

平成 27 年度
第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会
議事録

日 時：平成 27 年 7 月 10 日（金）13：00～16：25

場 所：長崎西彼農協ビル 4F 大会議室

出席委員：中村聖三 委員長

井上俊昭 副委員長

梅本義信 委員

河西 宏 委員

岡 美澄 委員

安武敦子 委員

平成 27 年度第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会

1. 開会

1-1 委員紹介、開会挨拶

○事務局 ただいまから、平成 27 年度第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

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川添と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は、梅本先生から出席の予定はいただいております。少し遅れるということで、始めさせていただきたいと思います。

まず、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

長崎大学大学院工学研究科教授の中村委員です。

前新上五島町長の井上委員です。

株式会社長崎経済研究所の河西委員です。

公募により選任されました岡委員です。

長崎大学大学院工学研究科准教授の安武委員です。

なお、保健医療経営大学准教授の山本委員は、本日、あいにく欠席となっております。

梅本先生については、後ほど来られてからご紹介したいと思います。

次に、長崎県土木部長の浅野より、ご挨拶申し上げます。

○浅野土木部長 皆さん、こんにちは。昨年から引き続きでございます。土木部長の浅野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、非常に暑い中、お忙しい中をお集まりいただき、本当にありがとうございます。

少し公共事業の話をしておきますと、昨年は御嶽山が噴火したとか、広島のと砂災害ですね、そういう災害があったということ。今年に入ってから箱根のああいいう状況とか、口之永良部島の噴火等自然災害が非常に多いこと。特に地震、火山関係はちょっと心配されるところがありますが、引き続き観測体制等、皆さんにとっておられるようなので、気象庁とも連携してやっていきたいと思っています。

いずれにしても、そんな中で、本県といたしましては、県民の命と暮らしを守り、国土強靱化の取組を推進するため、防災・減災対策を特に重点的に行っているところであります。

また、数年前に地方道の笹子トンネルで事故が起きたということで、近年、インフラの老朽化ということ、経済成長の中でインフラをどんどん増やしていったわけですが、そういうものの維持管理の関係が非常に重要になってきているということで、それも一つの柱として、今、進めているところでございます。

昨年、国のほうでは地域と仕事と総合戦略、いわゆる「地方創生」の動きがあって、そんな中で、地域においても総合戦略を策定しなければいけない。また、本県については、特に長崎県の総合計画が来年度完了ということで、そんな中で、先ほどの地方創生とあわせて、今、施策をどういう形でやっていこうかということで議論している最中ございま

す。

つい最近、6月の議会の前ぐらいでしたが、新たな総合計画の骨子みたいなものを発表しまして、5つの基本理念を掲げています。特に、その中の一つとして、「安心快適な暮らし」というところで、公共事業、社会資本の役割、やっぱり経済社会を支えるとか、安全・安心な社会基盤とか、そういうところで非常に重要な柱となるということで、そこに議論が一つ入っているような状況です。

いずれにしても、公共事業については、予算が非常に厳しい中、いかに効率的、効果的に事業を進めていくかということが重要になりますので、今日も含めまして、委員の皆様方には、ぜひこれからもいろんなアドバイスをいただきたいと思います。

今年度の再評価につきまして、少し話をしますと、平成27年度の再評価の対象案件は20件、事後評価の対象案件は9件ということになっております。今年度は、少し案件の性格もありまして、2回の委員会に分けて進めていただきたいと思います。

今日が第1回ということで、お手元の資料にあるとおり、再評価19件と事後評価9件をしていただきたいと思います。残り1件については、今少し話題になっています石木ダム建設事業の再評価ということで、次回の委員会で諮問させていただきたいと思っております。

そういう中で、いろんなご意見があろうかと思っております。ぜひ活発なご議論をいただいて、今後の公共事業の推進に役立つ意見をいただけたらと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○事務局 なお、第2回の委員会の日程につきましては、確定次第、皆様にはお知らせいたします。

1 - 2 正副委員長の選出

○事務局 本日の委員会ですが、現時点で全7名のうち過半数の委員の方にご出席をいただいております。長崎県政策評価条例第11号の規定により、本委員会は成立していることをご報告いたします。

なお、本委員会は、長崎県政策評価条例第10号の規定により、委員長及び副委員長を委員の互選により選任していただくことになっております。

まずは委員長の選任ですが、どなたか立候補、または推薦される方はございませんか。

○井上委員 中村先生には大変ご苦勞をかけますけれども、引き続き委員長をお引き受けいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。中村委員の推薦をいただきましたが、ほかによろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○事務局 それでは、中村委員に委員長に就任していただくことをお願いいたします。

