

第60回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和5年2月10日（金） 10：00～15：00

場所：トキハ会館 5Fローズの間

議題：公共事業評価（再評価6件、事後評価3件）

出席委員：角山委員長、田中委員、亀野委員、鶴崎委員、鈴木委員、川田委員、
浪井委員、安波委員

対象事業：

午前の部

1. 【再評価】 都市計画道路事業 銭湊大宮線
2. 【事後評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線 大道・金池・上野工区
3. 【事後評価】 都市計画道路事業 庄の原佐野線 元町・下郡工区
4. 【再評価】 道路改築事業 国道442号 宗方拡幅
5. 【再評価】 道路改築事業 国道388号 畑野浦～楠本浦バイパス

午後の部

6. 【再評価】 経営体育成基盤整備事業 高練木地区
7. 【再評価】 経営体育成基盤整備事業 水崎地区
- (4. 【再評価】 道路改築事業 国道442号 宗方拡幅 質問事項の回答)
8. 【再評価】 広域河川改修事業 八坂川
9. 【事後評価】 重要港湾改修事業 津久見港 堅浦地区

○事務局

それではただいまから、第60回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。本日の委員の出席ですが、9名のうち8名の方のご出席をいただいておりますので、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第2項の規定に照らしまして、本委員会が成立していることを、まずはご報告申し上げます。それでは、委員会の開催にあたりまして、土木建築部長からご挨拶申し上げます。

○土木建築部長

皆さんおはようございます。第60回大分県事業評価監視委員会の開会にあたり一言ごあいさつを申し上げます。まず本日はお忙しい中本委員会にお集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、先月20日の事業説明会、そして27日の現地調査におきまして熱心なご議論いただいたと伺っております。本当にありがとうございます。

さて、大分県の土木建築行政について、少し今の状況をご紹介させていただきたいと

思っています。

県の建設業界では、人材の確保育成で非常に難しい状況が続いておるところでございますけれども、こうした中で一つ朗報がございまして、現在、多く建設業界を支えておりますのが、県内の工業高校そして大分高等専門学校の卒業生が主体となっているところでございます。長らく県内の大学の方で、ぜひ専門系の大学のコースができるといいなと思っておったのですが、来年度から大分大学の中に、土木系のコースができるということになりました。もう本当に待ち焦がれていたところでございます。こちらのプログラムを進めるに当たりまして、県と大分大学の方で協定を締結させていただきまして、県の方もご協力申し上げますし、大学の方からもご協力いただくというような、相互の連携を図っていこうということになってございます。県の方からは、大学の講師の派遣を県の職員が行ってご協力差し上げようということになってございます。またワークショップの開催等で、相互に連携できればいいなということを考えているところでございます。大分大学から今後の建設産業を支える人材が、数多く輩出されることを期待してやまないところでございます。

また、もう一つ女性活躍の視点というのは非常に大事になっておりまして、県でも土木建築部のみならず生活環境部の方が主体となって今、女性活躍推進に努めているところでございます。特に建設産業におきまして「BLOCKS（建設産業女性活躍推進事業）」という活動を今進めておりまして、ブロックを積み上げていくイメージですけれども、女性、若者が働きやすい建設産業・業界となるように、いろいろな活動をしているところでございます。特に女性が建設業界で活躍できるようなスキルを幅広く身につけていただくということで、例えばドローンの操縦であったり、あるいは内業で、工事の管理ができるようなソフトは使えるようにしたり、いろんな面で活躍できる場を広げようということをやっています。もう 1000 名あまりの受講者が生まれておりまして、その中からどんどん新たな人材が生まれてきて、横の繋がりが深まって、女性が今、建設産業では全産業に比べて約 2 割就業率が低いので、そこを上手く底上げできないかなということを考えているところでございます。1 月 28 日には発表会を行いまして、5 名の方々の熱い思いを拝聴したところございまして、今後ますます、建設産業が活気づくように努めているというところでございます。

本日は再評価を 6 件、そして事後評価を 3 件ご審議いただくことになっております。午後まで長時間になりますけれども、どうぞよろしく願いいたします。

○事務局

続きまして、角山委員長にご挨拶を頂戴したいと思います。

○委員長

では、第 60 回大分県事業評価監視委員会の開会にあたりまして一言ごあいさつを申

申し上げます。委員の皆様におかれましては、お忙しい中、また足元の悪い中お集まりいただきまして、本当にご苦労様であります。本年度最後の委員会ではありますが、先日の事業説明会、それから現地調査を通しまして、それぞれの議題につきまして、疑問点や課題が認識できたことと思います。事務局の方でもわかりやすい論点整理シートを作っていたけておりますが、本日は、今一步踏み込んだ審議を行って、評価をまとめていきたいと思っております。限られた時間の中ではありますが、何卒よろしく願いをいたします。簡単でございますが、ご挨拶とさせていただきます。よろしく願います。

○事務局

ありがとうございました。土木建築部長は、他の用務のためにここで退席いたします。それでは、本日の審議の内容について説明させていただきます。本日は、知事から本委員会に諮問された再評価6件、事後評価3件について審議をお願いいたします。審議の議長につきましては、設置要綱第4条第1項の規定で委員長をお願いすることとなっております。この先の進行は角山委員長をお願いいたします。よろしく願います。

○議長

それでは議事進行を行わせていただきます。議事に先立ち、私の方で本委員会の議事録署名委員を指名いたします。田中委員と鈴木委員の2名を指名いたしますので事務局が議事録を作成後、審査、署名をよろしく願います。それでは審議に入りますが、事業の説明者は、説明時間を10分程度でお願いいたします。説明は終わりましたら、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及び報道関係者を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恐れがある場合には、会議の途中であっても一時非公開とし、その間退席をしていただきますので、ご協力をお願いいたします。

(審議開始・午前の部)

1. 【再評価】 都市計画道路事業 銭淵大宮線

○議長

それでは審議に入ります。初めに再評価対象事業です。都市計画道路事業都市計画道路 銭淵大宮線について説明をお願いいたします。

○都市・まちづくり推進課

都市まちづくり推進課です。再評価対象であります、都市計画道路 銭淵大宮線について説明させていただきます。本事業は、前回評価後、5年経過した事業として今回評価に諮るものです。資料は1-1ページから、説明については1-6ページからさせていただきます。

はじめに、路線の概要について説明いたします。県道名は小畑日田線です。銭淵大宮線は日田市中心部の南側に位置し、こちらの青色の路線となっております。図の北側の高瀬交差点を起点とし、主要地方道日田鹿本線と交差する三差路を終点とする延長1800メートル、幅員12メートルの都市計画道路です。また、今回の事業区間は、大分県緊急輸送道路ネットワーク計画において、二次ネットワークに位置付けられております。今回の事業区間である高瀬工区は、県道小畑日田線の高瀬交差点を起点とし、誠和交差点までの1067メートルになります。

本事業区間の現道の状況について説明いたします。事業区間沿線には高瀬小学校、南部中学校の学校や家屋等があります。写真①②③④は、児童生徒が歩道のない路肩を登校している状況です。幅員が狭いため、トラックや普通自動車の通行または離合する時に、④の写真のように外側線をはみ出して通行しています。③の写真では、自転車が車道に大きくはみ出して走行しており、児童や生徒などの歩行者は、現在も大変危険な状況となっております。2012年から2022年までの間、事業箇所では交通事故は車両同士の接触事故が6件、人身事故が1件発生しております。写真⑤に関しては、令和3年度より文化財調査を行い工事の影響がないことを確認後、視距の悪かったカーブ区間から工事を行っております。本年度は高瀬小学校から終点側に着手し、来年度以降、起点側の工事を進めていきます。

次に、事業の目的と必要性についてですが、こちらは前回評価時から変更はありません。現状の問題点として、歩道が整備されていないため、通学する児童・生徒が危険な状況に置かれております。また、日田市役所と前津江振興局を結ぶ幹線道路で緊急輸送道路にもなっていますが、自動車が利用するための十分な幅員がありません。これらの問題を解決するために、基準に準拠した道路幅員を確保することにより、安全安心な都市空間の形成を図ります。また、緊急輸送道路としての防災機能の向上を図ります。こちらは、事業箇所の平面図と標準断面図を示しています。道路幅員は、現況約5~7メートル程度で歩道がない状況ですが、本事業により両側2.5メートルの歩道と3メートルの車道を2車線、全幅12メートルで整備します。なお、本事業区間にある高瀬小学校の全児童192名のうち133名、南部中学校の全生徒にあたる133名が今回の整備区間を通行しています。

本路線の整備により、得られる効果といたしまして、歩道の整備による歩行者等の安全性を確保し、また線形不良箇所の改善により、自動車の安全性、走行性の向上及び緊急輸送道路の防災機能の向上を図ることが出来ます。以上が概要等の説明であります。

前回評価時から変更はありません。

次に、今回の再評価における評価事項についてご説明いたします。全体事業概要との比較ですが、今回の再評価においては、計画期間と事業費の見直しを行いたいと考えております。まず、事業完了年度は、令和5年度から令和9年度へ、4ヵ年の延伸を考えております。事業費につきましては、最新の単価で積算したところ、物価上昇による社会情勢の影響と路床改良の追加により道路工が1億3000万円増額の4億3000万円となっております。

それでは変更事項の2点についてこれより説明いたします。まず、計画期間の変更についてです。本工事を高瀬小学校側から着手し、高瀬交差点側に進めていく予定としておりましたが、地元及び小学校よりカーブ区間の見通しが悪く、前後の道路が広がることで危険となる可能性があるため、初めにカーブ区間から着手するよう要望がありました。設計の遅れにより用地の進捗の開始が1年遅れておりましたが、計画期間への影響はありませんでした。しかし、工事着手箇所に17名の共有地があり、令和元年度より用地交渉を開始しましたが、そのうちの1名については相続人が19名全員県外であり、交渉を進めてきました。令和2年度から、コロナの影響により神奈川県や福岡、佐賀県の地権者への直接交渉ができず、2年遅れての工事着手となりました。また、道路下に埋設されている日田市の上下水道移設について、工事調整を行った結果、同時施工ができないことと、上下水道工事施工時に、次の区間の道路工事を行うと、工事期間が長くなり現道の安全性の確保が難しくなることから、2年間の工事期間が必要となりました。工事着手の遅れによる2年間と上下水道工事期間の2年間により、事業完了年度を令和5年度から令和9年度に延伸したいと考えております。

次に事業費の変更についてです。令和3年度より、道路改良工事に着手しておりますが、工事着手後に土壌の硬さを量る指標である「CBR」を測定した結果、設計CBR6%に対して、現場CBR0.35%と、地盤が軟弱であることが確認されました。安定処理工と置換工の経済比較を行い、安定処理工を採用した結果、4000万円の増額となりました。また、物価上昇による労務費や材料費の上昇により、9000万円の増額となりました。全体といたしましては、3億円から1億3000万円増額の4億3000万円を見込んでおります。

次に環境への配慮といたしましては、前回から変更はありません。本工事で発生する残土は、他の公共事業へ流用するように考えております。また、工事中の配慮についても前回から変更はありません。

最後に対応方針です。再評価基準は、前回再評価実施後5年目で事業継続中によるものです。本事業の実施により、通学路の安全確保及び緊急輸送道路の改善が図られます。事業の進捗といたしましては、令和3年度より工事に着手しており、本年度は終点側交差点の工事に着手しております。また、期成会が平成18年から組織され、毎年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。

以上により、本事業を継続したいと考えております。説明は以上です。ご審議よろしくお願いいたします。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

2点ほど確認をさせていただきたいと思います。1-8の計画平面図を開いていただけますでしょうか。計画標準断面図で、歩道の幅員が2.5メートルということで施工されているわけですが、ここは先ほどご説明いただきましたように、道路区分が4種3級ですので、道路構造令上は、歩道幅員は2メートル以上、ただし、歩行者交通量が多いときは3.5メートル以上が必要だと認識しておりますが、先ほどご説明ありました歩行者交通量は結構な数だと思うのですが、多くないと判断した根拠を、2.5メートルとした根拠を教えてくださいたいことが1点です。

それと再評価書の1-2で、再評価書の一番上に歩行者通行量とありますが、今の最初の確認事項とあわせて、この歩行者通行量325人というのは、自転車の通行量は含まれている値なのかどうか、教えてくださいたい。もし含まれていないのであれば、自転車通行量がいくらぐらいか、平成22年調査の12時間交通量で結構ですが、わかっているならば教えてくださいたいと思います。以上2点です。

○都市・まちづくり推進課

まず、2番目のご質問の歩行者交通量325人、12時間のことですが、これは平成22年交通量調査を使っています。自転車を含まない歩行者の人数になっています。自転車通行量は12時間で96台ですが、歩行者のみを記載させていただいています。

それと、最初の質問ですが、歩道幅員2.5メートルの根拠ということですが、道路構造令で歩行者が多いというのは、参考資料の方に歩行者500人以上と具体的に書いておりました。今回の場合は、325人ですので500人より少ないということで、3.5メートルの歩道ではなくて、2メートルの歩道を採用しております。

○委員

あくまでも構造令上の基準で500人を基準にしたということですね。7割程度だからということですね。わかりました。交通量調査の数値ですが、その後の自転車交通量の調査、実測値等は何かありますでしょうか。

○都市・まちづくり推進課

その後、自転車の台数は調査をしておりません。中学生が自転車通行しているかを聞き取って、参考までに事業で採用しております。

○委員

質問が1点。最後のスライドの地元の理解協力状況のところ、**「期成会」**というのは何でしょうか。

○都市・まちづくり推進課

お答えします。地域の地域の自治会など、地域の方々が集まって期成会を作られていまして、県にこの道路を拡幅して欲しいということで要望を受けておりまして、それを期成会と言っております。

○委員

この小学校と中学校があるエリアというのは、地権者の方もずっと前からここにいらっしやって、それで中学校も小学校もあるような、そういう昔からある町ではないかな、と思っているのですが、道を拡幅することによって、小学校と中学校の生徒たちが通る町並みとして、地権者の方々がセットバックするなりこちらの用地を提供して下さっているのですが、この17名の共有地以外のところの協力していただいた地権者の方々がその後、その土地をどう利用されているかおわかりになりますか。違う方に売ったとか。一つは、その町並みが壊れるのではないかなと。小学校と中学校があるところというのは、教育上も良い環境であり続けたいと思っております。昔からの地権者の方がどの様にこの町を考えているのか、ということが一つ知りたい。

あと工事にも道路が広がるので幅的に無理でしょうけども、この計画標準断面のところで植栽はないのですが、植栽の計画とかはございますか。

○都市・まちづくり推進課

まず2点目の植栽のことですが、通常の道路の場合ですが、例えば次に説明する庄の原佐野線等の都市部の場合は、住環境というところも含めて植栽をする場合が多いのですが、今回のように地方部など、この銭淵大宮線では特に植栽の検討まではしておりません。

1点目の用地について、その移転した方がどこに行くかということですが、この事例では、こちら側に道路が広がります。そうすると、こちら側の地権者の方で家がある場合は移転していただくこととなりますが、残地がある場合については、残地に移転している人がいると聞いています。

○都市・まちづくり推進課

補足させていただきます。日田市の中心部はこちらになります。豆田町と川沿いの温泉街、この辺が旧町並みを保存するような地域で、高瀬地区は、全体的にこの中心部からちょっと高台に上がったところで、もともと古くから兼業されている方が多く、農地を持ちながら、日田市内に働きに行く方が、この周辺で住居していることが多くございました。従って先ほども申し上げたように、もともと南部中学校周辺は、中学校区域なのですが、高瀬小学校を中心とした、ちょっとした町、昔からの町、農協があり、この辺で集落が形成されていたところなんです。先ほどご説明差し上げましたように、今回の敷地を提供していただいた方には、残地がもともとあり、隣に畑を持っている方が結構いらっしゃる地区になっています。従って、日田市の中で古い町並みを形成しており、これを壊すというそういった地域ではないという補足をさせていただきます。

○委員

もちろん、そういう保存地区になってないことは承知の上の質問だったのですが、何か教育環境があるところの町並みというのは、注意しておかないと壊れてしまうことが多いかと。小学生、中学生で見る通学路の環境で、子育て意識も変わってくるので、そこは道を拡幅するだけじゃなくて、気をつけて注視していただきたいなと思います。

○委員

B/Cの費用収益の分析のところでございますが、これは交通安全を主目的とする事業でありますから、算出が困難ということで、算出はしていないのですが、道路利用状況等から判断すると、交通安全が主目的かどうかは、何かの基準がもしあれば教えていただければと思っています。

○都市・まちづくり推進課

これは事業評価監視委員会に提示させていただいた過去の資料になります。おっしゃるとおり、今回は交通安全事業としまして、B/Cを算出不可能といたしまして算出してないものになります。その中では主な事業内容としては、歩道整備とか交差点改良、視距改良等が主な事業になってきます。今回は、小学校、中学校の児童・生徒の通学が危険であるため道路整備をするものでございます。これを主目的としておりますので、この歩道整備というところで交通安全事業としており、B/Cを算出しておりません。基準としては、これを基準に採用しております。

○委員

右側の事故発生状況とか、道路交通の状況とかのそういったものの基準があるかなと、思い伺ったところです。例えば、先ほどの他の委員の質問の中で、500名以上の交通量

があると3.5メートル以上にするとかですね、そのような数字的なものがあるのかなと思ひまして、伺わせていただきました。

○事務局

事務局からです。今回、都市計画事業で交通安全ということで実施しておりますけれども、それ以外にも道路事業でも交通安全ということで実施することがございます。予算上、交通安全の予算というのも設けられておりまして、それで事業を組み立てることもございます。今回は交通安全の予算ではございません。委員のご質問の基準ということなのですが、そういった二つ以上の課、あるいはそれ以上の事業に多岐にわたっておりまして、統一的な基準っていうのは特に設けておりません。そのエリアがスクールゾーンになっているかどうかや、歩道の歩行者の数、それからさっきも申し上げていましたように、歩道設置が目的であるかなど、その辺を勘案して、交通安全という形で、今回、交通安全事業として認識しております。

