

第35回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成26年11月13日（木）10:00～15:30

場 所：大分市中央町4丁目2番 ソレイユ（労働福祉会館） 7階カトリアA

議 題：公共事業評価（事前評価4件、再評価10件、事後評価1件）

出席委員：高山委員長、安部委員、井上委員、島田委員、下田委員、杉浦委員、
姫野委員、米澤委員

対象事業：【事前評価】

1. 中山間地域総合整備事業 萩3期地区（県事業）
2. 中山間地域総合整備事業 竹田東部地区（県事業）
3. 道路改築事業 古江丸市尾線（県事業）
4. 都市計画道路事業 銭淵大宮線（県事業）

【再評価】

1. 地域ため池総合整備事業 北杵築地区（県事業）
2. 都市公園事業 豊岡公園（日出町）
3. 道路改築事業 国道442号 野津原バイパス（県事業）
4. 道路改築事業 国道217号 白木拡幅（県事業）
5. 道路改築事業 大泊浜徳浦線（県事業）
6. 道路改築事業 国道217号 平岩松崎バイパス（県事業）
7. 都市計画道路事業 丸山五和線（県事業）
8. 道路改築事業 大分大野線（県事業）
9. 道路改築事業 国道217号 佐伯弥生バイパス（県事業）
10. 重要港湾改修事業 中津港（県事業）

【事後評価】

1. 道路改築事業 庄内久住線（県事業）

開会

《事務局》 第35回、大分県事業評価監視委員会をこれから開催いたします。

本委員会については、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項の規定により、委員の過半数が出席しなければ開催することができないとなっております。本日

は、委員9名のうち7名のご出席で、本委員会が成立しておりますことをご報告申し上げます。また、杉浦委員さんは途中からいらっしゃる予定でございます。それでは、本委員会の開催にあたりまして、土木建築部の進部長から挨拶を申し上げます。

《進部長》 皆さんおはようございます。本日は、高山委員長をはじめ、皆様、お忙しい中、本委員会にご参加いただきましてありがとうございます。ご案内のとおり、公共事業を巡る情勢というのは刻々と変わっておりまして、今年も広島の土砂災害、また、御嶽山の噴火というのもあって、そういう防災面で、ちょっとまた、今、注目が集まっているという状況がございます。身近なところを見ても、鶴見山とかいうのは、まだまだ噴火対策をしなくちゃいけないところもあるわけでございますけれども、道路関係というところで言いますと、東九州自動車道が県内で、来年春には全線開通するというようになっております。そういう道路整備っていうところもまだまだ我々、やっていかなくちゃならないところがたくさん残っているところでございます。そういうところで予算についても、もう始まっておりまして、なかなか忙しい時期を迎えておりますけれども、そうした中、今日、ご審議いただきます15の案件、そうしたものが、やはり道路予算に入っていると。また、街路事業等も入っております。こういう都市部の道路整備、あるいは幹線道路整備といったところの事業もありますので、引き続き皆様方の忌憚のないご意見をいただければ幸いです。今日は長い時間、ご審議いただくことになっております。どうぞよろしくお願い申し上げます。はなはだ簡単ではございますけれども、よろしくお願い申し上げます。

《事務局》 それでは、高山委員長にご挨拶をお願いいたします。

《高山委員長》 皆さんおはようございます。今日は、たいへんお忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。最近の説明会とか現地調査もなかなか皆様のご都合が合わずに、ちょっと手薄な面も感じましたけど、今日は9名中7名で、あとから杉浦委員もお見えになるということで、久しぶりに充実したかたちでできるんじゃないかと思っております。

平成10年にこの再評価制度が発足をしまして、もう17年目になるんですかね。これから大分県の人口減少もたいへん危惧されておりますし、そういうことで大分県の経済を維持発展させるためにも適正な社会資本整備が必要でございます。また、一方では、社会保障費の増大、あるいはインフラの老朽化対策等々、予算運営もたいへん厳しくなっております。そういう意味でも公共工事の効率化、重点化を図ると共に、この事業実施過程の透明性確保もますます大事となってまいります。

ご承知のように今回より、そういった意味で重点的かつ効率的な審議を行うために、一括審議法式というものを初めて取り入れたわけでございます。この本委員会におきましては、まず、道路系事業の代表事業を1件、説明をいたしまして、それ以外は一括審議と、そういうかたちになるわけございまして、初めての取り組みでございま

す。どうぞ皆様方のご理解、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

私ども事業評価監視委員会に対しては、県民の関心の高さも実感しておりますと共に、私どもは、公共事業に関する見識を深めて、よりいっそう精緻な議論を行って、県民の期待に応えていきたいと考えております。今日は限られた時間でございますが、説明をいただきまして、委員の皆様方のご意見を十分賜り、真摯な審議に結びつけていければと思っております。どうぞ最後まで、よろしくお願いいたします。

《事務局》 ありがとうございます。進土木建築部長ですが、この後、別の公務がございまして、ここで、退席させていただきます。ご了承願いたいと思います。

それでは、本日の審議の内容についてご説明をさせていただきます。本日は、大分県知事から本委員会に諮問された事前評価4件、再評価9件、事後評価1件、計14件、それに、日出町長から諮問されました再評価1件、合わせて15件について審議をお願いするものでございます。審議の順序でございますが、急きよ、都合がございまして、調整をしております。お手元の変更と書いた次第によって進めさせていただきますので、ご了承願いたいと思います。具体的には、午前中の審議案件で、道路事業を先にさせていただくということでございます。

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、規定により委員長が務めるということになっておりますので、これより先の議事につきましては、委員長をお願いしたいと思います。高山委員長、よろしくお願いいたします。

《高山委員長》 はい。それでは、これから先の進行は、私の方から行わせていただきます。まず、議事に先立ちまして私の方から、本委員会の議事録署名委員を指名を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項の規定より、議事録署名委員として、今回は、安部委員さんと姫野委員さんの2名を指名させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。事務局の作成した議事録への、審査署名をよろしくお願いしたいと思います。

それでは、さっそく審議に入ります。各事業の説明者は、一件当たりの説明時間を10分程度でお願いします。また、説明が終わりましたら、10分程度かけて審議をしたいと考えておりますので、ご協力をよろしくお願い致します。

先ほど申し上げましたが、今回から、事業採択後5年目で、用地取得や工事着手に至っていない事業、あるいは、社会情勢の急激な変化などで再評価が必要となった事業を除いた道路事業の再評価には、一括審議を試行することといたしております。本日の一括審議対象案件は、国道442号、野津原バイパスなど、全5件です。

傍聴される皆様方へお願いがございまして、傍聴される皆様方には、入場の時にお配りしております傍聴要領に従い、静粛に傍聴をお願いいたします。また、審議の内容で、個人等のプライバシーに関わる場合には、会議の途中でありまし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、ご協力をよろしくお願いいたします。

【事後評価】 1. 道路改築事業 庄内久住線 (県事業)

《委員長》 それではさっそく審議に入りたいと思います。先ほど説明がありましたように順序を入れ替えておりますが、まず、事後評価対象事業から行います。事後評価1番。道路改築事業、庄内久住線について説明をお願いいたします。

《道路建設課》 皆さんおはようございます。道路建設課です。どうぞよろしく願います。業務の都合で順番を入れ替えさせていただきました、どうもすいません。それでは、さっそく説明に入ります。道路改築事業、主要地方道庄内久住線、五ヶ瀬工区について説明いたします。本事業は平成21年度に完了しまして、5年経過したことから、今回、事後評価を受けるものであります。図中、緑の線が庄内久住線で、由布市庄内町から竹田市久住町まで、延長31.8キロあります。そのうち、今回、対象となる五ヶ瀬工区は、赤で囲んでいる箇所であります。

次に事業の目的と概要についてです。目的としましては、幅員狭小、線形不良箇所の解消、広域観光ルート形成による地域活性化を主な目的としております。事業概要ですが、由布市庄内町五ヶ瀬から、竹田市直入町芹川までの、延長2.74km、車道幅員6.5mの2車線、全幅9mで、一部、自歩道設置区間では、全幅12mとしております。平成7年度に事業着手しまして、総事業費は、最終精算額で、約84億円となっております。次に計画平面図です。左側が起点部の由布市側、右側が終点部の竹田市側です。事業区間内の主な構造物としましては、トンネルが3箇所、橋梁が2橋あります。平成15年度に終点側の延長2.1kmを供用しております。また、平成22年度には、残る起点側、1.64mを供用しております。また、集落のある終点部の約200m区間につきましては、自歩道を設置しております。

次に事業効果について説明をいたします。まずは整備前後の状況と交通量についてです。上の写真のように、整備前後で、幅員狭小、線形不良箇所の解消が図られております。また、下の棒グラフをご覧ください。左から計画交通量と、今年の8月に実測しました、平日および休日の交通量です。計画交通量については、1日当たり500台を見込んでおりましたが、今年度、実測した平日交通量につきましては900台、約1.8倍の伸びとなっております。さらに休日交通量に至っては、平日の1.7倍にあたる1540台と、大幅な増加を確認しております。

次は地域活性化の点についてです。沿線には、平成15年に水の駅「おづる」がオープンしました。右側の下の写真をご覧ください。休日には多くの方が訪れておりまして、地域の活性にも寄与していると考えられております。先ほど説明しました、休日の交通量につきましても関連性があるのかなと考えられます。また、地元の方からも、道路整備によりまして移動時間が短縮され、地域の振興にも大いに役立っていると、喜びの声を聞くことができました。

次は安全性の向上についてです。当該区間は、異常気象時と事前通行規制区間とな

っており、平成16年から21年度の間に、事前通行止め規制を7回、倒木、崩土、落石および路肩崩壊で7回の、計14回ほどの通行止めを行っておりますが、整備後には事前通行規制区間を解消され、災害による通行止めもありません。

次は、救急医療への支援の点についてです。直入、下田北地域から第三次救急医療施設である大分大学医学部付属病院までの搬送距離が2km、搬送時間も37分から30分に7分間短縮されるなど、救急医療においても効果を発揮しております。以上の4点が効果の発現状況についてでありました。

次に、事業の流れについてです。事業期間につきましては、当初、平成7年から15年度としておりましたが、平成16年度の再評価時に7年延伸しまして、平成22年度までとしておりましたが、最終的には平成21年度に完了しております。延長については、変更ありません。幅員につきましては、当初、全区間で自歩道を設置する予定でしたが、再評価時に終点部のみの約200mに設置することとしまして、大部分の区間で未設置に見直しを行っております。事業費の削減につきましては、この幅員の見直しによりまして、最終的に、当初から約22億円の削減ということになっております。

次に事業期間の延伸についてです。区間内には重要構造物でありますトンネルが3本、橋梁が2橋あります。事業費84億円のうち、構造物の総額は52.3億円で、当初計画の行程では予算の確保が困難であったため、まずは終点側の区間を施工しまして、その後に起点側の区間を施工することとしたため、事業期間を延伸しております。事業費の減少についてですが、当初計画では、歩道を全区間に設置する予定でした。そこを直入町側の200m区間のみ設置することとしまして、残る区間を未設置としたことにより、約22億円のコスト削減を図ることができました。

図は、トンネル部の標準断面図ですが、歩道幅員3.5mから0.75mに変更しております。次に自然環境への配慮です。土量バランスを考慮しまして、切り土およびトンネル掘削残土、全てを現場内の盛り土へ利用することにより有効活用を行い、自然環境への影響を軽減しております。なお、平成22年度に供用しました由布市側の区間1640mにつきましては、図の左側の部分になりますけれども、この区間につきましては、ガードレールをダークブラウンというふうにしております。

今後の課題および対応方針についてですが、本事業につきましては、特に問題ないと考えておりますが、今後の同種事業についての課題としましては、大部分の区間を自歩道未設置とし、幅員を縮小したことによりまして大幅なコスト削減となったことから、コスト削減意識を持ちながら、道路の持つ多様な役割と機能を十分考慮した道路の計画と設計を行うことが必要であると考えます。また、当該事業のように重要構造物の割合が多く、予算規模も大きい事業につきましては、将来の予算を見据えた適切な事業期間の設定を行うことが重要であると考えます。最後に対処方針についてですが、先ほど説明したように、一定の事業効果を発揮していることから、今回、評価の完了ということで考えております。以上で説明を終わります。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それでは、本事業につきまして、皆様方のご意見をお願いいたします。はい、どうぞ。

《委員》 事業の効果としては非常によく分かったんですけども、様式の1の2のところ、最初のところでは、B/Cが0.1ということで、1よりもかなり、改良事業ということなんですが、そういうことだろうと思うんですけども、B/Cの関連と事業が、実際的に非常に効果を上げてるといえるのは分かるんですけども、そのへんのところをもうちょっと説得ある説明をお願いしたいと思いますけど。

《道路建設課》 この事業が認定されたのは平成7年度なので、事業評価という指針、あるいはB/Cという評価の概念がない時期であったんですけども、この事業のように交通量が少ない、計画交通量が500台だとか、実績の交通量が500台というような路線で未改良の路線、あるいは防災上の問題もあるような路線については、B/Cだけでは計れるものではないと、現時点でも考えておりますし、当時もそういう問題意識を持って事業化したものだと思います。現在から考えれば、もしかしたらそれは少し、事業規模の割に効果が小さいという評価もあり得るのかと思いますけれども、事業化した時点では、こういった事業も、公共事業費も多かった時代ですし、どんだんやっぺいこうというようなことではないかと考えております。ただ、この区間につきましては先ほども説明しましたとおり、防災上の問題があつて、通行止めも生じていたものが解消したという点から、B/Cでは計れない効果があつたのかなと、こう考えております。

《委員》 課長さんも言われたように、今の基準で行くと、ちょっと、ほんとうに厳しい事業だったかなと思うんですけども、これも結果としては、もう、この事業が済んで、もう五年経って、非常に効果が発揮されているということで、私としては、もう、いい事業だったなというふうに評価したいと思います。

《委員長》 はい。他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 今のお話しと関連してなんですけども、事業評価、始まる前とはいえ0.1と。で、今おっしゃったみたいに、そのプラスアルファと言いますか、数字では計れない効果が発揮できてるという部分があります。だから、逆に言うと、事業評価、今、始まっている段階で、この後、こういう改良事業というのは増えてくる可能性があると思うんですけども、その際に、質問ですけども、例えば1.0を大幅に下回るような事業がでてきた場合に、どういうふうに判断していけるのかなというのは、少し、不安な側面もあるんですけども、そのあたりの展望があればお聞かせください。

《道路建設課》 まず、事業評価で、私ども、基準を一定程度設けておりまして、二

次改良、いったん改良し終わった路線を改良する場合は、B/Cを1を超えることを条件にしております。やはり、なんだかんだ二車線改良されていれば、効率性を追求するというのでいいのではないかとということで1.0を超えると。で、未改良の路線、1車線以下の路線については、B/Cが1を下回っても、その効果があれば事業化するということだと考えております。で、その効果というのは、まだ、現時点では、その定量的な評価だとか評価の基準、これ以上だったらやっていいだろうというものが客観的、定量的に評価できるだけの考え方ができていないというのが実状だと、こう考えております。従いまして、通行止めの状況だとか交通安全的要素があるものであれば、県内の平均よりも交通事故の発生率が高い区間と、防災上であれば、事前通行規制のような災害による規制があるとかいうようなことから、もう、評価していくしかないのかなど。このへんはまさに、事業評価監視委員会等で客観的な意見を伺いながら、事業の適否について判断していくというように考えております。

《委員》 ありがとうございます。そういう意味でも、おそらく最後の対応方針のところは今後の課題を書かれているんですけども、一点目の中のコスト、歩道の設置箇所を見直すことによってコスト削減をしたというくだりの最後のところに、道路の持つ多様な役割と機能を十分考慮したというところに、そのお話しが少し丸め込まれてしまったのかなという気がするんですね。逆に言うと、やっぱり今後の課題としては、今、まさにおっしゃったようなことをここから抜き出すかたちでご明示いただいていた方が、例えばどういうことかと言いますと、B/Cだけでは計れない道路の効果があるということと、そういったものが今後も出てくる可能性は十二分にあると。で、それに向けた、例えば効果があると判断されると、その効果の基準が明確ではないというところが課題なんだということは、私もそれが課題だと思いますし、あえて、逆に書いておくことによって、今後、それを検討する必要があるんだってことを、委員会としてもそうですし、事業評価としても、県の事業評価として謳うことができるのかなと思うので、ぜひ、そこはあえてご明示いただけるといいんじゃないかなというふうに思いました。

《道路建設課》 今の点についてですけれども、多様な効果をどういうふうに計るのかというのは、もう、この事業をやる前から分かっていたことだと思いますので、あえてこの事業をやって、事後評価をやって初めてそのことに気がついたということでもないの、それを明示していないんですけれども、ご指摘の第一点は、当然、問題意識としては抱えているところですので、数値化されるような知見があればしていくということだし、もし、まさにこの事業評価監視委員会の場で、そういう場合はこういう評価をすべきだよなといったようなご示唆をいただければいいだろうという風に思います。別にこれを書き換えるのが嫌だと言ってるわけではありません。

《委員》 ええ。いや、逆に言うと、懸念しているのは、事業評価が始まってしまっ

たら、もちろんこの委員会で判断するというのはあるんですけども、B/Cというその数値が非常に大きく判断を分けるということになる可能性も出てくると思うんですね。ですので、そういった課題として持たれているというのは、もちろん持っているので大丈夫ですということであれば、それはそれで、この記述のままで構わないと思うんですけども、やっぱりどこかで、繰り返しここで議論するというのもそうでしょうけども、検討しておかないとなかなか、国の事業等々とは違って、単純にB/Cでバサッとできないところがあると思うので、重要な視点かなというふうには思っています。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 すいません。この前に現地調査に行かせていただいた説明で、だいたい、歩道は必要なところだけ付けて、あとは付けないことにしたっていう意味だろうと受け止めたんですね。で、事業評価の完了ということで、これに賛成なんですけど、すいません、これが専門的な言い方でこういう言い方をするんだらうと思うんですけども、ちょっと一般の人間の私としては、自歩道未整備っていうふうな言い方をされると、いずれ付けるのかなと思うんですが、もうそうではなくて、たぶん、もう付ける必要がないからこれからは付けないってことですよ。

《道路建設課》 そうです。はい。整備しません。

《委員》 で、これはもう、こういう言い方をするって決まってるんですか。

《道路建設課》 未整備。未設置っていうのは、あとで設置するという意味ではなくて、通常、設置しないということをや未設置というふうに言っているの。

《委員》 すいません。ちょっとそのへんがずれがあったものです。

《道路建設課》 分かりやすいように、今後、表現するようにいたします。

《委員》 もうちょっといいですか。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 すいません。ここの場にいらっしゃる専門的な先生方と、私とか、全部、立場が違って、一般の人間としてここに来させていただいているんですよ。で、事業評価の監視委員会というのは、ひとつ、オープンにしているのであれば、一般の人にも、ぱっとひと言で分かるような言い方をさせていただいた方がありがたいかなとい

う感じはいたしました。

《道路建設課》 はい。例えば、歩道を設置しない区間とかそんなように表現すればいいかなというように思います。確かに一般の方が目にする資料については、少しそういう言葉づかいについて気をつける必要があります。

《委員》 よろしくお願ひします。

《委員長》 では、委員。

《委員》 はい、すいません。交通量に関してなんですけども、計画交通量が500台ということになっていますけども、計画ではなくて、実際、この設置以前に何台だったのかという、データがあれば教えてください。

《道路建設課》 すいません。なにぶん昔の事業なもので、当時のデータが残っていないということで、申し訳ございません。当時の事業化前のデータについては把握しておりません。

《委員》 何台通っているか分かんないけれども、これをすれば500台通るだろうという予想が、この500台だったんでしょうか。

《道路建設課》 はい。なので、たぶん、500台未満だったんだと思います。

《委員》 ええ。

《道路建設課》 この当時は、まだ交通量も伸びていたので、500台、少なかったけれども、事業をすれば交通の利便性が増すので、500台ぐらい通るだろうということで500台以上を計画したと、こういうことではないかと考えられます。

《委員》 そうなんです。はい、分かりました。何となく、計画交通量が500台とあったけども、実際は900台だったり、休日は1540台でしたというのであれば、見込みが違ったというふうにとられるっていうか、実際はこんだけだったけど、こういうふうに延びましたというほうが、何かスッキリするのかなと思ったので質問させていただいたんですけど、はい、データがあるんだったら。

《道路建設課》 計画交通量については、平成10年よりも以前の事業は、たいがいは計画交通量よりも実績の方が高くなるというような状況でした。この数年、この10年ぐらいは、どちらかというと計画が高くて実際が小さいという事業が見られるよ

