

# 令和7年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和8年2月17日（火）

10時15分～12時45分

場 所：長崎県庁3階303,304会議室

— 午前 10時15分 開会 —

## 1. 開 会

○事務局（金子） 定刻になりましたので、ただいまから令和7年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会を開会いたします。私は本日の進行を務めさせていただきます、土木部建設企画課の金子でございます。よろしくお願いいたします。

本日の委員会におきましては、6名の委員が出席されております。委員総数の過半数に達しておりますので、長崎県政策評価条例第11条の規定により、本委員会が成立していることを報告いたします。

続きまして、本日お配りしております資料は、ファイル資料1冊となっております。本日ご審議いただきます案件は、水産部の県事業が1件、土木部の県事業が5件、市事業が2件でございます。

それでは、審議の進行について友広委員長、よろしくお願いいたします。

## 2. 委員会審議

○友広委員長 おはようございます。ただいまから早速、審議を始めたいと思います。座って説明させていただきます。

いつも通りですけれども、まず事業者の方からご説明をいただきました後、委員の皆様からご意見、ご質問をお受けしたいと思います。本日は12時半ぐらいまでを予定しており、1件当たり15分程度で審議をしていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。そういうことから事業者におかれましては、3分から5分ぐらいの時間でご説明いただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

皆様、今日の委員会の進行にご協力をよろしくお願いいたします。

### 漁港-3 漁港整備事業 楠泊漁港

○友広委員長 初めに「漁港-3 楠泊漁港 漁港整備事業」についてご説明をお願いします。

○県北振興局（香田） 県北振興局港湾漁港第一課の香田と申します。よろしくお願いいたします。それでは、「漁港-3 漁港整備事業 楠泊漁港」についてご説明したいと思います。

楠泊漁港は佐世保市北西部の小佐々町にあり、九十九島の北側海域に面した入り江に位置しております。再評価の理由といたしましては、事業費が著しく増加したことからご審議をお願いするものでございます。

審議経過につきましては、平成 29 年度に事業着手し、令和 5 年度に事業費及び工期の見直しに伴い、第 1 回目の審議を受けており、今回は 2 回目の審議となります。事業費を 26 億円から 42.3 億円に、工期を令和 7 年度から令和 12 年度へ変更するため、審議に諮るものになります。

目的・概要についてです。楠泊漁港は、カタクチイワシの一大産地であり、加工品である「いりこ」は国内有数の生産量を誇るなど、漁業生産基地として重要な役割を果たしております。しかしながら、係留施設の不足や潮位差による危険な作業、船揚場が浅く大型船に対応できていないことなどの課題がございます。これらの課題を解消するため、物揚場や防波堤、船揚場などの改良を行い、就労環境の改善と作業効率の向上を図るものです。

事業の効果・必要性についてです。左側の写真の通り、当地区では潮位差が 3.6m と大きく、干潮時の陸揚げ作業や漁具の積込作業が重労働で危険な状態となっております。そこで、浮体式の係船岸を整備することで、潮位差に左右されず、安全かつ効率的な作業が可能となります。また右側の写真の通り、係留施設が不足していることから、本来係留施設ではない護岸に船をつなげている状態です。特に荒天時は静穏な湾奥に漁船が集中して避難するため、船が密集し、接触・破損が発生する要因となっております。このため、防波堤や物揚場を整備することで、漁船が安全に係船できるようにしてまいります。

左の写真は、既設の船揚場の現況になります。この船揚場は、昭和 51 年に整備された古い施設で、急勾配である上、必要な水深が不足しているため、近年大型化している漁船に対応できておりません。そのため、大型漁船のメンテナンスを行う際には、遠方の乗船場まで移動しており、非効率な状況となっております。こうしたことから船揚場を改良することで、作業効率と安全性の向上を図ってまいります。右側の写真の防波堤につきましては、昭和 54 年度に整備された古い施設で、近年の気候変動に伴う波浪の増大により、構造の安定性を満たせていない状態となっております。そのため防波堤を改良し、安全性を確保することで、構内にある浮棧橋などの漁港施設への被害を防いでまいります。

事業費の見直しについてです。今回事業費が増加した理由は 4 つございます。まず施設の追加が 2 つあり、①船揚場(A)の追加で 1 億円の増額、②東防波堤の追加で 3 億円の増額となっております。続いて、③・2m 物揚場(A)につきましては、地盤改良工法の変更により 11.4 億円の増額となっております。さらに、④資材価格や労務単価の上昇により、0.9 億円の増額となっております。これを合わせますと、合計で 16.3 億円の増額となり、事業費を 26 億円から 42.3 億円へと見直しております。

具体的な変更内容の説明ですけれども、-2m 物揚場(A)の地盤改良工法の変更についてご説明いたします。当地区ではボーリング調査により軟弱地盤が確認され、平面図の赤枠で示した範囲を地盤改良工事の対象としておりました。令和2年度から物揚場の地盤改良工事に着手し、港内側から工事を進めていく中で、想定していた地盤改良工法では施工できない転石混じり層が確認されております。令和5年度時点では、転石混じり層が局所的なものであり、事業費の大幅な増額はないものと考えておりました。

令和6年度の工事を進めている中で、想定よりも広い範囲で転石混じり層が存在していることが明らかとなりました。さらに、今後施工を予定している区間も同じような状況が広がっている可能性があったため、令和7年度に分布範囲の確認を行ったところです。その結果、令和7年8月ごろに転石混じり層の分布範囲が分かり、改めて事業費を精査したところ、工事費が11.4億円増えることが判明したため、今回の第3回再評価委員会で審議に諮らせていただいております。

当初予定していたものは左側の断面になります。改良範囲は、軟弱地盤に適したCDM工法で実施する予定としておりました。しかし、一部で転石混じりの層が確認されたことから、硬質層への貫入が可能なFTJ工法へ一部変更しております。変更断面で赤丸箇所が工法を変更した箇所になります。

資材・労務単価については、前回評価時の令和5年度と比較して、使用材料で15から25%の上昇が見られ、労務単価についても、土木一般世話役で約10%から13%上昇しております。この単価上昇により、0.9億円の事業費の増となっております。

事業期間の見直しについてご説明いたします。前回令和5年度の再評価時点では、事業期間を令和7年度までとしておりましたが、転石混じり層の確認に伴う工法変更により、施工能力が低下したことや、事業費が大幅な増額となったことなどから、事業期間を5年延長し、完成予定を令和7年度から令和12年度に延長させていただきたいと考えております。

事業進捗の状況についてです。まず青着色部分が完成施設で、-2mH 物揚場(改良)は平成31年度に完成しております。完成後の写真の通り、浮体式の係船岸を整備したことで、潮位差に左右されず、効率的に作業ができるようになっております。また漁船が安全に係船できるよう、防波堤(A)や-2m 物揚場(A)などの整備を現在進めているところで、全体の事業進捗は令和6年度末時点で61.4%となっております。

事業の投資効果についてご説明いたします。費用対効果につきましては、前回評価時は1.23となっておりました。今回の評価ではプラス要因として、追加施設の東防波堤や船揚場(A)の改良による便益の追加や原単位の増加がございます。一方でマイナス要因として事業費の増加、工期の延長などが影響しております。これを踏まえ、今回の評価における費用対効果は1.32と増加しております。

最後になりますが、楠泊漁港がカタクチイワシの一大産地であり、加工品である「いりこ」は国内有数の生産量を誇るなど、漁業の生産基地として重要な役割を果たしてお

ります。本事業は、漁業従事者の就労環境の改善や所得向上を目的として、早期完成が望まれております。事業費の増や期間の延長あるものの整備効果は十分に見込まれることから、対応方針としましては、継続とさせていただき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願いいたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。それでは、委員の皆様方から、ご意見、ご質問をお受けしたいと思っております。はい、どうぞ。

○山下委員 4-1の図面において、広さでいうと多分5分の1ぐらいあると思いますが、最初の測量調査設計でなぜ気づかなかったのかと言うことが1点目です。2点目が、先ほど令和7年に確認したところ予想以上に広がったという話をされましたが、この令和7年の予算でその広いことが確認できるのであれば、最初の段階でもある程度確認できたのではないかということです。3点目が、施工能力の低下等による遅延とありますが、この施工能力とはどういう意味ですか。施工能力は工事をする人の能力と読みました。工事について全くの素人ですので、そこを教えていただきたいということが3点目になります。

○県北振興局(香田) まず1点目の、結構広い範囲で出てるということで最初から分からなかったのかということになりますが、一応こちらの方が設計の前にボーリング調査を実施しております。そしてボーリング調査につきましては、港湾局の技術上の基準・同解説に基づき、決定をしております。

こちらの基準書には調査位置の間隔の目安の記載がございまして、その目安としましては、この法線方向で50mから100m、この横断方向の方で20mから50m程度となっております。今回の施設が170mございまして、今回横断をとっているのが起点側と真ん中、終点側の3ヶ所です。ここが約170mございまして、大体85m程度の箇所です。先ほどの法線方向につきましては、重要な構造物が載るということで、さらに詰めてしてございまして、この中央と起点部と真ん中の間で行っております。その間隔は40m程度、この170mの半分の85mのさらに半分の40m程度の間隔で実施しているところです。

その地質調査の結果では、転石混じりの層がありますが、その地質調査は、10cm程度のロットを入れて調査をするんですけども、そのときには粘性土が確認できましたが、この転石混じりの層を確認できていなかった状況にあります。今回実際にこの湾奥から施工していく中で、途中、部分的に、局所的には出てはいたのですが、ここまで全体的に出るとは想定していなかったということになります。

あと第1回に間に合わなかった理由ですけども、先ほど局所的に出てきていたものから、そのボーリング結果もありまして、全体的に出るとは想定していなかった状況になります。工事を進める中で全体的に出てきてございまして、令和7年度に実際のこの範囲を確認したところ、このハッチ部分のような状況になってございまして、大幅な増額になるということで今回諮らせていただいております。