○委員

歩行者が危険ということで、安全性のために、とても必要な事業だなとは思っています。工事をするにあたって、工事中の安全性を確保するために、少し時間がかかるけど、離れたところで、同時に工事をせずに、1ヶ所1ヶ所工事を行うということも前回の説明会でお聞きしております。本当に写真を見る限り、今も危ないですし、これから工事をされるにあたって心配だなと感じております。他の事業評価の際に、よく安全対策の関係で費用の追加があったりしていて、数年前よりも、現在の方が工事をする際に安全対策の方法等、また増えてきているのかなと思いますので、今回、再評価ということで、まだ具体的にここの歩行者がたくさん通るところの工事がそこまで行われてないのか、その安全対策の面でのせっかくの事業なので工事の際も、安全にくれぐれも気をつけていただきたいなと思います。よろしく申し上げます。

○議長

はい。それでは、意見等出揃ったようですので、事業者が申しております、対応方針案の事業継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○議長

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

2. 【事後評価】都市計画道路事業 庄の原佐野線 大道・金池・上野工区

3. 【事後評価】都市計画道路事業 庄の原佐野線 元町・下郡工区

○議長

次に、事後評価対象の事業であります、都市計画道路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 元町下郡工区。同じく都市計画道路事業 都市計画道路 庄の原佐野線 大道・金池・上野工区の2件について一括で審議をいたします。2件まとめて説明をお願いいたします。

○都市・まちづくり推進課

事後評価対象であります、都市計画道路 庄の原佐野線、元町下郡工区及び大道・金池・上野工区についてご説明いたします。資料は元町下郡工区が2-1ページから、大道・金池・上野工区が3-1ページからとなっております。説明は2-8ページからさせていただきます。

今回事後評価の対象となる事業は2件ございます。1件目は庄の原佐野線、元町下郡工区です。こちらは平成29年度に事業完了し、今年度が完了後5年目となりますので、事後評価の対象となります。2件目は、大道・金池・上野工区です。こちらは平成20年度に事業完了し、平成25年度に事後評価を実施しましたが、当時事業実施中であった元町下郡工区の事業完了後に、さらなる事業効果を確認することとしておりました。そのため、今年度元町下郡工区に合わせて事後評価を行います。

事業位置について説明します。初めに、元町下郡工区です。本事業は、赤色で示している国道10号との交差点のやや手前の芸短大北交差点から国道10号、大分川を横断し、下郡工業団地入口交差点までの1.2キロメートルが事業区間です。本区間の宗麟大橋は、大分市の河口部に半世紀ぶりとなる道路橋の新設となりました。次に、大道・金池・上野工区です。こちらは青で示している国道210号椎迫入口交差点から芸短大北交差点までの約1.9キロメートルが事業区間です。

それでは初めに、元町下郡工区から説明させていただきます。こちらは、本事業区間の計画図です。上段が平面図、中段に縦断イメージ図と下段には、代表箇所の横断図を示しております。次に、本事業の目的及び必要性についてご説明させていただきます。当事業は、大分市内の主要な交差点や橋梁部で発生している慢性的な交通渋滞の緩和を図ること、東九州道等を利用した広域的な地域連携を図り、大分市の拠点性を高めること、大分市中心市街地への東西方向からのアクセス向上を図ること、以上を目的として整備を進めております。次に、事業効果の発現について説明いたします。

まずは1番目の慢性的な交通渋滞の緩和についてです。こちらは、本事業区間の航空写真です。本事業で整備した宗麟大橋の上下流には、既存の橋梁として5ヶ所に橋梁が

かかっております。本事業では、これらの各橋梁の交通を分散させる計画としております。整備前後の交通量を比較すると、最も交通量が減少していた滝尾橋では約1万4000台の交通量が減少しております。その他のすべての橋梁についても、整備後に交通量が減少しており、交通の分散が図られていることがわかります。

次に、周辺の渋滞緩和の状況について説明します。こちらは並行区間であります。大分臼杵線の錦町2丁目交差点及び北下郡ガード西交差点の朝の渋滞状況です。整備前は、市内中心部へ向かう車で、慢性的に渋滞が発生しておりますが、宗麟大橋が整備されたことにより、中心市街地へ流入する交通が分散され、大分市中心部の渋滞緩和に効果を発揮しております。

次に2番目の地域連携及び大分市拠点性の向上について説明します。整備前では、米良インターチェンジから大分市中心部へ向かう場合は、大分臼杵線の滝尾橋を通行しておりました。しかし、整備後は宗麟大橋を通行し、中心部へ向かうことが可能となり、渋滞箇所を通過しなくなったため、移動に要する時間が約3分短縮されるなど、中心部へのアクセス性が向上しております。

次に3番目の東西都市内交流軸の強化について説明します。こちらは東部地域及び臨海部からのアクセスを示しております。宗麟大橋への交通の分散により滝尾橋の交通量が減少し、渋滞が緩和されたため、図の緑色で着色している大分市東部地区から市内中心部へ向かう際の所要時間が約5分短縮され、東部地区と市内中心部間のアクセス性が向上し、大分市東西の交流軸として効果を発揮しております。また、黄色で着色している大分市臨海部に位置する企業群からの、北部九州方面へのアクセス性及び通行に要する定時性や迅速性も向上されており、産業力の強化にも寄与しております。こちらは下郡地区と医療施設間の通行ルートを示しております。下郡地区から大分県立病院への所要時間は、整備後に約4分短縮されております。搬送にかかる時間が4分短縮されると、呼吸停止の際の死亡率が約10%減少することなど、救急医療の支援にも効果を発揮しており、暮らしを支える道路としての機能拡充も図られております。

次に、その他の事業効果の発現として防災面の機能強化について説明します。こちらの図は、広域防災拠点であります大分スポーツ公園と市内中心部間の通行ルートを示しております。整備後では、移動に要する時間が約3分短縮されており、市内中心部の防災機能の向上にも効果を発揮しております。

次に、交通安全性の向上について説明します。庄の原佐野線の周辺では、多くの交通事故が発生しており、特に大分臼杵線では高い事故率となっております。こちらは整備前後における錦町2丁目交差点と北下郡ガード西交差点間での事故状況です。整備前整備後のそれぞれ3年間における事故件数を比較すると、約7割にあたる37件が減少しております。また整備後では、死亡事故、重傷事故ともに0件となっており、周辺道路の交通安全性も向上しております。

次に、全体事業概要について説明します。事業期間については、前回評価の計画どお

りに完了しました。事業費については、145億2900万円での精算となり、およそ8000万円の減額となりました。続いて、環境への配慮についてです。本工事で発生する土砂は現場内で流用をしています。また、全体の土砂収支では約4万3000立方メートルの不足土となりますが、芸短大改修工事等の他の公共工事の発生土を流用し、環境へ配慮しました。

次に、本事業での広報活動についてご説明させていただきます。本事業は市内中心部での事業であり、県民からの注目も高く、また、各段階における交通規制など、周辺への影響も大きい事業です。そのような背景から、事業への理解や社会インフラの重要性についての理解を深めてもらうために、広報活動や各種イベントを開催しました。開通前から様々な広報媒体を通して、情報発信に努めました。また、県民に親しみや愛着を持ってもらうことを目的に、橋梁名の公募や学生との共同制作にも取り組んでおります。開通イベントの渡り初めでは4,770名の方々に参加をしていただき、事業に対する理解がより一層深められたと考えております。今後も事業に関連する広報を通じ、人材確保等に向けた建設業の魅力発信に努めていきたいと思っております。

次に、大道・金池・上野工区についてご説明させていただきます。本事業の概要を説明します。事業期間は平成5年から平成20年。延長1,895メートル、幅員54メートルの4車線道路の整備を行いました。本事業は、交通渋滞の緩和、都市活動の活性化、生活空間への配慮を目的とし、事業を実施しました。

次に、前回評価の経緯、及び今回の確認事項について説明します。平成25年に行った事後評価では、一定の効果を発揮しているものの、さらなる事業効果の確認のため、現在事業中の元町下郡工区の整備後に、事業の効果について再度評価を行うこととしておりました。今回は事後評価時に、前回事後評価時に事業効果の発現指標としていた4項目のうち、元町下郡工区開通に影響を受ける交通渋滞の緩和、都市活動の活性化について評価を行うこととします。

まず、交通渋滞の緩和について説明します。こちらは国道210号と庄の原佐野線の朝ピーク時の交通量を示しております。下のグラフのうち、緑破線で囲んでいる箇所は、前回評価時点、赤破線が元町下郡工区開通後の交通量を示しております。緑破線内に示す本工区の開通後に、国道210号の混雑時の交通量が減少しておりますが、元町下郡工区の開通による大きな変化はありません。こちらは国道210号の1日あたりの交通量を示しております。国道210号の交通量は元町下郡工区の開通後に整備前から約24%減少しております。これにより、大道入口交差点では、平成16年に最大約1キロメートルの渋滞が発生していましたが、大幅に渋滞が緩和されております。

次に、都市活動の活性化について説明します。こちらは加納西交差点から大分インターチェンジ間における所要時間の変化を示しています。下段の緑のグラフで示している通り、本工区の整備後では、約6分の時間短縮が図られております。その後、米良有料道路の無料化に伴い、米良バイパスの交通量が1.5倍に増加しておりますが、元町下郡

工区の開通により、所要時間が約6分短縮されております。こちらは大分市内における人口及び世帯数の推移を示しております。駅南地区の鉄道高架化により南北の分断が解消され、区画整理との共同整備により、市街地の再編や基盤施設の整備が行われました。前回評価時に増加していた駅南周辺の人口については、今回評価時も概ね増加傾向となっております。庄の原佐野線 大道・金池・上野工区の開通により、中心市街地へのアクセスが容易となりました。大分駅付近連続立体交差事業とあわせて、多面的な周辺整備が行われたことにより、イベント参加人数が増加するなど、大分市中心市街地のにぎわいが拡大し、都市活動が活性化しています。

次に両工区を踏まえた今後の課題対策について説明します。本事業のように段階的に事業を推進する場合は、計画施工時において、関係機関との調整や協議及び地元住民との合意形成が重要だと考えます。効果発現についても段階的となる場合は、車線運用や信号処理などの交通制御等への取り組みが必要だと考えます。また、多数の関係者が発生する市街地での事業では、用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことも重要だと考えております。

最後に、対応方針についてです。まず、元町下郡工区についてです。当該区間の整備により、周辺道路の渋滞緩和や交通の円滑化が図られており、当初の事業目的の達成が確認されたため、さらなる事業評価の必要性はないものと考えられることから、事業評価を完了したいと考えます。

次に、大道・金池・上野工区についてです。本工区については、前回評価時点で一定の効果を発揮しており、元町下郡工区の開通による効果促進も確認できたため、当初の事業目的を達成しており、さらなる事業評価の必要性はないものと考えられることから、事業評価を完了したいと考えます。説明は以上となります。ご審議よろしくお願ひします。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

元町下郡工区については、後程、附帯意見のご提案をさせていただきたいと思っておりますが、とりあえず附帯意見以外の件をまず先にお伝えしたいと思っております。まず、特に元町下郡工区のご説明において、どこがどれだけ速くなったとか、かなり詳細に事業効果をご説明いただいて、大変わかりやすかったです。ありがとうございます。この区間だけ見るとかなり短縮されたことがわかり一定の効果が確認できると思っておりますが、その一方で他の部分が混雑しており、まだ次の事業区間が完成してないことで、まだ必ずしも便利だとは言えない状態だと思う。他の事業に比べて次の区間を早め早めに進めてい

ただいていることは承知していますが、ぜひできる限りどんどん前倒して進めていって欲しいなというのが希望です。

あと、元町下郡工区の2-15、広報活動についての点で、これだけいろいろな広報活動されていたんだなということで、非常にいいなと思いました。実は私、この委員会に入って数年経ったぐらいに、ちょうどこの現場見学会があつて、子供たちに参加させたいなと思って、参加させてみたところ、まだ開通してない宗麟大橋の上で、ラジコンをさせてもらったりとか、歩いてみたりとか、あとそれと並行して河原の土手のところでショベルカーなどの重機に実際に乗せていただいて、作業操作もさせていただくとか、もう子供にとっては夢のような企画でした。あと確か佐賀関の海星館の方が宇宙企画ということでロケットを飛ばす企画等をされていて、本当に楽しませていただいて、いまだに宗麟大橋を通るたびに、ここ歩いたなと、子供も言います。それぐらい子供にとっては大きなイベントだったと思っていて、すごくよかったと思っています。ただ、私がある企画を知ったのは大分県の広報誌であり、正直この県の委員になってから注目するようになった広報紙なので、自分がこの委員になっていなかったら参加しなかったかなという印象も持っています。予算の問題とかあるし、環境問題もいろいろあるので必ずしもチラシがいいかわからないのですが、やはり学校を通じてお知らせしていただくと、家庭まですごく入り込んでくるし、子供がまずこれ行きたいって思うので。せっかくなので、今後の広報の中で、中高生はもうスマホとかSNSばかりでしょうけど、小学生を取り入れ込むなら、やはりまだチラシかなと思うので、その辺をまたご検討いただけたらなと思います。

○都市・まちづくり推進課

はい。ありがとうございます。1点目は、我々も、国の予算等も確保しながら、一生懸命頑張っていこうと思っております。それから2点目につきましては、ご指摘のとおり、小学生の早い時期に土木工事であるとか、公共事業で、我々が使っているものがどのように変わっていくのかを、小さい頃から見ていただくということで、事業単位でこういったこともやっております。今回橋梁の色を選定してもらおうということで投票をお願いしたところですけども、それについても地域の八つの学校に、担当が参りまして、チラシをお配りして投票をいただいたところでございます。子供さんたちも持ち帰って親御さんと相談をしながらやったというようなことも、先生から聞いております。このほか、都市計画教室と言いまして、いわゆる出前講座みたいなことを、各学校にPRさせていただきまして、こういったものを事業とは別に、都市計画でこんなことやっているよ、とか、こんな工事をやっているよ、というようなことも各学校を回ってですね、今年は4回か5回、学校回らせていただいております。そういったことを冒頭部長が申し上げたように、我々も建設産業にいかに関心を持っていただくかということ、我々の課だけではなく部を挙げて取り組んでおりますので、今後も継続していこうと思ってお

ります。ありがとうございます。

○委員

いつもこの下郡を通して県庁だったり、トキハ会館に来ていて、平成 24 年に移住してきたのですが、平成 27 年ぐらいから県のいろんな委員とかをやらせてもらっていて、まだ宗麟大橋ができる前は、時間が読めなくて、混雑に巻き込まれたりして余裕を持って出るっていう習慣をつけないと、どこでどういうふうに車が混雑するか本当に予想ができなかったです。でも宗麟大橋ができてから、本当に分散されて、居住地から 1 時間もかからずに県庁に来ることができる。それがほとんど、雨が降らない限りはもう安定して一定の時間で来られる。すごく負担がなくて。足が遠のくことは、まずなくなりましたので、大分県内から都市部というか県庁あたりに来るっていうことの、負担感は随分減っているのではないかと思っています。実際に走ってみても、今日もそうでしたけど、本当に混雑することがなくて、非常にありがたい。通るものからしたらありがたいと思っています。ただ、なかなか広報活動がうまくいってないと思います。小学生とか中学生、高校生に向けて、土木事務所単位でもかなり教育していただいている、環境教育とかキャリア教育の面で、随分協力していただいています。ただ、多分両方ともあまり広報活動がきちんとできてない。小学生にもたくさん教えてもらっているのに、そこに該当したお子さんは、しっかり話が聞けるのですが、該当とならない学校などは、知り得ないまま終わってしまうことがないように、ぜひ、教育委員会も一緒にやりたいと思いますので、お声掛けいただければと思います。情報発信を、やはりもう少し。インスタとかも見ています。更新されているのもよく見ているので、もっと広がるとういかなと思います。ぜひお願いします。

○都市・まちづくり推進課

広報活動ですが、この宗麟大橋、元町下郡工区はどちらかというと活動に頑張った事業でございまして、例えばですね、この車の通るところのコンクリート工事が終わった時には、一般公募しまして、1000 人参加されたのですが、1000 人以上応募があり、結局抽選で参加者を選んだというぐらいです。どちらかといえば広報活動は頑張ったところでございます。そして、どういった広報活動をしたかと言いますと、周辺の小学校は当然参加を呼びかけますし、それだけではなくインスタだとか、T w i t t e r とかそういうところに力を入れて広報していましたが、新聞各社、テレビなどに取り上げてもらうことがかなり多くて、それで、皆さんに多く知れ渡ったという経緯があり、かなりの方が見学会に来られております。

○委員

ありがとうございます。土木や事業が身近に感じると、普段の生活でも、もっと土木

が身近に感じられると思うので、ぜひたくさんのお子さんを参加させていただけるように、今後もよろしくをお願いします。

○都市・まちづくり推進課

ありがとうございます。先ほど教育委員会の話は、まだ完全に協議が終わっていないのでなかなか申し上げにくいのですが、今YouTubeとか教育委員会の方で学校のビデオを撮るなどをやっています。そこと今協議をしまして、YouTubeとかに載せられるような都市計画教室の様子を今度は学校に配信しようといったことも試みとしてやろうとしています。もう少し時間はかかるかもわかりませんが、そういった取り組みを今進めようとしております。