うになってきているんですけど、昔はやっぱり交通量の伸びもだいぶあったので、見込みよりもこういうふうになったというのは、往々にしてあるということなので、我々からするとそれほど違和感がある評価ではないのかなと思っております。

《委員》 データがないっていうことだったら、分かりました。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 現地に行きまして、先ほど委員さんの方からも出ましたけど、また、自歩道のことに関してなんですけども、当初、全線に付けるはずが、コスト縮減のためなんですかね。それを減らしてコスト縮減を図ったということもあるみたいなんですけど、当初、全線付けるはずなのが最終的には、ある一部分だけになったって、そのある一部分だけが、ほんとうにもう、一市民から見れば必要なのか、それとも、やっぱり当初、全線に付けるはずだから全部抜かしたら悪いから、うがった見方をすればですけども、とりあえず少しは残した方がいいのかなって、どちらなのかなって、こう、何も知識がない私どもから見れば、そんなふうに考えたりもいたしますけど、必要ならば、やっぱり付けるのに、やっぱり縮減のために外したんでしょうか。

《道路建設課》 今回、当初は、このバイパス部分も全て自歩道を設置する予定にしておりましたが、現地、行かれた時に、庄内側の方じゃなくて反対、直入側のところが一部、この部分なんですけど、ここが現道拡幅してるところです。ここの部分については、集落が点在している区間です。で、この部分だけ、実際、設置したんですけども、残りに部分についてはほとんどバイパス部分になりまして、近くに自歩道を使用する集落もないことですので、この部分については設置しない区間ということで見直しをしたところです。で、庄内側の、この事業よりもちょっと、直入側なんですけど、水の駅ですか、あちら側に近い側については集落がありますので、引き続き、そちらの部分については設置するというので今回、変更しております。

《委員》 そういうことだろうとは思いますが、とりあえず今後の課題として、これからはちゃんと見極めをして、付けるなり付けないなりをきちっとしますみたいなのを書かれてあるので、そういうことだろうと思うんですけども、全線に付けるはずだったのが、最終的にある一部分になったというのは、なかなかやっぱり理解しにくいのかなという気がします。

水の駅「おづる」ですか。あそこはほんとうに、たいへん賑わっていました。やっぱりこの道路の効果なのかなとは思いました。はい。

《委員長》 それでは、だいたい皆さんのご意見も出たようでございますので、お諮りをしたいと思います。この事業につきましては、事業者の対応方針案、評価の完了

ということによろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 それでは、この事業については評価の完了として答申をいたします。

【事前評価】 3. 道路改築事業 古江丸市尾線 (県事業)

《委員長》 続きまして、事前評価対象事業です。資料の順番が変わっておりますが、事前評価3番の道路改築事業、古江丸市尾線について説明をお願いします。

《道路建設課》 はい。それでは、道路改築事業、一般県道古江丸市尾線、葛原から丸市尾工区について説明いたします。古江丸市尾線は、佐伯市蒲江丸市尾の国道388号との接続部から宮崎県境までの、延長約10.7キロの一般県道で、今回の事業区間は図の赤丸に示しております、延長1580mの区間となっております。

次に沿線の状況です。今回の対象区間は、葛原地区と蒲江中心部を結ぶ生活道路としての役割を担っていると共に、沿線地域から東九州自動車道の蒲江インターチェンジや波当津インターチェンジ、また、市道を経由して、宮崎市の北浦方面へつながるなど、広域的な道路網を形成する路線としても役割を果たしております。

現状の問題点です。ちょっと見にくいですが、図の緑色が古江丸市尾線で、その上側に国道388号があります。赤の点線が今回、対象となる区間です。どちらも現道にしましては幅員も狭く、線形不良によりまして車両の安全な通行にも支障を来しております。右下の写真をご覧ください。これは古江丸市尾線の対象区間となります現道の現状です。現道沿いは急峻な地形で、防災点検要対策箇所にもなっております。下の写真は、落石や越波の状況で、今年度も台風で三度ほど通行止めとなっております。左上の写真は、国道388号の現道の状況です。大型車が脱輪しているという様子や、被災している状況であります。この区間、古屋丸市尾線の整備後には、この388号に読み替えるということで、異常気象時の通行止めの規制区間等を無くした災害に強い緊急輸送道路というものを確保するという予定としております。今、388号がありまして、古江丸市尾線の整備区間後は、388号をこちらの市道を迂回して、こちらの方に読み替えるということで、今、予定しております。

次に事業の目的と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まして、緊急輸送道路として、災害に強く、安心な道路交通機能を確保、集落の安全な生活道路を確保、安全性、快適性の向上などが期待されております。ルート選定にあたりましては、4案の比較検討を行いました。第1案と第2案は、災害の危険区間を避けたトンネルによるバイパス案で、第1案は、葛原地区と丸市尾地区を結ぶ最短ルートですが、トンネル延長は最長となります。第2案は、トンネルは2箇所になります

けども、トンネル延長を最短とし、事業費を抑えた案と。また、第3案と第4案につきましては現道沿いの改良を基本とした案で、第3案は、現道拡幅と災害防除を併用した案で、事業費がもっとも高額となっております。第4案は、災害防除は行うものの、1.5車線的な改良にとどめる案とし、事業費を抑えた案です。この場合、交通機能は改善されないにもかかわらず、事業費は第2案と同程度、必要となります。以上のことから、経済性および防災機能、交通機能の向上等の観点より総合的に優れた第2案を採用することとしました。

次に計画の概要ですが、計画区間の延長は1580m。設計速度は40キロメートル。幅員は、歩道なしの二車線。一部、丸市尾地区の通学路指定区間のみ歩道を設置するという事としております。

次に全体の事業概要です。計画期間ですが、予算の関係等もありまして、2箇所あるトンネルのうち、優先度の高い葛原地区側のトンネルを先行して進め、その後に丸市尾側に着手する予定であります。若干長めですが、平成27年度から36年度の10年間としております。計画延長は1580m、全体事業費につきましては25億円となっております。

次に環境への配慮としましては、切り土が5万3千立米ございまして、うち、1万1千立米を現場内の盛り土に利用いたします。残土が4万2千立米ほど発生しますが、地元での受け入れや、津波避難地の盛土材として流用する予定でございまして。また、先ほどの計画概要図にありますが、ちょっと、2の3の8の上の絵をご覧ください。この水色の部分の範囲につきましては、大分県の天然記念物に指定されています蒲江カズラの生息区域がございまして、トンネルによりまして、当生息区域を避けたルート設定ということにしております。

最後にまとめでございまして、計画交通量は450台のため、B/Cは0.1となっておりますけども、本事業は災害防除が主目的のため、必ずしもB/Cによる評価は必要なく、参考値として算出してしております。その他の必要性につきましてはこれまで説明したとおりでございまして、加えて、佐伯市や地元の地区からの要望もございまして、地元の協力体制も整っております。以上のことから、本事業を平成27年度より実施していきたいと考えております。以上でございまして。

《委員長》 それでは、ご意見をお願いいたします。はい、どうぞ。

《委員》 まず、第2案を採用されるということで、コストの面も勿論あるかと思うんですけども、私もこの第2案が妥当かなというふうに思います。その理由としては、今、先ほどおっしゃったように、そのトンネル延長距離でコストがっていうことも勿論あるんですけども、それだけではなくて、やっぱりこのへんに集落が既にあると。で、そういった中で、集落への影響も最小限にとどめているという意味では、第2案だということは、あえて申し添えていただきたいなというふうに思います。

もう一つは、今、このことに触れたのもあるんですけども、やはりこういった道路

事業については、集落の形態を大きく変えるきっかけになったりすることがあります。これ、ちょっと難しいところなんですけども、何と言いますか、景観は見た目じゃなくて、やっぱりそこでの暮らし方の維持であるとか、その暮らし方っていうのは、例えば集落の形態が地形であるとか気候条件とか、そういった自然の条件との兼ね合いの中で、もう、その形っていうのはできあがってきてるんですね。そういったものが、できるだけ今あるかたちで維持されていくってことも景観を守るっていうところにつながっていくと私は思っていますし、そういうものだと思います。ですので、今言っただけのこともとひとつ、そうですし、何度かお願いはしているんですけども、道路事業が集落と重複する部分等々においては、できるだけ鮮明な地図をご呈示、そのルートが分かる地図をご呈示いただきたいというのが希望でございます。これはもう、お願いなんですけども、可能な限りご対応いただければと思います。

で、もう一つ最後に質問なんですけども、2の3の4ページの評価チェックリストの中で、大項目の三番目、事業手法・工法の妥当性、そのいちばん下の環境等への配慮の中にある周辺の住環境への配慮が、基本的には音とか振動とかっていうものを中心に書かれているんですけども、ここにはそれのみに関することを書くべきというふうに、要領として決まっているんですか。ちょっとすいません、今、手元に要項が。見直した時に、その前後をまとめたものはいただいたんですけど、本日は持ってきてないので、その点をちょっと教えてください。出来れば、その集落の構造に影響を与えないような道路線形を選択したっていうこともその評価に値するのかなと個人的には思ったので、それがあたる項目に、これはなってるかどうかっていうのを確認させていただきます。

《道路建設課》 まず、最後のご質問なんですけども、周辺の住環境への配慮っていうのは、これは、いわゆるアセスメントで出てくるような環境、いわゆる環境基準があるものを基本的には想定しておりますので、騒音振動だとか、生活環境に関するものを記載する場所と理解していたのでこういうふうにしていて、集落への影響とか文化、文化財みたいなものは、この項目とはちょっと違うのかなというふうに考えています。そういう項目として設定されていると理解しております。

《委員》 理解してるっていうのは、そういうふう設定されているという理解でいいんですかね。

《道路建設課》 そうです。

《委員》 分かりました。何か、今度はちょっと心配なのが、文化財っていうと、ある一定の評価がされている、学識的な評価がされていてっていうものだと思うんですけども、その使い方が、地域の文化とか風土とかっていうものは、またちょっと違うものなので、それがどこに入るのかなと思ったから、ここがいちばん適切かなと思った

のでご質問したんですけども、ちょっと違うということですね。

《道路建設課》 地域への影響というのは、当然に事業評価の項目に入っていないので、それが地元の合意形成みたいな点かなという気もしますし、地域社会への影響みたいなものだと思いますけれども、そういう意味では、この項目の中で、パチッとそれにあたる項目がないような気もしますけども、当然、事業に資する上で、どういうルートとすべきかとか、集落への影響が大きい小さいか、家にかかる軒数が多いかということは評価の対象になるので、それは何らかのかたちで表現できるようにしたいと思います。

あと、最初、言ってた集落への影響が分かるかどうかという点については、事業評価の資料でも、なるべく鮮明な図面を用意していきたいと思えますし、現地調査でも対応できると思えます。

《委員長》 はい。他にございますか。はい、どうぞ。

《委員》 現道って言うんですか、その海岸線を行く道と、それから少し上の山の方を行く道と、で、今度改良になるトンネルの部分ですよ。今度、三つの線ができることになると、現地でもそういう説明を受けたんですけど、その海岸線の方は、今度、市道の方に、もう格下げと言うんですかね、市道の方にまた、ちょっと変わるんですね、県道も海岸線の部分は。そうした時に、この三つの線の関わりと言うんですか、今後の連携と言うんですかね、どうなるのかなと思ったんです。

海岸線の方は越波とか、例えば台風の時のいろいろ障害があるということで、今回の事業計画になったと思うんですけども、市道になった時に、今度、もう県の方は、もう、それにタッチしないとなるのか、それともまだ、これからちゃんとまた見守りと言うんですかね、そのままちゃんと支援をしていくということになるのか、その三つの線ですね。現道の海岸線の道と、それから山の方の上を道を通る市道と、今回事業のトンネルの三つの線の連携について教えてください。

《道路建設課》 まず山の上、中腹を通ってる道は、現在、市道なので、市がどうすべきかを定めるものと考えてまして、県がどうこうできるものではないというかたちです。今、海岸を走ってる現道につきましては、県道としては必要なくなるので、あとは市道として必要なかどうかということだと考えています。で、市道として必要だということであれば、私どもが旧道として渡す時に、例えば旧道として引き受けるにあたって、何とかここだけはやってくれと、例えばガードレールが壊れてるからこのガードレールは修繕してくれとか、舗装に穴が空いているのでそこだけ直してくれというようなことについては対応いたしますが、仮にここを市道として生かしたいので離岸堤を作ってくれとか、山崩れの対策をばっちりやってから渡してくれということであれば、それはもう完全に今回の事業の目的と重複してしまうので、そういう

対応をする予定はございません。

従って、市がどうしてもこの、いちばん海岸線沿いの現道を市道として生かしたいのかどうかということにかかってくるんだと思っております。仮に市道として生かしたいとしても、今回の事業目的と重複するようなことは県としてはしないので、市が必要と思えばやるということだと思いますし、実際に接道する物件もありませんし、家とか、ここで林業をやるとかいうような人もいないような実状なので、そんなに手を入れるということは想定されないのかなと考えております。トンネルとして、今回、開通させる部分は、我々が県道として管理していきますし、今、赤で示している真ん中の部分については物件がありまして、そこは、今回作る青いルートであれば接道できるので、この中で活用されてる土地についてはこの県道さえあれば機能が確保できるので、この青ルートだけ残ればいいんじゃないかと、県としては考えております。

《委員》 これからは、じゃあ、全て市に一切任せるということなんですね。その、今の現道、景観がたいへんよかったなというイメージはあったんですけども、市のやり方に任せるということで、県はタッチしないということなんですよ。基本的には。

《道路建設課》 最終的に市の判断によります。

《委員》 はい、分かりました。

《委員長》 はい。他にありませんか。はい、どうぞ。

《委員》 ○○委員がいらっしゃらないので、代わりに残土のことをお伺いしたいと思いますが、先ほどのパワーポイントの中で、残土の利用と言いますか、地元受け入れおよび津波避難地の盛土材に流用予定と書いてあるんですけども、具体的に津波避難地の計画があったりするのでしょうか、それとも作文だけなのか、そのへんちょっと確認したいと思います。

《道路建設課》 残土受け入れ予定地については、地権者の方がここに持ってきていよと言ってる。で、津波避難地については、佐伯市内、何カ所かですでに東九州道の残土を使った盛り土を作っているんですけども、今回では、この葛原地区、この図で左側のもうちょっと上の方ですから、北のマークが入ってるとかいうあたりで、市が、残土が出るならそういうものについても計画をしたいというふうに言っていると聞いておりますので、市がそういう計画を考えているので、私どもとしては残土を提供する用意があるということで、利害が一致するのかなと考えています。

《委員》 今は事前の評価の事業の話なので、せつかく書いてあるので、具体的に実

施することになりましたら、よろしく、書いてあるとおりに実施してほしいなという希望です。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 やっぱりコスト的に気にはなるんですよね、この事業。で、そこまでやってどれだけの効果があるのかっていうことは、ここに書いてある内容を全部聞かせていただきながら判断しようと思ったんで、個人的にはあまり、これだけのコストをかけてやる事業かどうかっていうことは判断つかないというところなんですよね。

で、それは、実際にある集落が両端に広がっていて、つまり、旧道になってしまう現道、沿岸部の道路がなくても大丈夫なんだというお話ですよね。新しい道ができればね。ということは、その間の部分については、人はもう、何も生活が関係ない部分だと言い切ってるのと同じなんですよね。であれば、その両端の集落のアクセスがどこにつながるのがいちばん安くつくかっていう議論になってしまって、そうであれば、今の高速道路を生かした両端へのアクセスポイントだけきっちり取っておいてやれば問題ないと。

で、津波とかの災害が問題なのかなと聞いてたら、いや、それは避難地はそこではないという話で、人もいないのであれば、自然に任せてもぜんぜん問題ない地域ですよ。つまり、なんのための道路なのかという、その根本に答えてないんじゃないか。

《道路建設課》 まず、高速道路を活用すればいいというのは、ご指摘のとおり、葛原地区には緊急時の出入りができる出入り口を設けております。こちらのページで示しているとおりになんですけども、小さくで見えないかもしれませんが、2の3の6の下に、東九州道の緊急連絡路使用基準（案）というものを付けております。で、これ、まず、救急救命搬送時というのは、いわゆる救急車や消防車が蒲江の方から葛原地区にお迎えに行くことができるようにしたらいいのではないかという考え方です。

で、その集落孤立時とか本線内事故孤立時、本線内事故というのは、これは、東九州道で事故があった場合なので、今回は関係ないとして、集落孤立時、丸2番なんですけれども、葛原地区にいる人が高速道路を使えるようにする丸2番というのは、実際、東九州道を止めて全面通行止めにして、例えば災害の警報とかが出て、あるいは地震が、もう現に起こって通行止めにした上で初めてそのゲートを開けて一般の人が逃げられるようにするという事になっておりますので、通常の、いわゆる台風が来たとか、大雨が降って、ここ、通行規制がかかってしまったという時には利用できないような厳しい基準があって、これはもう、合流長が取れないという意味で、これはしょうがないということで考えてます。もちろん、この計画をした当時は、葛原地区にも出入りができるようになれば、ご指摘のとおり、今回の事業はいらないということかなと、こう考えておりますが、残念ながら高速道路への合流長が取れないとかで、通常の入出、緊急時も含めた災害時の出入りができないので、高速道路を使

えばいいじゃないかというのはあたらないと、こう考えております。

で、もうあとは、葛原地区は178名の住民でありますけれども、道路の機能としては500台近い、現況450台ぐらいが乗っている、その450台ぐらいが使う道路で、現に事前通行規制だとか越波による通行止めが今年も三回生じているというようなもの、あるいは落石の危険があるというのをほっといていいかどうかということにも関わってくると考えています。そういった点でここについては、地元のコンセンサスも取られているので、B/Cが極めて低いけれども、防災事業、その災害防除の事業をするにしても、一定の効果を生じさせるのには同じぐらいかかってしまうので、もう、ここは苦渋と言えれば苦渋の判断でこういった事業をやっていくということで、まさにそういうことでいいのではないかということでお諮りしているということでございます。

《委員長》 先生、いかがですか。

《委員》 はい。B/C、0.1ですよね。で、その両集落が成立するような代替手段がほんとうにないかというのを尽くしたのかということなんです。

《委員長》 そのへんはどうですか。

《道路建設課》 現状の古江丸市尾線、あるいは、その国道388号線が異常気象時等通行規制区間になっていて、これをそうでなくするというのは、現実的には非常に厳しいと思っているので、安いコストで一定の安全度、緊急輸送道路等としての機能を確保するのは難しいのではないかと考えています。その緊急輸送道路として機能を確保させる上では、やはりこの程度の事業費をかけて対策を行うことが必要不可欠。

先ほど言った、現道を使う対策というのでも、当然、考えられるわけで、現道を使う案3、案4、特に案4ですね。もう交通機能は改善しなくても災害防除だけを行うというのも十分考えられるわけですがけれども、防災上、緊急輸送道路として安心できるような道路を作るのには、やはりトンネルを掘るのと同等のコストがかかってしまうということまで検討した上で、案2を選択したということかなと考えております。

《委員長》 この件に関して、他にご意見ございませんか。

《委員》 10年でできるんですかね。つまり、20年かかると、ここの集落の将来人口はどんどん減りますよね。おそらく、大分県はその名前は使わないんですけど、この集落の維持が、何年先までを見越して考えているのか。だから、10年であればおそらく、今、言われた効果はあるので、整備する意味はあるのだろうか。あと10年、あと20年、あと30年ぐらいは供用する機能があると思うんです。そこまで見越した計画だということでご了解する。

《道路建設課》 ここ、地元の協力、先ほども言ったように、残土の受け入れだとか、地権者も地元のリーダーがきちっとまとめて対応してくれておりますので、もう用地はすぐ片付くという理解であります。そうすれば、トンネルには早期に着手できます。で、もっとも厳しいのが、南側のトンネルにあたる部分でありまして、こちら側を先行する、案2でいうと560mの部分の長い側のトンネルの部分が、まさに離岸堤だとか防災対策を講じないといけない部分で、こちらを先行させます。こちら側については前半で行いますので、7年程度で供用ができるというふうに考えております。

また、葛浜地区、確かに人口等も減少していくことは明かでありますけれども、道路のネットワークとしては388号線を代替して、引き続き、現状でも500台弱の交通が通っているので、その機能としては必要なのかなと考えておりますので、ご指摘の点につきましては確実に10年以内で事業の効果を発現することができるかと考えております。

《委員長》 その人口の推移はどういうふうに考えているんですか。10年間。

《道路建設課》 葛原地区の集落の人口がどうなっていくのかということまで把握しているわけでありませんが、小規模集落でありますし、高齢化も進んでいる実情は把握しておりますので、減っていくんだろうと考えておりますが、388号線が離合困難で全く使われていない現状の中で、葛原集落と関わりなく県境を往路する道路として一定の効果を有しているのかなと考えております。葛原地区の人口が減少していても、その458台、現況で、500台弱の交通がこのまま残るだろうと考えているということです。