施工能力の違いが何かということで、今までのももとの工法の CDM 工法が、軟弱地盤を機械で攪拌する工法になりますが、その時に二軸式で改良するというので、大体 1 回当たり 2m 程度の改良ができます。今回 FTJ 工法につきましては一軸式で一本の工法になりまして、さらにちょっと径も、当初の計画では 2m20 程度、一回当たりできるんですけども、FTJ 工法では 1m50 程度ということで、面積がまた少なくなるということと硬質層を貫通させるということで、その辺で少し能力が落ちてきて施工能力が落ちてくるということで、工期が延びてきているということになります。

○山下委員 一般の用語でいうと、施工能力の低下と言われると、施工する人の能力と読めました。これが工事の関係で一般的な用語であれば、素人のため分からなかったということでもいいんですけども、一般的にこの用語は、施工能力の低下という言葉を使うんですか。

○県北振興局（香田） そうですね。低下という、少し言葉としてはまずかったところがあります。低下したというよりも、工法として、一本当たりの作業時間がかかる、改良時間がかかるということになります。

○山下委員 はい。これは公式な文書のはずですので、そこで能力の低下と書いてしまうと、工事をした人にも申し訳ないなという気分があって、聞かせていただきました。

○県北振興局（香田） そうですね。人とかによつての低下ではなく、その工法の変更による作業能力の違いということになります。

○山下委員 ありがとうございます。

○事務局（金子） 事務局からですけども、施工能力の低下という言葉は、土木が結構一般的に使う用語ということで、少し専門用語的な言葉ということになります。

○山下委員 それが専門的な用語で、それが一般的だということであれば、これでいいかなと思って、そこを先ほど聞いたつもりでした。

○事務局（金子） 一般的な用語でございます。

○友広委員長 はい、どうぞ。

○五島委員 ちょっと質問をさせていただきたいのですが、このプロジェクトを拝見して一番気になることは、時間がとてもかかっている、そもそも 9 年前に始まっているのに、さらに 5 年かかるということです。最近、ものすごいスピードの地球温暖化で、海の環境も変わっており、そのため今年はカキも取れないというようなところで、カタクチイワシとかそこら辺の漁場も大きく変わってきていると思います。これから 5 年後にこれが完成したとして、漁場が変わったとしても、この場所は漁港として今まで通りの機能を担保できるのでしょうか？

○県北振興局（香田） 地球温暖化が進む影響で、その魚の獲れ具合に変化があるということでございますけれども、こちらにつきましては、これまで一定の水揚げが行われている状況でございます。

○五島委員 それは今までの話で、今から 5 年後に、どんどん漁場が変わって行って、

もうすでにイワシのたまり場も変化しつつあって、漁場が変わった時にここの場所は今まで通り機能するのでしょうか。

○**県北振興局（香田）** 土木の方で港整備を中心的にやっておりますけれども、水産部としましては、先ほどの漁業の現状に合わせて、その漁場の整備として、魚礁を入れrほか、ある程度魚が集まってくるような整備も併せてしておりますので、そこで継続的に今後そういった魚は獲れていくと考えております。

○**漁港漁場課（深田）** 漁港漁場課の深田と申します。五島委員のご質問の趣旨としましては、地球温暖化によって魚を獲れる場所が変わるので、そもそも港の整備はそこではなくて、より利便性のいいところがいいのではないかという趣旨だと思います。

漁港については、そこで漁業を営む方が、その地域にやはり住まれているというところで、その住まれているところの近くになるべく船を係留したいという、そちらの方を一番望まれております。漁場が変わっていくと、そこまで行くコストがかかりますが、水揚げをしたりとか、そこで準備作業したいと、あと漁が終わったら家に帰ったり、もしくは漁に出発したり、そういう利便性からして、やはり住んでいるところの近くが一番いいというところで、そういう環境的なものが変わったとしましても、やはりそこに施設があるということが一番望まれているところです。

○**五島委員** はい、ありがとうございます。

○**大嶺副委員長** 大嶺です。ちょっと教えて欲しいのですが、金額が 11.4 億円増加ということで、それをしない時の普通の地盤改良で何億円だったのか、それプラス 11 億円なのかということと、今までその CDM 工法はすでにある程度行われているのかどうか、何%ぐらい行われているのかどうかを教えてください。

○**県北振興局（香田）** 一応この白抜き部分の部分が CDM 工法の施工範囲で、ハッチ部分が今回 FTJ 工法ということで硬質地盤を貫くところになりますけれども、この白抜き部分の当初の工法につきましては、ほぼ完了している状況になります。残りハッチ部分の一部は終わっていますが、あとこちらの起点部分の一部はまだ若干残っているということになります。

○**大嶺副委員長** ちょっと工期の話で言うと、例えば 20%ぐらい残っているとすると、先ほど能力が低下してという話がありましたが、それでも 5 年延長になっているということはそれだけ時間がかかっているということですか。

○**県北振興局（香田）** そうですね、今までやった時よりもちょっと、今評価をかけておりますけれども、令和 4 年ぐらいからボツボツ局所的に出始めており、それで若干工期が延びてきております。まだ一部起点部分が残っておりますので、そこで施工能力の低下に伴って伸びてくるということと、事業費の増額も含めましてちょっと工期的に伸びてくる状況になります。

○**大嶺副委員長** はい、わかりました。

○**友広委員長** 他にございませんか。私からですけど、漁港漁場課からお見えになられ

ているとのことで、登録漁船数の推移というか、その辺が分かれば教えてください。

○**県北振興局（香田）** 港勢調査を行いました。大体こちらの方が、地元漁船がここ5年ぐらいは110隻から120隻ぐらいで推移しています。利用隻数は、他の港からの陸揚げなどがあれば300隻を越えるような状況でございます。

○**友広委員長** 他にありませんか。よろしいでしょうか。それではお諮りをいたしたいと思いますが、今ご説明があり、それについてのご意見ご質問があったわけですが、他にないようでございますので、漁港-3 楠泊漁港 漁港整備事業については、対応方針(原案)の通りに継続ということよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**友広委員長** はい、ありがとうございました。それでは、漁港-3は対応方針(原案)通り継続といたします。

#### 道建-12 道路改築事業 一般国道251号（出平有明バイパス）

○**友広委員長** 続きまして、「道建-12 一般国道251号(出平有明バイパス) 道路改築事業」について、ご説明をお願いします。

○**島原振興局（金松）** 島原振興局道路第二課の金松と申します。よろしく申し上げます。「道建-12 道路改築事業 一般国道251号(出平有明バイパス)」について、説明させていただきます。

今回再評価に諮る理由としましては、再評価後の事業費、工期の変更となります。まず審議経過ですけれども、平成24年度に新規評価を受けまして、今回が第5回審議となります。事業費を160億円から167.5億円の7.5億円の増、また、事業期間を令和8年度から令和9年度へ1年延長するため、今回、再評価に諮るものでございます。

出平有明バイパスは、南島原市深江町から九州横断自動車道の諫早インターチェンジに至る延長約50kmの島原道路の一部として、広域ネットワークを形成するものでありまして、所要時間の短縮や定時性の確保により、農産物、観光振興の支援、また、救急搬送時間の短縮による医療体制の強化を図ることを目的としております。

出平有明バイパスの計画延長は3.4kmで、計画交通量は1日当たり12,700台を見込んでおります。平成25年度から事業を開始し、現在は工事を全面的に展開しているところです。事業進捗率は、事業費ベースで87%、用地は令和6年度に取得がすべて完了しまして、100%となっております。

事業の効果・必要性についてです。島原地域は、県内の農業産出額の約5割を占める主要農業地帯となっており、島原道路の整備により所要時間短縮や定時性確保によって、農産物の輸送効率が向上することで、農業発展を支援できるものと考えております。また、高速インターチェンジまでの所要時間短縮による観光交流人口の拡大や3次救急医療施設への搬送時間短縮による救命率向上に寄与するものと考えております。今回、全体事業費を160億円から167.5億円に7.5億円増額します。事業費増の内訳について

は2項目あり、次のページ以降で詳細に説明いたします。

まず、地盤改良の数量変更について、当初、用地買収箇所における地質調査結果をもとに地盤改良厚を決定しておりましたが、地質調査番号 No.5 から No.9 の間において、用地買収完了後、追加調査を行ったところ、想定より深い位置まで軟弱地盤層が確認されました。このため、この間の約 180m 区間において、地盤改良厚を 5m から 6m に変更するものでございます。見直しを行った結果、0.4 億円の増額となります。

次に、労務・資機材の単価上昇について、前回再評価を行った令和 5 年度以降の資機材・労務単価の伸びが、お示しのグラフの通りであり、主にコンクリート、そして労務費が上昇しております。これにより 7.1 億円の増額となります。

事業期間の見直しについてです。島原市有明町における橋梁上部工の架設について、地元協議の結果、架設ヤードの見直しが必要となり、橋梁工事の完成が当初より遅延いたしました。これに伴い、橋梁前後に隣接する擁壁工やボックスカルバートなどの着手時期にも遅延が生じたため、全体の事業期間を 1 年間延長するものでございます。

橋梁上部工の遅延について、詳細に説明いたします。当初、近くに迂回路を確保した上で、市道を通行止にして、上部工の架設を計画しておりましたが、地元住民との協議の結果、利用している農業用車両が想定より大きく、迂回路を通行できないことが判明したことから、通行止を発生させない架設工法に変更することといたしました。この変更に伴い、作業ヤードの再検討を行い、それに時間を要したこと、作業ヤードが縮小したことにより、配置可能なクレーンの規格が小さくなりました。このため、作業効率が低下し、架設作業についても時間を要したことから、工事完成が当初より遅延することとなりました。

費用対効果については、前回評価時の 1.61 から 1.57 となっております。費用便益分析マニュアルの改定による原単位の増加はあるものの、事業費、事業期間の増により、B/C については若干の減少となっております。B/C では計測できない効果として、緊急輸送道路の防災機能強化が挙げられます。

最後に、対応方針としまして、事業効果や関係団体からの要望状況、費用対効果を考えると、事業継続が妥当であると考えております。以上、ご審議のほどよろしく願いいたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見ご質問をお受けしたいと思えます。はい、どうぞ。

○山下委員 すいません。これも先ほどと一緒にですが、地質調査結果から、後から変わったということですけども、基準の調査を行われたかどうかというところを 1 点と、次が 10 ページのところ、地元住民から通行止のない方法に変更するように要望があったためとありますが、これは当初の段階では何で分からなかったのでしょうか、という 2 点になります。