○委員

スライドの2-11ですが、交通量の推移というところです。整備前は平成29年の11月9日の1日でデータを取っている様ですが、整備後が何故、2日間のデータであり、その様になっているのか。つまり、渋滞の緩和になることは、もちろんデータがその様になっていますから、分散されて緩和されていることは資料でわかるのですが、でも実際は、交通量が少なくなり、そういった結果が出ているのではないか、ということも考えられるわけです。それを見ると、整備後で、2日間とっていると、何かデータが2倍になったような気がするわけですね。それを同じような考えで、2-18を見ると書き方が統一されてなくて、例えば今の、整備前の1日だけなのが2日になっている。整備前と整備後が一緒になっているなど、統一感がなく、データが少しどうなのかな、というところがありますので。先ほどのところも、データが1日だったら1日にする。2日だったら2日に統一していただければと思っています。わからないのですが、整備後がなぜかなり少なくなっている。実際の交通量が少なくなっているということが、この宗麟大橋のところも、効果とですね、実在台数が少なくなっている効果が一緒になっている感じがするのですね。ですから、データはわかるのですが、そのあたりのことの分析はどのようになっているかなと思っています。

○都市・まちづくり推進課

お答えします。まず2点目から説明させてください。この整備前というのは、駅の南側の大道・金池・上野工区の方の整備前になります。そして、この整備後というのは、大道・金池・上野工区の駅の南側の道路が開通したときの状況です。これはどこの交通量かと言いますと、大道の国道210号の交通量になります。国道210号の大道小学校の前あたりを想定していただいたらいいと思いますが、そちらの210号の道路が渋滞しておりましたので、こちらから庄の原佐野線の方に、交通が転換して5万3300台の交通量が、駅の南が開通したことによって4万6000台の交通量に減りました。これが前回

の事後評価の資料になります。そして今回、宗麟大橋のある元町下郡工区が開通しますと、さらに交通が転換して、国道 210 号の交通量が 3 万 8500 台まで、1 万 1000 台ほど減ったという結果になっております。ですので、これは庄の原佐野線の交通量ではなくて、国道 210 号の交通量であり、庄の原佐野線が開通することによって段階的に交通が減ってきていることと、庄の原佐野線の効果で国道 210 号の渋滞が緩和している結果を表したものになっております。

○委員

わかりました。

○都市・まちづくり推進課

そして、これが日当たり交通量になります。

○委員

平均ということですか。

○都市・まちづくり推進課

これは 1 日です。そして、こちらの総量を見ていただいたのですが、整備前の大分川河口部の交通量は全体で 22 万台ほどございます。そして、整備後も 22 万台ほどになりますけど、これは 2 日間の 1 日平均になっております。

○委員

2-20 の今後の課題のところについて質問させてください。課題の中で、暫定的な車線運用や交通制御等の取り組みが必要というようなご説明がありました。おそらく早期の供用が望まれていて、また交通量もすごく多くなるということが想定されるので、なかなか課題も多いのかなと思ったのですが、現在事業中の下郡工区であったりとか、今後その早期の事業化を目標とされている工区について、具体的な課題になりそうところであったりとか、対策を考えられているところがありましたら、具体的に教えていただきたいです。

○都市・まちづくり推進課

この段階的などというのは、大道・金池・上野工区、元町下郡工区、事業中の下郡工区のように段階的に整備していくことで、周辺部に新たな渋滞が発生する場合があります。この元町下郡工区では、終点の下郡工業団地入口交差点で交通が混雑する可能性があります。そこで、ここの交差点の車線数を、今までより増やして、暫定的な車線運用にしています。例えば南側に行く右折レーンを 2 車線に増やしています。そういったことを

課題としてここに記載しております。下郡工区が開通しますと、今度は米良バイパスでまた新たな渋滞が発生する可能性もあります。元町下郡工区の課題を受け下郡工区が開通した時にどういった交通処理をすればいいのか、現在検討しているところです。

○委員

ありがとうございます。工区の終了区間のところが既存の交通量の多そうな道路と、交わっているところが非常に多いので、またその工事中のそういった工夫は非常に重要になるかなと思いますので、十分検討していただければありがたいと思います。

○委員

先ほどの広報の関連でもう一つありまして、先ほど動画を作っておられると、お話があったと思います。思いつきなので、深く検討いただくものではないのですが、例えば今中学生は、パソコンでパワーポイントどころか、もう動画の作成がとても上手なのです。なので、例えば広報活動の一環として、県の方が小学校に授業されに行くように、何かこの一つの事業について講義をされに行くと、例えば資料を指定して、この資料を使ってこの事業について動画を作ってくれませんかみたいなことをして、学校内で選ばれた方は、例えばその1年間、県で流しますよとか、その様なことをすると、多分興味があるお子さんは、その事業について、授業以外でも調べるでしょうし、そういうことをお知らせすることによって、他の公共事業の動画を見るとき、他の公共事業がどうなっているのだろうということ、何か興味を持つなど、一つの事業をPRすることによって、複数の事業を見ていただけるのではないかなと思うのです。県の方で、動画に凝った方がおられればまた別ですけど、結構今の中学生はクオリティが高いので、なかなか使える可能性高いと思うのです。なので、試みとして思いつきですけどそうすると、授業しに行くことが大変かもしれませんが、それに見合ったものも得られるかもしれないですし、効果としては興味を持ってもらうっていう趣旨では、意味があるかなと思います。

○都市・まちづくり推進課

ありがとうございます。ぜひ参考にさせていただきます。実態を申し上げますと、まだ動画までは至ってないのですが、今県の教育委員会の指導主事の方と協議をさせていただいており、有効にどの様にするか、現場の方で言いますと、各土木事務所もこういった土木未来教室というような形で、砂防であったり河川であったりと、テーマを変えてやっています。その際に、学校の先生に社会実習をいただきながらですね、そこでどういうテーマにしようか、どういうやり方にしようか、というのを事前に打ち合わせさせていただきながら、各土木事務所もやっておりますし、我々もやっていますので、またその際に、いろいろ参考にさせていただこうと思います。ありがとうございます。

○委員

もし他の意見がなければ、附帯意見についてご提案させていただきたいのですが。今回、元町下郡工区を検証するにあたって、大道・金池・上野工区も事後評価でもう一度検証されました。それはやはり関連する事業なので、先の方が終わらないと大道・金池・上野工区の事業効果等もなかなか検討できないのではないかと、という意見があったという経緯をお聞きしております。それは事実だと思いますが、ただ関連する事業をずっと残して、毎回毎回ご説明やご報告いただくということは、少し現実的ではないと思います。ただ、そういった意見も一理あるので、尊重したいなとも思います。なので、今回ですね、元町下郡工区について、事後評価は一定の効果が確認されたので評価を完了とすること、ご提案いただいております、結論として異論はないのですが、もしよろしければ、附帯意見として、都市計画道路事業 庄の原佐野線（元町下郡工区）については、今回の事後評価で一定の事業効果を確認できたが、隣接する下郡工区が事業継続中であることから、下郡工区の事後評価に際して、元町下郡工区の事業効果への影響等もあわせて検証願いたいと。次の工区の事後評価時に一緒に検証してください、ということをお附帯意見として、つけさせていただきたいなと思っております。

○議長

ありがとうございます。ただいま委員の意見につきまして、他の委員さんの方でご意見等はございませんか。

（委員一同 意見等なし）

○議長

はい。ありがとうございます。それでは、ただいまの委員の意見について、知事答申において附帯意見とするということによろしいですか。

（委員一同 異議無し）

○議長

はい。ありがとうございます。それじゃその方向でいきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○議長

それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の評価の完了が妥当であると認めることによろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○議長

はい。ありがとうございます。ではこの事業につきましては、評価の完了を妥当といたします。ありがとうございました。

4. 【再評価】 道路改築事業 国道 442 号 宗方拡幅

○議長

おそろいようですので再開させていただきます。次は、再評価対象事業であります。道路改築事業、国道 442 号、宗方拡幅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、一般国道 442 号、宗方拡幅について説明させていただきます。本事業に関する記載は、配布資料の 4-1 から 4-18 ページになります。配布資料の 4-9 ページから説明いたします。

宗方拡幅は大分市西部に位置する国道 442 号の改築事業になります。こちら写真の上側が大分市中心部、下側が野津原方面となります。今回の事業区間は、松が丘団地入口交差点を起点とし、萌葱台団地入口交差点を終点とする延長 1665 メートルになります。現道の状況です。本路線周辺には数多くの住宅団地や商業施設が連担しており、沿道施設への出入り交通が大変多い状況です。周辺には宗方小学校や植田小学校、植田中学校、雄城台高校があり、主要な通学路として利用されております。

次に、現道の問題点について説明します。一つ目は深刻な交通混雑です。写真のとおり右折車線やバスベイが未整備であるため、滞留や対向車線にはみ出してバスを抜こうとする車両もあり、事故の危険性が多く存在しております。次に、歩行者、自転車の通行空間の不足です。写真のように、歩道が狭く、歩行者や自転車利用者の安全が確保されていない状況であります。

次に、緊急輸送道路としての機能向上です。本事業で無電柱化することによって、緊急輸送道路としての機能が向上し、災害時には円滑な救助・支援活動ができるようになると考えています。

続いて本事業の計画について説明いたします。事業区間は、松が丘団地入口交差点から萌葱台団地入口交差点までの延長 1665 メートルになります。起点から市道上宗方玉沢線との交差点までの 235 メートルは交通量が多いことから、4 車線整備としています。こちらの 4 車線区間を含む 280 メートルにつきましては、令和 3 年 3 月末に供用してお

ります。こちらの事業の道路幅員は、4車線区間が全幅26メートル、2車線区間が20.5メートルで計画しております。植栽につきましては、見通しなどに支障が生じないように、現在地元と調整を図りながら、選定を行っているところです。

続いて令和3年3月に供用した4車線区間についてです。写真は同時間帯で撮影した、工事前と供用後の上宗方交差点の状況です。混雑の解消が確認されており、令和4年8月8日の渋滞対策協議会においても、こちらの交差点は主要渋滞箇所から解除されております。続いて歩行者・自転車の状況です。今回の整備によって歩行者、自転車の安全が確保されていることがわかります。

今回の事業の変更内容についてです。事業期間は令和6年度の完成としておりましたが、4年間延伸し令和10年度完成を予定しております。また事業費につきましては、前回評価時の65億2000万円に対して、33億3000万円増額し、98億5000万円を見込んでおります。事業費増の内訳は、路床改良工、地盤改良工、交通安全施設の追加、物価等の上昇、補償費の増が大きな要因となっております。事業費の増について説明します。

一つ目は路床改良工の追加です。現地着手後の土質試験の結果、路床として必要な強度が不足していたため、石灰による路床改良を行う必要が生じました。これに伴い、1.8億円の増額が必要となりました。

増額理由の二つ目は、構造物の基礎地盤改良の追加です。構造物の基礎について、着手前に土質試験を行ったところ、軟弱地盤であることが判明いたしました。このため、基礎地盤改良を行う必要が生じ、1億円の増額が必要となりました。

増額理由の三つ目は、交差点照明の設置です。一部交差点について、交通管理者などと協議した結果、安全対策として照明設置を行うこととなったため、20基の設置増が必要となりました。これに伴い、0.6億円の増額が必要となりました。

続いて増額理由の四つ目は、物価上昇等による影響です。当初評価時から、物価上昇等により、労務費、機械経費、材料費、消費税などが値上がりしております。この影響により、道路工で約3.2億円、電線共同溝で約2.9億円。測量試験費で約1億円の増額が必要となりました。

事業費増の五つ目の理由は、詳細調査による補償費の増額です。小売店舗などの3件について、前回評価時は、用地買収後も、建物を移転することなく、駐車場が確保できると考え、用地内にある看板などの工作物の移転補償を算定しておりましたが、今回、詳細調査を実施したところ、店舗敷地内や近隣で駐車場を確保することができないと判明したため、店舗の移転、立体駐車場の設置または改築等が必要となりました。このため、補償費が約18.4億円増額となりました。

また、その他として、詳細調査により建物内の設備が判明し、補償費が約3.8億円増額となっております。これらの増額により22.2億円の増額が必要となりました。

増額理由の六つ目は、調査費の増額です。店舗の移転や立体駐車場の設置、改築に関

する詳細調査を行う必要が生じたため、0.6億円の増となりました。

続きまして、計画期間の延長理由についてです。大型商業施設について、店舗の移設や立体駐車場の設置または改築など、営業との調整が必要となったため、その交渉及び移転などには長期間を要します。このため、4年間事業期間を延伸し、令和10年度までとしたいと考えております。

次に環境への配慮についてですが、周辺環境への配慮として、排水性舗装により、通過車両の騒音低減を図ります。歩道の拡幅により、民地と車道部との距離が現況よりもとれることから、生活環境の改善を図ることができます。土量の内訳ですが、切土が約1万4000立法メートル、盛土が約1900立法メートルで、搬出土が約1万2100立法メートルとなります。搬出土については、管内の他の公共工事で再利用するよう調整に努めて参ります。

最後にまとめになりますが、本事業の期待される効果としまして、交通容量の拡大、幅員狭小の解消及び右折車線等の整備による走行環境の改善、歩行者、自転車の通行空間の確保による安全性の向上、無電柱化事業の実施による防災機能の向上です。費用便益比は、物価上昇や、駐車場の利用実態による補償費の増などにより、事業費が増えたため、前回の1.2から0.8となっています。しかしながら、すでに供用している4車線区間では、期待された効果が十分に確認されており、地域から感謝の言葉を多くいただいております。また、残る区間は、歩道、自転車道の設置及び右折レーンやバスベイ整備が主な内容となっており、これらの整備による安全性の向上は、便益として数字にあらわすことはできませんが、先にご説明した本路線が抱える課題に対して、非常に効果が高いと考えています。また、残事業に対する費用便益比も1.5あることから、事業を継続することで、期待される効果を発現したいと考えております。地元自治体や国道442号宗方植田区間整備促進期成会などからの強い要望もあることから、本事業を継続したいと考えております。説明は以上になります。

○議長

はい。ありがとうございました。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

費用便益比が0.8ということで、本来だったら事業継続するということは、なかなか難しいかもしれませんが、現地調査をさせていただきました。最初の目的が、道路がものすごく狭くて、小学校、中学校ですかね、すぐ上の方にあり、通学路として利用されているということ。それに、最初の目的が、私は安全の確保、交通安全を主目的とするというところで書かれたら、もうB/Cは算定しないということでもいいぐらいの危険な道路ではないかなというふうに、現地調査で見せていただきました。さらに、今から

は歩道の整備、さらに交差点の改良というところ、右折車線等の整備が当たるのではないかな、というふうに思っております。最初の計画のときよりもずっと交通量が増えており、事故も発生しているということを考えれば、最初から交通安全の目的を付け加えていればよかったと思っております。これぜひ、現地調査をした感じでは、もう継続、絶対にやらないといけないなというような印象で、数字も、そういうふうに見えると思っております。

○委員

結果論なので、やむを得ないだろうなと思うのですが、やはり金額の増額の幅が大きいので、なかなか予見不可能と書かれてはいますが、もう少し何か聞きようがあったかなと。実際にきちんとした調査に入る前でも、周辺の聞き取りとか、普通に施設利用者として見学するだけで、もう少しわかった部分はあったかなと。前回説明会の時に、詳細なご説明いただいた時に印象は受けました。用地補償の算定については数年前からかなり改善がされていて、改善途中というところだと思うので、今回の件も、今後改善、もう少し何か検討の余地がないかということで、改めてご検討いただきたいなと思います。ただ、おそらく現地視察に行ったみんなが、ここは危険だ、是非とも改良してくださいと、思うような場所だったと思います。他の事業でも言いましたが、工事中の安全面も気をつけていただいでですね、できるだけ早く事業が進むことを願っています。以上です。

○道路建設課

ありがとうございます。用地補償については今後も、新たな取り組みをしたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○委員

ちょっと専門的になりますが、4-12 を開けていただけますか。事業計画というところでは、私も現地視察をして、現在でも交通量が多いので、早急な拡幅が必要だなと、私自身も思いました。ここでお尋ねですが、右下の計画交通量2車線区間が、現況は9149台日交通量があるのが1万2000台に令和22年になりますよ。4車線区間が、現状1万6181台が2万700台になりますよという将来予測が出ていますが、将来交通量は、まだ現状よりも増えるということは、例えば誘発交通量とか、近辺に大規模な住宅団地や大規模な施設ができたときに、そこから発生する交通量とか、例えば、もう一つ例えば転換交通量とかがどこから、向こうで回ってくるのか。考えられるので、この様に将来増える予測が出ていると思うのですが、現状、この辺に住宅団地等はおそらく作られないと思いますし、どこからどういうふうな理由で、将来現況より3000から4000台増えるという予測を出したのか。まずそこから教えていただけますでしょうか。

○道路建設課

お答えいたします。今回こちらを4車線と2車線で整備されたら210号ホワイトロードの方から転換されるのではないかと、というところで交通量が増えていると考えています。

○委員

210号のホワイトロードから回ってくるという予測ですね。わかりました。それともう1点はですね先ほど幅員構造のところ、図が出ますでしょうか4-13ですが。一つはですね、自転車道を整備することは、試行型で私は非常に良いと思っていますが、自転車道はその効果を発揮するにやっぱ繋がってないといけないと思うのですね。ここに宗方拡幅の先で、自転車道のネットワークとして、どういう想定をしているのかということですね。この先もずっと自転車道が繋がる計画はあるのかどうか、ということと、もう1点は植樹帯ですね。現地でもちょっとお尋ねしたのですが、1メートルの植樹帯の中に、現地では、自治委員さん等はぜひ高木を植えて欲しいという要望が出ていると。ただし、現実的に1メートルで高木をずっとあそこに植栽するのは、大変難しい。普通はないと思うのですが。この辺を県として今後どの様に考えているのか。私は低木でも十分じゃないかなと思うのですが、その辺、県のご見解等をお伺いしたいと思います。以上2点です。

