビームを採用したということでもよろしいんですね。

《道路建設課》 はい。

《議長》 はい。他に何かございませんでしょうか。

《委員》 河川の周囲に農地とかほ場があるみたいですけど、この河川工事の場合、いつも思うのですが、そのほ場等に関しての水の関係ですね。それは影響はないのでしょうか。

《道路建設課》 今回の工事につきましては、既設の橋梁の架け替え工事でございます。河川そのものは河口部ということもあって、河道の掘削含めて手を加えるものではございません。地域の用水計画には、農地やほ場を分断するような時には水路の付け替えなども発生しますが、本事業はいわゆる現道の拡幅と橋の架け替えでございますので、そういった心配はないものとお考えください。

《委員》 はい、分かりました。

《議長》 他によろしいでしょうか。

《委員》 阻害率と橋脚の本数を重視するあまり、橋自体の強度は保たれているのでしょうか。

《道路建設課》 橋自体に関しましては全国的な基準がございまして、その基準に合うかたちの橋梁を作りますので、強度に関しては問題ございません。

《議長》 他にございませんか。よろしいですかね。

(一同よしの声)

《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、この事業については継続が妥当といたします。ありがとうございました。

---

**【再評価】 2. 道路改築事業 三重弥生線 小半工区 (県事業)**

---

《議長》 続いて、再評価対象事業、道路改築事業、三重弥生線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、主要地方道三重弥生線、小半工区についてご説明いたします。資料は、配付資料 2-1 から 2-13 となっております。それでは、配付資料の 2-7 から、スライドを用いて説明させていただきます。本事業は、平成 25 年度に事業評価を受け、平成 26 年度より新規事業化しておりますが、採択後 3 年が経過した本年度から用地取得に着手するため、再評価に諮るものでございます。三重弥生線は、豊後大野市三重町の国道 326 号を起点とし、佐伯市弥生の国道 10 号に至る、全長約 4.4 km の主要地方道となっております。沿線には、佐伯市本匠振興局や弥生振興局があり、小半鍾乳洞や小半森林公園などの観光地も隣接しております。

今回の事業評価箇所、小半工区は、国道10号から三重町方面に約9km程度進んだ位置にあります。続いて、沿線の利用状況についてご説明いたします。今回の事業区間は、平成23年度の実測で、約1,200台の交通量があります。小半地区から西側には5つの集落があり、約500人の方が住んでおり、佐伯市中心部へは本路線以外に代替する路線がなく、バス路線でもあることから、生活に欠くことのできない路線となっております。また、国指定の天然記念物である小半鍾乳洞や大水車やキャンプ場がある小半森林公園などの観光地へのアクセス道路としても利用されており、特に夏場では、多くの家族連れでにぎわいを見せております。一方、災害発生時には、佐伯市中心部と豊後大野市を結ぶ緊急輸送道路でもあります。こちらは生活道路としての状況です。本路線は、本匠小学校、中学校のスクールバスが運行され、高齢者の足となるコミュニティーバスが運行されています。また、本匠、宇目地区の緊急搬送路線であり、年間、146人の方が佐伯市中心部の病院に搬送されております。このような状況であることから、地元住民にとって重要な路線として位置付けられております。続いて、現状の問題点について説明いたします。今回の事業区間の大きな問題点は、既設の仏座トンネルの老朽化です。本トンネルは素掘りのトンネルで、モルタル吹きつけ面の剥離があり、河川側の浸食等により崩落の危険性があるため、抜本的な対策が必要と考えております。また、仏座トンネルには3メートルの高さ制限があり、幅員も4メートルと狭小であることから、大型車等の通行が困難な状況であり、トンネルの前後区間も幅員狭小、線形不良箇所であり、通行に支障が生じております。小半地区から佐伯市中心部までの所要時間は、通常は約19分ですが、仮にトンネルの崩落等により全面通行止めとなった場合には宇目町経由となり、約44分増加し、63分かかることとなります。このような場合には、沿線住民の日常生活や救急活動等に多大な影響を与えることとなります。続きまして、事業の目的です。これまで説明した問題点を解消することにより、小半以西集落と佐伯市中心部を結ぶ生活道路の確保、小半鍾乳洞など観光施設へのアクセス向上、緊急輸送道路としての機能確保、道路利用者の安全性および快適性の向上を図ることを目的としております。全体事業の概要になります。計画期間は、平成26年度から31年度の6年間となっております。主な工種はトンネル工、道路工、用地補償費で、事業費は18億円となっております。計画の平面図についてですが、延長は約480mで、区間内にトンネル工が280mございます。小半森林公園を考慮したルート選定としており、現道の北側を通るルートとなっております。横断図についてです。道路一般部については、車道5.5m、路肩1.5mを含め、7mでの設計としております。トンネル部分につきましても、車道5.5mを確保した設計となっております。また、既設のトンネルは、高さ制限が3mとなっておりますが、新設のトンネルは、道路構造令の基準に基づいて、4.5mとしております。3種4級の道路規格であり、設計速度は40km/hです。環境への配慮についてご説明いたします。既設トンネルの山側のルートを採用したことで、河川や小半森林公園の改変を避けることができしております。また、レッドデータブックにおいて、「ごく近い将来における絶滅の危険性が高い種」に指

定されているハウライクジャクというシダの分布地も避けたルートになっております。土量については約30,000m<sup>3</sup>の土が発生いたしますが、約2,000m<sup>3</sup>は現場内の盛土に使用し、残りは佐伯土木事務所管内の佐伯市の公共事業へ流用する予定としております。事業の進捗状況といたしましては、平成27年度末の事業費ベースでの進捗率は約5%となっております。平成25年度に新規事業評価を受け、平成26年度より事業に着手いたしまして、平成27年度までに路線測量、道路詳細設計、トンネル設計、用地測量等を実施しております。現在は用地測量を実施しており、用地測量が完了次第、用地買収に取りかかる予定としております。最後にまとめです。本事業は交通容量不足、トンネルの崩落の危険性解消により生活道路の確保、交通安全性の確保、観光業への支援が期待されております。地元の協力状況ですが、事業実施に対する要望も強く、事業実施への理解、おおむねの協力は得られていると考えております。費用便益比については、費用対効果分析実施判定表に基づき、今回は算定していませんが、前回の事業評価時の費用便益比である0.5となっております。以上のことから、本事業を継続していきたいと考えております。以上でございます。

《議長》 ただ今説明を受けました事業について、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 トンネルの工事ということもあって、搬出土がとても多いですけど、先ほど、佐伯の公共事業に流用の予定とおっしゃっていましたが、前回、佐伯で土の持って行き場にすごく困っているという話がありましたが、どこに流用するっていうことは概ね決まっているのでしょうか。それともこれから探すということでしょうか。

《道路建設課》 佐伯市の方と今協議いたしまして、左の方が今回の三重弥生線の小半地区なんですけど、右側の方で、今、佐伯市の方で事業をしております、こちらの方に持って行くように予定をしています。

《委員》 もうちゃんと行き場が決まっているんですね。

《道路建設課》 はい。

《委員》 あともう一点ですけども、このトンネルが完成するまでに6年ぐらい期間があると思いますが、現場を見せていただいて、今のトンネルは結構危険な状況だなという感じがあったんですが、6年間、そのトンネルを使用して、安全は確保できるのでしょうか。

《道路建設課》 トンネルにつきましては、日常のパトロールも行っておりますし、また、定期点検も行いますので、安全な交通が確保できるような体制で、トンネルが完成するまではやっていきたいと思っております。

《委員》 用地補償の件数はどのぐらいですか。

《道路建設課》 トンネルに取り付く部分で新しく土地を買わせていただく方がございまして、そちらの数に関して言えば17名が用地の補償、用地交渉の対象となります。

《議長》 他に何かあればお願いします。

《委員》 用地買収の件でお尋ねしたいのですが、今、交渉をされているというお話だったと思いますが、資料2-1を見ると、用地買収が平成28年、29年が予定されているのですが、そこの部分がクリアされない限りそのあと全部ストップするという理解でよろしいでしょうか。

《道路建設課》 今年度、この事業評価で継続というご判断をいただければ用地買収に移るのですが、今年度中を目途に交渉を続けていきたいと考えております。

《委員》 そこがうまくクリアされない限りは進められないという理解で間違いないですよ。

《道路建設課》 そうなります。

《委員》 計画交通量1,100台になってますが、この事業環境の変化のところで、1日当たり約1,200台通行しているっていう、そういった数字があげられていますが、これは減っているような状態なんですかね。

《道路建設課》 まず、1,200台という現況の交通量ですね。これは現地で計ったりして算出するものでございます。計画交通量というのは、周辺の道路整備などがある程度事業化されているものですか、ある程度事業化が見込まれているようなものを予測上加えて、将来の人口動態、少子高齢化で人口減少なども念頭に、周辺の状況が変わった時に、約20年先ぐらいの状況でどうなのかということを書いてございます。その点でいくと、1,200台が1,100台ですから減少傾向になるというのは分析として正しいかと思えます。ただ、ご承知の通り、混む日もあればすいてる日もある。この交通量というのが、1,200台というのが、私ども統計を取っていくと、ほぼ365日、一定の数字ではなくて、多い日もあれば少ない日もある。平日休日の違いもあるということである程度統計的には山になる状況でありまして、この1,200台というのが平均的な数字として多いのか少ないのかというのは詳細な分析が必要なかもしれませんが、ご質問に関して言えばわずかに周辺の人口などもあって、たぶん減少傾向の路線ではないかと思えます。

《委員》 分かりました。観光アクセスの向上や安全性、防災、そういった防災活動の支援効果は得られると思うのですが、やはり、下降気味っていうのがちょっと気になります。人口減少によって、やはりそういった推移をたどっていくのかなとか思ったりもしております。

《道路建設課》 この予測の前提としては人口問題研究所など、そういった公的な機関の予測値を元に人口配分を決めて、計画交通量を出してまいります。今、県全体で少子高齢化に向けて定住促進ですとか、子供の出生率向上なども進めておりますので、これから更に上振れできるように、県、政府全体として取り組んでいくべき必要があるものだと思います。その中でこの本匠地区については、委員ご指摘のとおり、キャンプ場ですとか鍾乳洞を含めた観光資源を生かして、地域の唯一の幹線道路として、まず、これがしっかりしないと、この周辺にも人が寄りつかないと。そこがしっかりしていけばもしかしたら上向きの行程も、いろいろと地域もアイデアを出してくれるかもしれないということで、きっかけとなればとも思っております。

《議長》 他にございませんか。

(一同なしの声)

《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継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では、この事業については継続が妥当といたします。

---

【再評価】 3. 道路改築事業 三重新殿線バイパス 牟礼前田工区 (県事業)

---

《議長》 続きまして、再評価対象事業でございます。道路改築事業、三重新殿線バイパスについて説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路改築事業、一般県道、三重新殿線バイパス、牟礼前田工区についてご説明いたします。資料は配付資料の3-1から3-13となっております。そ