次に、副委員長の選任ですが、どなたか立候補または推薦はございませんでしょうか。

〔「委員長一任」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 引き続き、井上先生にやっていただければと思います。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○事務局 それでは、井上委員に副委員長に就任していただくこととしたいと思います。ありがとうございます。

来年度末までの任期となりますが、改めて中村委員に委員長、井上委員に副委員長をお願いいたします。

申しわけございませんが、中村委員については委員長席のほうへご移動をお願いします。

本日の第1回委員会では、再評価及び事後評価対象事業の対応方針（原案）についてご審議をお願いしたいと考えております。

審議の中で現地調査や詳細な審議が必要となった場合は、再度委員会の開催を考えております。

本日の委員会では、再評価が19事業、事後評価が9事業でございます。

それでは、審議の進行につきまして、委員長、よろしく申し上げます。

2. 委員会審議

2-1 再評価対象事業の説明・審議

○中村委員長 それでは、私のほうで進めさせていただきます。

ただいまより審議に入りたいと思います。

お手元の資料でございますように、委員会の審議は、まず再評価対象事業の説明・審議をしていただいて、対応方針を決めると。それを確認した後に、事後評価の対象事業の説明・審議という流れになります。

対象事業が大きく2つに分かれておりまして、内容によって一括審議という位置づけになっているものと、個別審議という位置づけになっているものがございます。この後、この次第というか、資料の順番にありますように、まず農林部、次に環境部、土木部の順番で、最初に一括審議の案件、続いて個別審議の案件という順番で説明と審議を進めてまいりたいと思います。

先ほど事務局から話がありましたように、今回の説明と審議だけでは不十分であると、例えば現地を見て詳細に審議すべきであるというような案件がございましたら、ぜひご発言をいただければと思います。

あとは、先ほど土木部長のお話にもありましたように、忌憚のないご意見をどんどん出していただければと思います。

それでは、最初の案件、一括審議といっても1件しかないようなんですけれども、大体一括審議は説明を1分程度でしていただいて、1件当たり3分ぐらいで終わらせると、個別審議につきましては3分ぐらい話をしていただいて、トータル6分ぐらいずつ進めていくというようなスケジュールになっているようです。今日は、3時間ほどの予定を組んでおられるようですので、大体この予定で終わるように審議にご協力くださいますようお願いいたします。

それでは、最初の一括審議の案件で、【森整-2】林道開設事業の説明をお願いいたします。

○事務局 ただいま梅本先生がお見えになられましたので、ご紹介します。

梅本委員です。

○森林整備室 森林整備室の近重です。農林部の一括審議、1カ所についてご説明をいたします。

整理番号【森整-2】、事業名は林道開設事業です。

事業主体は長崎県、五島振興局林務課で実施している工事です。事業箇所については新上五島町中通島の中央部に位置しております、上五島縦貫線です。

事業の概要についてですが、総延長 10.9km、幅員 4.5m、利用区域は黄色で示している範囲で、800ha です。

起点側の航空写真になります。

次に、終点側の航空写真です。

再評価の理由は、前回再評価後 5 年経過したためです。前回からの計画変更内容は、工期が平成 12 年から平成 26 年でしたが、完了が困難となったため、平成 30 年まで 4 年間の延長が必要となりました。また、詳細測量の結果、延長が 10.7km から 10.9km となりまして、これに伴って事業費が 26 億 6,000 万円から 27 億円へ微増が見込まれます。

費用対効果については、前回評価時点 1.32 から 1.12 へ、0.2 ポイント下がっております。これは、木材価格の下落により、木材の評価が下がりました、また、評価指標の見直しによる便益の減が主な要因となっております。

進捗状況は、現在 77%です。ちなみに、前回の評価時点では 44%でした。

次に、この図ですが、黒線が完成区間、赤線がこれから着手する計画区間になります。佐野原工区と若松工区、その間に工区数を 1 工区増やしまして施工していることから、進捗率が急激に伸びた状況でございます。

写真は、島外出荷をしている状況です。このように島外に、この道を利用して出荷をしていきたいと考えているところです。

対応方針については、原案どおり「継続」をお願いいたします。

以上、ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。ただいまのご説明に対しまして、何か質問とか、ご意見とか、委員のほうからございませんか。

○河西委員 直接的に関係があるということではないと思うんですが、当地で林業をなさっている方はいらっしゃるんですね。この方々は、今、木材の価格とかの話が出ましたけれど、業況とかはどうなんですか。厳しいとか、上向いているとか、いかがでしょうか。