○道路建設課

1点目の自転車のネットワークについてですが、具体的に市内側の方に延伸するような計画は、現在のところ持っておりません。将来的なところは、勉強不足ですので、後でお答えできればと思っております。

2点目、植栽帯についてです。出入りが店舗も多くかなりあるので、極力、低木もしくは地被類というところで、今地元調整をさせていただいているのですが、地元の方は歩くときに影が欲しいというところもございまして、その辺の要望との折り合いを今調整させていただきながら、極力交通に支障がなくて、十分育つ環境を整えたいなど。委員がおっしゃるように、1メートルしか幅がないので、高木を植えてしまうと根が歩道の方に出るなど、走行性などへの影響も考えられますので、地元との調整については、しっかりと慎重にやっていきたいと思っております。

○委員

地元の方との調整は大変難しいと思いますけども、多分この高木というのはありえないと、私は将来を考えてもないと思いますので、大変かと思いますが、その辺よろしく願いいたします。

○委員

今の点と関連しますが、現地調査の際にどなたか他の委員が、せっかく無電柱化するのに、ここに高い木を植えてしまったら、災害の時にそれが倒れて、通行の妨げになるのではないかという心配をされていて、本当その通りだなと思ったので、地元の方と共有する際に、そういう意味の安全面とかもですねアピールしていただけたらなと思います。あと、低い木を植えるときに、私いつも気になるのが、歩道と自転車道を行き来できる空間があるときに、どうしてもまだ小さいお子さん。幼児とか小学校低学年の方が、歩道と自転車道が車道じゃないということで危機感がなく、パッと飛び出したら、中高生が自転車を飛ばしていて、衝突するということも、結構危険だと考えるので、そういう見通しがある程度良い形でご検討いただけたらなと思います。

○委員

先ほど歩行者通行量が500名以上になると3.5メートル取らないといけない、とお話をいただきました。これを見ると歩行者が12時間で904人。自転車が903台と書かれています。4-2のところですね。そうすると、3.5メートル必要になるのではないかと。500人以上ですから。そうすると、今の幅員構造のところですね。2メートルと自転車の2車線のところが、どの様に考えればいいのか。植樹帯のところを含められるのか。自転車道はどの様に考えるのかというところを教えてくださいなと思います。都市計画道路事業のところが出たのですが、先ほどは歩行者通行量で300何十人だったので、2メートルで良いのですが、500人以上あると3.5メートル必要だと。そうすると、今の幅員構造を見ると、それはどこまでか、そうなのかというところの質問です。歩道だけを考えて3.5メートルなのか、もう少し緩く考え植樹帯まで含めるのか、自転車道はこの幅でいいのかどうか。自転車も500台を超えているわけですから、それに当てはまるのか伺っておきたい。

○道路建設課

調べてまた後ほど回答させていただいてもよろしいでしょうか。申し訳ありません。

○議長

よろしいですか。事業者が申しております、対応方針案の事業継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議なし)

○議長

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

5. 【再評価】 道路改築事業 国道 388 号 畑野浦～楠本浦バイパス

○議長

はい。次は、再評価対象事業であります。道路改築事業、国道 388 号、畑野浦～楠本バイパスについてご説明お願いいたします。

○道路建設課

はい。説明をさせていただきます。道路改築事業、一般国道 388 号、畑野浦～楠本バイパスについて説明いたします。資料は 5-1 ページから 5-16 ページとなっております。5-9 ページより説明いたします。

本事業は平成 29 年度に再評価を受けており、以後 5 年経過した事業として今回再評価に諮るものです。本路線は佐伯市を起点とし、宮崎県を經由し、熊本県に至る一般国道です。今回の再評価対象箇所は、佐伯市蒲江畑野浦から竹野浦河内間における延長 7.4 キロメートルの区間です。本事業区間は、畑野浦、楠本浦、竹野浦の 3 工区に分かれており、畑野浦と竹野浦の 2 工区、約 3.7 キロメートルについては、平成 26 年までに開通しております。赤い点線で示しております、楠本浦工区の約 3.7 キロメートルについては、現在も未整備の状況です。お手持ちの資料にないので前のスライドをご覧ください。まず、令和 5 年 2 月 5 日に、楠本古浦トンネルを含む延長 540 メートル区間の開通式を行い、部分供用を開始いたしました。地元主催で開催された開通式には、佐伯市長、県議会議員、市議会議員をはじめ、地元住民約 300 人以上が参加し、通り初めなどを行いました。

続いて沿線の利用状況についてです。本路線は旧蒲江町と佐伯市中心部を結び、通勤や通学、買い物など日常生活に欠かすことのできない生活道路です。また、本路線は佐伯市中心部と旧蒲江町、延岡方面等を結ぶ緊急輸送道路の一次ネットワークに位置付けられております。産業面について、本地域は水産業が盛んであり、入津漁港で水揚げされた水産物を佐伯市内や県外に搬出する重要な輸送路となっております。さらに事業区間周辺には道の駅蒲江をはじめ、元猿海岸にある高平展望公園など、多くの観光施設があり、日豊海岸シーニックバイウェイに認定された路線であるほか、佐伯市がツーリズム重点戦略に位置付けた観光施設を周遊する推奨ルートにもなっております。

現道の問題点についてです。未整備区間である楠本浦工区は図中の赤丸で示す箇所が線形不良箇所であり、急なカーブが連続しています。また図中の黄色の実線で示す幅員狭小区間は、楠本浦工区全体で約 2 キロメートルあり、見通しも悪く、離合困難な状況

です。赤とオレンジの三角は交通事故の発生箇所を示しておりますが、正面衝突による重傷事故や線形不良箇所での追突事故などが、16年間で5件発生しています。また、歩道が未整備のため、通学児童の安全性も課題となっております。さらに斜面からの落石の恐れなど、防災点検における要対策箇所も9ヶ所存在しています。以上の問題点につきまして、本事業の実施により、問題点の解消を図り、道路利用者の安全性、走行性の向上や、道路の防災機能の向上、緊急輸送道路としての機能の確保・向上、水産業などの物流の効率化、観光振興の向上を図ることを、本事業の目的としております。

計画概要について説明いたします。全体計画延長7400メートルのうち、図の赤色で示す楠本浦工区3716メートルが未整備区間、今後整備を予定している区間です。この区間の起終点両側は、海岸に面する急峻な地形のため、周辺環境の改変を抑えたトンネル構造を採用しております。それ以外の区間につきましては、極力現道を活用したルートとしております。一般部の幅員構成は3.0メートルの車道が2車線、歩道が2.5メートルであり、全体の幅員を9.75メートルとしております。

全体事業概要について説明をします。計画期間については、令和6年度までとしておりましたが、今回8年間延伸し、令和14年度までを予定しております。事業費については、道路工で6億円増額で52億4200万。トンネル工は18.5億円増額で58億5000万。橋梁工は5000万増額で7億4300万円。全体で計25億増額で、総事業費は117億5000万円から142億5000万円を見込んでおります。

次に事業費の変更理由について説明します。一つ目は物価上昇によるトンネル工事費の増額です。前回評価までは、当時直近のトンネル実績等を参考に算出しており、14億円としておりました。しかし、今回発注に向けて、最新の単価で積算をしたところ、物価上昇等による影響で18億5000万円増額の32億5000万円となりました。なお、メートル当たり単価で表しますと、約460万円となります。直近のトンネルについても同様の影響を受けまして、工事単価が上昇しております。

二つ目も同様に、物価上昇等による道路橋梁工事費の増額です。こちらも、物価上昇等による影響を受け、労務費、機械経費、材料費、消費税率などが値上がりしております。この影響により、道路工で約4.5億円、橋梁工で約2億円の増額で、合わせまして、6.5億円の増額となります。物価上昇につきましては、一般的な道路工事に比べ、トンネル工事費の増額率が高くなっています。その要因の一つとして、機械経費の上昇がございました。削工に使用するドリルジャンボは約2.4倍。コンクリート吹付機が約3.7倍になっております。対して、一般的な工事で使用するバックホウは約1.2倍となっております。理由としては、排出ガス対策基準がより厳しい機械に積算基準が改定されたことなどが要因であると考えられます。このほかにも、トンネルの主要材料であるコンクリートや鋼材が大幅に値上がりをしたことも、上昇原因の一つとして挙げられます。

続いて事業期間の変更について説明いたします。楠本浦工区は、これまで測量、調査、設計、用地補償、一部区間の工事を実施してきました。前回評価時は、楠本古浦トンネ

ルと楠本第2トンネルを同時に掘削し、佐伯市埋め立て施設内に掘削土約5万1700立方メートルの仮置きを想定しており、その仮置土を利用して、前後の埋め立て工事を実施する計画としておりました。しかし、仮置き場所で地盤調査を実施したところ、約2万5000立方メートル以上の掘削土を仮置すると、地盤沈下や埋め立て施設護岸に影響を及ぼす可能性があることが判明いたしました。これにより、トンネル2本を同時に掘削し、掘削土を仮置することが困難となったため、トンネル掘削時期をずらす必要が生じました。仮置場の制約条件に基づいて、トンネル工事時期を調整し、前後の埋め立て工事に流用できるよう工程を精査しましたところ、事業期間を令和6年度から8年間延伸し、令和14年度の完成を目指したいと考えております。

環境への配慮について変更はありません。道路のルートにつきましては、急峻な地形においてトンネル構造を採用し、切土等の地形改変を最大限抑制し、周辺環境に配慮した設計に努めています。また、事業区間付近で希少種のクマタカが確認され、前回評価時に、その調査期間として2年間見込んでおりました。調査の結果、営巣圏は工事箇所から離れており、工事の影響がないことを確認しております。

概算土量についてです。整備済み区間の畑野浦工区及び竹野浦工区では10万9500立方メートルを搬出しましたが、ほとんどの土を近隣の漁港の埋め立てに利用したほか、圃場整備する民有の受入地に流用を図りました。未整備区間である楠本浦工区におきましては、事業地内で8万6500立方メートルの土が発生しますが、工区内の盛土として5万8500立方メートル使用します。残る2万8000立方メートルは事業地外の他公共工事に流用予定です。

まとめになります。再評価基準は前回評価後5年経過によるものです。事業継続の評価は、費用便益分析のほか、緊急輸送道路における通行困難区間の解消を目的とした、一次改築であることを含めて判断しております。本事業の実施により、線形不良幅員狭小の解消による走行環境の改善、歩道空間確保による歩行者の安全性の向上、緊急輸送道路としての機能確保・向上が図られます。また物流の効率化や観光振興の向上など、効果も期待されており、事業実施環境としても、地元自治体である佐伯市や地域住民からの要望も非常に強いことから、対応方針としては、事業を継続したいと考えております。説明は以上になります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

これも、費用便益比が0.4とかなり低い。質問は、緊急輸送道路における通行困難区間の解消を目的とした1次改築である、と。では、2次改築は何を目的としているのか。

ちょっと教えていただきたい。1次改築であれば、B/Cが1.0を切ってもいいのかを、教えていただければと。それが1点ですね。もう1点はですね、現地調査をさせていただきました。現地調査をするとですね、これは生活道路に近いものになっていて、さらに、もう見えない、カーブで。ですから交通の円滑化というよりも、安全性の確保が一番にこないといけないと、私は現地調査をして思っております。最初の再評価の事業目的に関してもそうですし、6-16に関してのパワーポイントですね。期待される効果というところの書き方にしても、まず私は歩行空間確保による安全性の向上、というのが一番上にこないといけないと思います。それと緊急輸送道路としての機能確保と向上。走行環境の改善はですね、まだ下かなと思うのですが。最初に、交通の改善というようなことよりも、生活安全の道路としての安全性の確保、通学路の確保、そして緊急輸送道路としての機能の強化というのがまず来て、それから、走行の改善とか、観光地へのアクセスの強化とかそういうのは、まず安全性を確保するっていうのが大事なのに、その辺りが一番になくて、そういった第2次的な要因が上に来ている。効果がどうかと、0.4ということは、安全性を必ず確保するためにこれを再評価して継続にすることはわかるのですが、しかしながら、効果は観光のアクセスとかですね、そういう効果は、ほとんど見られないというのが数字で出ているわけですから、そういったところはしっかり見極めて書くことが、プレゼンテーションする時にもしっかりとご発表いただきたい。さらに文章をその様にさせていただければありがたいと思っています。現地調査すると、やらないといけないということは、よくわかっているのですが、書き方が少し不十分じゃないかと思っています。

○道路建設課

1次改築と2次改築といったところでございますけれども、1次改築につきましては、前のスライドの通行困難箇所、この区間の解消というところで、今委員からもご意見いただきましたけれども、現地がかなり、道も狭くてカーブが多いということで、移動するのは困難な状況であります。またそこに通学路も重なっているところから、歩行者の安全を確保できていないというのが現状でございますので、まずは安全、安心ですね。道路を通すというところで、1車線を2車線に拡幅するのも、その一つになると思い1次改築とさせていただいております。2次改築につきましては、先ほどの宗方拡幅の4車線の区間とかいうのが、そういうものにあたると思いますが、ネットワークといいますか、大分県のネットワークでもっと利便性を向上させたいといったところで計画させていただいて、まだ2車線ですれ違える道路があるのだけれども、渋滞しているとか、事故が多いとか、そういったご不満を抱えているところについて、車線を拡幅したりだとか、大胆なバイパスを整備したりだとか、そういったものを2次改築と呼ばせていただいているところでございます。

2点目。スライドが、どうしても、場所の説明と含めてご説明したところから、スラ

イドの順番が沿線の利用状況の方から説明するとともに、そういう効果を一緒に言ってしまったようなところが、ございますけれども、目的といたしましては、今ご指摘いただいたように、一番にはやはり道路利用者の安全性と走行性の向上、もしくは防災機能の向上というところ。防災機能というのは、落石があったりもしますのでそういうところで、安全性を向上するというところを我々も一番に考えているといったところでございます。

○委員

私もこちら現地調査に行かせていただきました。施工されたトンネルに行くまでの道が、本当に幅員が狭くて線形不良箇所がたくさんありましたので、非常に必要性の高い工事であるな、ということも実感しましたし、先ほど見せていただいたように、地元の方もかなり望まれたものであるということも理解しております。また、今回の非常に大きな内容として、トンネル工の物価の影響が大きいということでしたが、これから着手する第2トンネルの部分を見込んでの算出ということで、大きな金額になっているというところですが、やむを得ないことだと理解しています。現地でお尋ねするのを忘れたところもあるのですが、現道の湾岸の道路ですね、狭小な落石などもかなり危険な箇所があると思ったのですが、この開通後の既存の道路の活用とか管理の問題もあるのかなと思ったのですが、それをどのように計画されているのかを教えてください。

○道路建設課

お答えいたします。今ご指摘いただいたのが黄色のところですね。旧道という形になるのですが、佐伯市と事前にお話しておまして、幹線道路としては赤いラインで県の方で管理をしっかり管理させていただいて、ただ、今の道路を潰してしまうとまた裏に土地を持っている方が通れなくなったりもしますので、もう本当に身近な生活道路ということで、佐伯市の方に管理していただく予定になっております。

○委員

わかりました。市の方で管理ができるというところというので確認いたしました。やっぱり旧道の管理コストというのはかなり負担が大きいかと思いますので、そのあたりの全体も含めての評価、市が管理するということであっても、そういったところも課題になるかと思いますが、そういった既存の部分の管理も含めた評価ができるようになるといいのかな、というふうに思います。

○委員

私、先週土曜日に佐伯港からヘリコプターで佐伯の上空を20分飛ばさせていただい

たのですが、ものすごく佐伯の海が綺麗でして、感激しました。お天気もすごくよかったですけど、海が本当に綺麗で、海底が見えるぐらいでした。でも、今回埋め立てのところで地盤沈下があったというお話を聞いて、環境に影響がないかっていうのが非常に心配されていますし、この海とか環境を守らないといけないなど。飛んでいても、ここ事業評価で見たなとか、女島岸壁だとか、そういうことばかりが気になってしまい、自分が見たとばかりを探して、ここは道路とか川とか、何かそう思いながら見てしまったぐらい、へりだったのではっきり見えたので。でも海の資源というか、これを地域の方が一生懸命守ってくださっているの、何としてもその工事で汚して欲しくないとか、環境をやっぱり壊して欲しくないなどと思います。今の環境を守っていかないと。道路を綺麗にしても、その地域で漁業ができないとか、生業を行えないというふうになってしまつては、本末転倒なので、しっかりその辺も配慮していただいて、より良い生活環境を整えていただけるように、事業をしていただければなと思いました。ただの感想です。

○委員

私は地元ですが、つい最近開通したのです。すごく近くなった気がしました。あつという間で、あの険しい道を通らなくてよいことが、こんなに違うのだと、本当にありがたかったです。それで、一つ教えていただきたいのですが、バックホウとはなんですか？

○道路建設課

バックホウですね。はい。一般的に工事で一番よく見る、ユンボとか、ショベルカー。

○委員

この写真のものですか？

○道路建設課

これはコンクリート吹付け機といって、コンクリートを吹きつける機械です。お伝えしたかったのは、トンネルの機械の増加に比べると一般的に道路工の方は上昇率がトンネル工に比べると低いので、その違いをお伝えしたかったところです。これが一般的に道路工事で使われる機械の代表ということで、この差を表しております。