れでは配付資料の3-7からスライドを用いて説明させていただきます。本事業は平成25年度に事業評価を受け、平成26年度より新規事業化しております。採択後3年が経過した今年度から用地取得に着手するにあたり、再評価に諮るものでございます。三重新殿線は豊後大野市三重町を起点とし、同市千歳町の県道57号に至る、全長8.5kmの一般県道でございます。現在、三重新殿線バイパスとして、三重町秋葉の国道326号から中九州横断道路千歳インターまでの約10kmの整備を進めております。今回の再評価箇所牟礼前田工区は、このバイパスのうち三重町百枝から千歳町前田までの約3kmの区間となっております。沿線の利用状況についてご説明いたします。現道は、通勤通学など旧三重町と旧千歳村を結ぶ生活道路として利用されているほか、千歳インターと豊後大野市中心部、さらには大分市と宮崎県を連絡する広域的な幹線道路でもあります。このため、千歳インターの開通後は、国道326号からの交通転換により交通量が増加傾向にあります。また、災害発生時には旧三重町と旧千歳村の中心部を結ぶ緊急輸送道路であり、大分宮崎両県庁間を結ぶ広域的な緊急輸送道路である国道326号を補完する役割も担っております。三重新殿バイパスは、このような広域交通ネットワークとしての機能を強化することを大きな目的として整備を進めております。この図は、三重新殿線バイパスの整備状況を示しております。これまでに黒い線で示す区間約3.9kmが供用済みで、赤色およびピンク色の線で示す区間約6.3kmで事業を実施しております。このうち一番下側の秋葉内田工区につきましては平成28年度より事業着手をしております。写真は、平成25年の8月に開通した内田赤嶺工区の完成状況でございます。続いて現状の問題点についてご説明いたします。まず中九州横断道路へのアクセスについてでございます。現在バイパス区間で供用しているのは黒色の線で示している区間だけであり、市中心部と千歳インター間のルートとしてはピンク色の矢印のように大半は現道を利用することが多い状況です。しかし、現道には線形不良箇所や幅員狭小箇所があることから旅行速度の低下や大型車等の通行の安全性低下という問題が生じております。二つ目の問題点は交通量の増加についてでございます。平成18年度の中九州横断道路千歳インターの開通により、国道326号から三重新殿線バイパスに約5,000台の交通が転換し、現道の交通も約3,600台増加しております。これに伴い交通事故も増加傾向にあり、千歳インター開通前後では1kmあたり年間の事故件数が約1.6倍に増えるなど歩行者や自転車の安全が脅かされております。また、平成22年度以降も増加傾向にあります。一方、国道326号についても、三重新殿線への交通転換が進んだものの、三重町中心部では、依然、朝夕の通勤通学時の時間帯には渋滞が発生しております。三つ目の問題点は防災機能についてです。本路線は旧三重町と旧千歳村を結ぶ緊急輸送道路であり、また、広域的な緊急輸送道路である国道326号を補完する役割も担っておりますが、これまでに冠水や路肩の崩壊等により通行規制が生じるなど、災害に対して弱い道路と言えます。また、国道326号も過去に幾度も豪雨による冠水等で通行止めが発生しており、平成24年の7月の豪雨では同路線が同時に通行不能となり、三重町から大分市への通行は野津町経由か大野町経由という大幅

な迂回を強いられる状況が発生いたしました。本事業は、これまで説明した問題点を解消することにより、広域交通ネットワークの強化による物流の効率化や広域観光の活性化、地域産業の支援、および大分市内の高次救急医療施設への時間短縮と緊急医療活動の支援、通過交通の排除による歩行者等の安全性の向上、バイパス整備による防災性の向上、更なる交通転換による国道326号の渋滞緩和を図ることを目的としております。次に計画の概要でございます。延長は、三重町百枝を起点とし千歳町前田の千歳工区接続地点を終点とする3,040mとなっております。幅員構成は3.25mの車道が二車線と2.5mの片側歩道で路肩と合わせて全幅10.25mとしております。平面線形は、集落や文化財、ため池等を極力避け、大野川に架かる橋梁を最短とするものとしております。主な構造物としては、大野川に架かる約225mの橋梁と、現道を跨ぐ約30mの跨道橋があります。全体の事業概要ですが、計画期間は、平成26年度から着手し、37年度までの7年間となっております。主な工種は、道路工、橋梁工、用地補償等で、事業費は40億8千万円となっております。計画内容および事業費は、前回評価時と変更はございません。環境への配慮についてご説明いたします。土量は、約34万m<sup>3</sup>の土が発生いたしますが、このうち9割以上を現場内の盛土に使用いたします。残りの2万m<sup>3</sup>はほかの公共工場の現場で流用する予定としております。事業の進捗状況といたしましては、平成27年度末の事業費ベースでの進捗率は7%となっております。平成25年度に新規事業評価を受け、26年度より事業に着手いたしまして、平成27年度までに路線測量、道路詳細設計、橋梁予備設計等を実施しております。現在は、昨年度から引き続き、橋梁予備設計、用地測量を実施しており、用地測量完了後、用地買収に取りかかる予定となっております。最後にまとめです。本事業は、中九州横断道路へのアクセス、歩行者等の安全性低下、災害に対する脆弱性、国道326号の交通渋滞の解消により、地域産業の支援、救急医療活動の支援、安全性の向上、防災性の向上、渋滞緩和が期待されております。地元の協力状況ですが、事業実施に対する要望も強く、平成27、28年度に地元説明会および用地境界確認を行い、事業実施への理解、協力体制は整っていると考えております。費用便益比は、費用対効果分析実施判定表に基づき、今回は算定していませんが、前回の事前評価時の費用便益比である3.3となっており、十分な投資効果が見込まれております。また、B/Cに現れない効果として、事業の目的として先ほど説明した4点が効果として期待されます。以上により、本事業を継続することとしたいと考えております。以上でございます。

《議長》 ただ今説明を受けました事業についてご意見等ございますでしょうか。用地買収が28年度からというのが三つ続きましたけどこういった面では大丈夫ですか。

《道路建設課》 大丈夫と考えております。

《議長》 買収の予算的にはもう全部整ってるんですか。

《道路建設課》 予算は全部の買収というわけではないのですが、一部買収できる予算は今配分しております。

《議長》 それでは、何年かに分けてですね。

《道路建設課》 そうです。

《議長》 はい。分かりました。

《委員》 ここは重方向交通はどちらになるんですか。要するに交通量の多い方はどっちですか。大分から三重の方、それとも反対ですか。全体の交通量は出てるんですけどもどちらの交通量がここは多いのでしょうか。

《道路建設課》 ご承知の通り、交通量推計とかそういう予測におきましては、方面別ではなくあくまで断面でしか見ていません。例えば通勤通学であれば、朝向かって、夕方戻ってくる。それで時間帯ごとに方向別で混む方向が違って、それを計画上反映しなくちゃいけないこともあるんですけども、極端にどちらか方向で強い、大分向きにだけどんどん行って帰りは別の道を通るっていうことがなくて、要は、行って帰ってという路線として考えてるところでございます。ですから同じ車線配分になってたりするんですけども、お答えできるデータが手元ございません。

《委員》 幅員構成で、片側歩道ですよ。歩道設置する側が大型車交通量等あるいは全体の交通量が多いのかなと思ったのですが、ただ、用地買収しやすい方向なんですか、あの片側歩道というのは。交通量が多いからそちら側に歩道を設けた。それとも用地買収がよりしやすい、あるいは地形的という意味だったんですか。

《道路建設課》 周辺の県道であったりとか、市道に一部取り付いてまいりますので、その出入りのしやすい方向、もしくは、この区間だけではなくて前後区間を整備しておりますので、一連で歩道がつながるように設けたということございます。本来、両側に歩道を設けていくというのも一つの道路整備の考え方だとは思いますが、先ほど申し上げたとおり、この道路はどちらかというと外環道と言うんでしょうか、中心部を避けて通るものがございますので、事業費の圧縮、コスト縮減なども考慮して片側歩道ということで計画をしてございます。

《議長》 これが開通すると三重町から大分市まで時間がどのくらい短縮されますか。

《道路建設課》 試算では3分ぐらい短縮します。

《議長》 3分ぐらいですか。

《道路建設課》 はい。

《議長》 326号に何か事故があった時には、代替することになる。

《道路建設課》 道路の効果をB/Cで計っておりますが、ご指摘のあったとおり、時間が短縮するのか、こういった事故が軽減されるのかどうか。あと、時間短縮と共に、例えば坂道、上り下りが多い場合だとガソリンとか部品とかの磨耗とかもございいます。そういった走行にかかる費用、経費が縮減するのか、その三つを数値化してB/Cというのは出してございまして、時間短縮効果以外に、こちらはやはり、比較的規格が高めな道路として、線形も作らせていただいておりますので、そういった点で物流事業者を含めての効果は高いものだと思っております。

《議長》 他にございませんか。

《委員》 この辺はとても古墳の多い地域なんですね。資料の「文化財の保護」というところに、「埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る」と書いてるんですけども、こんもりした山で掘ってみたら出てきたっていうケースが結構あると思いますが、そういうことになった場合は、路線の変更するとかそういうことなのでしょうか。

《道路建設課》 埋蔵文化財に関しましては、関係部局と工事に入る前に、まずは協議をいたしまして、文化財調査が必要であればお願いしてやっていただくとか、そういった手続を取るようになっております。工事中にそういった古墳が出てくるとかそういったことがあれば、どのような対処をとるかを関係部局と早急に協議をしていきたいと考えております。

《委員》 掘ってみないと分からないというところですね。

《道路建設課》 文化財があるような場合は試掘をさせていただいて確認をして、どのような対処をするかっていうのを協議させてもらうというようなかたちをとっております。

《議長》 他にございませんか。よろしいですか。

(一同よしの声)

《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継続が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については継続を妥当といたします。それではここで5分間の休憩を取りたいと思います。11時10分から再開したいと思いますのでよろしくお願いいたします。

---

【再評価】 4. 広域河川改修事業 平井川 (下流) (県事業)

【再評価】 5. 広域河川改修事業 平井川 (県事業)

---

《議長》 それでは再開いたします。再評価対象事業でございます。広域河川改修事業、平井川下流工区と平井川工区は連続する区間となっておりますため、続けて説明を受けたいと思います。二つの事業について説明をお願いいたします。

《河川課》 対象事業番号4番、5番の平井川河川改修事業はいずれも再評価後5年未完成ということで、今回再評価をお願いするものであります。それでは、資料の4-6ページからお開きいただければと思います。平井川は1級河川大野川の支川になります。豊後大野市を流れているところであります。河川の延長は約28km、流域は25km<sup>2</sup>となっております。こちらは拡大した平面地図になります。緑の線で表しているのが平井川になります。平井川の下流部には、矢田ダムの建設計画がありました。薄く水色で示した箇所がダムの湛水区域とされていた範囲になります。平井川の下流は、このダムの湛水区間9.35kmの範囲になります。そこから上流7.7km、この区間が対象事業番号5番の平井川になります。先ほどお話しがあったとおり、この区間は連続した一連区間でありますので、先に共通事項についてご説明をさせていただきたいと思います。まず、矢田ダムに関するご説明です。矢田ダムは、洪水調節と利水を目的に計画をされ、昭和44年に予備調査が開始されました。平成2年にダムの湛水区間より上流の平井川の河川改修事業が採択をされましたが、ダムが完成するまでは下流の流下能力を考慮した改修を進めることとなりました。その後、平成12年の公共事業の抜本的見直しにより、直轄ダム事業であった矢田ダムの建設中止が正式決定され、翌年にダム計画区間が国から県管理河川に移行しました。この移行にあわせ、ダムに代わる治水対策として、平井川下流の河川改修事業が、平成14年