《委員長》 他にご意見。あとは、特にご意見ないですね。今、県が、事業者側の方も苦渋の選択という話がありましたが、確かに委員の方のご意見もそうだなと思えますし、なかなか難しい判断でございますけど、ここらでお諮りするということによるのでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 はい。それじゃあ、事業者が申しております対応方針案、事業実施ということでございますが、それによろしゅうございますでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 じゃあ、今、いろいろなご意見が出た、そういったことをよく踏まえな

から、10年間で必ず完了するようにお願いいたします。

《道路建設課》 ありがとうございます。

【事前評価】 1. 中山間地域総合整備事業 荻3期地区 (県事業)

《委員長》 次に、資料の順番が戻りますが、事前評価1番、中山間地域総合整備事業、荻3期地区について説明をお願いいたします。

《農村整備計画課》 農村整備計画課長の渡邊と申します。よろしく申し上げます。農村整備計画課から2点の説明をさせていただこうと思います。どうぞよろしくご審議の程をお願いいたします。

農村整備計画課、黒垣と申します。中山間総合整備事業、荻3地区について説明させていただきます。よろしく申し上げます。資料は、2の1の5ページになります。中山間地域総合整備事業は、農業の生産条件等が不利な中山間地域において、農業生産基盤と共に農村生活環境等の整備を総合的に行うことにより、農業農村の振興を図ることを目的とした事業です。事業対象区域は、過疎、山村、半島等の五法指定を受けた区域であり、林野率50%以上、かつ傾斜100分の1以上の農用地の面積が50%以上の区域を対象としております。今回の荻3期地区の事業内容は、1の農業生産基盤整備事業から、畑地等を灌漑する農業用排水施設と、農道整備を。2の農村生活環境整備事業から、防火水槽を設置する農業集落防災安全施設の整備を実施いたします。

次、6ページです。事業位置は、竹田市荻町の中で、ピンク色の地域を今回の対象としています。同じく荻町の中でオレンジ色の荻1期地区と黄色の荻2期地区で、現在、畑地灌漑施設の整備等を実施しているところです。続いて下の図であります。この畑地等灌漑施設の水源は、国営事業の大野川上流地区にて実施している大蘇ダムです。この大野川上流地区の受益地は、大分、熊本両県に渡っており、全受益面積は2158 ha。そのうち、全体の約8割は大分県の受益であり、面積では、1631 haとなっております。平成20年度までにダムの本体工事と幹線水路は工事が完了しましたが、湛水試験の結果、ダムに漏水が認められたため、現在、平成25年から31年度の完成を目指して、国営事業により漏水対策工事を実施しているところです。

資料7ページです。畑地等灌漑施設を整備するにあたり、国営事業と県営事業は、役割分担をして事業を実施しております。大蘇ダムを水源とし、青色の幹線水路と、四角で示しているファームポンドを国営事業にて実施しております。国営で作った基幹施設から各農地まで伸びる、赤色で示した支線パイプラインを県営事業にて実施する計画です。

資料は8ページでございます。荻3地区は赤く囲まれた区域となります。荻3期地

区の概要について説明いたします。事業期間は、平成27年度から平成32年度の6年間。総事業費は、31億9千800万円を計画しております。施工区域は、水源のファームポンドごとに三つのブロックに分けております。荻岳、馬場ファームポンドを水源とする馬場ブロック。桜町ファームポンドを水源とする桜町ブロック。大平ファームポンドを水源とする柏原ブロックとなっております。農業生産基盤整備の事業内容は、農業用排水施設として畑地等を灌漑するパイプラインを、馬場ブロックでは8.5キロ、桜町ブロックでは9.8キロ。柏原ブロックでは11.6キロの、計30kmを整備いたします。農道整備は、馬場ブロックで1路線、0.7km。柏原ブロックで2路線、1.1kmの、計1.8kmを整備いたします。また、生活環境整備として防火水槽を柏原ブロックに2箇所、整備いたします。

9ページでございます。荻町の営農状況です。今回、畑地灌漑施設を整備する地域は、大分県の中でも高冷地野菜の主要産地であり、キャベツ、レタス、白菜などの栽培が盛んな地域です。また、夏秋トマトは右の図の表のとおり、大分県は、西日本で2位の出荷量を誇っており、また、大分県内でも竹田市は、県内出荷量の74%を占める主要な地域となっております。

資料10ページです。荻地区の営農は、畑地等の灌漑施設が未整備のため、天水に依存した不安定な営農を行っております。左上の写真のように、敷地内に個人の溜池を設置し、ポンプで加圧して灌漑用水として利用したり、水源から水を汲み、小型タンクを使い、農地まで輸送したり、ハウス周りを流れている支線水路にパイプを差し込み、灌漑用水として利用しております。そのため、水を確保するのに労力、経費の負担が大きく、また、天水に依存していることから、安定した品質と収量を確保できない状況となっております。

資料は11ページです。畑地灌漑施設の整備イメージです。支線水路を上の写真のとおり、道路下に赤い点線のように配管します。また、各ほ場に給水するための給水栓を立ち上げします。すでに畑地灌漑施設を整備した地域の中には、担い手を確保するため、竹田市で、夏秋トマト栽培で就農希望する人を対象に、2年間、実践研修を実施する新規就農者トレーニングファーム「トマト学校」が設立されております。平成24年4月からは、第1期生3名が共同経営を開始し、9月には、農事組合法人「夢高原トマト」として法人化しております。新たな担い手の育つ環境が整ってきたというふうに考えております。これまで6名が新規就農しております。

資料12ページです。畑地灌漑施設の効果について説明いたします。施設作物については、営農能力、経費の節減、また、管水路になったことにより、ゴミや泥の流入がなくなり、点滴チューブ等の資材の長期使用ができることにより、資材費の節減が図れると考えております。また、営農労力の節減により、営農規模の拡大が可能となります。露地野菜については、降雨に左右されないことから計画的な作付けが可能となり、作付け時期が安定し、計画的な出荷が可能となります。また、転植期に必要な水を散布できることから品質が向上し、結果として農業所得の向上が図られることとなります。

次に農道整備についてご説明いたします。資料としては13ページです。左上の写真は、柏原ブロックの西福寺南線の現況写真で、幅員2.3mと狭小となっており、農産物の積み卸しの際には他の農業機械が通行できず、農作業の効率化に支障を来している状況です。そのため農道の拡幅工事を行い、農業機械の運行を容易にし、農作業の効率化を図りたいと考えております。

次に農業集落防災安全施設でございます。柏原ブロックに、図の赤い点の位置に防火水槽を2箇所、設置いたします。資料14ページになります。航空写真の赤四角は、今回、柏原ブロック1に防火水槽を設置する位置です。また、赤い円で囲まれた地域を今回の対象エリアとしてます。山間部の集落では緊急車両の到着に時間がかかるため、防火水槽を設置して、初期消火への迅速な対応を可能にしたいというふうに考えております。次に環境への配慮です。この事業については、環境への配慮を検討するために、平成26年11月現在の日程調整中でございますが、振興局において、専門家を交えた環境情報協議会を開催予定です。審査内容については、詳細設計の際に反映したいと考えておりますが、今回の主要工事については、パイプラインを道路下に設置するものであり、環境への負荷については少ないものと考えております。また、土工事では、環境に配慮した重機械を使用いたします。

資料15ページです。最後に事業効果の説明でございます。農業用水施設を整備することによって、安定した用水を適時的確に受益地に供給することにより、トマト、キャベツ等の生産量の増加が図れます。また、農道を整備することによって農作業が効率化し、営農経費の縮減が図られると考えております。その他、防火水槽を整備することにより、安全安心な農村生活環境が図れます。以上により、荻地域の農業農村の活性化が図られるというふうに考えております。事業の対応方針ですが、費用対効果は1.07と、1.0以上となっております。現在、大蘇ダムについては、平成31年度の完成を目指し、工事が実施されており、このため、国営受益の支線水路整備を行う県営事業においては、国営事業の進捗にあわせた事業推進を行っていく必要があると考えております。また、すでに荻3期地区以外の地域では、すでに、大蘇ダムの用水が供給され、畑地灌漑による効率的な営農が実践されていることから、本地区は地元からの強い要望を踏まえ、畑地灌漑施設等の整備を早急に実施する必要があると考えております。環境へも配慮することとなっていることから、事業を実施したいと考えております。以上、荻3期地区の説明を終わらせていただきます。

《委員長》 ありがとうございます。それではご意見、お願いします。はい。

《委員》 現地の視察に行かせていただきました。台風が来ても雪が降っても壊れませんというような立派なハウスがあったり、トマト学校の方も若い方がたくさん担い手となっているということなんですが、このトマト学校というのが、竹田市が実施しているということなんですけども、今後、また新規に、研修する方が入ってくるという見通しがあるのかどうかですね。この方たちが、実際に農事法人を設立したあとは、

何年間かは、もう必ず離農しないようになるとか、そのへんの計画がどうなってるかってことと、それが、その市が実施しているのであれば、県はどのように関わっているかっていうことが、ちょっと気になりました。

これは私の感想なんですけど、私はたぶん、今日でこの委員会を卒業させていただくと思うんですけど、この10年間にいろんなのを見させていただいたんですけど、この農村基盤整備とかは、ほんとのところ、すごく高齢化が進んだりして、もうこれ以上のあれを食い止めるために基盤整備をするとか、そういう計画がわりと多かったような感じ、これ、印象ですけど、多かったような感じがするんですけど、その中で今回の計画はものすごく前向きって言うか、打って出るような感じの計画だと思うんですよね。だからそれを成功させるためには、いろいろな整備もあると思うんですけど、やっぱり人、担い手を必ず確保するっていうことがものすごく大事だと思うんですよね。で、第1期生、第2期生がしっかり育てるのには2年間も必要だったと思うし、少ない人数をみっちり育てるっていうことがとってもいいことと思うんですが、今後はどんなふうになっていくかっていうのが、この計画を成功させるためにもすごく大事じゃないかなと思うので、そのへんの見通しをちょっとお願いいたします。

《農村整備計画課》 まず、トマト学校の運営でございますけども、委員、ご指摘のとおり、市の方が主体的に取り組みをしているというふうな格好でございます。県の立場といたしましては、その場所に安定して水を供給すると。現在、国営のダム事業そのものが施工中といったところがございまして、一年を通じて水を安定確保というような環境が、まだ完成しておりません。そこで県といたしましては、その水源の確保といったことを国と協議を重ねて、この地域において、まず、安定供給を図るということを担当しているというような状況であります。で、この学校の運営そのものにつきましては、ここにこのこういった施設を作るといった意義としましては、受益地区の中で農業を盛り上げてもらうと。特にトマトといった分野において盛り上げをしてもらうという位置づけで、この地域のこの施設を建設するというところで取り組みをしたところでございまして、将来的にもここに組み込む人材を、もう少数精鋭でやる、そういった格好でしか取り組みがちょっとできないという状況ではあるんですけども、講師になる方が一名という、今、状況になっています。そういった方を中心にして積極的に、少数精鋭でありますけども、人材育成を図っていくと、そこが市の方と連動しておるといった状況であります。で、また、この事業取り組みそのものも、ここは高冷地といったこともございまして、もう県下でも有数な高冷地栽培のできる場所といったことで、ここにつきましては、水が手に入れば安定した畑農業ができるという環境が整っております。そこを積極的に、県としては前向きに、早く水が確保できるように、この受益面積全域に、この手当てしていきたいというふうに考えているところであります。

《委員》 すいません。その講師の方って、一名ってことなんですけど、年齢はどれぐら

いなんでしょう。

《農村整備計画課》 62歳ということでございます。で、この方、トマト部会の中でも、この地域で非常に収量の多い生産のしかたをされる方で、この方の技術を取得していくといったことを目的としております。

《委員》 ありがとうございます。たぶん、そして、1期生とか2期生の方が、また、自分たちの習ったことを伝えていくってこともできるだろうとは思いますが、と言うと、結局、県としての立場はハード面の支援という感じになりますよね。で、この工事をしてる間に、もうちょっと人材育成とかに関わっていくような計画はないんでしょうか。

《農村整備計画課》 人材育成、このトマト学校についてもそうなんですけども、ここは露地野菜と施設作物の大きなところといったことで、これは営農部門の方と一緒に なりまして、また国の方とも一緒に なりまして、これからこの地域の営農をどうするかといったことを議論をさせていただいて、具体的な施設と、それと具体的なソフト的な支援といったことを今、協議を重ねておる状況でありまして、で、幸いなことにこの地域は後継者、大変多うございまして、その方々を、まず優先的に就農の、まだ収益を上げる農業のやり方とか、そういったことで営農サイドからの部会の研究会とかを活用させていただくとかいうようなことで、その連携の中で取り組みをさせていただいてるところです。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 当事業は、事業の特殊性として、国営の灌漑事業の受益地となっているので、それを推進しなければいけない旨のことが書かれてありますけども、どうなんでしょう、本来、事業というのは、地域の強い要望の元で発生するのがそもそもじゃないかなという印象を持つんですけども、特殊性としてこういうことが明記されているので、何かね、ちょっと違和感があるんです。本来ならば、ほんとうに地域から強い要望がわき上がって、それに伴ってしますよっていうのだったら、ほんとうにそうだと思うんですけど、もう、しなくてはいけないってことであるっていう、こう、読めたりもするのかなと思うんですけど、そのへんを教えてください。

《農村整備計画課》 まず、ここの国営の事業の生い立ちなんでございますけれども、これは昭和54年から事業をスタートしております。この国営の事業におきましてもそうです。我々の県営事業でもそうでございますけども、全て地元の皆さんの方から、ここに水がほしいとか何がほしいと、そういったことの中で我々がお手伝いできることを事業を実施するというようなかたちでございまして、その中で、農地に水を配る

という今回の事業の中で、それぞれ農地の皆様方がやりたいといった、まず、希望をいただいております。それに基づいて、ほんとうにそれがどこまで、その希望というのがあるのかということもありますので、法手続といった作業をさせてもらっております。で、皆さんがほんとうにやりたいといったことの、その、個々の受益の皆さんの意思を署名というような格好で確認をさせていただくと。で、その上で事業をスタートするというかたちで取り組んでおります。

この荻地区の事業実施経緯といたしまして、昭和28年とか、大変、この時期、大きな災害、干ばつが発生しております。そういったことを契機にいたしまして、この地域は、まず台地にあり水源が、もうほとんどないと。で、お米を作るだけの水源がないという状況からスタートしております。そういった中で将来の農業、この地域の農業といったこと、非常に地元の方が不安を抱えておるといったことからこの事業をスタートしようといったことで、まず、大きな水源を、水がめを取るといったところをスタートして、この地域の事業が始まった経緯がございまして、その志と言いますか、思いがずっと今でもしっかりとつながった状況で取り組みをしております。

《委員》 はい。そうしたことをもう少し明記していただいた方がいいかと思うんです。そうじゃなくても、やっぱり農業っていうのは、補助金を使って、なかなか効果が生まれなくてことで叩かれますので、もし事業をほんとうに進めるのであれば、もう少しそうしたことをきちんと具体的に書かれた方がよろしいのではないかという印象を持ちます。

《農村整備計画課》 今回、こういった事業の説明からちょっと入らせていただきました。そういったご指摘をいただきましたので、今後、ご説明をさせていただく折には、そういった、その入り口の経緯といったところもじゅうぶん整理した内容の上でご説明させていただくということで取り組んでまいりたいと思います。

《委員長》 はい。他にございせんか。それでは、このへんで諮りたいと思います。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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)

《委員長》 ありがとうございます。聞こえました。それでは、この事業については、事業実施として答申をいたします。

【事前評価】 2. 中山間地域総合整備事業 竹田東部地区 (県事業)

《委員長》 では、次に事前評価2番、中山間地域総合整備事業、竹田東部地区について説明をお願いします。

《農村整備計画課》 竹田東部地区について、引き続き説明させていただきます。よろしくをお願いします。資料は、2の2の5ページです。よろしくをお願いします。中山間地域総合整備事業の制度の説明につきましては先ほどと重複いたしますので、割愛させていただきます。竹田東部地区の実施内容といたしましては、表の下の方にあります1の農業生産基盤整備事業から、農業用排水施設とほ場整備を、2の農村生活環境整備事業から、農業集落道と営農飲雑用水、農業集落防災安全施設を実施いたします。

次の6ページでございます。今回の対象地域はピンクに着色した範囲で、竹田市の東部、国道57号線より北側を対象受益地としています。その他、旧竹田市では、竹田西部、南部地区で中山間地域総合整備事業を実施しているところです。竹田東部地区の概要です。まず左側の絵ですが、ほ場の区画形状を整形の状況別に色分けしたものです。今回対象の竹田東部地区は、不整形な農地を示す赤色が多くある地域です。このため営農能力、営農経費の負担が大きく、新たな担い手の確保が困難なため、このままでは農業従事者が減少し、耕作放棄地も増えるという課題を抱えております。

次7ページです。地域の特徴です。竹田市は表1のとおり、県下2位の水稲収穫量を誇っており、また、竹田東部地区は、古くは献上米を作っていた地域であり、近年では財団法人「日本穀物検定協会」が毎年行っている全国の米の食味を評価する食味ランキングで、平成22年には特A、平成24年には、協会に個人で調査依頼し食味評価を受ける食味評価試験で特A相当の評価を得ている、良食味米の地域として地元の方も自負している地域でございます。今回、中山間地域総合整備を実施することで、県下有数の米所である竹田東部地区の農業農村の活性化が図ることができると考えております。事業内容について説明いたします。事業期間が、平成27年度から平成31年度の5年間。総事業費が13億円。事業内容は、農業生産基盤整備と、農村生活環境整備を予定しております。事業費率の大きい工事は、赤い丸のほ場整備で、8地区、49.3ヘクタール、事業費11億3千500万円となっています。その他の工種については、青い丸の農業用配施設3路線、1km、黄色四角の農業集落道1路線、0.7km、緑四角の営農飲雑用水の1地区、赤四角の農業集落防災安全施設の3地区、3基を計画しております。

次8ページです。竹田東部地区の営農組織の状況です。今回、ほ場整備をする周辺では四つの営農組織が活動しており、特に農事組合法人「トキの夢」農事組織については、ほ場整備を実施したことをきっかけに組織化し、今では法人として活動しております。8ページの下の方になります。今回、ほ場整備を実施する地区については、認定農業者が各地区ごとに数名ずつおり、今後、この担い手が地域の農業を担ってい

く計画となっております。小仲尾、折立地区については地区外の株式会社田んぼ屋のじりが耕作する計画となっております。

資料9ページです。多面的機能の取り組み状況です。多面的機能支払いについても積極的に取り組んでいる地区であり、地区内の397ヘクタール、13組織が活動しています。今回、ほ場整備を実施する地区においても、6地区、4組織が取り組みを行っております。次に事業内容です。まず、ほ場整備でございます。地域共通の課題として先ほども述べさせていただいたとおり、農地が狭小、不整形な状況のため、大型機械の搬入が困難であり、営農労力、営農経費の負担が大きい状況です。

10ページです。当地区においては、1枚あたりの水田平均面積が5.3アールから9.3アールであり、8地区の平均は1枚あたり6.1アールとなっております。整備の内容を地区内の十一地区を例に説明いたします。資料、下の表となっております。現況は、左上の写真のような狭小、不整形な農地であり、整備後は右下の写真のように区画形状が拡大となります。まず、平均水田面積が、整備前が6.3アールであったものが、整備後は20から30アールと、約3倍から4倍の面積となり、整備前、103枚の農地だったものが30枚程度に集約される計画となっております。

11ページです。次に農業用排水施設についてです。3地区1キロを整備する計画です。岡本地区については、幹線水路が写真のように素掘りになっており、漏水による用水不足や土壁崩壊による堆砂が起きています。また、滝上地区については、現場打ち水路が老朽化し破損しているため漏水が発生し、用水の効率的な利用ができていない状況です。このため用水整備を行い、水利用、水管理の効率化および省力化、また、施設の維持管理の低減化を図りたいというふうに考えております。次に農村生活環境整備の農業集落道についてです。1路線、0.7kmの整備計画です。左上の写真のように、現況幅員が2.6mと狭小で、一般車両の通行もあるため、農業機械の運航に支障を来している状況です。また、緊急車両も進入が困難な状況であります。