○島原振興局（金松） まず地質調査の件ですけども、青印で書いております

No.7,8,4,5,9,6 で当初のボーリングを実施しております。ボーリングをする箇所、基準というものは決まっておりますが、道路であれば、重要構造物、橋梁の橋台・橋脚の下でのジャストボーリング、あと今回、島原道路が広域農道横に盛土の構造で計画をしております、それまでありましたこれらの市道を分断しないように、盛土の下にボックスカルバートを整備する計画で、結構、たくさんのところでボックスカルバートを計画しております。

そのボックスカルバートのすぐ真下でも地質調査を行っております、それをもとに、今回軟弱地盤であるところは地盤改良の計画を立てておりました。今回、追加となっておりますのが、こちらの約 180m 区間で、当初青ラインで想定した案が赤で深かったということです。

なぜこれが分かったのかといいますと、こちらのボックスカルバートの施工に先に入りまして、実際、現地の土砂を掘削したところ、こちら右側の方で、想定の地盤より深い位置で軟弱地盤が確認されました。当初の時点で、こちらの区間はまだ用地買収が完了しておらず、前回、令和 5 年度に再評価をしておりましたが、その後用地買収が完了して、建物が解体されましたので、追加で調査ボーリングを行ったところ、想定より少し深い位置で軟弱地盤が確認されたことから、この区間については、今回、地盤改良厚を計画より 1m 深くしたということでございます。

もう 1 つの迂回路ですが、当初想定した迂回路はちょっとこの絵にはありませんけれども、今回、この市道を通行止にする計画としておりました。当初は、通行止にするので、すぐ近くにこういう形で迂回路を確保した上で計画をしておりました。そして、工事に入る前は、地元の島原市と協議しまして、この市道のすぐ近くに迂回路を設置するのであれば問題ないだろうということで、了解をいただいております。

当然、利用する車両は一般の車とあわせて、農業地帯ということで、農業車両も通るものですから、そちらの迂回についても問題ないだろうということで、協議を終えておりましたが、工事を発注する前に、再度、工事着手前の地元説明でその説明を行ったところ、一部の農業車両については少し規格が大きいものがあって、迂回路のカーブ区間がちょっと曲がりづらく、やっぱりこの市道をまっすぐ通してもらいたいという地元要望がありまして、やむなく迂回の計画を見直して、こちらの市道を通行止にしないような計画に変更をしたところでございます。

○山下委員 質問の意図がうまく伝わっていないと思いますが、その必要性は分かりましたけれども、なぜ最初の段階で、その必要性とかの調査を行わなかったのか、地元住民の意見を聞かなかったのかということなんです。

○島原振興局（金松） はい、そちらにつきましては、直接地元住民といいますか、まず、地元の市の農道関係を管理している部署と協議をしまして、問題がありませんでした。ちょっと詳しい調整ができていなかったというところが、原因の一つにあると思います。

○山下委員 もう単純な質問ですが、ここの委員会に入ったのがまだ2回目ですので、詳しいことが分かっていない素人の質問で申し訳ありませんが、最初、こういう工事をやる時は地元住民の希望を聞く前に、市役所と相談して工法とか決めるものなのでしょうか。それとも、最初の段階から地元住民の意見を聞くものでしょうか、というところを含めてお聞きしたいです。

○島原振興局（金松） はい、一般的には、地元の市の方と調整をして、計画の方を定めております。

○友広委員長 他にございませんか。はい、どうぞ。

○大嶺副委員長 大嶺です。生コンの単価が3割増ということで、その他、普通作業員の費用ということで2割増ですけれども、この生コンがどこに使われているのか、先ほどの地盤改良で使っているのかどうかなどを教えてください。

○島原振興局（金松） はい。生コンの使用箇所としましては、橋梁の上部工、上部工の桁、鉄製のものはありますけれども、そうではないものはコンクリート製となっております。橋梁上部工の床板といたしまして、車が通る下の面、床板と、今回、島原道路は自動車専用道路で、片側1車線の2車線となりまして、中央には反対車線に逸脱しないように中央分離帯というのがありますが、それはコンクリート製となっております。

あと、先ほど話をしましたボックスカルバートにつきましては、コンクリート構造物となっております。橋梁の下部工につきましてもすべて、コンクリート構造物となっております。そちらに主にコンクリートが使われているという状況でございます。

○大嶺副委員長 先ほど地盤改良の話がありましたが、それはどういう工法でしょうか。セメントは使われていないのでしょうか。

○島原振興局（金松） はい、セメントも混ぜて、改良しております。

○大嶺副委員長 分かりました。

○友広委員長 よろしいでしょうか。ご意見もないようですので、ご説明では対応方針（原案）は継続ということでございましたが、道建-12について、対応方針（原案）の通り継続ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございました。では、対応方針（原案）の通り継続いたします。

### 道建-13 道路改築事業 主要地方道長崎南環状線（新戸町～江川町工区）

○友広委員長 それでは、「道建-13 主要地方道長崎南環状線（新戸町～江川町工区）道路改築事業」について、ご説明をお願いいたします。

○長崎振興局（松本） 長崎振興局道路建設課の松本と申します。よろしくお願ひします。「道建-13 道路改築事業 主要地方道長崎南環状線（新戸町～江川町工区）」についてご説明します。今回の再評価の理由は、事業費及び工期が変更となるためです。

まず審議経過ですが、平成 28 年度に新規事業として着工し、平成 30 年度と令和 5 年度に審議を受けており、今回が 3 回目となります。工期を令和 12 年度から令和 16 年度へ変更し、事業費を 250 億円から 310 億円に増額するため、審議に諮るものです。

本事業の目的・事業概要・これまでの経緯です。本事業の目的については、長崎市南部の慢性的な渋滞を緩和することなどを目的として、バイパスの整備を行うものです。全体延長が 5.15km、車道幅員が 6.5m、道路全体の幅員が 10m です。平成 28 年度から事業を開始し、29 年度に用地買収と工事に着手し、令和 2 年度に橋梁、令和 4 年度にトンネル工事に着手しております。事業進捗率は、令和 7 年 11 月末時点で 47%、用地進捗率は 96%となっております。

事業の効果・必要性についてです。長崎市南部と中心部を結ぶ国道 499 号は、代替路がなく交通が集中することなどから、朝夕を中心として慢性的な渋滞が発生しており、通勤通学や物流などに支障をきたしております。そこで、この長崎南環状線を整備することにより、交通の分散が図られ、国道 499 号の交通混雑を緩和することが期待されます。

今回の見直しの理由について、まず、事業費の見直しの理由ですが、4 つの理由があります。そのうち 2 つがトンネルに関する増額で、トンネル支保パターンの変更とトンネル鏡吹付追加です。3 つ目が残土処分、4 つ目が資材と労務単価の上昇です。それぞれの理由についてご説明します。

まず 1 つ目の理由のトンネル支保パターンの変更について、この工区では延長 2.1km のトンネルの掘削を進めておりますが、想定よりも軟弱な地質が出現したため、これを支えるための支保の構造をより強固なものとする必要が生じ、さらに掘削を補助する工法も追加する必要が生じました。このため、約 10 億円の増となりました。

2 つ目の理由のトンネル鏡吹付追加についてです。トンネル掘削の先端部分の面を鏡面といいます。労働災害防止のためのガイドラインが改正され、工事中の安全確保のため、地質の脆弱な部分の鏡面をコンクリートで吹き付けることになり、このため 3.5 億円の増額となりました。

3 つ目の理由の残土処理費の増について、当初、残土の処分を近隣の残土処分場と他事業に流用することとしておりましたが、想定していた残土処理場が満杯となり、当初予定量の受け入れができなくなりました。また、他事業の進捗の遅れにより、残土の流用ができなくなりました。このため、遠方の別の残土処理場に搬出することとなったため、9 億円の増額となりました。

4 つ目の理由の労務・資材単価の上昇については、前回再評価時に比べ、労務費が約 2 割、資材が約 4 割の増となり、約 37 億円の増額となりました。

事業期間の見直しについては、用地買収の困難な箇所について、土地所有者と相続代表者と交渉を続けておりましたが、相続者の中に行方不明者がいることが判明しました。この解決のため、不在者財産管理人制度を活用することとしましたが、手続きに時間を

要することが見込まれるため、工事着手が遅れ、事業期間を4年延長する必要が生じました。

社会情勢の変化について、周辺施設の整備や利用が進んでいることが挙げられます。伊王島に今月、日本最大級のグランピング施設がオープン予定で、また野母崎町にある長崎市恐竜博物館も利用者が増加傾向にあり、交通需要の増加が見込まれるため、事業の必要性はより高まっていると考えられます。

事業の投資効果について、費用対効果が前回評価時の1.83から今回1.50となっております。プラス要因としては、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加、マイナス要因としては、事業費の増加と工期の延長、費用対効果では計測できない効果として、この路線が緊急輸送道路に指定されており、緊急時の防災機能が強化されることです。

対応方針についてです。当事業の実施により、長崎市南部の慢性的な交通渋滞の解消と長崎市の周遊観光の利便性を向上させ、観光業の活性化も図られます。長崎市より整備促進を要望されており、事業費の増加、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれ、事業継続が妥当であると考えております。以上で説明を終わります。ご審議よろしくお願いたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。それでは、はい、どうぞ。

○五島委員 資材の単価の伸び率についての質問ですが、ここで、令和5年4月から令和7年4月までの生コンが4割増と書かれておりますが、先ほどの事業では生コンの令和5年4月から令和7年4月の増加の割合が3割で、まったく同じ年度で3割、その次のものを見ると令和6年ですが2割となっております。全体の額が大きいので、3割だったり4割だったりのこの1割はかなりだと思いたしますが、その前のところと同じところに注文して、4割が3割に下がるということはあるのでしょうか。

○長崎振興局（松本） 今回、こちらの方でトンネル工事を行っておりまして、市中で作られるコンクリートを運んでくるのではなく、現場で作ったりとか、そういうところでのコストが多少かかったりなどする面があるため、同じ単価構成ではないというところでの違いがあるかと思っております。