ですけれども、事業採択をされました。このような経緯から、ダム計画期間中は湛水区間であった平井川下流区間は河川改修ができなかったこと。また、その上流区間の平井川区間についても、下流の流下能力に見合った改修しかできなかったことなどの理由から、この改修事業が長期化したものであります。しかしながら、ダム計画期間中にも出水が発生し、平井川上下流では大きな浸水被害が発生したところです。特に平成2年7月出水時には、平井川下流の津留・両家工区、それから戸崎工区で、多くの家屋や田畑の浸水被害が発生しました。上の写真が津留・両家工区、それから下の写真が戸崎工区の出水状況の写真です。同じく上流の平井川でも、特に板井迫工区、朝地工区で大きな浸水被害が発生いたしました。上の写真が板井迫工区、下の写真が朝地工区になります。ダムによる治水対策から河道整備による治水対策へと方針が転換されたのですが、計画延長が、合計17kmと非常に長く、全区間の整備には長期間を要するところから、平井川の河川改修について検討する「平井川川づくり協議会」を平成15年に設置いたしました。この協議会は、学識経験者、地元自治会、漁協、当時の町議会議員、町長で構成をしたものであります。協議会では地元要望も踏まえつつ、固定堰等により家屋浸水の原因となっている箇所などの優先箇所を選定し、全体の施工方針を検討いたしました。これとあわせて、水際部の河畔林等極力保存するなどの良好な河川環境にも配慮した整備方針についても検討をしたところです。この協議会で全体の施工方針が検討されたのち、優先箇所を決めまして、優先箇所から地元説明を行い、事業を進めてきたところです。それでは、平井川の整備の方針についてご説明をいたします。流下能力が不足する箇所は、基本的に河道拡幅を優先することとなりますが、平井川はダム計画があったことから、手つかずの良好な自然が多く存在します。図のように水際部に良好な河畔林が繁茂している箇所は極力保存し、対岸の築堤をかさ上げするなどの方法で河川断面を確保することといたしました。また、自然環境保全の観点から河床掘削もできるだけ行わず、同様に、堤防をかさ上げすることで河川断面を確保することといたしました。こちらは津留・両家工区で実施した施工例です。先ほどの整備方針でご説明をいたしましたように、右岸側の良好な河畔林を保全し、左岸側の築堤、少し写真が見づらいんですけども、築堤を設置しまして、河川断面の確保を行ったところです。ここまでが対象事業番号4番、5番、平井川上下流の共通事項の説明になります。それでは、平井川下流工区の説明に入らせていただきます。先ほどの説明と重複しますが、かつて下流側に矢田ダムが建設されていましてダム湛水区間9.35kmが平井川下流の計画区間になります。こちらは平井川の航空写真になります。この写真で、先ほどとは逆になるのですが、川は右から左へ流れております。上流部に国道57号、中流部に県道緒方大野線が走っており、下流側で大野川に合流しております。薄く水色で示した箇所が、平成2年7月の浸水範囲を示しております。赤く旗揚げしている箇所が、この浸水で特に大きな被害を受けた津留・両家工区、戸崎工区的位置になります。次に概略平面図で事業の説明をいたします。この平面図でも川は右から左へ流れております。この区間においても近年では、平成2年、5年、11年、15年、16年、17年、19年、24

年、計8回の洪水で浸水被害を受けたところです。特に家屋が密集し、大きな被害が発生した津留・両家工区は、この区間の中流部に位置しております。戸崎区は上流部に位置しているところです。これらの浸水被害を解消するため、平成14年度から先ほどの工区を優先して整備を進めてきたところです。現在では両工区とも整備は完了しております。引き続き、下流の矢田工区から準備を進めているところでございます。事業効果についてご説明いたします。こちらは被害の大きかった戸崎工区の写真になります。流下能力を低下させておりました固定堰、左上の写真です。これを可動堰化すると共に、河川の断面の拡大を行うことで浸水被害を防止することができました。続いて未改修区間の説明をいたします。矢田工区につきましては、まだ浸水被害の原因を取り除くことができていない状況でございます。下の写真のように、出水により同様の被害が発生する可能性があります。この写真は田んぼが浸水している状況でございます。今後は未改修箇所を確保することにより、浸水被害の防止を図っていきたいと考えているところでございます。次に残土の状況について説明いたします。本事業では、全体で残土が約11万 $\text{m}^3$ 発生する予定となっております。このうち、今後、7万8千 $\text{m}^3$ の残土が発生する予定となっております。残土につきましては、県道緒方高千穂線の道路改良工事へ流用することを予定しております。今回の再評価基準は再評価後5年未完成です。前回の再評価時、平成23年ですけれども、そのときから事業費、事業の期間とも変更はございません。平成27年度末の進捗状況は約67%となっております。今後、改修を行うことで家屋13戸の浸水被害を防止すると共に、浸水面積39haの改修に努めていきたいと思っております。また、費用対効果も1.44であることから、今後も事業を継続していきたいというふうに考えております。以上が平井川下流の説明になります。引き続き上流側の平井川についてご説明をさせていただきます。資料5-6ページをお開きください。平井川の位置です。先ほど説明いたしました平井川下流から上流の7.7kmの区間が計画区間になります。同じく航空写真です。この写真で、川は右から左に流れております。川に沿って国道57号が走っており、朝地工区では国道442号が横断しているところです。薄く水色で示した箇所が平成2年7月の浸水範囲となっております。大恩寺小学校のある板井迫工区、それから、朝地中学校のある朝地工区で大きな浸水被害が発生いたしました。こちらは平井川の概略平面図です。この図面でも、川は右から左に流れております。この区間においては、近年では、平成2年、9年、15年、17年、19年、24年に浸水被害を受け、特に多くの家屋や田畑の浸水被害が発生した板井迫工区がこちら、それから朝地工区がこちらになります。浸水被害を解消するため、平成2年度より最下流部の下野工区、それから学校があり、家屋が密集しております板井迫工区の整備を行ってきたところでございます。現在は、朝地工区の整備を進めているところであります。事業の効果について、板井迫工区の施工を例にご説明をさせていただきます。板井迫工区は、改修前は上の写真のように河川の堤防高が低く、大きな洪水の際には水があふれ、下の写真のように浸水被害が発生しておりました。この工区は先ほどお話しした、河床を極力掘り下げないで堤防をかさ上げにより河川

断面を確保するという整備方針に加え、河川沿いには多くの家屋が隣接しているということを総合的に検討をいたしまして、コンクリートによる特殊堤での整備を行ったところであります。これにより流下能力を向上させ、浸水被害の防止を図ったところです。上流の朝地工区は、未だ堤防高が低い区間が残っております。浸水原因を取り除くことができていないという状況です。板井迫工区と同様に、堤防かさ上げにより河川断面を確保する方法で浸水被害の防止を進めているところでございます。こちらは平井川下流、先ほどご説明した分と平井川の概略平面図をつなげたものになります。平井川の一連区間は先ほど共通事項でご説明をしたように、「平井川川づくり協議会」の議論を経て、人家の集中する工区を優先整備することといたしております。津留・両家工区、戸崎工区、板井迫工区の整備は、現在では完了しております。朝地工区についても来年度を目途に完了する予定になっております。今後は平井川下流から重点的に投資しながら、河川改修を進めていく予定としております。前回の評価時から、平井川下流については先ほども申し上げたように、事業費、事業期間とも変更はありません。上流の平井川については事業費の変更はありませんが、下流への重点投資と昨今の補助事業予算規模の縮小等の理由から、事業期間を前回評価時の平成29年度から、平井川（下流）と同じ平成35年度まで延伸したいというところで変更をさせていただいております。次に残土の状況について説明いたします。本事業では、全体計画で、残土が約6万7千 $\text{m}^3$ 発生する計画となっております。このうち、今後、1万2千 $\text{m}^3$ の残土が発生する予定となっております。残土につきましては先ほどと同様、県道緒方高千卑線の道路改良工事で流用を予定しております。今回の再評価基準は、再評価後5年未完成です。事業期間の変更のみが今回の変更箇所となっております。平成27年度末の進捗状況は約63%です。今後、改修を行うことで、家屋41戸の浸水を防止し、浸水面積28haの解消に努めていきたいというふうに思っております。また、費用対効果も1.2であることから、今後も事業を継続していきたいと考えております。説明の方は以上になります。よろしく願いいたします。

《議長》 ただ今説明を受けました2件の事業について、ご意見をお願いいたします。

《委員》 河川はあまり詳しくはありませんが基本的なところをお伺いいたします。資料4-9で整備の方針でHWLと書いてますよね。計画高水位、断面によって違うと思いますけど、それによって堤防のかさ上げは何メートルぐらいを平均的に設定しているのかというのが一点です。それから、当該地点のような中小河川とは言いませんけども、こういう場合、どういう方式で流水量を計算しているのかをお願いいたします。

《河川課》 1点目が、HWLがどれぐらいかというご質問でございます。標高でいきますので場所によっては高さが変わってきますが、例えて言うならば、先ほどの津

留・両家工区のところの断面で申しますと、HWLが137.4mで、これで言いますと、HWLの水深が4mぐらいになります。

《委員》 平均的なかさ上げ高というのはどれくらいですか。

《河川課》 HWLからの余裕高がございまして、これは流量によって、50、60cmとか1mとかあるんですけども、今回、この平井川の津留工区につきましては、1mの余裕高がございまして、なので、その余裕高まで必要な堤防を作ることになりますので、それも場所場所で堤防の高さっていうのが変わってくるということになります。

《委員》 もう一点、先ほどの式ですね。今、最近、これは何式を使っているのですか。合理式とか貯留関数法とかいろいろあると思いますが。

《河川課》 平井川につきましては、貯留関数法の式を用いまして、流量の計算をしています。

《委員》 矢田ダムについてなんですが昭和44年に予備調査を行い、それから30年を経過し、それから事業採択が行われている。それに対して、事業の方法とか方向性とかそういったものに何ら変化はないのでしょうか。事業自体が最初の昭和44年の事業採択された時点から何も変わってないのでしょうか。その時代に即応したような事業方向とかそういったものが取り入れられているのでしょうか。

《河川課》 当時直轄事業ということで矢田ダムの建設が計画されていたんですけども、平成12年に国の方の公共事業の抜本的見直しというところで、その見直しの基準というのが四つぐらいあったと思いますが、それに該当するというところで矢田ダムがそのリストに上がりまして、なかなか事業化が困難だろうというところから中止となっております。ただ、国の方もその時に合わせまして、大野川中流域の河川整備計画というのを、その当時、ダム無しというのを前提に作っておりまして、それを元に我々も、その整備計画に沿った事業を平成14年から河川改修事業ということを起こしまして進めているという状況です。なので、ダムの計画と今の計画の関連性というご質問だと思うんですけども、ダム建設中止の時点で一度見直しをかけてるということでご理解いただければありがたいと思います。

《委員》 平井川下流の方なんですけど、自然環境の保全の観点から、河底を掘削しない方法をとられてるみたいなんですけど、掘削するケースが今まで多かったように思いますが、堤防のかさ上げだけにするのか、それとも掘削を掘るのか、その辺の見極めはどこで決めるのですか。