○五島振興局 五島振興局林務課長の吉岡と申します。林業の状況ですけれども、主伐は、今ほとんどありません。間伐を中心に実施しておりますが、その搬出された間伐材を昨年度から島外に出荷しております。

林業で、自分で山を手入れしている方というのはほとんどおりませんで、森林組合に委託して山を経営おります。森林組合が受けて材を搬出し島外に売って、その利益を森林所有者の方に還元しているところでございます。

搬出間伐の面積も徐々に増加しております、現在、20~30ha ですが、将来、100ha

に向け町が検討しているところです。

○中村委員長 ほかに何かございますか。

原案は「継続」ということで、工期がやや延びているのと、それから、工事区間が若干伸びたせいで工費も少し増えているということでございますけれども、原案どおり「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〕

○中村委員長 それでは、「継続」ということにさせていただきます。ありがとうございました。

一括審議はこれだけで、続きまして、農林部の個別審議案件ということで、【森整 - 1】の説明をお願いいたします。

○県央振興局 県央振興局農林部森林土木課長の坂本と申します。

今回審議をお願いいたします【森整 - 1】、森林基幹道西彼杵半島線ですが、昨年の豪雨によって計画期間内での完成が困難になったため、工期の延長をお願いするものでございます。

パワーポイントをご覧ください。

初めに、事業の概要について説明いたします。

この西彼杵半島線は、長崎市西海町から西海市西海町の広域農道に至る総延長 40.7km、幅員 5～7m、総事業費 207 億円で開設中の林道です。林道の受益森林面積約 4,200ha のうち、人工林は約 2,500ha と人工林率が 58%にもものぼる大きな森林資源を活用するための林道開設事業です。

事業の効果ですが、期待される効果は大きく 3 点挙げられます。1 点目が、島外路線が起点となって林業専用道、森林作業道が開設されることによる木材搬出コストの縮減と林業所得の向上です。2 点目が、防火林道としての効果です。林道沿いには防火水槽が設置されており、森林火災が発生したとき、消火活動の拠点となります。3 点目が、当該路線沿線にある県民の森や伊佐ノ浦公園などレクリエーション施設へのアクセス道路、地域の骨格道路としての役割です。

次に、事業の進捗状況について説明いたします。

本事業は、早期の完成を目指すため、本路線を横切る 2 本の県道によって 3 工区に分けて施工しております。平成 26 年度末の進捗状況ですが、北部工区は平成 19 年度に、南部工区は平成 25 年度に開通しました。中部工区は 97.6%が開通しており、約 1km の未開通区間を残すばかりとなっております。

この未開通区間に取り組んでいたところ、昨年の豪雨により災害が発生いたしました。これは豪雨を伝える新聞記事ですが、施工中の区間と完成していた区間がこのように激しく被災し、路体や路面の崩壊が発生いたしました。この災害への対応に時間を要したことで、この災害が未着工区間の両サイドで発生したため、未開通区間へ入ることができなくなり、その結果、平成 28 年度までの 2 年間の工期延長が必要となったものです。

最後に、費用対効果ですが、総費用 207 億 2,900 万円に対しまして、総便益 249 億 9,700 万円の 1.21 となっております。

以上、簡単ではございますが、説明を終わらせていただきます。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。原案は「継続」ということでよろしいですね。

○県央振興局 そうです。よろしく願いします。

○中村委員長 それでは、ただいまのご説明に対して質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

○安武委員 たしか昨年度の豪雨で、新設された道路も被害に遭われているということですが、新設している道路自体の設計に問題とか、そういう部分はどうなんでしょうか。

○県央振興局 森林土木班の徳永と申します。特に大きな問題があったわけではなくて、林道の場合、30年の豪雨で設計をしておりますので、今回の雨が50年に一度ということで、予想以上の雨で被災したものと考えています。現設計のとおり、今後も復旧し開設を進めていきたいと考えております。

○中村委員長 よろしいでしょうか。ほかに何かございますか。

一応設計自体は特に見直すというわけではなくて、被災した部分を復旧してさらに進めるというので工期が延長するということでよろしいんですね。

○県央振興局 はい。

○中村委員長 ということでございますが、特にご意見はないでしょうか。特に詳細審議、あるいは調査の必要もないということで、よろしいですか。

それでは、特にご意見がなければ、原案どおり「継続」ということにさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 では、「継続」ということにさせていただきます。ありがとうございました。