○委員

こうやって土をすくう機械ですか？

○道路建設課

そうですね。ショベルカーの上からすくうタイプ。

○委員

教えてください。細かいことですが、5-15の事業期間の変更のところ、②の道路工と埋立て工のこの範囲のところ、この工期だけが、4年の計画が7年になっていることや、橋梁が2年の計画が4年になっていることなど、ここだけすごく伸びているのですよ。ここの区間で何か、工事において大変なことが発生するということでしょうか。

○道路建設課

はい。計画としまして、現場はかなり狭くて、小さい川が2つありまして、現在の橋梁2基がここにあります。計画をこのラインぐらいで、少しショートカットと言うかミニバイパスみたいな形で計画しています。

現場はかなり狭くて橋を造るのに迂回路がつかれないといいますか、通行止めにするのができませんので橋を造るために手前をミニバイパスみたいな形で施工するように計画しております。地盤的な問題もあって、ここの橋を工事するにしてもですね下の地盤のことが心配だなというところがございますので、その辺を慎重にさせていただくところも踏まえて、少し計画期間が長くなっているといったところがございます。

○委員

トンネルを2本同時に掘れないから、8年延伸びているということで、5-14のスライドはわかったのですが、ここの橋梁についての説明が特になかった。仮置場はトンネルを2本同時に掘れないということでの期間延伸びという理解はできているのですが、それとは別にまた、仮置現場のところの工事の延伸びが入るということですかね。

○道路建設課

はい。そうです。大きな要因だけご説明した形になったので、トンネルのことだけをお伝えした形になりますけども、実際にはその仮置きの工事も入りますので、少し慎重にさせていただいているといったところがございます。

○委員

5-12のですね。計画概要の計画交通量について確認です。前回の説明会で、委員から、高速できたのでもうほとんど通っていないですよ、という発言がありました。ちょっと私は気になってですね。あと5年後の令和12年に1日2400台通行するとの将来予測ですが、私は現地を通過していないのですが、1日に2400台ぐらい実際に通っている様などころなのではないでしょうか。将来この見込みが達成できるような道路かどうか、現地ちょっと視察していないので、何ともわからないですけども、数字だけを見ての感想です。

○道路建設課

5-5 ページのチェックリストの部分に現況の交通量を書かせていただいております。右上に。2番目が今の路線の現況ということで書かせていただいておりますが、平成29年の高速が開通した後になりますけれども、今現況の交通量は、2100台程度でございます。高速が開通しましたが、高速の蒲江インターがかなり南の方でございます、今現地はこちらになります。なので、道の駅蒲江ぐらいまでの方は、高速乗った方が近いのかなといったところですが、それより以北の方は、やはり国道をそのまま北上した方が、そんなに混んではないので、今回の施工区間は、確かに少し困難で旅行速度も落ちてしまうのですが、それ以外の区間は既に改良済みでございます、混雑もないということで、一般的にもこちらを利用されているといった状況です。高速無料化されてはいるのですけれども、地元の方の利用としては、従来どおりだという認識でございます。

○委員

安心いたしました。

○委員

米水津に漁港がありまして、市場があるので水産物を高速には乗らず国道388号を通過して運んでいます。

○議長

他にございますか。よろしいですか。それでは意見等も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の事業継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議なし)

○議長

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

それでは以上で午前中の審議を終了いたしまして、休憩に入ります。午後の部は13時から再開したいと思いますのでよろしくお願いします。

(審議開始・午後の部)

6.【再評価】 経営体育成基盤整備事業 高練木地区

○議長

それでは、午後の部を再開したいと思います。再評価対象事業 経営体育成基盤整備事業 高練木地区についてご説明をお願いいたします。

○農村基盤整備課

農村基盤整備課です。経営体育成基盤整備事業、高練木地区を説明します。よろしくお願ひします。事業の紹介です。本事業は、農林水産省の補助で経営体育成基盤整備事業により、圃場整備を実施するものです。事業内容は区画整理、鳥獣害の侵入防止柵となっており、負担区分はご覧の通りです。

地区の位置関係です。地区は竹田市荻町高練木地区になります。画面中央の着色部分が事業区域、ピンク着色が水田、黄色着色が畑地になります。画面右上に豊後荻駅と荻町中心部、青の丸印が荻小学校になります。関連事業になります。本地区は国営大野川上流地区の受益地です。このため、令和2年4月より供用開始された大蘇ダムから畑の用水供給及び水田への保水が行われており、さらなる産地振興に向け、農地の区画整理や用水整備を行うものです。

地区の概要です。中央の市道から上側が1工区で主に畑地、下側が2工区で主に水田となっております。事業概要です。受益面積、区画整理面積は53.4ヘクタールです。営農計画です。本地区は、効率的な営農展開を図るため、農地や水路の再編整備を行うものです。1工区の畑地には、この地域でも有数のトマト団地を形成しています。2工区の水田は畑地化後、受益の約3割に、トマト、ニンジンなどの園芸品目を作付する予定としています。

続きまして、全体事業の概要になります。前回の当初評価額8億2000万円から今回12億2000万円に変更予定です。事業費の主な増減理由とその内訳になります。主な増額として、1番目に用水路工の追加によるもの。2番目に排水路工の追加によるものです。主な増額の要因を1ページから説明します。1番目の用水路工の追加による整備です。まず畑かんパイプラインの追加整備です。県では、水田畑地化農業の構造改革に向けて、水田の畑地化を積極的に進めており、本地区も水田への園芸品目導入を推進しています。図面上の青の点線が現在の既設路線になりますが、赤着色のトマト、緑着色のにんじんの園芸作物の作付拡大に伴い、赤の太線の通り、路線延長の追加を行うものです。また、青色の太線は、水田の区画形状の変更に伴い、部分的に水田パイプラインの整備を行うものです。それにより、2億2400万円から1億100万円の増額としています。

2番目の排水路工の追加による整備です。図面の水色の線が現在の計画路線になりますが、赤線は換地計画の結果に基づく、路線配置の見直しによるものです。緑線は、降雨強度式の改定に伴い、基準雨量が時間当たり30ミリから34ミリに増加することによ

る水路断面を変更するものです。青線は排水路排水計画の見直しに伴う、末端の排水路工の整備によるものです。それにより、2億2200万円から1億9000万円の増額としています。このように、今回の事業費の増額については、当初計画の段階から、耕作者、地権者と協議を重ねてきたところですが、水田畑地化推進による、トマトやにんじんなどの園芸品目の導入に伴って、用水路が増になるものです。また、換地計画や基準改定など、詳細設計の実施に伴い、排水路も増となるものです。今後、事業計画の策定段階から十分な事前調査を行うなど、現地実態に配慮した計画策定に努めて参ります。

事業効果についてです。変動額が大きい主な部分を説明します。まず作物生産効果です。園芸品目であるトマト、ニンジンの作付面積が増加したことに加え、区画整理等により耕作条件が良くなることなどから、効果額が増加になります。農業労働環境改善効果です。この効果は、事業実施により農作業環境が変化し、営農に係る労働としての精神的疲労の軽減など、質的に改善される効果になります。具体的には、整備により耕作者間での水管理の調整が不要になる、農道の整備で脱輪などが防止されるなど、営農に対する不安が解消されること等に対し、支払ってもいい額を聞き取り効果額として反映させるものです。今回、水田受益の開水路を新たにパイプライン化することに対し、用水管理の節減からの結果を反映させております。なお、評価チェックリスト、資料の6-5ページにある整備効果についてです。提示している数値は、各効果の単純に受益面積で割った指標であります。そのため、具体的な効果については、本表で説明させていただくこととしております。事業費は増加しますが、営農計画の変更などにより、B/Cは1.0以上となっています。

営農の取り組み状況です。集積計画です。事業完了後、集積率は法人や個人担い手農家に集積が図られ、85%とする計画です。担い手計画です。地区内には、トマト就労学校を卒業した16名中5名の方が入職し、地域の主要な担い手として、トマトの生産を行っております。また、株式会社田んぼ屋のじりの経営面積は、本地区内を含め100ヘクタール近くになりますが、地区内ではミニトマトの作付けも行っており、地域を代表する担い手となっています。

事業のスケジュールです。当初計画では、令和6年度を完了工期としていましたが、事業着手後、換地計画の策定において、コロナ感染に伴う説明会の延期や、県外在住者への説明にあたって、面会ではなく、電話等での説明に限定されたことにより、合意形成に時間を要したことから、事業工期の見直しを行い、令和9年度まで工期を3年間延伸する予定です。

環境等への配慮についてです。区画整理の掘削で発生する土量はすべて盛土として使用する予定です。残土が発生しないように努めております。また、事業で使用する建設機械は、低排出ガス型、低振動型を使用しています。また、環境情報協議会の意見を踏まえ、工事着手前に現地調査を行いました。特定の希少動植物は確認されませんでした。

最後になりますが、事業の対応方針案についてです。再評価の基準は、前回の事業費に対して、30%以上と大幅に事業費が増加することによるものです。なお、園芸作物の生産拡大など、営農計画の見直しをしたことにより、費用便益比は1.4となっています。事業の進捗状況ですが、令和3年度末時点の事業進捗率は40.2%です。本地区は、集積率の向上と、トマト及びにんじん等の園芸品目の推進により、農家の所得拡大に期待ができ、園芸団地の産地化も図られることから、今後も地元農家や関係機関との連携を密にし、事業を進めていきたいと考えています。このため、事業の対応方針案としては継続としております。ご審議のほどよろしくお願いいたします。説明を終わらせていただきます。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

面積が増えていると思うのですが、基盤整備の時の資料は整備をしたことによるB/Cしか出さないのですが、この後行う農業において、どのぐらい収益を上げるかとか、雇用をするかとか、地域にどれだけ影響があるか等について、多分別で資料を事業主体で作ると思います。そういうのを1枚ポンチ絵でもいいので挟んでいただけると、何となくその事業をやる効果などがわかるのかなと思います。いかがですか。

○農村基盤整備課

はい。ありがとうございます。この事業で説明している事業効果というのは、作付け計画の経済効果等が非常に大きいわけですが、当然、この作付けをここに作付するという計画、営農関係の計画につきましては別途、策定して提出なりをしております。委員ご指摘のような内容につきましても、今後この事業評価の内容でどの様にお見せするのが良いか、今後の分につきましては、検討していきたいと考えております。

○委員

個人名とか出さなくてもいいと思うので、この地区でどのぐらいの効果があるかみたいなのは多分他の課で作られるはずなので、それぞれのその担当されるところでやっているはずなので、もう少しそこがないと。何か、多分農業されている人なら、どのぐらいこのあと売上が上がっていったら、どのぐらいお金を生み出すかみたいな想像できるのですが、一般の方には全然ピンとこないと思います。多分、県民の方が見られる最初の方のページの方見ても、さっぱりわからないと思いますが、1枚ポンチ絵入れるだけで、多分こんなにここで農業が盛んになるとか、高収益作物を作るというのがわかったほう

が、理解が深まるのではないかと考えています。当然この事業をやるだけの効果が相当あることは、これ見ればわかりますが、そのあとの農業をどうしていくのかということの方が、多分県民の方は注目されるような気がします。簡単でいいので、付け加えていただくと、いいのかなと思います。

○委員

6-7 と 6-8 ですね。6-8 は前回の費用の内訳書であって、それに関しては便益が 8034 百万円というのが、答弁であって、6-7 のところにそれが詳しくあり、作物生産効果とか云々があって、総額としては 10723 百万円と増えている。これは現在割引価値の合計にして、今回やっているということなので、これをもう少し丁寧に説明していただくと、今の答えになるのかなと考えています。せっかく作ったからこれもちよつと説明していただければ、今の委員へのお答えになるのではないかなと考えています。

○委員

私が言っているのは、この後の農業のことなのですね。この事業の便益が出るのはわかっていることなので、出るように計算するじゃないですか。その様に計画を立てるのですが、それよりも、この整備した後の効果の方が大事だと思うのですね。それがちゃんとできないと整備した意味がないので、基盤整備の意味がないというか。なので、この事業の計画自体はもうほぼ完璧だと思いますし、多少費用が上がったとしても、その後より効果が上がるということを説明する資料が不足していると思うので、それを足されたらどうかという提案です。はい。基盤整備自体はいいのですが、営農がどうなのかということ。

○農村基盤整備課

ありがとうございました。例えばトマトがあれば、0.7 から 3.0 ヘクタール増加しますと、それによってこの算出農家の所得がどのくらい全体で地区として上がるのかとか、ニンジンも 0 から 5.2 ヘクタールと拡大すると、どのくらい農家所得また担い手農家数が増えるのか、という部分をしっかり入れるような形で今後整理させていただきたいと思います。

○委員

6-15 の環境等への配慮のところ、③で 4 行目に「現在工事着手前に現地調査を行ったが・・・」、というところですが、この現在っていうのはいつでしょうか。環境等への配慮の③の一番下の行です。

○農村基盤整備課

お答えします。工事着手前ですが、事業で水路の工事、管水路の工事とかは早くからやっていたのですが、本格的な圃場整備の工事というのは、今年度からになるのですが、今年度、令和4年の8月ぐらいに関係者で行っております。工事のうちの発注者と工事の関係者等で現地を確認しているというような状況でございます。

○委員

わかりました。おそらく現在までに見つかっていないという主旨だと思いますが、前回説明会の時にいただいた資料には、このくだりがないので新たに書いていただいていると思いますが、それなら令和4年8月と時期を記入した方がわかりやすいというのと、あとはそういう調査をしていることをアピールするために、例えば6-2や6-5の中にも、平成30年なので前回の当初計画から今までの間に行ったことを盛り込まれた方がいかなと思います。

細かくて申し訳ないのですが。あとですね、6-2。これも非常に細かくて申し訳ないのですが、これは、平成30年度が最初の事前評価ですかね。何が言いたいかというと、6-2は「当初から大幅な変更はない」という記載と、「前回から大幅な変更はない」と言う記載があります。私は、これ読んで当初から今回までの間に1回あって、当初と前回の2種類を使い分けているのだらうと思って読んでいたのですが、今見たら前回と当初は一緒じゃないかと思ったので。それであれば、細かくて申し訳ありませんが、統一していただいた方がよいかと思います。

○農村基盤整備課

すいません。混在していますが、前は当初になりますので、当初で統一するべきと思います。ありがとうございました。

○委員

私も少し細かな指摘で申し訳ありませんが、6-4ですね。費用便益内訳書の費用便益比率の出し方ですが。これまで土木建築部は、総費用と総便益のB/Cを、はじめは小数点以下2位まで出して、ニアリーイコールで、少数点1位でまとめていますね。農林水産部はいきなり小数点1位で出している。次の水崎地区もそうなのですが、外部に出すという点で、同じ大分県が出すものですので、ここは事務局からですね、どちらかに統一していただいた方がよいのではないのでしょうか。私は小数点2位まで出して一位で丸める方がいいのかなと思います。少しその辺の整合が必要かと思いますが、よろしく願いいたします。

○委員

昔は小数点第2位まで出していましたけどね。

○議長

よろしいですか。はい。お願いします。他にございますか。はい。それでは、意見等も出揃ったようですので、事業者が申しております対応方針案の事業継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○議長

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

7. 【再評価】 経営体育成基盤整備事業 水崎地区

○議長

はい。次も再評価対象事業であります。経営体育成基盤整備事業、水崎地区についてご説明をお願いいたします。

○農村基盤整備課

引き続き経営体育成基盤整備事業、水崎地区を説明します。よろしく申し上げます。事業の紹介です。本事業は、農林水産省の補助により経営体育成基盤整備事業で圃場整備を実施するものです。事業内容は区画整理のみで、負担区分はご覧の通りです。地区の位置関係です。地区は豊後高田市の水崎地区になります。画面中央の着色部分が事業区域です。豊後高田市中心部より県道中津高田線を西に進み、寄藻川と田笛川に挟まれた地域になります。地域の課題と取り組み方針についてです。豊後高田市は西日本一の生産規模の白ネギの産地です。今回、水田畑地化による白ネギ等の園芸産地づくり及び生産コストの削減に向けて、本事業の実施に取り組んでおります。

水崎地区の概要です。整備工区は中央の県道から下側が1工区。上側が2工区となっています。事業概要です。受益面積は54.3ヘクタールです。営農計画です。水田畑地化の基盤整備により、受益の約4割で、白ネギ、里芋、大麦若葉など、園芸品目を作付する予定です。続きまして、全体事業の概要になります。当初計画の評価額11億5300万円から今回18億4100万円に変更予定です。

事業費の主な増額理由とその内訳になります。主な増額として、1番目に表土、基盤客土の追加によるもの、2番目に用水路工の追加によるものです。また、物価上昇等についても、1億1800万円を増加分として計上しております。

主な増額の要因を1ページから説明します。1番目の表土、基盤客土の追加による増額です。白ネギにおける表土、基盤客土の追加についてです。白ネギ作付では、図面の左側の断面図のとおり、畝高を35センチメートル以上確保するため、表土層が50センチメートル程度必要となります。そのため、既存の表土層15センチメートルに加え、表土客土を35センチメートル追加施工し、表土層50センチメートルを確保するものです。また、白ネギ栽培については、生育や品質確保のため、地下水位を80センチメートル以下にすることを基準としています。しかしながら、現況の地下水位が20センチメートル程度高いことから、地下水位による営農への影響を配慮するため、基盤客土を25センチ追加し、表土層とあわせて地下水を基準以下とするものです。さらに、その他の畑や汎用化水田でも、図面の右側の断面図の通り、地下水位を60センチメートル以下にするため、基盤客土を40センチメートル追加するものです。表土及び客土基盤客土の追加により、2億3900万円から4億200万円の増としております。