《河川課》 一言で説明するのは難しいのですが、今、大分県の河川事業では、やはり、基本的に多自然川づくりというところで進めています。この中にも河床掘削は、やはりできるだけ行わない方がいいだろうということで進めています。この理由といたしましては、あまり掘りすぎると、全く別の地層が出たりとか、柔らかい地層が出たりして、また更に洗掘を進めてしまうおそれもあるとか、あるいは川の中の生態系等にも影響があるだろうというところで、今は極力河床掘削は行わないという方向で行っているところです。一応、我々の考え方としては、河床掘削を行わざるを得ない場合でも、60cm程度を目安に計画して進めておきまして、特に平井川は岩盤河床も多く、掘るとコストもかかるというところもあるんですけども、そういう経済的な面、それから環境的な面とかそういうところを総合的に考えて、河床掘削をやるのか、それともやらないで堤防をかさ上げして断面の確保をするのかというところを決めています。

《委員》 資料5-2の費用便益分析についてお尋ねいたします。ご存じのように、道路の便益というのは計量可能なのは三つしかないんですね。走行時間と走行経費と交通事故です。この河川の場合は、当初B/Cが1.49で、今回1.20に少しだけB/Cが減った要因というのは、便益発生期間が変わったのか、あるいはどこかの便益項目の何かが変化したとか教えていただけますでしょうか。

《河川課》 河川の費用便益につきましては、資料の5-4ページに具体的な便益、それからコストの分の記載をさせていただいてるところです。便益の項目としましては、まず、家屋の被害、これは被害額となっておりますけど、内容的には被害の軽減額とご理解いただければと思います。家屋の被害額、それから事業所、それから農漁家、それから公共土木施設、農作物の被害、それから間接残土価値というふうなところが、便益の計上項目となっております。コストの方につきましては他の事業と同様に、河川の事業費、それと維持管理費をコストと考えております。前回の評価時からB/Cが下がってる要因というところなんですけれども、これにつきましては、やはり事業の評価基準年が前は平成23年となっております。今回は平成28年が評価基準となっております。ご存知のとおり、社会的割引率年4%で貨幣価値の見直しをします。将来的に同じ1万円が1年後には9千600円となります。逆に過去に投資した分はそれが上乗せしてくるということになりますので、すでに投資をした河川工事費の方が現在価値化して社会的割引率を考慮するとコストがアップしたというところが大きな要因かと思えます。それで費用対効果のB/Cが若干下がってると思えます。

《委員》 ということは、1プラス0.04のN乗のNが変化したということですか。

《河川課》 はい。

《委員》 分かりました。もう一点、残土について、資料4-13ですね。平井川の下流で11万<sup>m</sup>の搬出土が出てますね。それからもう一つの方の残土が資料5-9で6万7千<sup>m</sup>。合計すると17万7千<sup>m</sup>程度搬出土が出るわけですが、これを全部県道緒方高千穂線の道路改良工事に流用予定とありますが、県道緒方高千穂線がどんな道路改良工事であるか分からないですけど、例えば、切土が中心ですと持って行きようがないですね。これは具体的にある程度用途はついているのでしょうか。

《河川課》 現在、既に計画して動いてる事業の箇所でございます。また、この残土を充てにして事業を進めておりまして、道の駅からずっと高千穂に登って行くと改良が終わっているその次ぐらいの箇所です。

《委員》 ということは、この道路改良工事は盛土中心と考えてよろしいんですね。

《河川課》 はい。そういうことです。

《議長》 他にございますか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見等も出そろったようですので、二つの事業について、一つずつまとめていきたいと思えます。まず、広域河川改修事業平井川下流工区について、事業者が申し出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》 ありがとうございます。では、この事業については、継続を妥当といたします。

《議長》 次に、広域河川改修事業の平井川工区について、事業者が申し出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、この事業についても継続を妥当といたします。

---

【事後評価】 6. 総合流域防災事業 有田川 (県事業)

---

《議長》 次に事後評価対象事業であります。総合流域防災事業、有田川について説明をお願いいたします。

《河川課》 資料6-1ページをお開きください。総合流域防災事業、1級河川、筑後川水系有田川の事後評価について説明させていただきます。有田川は日田市に位置する一級河川筑後川の二次支川で、流路延長約14km、流域面積約27km<sup>2</sup>の河川でございます。これは全体計画を示す平面図です。河川改修は昭和46年度に着手しており、事業完了は平成23年度です。改修区間は、直轄管理の花月川合流点から2,450mに加え、支川処理として、石松川 1,400mの改修も行っています。事業概要としましては、河川内の土砂掘削や護岸の設置および築堤工事を行っており、流下断面の拡幅に伴い、堰の改築や橋の架け替えも行っております。最終精算額としては、39億4千360万円となっております。平成13年7月に発生した洪水の家屋浸水被害範囲を水色で着色して示しております。この時は、浸水戸数53戸、浸水面積19.1haの被害が発生しております。これは有田川の航空写真です。写真中央の河川が有田川であり、左側が支川の石松川です。両河川の間には、県立日田養護学校があり、周囲には日田玖珠線、西有田豆田線の二つの県道があります。水色の着色部分が平成13年7月の浸水範囲です。全体事業概要について説明させていただきます。昭和28年6月に発生した洪水を契機にその対策として当該事業は採択され事業を進めてまいりましたが、平成13年に発生しました洪水により被災を受けたため事業規模の見直しを行っております。下に示すイメージ図のように、整備規模の見直しにより、当初、青点線で計画していた断面から赤実線へと流下断面の拡幅を行っております。それに伴い用地補償費の増大や築堤、掘削、護岸の数量の増に伴う金額の増および堰、橋梁などの工作物の改築金額が増えております。また、事業の長期化により、物価や用地単価が上昇しております。事業費の増はこうした理由になります。こちらは小寒水橋下流での改修前後の状況及び平成13年7月の梅雨前線豪雨による出水状況を示しております。河川断面不足により河川の水があふれ、浸水被害が発生している状況です。現在は改修後の写真のように河幅が広がり、周辺に調和した自然石護岸により、良好な景観を創出しております。こちらは石作橋での平成13年7月の洪水による状況と改修後の写真を示しております。流下阻害になり、浸水被害の原因となったこの石作橋の改築を実施してございまして、河川断面の拡幅に伴う改築として、橋の長さが元の橋の約2倍の長さで改築を行っております。続きまして、有田川の実業効果として、近年出水の状況についてご説明させていただきます。上の写真は、平成13年7月の梅雨前線豪雨による浸水範囲を示しております。この時、平成13年7月11日から13日までの3日間で134.5ミリ、時間最大41.5ミリの雨を記録しております。これに対しまして、平成24年7月の九州北

部豪雨の浸水範囲を下に示しております。この時、7月11日から14日までの4日間で462ミリ、時間最大64ミリの雨を記録しました。総雨量、時間雨量とも、平成24年の出水の方が平成13年度よりも大きいのですが、これまでの事業効果により、有田川では、平成24年の出水被害を軽減することができております。幸い、平成24年の出水範囲は田畑のみで家屋浸水はありませんでした。このような超過出水に備え、地元自治体および地域と一体となって浸水範囲の情報共有や避難経路の確認などを実施しているところがございます。次に、当該事業の基本的な改修イメージについて説明いたします。既設護岸を活用しましてコスト縮減を図っております。また、瀬や淵および水際の保全を行うことで多様な流れを確保し良好な生息環境を創出しております。また、現況の河畔林を保全し、平常時水位よりも上の部分を掘削することにより、事業による生物への影響を抑えるように努めてまいりました。これは、掘削により河積の拡大を行いました石作橋上流の改修前後の写真ですが、掘削にあたっては右下のイメージにありますように岩盤より上の部分の掘削をすることで、水際、河床の保全に配慮しております。こちらの写真は小寒水橋下流での完成直後の写真を左に、現在の写真を右に示しております。水際や瀬、淵および河畔林の保全が図られております。また、自然石護岸を採用することで周辺の景観との調和も図れております。こちらに有田川の札町橋上流地点での施工完了後3年経過の魚類調査の結果を示しております。主な確認種を右に示しておりますが、この調査では、スナヤツメ、ウナギ、ヤマトシマドジョウ、オヤニラミの4種の重要種が確認されました。オヤニラミは棲息地の流速や産卵条件が備わっていないと生息できないという種でございまして、確認されたということで、水際の環境、産卵基質、水質等の良好さがうかがえるということを確認しております。建設発生土の利用状況につきましてご説明いたします。当該地区では、堤防を築堤するために必要な土砂は2万9千460m<sup>3</sup>で、掘削による発生する土砂は13万8千910m<sup>3</sup>です。掘削により発生した土砂はすべて築堤材料として利用し、その残土10万9千450m<sup>3</sup>につきましては県道日田玖珠線の道路改良などに使用しております。まとめますと、今回の事後評価基準は事業完了後5年経過です。改修効果といたしましては、家屋110戸、田畑等約36ha、その他に県道市道など公共施設の冠水防止が上げられます。事業完了後の平成24年7月の出水では浸水被害を軽減することができ、民生の安定に寄与しているところがございます。また、水際や瀬、淵および河畔林の保全が図られ魚類も確認されていることから河川環境も良好な状況にあります。以上を総括し、評価の完了を提案させていただきます。最後に当該事業の検証といたしまして、今回の事業では事業期間が長期化していく中で、当初事業規模の想定を超える出水により、計画規模の変更を行っております。そのことを踏まえ、同種事業につきましては、引き続き既設護岸の活用などコスト縮減に努めると共に、想定を上回るような洪水にも計画段階から地域と一体となり、ソフト、ハード、一体となった浸水被害軽減対策を推進していくことが重要であると考えております。以上、よろしく願いいたします。

《議長》 ただ今の説明を受けまして、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 資料6-7の当事業によりまして、非常に大きな効果が出たのではないかと私も思っております。特に今回事後評価ということですので、確認の意味でお尋ねしたいんですけども、平成13年の7月11日の梅雨前線豪雨で総雨量が134ミリ、時間最大雨量41ミリぐらいで氾濫するぐらいですから相当の河川断面が不足してたんだろうなと思うんですね。この時の計画流量はいくらぐらいだったのか、要するに断面不足の原因が多分それにあると思いますので確認の意味ですが数字等を教えていただけないでしょうか。

《河川課》 当初の流量につきましては川の位置によって変わってはきますが150トンから320トンという計画をしておりました。平成13年度の出水を受けて変更した部分が290トンから390トンに見直しを行っております。13年の出水の評価を元に流量を変更しております。

《委員》 当時の河川断面の阻害率と言いまししょうか、何が一番この断面不足の原因だったのでしょうか。

《河川課》 まず、一番最初に考えられるところは、河積断面の不足というのが一番の理由だと思っております。あわせて橋梁の橋脚による堰上げ等も浸水の原因になっております。また、堰も固定堰というかたちで、一部断面の阻害をしているというようなどころもありましたので今回可動化を図っているところでございます。

《委員》 阻害率自体、どこかで記録として残ってるんですかね。河川断面阻害率。数字として答えられますか。

《河川課》 河川断面については阻害率というかたちでは残しておりません。阻害物を入れたかたちで現況の流下能力を流量として評価をして、その現状の流下能力を評価したのちに必要な流下断面を確保するというような計画にしております。