12ページの写真のとおり、農業集落道を幅員4mに拡幅、農業機械の運行を容易にし、また、市道と国道をつなぐ生活道として効率的な活用を図りたいというふうに考えております。下の図でございますが、営農飲雑用水の整備について説明いたします。森屋地区では、昭和44年に営農飲雑用水を整備し、地元管理組合により大切に維持管理されてきましたが、整備から45年が経過し、耐用年数も過ぎているため漏水が起これ、維持管理にたいへん苦慮している状況です。このため、既存配水管の老朽化が著しい区間を改修し、農業および生活に必要な水量を確保し、農村生活環境の改善を図りたいというふうに考えております。

資料13ページでございます。農業集落防災安全施設についてご説明いたします。3地区に3基の防火水槽を設置いたします。狭田地区を例に説明をいたします。左上の航空写真の赤四角は、今回、防火水槽を設置する位置です。赤い円に囲まれた地域、地区を対象にしております。山間部の集落では緊急車両の到着に時間がかかるため防火水槽を設置し、迅速な初期消火への対応を可能にしたいというふうに考えております。環境への配慮についてご説明します。資料としては下の図です。この事業につい

では、環境への配慮を検討するために、平成26年11月現在で調整中ですが、専門家を交えた環境協議会を開催する予定です。今後、協議会の審査内容を元に地元住民と協議しながら対応したいと考えております。また、集落道等で発生する切り土、7千600立米につきましては、主にほ場整備の盛り土材として利活用を図り、地区外搬出はしない予定でございます。

資料16ページです。事業効果といたしましては、基盤整備を実施することにより営農経費の節減が図られ、地域の担い手や周辺営農法人等への農地集積が進むと考えております。農業用水の確保ができ、農業経営の安定が図られます。農業生産基盤整備と農村生活環境整備を実施することにより、農家が安心して生活ができ、かつ安定した農業を営むことができるというふうに考えております。以上により、竹田東部地域の農業農村の活性化が図られると考えております。事業の対応方針ですが、費用対効果は1.08と、1.0以上です。地域からの要望も強く、推進体制も整備されており、また、環境へも配慮することとなっていることから、事業を実施したいと考えております。以上、竹田東部地区の説明を終わらせていただきます。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見をお願いいたします。

《委員》 質問を二点させてください。一つ目なんですけども、ページ2の2の3にある、費用便益算出のところですね。便益の部分なんですけども、幾つかあるんですが、例えば作物生産効果とかっていうのは、今の現状にプラスっていう差額ですよ。効果とした場合、差額っていうことだと思うんですけども、一方で、例えば生活環境改善効果として具体的にカウントされているものは、農業集落道、先ほど生活道の話があったんですけども、そのコストの根拠が何のパラメーターを使われているのか、もし分かれば教えていただきたいのが一点と、この一つ前の事業にも書かれていますけども、竹田市が持たれている田園マスタープラン、これ、ちょっといろいろ調べるんですけど出てこなくて、公開されていないようなんですけども、平成13年に策定されていて、もうすでに10年以上経っている状況だと思うんですね。途中の見直しが行われている計画なのかということであるとか、通常、マスタープランは基本的に、都市計画部門であれば5年に一度見直しをして、現在、10年後がだいたい目標年次とされていると思うんですけども、一回、その環境保全計画と書かれているんですが、何か目標数値が設定されて準備されているものなのか、ここに書かれているみたいな、例えば協議会とかいろんなことの決めごとの手順を謳った計画になっているのか、ちょっとそのへんが分からないので、どういうものなのかっていうのが分かれば教えてください。以上、二点です。

《農村整備計画課》 まず、効果の方からご説明をさせていただきたいと思います。生活環境改善効果についてでございますけども、ここで効果算定させていただいておりますのが、集落農道の関係が一点、それと、防災安全施設の二つの工種を生活環境

改善効果として計上させていただいております。

《委員》 コストが算出されているので、何がコストに反映されているのでしょうか。例えば個人資産とか人的被害が減るとかが、防災についてはですけども、農道とかは何がコストの算定根拠でしょうか。

《農村整備計画課》 コストの算定については、アンケート調査によって。

《委員》 ああ、CVM。

《農村整備計画課》 はい。CVMによって策定しております。

《農村整備計画課》 もう一点、田園マスタープランの方でございますけども、これは13年、策定をさせていただいて、その後の見直しはしてないという状況であります。で、ここでは、そのマスタープランの中では、エリア的にここはどういった地域であるといったエリア分けを、まずこれを当初から決めておこうと。その13年当方で、そういった重要な環境のものを将来的にも引き継いでいこうといったところから区域設定を考えて、その上で、その中で事業をやる時に環境情報協議会で具体的な内容を詰めていくという工程をさせていただいている状況です。

《委員》 ありがとうございます。と言うことは、何か数値目標があつて、これぐらいの環境基準を満たしましょうとか、例えば農用地はこれぐらい確保を、維持をしていきましょうとかそういうものではなくて、フレームがあるわけではなく、ゾーンごとにこういう方針で整備しましょうとか維持していきましょうということが定性的に話されている計画になってるってことですか。

《農村整備計画課》 はい。そうです。

《委員》 ですね。分かりました。ありがとうございます。逆に言うと、これ、こういうのってどこの市町村さんも作られてるものなんですか。

《農村整備計画課》 市町村ごとです。

《委員》 でも、見直さないものなんですね。あんまり見直さない。だいたい、どれぐらいのスパンで見直されるものなのか、分かれば教えてください。

《農村整備計画課》 見直しの方につきまして、考え方としましては、その当時、13年当時のものを将来的には残していきたいというところにちょっと主眼を置いてプ

ランを作っておるといふようなところであります。

《委員》 すいません。私の質問は、竹田市さんがちょうど見直しの時期に入ってるかどうかということも、もちろん、質問には包含されているんですけども、一般的にこういう、環境保全の基本計画っていうのは、田園マスタープランもそうなんですけども、通常、大分県下の市町村さんが作られるってことでうなずかれてたんですけども、持たれてた場合、どのくらいのスパンで見直されたりとか更新されるものなのかなっていうのを参考までに教えて下さいっていう質問です。

《農村整備計画課》 基本的には、見直しは、今、予定をしております。作成当時のものを、その環境を残したいといったことを主眼に置いておるといった計画であります。

《委員》 わかりました。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 事業費負担のことについてお尋ねいたします。13億ってことなんですけど、それ、基盤整備で地元が5%、それから、環境整備で地元が20%。この地元っていうのは、受益者のことですか。

《農村整備計画課》 はい、地元負担につきまして、生産基盤の地元というのは、農業者です。

《委員》 農業者。耕作者ですか持ち主ですか。

《農村整備計画課》 土地の所有者と言いますか、地権者です。

《委員》 細かい話になるんですけども、土地は持ってるけども、どなたかで農業生産法人とか、どなたかに貸して作ってもらうという。それで、耕作者が払うんですか、それとも持ち主が払うんですか。

《農村整備計画課》 そこは、すいません、ちょっと説明のしかたがまずかったんですけども、三条資格者といったような格好で、法手続を取ってまいります。で、その方が負担者といった格好になるんですけども、で、まず第一がその土地の所有者で、それから所有者と、あとは耕作者の方がおります。で、そこを両者の方で調整をした上で負担をしていただくと。それともう一つ、生活環境の方の地元負担を書いておりますけども、これ、市の方で肩代わりということにしております。

《委員》 11戸の受益者の戸数、11戸ということで、やっぱり高齢者が多いかと思うんですよ。この前行ったときにも高齢の方が、耕作されてました。ああいう方が多いのかなと思って、やはり何年かに分けて、こう、負担金を払っていくわけですかね。耐えうるんですかね。

《農村整備計画課》 負担金の支払いですけども、据え置き、それと償還期間というようなかたちでセットさせていただく場合もありますし、一括償還という手法を採るところもございます。ここのところ、どちらにするかといったところの協議も進めておりませんけども、協議の上で整理をさせていただくと。

《委員》 法的というのですか、基準があって決まった決めごとの中で、当然、するんでしょうけども、受益者の方がちゃんと対応できるように、途中で支払いが、もう困難になったとかいうことがないようになればいいなと願っています。

《農村整備計画課》 そこは法手続をさせていただくときに、その負担のしかたといったところは明記をさせていただいて、その上でご了解をいただいて実施という工程になりますので、そこはしっかりと、行政としても、負担といったことについては取り組みをさせていただくということにさせていただいております。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 割合はどのくらいになっていますか。負担金の。

《農村整備計画課》 まず生産基盤の方になりますけども、これは、まず農家の負担、いちばんの心配事と思っております。これが5%になっております。で、生活環境の方は20%ございますけども、先ほど申しましたとおり、市の方でということになっております。

《委員》 さっきおっしゃられたとおり、13億円ということで額が大きいので、負担金がかかりになると思うんですけども、このほ場整備で収益が上がって、それと、その負担金の割合っていうんですか、何かやっぱり一部の人は、もうやっぱり反対される方も出てくることが多いって聞きますけども、合わなくてですね。そのへんがどうなってるかなと思いました。

《農村整備計画課》 負担としてその取り組みの状況といったことになろうかと思うんですけども、今回、ほ場整備面積、こういったような格好で表現をさせていただいております。これから先、次の段階といたしまして法手続の作業に入ります。で、ま

ず一回目の地域設定といったところで整理をさせていただきます。その次が、実際にその地域でどういったかたちでほ場整備するかといったときに、まず、換地といったかたちで、最終的に事業に参加しますかどうかといった協議をさせていただきます。その中で当然、負担といったこともネックの一つとして上がります。その場合、どうしてもやっぱり負担が大変だから参加できないという方もいらっしゃると思います。そこで、例えば中間管理事業を使って、もう、農業をもう辞めますわといった方は、その場で次の担い手の方にその土地を譲るとか、そういった作業、そういった手法も使いながら入る入らないを決めていって、最終的にどうしても無理だといった方がおられましたら、そこは地区外扱いとして、そこを外した中で事業整備するという取り組みもさせていただきます。それはそれぞれの工区、場所によってそれぞれに取り組みをさせていただきます。地元の皆さんの意向に合ったかたちで事業の整備は取り組んでまいるといったところでございます。

《委員長》 それでは、だいたいご意見も出たようでございますので、お諮りをしたいと思います。本事業につきましては、事業者の対応方針案、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)

《委員長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については事業実施ということで答申をいたします。

【事前評価】 4. 都市計画道路事業 銭淵大宮線 (県事業)

《委員長》 では、事業評価対象事業の最後の事前評価4番、都市計画道路事業、銭淵大宮線について説明をお願いします。

《都市計画課》 それでは、都市計画道路事業、銭淵大宮線についてご説明させていただきます。銭淵大宮線は日田市に位置し、こちらの青色の実線になっております。図面北側の高瀬交差点を起点といたしまして、県道小畑日田線、市道平原捨ノ平線、県道日田鹿本線を経由し、国道210号と国道212号の大宮交差点先までの、延長2570m、幅員12mの日田市大山町や上津江町から中心部へ向かう幹線道路となっております。また、今回の施行区間は、県道小畑日田線でもあり、日田市役所と前津江振興局を結ぶ、大分県緊急輸送路ネットワーク計画に位置づけられた緊急輸送道路となっております。

今回の事業区間は、県道小畑日田線の高瀬交差点を起点といたしまして、市道平原捨ノ平線との交差点までの、約1.1km区間です。事業区間沿線には、高瀬小学校、

南部中学校、また、病院や郵便局があり、家屋が建ち並んでおります。そのため前津江方面から日田市内中心へ向かう幹線道路としてだけではなく、通学路や地域住民の生活道路としても使用されております。

本事業区間の状況についてご説明いたします。まず写真1をご覧ください。起点側の高瀬交差点を撮影したものになります。交差角が鋭角になっており、道路構造令を満たしておりません。また、縦断勾配も9.6%ときつく、こちらも道路構造令を満たしていない状況となっております。次に2番、3番の写真をご覧ください。こちらは生徒の登校の状況です。特に朝の登校時は通勤する自動車も多いため、歩行者が非常に危険な状況となっております。事故を避けるため、登校日にはPTAや地元の方々が交通誘導を行っております。応急対策として、歩道空間を明示するためのカラー舗装を行っておりますが、幅員が狭いため、自動車が離合する際には外側線をはみ出しているような状況となっております。次に写真4を見てください。今回の事業区間はバス路線になっており、通学時間帯には大型車が通行するため、児童や生徒が危険な状況となっております。次に5番の写真をご覧ください。現道の状況です。線形不良により見通しが悪く、通行する自動車も危険な状況となっております。現道の問題点といたしまして、沿線の小中学校の通学路となっておりますが、歩道が整備されていないため、通学する児童、生徒が危険な状況となっております。また、日田市役所と前津江振興局を結ぶ幹線道路となっており、緊急輸送道路にもなっておりますが、自動車が離合するためのじゅうぶんな幅員がありません。これら問題点を解決するために道路幅員を整備することにより、安心安全な都市空間の形成を図ること、緊急輸送道路としての防災機能の向上を図ることを目的として事業を推進していきます。

こちらは事業箇所の都市計画決定の平面図になります。お手元にお配りしておりますが、都市計画決定した際の2500分の1に道路計画を入れたものです。事業評価および事業認可を受けたのちに詳細設計を行っていくようになります。その際、日田市は全域が景観計画区域となっておりますので、周辺との調和を考慮していきます。計画の延長は黄色で示しております。起点の高瀬交差点から市道との交差点までの、約1.1kmとなっております。道路幅員は、現況で約5mになっており、歩道がありませんので歩道を新設し、片側2.5mずつ設置します。片側3mの2車線となり、全幅で12mとなります。

整備により得られる効果といたしましては、歩道を新規に設置することにより、平成24年度に行った通学路の緊急合同点検で、道路管理者の対策が求められている危険箇所が解消され、歩行者の安全を確保することができます。また、車道の拡幅により、自動車の安全性、走行性の向上および緊急輸送路のボトルネック箇所の解消を図ることができます。

全体事業の概要ですが、計画期間は事業着手から7年間、平成27年度から平成33年度までとなっております。延長は約1.1km、幅員が3mの車道二車線、両側に2.5mの歩道が付きまして、全幅で12mとなっております。全体事業費は約19億円で、そのうち用地補償費が、約14億円となっております。

次に環境への配慮といたしまして、本工事の発生土は、原則、現場内流用を行います。搬出土は工事間調整を行い、有効利用を図ります。工事中の配慮といたしましては、低騒音、低振動の建設機械の使用や、地盤改良施行時には、発塵抑制固化剤の使用や、散水による粉じん対策に努めます。また、児童の通学路であるため、安全な歩行空間を確保しながら施工を行っていきます。

先ほども説明いたしましたこれらの問題を解消することにより、歩行者の安全安心な都市空間の形成を図り、自動車の安全性、走行性の向上および緊急輸送道路としての防災機能の向上が図られます。また、期成会が平成18年から組織され、毎年、道路拡幅整備についての要望があり、事業促進に対する地権者の同意書も提出されるなど、事業実施への理解協力は得られております。従って、本事業については、平成27年度より事業の実施をしていきたいと考えております。以上、よろしく願いいたします。

《委員長》 はい、ありがとうございました。では、ご意見をお願いいたします。

《委員》 7年間で工事完了という計画のようで、本当に早く、この住宅密集地だけ早く工事が進むことになれば本当にいいことだと思うんですけども、今までのいろいろな事業の中、実際に用地買収にかかってみたら思いの外いろいろたいへんで、予定通り進まなくて延ばすってことが多かったと言われるんですよね。ここは地元の方も皆さん、賛成されているとのことなので、自分の家が立ち退くようになる人は、賛成だろうとは思うんですけども、この2年目から5年目の間に用地買収をしてしまうと、それに対する予算が取れたってというのは、どういう根拠や理由でそのような計画になってきたのかを聞きたいのと、もう一つは、その方たちが移転先を大体確保した上で計画になっているのでしょうか。わりと家が建ち並んでいるので、スムーズに行くといいなと思うんですが、どうでしょうか。

《都市計画課》 ご指摘されたように家が建ち並んでおりますので、当然、用地交渉は、丁寧にやらせていただきたいと思います。地元の方につきましては、この道路を広げることに理解を得られると思っております。あとはいろんな条件や家が移動するのであればどこに行くかということで、人それぞれ事情もあるので、しっかり対応していきたいと思っております。ただ、今の段階で移転先については、県として用意してません。それについては地元、または市と協力しながら相談していきたいと思っております。それから、用地買収の期間ですけれども、過去の例からいくと、ある程度かかるということで5年にしております。4年目から道路工事を入れてるのは、全部、用地が買収してから工事に入るのでは無く、ある程度、一連の区間の用地買収ができればなるべく早めに工事をすることによって、歩道空間を広げることにはできますので、供用も考えながら、用地買収と工事というのは少しダブらせているというところでございます。

《委員》 こういう工事は、買収したあとの移転先というのは、もう、それぞれ個々のお家に相談の上、決めていくのが普通なのですか。

《都市計画課》 基本的には、そのとおりです。ただ、場合によっては集団移転先を用意する場合があります。やはり近くに適当な土地がないのであれば、例えば集団移転先を広げるといようなことも、過去の高速道路工事で行った例はありますが、普通は、個人個人で代替地や畑等、自分が利用してきた土地に移るなど個人個人の方と交渉しながら移転先について協議させていただくことになります。

《委員》 分かりました。そして道路工事そのものは特別難しいようなことはないという見込みでしょうか。

《都市計画課》 埋蔵文化財の可能性があるので、事前調査が必要ですが、工事的には大きな橋等はいらない、大部分が平坦地ですので、工事としてはそんなに難しい工事はないという計画です。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 2の4の4のところなんですけど、環境等への配慮という項目で、確認したいことがあります。先ほどのパワーポイントで、この環境等への配慮で、残土処理の方は表もありましたし、それから住環境の方は、粉塵対策など工事中の配慮で、住民への配慮を含めてイメージは分かったんですけど、自然環境への配慮、周辺への自然環境への影響と負荷軽減の対策ということと、それから周辺の景観への配慮というのは、具体的にはどんな対策を取られたんでしょうか。

《都市計画課》 自然環境への配慮というのは、平地ですので、大きな土地の改変は行わないという計画になってます。あとは周辺環境への配慮ということで、特に景観等につきましてはこれから詳細設計を行っていきますので、その中で地元である日田市さん等と協議をしながら、そこについては十分協議しながら設計を進めて工事に入っていきたいと考えております。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 技術的などところで申し訳ないのですが、先日、現地を見させてもらったんですけども、縦断勾配が9%を越えてるところで、交差点の改良で大きく、この左側、日田市側の方の、起点か終点かがちょっと説明がよく、私が理解してないんですけど、交差点を非常に苦勞されてるようだったんですけども、ロータリー交差点

は考えられないのか、費用の面で難しかったのかも分かりませんが、非常に、この道路の交差状況というのが鋭角になってたり、それからこの計画では、不自然に交差点付近の道路が曲げられていると。Rを採るためだと思うんですけど、ロータリー交差点の検討はどうだろうかということを感じましたので発言をさせていただきました。

《都市計画課》 検討の中では、ロータリー交差点については、検討しておりません。幹線道路ということがありますし、終点側についてもT字路のようなかたちになって、逆に今の県道を優先道路というかたちで、今、考えていますので、そういうロータリー交差点ということについては、検討段階ではしておりません。

《委員》 詳細設計に入られる時に、是非、検討をお願いしたいというふうに思っております。

《委員長》 他にありませんか。よろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《委員長》 はい。それでは、お諮りしたいと思います。この事業につきましては、事業者の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)

《委員長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については、事業実施ということで答申をいたします。では、ここで午前中の審議は終了しましたので、休憩をいたします。

【再評価】 1. 地域ため池総合整備事業 北杵築地区 (県事業)

《委員長》 それでは再開します。午後からは、全て再評価対象事業です。まず再評価1番、地域ため池総合整備事業、北杵築地区について説明をお願いします。

《農村基盤整備課》 地域ため池総合整備事業、北杵築地区について説明します。今回、評価要領第2条(2)のオに基づき、社会経済情勢の急激な変化等により再評価をする必要が生じた事業になったことから、今回、再評価の提案を行うものです。まず初めに、ため池について簡単に説明します。ため池とは、雨の少ない地域において、

農業用水や防火用水を確保するための水を溜めておく池のことです。工事には、一時的に湧水を貯留し、下流域の農地、人家などの浸水被害を少なくする役割も果たしております。ただし老朽化などで決壊した場合は、下流域に甚大な被害が発生する危険性もあります。このため大分県では、危険性の高いため池については、順次、整備を進めている状況です。北杵築地区は、地域ため池総合整備事業として、平成23年度より事業を実施しております。地域ため池総合整備事業とは、地域全体の防災安全度を効率的かつ効果的に向上させ、併せて地域全体の活性化に資するよう総合整備計画を策定し、防災、減災を核とした保全を図るためのハード対策、ソフト対策を総合的に実施する事業です。