次に2番目の用水路工の追加による整備です。水田畑地化に伴う管水路パイプラインの追加整備になります。図面上での青線が現在の計画路線になりますが、白ネギの作付面積の拡大や、里芋、大麦若葉等の畑地化エリアが決定したことに伴い、効率的な用水配分を行うため、赤線のとおり管路網を追加整備するものです。そのことにより、1億5200万円から1億2400万円の増額としています。このように今回の事業費の増額については、当初計画の段階から関係者と協議を重ねてきたところですが、現地での詳細な確認結果などから、客土工に係る経費が大幅に増となるものです。また、水田畑地化による園芸品目のゾーニング結果に伴い、用水路工が増となるものです。今後、事業計画の策定段階から十分な事前調査を行うなど、現地実態に配慮した計画策定に努めて参ります。

事業効果についてです。変動額が大きい主な部分を説明します。作物生産効果です。この効果は高練木地区と同様の内容になります。水崎地区の主な増加の要因としては、白ネギの作付面積が10ヘクタールから13ヘクタールと増になったことによるものです。国産農作物安定供給効果です。この効果は、国産農作物の安定供給に対する国民の安心感を数値化したものであり、作物生産効果の増に連動することから、白ネギの作付面積の増に伴う効果額の増になっております。農業労働環境改善効果です。この効果も高練木地区と同様の内容になります。水崎地区では、現況が未整備の地区であり、水路のパイプライン化や農道の整備により、管理の省力化や安全安心な営農が可能となることに対する農家の支払意思額を反映させたものです。なお、再評価チェックリスト7-5ページになりますが、整備効果につきましては高練木地区と同様、具体的な内容は本表で説明させていただいております。事業費は増加しますが、営農計画の変更などにより、B/Cは1.0以上となっております。

営農の取り組み状況です。集積計画です。事業完了後の集積率は、農業法人や個人担い手農家に集積が図られ、80%とする計画です。担い手計画です。本地区は区画が小規

模でかつ不整形なこと、高齢化や後継者不足などにより、耕作放棄地が増大していたことから、新たに担い手を確保することとしております。担い手として6社の法人、8戸の農家を予定しており、白ネギでは4法人4戸の農家が新規に入植し、13ヘクタールの作付けをする予定です。また参考になりますが、白ネギの作付面積と生産額についてです。一部想定値であります。令和3年度は県全体で約600ヘクタールの白ネギを作付しており、約40億円の生産額となっております。豊後高田市につきましてはそのうち400ヘクタールの25億円であり、水崎地区の計画では13ヘクタールの1億円となっております。さらに、地区の隣接している法人にて、大麦若葉等の作付けを8ヘクタール行い、青汁の原材料の生産を行うこととしています。

事業のスケジュールです。当初計画では、令和5年度を完了工期としていましたが、事業着手後、換地計画の策定にあたり、換地配分に関して合意形成に時間を要したことから事業工期の見直しを行い、令和8年度まで工期を3年間延伸する予定です。

環境等への配慮についてです。区画整理の掘削で発生する土量はすべて盛土として使用し、残土が発生しないようにしています。ただ、説明のとおり基盤土を搬入するため、工事間流用などの搬入を予定しています。また、事業で使用する建設機械は低排出ガス型、低振動型を使用しています。また、環境情報協議会の意見を踏まえた工事着手前の現地調査を行いました。特定の希少動植物は確認されませんでした。

最後になりますが、事業の対応方針案についてです。再評価基準は、前回の事業費に対して、30%以上と大幅に事業費が増加することによるものです。なお、園芸作物の生産拡大など、営農計画の見直しをしたことにより、費用便益比は1.1となっております。事業の進捗状況ですが、令和3年度末時点の事業進捗率は51.8%です。今後とも、担い手への農地集積の向上と白ネギなどの大規模園芸産地づくりを計画的に進め、農家所得の向上及び産出額の増加を図っていきたいと考えています。このため、事業の対応方針案としては継続としております。ご審議のほどよろしく願いいたします。説明を終わらせていただきます。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業について、ご質問等ご意見等お願いいたします。

○委員

現地調査に行かせていただきました。寒い中、ありがとうございます。何点かあります。1点目は、説明会の時に気づけばよかったのですが、基盤客土をするのはわかるのですが、表土客土というのは、もともとこういった事業の時に、県がすべきものなのか。ネギを植えるところの土ですね。だから農家の方が自分で用意してもいいのではないかと、素人的かもしれないですけど思ってしまいました。結構これに予算がかかっ

ていると思いますが、どの様に理解をすればいいのか、が1点目です。

2点目は、1つ前の事業の時と同じ様に、7-15の環境等への配慮の③の部分で、最後の文章に「現在」とあるので、これも時期を特定していただいて、公表部分の、7-2や7-5についても修正をしていただきたい、というのが2点目です。

3点目、これも大変細かくて申し訳ないのですが、7-5。赤印が3つあります。B/Cはいいとして、上2つの赤印ですね。何が変化したのかが、この表ではわからない。ここは公表されるので、前回からの変化を赤でつけているのであれば、キーワードなり、何がどう変化したかがわかるといいなと思います。説明会の時にいただいた資料だと整備効果の赤の2番目の方ですね。8112という数字が載っているところ。これは、その説明会の時にいただいたときの資料だと7764になっていて、数字もこの1ヶ月ぐらいで変わっており、何が言いたいかわからないと同時に、この数字の信憑性はどうかと思っております。細かくて申し訳ありませんが、以上3点お願いします。

○農村基盤整備課

はい。ありがとうございます。まず1点目の表土客土につきましては、当然この事業の中で、営農計画を策定してその作物を作付するために事業を実施するわけですので、国の事業の中でも客土工という事業メニューがございます。ここにつきましては、当然この基盤整備で新たに白ネギの作付けの農地を作るということで、その分につきましては、表土客土までこの事業の中で実施したいというふうに考えております。

○委員

それは、今回はそうしますと、例えば、他の場所でネギのための基盤を作るという時に、他の場所では作らないということはないのですよね。ネギのこういう事業をしますとなれば、毎回どこの場所でもちゃんと表土客土をする、という理解で合っていますか。

○農村基盤整備課

はい。ここにつきましては豊後高田市で、先ほどもお話した白ネギの一大産地になっておりますが、主な作付しているところとしましては西国崎干拓ということで、昔干拓事業で作った農地がございます。そこにつきましては、ずっと砂の表土で作付しておりますので、ここの豊後高田市については、表土は基本的に砂を使用するというようなことで進めておりますので、豊後高田市で整備する分につきましては、表土は砂を基本的に入れるということで事業を実施しております。

○委員

すいません。私が気にしている点は、公共事業であるので、やはり公平性とか手続きの適正な面が重要だと思っております。どこの場所とか誰がするのかで、県や国がお金

を出す範囲が異なることはよろしくないと思っているので、どこの場所でやってもネギだったらそこまで出すのですか？という主旨の質問です。

○農村基盤整備課

この豊後高田市においてはですね、白ネギの作り方としまして、表土でが、砂質系の土を用いながら昔ながらの白ネギづくりという形であり、どこにもこれするのかというご質問ですけども、一方で竹田や豊後大野でも白ネギを作っております。ただここは黒ボク土なので、この部分については客土等を入れません。黒ボク土を使って畝を作って白ネギができる。土質によって技術的にもしくは営農的に確認して、客土を入れるべきか入れないべきか、について判断しています。ここは入れますけども、黒ボク土のある豊肥の方などでは客土は入れない。そういった形で白ネギ栽培の畑づくりを進めている状況でございます。

○委員

わかりました。ありがとうございます。

○農村基盤整備課

次のご質問にありました7-15ページ。いつ時点の工事着手前の調査か、ということですが、令和2年4月に実施しております。先ほどと同じように県の担当と工事の関係者の方で現地を調査しております。次の3点目のチェックリストですが、これは本来もう少し説明すべきでした。今回この金額が赤印で変わったというのは、その下の費用便益比がありますが、例えばこの土地生産性及び労働生産性の維持向上効果額につきまして、受益面積と書かれておりますが、この作物生産効果とか営農経費節減効果、維持管理節減効果の年効果額を受益面積で割ったものをここに数値で入れているので事業効果が変わり、ここの数字が変わる形になっております。その下の他産業への経済波及効果額につきましては、前回委員からこの数字のご質問があったため、もう1回確認したところ本来計上すべき効果額を計上していなかったところがございます、先ほどの高練木地区と整合がとれないところがございますので、その部分の数値を修正させていただいたところがございます。

○委員

3点目ですが、7-5の今の記載だけだと、その効果が当初計画より上がったのか、下がったのかがわからないと思います。それがわかる記載に修正した上で公表された方がいいのではないかと思います。

○農村基盤整備課

わかりました。

○委員

現地を見させていただいて、水田としてはいいのかもしれないですけど、畑としては水がついてしまって、これでは作物がつかれないなっていう状況を目の当たりにして、だから基盤整備が必要だろうな、というのはよくわかりました。先ほど委員が言われたのは、すべての補助事業が全部一律じゃないので、そこもう少し丁寧に説明したらいいのかなと思います。特に水田畑地化は、田んぼだったところを畑に変えて、違う作物を作りましょう、となると、土を完全に変えないといけないとか、土壌を改良しないといけないので。そこには改良と、あと改良した後に作土という工作する土を入れなければいけないので、そこまで含めたのが水田畑地化の基盤整備だと思います。私たちがハウス建てるためだけの補助事業をもらうときは、基盤整備は一切ないので、耕作土を自分達で買って、ハウスの中に入れてもらうっていうのをするので。事業の内容が少し違うので、そこがなかなかご理解いただけない部分ではあると思いますが。特にこの場合は、水田だったところで、畑に変えるっていう、結構大きな作業が入るので、それで作物を作れるところまでフォローするのが、基盤整備事業、水田畑地化事業ですよ、ということ、もう少しはっきりわかるといいのかなと思いました。

○農村基盤整備課

ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。

○委員

白ネギとか里芋、大麦若葉ってありますよね。里芋を作っているのですよね。大麦若葉を作っているのですよね。里芋とか大麦若葉を作っている人たちが、白ネギの公共事業の補助があるなら、私達も白ネギに変えようとか、そういうことはありませんか。

○農村基盤整備課

そうですね。今計画でゾーニングと言いまして、ここの農地に作物を植えるというのを決めて、今の担い手さんも大方決まっているような状況ですが、今後それ以外の畑地化してないピンクの部分の部分が田んぼですが、その辺の方がまた今後、畑作物を作りたいという様なことは、今後可能性としてはあるかと思えます。また、それ以外で今後また新たに担い手が入るとか、そういうことも考えられると。白ネギの84人の方以外で、例えば茶色の里芋を作ろうと思っている法人自体が、白ネギの生産というよりも、里芋の要するに加工等をする会社ですから、すぐに白ネギにするという話はないという状況です。また大麦若葉も自然食品で、そういう製品を6次産業化の中で取り組もうという会社ですから、白ネギという話にはならないという形です。そうした部分を踏まえながら、

この受益の中にボーリングをしている状況でございます。白ネギに関しては今回 84 名の方々がやるという形です。

○委員

7-12 で事業費がかなり増額しています。増額したその根本的な理由が、地下水位が想定よりも高かったということをお先ほどご説明いただきましたが、今後のこともありますので勉強させてください。80 センチメートルの地下水位を想定していたとのことですが、どの様にして農地に地下水位を測るのでしょうか。想定の方ですか。

○農村基盤整備課

はい。お答えします。当然事業計画の前に土壌を調べますので、事前に数ヶ所をサンプルとして少し掘削して測っています。

○委員

ボーリングをするのですか。

○農村基盤整備課

ボーリングではなくて普通の開削ですね。その中で測っていたのですが、調査時期や位置関係などもございまして、今回、実際に工事に入った中で詳細な調査した結果、水位が高いことが確認されました。

○委員

それは事前に地下水がもう少し現状に近いような値が出てれば、こんなに増額する必要はなかったということですか。

○農村基盤整備課

はい。

○委員

当初の見込みが、80 センチメートル。どの様にして、80 センチメートルと想定したのでしょうか。

○農村基盤整備課

80 センチメートルに地下水位を想定したということは、白ネギを作付する上で、80 センチメートルより下に地下水位がないと生育に支障があるというのもありましたので、当初はもっと地下水位は深いところに確認されていたのですが、工事着手後に非常

に高いところが確認されたということでございます。

○委員

周辺の井戸水なんかを調査して地下水を想定したということではないですね。

○農村基盤整備課

はい。

○委員

はい。わかりました。ありがとうございます。

○委員

先ほど委員が質問された地下水に関連あるところで、7-13 のところですが。今回表土とか基盤客土が追加になった領域っていうのは、この工区の一部になるわけですよ。すべてが必要だったわけではないと。それで、その換地計画もいろいろあると思いますが、例えば地下水位で変更が少ないところに、白ネギ等の計画をすとかですね、そういった計画も考えて追加費用を抑えるなど、そういった対応も考えられたと思うのですが。そういった検討もした上で、この計画が一番合理的・効率的であるということになったのでしょうか。

○農村基盤整備課

白ネギのエリアについては、区画の真ん中に持ってきています。それは、なるべく住宅から離れたところという形で。結構砂が飛ぶので、影響の少ないエリアに配置しております。そのため、中心部分に白ネギエリアを置いて、周りを水田で囲む様な形で計画をさせていただきました。それは地域住民からのいろいろな意見等がありまして、こういった形にしております。

○委員

下側の方については変更がいない部分ですが、その辺に集落があるということですか。

○農村基盤整備課

そうです。その辺に家が建っています。

○委員

わかりました。そういった理由であれば仕方がないと思います。

○農村基盤整備課

この辺りやこの辺りも家があり、こちらも2工区になるんですが、家が多いので、この一部しかなく中心部分という形になります。ここは川がありますので。ここは少し低いので水田にしたという形になります。

○委員

収益性も高いけれども、立地を選ぶなど、そういったいろんな難しさもある作物ということですね。わかりました。

○議長

はい。他にございますか。よろしいですか。それでは、意見等も出そろったようですので、事業者が申しております対応方針案の事業継続が妥当であると認めることよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○議長

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

(4. 【再評価】道路改築事業 国道442号 宗方拡幅 質問事項の回答)

○事務局

ここで少し事務局からお願いがございまして、午前中委員から質問いただきました国道442号の歩道幅について背景を確認してご報告をさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

○議長

はい。お願いします。

○道路建設課

それでは午前中、一般国道442号の宗方拡幅について、ご質問を2点宿題でいただいておりますので、お答えしたいと思います。まず歩道の幅員のことについて、ご説明させていただきます。まず歩道の幅員幅については、確かに道路構造令といいまして政令の中で、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5メートル。その他の道路に2メー

トル以上とする、という形を明記されております。それで歩行者の交通量が多いという目安ですね。解説の中で500名程度が目安の値ということで決められているところでございます。ただし、この幅員の考え方というのが、基本的には最低限、車椅子と車椅子同士。車椅子1台が大体1メートルぐらいで通行ができると言われておりますので、すれ違える幅が1メートルずつで2メートルということで決められておまして、歩行者が多いところでは、それに歩行者やベビーカーなど、そちらが大体75センチメートル程度と言われておりますので、4名がすれ違えるということで3.5メートルと決められているというのが、一般的な定義でございます。そして、今回の宗方拡幅ですが、確かに歩行者といたしましては904名ということで、比較的交通量があるのですが、そのほとんどが通学生によって供されております。通学生ですので通学時間帯に集中しますし、一方向での通学になるのですれ違いが生じにくいという状況を、特殊事情を加味したところ、事業計画した時に約9割が同じ方向に通行しているという実測データ等に基づきまして、歩行者のすれ違いが生じにくいということや、また、自転車は自転車道をまた別に設けますので、すれ違いが生じにくいということを加味しまして、2メートルということで当初決定し今事業を進めているところでございます。よろしいでしょうか。

○委員

法律で決められているのは、原則として約500名以上であれば、3.5メートル。原則ということですね。

○道路建設課

そうですね。法律で決められているのは「多い」ということだけで、500名以上というのは法律の解説の中で目安の値ということで示されているところですので、実質には、その実態に基づいてというところでございます。

○委員

多いというのを、解釈でそんなないから、2メートルでよいという解釈で、2メートルにしているのですか。

○道路建設課

いえ。歩行者は多いのですが、もともと想定されている「すれ違い」という部分に関しては生じにくい状況にあり、そのことを加味してということになります。

○議長

よろしいですか。はい。ありがとうございました。

○道路建設課

もう1点、自転車のネットワーク、今後の計画についてのご質問があったかと思いません。こちら、大分市の方で「自転車走行空間ネットワーク整備計画」というものを定められておまして、この中でネットワーク計画を確認していただくと、ネットワーク計画図というものを大分市の方がこの計画の中で作っていらして、この中で今回の国道442号も事業中ということでその整備のものになります。黄色の線がですね、計画路線ということで位置付けられていますので、青色の線が既存ワークということで、それによりますと、国道442号の大分市側は一応計画路線として計画されていますけれども、事業計画がないので具体的な整備計画はないということになりますが、実際には川沿いにずっと青ですね、青線がありますけれども、自転車道が整備されておりますので、こちらの方を利用していただくことができるかな、といったところでございます。

○議長

よろしいですか。はい。

○事務局

報告は以上でございます。通常の審議にお戻りいただいて、お願いいたします。

8. 【再評価】 広域河川改修事業 八坂川

○議長

はい。それでは、続いて再評価対象事業であります広域河川改修事業、八坂川について、ご説明お願いいたします。

○河川課

土木建築部河川課です。再評価1件について審議をお願いします。資料は8-1からとなります。説明は8-9からの資料に沿ってご説明します。審議案件は広域河川改修事業二級河川、八坂川水系八坂川です。よろしく申し上げます。八坂川は杵築市に流れる二級河川で、流路延長29.8キロメートル、流域面積147.4平方キロメートルの河川となっております。事業区間は1キロ800から6キロ400までの4600メートルの区間となっております。水色で着色しているのは、既往最大の出水である平成9年台風19号の浸水エリアとなっております。また破線で示す範囲が昭和57年8月の出水での浸水エリアとなります。本事業は、これらの浸水被害の防止、軽減を図るために事業化されたものとなります。次に出水状況についてご説明します。平成9年の台風19号では広い範囲で浸水被害を受けており、出原橋付近では河道が狭かったために越水しておりま