《委員》 今回の事業評価の完了にあたって、今後の同種事業への今後の課題として上げている事項の中でお尋ねします。計画段階から地域と一体となってハードやソフトが一体となった浸水被害軽減対策を推進することが重要である。まさにその通りだと思いますが具体的にどのようなことを指しているのかお教えてください。

《河川課》 計画段階からこの河川の計画規模がどういったものなのかということをもまず住民の方に認識をしていただきます。ですから、改修が終わったからといって決してすべての洪水に対応できるものではないという認識は十分に持ってまいります。

その上で防災活動、例えば避難訓練であったり県からの防災情報、水位の情報や雨量の情報を提供しながら、県、市、地元と一体となって、危険を感じた時には避難をしていただくということも視野に入れながら話を進めさせていただいてるところでございます。

《委員》 この事業もそうですけれども、このような事業になりますと、大変長期に及ぶわけですね。そうしていく中で、当初から見ると、工法も徐々に変わってきている。昔の工事は護岸もきっちりと石で固める感じが多かったようにありますけれども、徐々にこういうふうにも工法も変わってきていて、そのように変わってきていることの意味とか、それを取り入れた意義、そういうことを地域住民の方もなかなかきちんと知る機会が少ないのではないかと思います。いつの間にかできていたという感じがありますので、だから、そうしたことを皆さんにお伝えするというのを今おっしゃったのではないかと思いますけれども、例えば自然環境の保護の面からもこのようにしているとかそういうことを皆さんに周知していただくようにしていただければよろしいのではないかと思います。

《河川課》 はい。まったくその通りでございます。ありがとうございます。

《議長》 よろしくお願ひします。

《委員》 確認ですけど、可動堰を設置したことも事業の中の一つですか。このレジュメの中にその記載はありますか。

《河川課》 説明の中で少し触れさせていただいたところなんですけど、この全体事業概要の中の構造物等という欄がございます。ここの最終精算のところには15基と書いております。ここに河川構造物として堰の分が入っております。

《委員》 一般の方にとっては、おそらくそれではわかりにくいのではと思ひまして、事後評価をする場合には、今後、同じような時に、その点についても少し記載をしていただければ分かりやすいのではと思ひました。

《河川課》 気をつけます。

《議長》 はい。他にございませぬか。

(一同なしの声)

《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、評価の完了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いたしまして休憩といたします。午後からの部は13時から再開をいたします。

---

【事前評価】 7. 交通安全事業 国道326号 小坂工区 (県事業)

---

《議長》 それでは再開をいたします。事前評価対象事業です。交通安全事業、国道326号について説明をお願いします。

《道路保全課》 道路保全課です。事前評価です。よろしく申し上げます。豊後大野土木事務所管内、交通安全事業、国道326号、小坂工区について説明いたします。資料は7-1からとなっております。説明については資料の7-4からさせていただきます。前の画面をご覧ください。位置図です。事業計画区間は豊後大野市三重町小坂で、三重東小学校を中心とした延長960mです。事業箇所の自動車交通量は、平成22年センサスの最も近いポイントで1万7千917台で、交通量が多い状況です。また、大型車混入率は13.6%となっております。当区間は三重東小学校の沿線であることから、法指定通学路に指定されております。次は、沿線の歩道整備状況について説明します。事業区間の前後は、歩道幅員3mから3.5mの歩道が整備されております。事業区間内は、三重東小学校の前後を除き、小学校の反対側に簡易歩道があり、幅員が1mしかなく、小学校側には歩道が整備されていない状況です。歩行者と自転車の交通量は、平成26年に現地で実測した結果、12時間あたり歩行者が262人、自転車が165台あり、三重東小学校と三重中学校の通学路となっていることから、通学する児童生徒が主な利用者となっております。現状の小学児童の通学状況についてです。小学校側に歩道が整備されていないため、事業区間内の簡易歩道部を多くの児童が通学しております。また、中学生については狭い路肩部を自転車で通学しています。三重東小学校は市内で2番目に多い生徒数であり、沿線に住宅分譲を行っているなどから、年々生徒数が増加している状況です。次に現地の状況写真です。小学生が通学している状況です。簡易歩道が1mと狭いため児童が路肩部を通行しており、自動車との接触が懸念されます。こちらは中学校に通う生徒が通学している状況です。狭い路肩部を通行しており、通行時間帯に歩行者と自転車が集中するため、接触事故が懸念されます。このような状況であることから、平成24年度の通

学路緊急合同点検を行った結果、危険箇所と判断されており、対策が急がれる状況となっております。次に事業区間内の事故発生状況です。5年間で13件発生しており、うち3件は歩行者自転車が絡む事故です。過去10年での事故発生状況では35件発生しており、うち5件が歩行者自転車が絡む事故です。1件については死亡事故となっております。また、当該区間における死傷事故率も、県平均の53.2件/億台・キロより高い55.8件/億台・キロであり、対策が急がれている状況です。小学校近辺の法指定通学路の整備状況です。三重東小学校区内の県管理道路において法指定通学路として歩道ができていない箇所は当事業区間のみとなっております。これらの状況を改善するために自転車歩行者道の整備を行い、自動車と歩行者や自転車を分離し、安全な通行空間の確保を図りたいと考えております。事業概要ですが、計画延長については歩道が整備されていない区間960mで計画しております。計画幅員は事業箇所が都市計画箇所であるため第4種第1級の道路構造で、歩行者、自転車利用者を勘案し、3mの自転車歩行者道を両側に設置する計画です。全体事業概要です。事業期間につきましては、平成29年度から37年度までの9年間で予定しております。事業期間が長いため、用地買収の進捗に応じて一連区間で工事に着手し、早期に効果を発揮したいと考えております。事業費については15億6千万円です。内訳は、記載してるとおりです。事業費の多くを用地補償費が占めるものとなります。理由としましては、家屋補償が30件あり、ガソリンスタンド、自動車販売店など、店舗が影響するものによります。補償費の算出についてです。建物登記簿および平面図、現場を確認して、延床面積に相違がないかチェックを行い、登記簿、外観により、経過年数、建物の等級を算出しております。また、現場にて個々の建物を近傍より調査し、ある程度の利用実態を加味したものとなっております。環境への配慮についてです。当事業計画区間においては現道拡幅のため、地形改変による影響が少ない計画となっております。工事の際は、低騒音、低振動型の建設機械を使用し、周辺の住環境の負担軽減を図ります。また、豊後大野市景観計画に係る協議手続を豊後大野市と調整を行います。埋蔵文化財につきましては調査を行い、関係機関との協議の上、文化財保護を図ります。工事で発生する残土については、県道三重新殿線道路改良事業への事業間流用を行う予定としております。また、工事施工中の通学路の確保についてですが、既存の簡易歩道を残し、外側の拡幅部分の工事を先に行いまして通学路を確保しながら実施していく予定としております。最後に事業の実施環境における地元の協力体制ですが、地元の小坂地区から事業に対する要望書が提出され、三重東小学校からは通学路合同点検時に事業要望が上がっております。また、昨年度、都市計画変更の手続を行っており、説明会で同意が得られている状況で円滑な事業実施が可能と考えております。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いて、ご意見等ございましたらお願いいたします。

《委員》 地元ですのでよく分かっていて、交通量も多いですし、通学路にもなっていて、早急にこれが必要だというのはよく分かります。それで、沿線上に本当にたくさんのお店と家屋があって、用地買収がすごく大変だと思いますが、スムーズに進みますか、それとも全部の合意を得られてない状況でしょうか。

《道路保全課》 個別の補償のお話というのは、まだ行ってはいませんが、都市計画の変更の手続きであるとか、事業実施の説明に対しては概ね、協力いただけるというご返事と言うか反応をいただいております。

《委員》 個別には、まだこれからということでしょうか。

《道路保全課》 そうです。補償調査等を正式に行ったあと個別の補償交渉をさせていただくこととなります。

《委員》 交通量が非常に多かったです。大型車も多くて、そこに立っただけでも揺れる、そういった震動があるところで、その周辺の住宅から苦情などは出ないのかなと思うほどの揺れでした。砂利の上を通った時に自転車が倒れたりしないんだろとかとか、そういった危険性も強く感じましたので、やはりこれは早急に実施すべき事案だと思いました。

《委員》 大型車が通る度にすごい揺れが発生してたので周辺住民とかそういった方から揺れに対して苦情はないですか。

《道路保全課》 舗装が一部傷んだりしてる場所について、若干、その大型が通った時の揺れというのは、お言葉はいただいているところで、そういうところは、順次、補修等で対応している状況でございます。

《委員》 豊後大野市景観計画に係る協議って書いてるんですけども、具体的にどういった計画なのかを教えてください。

《道路保全課》 豊後大野市さんが今年の3月に景観団体として指定されたところです。今、具体のその景観にかかる手続きと言いますか、条例を定めたりとかいうまだ準備の段階でございまして、その条例が決まったあとに、具体的に樹木の選定がどうか、ガードレールの色だとかいう細かいところが決まってくる予定になっております。その段階で具体的な協議をさせていただくようになるというところで、今はまだ景観団体に指定されたばかりの段階でございます。

《委員》 具体的にはぜんぜん決まっていない。

《道路保全課》 まだ、はっきり決まっておられません。

《委員》 ガードレールの色はいろいろ議論があると思いますが、それに伴って経費がアップしたりとかそういうこともあるのではないのでしょうか。

《道路保全課》 色に関しましては、特にないという認識です。

《委員》 樹木を植えたりとかは。

《道路保全課》 樹木も通常の樹木と言いますか、特別コストが高いものになるような計画にはならないと思っています。

《委員》 資料7-6の現況写真のところで、危険箇所の設定をされているということですけど、これは県の統一した基準があるのでしょうか。

《道路保全課》 平成24年の4月に京都で起こった通学児童の列に車が突っ込んで、児童さんが亡くなられたという事故があって、そのあと立て続けに全国で起こった経緯があって、全国的にも一斉に、学校の関係者と警察、道路管理者で学校の通学路を点検して、危ないところを、対策が必要なところを確認したのですが、その中でこちらの箇所が歩道が整備されておらず危険だということで、今回対象になっているという状況です。

《委員》 私も先般の現場視察をいっしょにさせていただいて、大変危険で子供たちの命を守らなくてはいけないと思ったところです。あと、資料7-9で補償費の算出について、先ほど少し質問も出ましたが、ここの建物補償は30件というのは、地権者が30人ということによろしいですか。この建物補償の30件というのは、イコール持ち主数。

《道路保全課》 持ち主ではありません。建物が30軒あるということです。

《委員》 その地権者は全部、所有権者、借地権者はいないということですか。オール所有権者ですか。みんな自分の持ち物。もう登記簿なんかを調査はされてるのですか。この30件の意味が分からなかったのです。また後ほど結構です。

《道路保全課》 対象者の名前まではっきりは調べてはなくて、登記簿の中での住宅。借家人がいるかまでは。

《委員》 借地権とか借家人とかいうのは、まだ調べていない。

《道路保全課》 はい。店舗兼住宅とか、そういった調べ方です。

《委員》 特に補償交渉が難しい方はいないということなんですか。

《道路保全課》 事業へのご理解はいただいているというところがございます。

《委員》 はい、分かりました。最後に資料7-10で、先ほどご質問もありましたが、豊後大野市の景観計画、具体的にはこれからだということですが、豊後大野市さんは、景観計画区域は豊後大野市の行政区域全体で設定してるんでしょうか。市街地だけとかじゃなくて、行政区域全体で指定されているかどうかの確認です。