北杵築地区は、杵築市大字船部に位置しておりまして、流域を同じとする払川ため池、中尾ため池、猿池、轟池の四つのため池を対象として実施しております。各池の配置については、このようになっております。事業計画エリアにつきましては、溝井戸川水系の荒平川流域の連なるため池を一地区として計画しております。最上流部に払川ため池があり、順に、中尾ため池、猿池、轟池となっております。事業の実施状況ですが、漏水等により早急な改修が必要となっていた轟ため池の改修工事および中尾ため池の漏水対策工事を平成26年度までに行っております。

今回の再評価になった経緯と主な内容を説明します。払川ため池においては、当初計画時の平成22年時点では、堤体等については若干の洗掘、および老朽化が見られたものの、改修の必要がないと判断しまして、当初は下流域のハザードマップ作成のみの計画としておりました。しかし、平成25年3月にハザードマップ作成のために現地の再確認を行った結果、堤体下流部より許容量を超える漏水が確認されました。原因としましては、事業計画後の平成24年の九州北部豪雨などの降雨により、急激な貯水位の上昇が繰り返されたことにより堤体に急激な水圧がかかり、浸透水が堤体の弱い箇所に集中し、水道（みずみち）ができるパイピング減少が発生し、漏水が始まったものと考えられます。漏水を放置した場合、水道（みずみち）が拡大し、堤体の損壊に至ることが想定されるので、現在は、貯水量、必要な高さまで下げ、降雨時には地元管理者が見回りを行っている状況です。このように堤体の安全性が損なわれることから早急な整備が必要となり、今回、計画変更を行い、堤体の全面改修を実施するものです。事業費につきましては、払川ため池において、当初計画時はハザードマップの作成の400万円のみでしたが、今回の変更で改修費を追加し、事業費2億8千万円となりました。このため、地区全体事業費が、当初、2億6千500万円であったものが、5億2千540万円となり、事業費の増分が当初事業費の30%を超え、約98%の増となりました。また、工期につきましても、当初は平成23年度から27年度の予定でしたが、払川ため池の改修に伴い、平成30年度完成予定に延伸となります。

では、払川ため池の状況について説明します。上の写真は、堤体上流部からの写真です。堤長、L=76m、堤高、14.5m、総貯水量、約3万8千トンの池でございます。上流から下流を見て左側の取水施設全体を含む右側の洪水吐があります。

今回、漏水が確認された位置です。堤体下流部の下に赤下線で囲った2箇所の箇所に漏水が確認されました。漏水箇所の近景写真です。堤体下流の漏水量について調査したところ、堤体100mあたり毎分78リットルあり、土地改良設計指針により改修が必要な基準となる毎分60リッターを超えている状況となっております。被害想定について説明します。被害想定区域図にある斜線部分が被害想定区域です。最上流部の払川ため池が決壊した場合、下流域の猿池、轟ため池についても決壊すると想定されまして、轟ため池の下流域まで被害が及ぶことが想定されております。

払川ため池の下流域の被害区域写真です。下の写真の丸2の地点ですけれども、この地点で浸水高が2.5mに達すると想定されております。このため、写真中央と右側にあるイチゴのビニールハウスや、写真右端にある製茶工場が浸水被害が発生すると想定されております。被害想定額につきましては、下流域の農地の流出、埋没が20ha。沈下等の住居損壊で3戸。市道や河川の公共施設でも被害が発生し、地域全体で約5億5千万円の被害想定額となります。工事の計画平面図です。ピンク色で着色している箇所の堤体の改修に併せまして、堤体中央部に取水施設と緊急放流施設、および、上流から見て右側に洪水吐の設置を行います。各施設の実施事例について説明します。

この写真は、今回、北杵築地区で実施した轟ため池の工事完了後の写真です。左側の写真が洪水吐で、降雨によりため池に大量の水が流入し、満水位を超える流入があった場合は、ここから自然放流されます。で、自然放流をして、水が堤体を超えるのを防ぐ役割を果たしております。右側の写真につきましては、貯水池側からの撮影したものですけれども、堤体、上から軸が二本ありまして、左側の階段の横にあるのが用水を取水するための取水口です。右側の軸で、上段部が緊急放流口。地震等により堤体に異常が発生した場合に、貯水量を早急に下げる時に使用します。下段にある大きい穴は土砂吐口です。貯水池内に堆積した土砂を排出するためのものです。いずれも堤体天端から操作ができ、省力化が図られます。堤体を横から見た断面図です。堤体については現在の堤体を利用して、図面の左側、貯水池側の赤枠で囲んだ範囲に粘土質で水の通しにくい土を盛り立てて遮水ゾーンを作り、漏水を押さえる工法で改修を行います。また、堤体の後ろ法面についても盛り土を行い、地震時にも耐えられるように堤体の安定を図ります。

次に本事業で環境に対する配慮ですが、平成25年度計画時に事前の現地調査を行いました。希少動植物は発見されませんでした。また、平成25年度に大分県農業農村整備環境情報協議会において、野生動植物、景観、地域住民、農業関係の各専門員より、事業実施中に細心の注意を払うよう意見をいただいていることから、工事実施時には、現地確認を専門委員の方に再度お願いし、希少動植物が確認された場合は、移動の対応を行うこととしております。工事で発生する残土についてですが、轟ため池については工事が完了しており、発生した残土の一部は市道改良工事に盛り土として利用しております。払川ため池についても可能な限り、他事業への流用を行いたいと考えております。

最後に、事業の対応方針案としましては、費用対効果が、当初1.28で、今回の変更では1.75となり、1を超えていること。また、同一流域であるため池のため、今回の整備により下流域への浸水被害の発生が抑えられ、地域全体の防災対策ができることから、事業継続としたいと考えております。以上です。

《委員長》 ありがとうございます。それではご意見、質問等をお願いします。

《委員》 先日、現地視察の時は、ご丁寧なご案内をいただきまして、また、説明をいただきましてありがとうございました。それで、この本委員会でも、弘川ため池の歴史と言いますか、特に古い施設であるということを実地でもお聞きしたんですけど、ため池の由来と言いますか、歴史をちょっと少し説明していただきたいのと、非常に谷地にできていた古い施設だったということで、私自身はため池というと、ただ単純に農業用水を溜めておいて、利水だけの目的かなというふうに思っておりましたけども、治水と言いますか、非常に多いとかの時もそこに貯水をして、治水的な働きも大いにあるなというふうに感じたところですけども、そのへんのところをもうちょっと詳しくご説明いただければと思いますけど、よろしく願いいたします。

《農村基盤整備課》 はい。農村基盤整備課の石井でございます。まず、ため池の役割ですけども、もう基本的には農業用水を確保する、そのための池というかたちなんですけども、あと、最近、特に多面的機能が皆さんに広く、私なんかもコマーシャルというかPRするんですけども、ため池自体、先生が言われたように、治水、大雨の時に一時的に水を貯留するという機能もありますけども、あと、水生動物を、ため池の場合、特に人工的に水位が上がったり下がったりするんで、水辺の環境がいちばん水生動物に好まれるというかたちで、県内でかなりの希少動植物が、ため池の周囲には生息していることがございます。それとため池は、全国的な話ですけども、7割が江戸時代までに作られております。大分県もそれに同じ状況だと思いますけども、そのため、昔から地域での祭祀、要は祭の水の神様とかそういった感謝を捧げる、そういった文化伝統の継承の場となっております。そういった意味ではため池の、そういう、むしろ私なんかはそういう多面的機能ももっとPRして、何とか県民の皆様に理解していただきたいといつも思っているところでございます。それと歴史。

《委員》 私が発言してほしいなと思ったことはじゅうぶん尽くされたので、もう、けっこうです。どうもありがとうございました。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 このため池の維持とか管理は、やっぱり地元がするんですか。草刈りとかそういうこと。

《農村基盤整備課》 ため池は、維持管理、要は、ため池を利用しているのは地域の、いちばん多いのは水路組合です。地域の農家の方々がいっしょになって、昔からため池を利用してる受益の方々がため池の草刈りをする、冬になれば水を落として泥抜きをしたりといった管理をしております。県内では、大きなため池がございまして、そういうところは土地改良区と言って水路等を管理するといった固有の団体が管理するところもありますけども、ほとんどが地域の農業者による水利組合という方々が管理しております。

《委員》 そうした場合に、名称は忘れちゃったけど、何か確かあるんですね、予算みたいな。草刈り機なんかの油代みたいな、何か確か、その名称を忘れたんですけど、そういうのが確かあるんですね。維持管理のために。

《農村基盤整備課》 はい、そうですね。今、多面的機能支払いという名前で今年から始まりました。今まで、昨年までは、農地水環境向上対策というのがあって、地域の方々が、もう今、農業者だけでなかなか水路とかため池とかの管理できないもんですから、国が、反当り4千いくらかというお金を地域の方に出して、国だけじゃないんですけど、国が二分の一、県と市町村が四分の一ずつ出してるんですね。で、それをもって地域の農業者の方々は、地域非農業者の方々もいっしょにそういった道路の草刈りだとか水路の泥上げとかをします。で、その中でいちばん上流部にあるため池の草刈りもやって良いということになってますので、地域の方々はそういったのを利用しながら、少しでも負担を軽減する方法でしております。

《委員》 工事自体には関係ないかもしれませんが、そういった制度上の予算の充実ですかね。そういうことをやっぱりこれからもしていただければ、地元もまた、いろいろと助かると思うんですね。高齢で、なにぶんやっぱりどの地域も高齢者が多くなりましたので、なかなかこういう維持管理も難しくなったのは現状だと思います。中山間地の方に行けばですね。だから、そうした維持管理のための予算を、この場では、そういう話はちょっと違うかもしれませんが、そういうことがちゃんと確保してあれば、ため池の維持管理もきちんと行われ、よりこの事業が実のあるものになるのではないかなという印象を持ちました。水路ため池等も、通常の毎年かかる維持管理も当然大切ですし、老朽化したときに、もう、水路も30年40年経つと老朽化して水が漏れたりしますので、そういったのも国の方の補助事業を使って、大きなやつは県がやるし、規模の小さいのは市町村が、そういった事業化してやることによって、先ほど言った通常の維持管理は中山間の直接支払いとか、今、私が説明した農地水の向上対策等を活用しながら、農家の皆様方が自足できる継続的な農業が続けていけると思います。

《委員長》 どうぞ。

《委員》 すみません。ちょっと確認をさせてください。まず、スライド11ページ目のため池被害予測図についていうところで、周辺のため池と当該ため池の分布状況が分かるような地図を示して下さってるんですが、ここ、世界農業遺産のエリア内という理解でいいですか。そういう意味では、この地域にとってため池と、その耕作地および集落のあり方というのが重要だというのはよく理解できているんですけども、その上で今、幾つかため池がございますので、それに対して、今回整備するため池のこの範囲というのは、ちょっと凡例がなくて分からなかったんですけど、薄いブルーが全てため池になるんですか。

《農村基盤整備課》 このあたりの、この濃いブルーが、これがため池の水が溜まるところです。そして、この薄いブルーは、この払川ため池に水が流れ込む、雨が降った時に流れ込む流域を示してます。で、雨が降ればこの中の範囲に降った雨は、この払川ため池に流れ込む。

《委員》 カバーする範囲を書いているってことですね。分かりました。と言うことは、今ある、それぞれのため池の役割であるとか給水する範囲というのが変わるようなことではないという理解でいいですね。役割は既存のままであってということですね。

《農村基盤整備課》 はい。

《委員》 分かりましたありがとうございます。これが、凡例がなかったものですから、全部、ため池になるのかと思ってちょっと広いので。ありがとうございます。それが一点。もう一つなんですけども、最後の方で景観上のチェックをしていますということだったんですが、轟ため池の写真を出されていて、これもその環境情報協議会の景観担当の方がご覧になったという理解でよろしいですか。

《農村基盤整備課》 農業農村整備事業ですね、ちょっと、平成8年ぐらいだったか、大きな土地改良法という法律が変わって、そういった自然の景観等も含んだ自然ですね。そういったのをかなり重視するということになりました。そして、その時から、事業を興すときは、うちの場合は県内の9箇所の事務所ごとで工事担当するんですけど、その事務所単位で環境協議会というのを、先ほど言いましたけども、野生動物の専門家の方々とか景観の方々とか、地域住民の代表者の方、また、農業者の代表者の方等を委員に委嘱しまして、そして、新しい新規事業をここと同じような、こういった感じで説明いたします。そして現地にも行っていただいて、こういった生物がいるのかというのを現実に調査していただきまして、その中で実際、ここにはオオサンシ

ヨウウオが、かなり生息している可能性がありますよという指摘を受けたところ等については、また再度、工事にかかる前に、現地をもう一回見ていただくと。

《委員》 すいません。質問の意図が、適切に伝わってなかったかもしれないんですが、この轟ため池のこの整備については、その情報協議会の審査を受けた物件ではないということ。これから、この後にできている。

《農村基盤整備課》 昨年、今回のこの計画変更をする、でも、計画書を作る過程で、そういった協議が出てきますので、これ、平成22年に新規事業として、で、昨年、25年度にまた、この轟ため池を改修するというかたちで、また協議会にかけて、それで今回、この審査会に出したということですよ

《委員》 なのでこれについては、この整備の時にその審査が入ったわけではないというのがご回答。私の質問の意図は、この轟ため池の設計および整備の時に、その協議会の審査を受けたんですかねっていうご質問だったんですけども、そういうわけでは。実施例って書いてますので。

《農村基盤整備課》 ああ、これは。すいません、これは、すいません、今回の改修するため池ではなくて、事例として、トドロキため池という、ここが今回の4つのため池の一つなんですけど、これはもう、最初から改修する計画だったため池です。

環境情報協議会の、だから、これは最初の計画から入ってた池なので、22年度の時にここは何回も調査していただいて、そしてこれはもう、このため池は、四つのうちの一個ですけど、工事はもう終わりました。そして今回は、弘川ため池は、このあとに新しく全面的な工事をするというかたちで、それを昨年、24年度の環境協議会に諮ったんですね。

《委員》 はい、分かりました。ありがとうございます。これを見たときに、もちろん限られた予算の中で施行されるんで、できることとできないことがあると思うんですけども、もうちょっと工夫のしようがあったのかなと。例えば角のアールの取り方であるとかというのはあったと思うんですね。なので、今、ちょっと、すいません、名簿をチェックさせてもらったんですけども、その全部の協議会の中でほんとうの専門家を入れるというのは難しいのかもしれないですけど、アドバイザーとして、例えば土木構造物であるとかの、その農水関係の土木構造物にお詳しい先生とかも、県内もそうですけど、県外も含めて、九州内でさがせばたくさんいらっしゃると思うんですよ。非常に、九州内、特に景観系の教員、多いので、土木系はですね。なので、少しこう意見をいただいたりすると、限られた予算の中でもちょっと工夫が可能だったりするのかなっていうふうには思ったので、全てのその協議会についていう必要はないとは思いますが、それ、アドバイザーとして配置しておく、よりよくなるのかな

というふうになんかちょっと感じたので、すいません、ありがとうございました。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 16ページの環境への配慮のことなんですけど、先ほど世界農業遺産の、ここは範囲内だという、私も協議会メンバーでもあるので。確かにこれからため池はシンボリックなというか、ため池群というのが一つ、ほんとうに、今後の観光というポイントも含めて可能性はあるので。それと同時に、生物多様性のやっぱり、拠点になるという先ほどのお話で。そういう意味で、改修はもちろん必要なもので、これは是非やっていただきたいという前提の元なんですけど、例えば希少動植物だけじゃなくて絶滅危惧種とか、絶滅危惧種だと、先ほどの、もう前の方に行って、竹田市岡本地区で、こんな小さな12ヘクタールぐらいのところを調査するだけで、まあ、800、今は1000種ぐらいになってるんですけど、一般的な生き物は1000種ぐらいあって、そのうちの絶滅危惧種は12種類ぐらいありますね。おそらく調査の方で言えば、これ、きっと予算の問題もあると思うんですけど、まだ22年の調査ですから生物多様性のCOP10の時ですから、その以降にだんだん意識して行って、それから世界農業遺産になって、これ、売りでもあるので、生物多様性ということていうと、ほんとうはモニタリングというか継続的な調査が必要なのかなと思うんですけど、そこらへんの見通しと言うか、いやもう、特にありませんということなのか、意識的に、ほんとうは、是非やっていただきたいなという気持ちはあるんですけど、そのあたりのことを聞かせていただければ。見通しと言うか。

《農村基盤整備課》 そうですね。確かに動植物によって産卵時期だとか、当然違うんで、一年に一回、二回見ただけでは、ほんとうに分からない動植物がいる可能性がありますので、どこまでやるかというのはちょっと別として私たちが意識を高く持って、できる限り、うちの職員でできることはですね。そういった意味でうちの職員も、つい先週の土曜日ですか、宇佐市のため池で、大分合同新聞にもちょっと出てたんですけど、「ため池ウォッチング」というかたちで、うちのこの農業土木の現場の職員が会長になってる大分ため池データバンクというところと、実際に工事をやってる若い職員が行って、ため池の希少動物の確認をします。だからもう、専門家にお任せするのがいちばん早いとは思いますが、それだったらなかなか年に何回も行けないので、うちの自前と言うか、私なんかの職員が希少種だとかそのへんをちゃんと分かる、そういったこともこれから進めていきたいと思っていますし、将来は今言ったように、やる場所については時期時期に、うちの職員が行ってもできる、そういった体制を作っていきたいと思っています。

《委員》 まさにそういう部分ですね。普及啓発事業と、それから同時に継続的な調査。で、継続的な調査、予算の問題もありますけど、年に一回でも専門家の、あるい

は二年に一回でもいいんですけど、定期的にやる。今のため池のそのバンクってというのは、すごい先進的な取り組みだと思いますので、そこにうまくタイアップできるようなかたちでしていただければ、これ、きっと、世界農業遺産の方にもプラスになってくることなので、今後の計画に是非、積極的に取り組んでいていただきたいというふうに思っています。

《委員長》 他にございませんか。

《委員》 費用便益でコストがベネフィットと入れ替わっている。

《農村基盤整備課》 すいません。ご指摘ありがとうございます。ちょっとたいへん恥ずかしい間違いです。4の1の4の費用便益のところですね。分母と分子の金額が入れ替わっております。たいへん申し訳ありません。

《委員長》 4の1の10。「ごほう」から漏水。これは、法というのは。

《農村基盤整備課》 後法（うしろのり）。すいません。私なんかがよく使う言葉で書いておりましたけど、法（のり）ですね。堤体の場合は、いちばん上を「てんば」と私たち、呼んでいます。で、前を「まえのりめん」そして後ろを「うしろのりめん」と言いますので。すいません、申し訳ありません。後ろ法面です。

《委員》 今、最初に言われたのはなんですかね。

農村基盤整備課 「てんば」ですね。4の1の13の上の図、5mって書いてところが天端ってことです。そして前面の水が溜まる方の斜面が前法面（まえのりめん）。そして、後ろ側が後法面（うしろのりめん）と言います。

《委員長》 他にございませんか。

（一同無しの声）

《委員長》 それでは、ご意見もだいたい出たようでございますので、お諮りをします。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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）

《委員長》 はい、ありがとうございました。この事業については、継続として答申

いたします。

【再評価】 2. 都市公園事業 豊岡公園 (日出町事業)

《委員長》 それでは次に再評価2番で、監視委員会設置要綱第7条の規定により整備いたします日出町の都市公園事業、豊岡公園です。説明をお願いします。

《日出町》 それでは、日出町の都市建設課です。よろしく申し上げます。豊岡公園の事業概要を説明させていただきます。どうかご審議のほどをよろしく願いいたします。こちらが日出町の全体図でございます。当公園は、日出町中心地より北西2kmに位置しております。地形的には南向き傾斜の高台に位置し、別府湾が望める絶好の場所であります。また、近隣には住宅団地が隣接してる場所でもございます。

この図面は、平成9年度に事業認可を受け、平成16年度に計画変更を行ったときの図面でございます。全体面積は約8.7ヘクタール。主な施設といたしまして、多目的広場の2.7ha、テニスコート4面、また、自然的要素を利用した散策公園や、眺望を生かした展望台や芝生広場等を計画し、完成に向けて進んでいるところであります。しかしながら平成17年度以降、財政難となり、安定的な財源の確保が困難となり、また、平成17年度3月に策定した日出町行財政改革プランに基づき、事業休止を行っているところでございます。さらに平成20年度、企業が所有しておりました野球場やテニスコートなど、今まで町民に親しまれてきた、約2.6ヘクタールの運動施設等が宅地化されようとしていたため、当町が施設を譲り受けることにより、日出町全体の公園配置計画の見直し、および、当公園の整備計画の見直しが必要となり、平成21年11月に行われました第24回事業評価監視委員会にてご審議をいただき、現在まで休止しているところでございます。