す。

次に現計画区間の河川計画の諸元についてご説明します。流域面積は147.4平方キロメートル。計画延長4.6キロメートル、計画流量1250トンとなります。大分県の計画規模の決定方法としまして、表Aから規模を選定し、表Bから補正をかけることとしております。表Aでは計画規模は30分の1から50分の1となりますが、表Bの「近年の水害履歴の確率評価が大きい」という項目がありまして、国土交通省の基準によりまして、既往洪水を無視して計画の規模を定めることは一般的に好ましくない。被害の実態等に応じて民生安定上、この実績洪水規模の再度災害を防止される計画を定めることが通例とされておりますので、既往最大出水の平成9年台風19号を加味しましてこの出水と同規模の70分の1、概ね70年に1回程度発生する洪水を安全に流下させる計画としております。

続いて整備方針です。整備方針についても変更はなく河道掘削、引堤を行っていきます。次に事業の進捗状況についてです。水色で着色している箇所が八坂川で左から右向きに流れております。残る整備区間は、最上流端の5キロ900から6キロ400までの500メートルとなっており、現在は赤く着色している範囲の河道拡幅、築堤護岸を行っております。進捗状況を写真でご説明します。左上の写真が施工前、右下が施工中の写真となっておりまして、赤い破線の形で護岸整備を行っていく予定です。オレンジ色の破線で囲った範囲で現在河道拡幅を行っております。

次に今回の再評価における主な変更箇所について説明してまいります。変更内容は大きく分けて2つありまして、現計画区間での変更と事業区間の延伸がありますのでそれぞれに分けてご説明します。

まず現計画区間での変更内容についてです。5キロ900付近の川北井堰の改修工事の際に、左岸側の既設護岸の基礎部の損傷が判明したため、今回、護岸工約200メートルを追加したいと考えております。事業工程についてですが、先ほどの護岸工の追加に加えて、令和2年7月豪雨に伴う土砂撤去の追加により、3年間の事業期間の延伸となります。次に事業概要についてです。事業費につきましては、土砂撤去の追加、護岸工の追加、物価上昇により5.49億円の増となっております。また増額後の事業進捗率は94%で、用地進捗率は99%となります。ここまでが現計画区間の変更内容となります。

続いて事業区間の延伸についてです。本事業は昭和36年と38年の出水を契機に整備を進めており、当初の中小河川改修工事では、右下図面のオレンジ色で旗揚げしている3000メートルの区間を整備していました。その後、昭和57年の出水を受けて、事業区間を伸ばし、青色で旗揚げしている4600メートルの区間の整備を進めており、この区間が現在の事業計画区間となっております。その後策定された河川整備計画は、平成9年の出水を踏まえて、上流側8キロ400までを計画対象区間としております。出水を受けた平成9年から計画を策定した平成27年までの間タイムラグがありますが、平成9年の出水時点では、図中のピンク色で示している箇所で川のショートカットの施工を行

っており、当時の事業進捗率は約 27%で、現計画区間の完成の目途が立っていなかったことから、区間延伸をしておりませんでした。青色で旗揚げしている現計画区間の令和 3 年度末時点の事業進捗率は 94%であり、県計画区間の整備の目途が立ったことから、今回計画区間の延伸を行い、能力の不足する上流側に着手することとしたいと考えております。こちらが延伸区間を反映した位置図となっています。計画延長は現計画区間 4600 メートルと延伸区間 2000 メートルを合わせて 6600 メートルとなっております。こちらは延伸区間の出水状況です。平成 9 年の台風 19 号では、外線氾濫により多数の家屋浸水等が発生しております。

続いて延伸区間の河川計画の諸元についてです。現計画区間と同様の計画で、平成 9 年 9 月の台風 19 号と同規模、概ね 70 年に 1 回程度発生する洪水を安全に流下させる計画としております。こちらは延伸区間の航空写真と事業費の概要です。現計画区間は 5.5 億円の事業費増、延伸区間は 40 億円の事業費増となっております。延伸区間の整備内容としましては、橋梁の改築や河道掘削、築堤護岸を予定しております。こちらは延伸区間の計画平面図と横断図です。平面図に茶色で着色している箇所が河道を拡幅掘削していく範囲となっております。

延伸区間の工程についてです。令和 5 年度から測量設計等を実施し、令和 7 年度に現計画区間の工事が完了する予定ですので、それに引き継ぎまして、令和 8 年度から延伸区間の工事に着手し、令和 23 年度に完成させる予定としております。

延伸区間の環境についてです。延伸区間においては 31 種の重要種が確認されており、事業実施にあたり重要種が確認された場合には、事業区間外に移動させるとともに、濬筋や瀬淵を保全し、河道掘削は緩やかな起伏のある断面形状を維持し、護岸基礎部には寄せ土するなどの配慮をする予定です。続いて残土の状況についてです。現場発生土については、現場内流用や公共工事間流用を基本として、過年度実績を加味した処分を行います。

次に現行区間と延伸区間の両方をまとめた事業概要についてです。事業期間は昭和 39 年度から令和 23 年度までの 19 年の期間延伸となります。事業費につきましては現計画区間で 5.5 億円の増、延伸区間で 40 億円増で、合わせて 45.5 億円の増額となり、総事業費は 169 億 5500 万円となります。

次に B/C についてです。B/C は 1.4 から 4.5 に上がっております。河川の便益は被害額の合計を指しますが、左の表のとおり各評価項目それぞれが増大しております。被害額の主な増大要因としましては、治水経済マニュアルの改定によるものとなります。主な改定内容としては、資産評価額単価の更新。被害率の更新。算定方法の見直しがあります。資産評価額単価の方針については、より実際の利用形態に見合う額に更新されており、例として農漁家償却・在庫資産額では 1.5 倍ほど上昇しております。被害率の更新については、従前は平成 5 年から平成 8 年の水害統計データから算出されていましたが、今回の改定により、平成 5 年から平成 29 年に母数が増え、これに伴う被害率が

上昇しております。例として、事業所在庫被害率では 1.39 倍ほど上昇しております。また公共土木施設等被害額の算定方法が見直され、これまで公共土木施設等被害額のうち、農地農業用施設の被害額は、「一般資産被害額×被害率」で算出されておりましたが、「水田・畑の面積×単位面積当たり被害額」へと見直され、これに伴い、被害額が上昇しております。

まとめです。再評価基準は大幅な計画の変更のためとなります。費用便益については、1.4 から 4.5 に上昇しております。事業進捗としては約 72%となります。本事業によって期待される効果は家屋 229 戸、家屋田畑等 295 ヘクタール、県道 644 号藤原杵築線の冠水防止を見込んでおります。また地元の状況としましても協力的で、早期整備を強く要望されているところです。以上を踏まえまして事業継続したいと考えておりますよろしくをお願いいたします。

○議長

はい。ありがとうございます。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等をお願いいたします。

○委員

現地調査に行かせていただきました。現地に行って、平成 9 年の時に、ここら辺まで出水したとご説明を聞くと、本当に被害の大きさを感ぜまして。今は大分もうすでに広がっており、事業効果も一定程度あらわれているということで、本当に必要な事業だと思えます。現場で感じたのは、その場でも申し上げたのですが、この事業とはちょっと別のことになるのですが、土堤のところ、柵は作らないということなので、小さいお子さんが、ウォーキングとか、子供が遊ぶなど、一般の人がウォーキングするのにとってもいい場所なので、小さいお子さんだけで遊ぶときに転落しないかなと気になったので、こういう事業を近隣に PR する際に、学校や保育所、幼稚園等に、保護者も含めて、安全に使ってくださいなっていうことは広報の中でしていただきたいなと思えます。あと、資料ですが、8-1 と 8-2 あたりで、本件は再評価とはいうものの、実質、延伸部分の新しい事業を今から始めますよ、というお話だと思えますが、説明のパワーポイントではその辺がとてもよくわかります。この説明自体はわかるのですが、県民に公表される部分が、8-1、2、5 だとすると、その辺が若干わかりにくいのです。B/C が上がっていたりするのも、多分、一言触れてあるのですが、ちょっとこれでは想像がつかないだろうと思えますし、現状の部分とかも、元々が 4.6 キロで、今回が 2 キロだと。だからざっと考えても、これまでの事業の半分ぐらいの大きさの事業をまたするということがすけど、それが 8-1 から 8-2、8-5 からだとなかなか難しく。ただ、書けることは限られていると思えますが、割合的にも、これまで 4.6 キロメートルを実施して、あと 2 キロメートルを追加する様なフレーズをどこかに一言入れられるとただ、区間延長しま

すよってというのは、いろんな区間延長あると思いますが、もう今回新規事業の立ち上げに近いものだということが、一言どこかに載せてもらえないかなと思います。

○河川課

はい。ありがとうございます。事業概要のところなどですかね。書きぶりについては、事務局と相談しながら、考えていきたいと思います。

○委員

私も現地を視察させていただきましたが、私も現地でこの堤防道路は管理用通路と言う説明を受けたわけですが、1点目の質問は、管理用道路とは道路交通法の適用を受ける道路ですか。例えばですね、非常に快適なツールですので、スピード違反などを、警察が取り締まることができるのか、という質問です。それと標識類ですね。自由に法定外標示とか法定内表示などを作ることができるのか。そういうことを含めて、委員がおっしゃったように、法勾配が5分と聞きましたので、万が一子供さん等が強風で煽られて転落した場合の管理責任とかですね、どのようになるのかなと思いつつ現地を案内していただきました。はい。以上です。その点だけが気になりました。

○河川課

河川の管理用道路っていうのは、そもそも河川の管理に特化した道路と、いうところなので、まず道交法の適用というのはまず基本的には適用されないと思います。後ほど調べますが。ただ、全てかという、大分川とか頻繁に道路を通っているところありますよね。その辺は道路の認定のときに、道交法を被せているのではないかな、と思われま。そういうふうな河川管理用道路も、あると思います。ですから基本的には河川沿いというのは、特殊な車両。許可を受けた特殊な車両が、河川の管理を目的に使用する道路でございますので、その安全性、確かに委員の方々が転落の危険性あるよねとか、車も落ちるのではないかと、というお話があるのですが、現行、整備の立場からするとですね、国交省さんにおいても、大分川とかもそうですけども、あそこも転落防止の施設がつくれないという形になります。ただ、それは国交省さんの事業の中でつくれないので、これはまた別の予算で、それを実施する可能性っていうものはあると思います。ですからそれは地元の要望とか、利用頻度、形態をかんがみて、その河川とは別の事業をまた盛り込むかどうかという議論が必要になってくるのかな、と思っております。また道交法の適用については、今ちょっと我々も手持ちの資料でご回答できませんので、事務局を通じてご回答させていただきたいと思います。

○委員

ありがとうございました。もう1点専門的な質問で、8-20のスライド。被害額増の

主要要因のスライドを見せていただけますでしょうか。そのこのところですね、治水経済マニュアルの改定という言葉がありますが、正しくは、「治水経済調査」の調査が抜けていると思いますが、その下側のダイヤモンドのところ、被害率の更新というのをですね、治水経済調査マニュアルを読んでも、用語集に被害率の定義がないのです。これを教えていただきたいのですが、この場合の被害率の分母と分子はどのようなものなのでしょうか。

○河川課

まず一つ目の「調査」が抜けていることは、ご指摘のとおりです。

○委員

被害率の定義はおそらく被害率という言葉ですから、分母と分子があるのかなと思ったのですが、その分母と分子は何が該当するのかなと。

○河川課

ありがとうございます。定義は改めて調べさせていただきます。ひとつ、経済治水調査マニュアルの中に、例えば家屋被害の被害率のところに注意事項、米印ありまして、平成5年から平成29年度災のうち、利用可能な水害被害実態調査やハウスメーカー等へのヒアリングに基づき設定した被害率、という書きぶりがございます。これが、分母と分子がどのようにして算出されたのかについては、少し調べさせていただきたいと思います。少しお時間いただいてよろしいでしょうか。

○委員

私も、同マニュアルで、最後の方に用語の定義という項目がありますよね。そこに、被害率という言葉の定義が載っているのかなと思って見たのですが無いようなのでお尋ねした次第です。はい。以上です。

○委員

先ほどの委員と少し重複するのですが、B/Cの変更内容の理由のところと、B/Cのところですが、先ほど、私もよく間違ってしまったというところがあります。というのは、そのスライドで、8-14を見てしまって、事業概要が出ているものですから。12954百万円だと思っていたら、後ろの方にまた事業概要があって、延伸部分を含めた概要が出てくる。この2つのことになっております。そして8-1のところを見ると、全体事業費の増というところがですね、直接、延伸部分も合計して出ていますから、今までの分も、そこに書き加えたら少しわかりやすいかなというのが1点。それとですね、費用便益の分析のところ、1.4から4.5に急激に上がるわけですけども、その内容でコ

ストは、延伸部分がありますよと書いていますが、これだけ急激に上がるのは、ベネフィットが上がるから、4.5に上がるわけですから、ベネフィットは何かというと、そのマニュアルの改定によるものだというふうにかかれていいる。しかしながら、マニュアルの改訂も、もちろんそうですけども、実際は延伸したからというところの効果がものすごく大きくて、ただ単なるマニュアルの改訂だけでは、これは説明できないんじゃないかなと思います、その辺りいかがでしょう。

○河川課

はい。ありがとうございます。まず1点目の方です。2つに事業概要を分けていました最後の方でまとめて書いておりました。

○委員

いいえ、理由の文章のところのことです。

○河川課

おっしゃるとおり、延伸によってコストも上がるのですが、ベネフィットの方はですね、やはり治水経済調査マニュアルの改定によるところが大きいというところなんです。

○委員

延伸によって、効果が上がったと私は思っていたのですが。

○河川課

この表の一番上を見ていただくと、前はBが477億円と書いています。Cが336億円と書いています。今回の事業延伸をすることによって、当然のことながらコストの方は336億円から460億円という形で増大します。そして、ベネフィットの方が477億円から2074億円に増えていきますから、これはですね、当然区間が伸びてベネフィットも増えるのですが、それ以上に、やはり1.4が4.5って3倍ぐらいに変わった主な主要因は、マニュアルの改定の方が圧倒的に影響は大きいですよ、というご説明をさせていただいたところなんです。

○委員

延伸した意味が、あんまり効果はないっていうご説明ですね。今の説明では延伸の効果ではなくてマニュアルの効果なので、延伸はあんまり意味がないという様に私は聞こえたのですが。

○河川課

そうではなくて、通常であればですが、延伸に伴って延長が伸びたということであれば、効果の同じような田畑があり、住家があれば、効果っていうのは延伸したからといって、あまり変わらないと思います。例えば前回のB/Cが1.4であれば、マニュアルの改定がもしなければ、同じような街並みの環境のところで、河川を延伸させれば、大体1.4とか1.5ぐらいの同じような値が出たのでしょうか、今回は延長が伸びたことによって、B/Cが3倍にも膨れ上がりましたので、その3倍になったっていう主要因っていうのは、マニュアルの改定によるものですよ、というご説明を差し上げたつもりでございます。ですから、延伸による効果がないということではございません。

○委員

もちろん、ご説明はその通りだと思うのですが、この文章では、そういうことが全く見えないのです。マニュアルの改定だけ。ここに書かれていることはですね。8-2の方です。公表するのは8-2ですから、8-2に書いてくれないと困るわけですね。説明私もわかっています。この説明文を見れば、プラスでスライドを見ればわかるのですが、県民に対しては、この1枚目2枚目を公表するわけですから、それに対する説明が不十分なので、この8-2における4.5。Cは上昇あります。延伸によるものです。Bは延伸では全く書かなくて、マニュアルの改定によるものだけと書かれていますから、そこはもう少し丁寧な説明をする必要があるだろうということと、8-1についてはですね、事業全体の事業費の増額に関しても、ただ今回の延伸のところの16955百万円だけを書くのではなくて、延伸の分を合計したらこうなると、せっかく説明文を書いているわけですから、もう少し説明をしていただければ助かるなというところでございます。

○河川課

わかりました。ありがとうございます。対比など、わかりやすい表現に訂正したいと思います。ありがとうございます。

○委員

8-2ですが、ちょっと専門用語が入っていて、一般の方、私もわかりませんでしたけど、ワンドとか、ミティゲーションとか、漢字で書いた方がわかりやすいかな、と思うような表現を、あえて専門用語で入れる必要があるのかという気がするので、ここを見て理解していただくと思うのであれば、できるだけわかりやすい日本語で丁寧に説明していただきたいと思います。ワンドの下の「捷水路」は、(ショートカット)と、わざわざこうやって記載しているのにもかかわらず、他ができてないっていうのが非常に残念なので。私スマホで調べました。何のことかなと。全然わかりません。たぶん河川の皆さんは当たり前に使っていることだと思いますが、これはちょっと全然聞いたことない用語だったので。はい。わからないので、ぜひ簡単な言葉で表現してください。

○河川課

わかりました。単語の書きぶりを変えさせていただきます。ありがとうございます。

○委員

これは内容的なことではなくて形式的なことですが。今回、8-1、8-2を見直されると思うので、例えば8-2で、文章の最初に一文字、段落が下がっているところと下がってないところがあります。本当ごめんなさい。細かいと思いますけど、結構そういったところが多いです。ぜひそれも合わせて修正してください。