《道路保全課》 申し訳ありません。範囲まではちょっと。

《委員》 また分かったら教えてください。

《議長》 お話を伺っていると、やはりかなり危険で、そういう状況で960mという距離なので、予算も15億円かかりますけども、9年ではなくて、もう少し短くする方法はないのかと思いますけどどうでしょうか。

《道路保全課》 他の工区の延長に対する期間の例を見ても実質9年近くはかかる可能性はあると見てますが、短縮する方法としましては、これだけ平地の事業でありますので、用地買収と補償物件がスムーズに、移転と土地の取得ができれば、当然、工期が短縮できます。そのためにはやはり最初のとっかかりの事業の具体的な説明ですね、測量に入るときの地元への説明を丁寧に行うことで地元の皆さんの理解が進み、交渉に対しても好意的に受け止めていただけるものと思っております。要するに地権者のご理解がいかにスムーズに進むかが一番課題だと思っておりますので、それに対して丁寧に説明しながら事業を執行するということが一番大事だと思っております。

《議長》 是非よろしく願いいたします。他にございませんでしょうか。

《委員》 資料7-8ですけど、計画幅員のところの見方をちょっとお聞きします。車道があってその横に数字が入ってます。一番端が自歩道で、車道と植樹帯の間にあるこの細い500(mm)と書いてるこれは何になるのですか。

《道路保全課》 路肩です。

《委員》 車道、路肩と自歩道の上に植樹帯がずっと入るということですか。

《道路保全課》 そうです。

《委員》 ずっと両方入るんですね。

《道路保全課》 はい。

《議長》 ほかに何かございますか。よろしいですか。

(一同よしの声)

《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事業実施が妥当であると認めることでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

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

---

**【再評価】 8. 農山漁村地域整備交付金事業 吉四六線 (県事業)**

---

《議長》 続いて、再評価対象事業となります。農山漁村地域整備交付金事業、吉四六線について説明をお願いいたします。

《林務管理課》 資料は8-1ページから8-13ページになります。再評価基準は再評価後5年未完成です。パワーポイントの資料は8-6ページからになります。それでは森林基幹道吉四六線について説明をいたします。まず初めに、吉四六線の位置です。吉四六線はすべての計画区間が臼杵市野津町大字白岩に位置しております。国道10号の南側で、佐伯市本匠に隣接しております。次に全体計画について説明いたします。吉四六線は、林道戸屋平宇曾河内線を起点とし、県道野津宇目線を終点とする計画延長8,948m、幅員4から5mで、総事業費23億2千200万円の森林基幹道であります。事業計画期間は平成5年から平成34年の予定です。図面上、黒線が完成済みで、赤の線が今後開設予定であります。平成28年までの完成延長は4,975mです。事業費の負担区分は、国50%、県50%となっております。工事は、

起点側からと終点側からの2工区で進めておりますが、国の公共林道予算が減少していることなどから、進捗は遅れている状況でございます。次に航空写真です。青の線が完成済みで、赤が今後の計画です。黄色の枠内が吉四六線の利用区域になります。その利用区域面積は522haで、そのうち杉、ヒノキの人工林が261haと豊富な森林資源を有しております。しかし、骨格となる道がないことから、適正な森林管理や森林資源の有効活用がなされていない状況にあります。次に、起点終点の状況です。起点は、林道戸屋平宇曾河内線に接続しております。終点は、県道野津宇目線に接続しております。次に完成区間の状況です。幅員は、平成23年まで5mで実施をしておりましたが、平成24年以降は4mに縮減しております。路面は、縦断勾配の緩い区間は砂利道で、急勾配区間はコンクリート路面工を施工しております。法面は環境に配慮し、原則緑化を行います。植生の生育が期待できない岩盤部および風化の著しい法面については、モルタル吹付工などを行っております。地形が急峻で地質が不良な区間が多いことから、切取法面や路肩擁壁に経費がかかっております。次にコスト面に配慮した工法として、安価なL型擁壁、間伐材を利用した木柵工、現地発生土を有効利用した補強土壁工を実施しております。路線全体としましては平成23年度の再評価で全体計画延長や幅員の見直しを行いコスト縮減を図っております。次に環境面に配慮した工法としまして、間伐材を利用した木柵工、現地発生土を有効利用した補強土壁工を実施しております。また、残土が発生した場合は現場内で処理し、その広場は土場などの林業作業用施設として利用しております。土砂収支は、搬入土、搬出土とも0m<sup>3</sup>となっており、周辺環境への影響の縮減を図っております。次に開設効果です。林道が開設されることで、主伐や間伐が実施されます。そして、林道から作業道が開設されることで、間伐等の作業の集約化が図られ、高性能林業機械による作業が可能になり、木材生産経費が縮減されます。また、適正な森林整備が促進されることで、国土の保全、水源の涵養や地球温暖化防止など、森林が持つ公益的機能が増進されます。更に山村地域の生活環境や地域産業の振興にも寄与するなどの効果があります。次に森林整備の計画と実績です。利用区域面積522haのうち約半分の261haが杉、ヒノキの人工林であります。オレンジ色が人工林です。赤は主伐、緑は間伐、青は除伐等の保育を示しております。赤の文字および赤の区域枠が今後の計画箇所です。完成区間において、延べ166haの森林整備が実施されております。今後平成33年までの間に67haの森林整備を計画しております。また、近隣に木質チップ工場や木質バイオマス発電所の施設が整備されたことから、主伐や間伐で利用されなかった材や、雑木等の天然林にも利用価値が見出されてきました。次に森林整備の実施状況の写真です。上の二枚が間伐の状況です。下の二枚が主伐を実施しその後植栽を行った状況です。林道は完成と同時に供用開始され森林施業に利用されております。次に林道完成区間での木材の搬出状況の写真です。林道から作業道が開設され、高性能林業機械による作業が可能となりました。そして、大型トラックで木材を搬出することができ、素材生産コストの低減が図られるようになりました。次に、臼杵市は平成27年度にバイオマス産業都市として農林水産省などから

指定をされております。吉四六線周辺では、間伐等により利用されなかった材や、今まで見向きもされなかった雑木が燃料として利用できるようになったため、この地域周辺の利用価値は上がっております。吉四六線起点から約9 km地点に木質バイオマス発電の燃料となる木材チップ工場が整備され、平成27年から集材を開始しております。そこから更に約12 km進んだ豊後大野市に木質バイオマス発電所が5月末に完成し、8月中旬に本格稼働が予定されております。このように地元住民はもとより、バイオマス施設の関係者からも吉四六線の早期完成が望まれております。その他、吉四六線の整備効果といたしまして、災害時の迂回路としての効果があります。図面上、黄色の線が県道野津宇目線ですが、この沿線には白岩集落や須久保集落があります。県道が被災して通行止めになった場合、国道10号などへの迂回路となります。次に再評価基準としましては、前回の再評価時点から5年経過です。変更内容ですが、完了予定を前回評価時の平成29年度から平成34年度へ5年間延長します。また、事業費も3億5千400万円増加し、23億2千200万円に変更いたします。変更理由は、国の公共林道予算が減少していること。また、地形が急峻で地質の不良区間が多かったことから切取法面や路肩擁壁に経費を要したことおよび労務単価の高騰や諸経費率の上昇などがあります。今後はさらなるコスト縮減を図り、必要な年間事業費の確保に努めてまいりたいと思います。最後に対応方針といたしましては、地元を含め、多方面から早期完成を強く望まれております。また、費用対効果指数は1.12で1以上あることから、森林資源の利用や管理あわせて地域振興のため継続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。よろしく申し上げます。

《議長》 ただ今、説明を受けました事業について、ご意見等をお願いいたします。

《委員》 完了年度の延長理由の中に、国の公共林道の予算の減少という点があると思いますが、これは、当初予定されてた額よりもこの公共事業に支払われる金額が減ってしまったということなのですか。それとも、いろいろな計画の中で、もっとお金が必要だという計画が上がった時に、そういう時代の流れで、それだけのお金が国からは出ないという趣旨なんですか。

《林務管理課》 計画当初の全体事業費を試算する時に、平成5年のその当時、だいたい年間この林道にはこれくらい国の予算が付くだろうという想定で完成年度を決めていましたが、国の政策で公共林道予算が年々減ってきてますので、年間に国からもらえる事業費が限られてきたものですから、その分延長せざるを得ない状況です。

《委員》 その国の予算というのは、県の方で大方これぐらいかなというのを計画当時にある程度予想して立てた分ということなのですか。

《林務管理課》 そうです。

《委員》 国からこれだけ出しますよと言われたってということではなくて。

《林務管理課》 そうではなくて、年間これぐらいは確保できるかなという予想を立てます。

《委員》 現地に行ってまいりましたけども、先ほどの説明でもございましたが、土砂の収支がプラマイ0でこれは大変よいことだと思いました。余った土は土場にしたりして、そこで作業用の場所、木材などをそこに置いておく場所にするとかいろいろ説明を受けましたけども、その環境の中で完結していることは大変よいことだと思いました。

《林務管理課》 ありがとうございます。

《委員》 資料8-13で、再評価基準のところでは事業費が増加した理由を述べておられますが、地質の不良区間が多かったことから切取法面や路肩擁壁に経費を要した。具体的にどういう地質が出てきたので経費を要したのか。まず、そこから説明をしていただけますか。

《林務管理課》 山は切ってみないと分からないところもありますけど、当初は、そんなに岩盤ではなくて、土砂面が多いという予想で、いわゆる植栽ができる安価な植生マットという工法を想定して単価等を組んでいきましたが、いざ切ってみると亀裂の多い岩盤が結構露出したということから、コンクリートで吹付をしたり法枠をしたりとそういう面でコストが上がったということでございます。

《委員》 その植生マットからモルタル吹付工法に、工法自体が変わったのでこういう文章になったということですか。

《林務管理課》 はい。

《委員》 そうであれば、少し書き方が。切取法面や路肩擁壁に経費を要したというのは、今の説明とちょっと齟齬があるのかなという気がしましたので、今の説明どおりに書いたらいかがでしょうかと思いました。それと資料8-7で、利用区域面積のうち人工林が半分ぐらいあって、人工林というのは、杉、ヒノキのみですか。あともう一つ、何年ぐらいに植林された人工林なんですか。

《林務管理課》 人工林は、杉、ヒノキです。

《委員》 もう、かなり大きくなっておりましたので、もう、うん十年、戦後ですかね。戦後間もなくですか。昭和の30年代からでしょうか。

《林務管理課》 50年生以上が約3割です。

《委員》 ということは昭和30年代。

《林務管理課》 そうです。20年から50年が130haとなっておりますので、それが一番多い感じですか。

《委員》 分かりました。あとは肝心の再評価する場合の費用対効果の値が平成23年の再評価時で1.04で、今回再評価時が1.12とちょっと上がっている原因についてですが、これは費用対効果システムが改訂されたので、同じ評価項目、同じ式だけでも、システム自体が変わったので値が変わったというふうに理解してよろしいんですか。それとも、評価項目自体、何か新たに加わったとか外部要因があるのでしょうか。

《林務管理課》 システムが変わったのも一つですけど、一番大きいのは、今まで主伐や間伐したあと利用されなかった材が、今回バイオマス施設が近隣にできたことからそれを利用できるという価値に計上したということで費用対効果指数が上がっております。