これで、農林部の案件は終了しました。

続いて、環境部の案件は、一括審議はございませんで、個別審議の案件が一つございます。水環境対策課のほうで、【水対-1】という案件をお願いいたします。

○五島市 五島市建設課宮崎と申します。よろしく願いします。

整理番号【水対-1】、五島市公共下水道事業についてご説明いたします。

当事業につきましては、昨年度からの継続審議事業であります。

まず、事業計画の変移についてご説明いたします。

青色で囲まれたエリアが、平成23年度に作成した前回計画案の計画区域となっております。今回、赤色で囲まれたエリアが、昨年度に見直した計画区域となります。合併浄化槽の設置が困難な商業地域を含む市街化中心部を計画区域として、整備面積94.4ha、概算事業費21億8,000万円、事業期間10年間と大幅な規模縮小となっております。

続きまして、この表は、昨年度の審議会の際にご説明した工程表であります。これをもとに昨年度の経過報告をさせていただきます。

まず、規模縮小した計画について、4月から9月までに新技術工法の導入によるコスト削減や事業内容の見直しなどの業務委託を行いました。10月から12月にかけては様々な

接続率による財政シミュレーションと財政部局との協議による使用料の単価設定、さらに、市民に賛同してもらえるように、個人の経済的負担を抑えるための方策の検討を行いました。1月からは市民との意見交換会やアンケート調査を実施し、3月にはアンケートの集約と結果の公表を行っております。

見直した事業計画による意見交換会を今年1月に8回開催いたしました。交換会では、反対、賛成、両方の意見が出されましたが、中でも「先々の使用料は?」、「浄化槽を設置している」、「高齢世帯だから」は、各会場で上がっております。

また、併せて各世帯、各店舗にアンケート調査を実施しております。アンケート調査は56.3%の回答をいただきましたが、その中で、「接続する」との回答は31.8%にとどまり、下水道事業の運営展開を図るには大変厳しい結果でありました。

アンケート調査による「接続しない」理由といたしまして、個人の住宅の改造費や、上がる可能性がある使用料、または高齢世帯であり後継者が不在、あるいは年金暮らしであるなどの経済的負担に関することが上位となっております。

今後の対応といたしましては、アンケート調査の結果を受けて、現状での公共下水道事業の着工は難しいと考えています。しかし、この区域におきましては、汚水処理対策の手法について検討を続けていかなければならないと考えています。今後も様々な情報収集や地域との意見交換を行い、生活排水処理の改善に努めてまいります。

また、一方で、事業に関して、悪臭対策や観光客の集客効果などの推進的な意見も上がっております。そのため、汚水対策の一つとして、下水道計画は残していきたいと考えております。

以上を踏まえ、五島市公共下水道事業は「休止」し、地元を交えよりよい生活排水対策を今後とも検討して参りたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。昨年度も来られていた委員の方々は覚えていらっしゃると思いますけれども、昨年度からの継続審議となっているものです。昨年度の段階だと、アンケートの集計などがまだできてなかったものですから、それを伺ってから判断しようというふうになったように記憶しております。

今、ご説明がありましたように、原案としては「休止」と。その理由がご説明ありましたけれども、この件に関しましてご質問、ご意見等ございましたら、お願ひいたします。

いかがでしょうか。かなり大きな判断かと思っておりますけれども。

○井上副委員長 昨年も話を聞いて、休止はやむを得ないと思っておりますけれども、市街地で密集しているところですから、なかなか合併浄化槽の余地がないと。やはり下水道がいいのではないかという気がします。住宅が散在しているところと違って、密集していますからね。

ただ問題は、休止した場合にその見通しというのが、これから人口減少に向かっていく、あるいは高齢化はどんどん進んでいくという状況の中でそこら辺の見通し、いつ再開できるかということ、状況が変わるとということが想定されるのかがちょっと難しいですね。そこら辺をどう考えていますか。

○五島市 この地区は、福江大火後 50 年が経過しております。建物の建て替え時期というのもだんだん迫っておりますので、建物の改築と新しいまちづくりをあわせた形で、地域の方々の方策を模索しながら進めていきたいと考えております。

ただ、今言われたような、いつまでにとか、そういう形での今の期限の設定というのは、現在設けておりません。

○中村委員長 ほかに何かございますか。

○岡委員 昨年の方がわかりませんので、根本的なことの質問で申しわけないんですけども、縮小したところも中止するということなんでしょうか。

○五島市 そうですね。もともと、先ほどのスライドにありました大きなエリアで下水道事業が当初の計画でありまして、その折にも住民の方々の賛同は 30%程度でして、さらに、住宅密集地で合併浄化槽の変更が困難という形のエリアを限定いたしまして、この縮小した計画になっております。ただ、そのエリアであっても、接続率という形での賛同はなかなか得られなかったと、そういう現状でございます。