そのような中、当初の運動施設を主とした事業計画から、できるだけ現況を生かし、また、自然や景観を生かした公園として進めていくよう検討し、地元調整を行ったところでございます。これは日出町の都市公園の配置図でございます。今回、企業より購入した川崎運動公園は、日出中心地より南西2kmに位置しており、豊岡公園とは、ほぼ反対側に位置しているところでございます。そのため、運動施設機能の配置換えを検討するには、好適地であったと共に、日出町マスタープランによるアンケート調査により、川崎地区には公園がないので整備してほしいとの住民要望も多かったため、運動施設を購入し、都市公園として位置づけ、日出町全体の公園配置の見直しを行ったところでございます。そのような中、本豊岡公園の施設計画の大幅な変更を行い、必要最小限の用地取得を行いながら、現在の取得用地と合わせ、供用開始ができるよう、自然と景観を生かしたゾーニングの検討を行ったところでございます。これがそのゾーニング案の図面でございます。ゾーニングといたしましては、自然教育ゾーン、展望散策ゾーン、交流活動ゾーン、森林散策ゾーンと分け、展望台や散策遊歩道の整

備、児童用遊具、健康遊具の整備、また、ビオトープや棚田整備等による、自然や景観を生かした公園として、現況を生かしたコスト縮減により見直しを行ったところでございます。これが見直しした計画図面でございます。約1 haの追加買収を行い、東西を園路で結び、各ゾーニングの元、展望台や散策道路頭の整備を行い、大人から子どもまで利用できる公園として供用開始をしていきたいと考えております。また、日出町は、東南海・南海地震防災対策推進地域に関する特別措置法に基づく対策推進地域に含まれる地域でございます。また、地域防災計画において、避難場所の指定にあたっては、津波から避難するための高台や公園を一時避難場所と避難所を選定し、指定するものと記載されており、豊岡公園についても、広域的にも一時的にも避難地として位置づけてよいものと判断しております。現在、豊岡公園周辺地域の一時避難所の指定については、地区公民館や集会所等、三箇所あり、それぞれ一人あたりの使用可能面積は、長野公民館で1.21平米、上の原公民館で1.88平米、団地集会所で1.1平米であります。これらの面積は、防災公園の広域避難地としての機能を有するための一人あたりの標準避難面積である2平米を下回っております。公園整備を行うことにより、有効避難面積1万8千平米を加えると、一人あたりの収容可能面積、約7.5平米となり、周辺地域の避難地としての充実は図られると考えております。現在、第三回変更事業費は、12億3千600万円。うち、用地費、7億9千600万円。施設費、4億4千万円です。平成27年度以降の事業費は、用地費4千万円、測量試験費、施設費で4億4千万円。合計、4億8千万円を見込んでおります。以前の計画より施設配置計画を見直し、整備面積の縮小および現況を生かした整備により、コスト縮減を図りたいと考えております。完成すれば別府湾が望める絶好な公園となり、恵まれた自然景観とふれあい、心と体のリフレッシュゾーンとして快適性が図られ、健康増進にも寄与するものと考えております。また、自然と水に親しめ、郷土に対する愛着心が持てると共に、町民が求める、子どもが遊べる公園の整備を図ることにより、新しいコミュニケーション形成の場となり、子供たちの健全な育成効果にもつながり、当公園の整備は必要不可欠なものと考えております。最後にまとめですが、事業評価基準は、大幅な計画変更が予定される事業。対応方針は事業再開。理由としましては、恵まれた自然景観と触れ合える快適な公園の早期完成を進めたいため。さらに、津波等、災害時の一時避難所になり得る公園としても早期完成を進めたいと考えております。以上、説明、終わりです。ありがとうございました。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それではご質問、ご意見等をお願いします。はい、どうぞ。

《委員》 まず質問ですが、前回計画からかなり計画を縮小されて実施されるという方向性と、都市公園としての多目的な機能、立ち戻った計画をしていただけるということで、非常によろしいと思ったんですが、その一方で、用地費に4千万円計上されているようですが、これは新たに用地を取得する箇所がある、そういう理解でよろし

いですかね。であれば、どのあたりを指されてるのかを教えてください。

《日出町》 はい。現在、平成9年度から用地を買収してきたわけですが、この図面の中でいきますと、灰色に薄くかかっている部分が用地を買収している部分で、薄く黄色で示している部分が、4箇所ぐらいあると思います。一段の土地で。その部分をつなげないと、整備ができないような状況になっているので、その部分の追加買収が、約1 haあるようになっております。

《委員》 例えば都市公園については、借地公園の運用とかも考えられると思うんですけども、それも併せてご検討された上で、こちらの方が良いというふうに考えられたという理解でよろしいですか。

《日出町》 そうですね。以前、この地域を公園化しようという、平成9年度に事業認可を起こした時点でも、皆さんの合意が得られてたので、買収していただいた方がということで、借地的には、うちの方としては、今のところは考えておりません。

《委員》 事業を今回、見直すわけですよ。見直すと言うか、変更するということですよ。で、それにあたって、地元の方のご理解はあると思うんですけども、当然、事業主として、コストがより安くなる方向性というのをご検討すべきだと思うんですけども、そういった案も含めてご検討されて、例えばイニシャルコストは下がるけども、ランニングコストが上がるとかいうことのシミュレーションと言うか、簡単な積算ですけども、そうした上でこの案というか、買収するというごことをご選択されているのかどうかというのは、この場では、重要な視点かなというふうに思うので。

《日出町》 当然、うちの方で、コンサルを含んで、若干、調査と言うか積算をしまして、一度出してはいます。

《委員》 であれば、例えば、公園事業で今までどうされてるのかは分からないんですけども、本来はそういう代替案等を含めて出された上で、この案を採用したいんだというふうに言っていたかかないと、事業評価の中では、もちろんやってらっしゃるんだとは思いますが、そこが安心材料として、じゃあ、やっぱりこれでいきたいと思いますというふうには判断しにくいので、今ここでっていうのは、なかなか難しいとは思いますが、できれば今後はそういったこともお示しいただくようお願いします。

《日出町》 はい、分かりました。

《委員長》 他に。はい、どうぞ。

《委員》 先日、現地で詳しい説明を受けたのですが、前回計画の時は、かなり広い範囲を計画されてて、だいぶ面積的には少なくなったんだろうと思いますけども、これまでは、この公園の計画で、買収してもらえるのかなと思ってた住民の方もいらっしゃるというふうにお聞きしました。そういう方々はどういうふうに感じていらっしゃるのかを補足して説明していただければと思います。

《日出町》 はい。先日、8月の終わりになりますけれども、地元住民の方、元々、全体に入ってる方々を呼んで、地元説明会を行いました。当然、規模縮小することによって用地を買えない方もいますという前提の上で、お叱りを受けるかなと思いながらも、我々も説明会をしたんですけども、その方々からも、理解を得て、今回の事業に対しては問題がないということで皆さんのご意見をいただいたので、今回は、このようなかたちで進めたいというところでございます

《委員長》 他はよろしいですか。はい、どうぞ。

《委員》 4の2の11の方で、先の説明で用地の方は分かりました。施設費の4億4千万円というのは、駐車場とかトイレの他に、何か建物は考えていますか。

《日出町》 特に建物自体というのは、トイレ程度しか考えてございません。あと、遊戯施設程度で、あとは自然を生かした園道とか、今の部分を少しでも生かしながらコスト縮減と環境を破壊しないようなかたちで整備していきたいと考えています。

《委員》 はい。今回、こういった防災と同時に自然教育となる公園というのは、基本的にはいいことだなと言うか、子供たちの自然教育も兼ねられる場所じゃないのかなと思うんですけど、例えば教育委員会とか地元のNPOとかの使い勝手にどうにでもなるという言い方はおかしいですけど、地元の住民が、ビオトープが草ぼうぼうでいいのかという理解がないと、これまた、持続可能にこういったソフトの運営ができてこないと思うんですけど、そのあたりは意識してらっしゃるんでしょうか。ハードを作ったらそのままいいのかというと、実は主催者側としてはソフトの部分が非常に生きてくるような。ただ、地元の人が好きに散歩するというのも、ワンオブゼムであると思うんですけど、もっと積極的に住民の理解も得られるような、そういうのと本当は絡めた方が、本来の目的に合致するのではないかなと思うんですけども、そのへんはいかがでしょう。

《日出町》 ありがとうございます。実際、我々もそう思ってます。現在、整備の中にビオトープの施設を作ろうというところで、当町も考えております。今後、小・中学生にとっての教育の場として持っていきたいという思いはありますので、今後は教

育委員会等とも協議をし、整備をしていきたいという思いはあります。

《委員》 できれば参画意識も含めて、いきなり子どもの場合、安全の問題もあるでしょうけど、指導者側とかNPOとか、そのあたりの人も参画意識を持っていただけると、本当に継続できると言うか、その場に、この公園に思い入れができるので、是非、積極的にそういうソフトの方も同時並行でやっていただければというふうに思います。

《委員長》 ほかはよろしいですか。はい、どうぞ。

《委員》 事業を休止していた平成20年に川崎運動公園を取得したんですよね。またなおかつ今回、新しく、規模は縮小されましたけども、豊岡公園の方をまた進めていきたいということですが、川崎運動公園を取得された理由を、もう一度説明して頂けますか。

《日出町》 はい。川崎運動公園ですね、元々、大分県内の大きな企業が持っておったんですけども、その中にグラウンド、それと運動施設がありました。元々この運動施設を多くの町民の方が利用しておりました。そこで、企業の方が、この球場、テニスコート等を売却したいという話がありまして、利用者の方から、あれを売却されてしまうと日出町としても利用者があるから困るといった意見がありました。それで、急に企業の方から日出町の方にどうかという話がありまして、今まで親しまれていたこの施設をそのまま日出町側で引き取りたいということをお話できて、日出町が購入したような状況でございます。先ほど言いましたように、ちょうどこの頃日出町の行財政改革プラン等もございまして、できるだけ施設費を抑えたいという面がありましたものですから、日地町内に球場とテニスコートができて、同じような施設を豊岡公園内に作るにはあまりにもコストが高いということで、今回、豊岡公園の計画を見直したいという話になったわけでございます。先月、8月の時点で、豊岡公園を再開したいんだということを地元の方の説明会で行ったとき、先ほどの用地と同じように、事業がこのまま休止では困るといった意見を頂きました。この地域は、日出町がいちばん最初に作りました住宅団地である、豊岡の辻間団地と日出住宅団地が隣接しております。ここは日出町一番の住宅地でございます、一番の人口の密集地でございます。また、豊岡小学校が近所であり、豊岡地区には学生数も大変多く、やはり先ほど言いましたビオトープ、自然公園等が今、望まれているのは間違いなくて、豊岡公園を再開することに対しては、用地関係者を含めまして、用地を購入してくれるとかそういうことを抜きにして、豊岡公園を再開してほしいんだという要望が大変多くございました。それというのも地域的なものがあるのかなと。ただ、私ども日出町といたしましては、そこに同じように球場のテニスコート、町内に二箇所、新たに作っております、コスト的にもったいないということで、今回、自然公園、今ある雑木等を

残した公園を作りたいということで、この案を今回、お願いしたところでございます。以上です。

《委員》 はい、分かりました。4の2の9の資料を見ますと、様々な公園、大田公園と城下公園と言うんですかね、こういうところもたくさんあるみたいなんですけども、この、川崎運動公園とか、今回の豊岡公園とか、あと、小さい公園いろいろ入れて、全部含めると、例えば災害時の一時避難なんかも網羅できるということになるんですか。

《日出町》 公園自体は、各地域においての一時避難地としては、地域防災計画の中では挙げられております。今回、豊岡公園を整備することによって、さらに一人あたりの面積がかなり増えていくようなかたちになりますので、避難した時に、1人当たりの面積が広々としているようなかたちになるようにしていきたいというところでありまして、当然、津波等では避難できないところが、公園の中にもあります。それで今、豊岡公園においては高台のところにありますので、津波等の避難地には適した場所でございます。

《委員》 備蓄品みたいなものを、収納しておくところも作るって言ってなかったですか。

《日出町》 一応、備蓄倉庫を今、ここに三箇所、作りたいと考えています。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 その4の2の9の、そのゾーニング見直し案のところ、すぐそばに何か田んぼのようなマークがあるような、これ、田んぼがあるんですかね。

《日出町》 現在、使われている田は、ほとんどありません。

《委員》 実は、世界農業遺産の、日出町も全域、世界農業遺産の区域ではあるんで、先ほどのソフトの話なんですけど、せっかくこういう散策とかなにかになるんだったら、一つでも休耕田のところを活用するとか、何かちょっと意識をしていただくとありがたいかなと。やっぱり町中なので、なかなか世界農業遺産というのがつながらない部分があるので、城下カレイとかああいうあたりで、一応、その中には入ってるんですけど、せっかくこういうところの拠点は今度、使われるとしたら、是非、ソフトのところ勝負だと思いますから、そのあたりは是非、意識していただければと思うんですが。

《日出町》 分かりました。ありがとうございました。貴重なご意見として承ります。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 今、確認しようと思って、今、委員の方から話が出たのでよかったんですけども、備蓄倉庫は、建設費に入ってるんですか。また、どれぐらいのものを備蓄する計画なのですか。それはたぶん、年の維持費等にも入ってくると思うんで、それもこの4千万の中に入ってるという理解でよろしいですか。

《日出町》 今、この計画の中には備蓄倉庫費は、今のところ入れていません。

《委員》 それは、あくまで予定だという意味ですか。

《日出町》 いえ、実際、作ります。ただ、規模に関して、まだ、検討してない状況です。

《委員》 ちょっと確認なんですけども、都市公園、事業費は国庫補助使われますよね。

《日出町》 はい。

《委員》 その中で、私も気になったのは、突然、防災公園の避難地ができるような、出てきたりしたので、そちらの事業メニューも使われる予定があるのかなど。それでしかも、備蓄庫って言われたから、ああ、そういう予定なのかなと思ったんですけども、それは特段、これからの検討ということなのですか。

《日出町》 ええ、補助事業自体が、うちの場合が、通常の都市公園事業では、今、一人あたりの面積が10平米を超えている状況ではありますので、通常の都市公園事業での補助事業は、今、使えないような状況にあります。そこで、今回は、こういう一時避難地として整備するということで、防災公園の方の補助事業を活用すると考えてるところです。

《委員》 備蓄倉庫は、今回のこの事業費は計上されていない。

《日出町》 今のところ計上は、今の中には入れていない状況です。

《委員》 それって大丈夫なの。休止した時は、防災目的でなかったと言うこと。

《日出町》 先ほど言いましたように、備蓄倉庫は事業費には入れていないのですが、あくまでも避難地面積がほしいということで、今、説明しましたように、今現在、豊岡団地周辺にある公民館、長野公民館、1.2平米、辻間公民館、1.8平米、団地集会所で1.1平米しか避難面積としてありません。この面積をどうしても、この豊岡公園を整備することによって、一人あたりの避難面積を2平米以上ほしいということで、今回、防災公園として上げさせていただきました。当然、備蓄倉庫も計画は入れておるんですけど、これを公園の事業費の中に入れるべきかどうか、備蓄倉庫は、当然、必要なので、防災の方で、対策の中の一貫として上げてあげてもいいんじゃないかということで、計画、建てる場所について、当然、面積の中に入れておいております。以上です。

《委員》 ちなみに、場所ほどのあたりを検討しているの。

《日出町》 今、備蓄倉庫を建てる箇所を赤色で三箇所、上げております。園内中央付近と、両側が町道になりますので、その町道分の駐車場の中に備蓄倉庫を設置したいと思っているところでございます。両側が駐車場になりますから、黄色の部分が町道ですので、町道にいちばん近いところの駐車場域の中に備蓄倉庫を建てたいと。そして、防災公園として位置づけたいというふうに思っているところです。

《委員長》 それでは、よろしいですか。

(一同よしの声)

《委員長》 では、お諮りをしたいと思います。事業者が申しております対応方針案、再開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)

《委員長》 よろしいですね。

(一同よしの声)

《委員長》 今、いろいろ、備蓄倉庫等々についてご意見が出ましたので、そこらへんはまだ予算されてないということですけど、よく勘案をして、再開をしていただきたいと思えます。それでは、次に移りますのでよろしく。

【再評価】 3. 道路改築事業 一括審議 (県事業)

- 国道442号 野津原バイパス
- ◎国道217号 白木拡幅
- 大泊浜徳浦線
- 国道217号 平岩松崎バイパス
- 丸山五和線

《委員長》 続いては、再評価対象事業の一括審議に入りたいと思います。再評価3番に書いてありますように、5件の事業が対象となっております。10月21日に各事業の説明を受けまして、その中で、代表事業として設定した道路改築事業、国道217号、白木拡幅について説明をしてください。

《道路建設課》 それでは、道路改築事業、一般国道217号、白木拡幅について説明いたします。本事業は21年度に事業評価を受けまして、評価後5年が経過したため、今回、再評価を受けるものであります。まず、事業箇所ですが、21年の評価時点とは特に変更はありませんけども、図の赤で旗揚げをしておる区間が対象区間です。黒い実線での区間が、平成19年度までに開通している区間で、その下側の、ちょっと見にくいですが、黄色い区間が残区間となっております。次に現道の状況です。これも前回評価時と変更ありませんけども、幅員狭小、線形不良箇所が多く歩道もないため、歩行者車両の双方が安心して通行ができない状況です。また、右の写真の白木海岸付近では、越波によりまして砂が打ち上げられ、通行に支障が生じるという事態も生じておりました。これは事業区間の平面図になりますが、これも評価時と変更はありませんけども、左が起点の大分市街地方面で、右側が臼杵市側となっております。現道部分を紫色で表示しておりますが、起点側、1200m区間は、先ほど言いましたように、平成19年度に開通済みで、現在、終点側の800m区間、赤の実線で示しているところですが、今、整備を進めている状況です。このうち、終点側の白木二号トンネルはすでに貫通しておりまして、発生土、ちょっと見にくいですが、緑色の部分、この区間に流用しまして、工事を実施しております。また、海岸部につきましては、越波対策として離岸堤や消波ブロックなどの対策を実施しております。次に全体事業の概要について説明いたします。計画延長、幅員等については変更はございませんが、一号トンネルの掘削の影響による地すべり対策溝の追加が必要となったため、全体事業費について、50億円から52億5千万、2億5千万の増額となっております。また、併せて事業期間についても、地すべり対策の検討に時間を要したため、平成27年から28年に1年間、延期しております。この事業費増額の理由についてです。一号トンネルを予定している箇所は、タマイ地区という地すべり地区に指定されておりまして、当初は図の下側、見にくいですが、赤色の点線で囲んでいるB1ブロックというブロックがありますが、このブロックでの集水ボーリング工とアンカー工を予定しておりましたが、一号トンネルの設計の際に掘削の影響範囲を検討した結果、赤色の着色で囲んだ各ブロックでアンカー工や排土等の対策を追加する

必要が生じました。具体的にはSブロック、いちばん大きいブロックになりますけども、このブロックで排土工、AブロックとB2ブロックでは、アンカー工の対策を追加しております。この対策溝の追加によりまして、事業費が2億5千万、増額となっております。次に事業進捗状況についてですが、25年度末での進捗率が84%となっており、用地進捗率は80%となっております。先ほど説明しました地すべり防止対策溝の設計に時間を要したため、平成27年度の完成予定から1年間延期しまして、平成28年度の完成を予定しております。次に環境への配慮についてです。トンネルの掘削発生土につきましても、すでに貫通している2号トンネルの1万3千立米につきましても、工区内に全て流用済みであります。残る1号トンネルの発生土、1万7千立米につきましても、4千立米をこの工区内に流用しまして、残りの1万3千立米につきましても、他の公共工事にて流用する予定としております。最後にまとめですけども、再評価基準、進捗状況、期待される効果等につきましても、これまで説明していったとおりでございます。地元の状況としましては、早期整備促進への要望も強く、事業推進についておおむね協力をいただいております。費用便益費につきましても、全体事業では1.0となっております。また、残事業では5.0と、高い効果が出ております。以上のことから、対応方針としましては、継続したいと考えております。以上で説明を終わります。ご審議の程、よろしく申し上げます。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見、ご質問をお願いします。どなたかありませんか。

《委員》 もう、用地買収は終わったという理解。今年度分はどうかと。

《道路建設課》 トンネルの部分で、まだ残っております。下側のトンネルについては、まだ、現在、まさに交渉中であります。今月、力を入れて交渉しているというような状況でございます。