《委員》 それは資料8-4の表で行きますと、総便益の下側の森林整備経費縮減等便益になるのですか、それとも木材生産便益になるのですか。

《林務管理課》 木材生産便益の方に入ってきてます。

《委員》 先ほど、役に立たない雑木を、例えばチップ工場とかバイオマス発電所ができたことで利用できるようになったというお話がありましたが、森林環境にとって雑木はすごく大切なもので、全伐して、それを例えば人工林のみの山にしてしまうことがすごく心配なところですが、実際、周りも、今までは切らずにおいた雑木を切って、そのチップ工場やバイオマスに運んでしまうということが起きつつあるので、計画的に人工林等の雑木の割合とかその分布を計画的にしていきたいと。ここで言うのは、それが適当かどうかは分かりませんが、林道の整備ができたことによって、しかも、そのはけ口ができたことによって雑木を切りすぎてしまうということが起きるのではないかと心配しています。その辺はすごく計画的にやってほしいと思っています。

《林務管理課》 今の費用対効果の費用で見込んでるのは、林道で支障になる雑木を持っていくということですけど、今おっしゃるとおり、できたあとに周りの雑木が切られていく可能性も多々あると思いますけども、その辺は計画的に進めるように、市や森林組合などと協議をしながら進めていきたいと思っております。

《委員》 人工林だけの山にはしないでほしいと思っております。

《林務管理課》 それはもう。

《委員》 はい。よろしく申し上げます。

《委員》 バイオマス発電所に一日どのくらいの量を使用するのか、その量によっては、長い年月を要すれば山が禿げてしまうのではないかとということも考えられるのではないかなと思いますけどどうなのでしょう。発電所で得られる電力はどのくらい発生するのですか。

《林務管理課》 今回、発電所ができるのは豊後大野市の三重町でエフオン豊後大野ということで、県内で三つ目の木質バイオマス発電所で、県内最大の発電所でございます。木材は年間30万m<sup>3</sup>を予定しております、そのうちの半分を未利用材、要は、間伐とかで山に捨てていたもの、それから、主伐しても元の曲がったもの、それから、製材などに使えないもの、それを出してきて使うという仕組みになっておまして、三つの発電所で未利用材の量としては31万m<sup>3</sup>ということで、県が今、素材生産量は100万m<sup>3</sup>を少し超えたところでございます。その分の未利用材を見ると、ちょうどとんとんぐらいのところになっております。発電は18メガワットの規模ということでございます。

《委員》 間伐の実施状況を見せていただいたんですが、今、需要と供給のバランスが取れていないような状態で、50年生が3割ってというようなことを言われましたが、これから先、まだまだ50年が60年、70年となっていく。そういった状況の中で、やはりまた、そこで供給のバランスが取れていないのでどうやってそういった需要と供給のバランスが図られていくのかと思うのと、そういった高い木になっていくと、やはりそこに風倒木とか危険性を伴うような事例も発生してくるのではないかと思います。そういったことについて、何かお考えになっておられますか。

《林務管理課》 需要と供給のことですけども、こちらの利用する側は、今言いましたバイオマスや住宅の建物とかの部材とか、佐伯の宇目の加工所、大野郡森林組合の加工所、そういう方面に対して持って行く計画をしておりますので、しかも宇目工場は、20%の素材生産を増産する計画も立っているようでもありますので、そのへんの利

用先というのは、今からもバイオマスを含めて、それなりにあるのかなと思っております。林道ができますと、森林はやっぱり間伐したり主伐してまた木を植えてというそういう循環利用を適正にされていくと思いますので、そういう意味では、過密な林道になると風倒木とかの影響を受けやすいのでしょうけども、適正に間伐なりをしていけばそういう風倒木被害とか土砂の崩壊とかそういうのを防ぐことができるので、林道の効果もそれなりにあると思っております。

《議長》 他にございませんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは意見も出そろったようですので、事業者の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》 はい。では、この事業については、継続を妥当といたします。

---

**【事後評価】 9. 広域営農団地農道整備事業 大野川中流地区 (県事業)**

---

《議長》 それでは最後に、事後評価対象事業です。広域営農団地農道整備事業、大野川中流地区について説明をお願いいたします。

《農村基盤整備課》 資料につきましては、資料9-1から9-11ページでございます。パワーポイントを使って説明をさせていただきます。資料9-4ページをお開きいただきたいと思います。事後評価基準は、大分県公共事業評価要領第2条(3)アの事業完了後5カ年が経過している事業に該当します。提示しています今の写真につきましては、豊後大野市千歳町新殿地区の営農状況の写真を掲載させていただいております。広域営農団地農道整備事業について説明いたします。本事業は、広域営農団地整備計画に位置づけられた基幹的な農道で、農業生産の近代化、農産物の集出荷合理化および農村生活環境の整備を目的に建設するものでございます。事業採択要件については、記載のとおりでございます。本農道は、愛称「奥豊後グリーンロード」の一部となっております。起点が国道57号を起点としまして国道210号を終点とします国道にタッチした道路でございます。国道10号それから国道210号を経由しまして、県中央部の農業地帯を循環でき、農産物等の広域的な流通に加え、観光等、

人の移動や広域防災施設として寄与しているところでございます。広域農道大野川中流地区についてですけれども、赤で表示している部分が、本事業で実施した23.9 km。それから黄色と赤のハッチで表示してありますけれどもふるさと農道分が約2.9 km。それから黒で表示している建設関連区間が2 kmということで、全長28.8 kmの農道となっております。事業概要でございますけれども、受益面積は3,925 ha。道路延長は28.8 km、車道幅員5.5 m、全幅7 mの二車線道路となっております。総事業費は156億6千万円で、事業実施期間は昭和55年から平成23年の32年間となっております。工事区間を3工区に分けてまして工事を行っておりますけれども、随時、完成ごとに供用開始いたしまして事業の効果発現を図ったところでございます。路線の状況を写真でお示ししております。前面右手下にあります写真が、起点の千歳町側となっております。それから、左上が終点側の緒方町大石の終点の箇所を表示しております。それから、農地と農道の沿線の状況ですけれども、写真右下が豊後大野市大野町中原の位置になります。この道路の右手方向に入っていきますと広域出荷場がございまして、広域的な集出荷についてはこれを経由して選果場に運ばれています。それから写真左上になりますけれども、豊後大野市緒方井上の状況と営農の状況の写真でございます。本農道の受益地内の作付状況について説明させていただきます。受益地内で代表的な作目としまして、ピーマン、かんしょ「ブランド名甘太くん」、白ネギ、里芋等が上げられます。これら4品目は、豊後大野市の戦略作物に位置付けされてるところでもございます。先般、現地調査を行っていただきましたけれども、豊後大野市の営農状況を見ていただいたところでございます。それから代表的な農産物の取扱量ということで、ピーマン、かんしょにつきまして表示しております。ピーマンにつきましては、当地区管内で県全体の29%の扱い、かんしょにつきましては52%を占めておるといふことでもあります。かんしょ、甘太くんにつきましては需要が追いついてない状況で、今後、生産量も増加するだろうというふうに期待をされているところでございます。次の本農道付近にある農業用施設の状況でございます。選果場、ライスセンター、それから集出荷施設ですね。そういった農産物を取り扱う施設が農道近辺にございます。先般の現地調査でも、大野町の選果場の方を見ていただいております。次に沿線周辺ではございますけれども、道の駅があります。沿線で生産された農産物の直売が行われているところでございます。写真につきましては、左上が道の駅大野、右下が清川。そのほかに近傍で道の駅原尻、それから朝地が近傍にあって、これらの施設に、この道路を経由して農産物が運び込まれております。次に事業の効果についてでございます。農産物の輸送経路図で説明をします。本農道が開通した現在、細い緑色で示されている道路を使ってたんですが、これを通ることなく、広域農道を使って輸送車両の大型化、それから輸送時間の短縮、効率的な輸送が可能になったということもございます。その結果、輸送経費の節減が大幅に図られまして、効果が上がっているというところでございます。この図面では、沿線から3地域、抜粋して、選果場への経路を示しておりますけれども、走行距離で0.5 kmから1.8 kmの短縮。走行時間で2分から9分の短縮ということになってお

ります。次に、農産物を目指す担い手の状況について説明をさせていただきます。管内、集落営農組織や企業参入にも力を入れておりまして、集落営農組織は72組織、企業参入は22社、それぞれが戦略作物の産地化に向けた活動を行っておるということでございます。全体の農家数につきましては減少傾向にございますけれども、5ha以上の比較的大規模な農家の戸数は徐々に増加しておりまして、生産につながっているというところがございます。その他、就農学校が設立され、ピーマン栽培を中心に新規就農者の育成も行っているところがございます。本農道の役割につきましては、農産物等の運搬にとどまらず、地域の生産意識の向上にも寄与していると考えております。次に農業以外の効果について説明をさせていただきます。緊急時や通勤、通学路としての利用など、生活利便性の向上や道路ネットワークの構築により、地域の防災機能強化が上げられます。生活利便性の具体例としまして、緊急指定病院である豊後大野市民病院への経路を2地域を代表して抜粋して表示しております。距離で0.4kmから2.5kmの短縮。時間で4分から6分の短縮を図ることができるという結果になっております。次に環境への配慮について説明いたします。まず、建設発生土につきましてはですが、発生した土砂は、農道沿線で適切に処理を行っております。写真右側に表示してあります箇所もそれでありまして、農地のかき上げに利用している状況でございます。また、環境や景観への配慮として、切土法面に植生工法を行い、法面の緑化、保護を行っております。現在、計画通り、外来種から在来種への遷移が見られております。写真、左に付けております写真は、アキノノゲシとなっております。その他、ヨモギ、ノアザミ、ススキ、ヘクソカズラ等を確認しております。厄介なことにササの方も繁茂しておりまして、管理では苦勞しているという現状でもあります。最後に対応方針案であります。本農道の整備によって、通作条件の改善や農産物集出荷合理化が図られ、また、地域の道路ネットワークを構築することで、集落防災機能強化と生活環境の改善に寄与することができました。その結果、農業振興をはじめ、地域の安心活力発展に寄与することができました。今後の課題としましては、広域農道の更なる有効活用のために、農地と広域農道を結ぶ耕作道路の整備を進めていくことが必要と考えております。以上により、事業評価の完了と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。

《議長》 ただ今説明を受けました事業について、ご意見等お願いいたします。

《委員》 先日、実際に現地に行かせていただいて、道路脇に大型のトラックとかが横付けされた状態で収穫がされてるような様子も見られて、現地の農業の従事者の方にとって非常に利益が上がっているものだなというのは実感したところです。この資料9-1と2、9-3等を見ると、平成18年度の事業計画よりも最終計画の時点では、予算が若干下がっており、コストの縮減については、残土の現場内利用と書かれておりまして、残土の現場内利用がコスト縮減の意味でも、環境への影響の面でも非常にメリットがあるということが書かれていますが、資料9-11で、残土の処理に

ついて、よく〇〇委員が聞かれていると思いますが、これがそのあと何に使われたとかということが記載されてなくて、事後評価ということであるならば、できれば、この辺は報告をしていただいた方がよいと思っています。それが一点と、二点目で、コスト縮減の面で、残土の現場内利用以外にほかのコスト縮減ができた点があったのかどうか。もしあったのであれば、同じく、その事後評価っていう報告という趣旨からは、ご報告いただいた方がよいのではないかと思います。