○五島委員 地元から調達しないといけないのでしょうか。

○長崎振興局（松本） そうですね、基本は地元で調達することが一番安く、例えば地区が違ってくると、それぞれ多少、単価が異なってくるところもあるかと思っておりますので、その差は発生するかと思っております。

○山下委員 生コンは基本的に、長崎県内はほぼ同じ値段ではないのでしょうか。3割か4割かというところが、今一どうしても理解できません。

○五島委員 3割と4割ではかなりの差です。

○長崎振興局（松本） やっぱり地域において、それぞれちょっと単価の差は発生しているかと思っております。

○事務局（金子） すいません。事務局からですけれども、積算では、工事費の算定に使う生コン単価というのは、地域ごとに調査をして定めるということになってまして、先ほどは島原道路ですので、島原地区で調査した結果、今回は長崎地区ですので長崎地区で調査した結果、当然、離島は離島で調査するというので、地域ごとに単価が一緒にはなっておりません。それぞれの見積もりで、その業者に委託して決めておりますので、単価としては違う、地域ごとに違う単価で出てくるということになります。

○山下委員 島原の方が遠いから高くなるのでは、と思いますが。

○事務局（金子） 島原は、島原の生コン工場に見積もりを取っております。

○山下委員 島原に生コン工場があるのでしょうか。

○事務局（金子） あります。生コンは、運搬距離が長いと固まってしまうことから、当然近くになりますので、その地域の生コン業者からの見積もりを採用してるということになります。

○山下委員 なぜ質問したかという、先ほどの説明の中で、現場で混ぜるという話でしたので、それであれば安いところで買えばいいのではと。もう作ったもので持っていくのであれば、距離の問題などがありますが、現場で混ぜるのであれば、安いところで買えばいいのではと思っの質問です。

○事務局（金子） 例えばダムとか、構造物で大量に生コンを使う場合は、現場に生コン工場みたいなものを作ります。そのような場合がありますので、その時の単価と、その生コン工場の単価は、当然違いはありますけれども、一般的な工事であれば通常生コン工場から持ってきますので、そこは地域ごとに定められた単価を使用するということになります。

○山下委員 今回のものは、先ほどの説明では現場で混ぜるということだったが、そうではなくそのまま持ってくるのが前提となっている。

○長崎振興局（松本） 今回、こちらは両方ございまして、工事の内容によって、トンネル工事は現場で作って、橋梁の工事とかについては市中のコンクリート工場から持ってくるようなことになっています。

○大嶺副委員長 残土処分の話で、こういうパターンはよく出てくるとは思いますが、以前伺ったときは、国も県も受け入れとかのシステムがあって、有効に使うという話を聞いておりました。今回9億円とかなりの増額で、前の話では仮置き場がなくて、結局処分しないといけないということでしたが、私が国の公共事業評価監視委員会をしていて、その時には、国の事業だと大体仮置き場があって、期間が違っていても有効に利用できるということがよくあります。県と国のそのような仮置き場は、県の場合は使えないとか、場所がないとか、そういう問題があるのかどうか教えてください。

○長崎振興局（松本） この工区でも仮置きの場所を確保して、できるだけ流用できるような準備はしておりますが、残土の量が結構莫大な量で、なかなか受け入れ先が難しい状況にありまして、極力、長崎市の事業とかも含めて流用は図っているところですけ

れども、どうしても残土処分をせざるを得ない量がこれほどの量になっております。今後も公共事業等に流用先があれば、活用していく取組を続けていきたいと思っております。

○大嶺副委員長 これだけかかりますので、将来的な計画とかを検討いただければと思います。

○友広委員長 はい、どうぞ。

○中村委員 私も進捗状況のところに関して、現在まだ用地が取得できない箇所が、全体図のどの辺りになるかというところと、大体 96%用地が取得できているということで、他の部分の工事は進められると思いますが、その 4 年の交渉の遅れがそのまま工事にも 4 年影響がある理由を教えてください。

○長崎振興局（松本） 今、用地が取得できていないところがこの辺りとこの辺りにあります。引き続き用地交渉を進めていっておりますが、この辺りの工事のための用地が、橋梁の工事になります。この橋梁の工事は、下部工を作って上部工を作るということで、6 年程度かかると想定しており、そのようなことから令和 16 年度までかかるとしております。

○友広委員長 よろしいでしょうか、はい。他にございませんか。はい、どうぞ。

○村上委員 村上と申します。これは意見ではなく要望ですが、11 ページの社会経済情勢等の変化で、日本最大級のグランピング施設がオープンしたということで、私もテレビで拝見してまして、日本最大級ということで、観光面ではとても楽しみにしております。それから長崎市恐竜博物館も令和 3 年にオープンしていますが、何回か家族とか県外からとか海外から来た家族にも一緒にそこに行って社会の勉強をさせているところですが、修学旅行などでも長崎市内は多く、恐竜博物館の方も勉強などに絶好の場所となるため、ぜひ 1 日も早い完成をお願いしたいと思います。ちょっと要望です。

○友広委員長 はい。要望ということで、お受けしていただければと思います。

他にございませんか。それではお諮りをいたしたいと思います。道建-13 主要地方道長崎南環状線(新戸町～江川町工区) 道路改築事業については、ご説明では継続ということでございましたので、委員会としまして、対応方針(原案)の通り継続を認めることでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございました。それでは、対応方針(原案)の通り継続といたします。

#### 道建-14 道路改築事業 一般国道 499 号(栄上拡幅)

○友広委員長 続きまして、「道建-14 一般国道 499 号(栄上拡幅) 道路改築事業」について、ご説明をお願いいたします。

○長崎振興局（松本） 引き続き、長崎振興局道路建設課の松本です。よろしくお願いたします。「道建-14 道路改築事業 一般国道 499 号(栄上拡幅)」についてご説明します。今回の再評価の理由は、事業費及び工期が変更となるためです。

審議経過ですが、平成 20 年度に新規事業として着工し、これまで 4 回の審議を受けており、今回は 5 回目となります。工期を令和 8 年度から令和 10 年度へ変更し、事業費が 56 億円から 57.3 億円に増額となるため、審議に諮るものです。

本事業の目的・事業概要・これまでの経緯についてです。本事業の目的は、長崎市の旧三和町の中心地域である栄上地区の慢性的な渋滞を緩和することなどを目的として、道路の拡幅を行うものです。全体延長が 1.3km、車道幅員が 13m、道路全体の幅員が 22m です。平成 20 年度から事業を開始し、21 年度に用地買収、22 年度に工事に着手し、令和 6 年度末時点で、図の左側の青の部分 570m を 4 車線で供用しており、右側の青の部分 540m を暫定供用しております。事業進捗率は、令和 7 年 11 月末時点で 88%、用地進捗率は 100%となっております。

事業の効果・必要性についてです。当区間は、交通容量の不足から慢性的な渋滞が発生しており、円滑な車両通行が確保されていないため、片側 1 車線の道路を 4 車線に拡幅することにより、交通容量が確保され、交通混雑を緩和することが期待されます。また、歩道についても、狭小で一部未整備もあり、歩道を整備することにより、安全な歩道空間を確保することができます。

今回の見直しの理由について、まず、事業費の見直しの理由ですが、3 つの理由があります。1 つ目が工事についての増額で、切取防護柵の変更、2 つ目が補償費についての増額で、電柱移設計画の変更、3 つ目が労務・資材単価の上昇です。

それぞれの理由についてご説明します。まず 1 つ目の理由の切取防護柵の変更について、当工区内に光ケーブルが埋設されておりますが、現地の試掘の結果、想定より山側にあることが判明し、切取防護柵の位置の変更が必要となりました。設置位置を変更したことにより、防護柵の高さを高くしなければならなくなったことにより、0.5 億円の増となります。

2 つ目の理由の電柱移設計画の変更についてです。工区内にある電柱が工事に支障となるため、移設の必要がありますが、移設場所について、予定していた場所の隣接者の同意が得られませんでした。このため移設計画を変更した結果、当初電柱 2 本の移設だったものが、4 本の移設が必要となったため、0.5 億円の増となります。

3 つ目の理由の労務・資材単価の上昇については、前回評価時に比べて、労務が約 1 割、資材は約 2 割の増となり、0.3 億円の増額となりました。

事業期間の見直しについては、用地買収において、相続者が多数発生している用地を令和 6 年度中に取得し、今年度初めに工事に着手する見込みでしたが、所有権の移転手続き等に時間を要し、用地契約が今年度となってしまい、事業期間を 2 年延長する必要が生じました。

社会情勢の変化について、周辺施設の利用が進んでいることが挙げられます。先ほどもありましたが、野母崎町の恐竜博物館の利用者が増加傾向にあり、交通渋滞の緩和のため、当事業の必要性が高まっていると考えられます。

事業の投資効果について、費用対効果が前回評価時の 1.03 から、今回 1.01 となっております。プラス要因としては、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加、マイナス要因としては、事業費の増加と工期の延長となります。費用対効果では計測できない効果として、この路線が緊急輸送道路に指定されており、緊急時の防災機能が強化されることがあります。

対応方針ですが、同事業の実施により、長崎市南部の慢性的な交通渋滞の解消と歩行者等の安全性の確保が図られます。長崎市などから整備促進を要望されており、事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれ、事業継続が妥当であると考えております。以上で説明を終わります。ご審議お願いいたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。それでは、ご意見ご質問をお受けしたいと思います。はい、どうぞ。

○村上委員 村上です。素人ですので、ちょっと質問がおかしいところがあるかもしれませんが、ちょっと気になったところを質問させていただきます。NTT 光ケーブル埋設管の埋設位置のずれに伴う切取防護柵の高さの変更で、埋設場所が当初の位置より山側にずれたということですが、おそらく埋設管というものは、道路敷地内であれば道路管理者の許可を取って埋設されていたので、その位置というものは正確なものと思われませんが、どうして位置のずれが起こったのかご説明いただけますでしょうか。