《委員》 それこそ早く終わってほしいというのがお願いです。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 参考までに教えていただきたいんですけども、道路を、ある意味、埋め立てて付け替える部分が出てきていると思うんですが、そうすると、港部分は、見せていただいた時もそうだったんですけども、港部分へのアプローチの取り方、取り方というか、この部分の整備っていうのも道路事業でされるという理解でよいのですか。一般的にそういうもの道路事業で行うものなのですか。

《道路建設課》 機能を補償する部分は道路事業で行います。

《委員長》 他にありませんか。はい、どうぞ。

《委員》 4の4と9のところですね。そのトンネルですから、かなり出ると。掘削土が出て、それで、工区内の流用で埋め立てというふうには書いてあるんですけど、これがあれですかね、4の4の7で見ると、これ、実際、今回、現地を見てないので、これ、私、見づらいんですけど、これ、海、あるいは谷で、この緑のところですね。

《道路建設課》 ここは、元々、海。

《委員》 海ですよ。で、海のところ、それで、そこの手前側に道路をして、その残っている部分を、じゃあ、埋めちゃえということなんですよ。で、この場合はあれですか。事前のこういう環境の調査とかそういうものはされてて、で、特に問題がないという前提でされているのかなというのが一点ですね。

《道路建設課》 すいません、ちょっと参考。今、先ほどの図面で緑色に塗ってる部分がこの部分で、元々海のところだったです。で、外側に今、道路を新しく作っているという状況です。で、実際、ここで、平成19年の8月に一回、調査をしたところ、ナメクジウオという個体が発見されました。それでその後、その年の12月、その次の年の20年の1月、2月には、また追加の調査をしましたが、その時には特に個体の確認ができなかったという結果が出てます。また、生体等々についても特に発見できなかったということで、特に今回、この部分の調査をしますけども、埋め立てられる部分がこの部分ですので、残るところがかなりまだ残りますので、特に影響は軽微ではないかということで事業を実施したいということです。

《委員》 里海里山を原則埋めないという自体が、もう、2020年来るので、逆算して、おそらく地元の方はこれは賛成しているということでしょうね。基本的にそこらへんで逆に気になる場所なんですけど、是非、その環境調査で、まあ、これ、三打数一安打で重要なものがある時は、基本的にはやっぱりいる可能性があるということで押さえていくという流れになっていくと思いますので、それと、真っすぐその道路を作るとしたら、その部分の入り江の部分がちょっと減るわけですね。その影響もほんとうは大きいとは思いますが。ですから是非、公共工事、今後の話ということで、モデルケースになっていかなきゃいけないので、むしろの住民の人たちが埋めてほしいというところを、まあ、そういう時代じゃないんですよという話に持って行っていただきたいというのが本音ですね。今回、その地元でそういうことでやってほしいという要望があり、それから緊急な事態でないということでも前提で見ようとは思っておりますけど、是非、今後の、あと6年でございますから、次回の時にはそうならないようなかたちに、是非、よろしくお願いします。

《委員長》 はい、他にありませんか。それでは特に、あと無いようでございますので、まずこの一括審議の中の代表事業としての、ただ今の白木拡幅、これにつきましてお諮りしたいと思います。事業者が申しております対応方針案、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)

《委員長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については、継続として答申します。

同様に、あと4件ですね。一括審議に入りたいと思います。まず、再評価後5年経過をしました国道442号、野津原バイパス、それから事業採択後5年経過をした、大泊浜徳浦線、それから事業採択後5年経過をしました国道217号平岩松崎バイパス、そして最後に、再評価後5年経過をしました都市計画道路丸山五和線、以上の4件については、一括審議といたします。その前に何か事務局の方で補足がありましたらお願いします。はい、どうぞ。

《都市計画課》 よろしいですか。都市計画課です。11月21日の事業説明会の時に、丸山五和線の景観配慮について委員の先生からご意見がありましたので、そのことを補足説明させていただきます。日田市では、日田景観計画の中で、景観区域に日田市全域を景観計画区域に定めておりまして、当然、当箇所もその区域に入っております。私どもの事業では配慮いたしまして、道路施設の高欄や照明などもダークブラウンを使用して、景観に配慮しております。そのことを皆さんお手持ちの資料4の7の2の事業手法の工法の妥当性、環境等への配慮の4行目と、4の7の4の同じく事業手法、工法等の妥当性の環境への配慮の景観への配慮の中で、日田市全域が景観計画に定めているため、周辺との調和に配慮するというところで、追加記述をさせていただいております。以上です。

《委員長》 はい、ありがとうございます。今、ちょっと補足説明していただきましたが、以上、含めまして、皆さん方のご意見、ご質問を賜りたいと思います。

《委員》 意見ではないんですけども、たぶん、以前、事前説明の時に申したのは私だと思っておりますが、他の調査表のところにもご反映くださって、たいへんありがとうございます。逆に言うと今、県の方も景観計画の策定を呼びかけてる最中だとは思っておりますけども、なかなかこれ以上、進みにくいところがある中で、こうやって書いてくださることで、計画策定に対するインセンティブにもつながると思うので、たいへんありがたく感じてます。ありがとうございます。

《委員長》 他にありませんか。この代表事業以外についてもありましたらお願いします。はい、どうぞ。

《委員》 今のご説明のあった丸山五和線の説明書ですね、対象箇所がすごく見やすいですね。変更なしでボンと書いてあって、で、これこれこれなので。すいません。私、今日が最後なので、次から見られないんですけれども、次、他の方にもこういうふうに書いてもらうとすごい分かりやすいかなと思いました。

《委員長》 それは何ページの方ですか。

《委員》 4の7の2の環境などです。

《委員》 変更があったかないかということがすぐわかるということ。

《委員》 表現が格段と見やすくなっていると、強調されてますし。

《委員長》 はい、どうぞ。

《委員》 見やすいというあとでちょっと言いづらいんですが、残土処理はしてますよということなので、これも一つ、皆さん、実際の切り土盛り土の表みたいなのがないかなと思ひまして、ここはどうなんでしょうか。4の7の4には、残土処理の状況ということで、環境配慮してますということで、一応、各事業、基本的に、切り土盛り土、どこへやったの移動したっていうのを書いてもらうようにお願いしようと思っておりますので。これを追加してください。

《都市計画課》 分かりました。

《委員》 はい。そういうことで次回、よろしくお願いします。

《委員長》 はい。その他、ありませんか。今度、初めての試行ということで、一括審議です。特に無いようでしたら、この4点につきましてお諮りをしたいと思います。よろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 はい。それでは、これら4件につきましても、継続ということでよろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 はい。ありがとうございます。それじゃあ、これで。

《委員》 できれば1件ずつ、継続を確認していただいた方がよかったですのでは。

《委員長》 分かりました。それではもう一度、諮ります。いいですか。

《委員》 今回は良いです。

《委員長》 じゃあ、残り4件につきましても継続ということで答申をいたします。

【再評価】 4. 道路改築事業 大分大野線 (県事業)

《委員長》 続きまして、再評価対象事業の通常の審議でございますが、再評価4番、道路改築事業、大分大野線について説明をお願いします。

《道路建設課》 はい。それでは道路改築事業、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21年度に再評価を受けましてから5年が経過しましたので、今回、再評価を受けるものであります。なお本事業につきましては、平成18年度より休止中の事業であります。まず、位置図についてですが、特に変更はございませんが、図の左の分です。緑色の線が大分大野線で、今回、この赤色の箇所が評価対象箇所であります。次に沿線の状況についてであります。これも前回と特に変更はございませんが、大分大野線は、大分市の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、観光、物流等の支援が期待される路線です。また、安藤地区から弓立上戸次線を経由しまして、戸次地区へ向かう生活道路としての役割を担っております。次に現状の問題点です。幅員狭小、線形不良区間が多数あり、普通車や救急車両等の離合が困難な状況となっております。沿線住民の日常生活や救急活動に支障を来しているというところであります。

次に事業の目的ですが、これも変更ありませんが、先ほど説明しました幅員狭小、線形不良区間を解消するというようなことで、通行車両の安全性、快適性の向上、また、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、物流等の支援が期待されております。次に計画概要であります。当該区間の延長は、3千225mで、平成17年度までに、大分側が540m、右が大分側になりますが、540m、左の大野側で、延長が1067m、合わせて約1600mの区間を供用済みでありまして、事業の進捗率につきましては36.8%、用地買収の進捗率は42%となっております。残区間、残る延長につきましては、1618mとなっております。

次に安藤地区周辺の整備状況について説明いたします。冒頭にも申し上げましたが、当該工区につきましては平成18年度から事業休止しております。現在は、一般県道弓立上戸次線の整備を優先して実施しております。理由としましては、国道10号の戸次犬飼拡幅や犬飼バイパス、また、中九州横断道路の大野インターチェンジまでの整備が進んだこと、さらに今年度より一般国道10号の高江拡幅も事業化されるなど、周辺道路の整備状況に変化が生じたこと。また、豊後大野市の安藤地区から大野町中心部へのアクセスについては、すでに二車線以上の路線が確保されていること。また、さらに大分市の安藤地区の集落におきましては、本事業の部分供用によりまして、集落内の通行が改善されたこと。これらのことから、安藤地区から戸次地区へのアクセス改善が急務であると判断したため、当面、県道弓立上戸次線の整備を優先することとしました。次に当該工区の整備状況についてであります。図の左側が終点部、豊後大野使側で、1067mを平成16年度までに供用しております。右側の起点部の大分市側で540mを平成17年度までに供用をしており、主に現道拡幅ということで整備しております。残る区間につきましては、図の黄色の部分でございますが、主にバイパスで整備する予定ですが、現在は休止中であるため、緑色が現道の部分になりますけれども、現道の危険な箇所につきましては、図の赤い箇所におきまして、随時、右の下の写真にありますように、1.5車線的な整備による暫定処置を今、実施しているところであります。次に全体事業の概要につきましては、現在、休止中のため、前回の評価時より変更はございません。まとめですが、本事業の必要性等はこれまで説明してきたとおりであります。現在の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としていきたいと考えております。以上で説明を終わります。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それではご意見、ご質問をお願いします。はい、どうぞ。

《委員》 現地調査に行かせていただいて、休止ということに納得というか、5年前にも見させていただいたところなんですけど、その休止は納得したんですけど、この箇所だけを見ていくと、事業実施について地元理解は得られているっていう感じできずと読んでいって、最後が休止なんですね。で、休止することに対して地元の理解は得られているんでしょうか。なんかそういう疑問が湧いてくるんですけど、どんな感じでしょうか。

《道路建設課》 はい。前回と同様、今回も休止ということなんですけど、基本的に地元の方たちにも、弓立上戸次線を優先的に、まだ、現地へ行かれて見られたと思えますけど、まだちょっと残ってますので、そちらを優先的に整備させてほしいということで、地元の方にも理解をいただいているという状況です。

《委員》 わかりました。それをひと言、書いていただくといいかなと思います。

《委員長》 他にございませんか。

《委員》 再開の予定は何年後ぐらいから。

《道路建設課》 現在、1.5車線の整備を行っている事業が、大分側は終わっているんですけど、豊後大野側で現在も事業を継続しております。これは28年まで、離合箇所の整備みたいなものを行っていくと考えております。と、弓立上戸次線についても事業中の区間がありますので、これ、27、完成予定となっております。この状況を見た上で、次に優先すべき場所はどこか、やっぱり安藤工区を再開するのが適切なのか、それとも弓立上戸次線の、さらに安藤側の未改良区間を着手していくのが適切なのかということについて判断していくということで、いずれにしても28以降、考えていくこととしています。

《委員》 なぜお聞きしたかという、暫定的に1.5車線化で危険な箇所の整備が進んでいるということになると、実はこの効果が総体的に薄くなるんですよ。新しい道路のベネフィットが小さくなって。で、かつ、上戸次の方の整備を進めていくのであれば、ほんとうに必要な時に再開の提案があつて、それで初めて審議すればいいんじゃないかなと思って、今、これ、前、私も見に行つたんですね、5年前に。で、今回、また、時間経過で出てきましたけど、もうフリーズさせておいて、で、それでほんとうに事業主の方が、この整備が絶対に必要になったという段階で提案があつて、そこまでは、もう審議不要ではないかという、そういう気がしたんですけど。一回ずつ、5年ごと出て、もちろん規約上そうなりますけど、ここでそういうふうに決めればいいんじゃないかという、ちょっとそういうふうな思いもあつて、一回ずつ出されるのもたいへんかなと。

《道路建設課》 はい。一つには、休止のまま再評価をしないという選択、これはご提案のとおり、そこを若干曲げればできないはずじゃないと思いますけれども、本来は、この場合中止して、事業を中止して、必要な時に改めて立ち上げ直すということなんだと思いますけれども、こと、この事業については、中止しますということで地元の説明はしていなくて、しばらく1.5車でということをやっていたので、中止と言にくいというのがある。で、じゃあ休止で、再評価にかけなくてもいいんじゃないかというのは、もちろんそれはあるかと思いますが、それは今の制度がそうになってないので、ちょっとご面倒をおかけいたしますが、5年ごとに、評価にかかる。

《委員》 こっちはぜんぜん構わないんですけど、事務的な手間が大きいかと。

《道路建設課》 事務局とまた、そのへんについては、次は何とか判断すべき時だと思しますので、合理的にできればと。

《委員》 1. 5車線化で十分な気もしますが。

《委員長》 他はよろしいですか。それでは、意見もちよっと出なくなりましたので、お諮りをしたいと思います。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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)

《委員長》 はい、ありがとうございます。では、この事業については休止として答申をいたします。

【再評価】 5. 道路改築事業 国道217号佐伯弥生バイパス (県事業)

《委員長》 再評価5番、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します。

《道路建設課》 はい。続きまして道路改築事業、一般国道217号、佐伯弥生バイパスについて説明いたします。本事業につきましては平成23年度に再評価を受けておりますが、一定の事業効果が発揮され、次のステップへ移行する事業として、今回の再評価では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。はい。位置図についてです。図の紫色の実践が国道217号で、大分市から臼杵市、津久見市を経由しまして佐伯駅前を通り、国道10号に至るまでの幹線道路です。対象の事業箇所につきましては、図の赤色の実践、赤の点線の箇所で、国道10号から佐伯駅までの間で計画されております。次に事業箇所についてです。国道217号は、先ほど言いました紫色の線です。中央の緑で着色した線が東九州自動車道で、右側の茶色の破線で囲まれた区域、これ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号の番匠大橋までを結ぶ、延長6380mのバイパス事業で、平成9年度に事業着手しております。平成24年度末までに赤の実践の部分と点線の部分で示している区間、1、2工区が開通しております。また、1工区と同時期に、青の実践の部分で示しております市道臼坪女島線も開通しております。バイパスとしての効果が発現しております。残る事業としましては、第一工区の赤の点線部分になりますけども、第一工区の4車線化と青の点線部分の第3工区が残っております。

はい。これは交通量の変化を示したものでして、図中の四角で囲んで表示しておりますのが交通量であります。上段の黒い文字が開通前の数字で、中段の赤文字が第1

工区と第2工区の開通後。下段の青文字が、残る事業、全て完成した場合の交通量となっております。開通前の国道217号の交通量は、図の下の真ん中あたりですね。囲ってますけども、約2万3千台でしたけども、部分開通後には、約1万6千台に減少し、バイパスの交通量は、約1万5千台となっておりますことから、交通量の分散というものが図られております。また、渋滞時には現道周辺の抜け道として利用されていた市道の交通量も減少し、生活道路の安全性が向上されております。また、第3工区付近の交通量についてですけども、市道臼坪女島線の交通量は、部分開通後、約1万7千台ありまして、佐伯駅方面に向かう市道の交通量が、約5千500台ということとなっております。第3工区が整備された場合のバイパスの推計交通量は、今、約6千300台となっておりますので、市道の交通がバイパスに転換されるのではないかと考えております。また、3工区に対する現道の交通量につきましては、部分開通後で1万1千台でありますけども、整備前の1万3千台から2千台ほど減っているという状況であります。

次に部分開通によります整備効果についてであります。これは第1工区と第2工区、さらに市道の臼坪女島線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あります。渋滞ポイントでありました脇排水機場交差点の渋滞長の変化ですが、表をご覧ください。左の表ですね。渋滞長は、朝夕6時間の調査のうち、最大長を表示しております。市街地から佐伯インターチェンジ方面に向かう方は、1500mあったものが、開通後に0にと。佐伯インターから市街地へ向かう方面は、550mあったものが100mになっておりまして、渋滞が緩和されたことがわかります。また、佐伯駅から番匠大橋までの所要時間も、約4分ほど短縮されております。次に交通安全に関する効果であります。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ましたので、歩行者自転車の安全性が向上しました。また、現道沿いの小中学校や鶴岡地区の安心歩行エリアの地区におきましても交通量が減少したことから、安全性の向上が図られたと考えられます。次に冠水、高さ制限に関してです。図中の、ちょっと見にくいですが、水色の部分が冠水の実績箇所です。また、赤丸で囲んだ箇所が、JR日豊線と交差する箇所、高さ制限がある箇所です。写真の左の二枚がJRと交差する箇所のもので、右の二枚が佐伯駅付近の冠水している状況であります。緑の線で示したバイパスや県道佐伯弥生線を利用することで、この冠水や高さ制限箇所の回避可能な代替ルートが確保することができました。次に計画平面図等ですが、これは第1工区の計画図となります。これは特に前回とは変更はございませんが、平成22年10月に開通しておりまして、脇津留の土地整理区間内では4車線で完成しております。残る事業としましては、ちょっと見にくいんですけども、青で今、示していますけども、この部分の4車線化の工事というものが残っております。次に第2港区の計画の平面です。こちら変更はございませんが、完成2車線で、平成25年の3月に開通しております。これは第3工区の計画平面図です。青色の部分が残事業、残ってる事業で、完成2車線で幅員が両側歩道3mを含めた14.5mで完成しております。続いて全体の事業概要について

説明いたします。いちばん上の計画期間については、今回も休止したいと考えているため記載しておりません。全体事業費につきましては、残土処理場の変更や軟弱地盤対策の追加に伴う工事費の増額によりまして、約27億の増額となる見込みであります。そのうち、部分開通した第1工区および第2工区の実業費としましては、約12億の増額となっております。これから事業費の主な増額について説明します。すでに部分開通している第1工区、および第2工区の実業費については、当初、約135億円との見込みでしたが、残土処理場として予定していました大入島の埋め立て事業への土砂の流用が困難となったこと。また、軟弱地盤対策費用の追加等によりまして、約12億円増加したということになっております。図中の赤い字で書いたのが、すでにもう、1、2工区で増額になっているという箇所のものであります。また、残る事業、第一工区の4車線化と、第3工区の実業費につきましても、トンネルで発生する土砂を大入島埋め立て事業へ流用することが困難となったことや、消費税率の変更に伴う影響等も踏まえ、約15億円増加する見込みとなっております。次に事業期間については、第1工区と第2工区で大入島埋め立て事業へ流用を予定していた建設発生土の処理に時間を要したことや、軟弱地盤対策溝の追加によりまして、3年間延伸となりました。また、残事業の期間につきましても、残土処理場の変更によりまして、2年程度延伸する必要があるため、仮に事業を継続した場合は、5年間の延伸が必要となるんじゃないかと考えています。図のピンクの点線で示しているのが残事業期間ということを示しています。次に環境への配慮についてですが、開通済み区間の残土につきましては、現場内流用や佐伯市吹浦の津波避難地の造成工事などに有効利用しております。また、残事業において発生する残土についても、事業を再開した場合には他の公共工事で利用できるよう、国や市と連携を図ってまいります。で、以上、説明してまいりましたが、1、2工区の部分開通によりまして渋滞緩和や安全性の向上、冠水や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。また、地元としても現道の課題が大幅に改善したという認識であることも確認しております。従って、残事業につきましては、今年度末の開通を予定している東九州自動車道の開通後の佐伯市内の道路利用状況の変化や財政状況等を踏まえ、残事業の実施について検討したいため、対応方針としましては、事業の休止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。

《委員長》 はい、ありがとうございました。それではご意見、ご質問、お願いします。はい、どうぞ。

《委員》 一定の実業効果も生み出されておるし、なおかつ、その地域からの残事業に対しての整備の要望もない。こうした状況を踏まえた上で、なお、中止ではなくて休止とした理由をもう少しお聞かせください。

《道路建設課》 佐伯市内では、現在、東九州道の事業が行われております。で、東

九州道は、佐伯よりも南側は無料で供用するという予定になってまして、佐伯インターとかの利用交通量がどのぐらい増えるかによって、「ただだから高速道路を使って買い物に行こうか、佐伯市内に」みたいな車がどの程度増えるのか、あるいは交通の流れがどう変わるのかということを見極めたいというのが第一の理由でございます。従って、その供用、だいたい高速道路が開通して、二、三年経てば交通量は落ち着くというようなことになろうかと思っておりますので、その段階で市内の交通がどういふふうになるのか。と言いますのは、今、1工区のトンネル部分が、交通量が今、1万6千台とか1万7千台とか通っております。だいたい2車線の交通量っていうのは、1万台を超えると、少し込んでるなという印象になりますので、これがさらに混むようであると、4車線化も少し考えないといけないのかなというのが一つ、判断として。実態としてここは、信号の間隔も長くて、渋滞がすぐに発生するような状況ではないのではないかと見込んでますけれども、東九州道開通後、今、ぎりぎり、今、8千台通ってるような交通の状況を見極めたいというのが大きな理由でございます。