《農村基盤整備課》 今、指摘いただきました、二点と解釈しましたが、まず、残土処理につきましては、写真で提示してございまして、確かに私の説明で洩れたのですけど、これは谷間の水田の中に残土を入れまして水田に復元しているという、全部が全部ではないのですけども、こういう使い方をやっていますという一部の写真を付けているところがございます。それからコスト縮減につきましては、確かに法面だけではございまして、道路は道路構造令上でやってるんですけども、勾配を少しきつくしたりとかいうところで、切り盛り、いわゆる切土であるとか残土をなるべく少なくするような格好で、全線、長いものですからそういった中で数値的に適用の工夫はやってきてるところです。以上、二点でございます。

《委員》 その農地のかさ上げの部分は、盛土で使う部分に入ってる、その残土の部分がここに入っているということなんですね。

《農村基盤整備課》 そうです。道路から外れた場所ですので道路外ということになりますので、残土処理という格好になります。

《委員》 量としてそれ以外の部分がどれぐらいあるんですか。他の公共事業とかに使われる分があるとか、そういうのは。だいたい他の公共事業を見ると、この部分は他の公共事業に流用予定とか、どこに利用しましたみたいなことが多いと思うのですが、この地域の中ですべて済んでいることなのか、そうではないのか。

《農村基盤整備課》 本道につきましては地区外に持ち出しをしておらず、沿線の中で残土処理を行って状況でございます。

《委員》 事業が完了したということで、その効果なり課題なりを今、説明されましたけど、その中で課題に関しては、今後は農地と広域農道を結ぶ耕作道の整備を進める必要があると述べていますけども、この事業は予算面・事業費で見ても当初比64%増になっております。そうしたことを考えた時に、課題としてまだ、もう少しいろいろ見えてくるような気がしますけど、具体的に挙げられる項目がありますか。

《農村基盤整備課》 今現在としましては、当初計画に対しまして事業費は上がって

いますが、作物、集荷施設が広域化ということで、結構沿線の代表的なところに集まってまして、そこにトラック輸送で一時的に持ち込みまして、それから二次的に出荷していくというかたちで、今、量的に増加傾向にありまして、効果的には今のところB/Cは1.13と数字になっております。今後、いずれにしましても、畑作地域でもありますので、農産物のさらなる拡大と言いますか、我々はハードの人間でございますけれども、ソフトいわゆる営農の関係の部所の方々と連携してより高付加価値のある作物の普及に進めていく必要があると思っております。

《委員》 この事業に関してということでしょうか。同種の事業に対してこのような課題があるということを含めて、さまざまな事業を完了したあとで課題として取り上げてくださっていますので、その点から質問いたしました。同種の事業に対して課題として考えられることはないのか。今、申し上げられたことということでよいのでしょうか。

《農村基盤整備課》 農道では、農産物の運搬というのを一つの目的、一般交通も、当然、それには外付けであるんですけども、農道としての位置づけとしましては、農産物の、そういった施設に対して運ぶ、有効的に使ってもらうことが一つの課題と思ってたものですから、今答弁させていただいたんですけども。

《委員》 はい、ありがとうございます。

《議長》 よろしいですか。

《委員》 同じ部分で、今後、耕作道の整備を進める必要があるってありますけれども、この耕作道というのは、畑と広域農道を結ぶ道路なのかなと思いますが、それは県が整備するものですか。それとも、畑の耕作地の方も何か出したりして整備するものなのでしょうか。

《農村基盤整備課》 道路につきましては、私ども県がやる事業もございますし、市町村、市でやる事業もございますし、もちろん地元で公役的に出られて道路を広げるという手法がいろいろございます。ただ、やはり、延長が長くなったりとか事業費がかさむような話になりますと、どうしても地元単独ではやりづらいということで、それは地元の要望に基づいてになりますけれども、市と県と協議はしますけれども、県営ですか市営ですか。補助金が入ってまいりますので地元に対してはそちらの方が有利と考えております。

《委員》 これは今後の課題ということですね。

《農村基盤整備課》 はい。今後の課題と捉えております。逐次整備して有効に活用していくというもう一つの理由でもあるんですけども、かなりところはできてはいますが、要望があれば積極的に取り組みたいとは考えております。

《委員》 資料9-6で、農道というのがよく分からなかったものですから基本的なところを質問させてください。農道ということですから、道路法の対象ではないですよね。でも、道路構造令に則って設計するわけですね。

《農村基盤整備課》 そうです。

《委員》 その場合は、ここは、道路区分は何種何級で設計されたものでしょうか。もう一つは、平地部なのか山地部なのかですね。該当する場所、あるいは設計速度とかそういうのを教えていただければ。広域農道、こういう場合は、どういう区分で設計するのかと思いました。

《農村基盤整備課》 基本的には道路法に基づいていませんで、構造的には道路構造令に準拠したかたちで、ただ、先ほど少し説明もいたしましたが、勾配でありますとかカーブでありますとかは、特例を使ってなるべく経費がかからないような設計を構築しているという格好にはなっております。何級、種類はあるんですけども、農産物の運搬と一般交通量で台数をおおむねはじきまして、それで道路の規格を決めているという決め方にはなっています。

《委員》 また後ほど教えていただければ結構です。農道というのは普通の道路と違いますが、B/Cの考え方というのは、設計時に将来どのぐらいの計画交通量が予定されているなど、普通はB/Cにつながっていきませんが、農道もそういうことをやはり考えないといけないのですか。先ほどB/Cが1.13ですか、そういう説明がありましたけども。

《農村基盤整備課》 まず、農産物を主体に出荷量、集出荷、それから搬出前、言葉で言うと、まず、集荷場に持って行くのを一次としましたら、二次が市場の方に搬出すると。そこで生産される農産品でありますとか、トータルのトン数をおおむね将来像を描きまして、それに対して、例えば、今だったら軽トラでしか運べないけども、二車線になったら、当然、大型が入って4トンまたは11トンで運べるというような台数を費用的に、いわゆる走行経費の節減の効果という格好で算出をしましてそれを主な効果として上げているところでございます。

《委員》 担い手に関してのお話ですけども、どこの農村も一番悩ましい問題です。私も農業に携わるものとしてお聞きしますが、この事業が完了したことによって、集

落営農組織、集落営農集団だと思っんですけど、それが72組織、それから企業参入が22社となっておりますけども、これはかなり増えたということなんですか。

《農村基盤整備課》 はい、徐々に増加傾向ということになります。特に企業参入につきましては、ここ19年からそういう制度でやっていますので、それに基づいて22社ということで年々増えていっている。集落営農につきましても、やはり高齢化というのはちょっと問題になってますし、集落でそれぞれ話し合いをさせていただいて、それも増加傾向になるというかたちになっております。それから、先ほどの説明の中で言ったつもりだったんですけども、ちょうど集出荷施設のすぐ隣に、ピーマンの就農学校が今作られておまして、これが27年度までの実績で約20名の方が地域の集落の中に新規就農という格好で入られてると聞いております。

《委員》 本当にハードの面がせつかくこのようにうまく出来上がったのですから、それと併せて、もちろん国や県の方も努力してくださっておりますけども、営農集団とか、それから地域の農家の方々にますますの援助、支援などをしてくださって、事業がいろんな面から支えられた、そして効果を発揮できるようなものであればいいなと思います。以上です。

《農村基盤整備課》 大変ありがとうございます。それから、先ほど、道路の区分の件でございますけれども、3種4級で作られております。

《委員》 設計速度は。

《農村基盤整備課》 設計速度が40km/hでございます。

《委員》 計画交通量まで教えていただけますか。

《農村基盤整備課》 ピークで約3,900台。

《委員》 設計当時はそうだったんでしょうけども、それで設計した後の現在、その3,900台ぐらい通ってますか。

《農村基盤整備課》 ピーク時で、約9割ぐらいです。農産物なので、9月10月とか、そういったピーク時。平常期はもう少し数字は下がるんですけども、地域の幹線として使われておりますので。

《委員》 なるほど。はい、分かりました。

《委員》 経営規模別経営体数で全体戸数が、平成12年から平成20年にぐっと下がって行ってるんですね。そして5ha以上になると少し増えてきている。規模拡大によって割合が増えていますが、全体戸数的には、やはり農業者が減ってきていると思いますがどうなのでしょう。

《農村基盤整備課》 はい。今、委員さんから言われたとおりでございまして、全体のやっぱり農家戸数、高齢化によって減ってきてるのは間違いないのですが、その半面、先ほどの集落営農、そういった組織が徐々に増えてますので、面積規模というのはどうしても大きくなる。今、具体的にはそこまで進んでないと思いますが、1集落1農場的な考え方も今、推進してるようにありますので、今後、その拡大と。ちょっと私の方は営農ではないのでうまく答えられないんですけども、徐々に拡大していこうと考えております。

《委員》 そういう経営体の年齢構成とか、そういったかたちではやはり、若い人がそういった規模拡大に取り組んでいるんですかね。

《農村基盤整備課》 特に新規就農者につきましては、いろんな補助金で育成をしていますけども、だいたい45歳で就農される方を一つの目標にしていますので、そういった意味では若い方が多いのかなと考えております。

《議長》 はい、他にございせんか。

(一同なしの声)

《議長》 それでは、意見の方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、評価の完了を妥当といたします。

《農村基盤整備課》 ありがとうございます。

---

とりまとめ

---

《議長》 本当に貴重な活発な意見をありがとうございました。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0-1と0-2ページ、対象事業総括表をご覧ください。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。再評価対象事業6件については、継続を妥当といたします。事後評価対象事業2件については、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》 はい、ありがとうございます。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22日に、私と安部副委員長で行う予定にしております。以上をもって、本日の審議をすべて終わり、議長の任を解かさせていただきます。不慣れな議事進行で大変失礼をいたしました。ご協力、誠にありがとうございました。それでは事務局、お願いいたします。

閉会

《事務局》委員の皆さん方、長時間のご審議ありがとうございました。それでは最後に、麻生建設政策課長から閉会のごあいさつを申し上げます。

《建設政策課長》 本日は知事の方から諮問されました9件の事業案件につきまして、長時間にわたり熱心なご審議いただきまして、誠にありがとうございました。ただ今、角山委員長さんの取りまとめで、すべて9件とも事業課の対応方針案どおりでよいという結果をいただきましたので、8月22日に委員長さんと副委員長さんの方で知事の方に答申をやらせていただくようになりました。ありがとうございます。今日の委員会だけでなく、先月の事業説明会および現地の調査等、それぞれの場面で各委員さんからいろいろご意見いただきました。事業実施にあたりましては、そのご意見をしっかりと反映させたかたちで、今後、取り組んでいきたいと考えております。また、この事業評価自体につきましても、説明の仕方、資料の作成等も含めて、また、そういったことにもご意見いただきました。次回からの監視委員会等で、そういったことはしっかりと反映させて、更に分かりやすい説明になるように、我々も事務局としてもやっていきたいと思っております。今後ともご指導をいただければと考えておりますのでよろしく申し上げます。これを持ちまして、第40回の大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。本日は、どうもありがとうございました。

【議事録署名】

議事録署名年月日 平成 28年 8月 25日 (木)

議事録署名委員

安部 良子



議事録署名委員

田中 朋子