○長崎振興局（松本） 道路管理者の方で許可はしますが、基本的には電線管理者の方で位置等の把握はなされております。今回は NTT ですけれども、NTT が図面で場所の方を確認されておりまして、その図面をもとに検討しましたが、実際、試掘したところちょっと位置がずれているということが判明したので、最初にあった既存資料をもとにして当初の計画を立てていたところでの現地のずれが発生してしまったということです。

○村上委員 NTT の資料が間違っていたということはちょっとおかしいですけど、そういうことなのでしょうか。

○長崎振興局（松本） 間違いなのか、その当初起こされた図面の通りに位置がちょっと一致していなかったということが考えられるのかなど。

○村上委員 そのようなことはやはりあるのですね。はい、わかりました。

○友広委員長 それはおかしいと思う。

○大嶺副委員長 それはおかしい。それはあり得ない。

○五島委員 もし NTT の図面が間違いであれば、ここで発生するその増額分は NTT が払わないといけなくなるのでは。何で県なのか。

○長崎振興局（松本） もともとそのような位置にあるということが分かっていたら、

この構造でよかったのですが、いずれにしてもこの位置を避ける必要があり、結果的に増額にはなっておりますが、必要な対策ではありますので、相手方に求めるものではないかと思っております。

○五島委員 これはもし NTT の図面通りであれば、この増額は発生しないんですよね。

○長崎振興局（松本） 位置関係からすると、そのような形にはなりますが、結果的な話になりますので、今回、当初からこの位置にあるということであれば、この構造を取らざるを得ないという状況であります。

○友広委員長 私も五島委員と一緒にですが、結局許可されたところに設置されておらず、山側に設置されたということであれば、原因者である NTT に事業費の増額分を補償してもらいたいと思います。

○長崎振興局（松本） ちょっと理由は定かではありませんが、どうしても埋設物もいろいろと水道管等が埋まっていたりしますので、どうしても現地で位置の修正等が出てくることはよくあることで、今回も当初予定していた図面でおそらくちょっと管理されてしまっていたというところがあったのかなと思いますけれども、許可自体がおかしかったということではなくて、実際埋設できる位置に結果的に埋設されていたということであると考えております。

○友広委員長 それは NTT が勝手に変更したわけで、変更したら、変更した手続きをすべきではなかったのかと思います。

○長崎振興局（松本） ちょっと過去のことで、実際埋設された経緯がはっきりしないところはありますので、結果的に位置が、許可を受けた位置といいますか、この位置に埋まっていたということが判明したということではありますので、相手方に求めるということはちょっと事情があつての話と理解しております。

○友広委員長 いえ、それは違うと思います。やはりそれは県なり市には顧問弁護士もおられると思いますから、こういう場合の対応の仕方についてはもう少し精査をされた方がいいのではないかと思います。例えば、今回はこれが明るみに出たわけですけど、他にもあるかもしれません。そういう場合は、前例というものが、役所ではよく踏襲すると言われますが、この前こういうことがあつて補償を要求されなかった、今回はなぜ補償を要求しますかということになると思います。ここはしっかりと経過を調べられて、どこに原因があるのか、なぜこうなったのかということについてはもう少し検討すべきではないかと思います。

○長崎振興局（松本） 埋設の経緯については、可能な限り確認したいと思います。

○山下委員 すいません。ここもずっと聞きたかったのですが、もし今おっしゃられていることが正しいとすれば、埋設物の位置がずれる可能性があるということを県が認識しているということであり、最初の段階で調査すべきではないのか。埋設物がずれる可能性があるということを県が認識しているのであれば、17 年間放置している方がおかしいと思います。

○長崎振興局（松本） 今回、試掘をする経緯が、ちょっと近隣で別工事を発注することがありまして、その工事に試掘の方を追加して、させていただきましたが、どうしても試掘のみということがなかなかしがたい状況でありまして、今回この現場の近くで工事することがありましたので、今回やることになってしまったという状況です。

○山下委員 今話を聞く限りは、委員長がおっしゃるように、場所が変わっているということは一般的にあり得ないからこそ試掘しないのではないかと。ずれることが大前提であれば当然試掘をすべきであって、図面の情報でずれていないことが一般的だから、試掘をしないというようにしか聞こえません。最初の説明でずれることがあるとおっしゃられるのであれば、費用とかを計算する時には当然試掘をすべきではないでしょうか。

○長崎振興局（松本） はい。試掘の時期については、ちょっと今回、このような時期になってしまったというところがありますので、特にこれは謝らなければいけないところかなと思いますが、いずれにしても、今回位置がずれてしまっていたということは他の事情がはっきりしないところではあります。

○事務局（金子） 主管課からまずお願いします。

○道路建設課（長野） 道路建設課の長野と申します。先ほどの NTT ケーブル埋設位置ですが、やはり NTT の埋設はかなり古い時代から埋設されているという状況もございまして、現在であれば、埋設しようとする、正確な位置というものを、測量等をして座標とかをおさまして、場所を綺麗に把握できると思いますが、当時、かなり古い時代では、やはりそういう齟齬というものが特にあってという状況でありまして、やはりできる時は事前に試掘等も行って、適切に把握して、事業を進めているというところもありますが、やはり用地を買わないとできないところもあつたりするということもございまして、どうしても工事着手後に試掘を行って変わるということがあつているという状況であります。ですから、どうしてもやはり敷設された年代というところが1つ大きいというところがございまして、どうしてもそこで把握がなかなかできないところがございまして。

○事務局（金子） 事務局からです。一般的な工事のやり方は、やはり昔の、例えば水道についても一緒ですけれども、昔の図面というものはなかなかはっきりしないところがございまして。そういうこともあつて、工事着手時に試掘を行って、正確に確認をして、工事に着手するというやり方を取ることが一般的でございまして。やっぱりそれで、傷つけてしまうと、光ケーブルを切ってしまうと、非常に大変なことになりますので、工事着手した時に正確に確認して工事するというやり方が、工事をやる上での一般的な方法ということになります。以上でございまして。

○友広委員長 埋設管の位置が変わったということで、工事はやらなければいけないと思いますが、その対応の仕方については、もう少し慎重に NTT と交渉する必要があるのではないかと。前のことを言うてはいけませんが、今事務局から話がありました通り、水道管の埋設が図面通りではなく、その水道管はここに埋設して

いるという図面がありまして、実際工事に入ったところ、別な場所にあつて水道管を破つて大騒動したという事例は多々あります。

先ほど申し上げましたように、昔の図面ははっきりしないところがあるため、そのようなことがありますけれども、そうであれば、やはり今後の対応の仕方として、この案件だけでなく今後のためにも、設置者と事業者との間で慎重に、その辺の協議の整理を検討していただく必要があるのではないかと思います。

○友広委員長 どうでしょうか。工事はやらないといけないわけですから。

○山下委員 留保付きの承諾というものはないのでしょうか。承諾するか、承諾しないかだけなのでしょう。今年、委員になったばかりで、あまり分かっていないのですけれども。

○事務局（金子） 今回の場合は、当初から分かっていたら赤です。だから、県の負担というものは変わりません。もともと必要な額というものは変わりません。あくまでも当初から分かっていたら、この赤の計画だったというところ。そういう考えだということが今の長崎振興局の主張だと、事務局としては考えております。

○友広委員長 他にございませんか。このケーブルの設置箇所が図面と違ったところがあったということで、0.5億円の増ということになると思いますけれども、対応方針(原案)は継続ということでございますので、対応方針(原案)の通り継続を認めることといたしたいと思いますが、この経過については、もう少し精査をしていただいて、こういうことをNTTと協議した結果、こういうことで確認ができたということで、後日、委員へ報告をしていただくということにして、対応方針(原案)通り継続ということをお認めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございます。そのようによろしく願いいたします。

#### 道建－15 道路改築事業 一般県道久山港線（久山工区）

○友広委員長 次の道建-15に移りたいと思います。それでは、「道建-15 一般県道久山港線(久山工区) 道路改築事業」について、ご説明をお願いいたします。

○県央振興局（島田） 県央振興局道路第1課の島田と申します。よろしくお願ひします。それでは、「道建-15 道路改築事業 一般県道久山港線(久山工区)」についてご説明いたします。事業主体は長崎県になります。再評価の理由としまして、再評価後の変更(事業費及び工期の変更)となります。

本事業の審議経過になります。本事業は平成27年度に新規事業化を行っております。令和4年度と令和6年度に再評価を実施しておりますが、今回事業費の増額及び工期の延長のため、再評価の判断基準に則り、再評価の審議をお願いするものであります。

本事業の目的・事業概要・これまでの経緯について、説明させていただきます。一般県道久山港線は、久山港周辺のスポーツパークいさはや、西諫早産業団地へのアクセス

道路として整備をすることで、地域の振興を図り、また、既設道路からの交通転換を図ることで、周辺道路の混雑緩和による社会活動の活性化を目的としております。

事業概要としましては、計画延長が 1.3km、片側 3.25m の 2 車線の道路で、歩道幅員が 2.5m、全体で 10.25m のバイパス事業となります。事業進捗率は事業費ベースで 58%、用地進捗率は面積ベースで 100%となっております。

事業の効果・必要性でございます。当事業による道路整備によって、港湾、産業団地、スポーツ施設等の臨海地区へのアクセス強化による企業誘致、地域振興を図ります。また、国道 34 号の交通が転換することで、主要渋滞交差点であります貝津町交差点等の渋滞緩和による社会活動の活性化等の効果が期待されます。

事業の進捗状況(事業費の見直し)についてです。まず 1 つ目としまして、A1 橋台の仮設土留工法の追加に伴う工事費の増額、2 つ目としまして、労務費や資材単価の上昇などによる増額となっております。これらによりまして、事業費が 48 億円から 52 億円に増額することとしております。

まず 1 つ目の理由としまして、A1 橋台の仮設土留め工法の追加に伴う工事費の増額についてご説明いたします。JR を跨ぐ橋梁の工事を現在やっております、この橋台工事におきまして、地質調査の結果により、軟岩として床掘勾配を設定して、工事着手しましたが、表面が風化しやすい土質であったため、既設の擁壁背後の裏込め材との境界付近から、一部掘削法面の崩落が発生しております。JR の線路が近接しており、線路側の擁壁への影響が懸念されるため、影響が出ないように鋼矢板の土留工を追加し、約 2 億円の増額となっております。