《委員》 はい、分かりました。ただ、でも、じゃあまだ、地域の方もまだそういうことがぜんぜん分からないので、とりあえず今の段階では要望はないという結論に達してるということなんですか。地域の方々のご意見としては。

《道路建設課》 はい、そういうふうに理解しております。

《委員長》 はい、他にありませんか。

《委員》 4の9の12の方で、これは環境への配慮が土の出入り表にさせていただいてるということで。この環境への配慮の表がしっかりと具体的に書いていただいて、最後に、他の公共工事へというのは、背景は、4の9の11の事業費の増額の時に、先ほどの大入島の方に埋め立てるのを止めるとどうしてもその分、ちょっと遠いかもしれないけど、それをあえてするということで、それは先ほど、2020年向きの対応で、ほんとうにありがたいなというふうに、私の立場からは思うんですが、是非、他の方も、先ほど、もう全部、一つずつ言うのもくどいと思いましたが、抜けてるところを道路の方で、環境への配慮の表は、原則、もう、切り土盛り土をどこへやるっていうのは、是非、各事業に付けていただきたいなということが一つと、これはもう入ってるわけですけどね。

もう来年度ぐらいからは、他の工事、どこの工事に、工区へということは、是非、具体的に明記していただけるように、残土処理は、つまり、土を運ぶ運土計画を最初の段階で、予算と同じようにやっていただければありがたいなと思ってます。で、今回に関しては、もうこういうことで、是非、今後ともこういうかたちで書いていただけるようになればいいかなというふうに思ってます。以上です。

《委員長》 他にございませんか。はい、どうぞ。

《委員》 また質問をさせていただきます。休止して、少し様子を見るということなんですけども、今、事業区間内で一つご説明いただいているのは渋滞箇所のところ、排水機があるところの交差点の周辺の渋滞距離のご説明が、渋滞長のご説明があつてると思うんですけども、他に、こう、調査ポイントがあつて、こういうところでも調査してまずってということがあれば教えていただきたいなと思います。

《道路建設課》 主要渋滞ポイントっていうのは、事業ごとじゃなくて、全体の主要渋滞ポイントというのを押さえることにしていて、佐伯市内では、このワキ排水機場前という交差点が主要渋滞ポイントに位置づけられていて、そこだけが位置づけられていたので、その効果を把握したということです。

《委員》 なぜこの質問をしたかといいますと、今、延期といいますか、休止をしようとしている区間が赤い点線の区間ですよ。それをすべきかどうかっていうのが、この後の交通の状況を判断してるところなんですけども、同じこのポイントで判断をされようとしているのか、通常ですと、普通に、グリーンの薄い青い、なんかグリーンがちょっと微妙な色ですけども、色で入ってきてる交差点、ちょっと、隠れて見えにくいんですけど、何とか通り二丁目と書いてる交差点から、双方へ抜けていくところの、この、逆に言うと国道沿いの混み具合がどうなのかによって、このバイパスが必要なかどうかっていうご議論になるんじゃないかなと思うんですけども、調査地点は、増やさなくても大丈夫なんでしょうか。

《道路建設課》 今回、整備効果を典型的に説明するものとして、主要渋滞ポイントである脇排水機場前交差点のデータを示しておりますけれども、当然、今後、再開するという事になれば、例えばオレンジ色の線と赤い点線が交差するところ、真ん中、交差点があるんですけども、その交差点なんかも交通量が多いポイントですし、二車線で1万8千台も通つてるところが、その佐伯弥生線との交差点で渋滞がしないとか、当然、さらに市街地寄りによってきたところ、中央通り2丁目という交差点になるんですけども、その部分の渋滞状況なんかも、当然、把握した上で、再開については判断していくこととなります。

《委員》 分かりました。そういう質問でした、最初の質問は、他の調査ポイントは設けないのかということでした【】。ありがとうございます。

《委員長》 他、ありませんか。

(一同無しの声)

《委員長》 それでは、お諮りいたします。この事業につきましては、事業者が申し出ております対応方針案、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)

《委員長》 はい。ありがとうございます。では、この事業については、休止として答申をいたします。

《事務局（建設政策課長）》 ちょっと一点、先ほどの大分大野の休止、また、今回、休止を審議しまして、先ほど委員から、5年ごとにはけなくてもその時でいいんじゃないかという、再開のことでご発言がありましたので、ちょっと事務局でそのあたり、また検討してご相談させていただきたいと思っておりますので、よろしいでしょうか。

《委員長》 はい、お願いします。

【再評価】 6. 重要港湾改修事業、中津港 (県事業)

《委員長》 それでは、最後の案件に入ります。再評価6番、重要港湾改修事業、中津港について説明をお願いします。

《港湾課》 港湾課長でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。座って説明させていただきます。中津港の田尻地区で行っております、重要港湾の改修事業の説明をさせていただきます。本事業は、平成22年度の委員会におきまして、継続の答申をいただいておりますけれども、今回、関連する、国直轄事業の完了に伴いまして、新たな施設への移行ということで、今回、再度、ご審議いただくものでございます。

まず、事業の概要でございます。本事業は、県北に位置します重要港湾中津港の田尻地区で実施しております、自動車関連産業、上の黄色の枠ですけれども、進出に伴いまして、増大する貨物に対応するために、赤で表記してます全ての施設を国際物流ターミナルとして整備をするものでございます。平成8年度から、国と県で一体となって整備を進めておりまして、これまでに、水深11m岸壁をはじめとする主要な施設の整備が完了し、残る事業は県で整備中の、破線で示しました、臨港道路①のバイパス部分のみとなっております。社会情勢の変化でございます。前回の評価時点からの変化でございますけれども、まず、下の方の棒グラフをご覧ください。中津港における取扱貨物量の推移となっております。平成19年に440万トン記録して以来、少しずつ減ってまいりましたけれども、近年は、約300万トンを超えるところでの推移ということでございます。平成15年、主要な施設、マイナス11m岸壁の

供用開始前と比較しますと、25年では約7倍となっております。平成25年度には、約39万台の完成自動車を取り扱っている状況でもございます。

次に、これまでの事業の投資効果につきまして。ご覧のように、事業完成前、施設の完成前と平成23年を比較いたしますと、製造品出荷額、それから、製造業関連事業者数、それと、旧中津地域の人口、どれも増加してございます。中津地域を始め、周辺地域の経済活性化に寄与しているものと考えております。次に、前回の評価時点から変更になったものについてご説明いたします。変更は赤で表示してはありますが、工種につきましてはの変更はございません。変更になるものは、この工種の中の三つの施設の金額の変更でございます。その理由としましては、まず一つ目は、国で整備しました航路マイナス11m、それから県で整備いたしました埠頭用地、これは共に、整備完了に伴います精算による減額でございます。それからもう一つ、県で整備しております、現在整備中の臨港道路①でございますけれども、これは道路部分の土質が柔らかく、改良が必要ということで、安定処理工を追加してございます。これによる増加でございます。全体で見ますと、その下の合計でございますけれども、約12億の減額でございます。そのうち県の事業におきましても、マイナス、約2億円の減額となっております。いちばん最後、いちばん下の欄でございますけれども、事業期間でございます。用地取得の難航等がございまして、7年間の延長が必要というふうに考えてございます。これまでが、事業全体に対する説明でございます。

続きまして、残事業になっております臨港道路についてご説明いたします。ここに示してございますのは、現在の中津港に関連する主要な道路でございます。中津港から主要な県道中津高田線に接続するのは、このブルーで示しました臨港道路一本ということでございまして、そのために、平成23年度に国が実施しました交通量調査の結果を見ますと、大型車の割合が31.7%と、主要な道路である中津高田線等々と比べますと、約倍以上の大型車が通っているという状況になってございます。これのために、その今の既設の臨港道路におきましては、周辺に住宅密集地等がございまして、朝夕の混雑、それから騒音振動、それのほこりとかいう環境への影響が出ている状態でございます。これらの問題点を解決するために、二つの臨港道路の整備を行ってございます。一つ目は、右の方の紫で示してございますけれども、国が直轄事業で整備しております臨港道路でございまして、これは中津日田道路の一部として整備しており、東九州自動車道に直結する道路でございます。そのため、将来的には、中津港で発生する大型車のうち、広域的な輸送に関する車両が利用するものと考えております。で、二つ目は、左側の方の赤で示しておりますけれども、今回の再評価の対象の、県で整備しております臨港道路でございます。こちらの臨港道路は、北九州方面など、それから近距離の輸送に関連する車両の転換を目的とした道路でございます。二つの臨港道路を整備することで、既設の臨港道路を通行する大型車両を軽減し、交通混雑の解消や地域、住宅密集の生活環境の改善ができるものと考えてございます。この臨港道路の整備に関しまして、先ほど事業延伸ということを申しあげましたが、事業期間の延伸が必要となっております。その理由としましては、その下の行程表をご覧い

ただきますと、平成18年度に臨港道路の整備に着手し、で、用地取得に向けて交渉を続けておりますけども、現在まで至っても、臨港道路の必要な用地取得が完了していない状況でございます。取得できていない土地につきましては、土地収用も視野に入れた交渉を今後、行っていくことを考えており、その手続に要する時間を考慮いたしまして、必要となる期間を、今後、延伸する必要があるものでございます。その他の環境への配慮、それから事業の実効性、成立性等につきましては、前回、評価時点から変更はございません。最後にまとめますと、再評価の基準は、直轄事業完了に伴う新たなステップということございまして、本事業は国が施行した施設と一体となって、陸上輸送コスト、それから海上輸送コストの削減をし、中津地域をはじめとした周辺地域の経済活性化に寄与する事業でございます。周辺地域や港湾ユーザーからも早期の事業完了を強く要望されておりました、事業進捗率は、約99%を超えております。残事業は県事業の部分のみでございます、金額は約3億円という状況でございます。全体事業の費用便益費も1.5ということでございますので、引き続き事業を継続することとしたいと考えてございます。以上で説明を終わります。

《委員長》 ありがとうございます。それではご意見、ご質問をお願いします。

《委員》 事業期間の延伸をとということでご提案があったようですけども、その参考になるのが、ほんと、一つは、用地買収がまだ完了していないという理解でよろしいですかね。

《港湾課》 そうです。

《委員》 その上で、事業がもうすでに99%、98%ということなんですけども、そういう意味でも、残事業B/Cがどの程度なのかって、その時の積算が、トータルな総合事業としてはじくと、すごく小さなものになるっていうのは想定はできるんですけども、こういうのっていうのは、例えばこの道路の区間の部分のベネフィットの積算の部分だけを外して、個々のその残事業のところのB/Cがどの程度かってことは計算できないんですかね。

率直に言いますと、残事業B/Cは、どの程度ですかという質問です。

《港湾課》 説明をしませんでしたけど、4の10の10に記載しています。

《委員》 すいません。どこにも書いてなかったんで。パワーポイントに書いてますね。残事業を書く欄がなかったんですか。どこかに、評価書には、残事業B/Cを書く欄がない。

《港湾課》 ございません。

《委員》 道路事業については、残事業を括弧書きで。

《事務局》 事業の担当部局が、参考的に追記しているもので、記載を求めているものではありません。

《委員》 なるほどですね。分かりました。パワーポイントで2. 1、分かりました。記述の中で、対応方針のところ、一応、B/Cも1. 5、これ、全体事業でということだと思っんですけども、プラス、残事業がさらに上回ってるってことですよ。残事業B/C 2. 1ですので、残り部分も、より、やることは効果的なんだってことは、書いての方がプラスと言いますか、ああ、そうですね、是非やりましょうってことにつながるのかなと思うので、記述を再評価書の方に、パワーポイントはあくまでも説明資料ですから、書かれていた方がいいじゃないかなというふうに思います。

それと関連して事務局をお願いしたいんですけども、残事業B/Cの記述は要求していないということではあったんですけども、ちょっと、ケースバイケースだとは、もちろん思うので、このままがいいのかどうかも含めて、道路の方は全て記述されているとか、公園および港湾、農水の方ですか、の事業等々には書かれてないとかっていうふうに少しバラツキがあるので、それが事業ごとにそういった必要性があるので、あえて決め打ちをしないんですけどってことなのか、ないしは統一した方がいいのかっていうのは課内でご検討をいただいて、改めてご呈示いただければいいのかというふうには思います。

《事務局》 すいません。じゃあ、ちょっと事務局から。この事業評価のB/Cの算定の基礎の考え方なんですけど、各事業ごとにそれぞれ定めがありまして、全体の取り方から、道路は道路、港湾は港湾、それぞれ違うというか、それぞれの事業で設定したもので動いております。これ、国の方が具体的にとりまとめておりますので、それを横並びで流すというのは非常に困難かなというところなんです。

《委員》 いやいや、それは当然だと思うんですけども、私のお願いというのは、ご検討いただきたいということについては、残事業B/Cの表示をどういうふうに検討するかということをご検討くださいということであって。

《事務局》 残事業B/Cも、基本的には求めないということで統一しておりまして、道路の方が自分のところを説明するのを目的に載せているという解釈であります。

《委員》 ただ、例えば再評価において、今、言ったように、判断の基準となるのが、全体事業費ではなくて、やっぱり残事業B/Cっていうのは参考になってくると思う

んですけども、再評価の中では、どこかに、今はパワーポイントの方ではご説明くださってはいたんですけども、どこかにあった方が親切といいますか、むしろそれを参考にとってことになるのかなと思ったんですけど。

《事務局（建設政策課長）》 今、委員からご指摘ありましたので、ちょっと私どもで、検討させていただきます。またご説明したいと思います。よろしいでしょうか。

《委員》 はい。

《委員長》 他にありませんか。はい、どうぞ。

《委員》 4の10の9の上の方の図なんですけど、これですね。今回、赤い部分のところが、その臨港道路っていうことでよろしいですね。で、自然環境にも配慮しますということなんですけど、たまたまこれは、別に、実際にかかっているわけじゃないんですけど、今、赤い道路の、ちょうど旗揚げがかかっているいちばん海に接しているところですね。そうそう、ここ。ここがおそらく、西日本の最大のカブトガニの産卵地になってるんですね。で、この間の、ちょっと何かゴミのあれで、やっちゃったかとかいうような話が新聞に載っちゃってましたけど、おそらく同じ港湾の方でされたんだと思うんですが、あそこの産卵地を守るためにセットバックか何かして、配慮されてるようなことをされてますよね。ですからそこらへんの、ちょっと意識されて、例えば、今後、ここの環境への配慮というのは、直接は関わってはいないだろうなと思いつつ、何かこう、周辺環境として、ちょっと気になりまして、そのあたりはどんなふうに意識されてるのかなっていうふうに思いまして。別事業なんかぜんぜん考えてないのか、ちょっと連携をした方がいいのかなとかいうことを含めて、ちょっとお考えを。

《港湾課》 ご指摘のように、大新田地区のカブトガニの生息地の、舞手川を挟んだ反対側に道路を整備する計画です。

反対側ですので、直接、産卵等に影響するというふうには考えてはございませんけども、やはり水の環境とかもございますので、そのへんの排水とか、そういうのにも講じていきたいと。

《委員》 あとは、もうそれで、僕はいいと思ってるんですけど、ぜひ、地元のNPOも含めて、そのへんの連携を取ってらっしゃるんじゃないかなと思いつつ、そういうところは、もうじゅうぶんに、地元も理解してるというふうに、あるいは、そこらへんの情報交換みたいなのはされてるんでしょうか。

《港湾課》 セットバック護岸を計画した折りに、じゅうぶん、関連する環境NPO

の団体の方々と協議をしながら計画を進めまして、その後においても今、モニタリング調査を継続してやってございまして、必ず年に一回はその報告、または意見交換をさせていただいて、地元の方でもNPOさんが環境的にゴミ収集とかゴミ拾いとかされていますけども、事務所の方でもそれに参加したりしながら、一緒に活動をするような取り組みも進めております。今回の事案は、たまたまちょっとノリの養殖で、大潮までにゴミを撤去しないと、ノリの種付けに影響が出るというような。

《委員》 漂着ゴミ処理の要望ですね。

《港湾課》 ええ。お話しがあつて、ちょっと慌ててしまつて、協議せずにやってしまったということが最大の原因でございまして、そういうことが反省点として、今も、もうすでに協議しながら、次のをどうするかというところも協議しておりますので、これからも協議、続けながら、やっていきたいと思っております。

《委員》 はい。安心しました。ちょっと取り越し苦労だったということですね。ありがとうございます。

《委員長》 他にありませんか。

《委員》 そしたら。土地の収用ですけども、今、対象にしてる道路のうちの何パーセント。残っているのが。全体は、もうどうでもよくて、あの道路、新しく、今、作っている道路のうちの何パーセントの土地の収用が残っている。土地の取得がです。

《港湾課》 はい。4の10の9ページを見ていただくと。事業進捗率は、25年で74.6%になってますけど、用地取得率については、90.9%という状況でございます。残りが、地権者としては7名ございますけども、直接、ちょっと、反対と言うか、根本的に単価とか、それから補償費とか、そういった価格面で難色を示されてるところがあります。それからあと、行政の不信とかございまして、反対されるのは4名ございます。あと3名はそれに関連して、用地取得の契約されてないという状況になっております。この4名の方々に対する交渉がちょっと難航しているという状況でございます。

《委員》 いや、あまり最近は収用はしない。強制的なですね。そういう全国的な流れにはなってるんじゃないかという感じがしていたので、あまり。ただ、ぜんぜん事業が進まないということになったら困るんですけども、丁寧な説明が必要になるんじゃないかなと、そういう。あまり強固にやっても、例えば、今、国が今年度中に整備されるんですかね。いちばん右側の東九州自動車道へ直結させる道路ができた時に、トラックがほぼそっちへ流れてしまうようなことがあれば、要するに市街地のところ

の渋滞がいきなり解消してしてしまえば、この、新しく作ってる道路の意味が急激に減るので、そのあたりがたぶん、もし、年越しで交渉になると、そのあたりがさらに影響が出てくるんじゃないかなという、ちょっとそういう気がしたものですから質問してみました。

《委員長》 他は、よろしいですか。

(一同よしの声)

《委員長》 はい。それでは、お諮りをしたいと思います。この事業につきましては、事業者が申しております対応方針案、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)

《委員長》 はい。ありがとうございました。それでは、この事業については、継続として答申をいたします。以上で審議を終わります。これからとりまとめに入りますが、ちょっとその前に、五分ほど休憩をさせていただきます。

各事業のまとめ

《委員長》 じゃあ、よろしいですか。これからとりまとめを行いたいと思います。まず、本日の審議事項の中で、付帯意見がありましたら、委員の皆さんのご意見を賜りたいと思います。何かございますでしょうか。よろしいですか。

(一同無しの声)

《委員長》 はい。それではこれより、まず各事業の妥当性のまとめを申し上げます。再確認でございますが、事前評価対象事業4件については、事業実施を妥当とします。次に、事後評価対象事業1件につきましては、評価の完了といたします。それから最

後に再評価対象事業10件のうち7件について継続、2件について休止、そして日出町から諮問された1件については、再開を妥当といたします。また、先ほどお伺いをしました、付帯意見は無いということで処理をしたいと思います。以上、県事業につきましては県知事、そして日出町の都市公園事業につきましては、町長の方へ答申をしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(一同異議なしの声)

《委員長》 はい。ありがとうございました。それでは、ただ今の内容で、知事と町長の方に答申をしたいと思います。なお、知事への答申につきましては、11月28日に副委員長と私で行う予定でございます。それでは、これをもちまして本日の審議を全て終わらせていただきます。これをもって委員長の任を解かせていただきます。ほんとうにご協力、ありがとうございました。これからあと、事務局でお願いします。

閉会

《事務局》 はい。たいへんお疲れさまでございました。ありがとうございました。それでは最後に、事務局長の建設政策課長からごあいさつ申し上げます。

《建設政策課長》 皆様、たいへんお疲れさまでございました。本日は長時間、熱心なご審議をいただき、誠にありがとうございました。今、委員長からもありましたように、11月28日に委員長と、それから副委員長から知事の方へ答申をお願いするところでございます。

【議事録署名】

議事録署名年月日 平成 26 年 12 月 11 日 (木)

議事録署名委員

安部 良子



議事録署名委員

姫野 由香