○河川課

失礼しました。ありがとうございます。

○議長

はい。他にございますか。よろしいですか。はい。それでは、意見も出揃ったようですので、事業者が申しております、対応方針案の事業継続が妥当であると認めることでよろしいですか。

(委員一同 異議無し)

○議長

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

9. 【事後評価】重要港湾改修事業 津久見港 堅浦地区

○議長

それでは最後の事案でございます。事後評価対象事業、重要港湾改修事業、津久見港、堅浦地区についてご説明をお願いいたします。

○港湾課

大分県港湾課です。よろしくお願ひします。港湾改修事業、津久見港、堅浦地区についてご説明します。説明資料は9-8 ページからになります。本事業は平成18年度に事業着手をし、平成23年度の再評価を経て、平成29年度に完成いたしました。完成から5年経過したことから今回事業評価に諮るものです。

本事業の位置図です。津久見港は、津久見市に位置する重要港湾で、輸出では主にセメント製品、石灰石、輸入では主に石炭コークスを取り扱うセメント工業港として栄えてきました。右側の拡大図をご覧ください。本事業に関連するものを表示しております。上の赤丸箇所が、今回ご審議いただく堅浦地区です。下の黒丸箇所が青江地区です。今回完成した堅浦地区の整備前は、この地区が砂砂利の陸揚げに利用されておりました。その他、水色丸箇所が津久見港内の主要企業である太平洋セメント大分工場です。

続いて、堅浦地区の事業目的となった津久見港の課題について説明します。本事業の目的は2つございまして、1つ目が、岸壁、ふ頭用地の新設による物流の安定供給。2つ目が、青江地区耐震強化岸壁の災害時の利用環境の確保です。こちらの赤丸で示しております青江地区では、左上の課題①の図に示すように、従来砂砂利の陸揚げに利用していた岸壁の水深が5.5メートルであるため、それ以上の水深を必要とする船舶は貨物を満載できず、喫水調整を行うなど、非効率な状態でした。また、青江地区水深5.5メートル岸壁は耐震強化岸壁であり、災害時の救援物資輸送拠点の役割を担っていますが、左上課題②に示すように、岸壁背後に常時多量の砂砂利が保管されており、緊急時の際に、早急な救援物資の受け入れができない状況でした。さらに、周辺が住宅地となっており、陸揚げした砂砂利の粉じんが飛散するなど、地元から改善するよう要望されておりました。このため、写真中央の緑で囲んでおります、堅浦地区において、新たな岸壁整備を行ったものです。

次に、堅浦地区の事業概要についてご説明します。こちらの図面をご覧ください。赤色で示しているのが、水深7.5メートルの岸壁であり、延長が130メートルとなっております。こちらは、砂砂利などの貨物船を係留するために整備した施設です。こちら黄色で示しているのが、ふ頭用地であり、面積が1.7ヘクタールとなっております。先ほどの岸壁から陸揚げされた貨物の仮置き場として整備した施設です。こちらの緑色で示しているのが、緑地であり、ふ頭用地に仮置かれた砂砂利が背後に飛散しないように緩衝帯として整備した施設です。そしてこちら、オレンジ色で示しているのが、臨港道路であり、先ほどのふ頭用地から搬出する貨物輸送のために整備した施設です。下の写真の右側の整備後の写真をご覧ください。こちら、中央部のふ頭用地に砂砂利が置かれている状況であり、計画どおりの活用が図られているところです。

次に、事業効果の発現条件として、物流の安定供給の状況についてご説明します。一番上の図をご覧ください。こちらは整備前のイメージ図です。これまで砂を陸揚げしていた青江地区は、水深が5.5メートルしかないため、貨物の積載量を減らし、喫水調整をした上で入港しておりました。堅浦地区の整備後は、水深7.5メートルが確保され、こちらの中段図のように、満載状態での入港が可能となり、効率的な輸送が実現しています。左下の表は、船1隻当たりの取扱貨物量の推移を示したもので、供用開始から増加しております。こちら、右下の図は、近年における津久見港の砂砂利の取扱貨物量を示したのですが、平成28年から5年間で約1.9倍の増になっており、増加傾向とな

っております。こちらの推移で、平成30年、令和元年の取扱量が突出しておりますが、これは平成29年の台風災害による復旧工事の増加により、一時的に増加しているものです。

続いて、青江地区耐震強化岸壁の災害時の際の利用環境の確保についてご説明します。上の写真に示す通り、堅浦地区整備前の青江地区では、常時砂・砂利で占有されている上、住宅が近接しておりました。砂・砂利を堅浦地区に移したことにより、左下の写真に示すとおり、砂利が撤去され、災害時の利用環境が整いました。こちら、右下の写真は、令和3年10月に実施された大規模津波防災総合訓練の状況であり、青江地区の耐震強化岸壁がメイン会場となり、災害時を想定した実践さながらの訓練が行われました。青江地区の平時の利用としては、津久見港では、多くの貨物船が往来しており、荷役待機のため、沖待ちをしている状態でしたが、休憩岸壁として利用されるようになり、荷役の効率化や船員の作業環境の確保・改善も図られました。

次に、全体事業概要についてご説明します。岸壁、道路は入札差額により減となっております。緑地は、水路の付け替えによる増となっております。ふ頭用地は埋め立てに使用する土について、当初採取土を想定しておりましたが、工事現場間の流用により確保できコスト縮減が図られました。総じて、前回評価時の事業費から約2億7000万円減となっております。

環境への配慮についてご説明します。工事施工の際は、低騒音・低振動の建設機械を使用し、周辺環境の負担軽減を図りました。土量の収支についてですが、下の表をご覧ください。本事業の不足土は12万9千立方メートルでしたが、砂防ダムの掘削工事や河床掘削等、近隣の工事現場の建設発生土を流用し、環境負荷の低減及びコスト縮減が図られました。

最後に、今後の課題と対応方針についてご説明します。今後の課題としては、港湾事業では施設の利用にあたって、企業の経営方針、社会情勢に大きく影響を受けるため、事前調査や現地調査を密に行うとともに、企業等利用者と随時連絡調整を行うことが重要であると考えます。対応方針としては、本事業による水深の深いマイナス7.5メートル岸壁の整備により、輸送の効率化が図られ、海上輸送コスト及び陸上輸送コストを削減することができ、B/Cは1.2という結果になりました。これ以外の効果としましても、青江地区の住環境の改善や耐震強化岸壁の災害時の利用環境が確保されました。このようなことから、本事業は目的を達成し、さらなる事業評価の必要はないと判断いたしまして、事業評価を完了したいと考えます。以上で説明を終わります。よろしく願います。

○議長

はい。ありがとうございました。ただいま説明を受けました事業につきまして、ご意見等お願いいたします。

○委員

現地調査に行かせていただきました。そこで青江地区の住居の環境というのは、砂とかが飛ばなくなったということで、良くなったと伺ったのですが、一方、堅浦地区の住居環境というのはどうなのでしょう。私たちが見たのは、壁が結構あって、向こうの方が見えなかったものですから。写真を見ると少し住宅地があると思うのですが、その辺りの方達からクレーム等がつくことはなかったのでしょうか。

○港湾課

少し見にくいですが、堅浦地区には防砂柵という高い柵がございまして、青江地区に砂砂利を上げていた時に、実際に砂の粉じんの影響という声が上がっておりましたので、今回防砂柵を設置しております。地元住民や砂砂利の販売業者さんからのお声をいただいておまして、青江地区の時と比べて防砂柵が設置されたことによって、防じん対策を講じているので、地元からの苦情も少なくなったとの声をいただいている状況でございます。

○委員

もう1点ですが、今後の課題というところで、経営方針や社会情勢云々とありますが、何か問題のとなる様なことがあったのですか。

○港湾課

港湾事業取扱貨物など、企業や社会情勢の影響を大きく受けやすいものです。再評価時の取扱貨物量と比べ実績で下がっている部分がございますので、同種の港湾事業計画策定の際には、その推移を見極め、密に船社へのヒアリングを行うことによって、事業を進めていくことが重要であると考えられましたので、今後の課題とさせていただきます。

○委員

一般的な話と言うことですね。

○委員

9-11 の環境への配慮のところ、どこの工事現場から持ってきたか等については、説明会から追加していただいております。また細かくて申し訳ないのですが、9-1。これ、字がものすごく小さくて。多分1ページで収めたかったのだろうなと想像していますが、さすがに小さ過ぎて読めません。他の事業を見てみると、2ページに渡っているところもあるので。もう少し字を大きくして2ページにいただいても

いいのではないかな、と思っています。

あとですね、最後 9-12 の今後の課題のところ、これは多分 9-1 とかにも同じようなこと書いてありますが、書いてあること自体は、おそらくごもっともなのですが、例えば今回の事業において、企業の経営方針とか社会情勢によって何か大きく影響を受けたのかどうか。その辺が、具体的にどういう出来事があった、こういう課題になったのか、ということが今回パワーポイントでご説明していただいた中からは、わからなくて。公表するものなので、この会議の場で説明できる範囲で構わないのですが、あれば教えていただきたいです。

○港湾課

先ほどもご指摘がありました、再評価時に、取扱貨物量を設定していますが、実績として下がっている状況で、これは、実際取り扱いを見込んでいた貨物が需要の停滞等の背景によって、こなかったという現状がございます。実際に具体的に申しますと、砂はもちろん従来通りに使っていたのですが、それに合わせてここセメントの町でございますので、セメントを作る材料、特に今環境にやさしいということで、廃棄物等の資材も少し上げてもらおうということで当初計画していたところでございます。ただ、実際にはですね、昨今のセメントの需要が、あまり大きく伸びてなくて。いわゆるエコセメントと我々は言っていますけれど、そういった需要が伸びない中で利用が図れてないというところ、やはりそこは企業さんの経営方針であるとか、等に大きく左右されるというところで、我々もそういったところを中長期的ににらみながら今後も計画していきたいという意味で書かせていただいたというところでございます。

○委員

今の説明聞くと、そういうことがあったとわかるのですよね。詳しくわからなくても、思っていたことと違うことがあったことがわかって。この事業に限らず、どの事業についてもお願いなのですが、事後評価で今後の課題を大体欄が設けてあるとき、いつもお決まりのフレーズがほとんどで。前も 1 回言ったことあるのですが、具体的に何を生かしたいのかが正直見えてこないのです。事業効果については、その都度その都度これはこんないいことがあったということは、説明を聞くとわかるのですが。何かもやもやとして。何があったのかな、と思ったまま、説明が終わることが多いので。そういうことがあったのか、なるほど、とあるためには、やはりここには、この様な事がありました、だからこういった課題が見えています。ということ、今後どの事業でもですね、事後評価の時はご検討いただければと思います。

○港湾課

今後検討させていただきます。

○委員

9-11 の環境への配慮のところ、工事についてはいつも周辺環境の配慮などを書いているのですが、この港湾というか海を埋め立てによる環境で、他の漁業者ですとか。津久見の漁業環境がよくわからないので、工事前と工事後で、何かその環境の指標みたいなものがあるのでしょうか。漁業指標というか。何か海の埋め立てに関して公共事業で環境指標というか、漁業者の収益とか何かお声でもいいのですが、もし何か数値的なもので量るものがあれば教えていただきたいです。

○港湾課

今日お示しできる準備をしていませんが、公有水面を埋め立てるときは、環境法令によりまして、動植物、希少種等がないかなどを事前にしっかり調べさせていただくとともに、埋め立て時にこの土砂が漏出しないような施工方法を取っているか、というところまで、埋め立て免許を取るときに、そういったものを県の内部で言います生活環境部のそういう自然保護のセクションでございまして、海上の工事につきましては、事前に海上保安部とかに埋め立て免許下ろしていいかというところを事前に協議をさせていただきまして、当然環境に希少種とかも問題ないことについて確認を取りながら、工事に着手させていただいたところでございます。

あと、漁業関係の影響でございすけれども、当然ここも、もともと漁場の一部でございましたので、一般的な公共事業の手法ですけれども、漁業活動の範囲が狭まることについてはですね、事前に地元漁協と協議を行いまして、金銭補償による漁業補償ということで、最終的にはご理解をいただいて、工事着手に至っております。

○事務局

事務局から追加でよろしいでしょうか。補足でございす。港湾計画等は、先ほど申し上げました上、埋め立ての免許申請する際に、環境影響評価いわゆるアセスですね。アセスの規模に達しない場合も県の中の規定で、環境について調べるようになっておりまして、アセスなどであればそちらの審議会もおっておりますので、そういったものを踏まえた後に、この事業評価に上がってきますので、事業評価に上がった時点では、環境の影響についてはクリアされていると思います。ただ、フォローまでしているかは、ケースバイケースだと思います。

○委員

ありがとうございました。10年かけて工事をしたので、事業の後に環境がどうなっているかもし確認できるなら確認した方がいいかな、と思われましたので。

○港湾課

そこの工事を起こす場所で事前に計画して、その時に環境に配慮して工事をするわけですが、その時に、例えば貴重種がいるとかですね、藻場が繁茂しているとかですね、そのような状況にある場合はですね、必要に応じて事後ですることもあります。こちらの場合は、現状を踏まえ、そういった調査はしておりません。漁業者の皆さんであるとか、周辺利用している方からですね、例えばそういった環境に対する被害といますか、ちょっと悪くなったとか、そういった声も今我々には届いてないということです。大きくは影響ないものだと今は考えているところでございます。

○委員

9-11 見せていただけますか。環境への配慮ですね。どちらの数字が正しいのか確認です。前回の事業説明会の時いただいた資料では、右側の欄。事業地外の出入りですね。本事業の搬入が12万7200立方メートルになっていまして、今回は12万9000立方メートルになっていますね。どうしてこの数字が、異なる数字になったのかという点とですね。事後評価書の9-1。コスト削減のところ、受入れ残土は12万7000立方メートルになっていますね。数字が3つ出てですね、一体どれが正しいのでしょうか。

○港湾課

こちらの概算土量について事業説明会の際は、流用土と採取土という分けをしておりました。こちらが実際埋め立てに使用した土の搬入先となります。事業説明会の際は当初の再評価時の際もそうですが、こちらの山から土を採取して埋め立てに使用する量を12万9000立方メートル見込んでおりました。実績としましては、こちらの津久見内の工事現場の建設発生土を12万7200立方メートル、1800立方メートルを採取しておりました。ただですね、他の説明者の資料と比較した時に、こちらの事業地外との出入りの数字を入れるというご指摘がありましたので、12万9000立方メートルの流用土と記載の変更をさせていただいた次第でございます。こちらの、それ以外の1000立方メートルは何かというと、堅浦地区の浚渫の土量となっております。説明不足で申し訳ありません。

○委員

では9-1の事業評価書のコスト削減の12万7000立方メートルの受け入れ残土は、このままで正しいのでしょうか。

○港湾課

12万7200立方メートルが正解です。

○委員

はい、わかりました。はい。ありがとうございました。

○委員

先ほどお話があったときに、埋め立てをしたときにそれを利用する人たちに補償か何か金銭補償をなされたということですが、そのあたりは、ここには書かれていないのでしょうか。

○港湾課

そうですね。この事業費の中にそれぞれ含まれています。道路で言うと、用地を買収したりする経費とか、家屋を移転する経費と同じ性格の経費になります。この施設の中のそれぞれで、岸壁や埠頭用地をするときの、補償経費の中に含ませていただいております。

○委員

道路などでは補償など立ち退き料などが明確になっていたと思います。

○港湾課

そうですね。そこは表現の仕方で、施設別の経費というところで、事業化の時からそういう整理でご提示をさせていただいております。その中に調査、設計費だとか用地費や補償費も入っています。経費の明細の整理手法については、今後どういった説明の仕方をするか、検討工夫して参りたいと思います。

○委員

道路などの時には、ある程度詳細に出てきます。用地がこの様に増えましたなど、そういうご説明があります。比較的わかりやすい金銭的なものがあります。港湾は伝統的にこういう表現をしていたのかもしれませんが、もう少し詳細な説明が、今からはあった方が良くかと。事務局の方と打ち合わせをしていただければと思います。

○港湾課

ご指摘ありがとうございます。先ほども申し上げましたとおり、国への交付申請なども、このような施設単位で行っているものでして、その辺はご指摘のとおり、事務局と相談して記載方法を考えたいと思います。ありがとうございます。

○議長

他にございますか。よろしいですか。それではただいま説明を受けました事業につい

て、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によろしいですか。

(委員一同 異議無し)

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。ありがとうございました。

(まとめ)

○議長

それでは、これより取りまとめを行いたいと思います。本日の評価結果について、再確認します。資料 01、02 ページ。対象事業総括表をご覧ください。再評価対象事業 6 件については、6 件の継続を妥当とします。事後評価対象事業 3 件については、3 件の評価完了を妥当といたします。また、附帯意見として、案でございますが、「都市計画道路事業 庄の原佐野線(元町下郡工区)については、今回の事後評価で一定の事業効果を確認できたが、隣接する下郡工区が事業継続中であることから、下郡工区の事後評価に際して、元町下郡工区の事業効果への影響等もあわせて検証願いたい。」という文章を附帯意見として出したいと思います。以上、知事への答申をしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員一同 異議無し)

○議長

それでは、本日の審議をすべて終わります。なお、知事への答申は 2 月 27 日に副委員長と答申に行つて参ります。それでは事務局の方にお返ししたいと思います。

○事務局

本日は大変長時間にわたり、多数の案件について熱心にご審議をいただき大変ありがとうございました。本日の審議の結果は、2 月 27 日に委員長と副委員長から知事へ答申をお願いしているところです。私どもといたしましては、答申を尊重いたしまして事業を推進していきたいと考えております。以上をもちまして、第 60 回大分県事業評価監視委員会を閉会いたします。お疲れ様でございました。