労務・資材単価等の上昇についてですが、社会情勢の変化により、令和 6 年度時点から、普通作業員で約 1 割、コンクリートで約 3 割、砕石で約 1 割の増額となっており、トータルとして約 2 億円の増額となっております。

続いて事業期間の見直しについてです。先ほどの事業費の見直しでお話しました A1 橋台の仮設土留工法の追加によりまして、橋梁下部工の施工で日数を要したことから、工期を令和 8 年度から令和 9 年度に延長したいと考えております。

事業の投資効果についてです。事業費の増額や、工期の延長によるマイナス要因がありますが、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加もありまして、結果としまして、全体事業費で 1.11、残事業費で 5.80 となっております。

最後に対応方針としまして、事業費の増額、工期の延長はありますが、費用対効果が見込まれますため、事業継続と考えております。以上説明を終わらせていただきます。ご審議よろしくお願いたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。それでは、委員の皆様からのご意見ご質問をお受けしたいと思います。はい、どうぞ。

○山下委員 本当に 1 点ですけど、矢板を追加する必要があるほどの土質の状態ということでしたが、これはなぜ当初の段階で気付かなかったのかと、当初の段階でやる

べきことをやったのかという点だけの質問です。

○**県央振興局（島田）** 橋梁を作りますので、先ほどの島原道路の建設で話があったかと思いますが、橋台の位置でボーリング調査を実際やっております。この辺りでやっております、このボーリングの結果をもとに、この橋台の基礎のいる、いらぬなどを決めておまして、この上についても、ボーリングの結果どういう地質かということは分かっております。

そして、この部分が軟岩、硬い岩ではありませんが、一応岩ということで、この掘削の勾配を決定しております。崩れた部分がこの辺りにありますが、JRの線路があり、横にはこのような擁壁がありまして、これは昔々、国鉄の時代に作っている関係もありますが、おそらくこの擁壁を作った際に、ちょうど基盤のところですので、擁壁の裏込めと、ここを掘った時の土の後ろがおそらく想定より弱かったのではないかと考えております。そのため、今回はこの部分が崩れておりますが、反対側の方はまだ崩れていないということがあり、部分的に弱かったということで、今回の工事中については、こういう予見、このような崩れるおそれがあるということは、ちょっと予見できなかったと考えております。

○**友広委員長** 他にございませんか。それでは、道建-15 一般県道久山港線(久山工区)道路改築事業については、原案は継続ということでございますので、対応方針(原案)の通り継続ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**友広委員長** はい、ありがとうございます。このように決定をさせていただきます。どうもありがとうございます。

#### 道維－4 地方創生道整備推進交付金事業 市道山中紐差線（大越工区）

○**友広委員長** 「道維-4 市道山中紐差線(大越工区) 地方創生道整備推進交付金事業」についてご説明をお願いいたします。

○**平戸市役所（山中）** 平戸市役所建設課の山中と申します。よろしく申し上げます。「道維-4 地方創生道整備推進交付金事業 市道山中紐差線(大越工区)」となります。事業主体は平戸市です。再評価の理由としまして、再評価後(事業費の変更)に伴いまして、再評価をしていただくことにしております。

審議の経過としまして、当初、平成 31 年に事業化をしております。その後、令和 5 年度に事業採択後 5 年経過ということで、第 1 回の審議を諮っていただいております。今回事業費の変更ということで、審議に諮ることとなりました。

事業の目的としましては、当路線は平戸市の主要な幹線道路であります。車両、歩行者の安全性、緊急車両の円滑な通行の向上を図ること、また、林道との一体的な整備を行うことで、地域道路ネットワークの充実を図り、地域周遊型の観光資源の有効活用及び森林整備・環境維持の促進により交流人口の拡大・地域産業の振興を目的としており

ます。計画延長としまして 2,230m、幅員が 5.5m、全幅で 7m の道路改良工事となっております。事業の進捗率ですけれども、事業費ベースで 39.7%、用地については面積ベースで 80.7%となっております。

事業は、平成 31 年度に事業化をしております、令和 3 年度より測量調査設計等を行い、現在に至っております。当路線は、線形不良により視距が確保できておらず、交通事故が多い路線となっております。また、一般車両の通行や緊急車両の通行に支障をきたしていることも多く、改良後は、視距の確保、一般車両や緊急車両の安全な通行に寄与できるものと考えております。

事業の進捗ですけれども、全体で 2,230m で、黒の旗上げをしております舗装改良、拡幅改良と、現在の赤で旗上げをしておりますところは、令和 6 年度より施工をしているところで、概ね 1.2km、約半分が事業に着手または完成をしているところとなっております。用地の取得については、令和 7 年度で 100%となる見込みであります。

今回、事業費の増となる主な理由としましては、構造物基礎の構造の変更、地盤改良による増額、また橋梁施工区間での仮設土留め工の設置や切土法面对策による増額、その他切土法面の岩掘削の増及び西海国立公園内における緑化対策による増額が主な理由となっております。

増額の詳細についてですが、1 点目、構造物基礎の構造の変更及び地盤改良ということで、地質調査の結果、当箇所は沢地形のため堆積層が厚く、支持層が深い位置にあります。一部では軟弱な特殊土が確認され、支持層が比較的浅い位置に確認できる区間は直接基礎としますが、斜面上に設置をするため、現道に近接していることから、掘削を抑えるため、重力式基礎としております。また、支持層が深く軟弱な特殊土が分布する区間では支持層までの地盤改良を要しますが、大幅な掘削は斜面の不安定化を招くことになるため、基礎の構造の変更が必要となったことから、地山補強、ロックボルト保護、また、地盤改良(中層混合処理)等を行うこととしております。同様に橋梁の基礎についても、当初、直接基礎を予定しておりましたが、一部支持層が深い場所については、杭式の基礎とすることで対応をしております。

2 点目になります。橋梁の区間において、橋台や橋脚を施工する場所については、現道付近での施工となりますので、オープン掘削を行うと道路への影響が大きく、交通に支障を与えることとなります。当初、その近接する場所で行う補強土壁とは時期をずらして施工する予定でありましたが、用地の取得状況から同時期に施工せざるを得ない状況となりました。先ほども述べましたように、この道路は主要な幹線道路でありまして、市民の皆様が結構使われる路線となっており、同時期に施工することで、交通規制がかかると市民生活に大きな影響を与えることとなることが懸念されることから、道路の現在の交通を維持することを目標としまして、仮設土留工の設置が必要となったものであります。

また、切土法面については崩壊防止のため、対策工事が必要となりました。切土法面

の岩掘削の増加、西海国立公園内における緑化対策としまして、地質調査の結果、岩掘削が増え、また国立公園内であることから、法面工は土砂部を種子吹付、岩盤部はモルタル吹付としておりましたが、公園協議において、緑化対策について、条件見直しが生じたことで、その部分について、費用が増額となったものであります。

当計画は平戸市の総合計画の中に位置付けられているものです。社会情勢については、事業化をしたときから大きな変化は認められておりません。市道と林道の一体的な整備による道路ネットワーク強化は、観光資源の有効活用や森林整備の促進、農水産物の売上増加が期待されること、医療機関や商業施設が北部の市街地に集中していることもあり、当路線の整備は市民生活の向上が見込まれることから、地元のニーズは高いと考えております。これまでの詳細設計等の中で工法の比較等を行い、十分なコスト縮減を図っておりますので、これ以上コスト縮減の代替案は出てこないと考えております。

費用対効果についてですが、前回評価値が 1.58 で、今回事業費の増額に伴い 1.04 となっております。B/C で計測できない効果として、年間観光客の増加、農水産物売上の増加、間伐材年間搬出量の増加等が考えられます。

対応方針としまして、事業の進捗率は、先ほど述べましたように事業費ベースで 39.7%、用地は 80.7%となっており、事業費の増加はあるものの費用対効果が見込まれるものと考えておまして、事業としては継続と考えております。以上で説明を終わります。ご審議をお願いします。

**○友広委員長** はい。ありがとうございます。それでは、ご意見ご質問をお受けしたいと思えます。

**○大嶺副委員長** 基礎の見直しで、ロックボルトの話があったと思いますが、ロックボルトを通常このように基礎で使うということはあまり見たことがありませんが、例えば、軟らかい上の層を削って、そこを固めるとか、あるいは別の工法で代用できないのか、比較されたのかどうか教えてください。

**○平戸市役所（山中）** ロックボルトについてですが、この基礎を設置する箇所が斜面の下の方になりまして、まず大きな重機が入りにくい場所であるということが 1 つです。このロックボルトの上に地盤改良の図面をつけておりますけれども、通常、このロックボルトを使うよりも、まずは地盤改良というところを考えるとところではございます。ただ、先ほども申しましたように、大きな重機が入らないということと、この支持層までの厚みの中に、転石がこの場所は多くて、混合処理をするにあたっては転石の除去をしなければならず、この範囲の土砂を全て置き換えるという作業になりますので、それが不可能に近い状態にあったことから、ロックボルトでやると、当時、工法検討を行っております。

**○大嶺副委員長** ちょっと補足ですが、大きな工事車両というものが、これだけ高い、何 m か分かりませんが、盛土をするだけでも、締固め重機とか色々な工事車両が必要かなと思いますが、それでも難しかったということでしょうか。下からトラックが入る

のが難しいとかでしょうか。

○平戸市役所（山中） この場所の、これが現況の道路で、施工する場所はこの下の谷になっているところになります。ですので、現況の道路から山の斜面を下って行って、高さでいうと大体 15m から 20m ぐらいは下がっていかなくてははいけません。工事に入る前は、ここは山のような状態になっておりますので、大きな重機を下におろすのに、工事用道路として 6m 近く切り取り、道路を作らなければなりません。掘削をしながら下りていくわけですがけれども、やはり掘り下げるために大きな機械を搬入することが難しいと判断しました。

○大嶺副委員長 他の工法の検討はされたのでしょうか。

○平戸市役所（山中） はい。

○友広委員長 どうぞ。はい。

○山下委員 今日同じ質問ばかりしておりますが、測定の時点で、最初の時点で、何で分からなかったのかということと、これは当初計画が 31 年で、今 7 年で、金額がもう倍以上、3 倍ぐらいで、短期間でここまで上がる工事はあまりないように思います。その原因がどこにあるのか。やはりここは委員としての質問よりも県民としての質問で、こういう工事がいっぱいあると、財政がもたないのではと想定の 2 点の質問になります。

○平戸市役所（山中） もう一度お願いします。測量時点で分からなかったのかとはどのようなことでしょうか。

○山下委員 用地測量とか地質調査とかを令和 3 年度にもやっているし、地質調査を 4 年度にもやってるし、6 年度にもやっているわけですよね。その地質調査のところで、その工法が、最初の段階でもっと早く何で分からなかったのかということになります。

○平戸市役所（山中） 地質調査関係は令和 3 年度から続けて 4 年度、5 年度に行っておりまして、令和 3 年度に行った調査は、まず、この路線をどのように改良していくかというところで、概略の設計を決めていく中で、大きな盛土の構造物であったり、橋梁であったりということを設定しまして、基本的な調査測量を行っております。

次に詳細設計に入る時にも、一番初めに使った資料、調査ボーリングなどをそのまま使えるようであれば、そのままでよかったと思いますが、もともとここが山の谷になっていたり、1 回目の調査で、その支持層に堆積土であったり、特殊な軟弱層が一部確認されたりなどでより詳細な調査をする必要が出てきたのではということで、詳細設計をする中で、追加で調査を増やして行っております。それに伴って、基礎の構造などの検討も行ってきたところになります。

短期間で事業費がポンポンと増えているという状況については、その地質調査の結果から、構造物の詳細設計も、4 年度、5 年度、6 年度までかけて構造物の詳細設計をしている中で、その都度、重要構造物自体の構造を変えて行って、それに伴って事業費が大きく変わってしまったという結果になっております。

○山下委員 もうあまり細かいところを聞く気はなかったのですが、どうしてもやはり気になるので聞かせてください。4ページのところで、詳細設計は令和4年度と5年度ですよね。設計は4年度と5年度だったとすると、工事の価格が上がるものについては、第1回審議、令和5年度で出せたのではないか。なぜ、令和7年度第3回審議までずれ込んだのか。詳細設計が5年度で終わったのであれば、第1回のところで増額を出していただきたい。

○平戸市役所(山中) 申し訳ございませんが、令和5年度に発注はしておりますけれども、地質調査を追加でやるなどで繰越をしまして、令和6年度のほぼ末まで詳細設計がかかった形となっております。

○山下委員 そうすると、その表の令和6年度のところにも詳細設計と書いておいてもらわないと、これが正しくない資料ということになるのではないか。これだけ見ると、後ろに、本当は5年度に分かったものを、7年度にずらしてきてごまかしているというようにしか見えません。

○平戸市役所(山中) はい、大変申し訳ございませんでした。

○友広委員長 他にございませんか。それでは、道維-4 市道山中紐差線(大越工区) 地方創生道整備推進交付金事業については、対応方針として原案通り継続ということですが、原案通りに継続ということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございます。では、そのように決定いたします。ありがとうございます。

#### 道維-5 地方創生道整備推進交付金事業 市道尾浦浅藻線(安神工区)

○友広委員長 お待たせしました。「道維-5 市道尾浦浅藻線(安神工区) 地方創生道整備推進交付金事業」について、ご説明をお願いいたします。

○対馬市役所(手塚) 対馬市建設部建設課の手塚でございます。よろしくお願いたします。座って説明させていただきます。「道維-5 地方創生道整備推進交付金事業 1級市道尾浦浅藻線(安神工区)」についてご説明いたします。

市道尾浦浅藻線(安神工区)は、対馬島の下島に位置し、厳原町の尾浦地区と安神地区を結び、厳原市街地への重要路線です。当路線の安神地区には、対馬市で唯一のごみ焼却施設、対馬クリーンセンターがあり、市内全域から集められたごみ運搬車両が多く通行しており、住民にとっても、日々の生活や緊急時の連絡路と併せ、農林水産物の輸送路でもあり、生活道路や産業基盤道路として重要な役割を果たしています。

審議経過についてご説明いたします。当初計画は、平成25年に事業着手し、令和4年に完了予定でありましたが、第1回審議会において、事業費を57億1,000万円に、完了予定を令和8年度としておりました。しかし、トンネル工事の岩質による掘削や支保工の変更に伴い、事業費の増加や工期延長が生じ、また、度重なる資材や労務費の単

価上昇により、事業費が増額となったため、今回、再評価後の変更で、第2回目を審議会に諮るものでございます。

事業の目的・概要についてご説明いたします。事業の目的といたしましては、道路交通の円滑化及び安全性向上を図ることで、地域住民の生活利便性の向上、救急医療体制強化の支援及び地域産業や観光振興に寄与するものでございます。概要といたしましては、全体計画延長 2.3km、車道幅員 5.5m の道路です。総事業費は 68 億円で、令和 6 年度末時点での事業費は、43 億 8,500 万円です。延長は 270m を供用開始しております。また進捗率は、事業費ベースで 64.5%でございます。

事業の効果・必要性についてご説明いたします。安神地区にとって、通勤・通学や救急搬送など、生活に欠かせない道路であり、対馬市で唯一のごみ焼却施設の搬入路でもあります。左側の改良前の写真をご覧ください。幅員が狭く、車同士の離合も厳しい状況であります。事業を実施することにより、整備効果として、安全性や市街地へのアクセスの向上、また救急搬送や地域産業の輸送時間の短縮が図られます。

事業の進捗状況についてご説明いたします。事業費といたしましては、前回 57 億 1,000 万円でしたが、トンネル工事において、岩質に伴う掘削及び支保工の工法変更により約 3 億 6,000 万円、労務費や資材単価の高騰により約 7 億 3,000 万円、合わせて 10 億 9,000 万円の増額となり、総事業費が 68 億円となりました。また事業期間といたしましては、令和 8 年度に完成としておりましたが、トンネルの掘削、支保工の変更などにより、施工日数が増加したため、1 年間延長し、完成を令和 9 年度までとしております。

支保工の変更点についてご説明いたします。掘削において、岩は設計通り、硬質な泥岩が全体的に占めていましたが、割れ目の間隔が 5cm から 20cm と狭く、細かい亀裂が見受けられ、容易に細粒化して、剥落してくるため、右の図のように、鋼材での支保工の追加、またロックボルト本数の追加が必要になりました。

上位計画への位置付けにつきましては、第二次対馬市総合計画におきまして、支え合いで自立した島を目指した具体的な施策として、生活インフラの維持と安心安全なまちづくりに位置付けられております。

地元等の動向でございますが、当路線は幅員狭小で急カーブが連続しており、島内の市道の中でも大型車両の通行量が最も多い路線となっていることから、事故発生の危険性が極めて高い状態でありますので、地区といたしましては、早期完成を願う強い要望が、事業化された今でも毎年行われております。

コスト縮減、代替案立案の可能性についてでございますが、これまでもルート比較や、大型構造物の工法、材料の比較など、可能な限りコスト縮減は図ってきました。また、県道の分岐点から、現道改良を考察してみましたが、高低差が 257m あり、縦断勾配が道路構造令にそぐわないため、事業効率化に大きく寄与する新たなコスト縮減や代替案の可能性はございませんでした。

事業の投資効果でございますが、事業費の増額及び事業期間の延長により、前回評価時に比べ減少してしまいましたが、残事業では 2.48 となっており、医療施設までのアクセスの改善や安全性の向上など、費用対効果では計測できない効果もございます。特に、離島であるがゆえ、競合交通の貧しいところでは、高齢者の自家用車の利用も多く、安全性を高める必要があると考えております。また、分母となる事業費につきましても、過半を占めるトンネルの実施に当たり、可能な限り無駄を省き、コスト縮減に努めて参っております。

最後に、これまで事業目的や必要性など説明させていただきましたが、この市道尾浦浅藻線は、安神地区住民はもとより、対馬市唯一のごみ焼却施設の利用者からも要望は強く、本市におきましても、最優先改良区間として位置付けられておりますので、原案は事業の継続とさせていただきます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○友広委員長 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受けしたいと思えます。はい、どうぞ。

○五島委員 単純な疑問です。全長 2.3km の道路で、それを作るのに 10 年以上かかっています。この道路がとても重要だということは分かりますが、それであれば、余計に早く作らないといけないのではと思えます。それで、今現在の進捗状態が 65% ちょっとなんかということで、今まで 10 年以上かけて 65% で、あと 2 年で残りすべてが完了するのでしょうか。もうすでに B/C が 1 を割っていて、あと 2,3 年で 35% ができなかったときはどうされるのでしょうか。

○対馬市役所（手塚） 先ほど言われました進捗率ですけれども、今現在、もうトンネルは、7 年度末には進捗率が 80%～85% ぐらいに上がると思えます。それでトンネルは、現在はもう全部貫通しております、今トンネル内の覆工を行っております。あとは前後の道路の改良を行って、令和 9 年度には終わる予定でございます。よろしいでしょうか。

○五島委員 もし終わらなかつたら、B/C がもっともっと減っても、ただ終わるまで、事業を進めていくのでしょうか。

○対馬市役所（手塚） そうですね。先ほどの説明でも言いましたように、対馬市は離島ですけれども、なかなか B/C の数字が上がらないということがありますので、その辺はちょっと考慮していただければと考えております。

○友広委員長 はい、どうぞ。

○山下委員 離島の中では多分対馬が一番行っていると思えます。B/C だけを目的にということはおかしいということは分かっていますが、あえて言わせていただくと、先ほどの質問に対しても、今までこの期間で 65% しかできていなかったのに、この何年間で出来ていますかという回答をちょっとはぐらかされた感じがします。例えば 9 ページのところですけども、一番上のところで、事故発生の危険性が極めて高い状態であったと書いてありますが、実際に事故が起こったのでしょうかと聞きたくなりますし、その

B/C以外のところを満たすために一生懸命書いているという気がしてしまいます。本当に必要性があるのか、逆に前のめりになりすぎていて、その必要性が消えてしまっているような文章になっているかなと。もちろん、異議なしで通したいとは思っていますが、書き方だけは気をつけていただかないと、結論ありきの文章になりすぎているのではないかなという気がします。

○対馬市役所（手塚） はい、そうですね。ここ安神地区に対馬クリーンセンターという対馬唯一のごみ焼却施設がありまして、そこへの運搬車両がいっぱいありますので、対馬市としては最重要路線と考えており、今の改良工事でも一番予算はつけております。

○五島委員 にわかに信じがたいです。あと2年で本当にいけるのでしょうか。書いてもいいですけども、もう少し信頼できるように。

○対馬市役所（富） すいません。私、対馬市建設課の富と申します。事業の進捗の件ですけども、令和4年からトンネル工事に入りまして、トンネルの事業費がすごく大きく50億ぐらいあり、それで令和4年から令和8年のトンネルが終わるまでに進捗率がぐっと上がってきます。ですので、令和7年度は、今、この資料では64.5%になっておりますが、令和7年度が終わった時点で進捗率が85%まで上がります。さらに令和8年度はトンネルが完成ですけども、もう進捗率は97%まで上がります。そして、最後の道路舗装の3%で工事が完成ということで、もう目標が達成できそうなところまで今ようやく来た段階ですので、どうかこのまま事業をさせていただきたいというところが現状でございます。以上です。

○友広委員長 よく理解できたと思います。確かに、対馬市は平成16年に6町が合併されて、22年間やっておられますので、やはり合併は、うちもそうでしたが、合併した市はやはり旧町のバランスなどを考えてやらないと、なかなか事業が進みにくいというところがあります。ただ、今回の場合は対馬市唯一のごみ処理場があるということは、今申し上げたようにやはりそれだけ重点的に予算を配分してやれるのではないかと思いますので、ぜひこの目標の令和9年度には立派にできましたよということになりますように、ご努力をしていただければと思います。ということで、対応方針(原案)は継続でございますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございました。

#### 港湾－4 玉ノ浦港海岸高潮対策事業

○友広委員長 すいません、お待たせしました。今日の審議項目では最後になりますが、「港湾-4 玉ノ浦港海岸高潮対策事業」について、ご説明をお願いいたします。

○五島振興局（出口） 五島振興局建設部河港課の出口と申します。よろしく申し上げます。「港湾-4 玉ノ浦港海岸高潮対策事業」について説明させていただきます。こちらの事業箇所は、五島市玉之浦町井持・越首地区の海岸護岸です。この護岸は、背後に民

家と県道玉ノ浦大宝線があり、重要な防護機能を備えた施設になっております。

こちらはこれまでの審議経過となります。今回は、令和4年度に採択後10年経過での再評価を行っております。今回の再評価は、前回評価から事業費と工期の変更を生じるため、審議していただくものです。

この事業の目的と経緯について説明します。本事業は、台風などの高潮や高波による浸水被害を防止するため、護岸改良を行い、地域住民の安全・安心を確保するものです。護岸改良延長は全体で735mで、事業経過としまして、平成25年度から測量設計に着手し、平成27年度に現地工事に着手してございまして、写真右側から順次施工を進めております。現在の進捗率は、令和6年度の事業費までで95.1%になっております。

本事業の効果及び必要性について説明いたします。当該地区の既存護岸は、老朽化と天端高不足により、下の中央の写真にありますように、越波被害が生じている状況にありました。そのため、護岸の嵩上げ改良を行うことにより、背後地への被害を防止し、安全の確保を図るものです。

こちらは事業進捗状況ですが、事業費の見直しが必要になりました。前回評価時点での事業費11.6億円から12.2億円に、0.6億円増加しております。増額の原因としましてですが、表の①にあります端部処理の追加が主な原因となっております。左下の平面図に着色している箇所が工事範囲になりますけれども、赤い丸で囲った部分が端部で、それ以外を一般部として説明します。

護岸の設計では、波の計算を行いますけれども、平面図上で申しますと右下の方向に港口が開いてございまして、その右下の方向からの波が強いために、一般部と端部では、断面の形状が異なる設計としております。一般部は波の当たりが強い部分ですが、端部に強い波は当たらない設計としてございました。上の図は今回増額を伴う端部の断面図です。下の断面図が一般部のものです。一般部は設計波力が大きいことから、消波ブロックによる消波機能を持たせた改良設計としております。これに対し、資料上の端部区間については、当初は波返しの嵩上げのみで設計上問題がないと判断してございました。ですが、現時点で設計後約10年が経過し、写真の通り、直近の点検で捨て石の洗掘が確認されております。波の強い方向からではないのですが、継続的に波に洗われて洗掘されており、追加の対策として、護岸基礎部の捨て石の被覆対策が必要であると判断しました。

事業費増について、表の②にあります労務及び資材費の上昇も要因の1つとなっております。右下にお示ししてありますが、資材費で4割から6割程度、労務費で2割程度上昇しております。こちらは事業期間の見直しについての説明資料になります。事業期間については、令和6年度までの計画でしたが、先ほど説明した端部の対策工の追加の必要性により、令和8年度までの事業期間延長が必要となっております。

事業の投資効果について説明いたします。本事業の費用対効果については、前回の7.74から今回7.23に低下しております。こちらは先ほど説明した事業費の増加と、事

業期間の延長によるマイナスの要因、一方で背後家屋の資産評価単価が上昇しているプラス要因を考慮したものです。

これまでの説明を踏まえた対応方針について説明いたします。既存護岸の改良は背後道路と家屋のためにも必要であり、地元住民から早期完成が望まれております。また、事業の進捗も 95.1%まで進んでいること、可能な限りのコスト縮減を図り、費用対効果も十分であることから、事業は継続したいと考えております。ご審議の方をよろしくお願いたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。それでは委員の皆様からご意見ご質問をお受けしたいと思えます。はい。

○中村委員 今回の端部処理の追加のところで、端部がその波の集中により捨て石が洗堀されているとの話でしたが、これは今回の事業を行ったから起きた現象なのでしょうか。

○五島振興局（出口） 事業の工事に起因するものではなくて、そこの護岸に当たる波の方向がありますので、もともとそこの施設の地点に発生する波が起因して、洗堀が生じております。

○中村委員 これは、その工事を開始するときには分かっていたのですか。

○五島振興局（出口） はい。新規時点では確認されておらず、定期的に公共施設の点検を行います、直近の点検までは確認されておりました。今年の 8 月に現場の点検をしたところ、このような状況が確認されたということです。

○中村委員 分かりました。

○友広委員長 他にございませんか。よろしいでしょうか。それではご意見ご質問ないようですので、港湾-4 玉ノ浦海岸高潮対策事業については、対応方針(原案)の通り継続ということよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい、ありがとうございます。では継続ということで決定をさせていただきます。どうもありがとうございました。

これで予定しておりました審議項目は終わるわけですが、皆様の方から何かご意見等ございましたらお受けしたいと思えます。よろしいでしょうか。

私の方から、今年 3 回、この委員会をさせていただきましたが、当初の道路や港湾、漁港の設計時の試掘調査、ボーリングの関係で、一定のルールがあるとは思いますが、ボーリングの箇所数等が少なく、どうしても事業費が 2 倍 3 倍になっているような案件があったと思えます。例えば何 m ピッチでボーリングをしなければならぬなどのルールがあり、その後詳細設計を行ったところ、地質が全く想定外だったとか複雑だったなどということで、そういう理由での事業費の増加が案件として大変多いのではないかと思います。

それはそれとしてやむを得ないのかもしれませんが、その辺りの改善策をやは

り検討していく必要があるのではないかと少し思いましたものですから、何かそのことについて事務局の方からございませんでしょうか。

○事務局（本田） 委員長も言われたように、最近、そのような案件がかなり多く、委員の皆様からもご意見をいただいているところだと思います。ボーリングの箇所は、作る構造物で場所が変わったりとか、地形などを見て決めたりもしております。河川や港湾では基準などがあって、それに則ってやっているかと思えます。ただ、調査したところ、地質の変化などがすごくあるところも確かにございます。

少し説明があったと思えますけれども、ボーリングはその地点での調査になりますので、なかなか全体を把握できないというところもございます。やはり既存の調査結果や、あと今からやる調査の結果も踏まえて、その辺りをしっかりと見極めて、限られた予算の中で効果的な地質状況の把握ができるように、ボーリング箇所の選定に努めていかないといけないと思っております。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。

○事務局（金子） 補足ですけれども、実際、ボーリング 1 点 300 万ぐらいかかります。基準というものがあまして、先ほど述べた何 m ピッチなどがありますけれども、やはり、最初は基準通り掘って行って、例えば A 地点と B 地点でかなり地盤の差が出たということであれば、その真ん中で掘るなど、ボーリングの状況によってそのような追加ボーリングも当然やっています。それでもやはり今回の転石がありました。転石の把握というものは、やはり点ですので、当たらなければ分からないということはどうしても出てきます。

やはり予算も限られているし、いっぱい掘ったからといって効果が発揮できる、費用対効果がそれだけで出てくるものでもありませんので、やはりそこは我々としては、今までの既存のデータでありますとか、周りの地層の状況とか、あとはその構造物の種類によって、まずは適格に場所を選定して、やはりそれでも 100%把握することは無理です。そこは工事の途中でそのような情報が分かった段階で速やかに追加調査をして、事業費を把握していくなど、そのようなことをやはりやらないといけないなと思っております。

やはりボーリング調査で 100%確認するという事はちょっと無理です。あと 1 本 300 万と非常に高額なものですので、やはりそこは我々としてもより効果が出るようにボーリング地点を設定するように進めて参りたいと考えております。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。それでは、以上で本日の審議を終わらせていただきます。ご協力ありがとうございました。あとは事務局の方でよろしく願います。

### 3. 閉 会

○事務局（金子） 友広委員長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様

おかれましては、長時間、ご審議賜りましてありがとうございました。本日の審議内容につきましては、議事録を作成し、委員の皆様にご確認いただいた上で公表したいと考えております。また、意見書の内容につきましては、この後、意見書の取りまとめの時間を取りたいと思いますので、ご多忙中と思いますが、よろしく願いいたします。以上をもちまして、令和7年度第3回委員会を閉会いたします。ありがとうございました。