○中村委員長 よろしいですか。さっき井上副委員長から話がありましたように、中止ではなくて「休止」ということですね。休止ということになると、また、じゃそれをどうするかという判断をどこかですることになるかと思うんですけど、次の判断をいつするかとかというお考えもないんですか。例えば、5 年後ぐらいをめどに判断をされるのか、もうちょっと手前でされるのかわかりませんが、そのあたりのお考えはいかがでしょうか。

○五島市 建設課の針崎と申します。五島市の考え方としましては、ただいま紹介しましたように、合併浄化槽設置が困難と、建ぺい率が高いところがございますので、そういった問題もあるんですが、もう一つは、まちづくりの流動化というか、商店街の用途の変更とか、土地の流動化というところでまちづくりを考えておりますので、ちょっと長期的になるのかなというふうに考えています。

そういったことから考えると、住民の意識の啓発とかそういったものがないとちょっと厳しいのかなと。今回は、自己負担の軽減を図るために、県内でも珍しい受益者負担金という制度をとらないという方法で打ち出して住民に説明をさせていただいたんですが、なかなかこれも納得していただけなかったということが大きな問題でございまして、あくまでも、先ほど申しますように、住民の意識の啓発というところでいきますと、期限は決められないのかというふうに感じています。

○中村委員長 必ずこのときにやるという期限は決められないかもしれませんが、やはり先を見通した上で、大体このくらいのときまでに何らかの判断ができるような状態にしていくという、ある意味目標みたいなものはあってもいいのかなと思うんですけど、そのあたりもないですか。

本当に何もなくて、例えば住民の方の啓発とかいろんな活動をやっているのかなというのもちょっと心配があるんですけど、いかがですか。

○五島市 住民にはまだ周知はしておりませんが、特に五島市における玄関口でございます福江港のすぐそばでございますし、福江市街地は五島市の中心部というふうに考えてお

りますので、そういった中において、先ほど申しましたように、建物が、福江大火が昭和31年にあったんですけれども、そのときに建てられた建物も耐用がございまして、今、徐々に建て替えとかそういったものがされてきていますので、そういったものも含めて周知を図っていくしか、啓蒙をやっていくしかないのかなと思っていますので、時期的にはちょっと難しいのかなと思っています。

○中村委員長 これは制度的には、普通、5年に一回ということになっていますよね、再評価が。それはどうなるんですか、休止の場合は。休止の間はもう何も考えずにそのままなんですか。

○事務局 再開という選択肢をとるときに、再評価にかけることになろうかと思います。

○中村委員長 じゃ、休止している間はもう何もないと。

○事務局 はい。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございせんか。

一応「休止」という原案が出ておりますが、特にご異議はございせんか。それとも、もうちょっと説明をしていただきたいとか、現地を見たいとかというご意見があれば伺いたいと思いますが、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、特にご異論はないようですので、「休止」ということで認めさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

環境部の案件はこの1件だけのようです。

次に、土木部の案件に移りたいと思います。

土木部の案件に関しましては、最初一括審議として5事業、5カ所のご説明がまとめであろうかと思います。お願いいたします。

○建設企画課 土木部の一括審議の案件につきましては、建設企画課のほうから説明させていただきます。なお、一括審議の5案件の再評価の理由は、全て再評価後5年経過したことによるものです。

まずは、資料で言うと8ページ、【港湾 - 1】富江港改修事業をご覧ください。

事業主体は長崎県、事業箇所は五島市になります。

事業概要は、防波堤 150m、岸壁マイナス 5.5m を 200m、道路 325m、航路泊地の整備 9万 4,800 m²で、残工事としては、航路泊地の浚渫のみとなっております。工期は、工事で発生する浚渫土の搬出先との調整のため、平成 28 年まで 1 年間延長しております。

費用対効果は 1.71 から 1.36 に減少しております。これは、将来貨物量の推計を見直したためです。

進捗率は 93% で、来年度完了予定です。

社会経済情勢の変化としては、浚渫土砂について島内での処理が可能となりました。

これにつきまして、対応方針は「継続」で提案しております。

同じく資料 8 ページの次の段、【港湾 - 2】長崎港海岸保全事業になります。

事業場所につきましては長崎市で、場所は女神大橋より南、伊王島香焼地区より少し北あたりに位置しております。

事業概要は、高潮や波浪時の浸水被害や越波被害から背後地を防護することを目的とし、護岸の改良を実施するものです。

写真ですけれども、パワーポイントの写真は、整備前の現地の状況です。この地区の住宅は護岸、背後地に密集し、護岸の直背に位置しております。また、護岸は石積みで老朽化が著しく崩壊のおそれがあります。さらに、護岸背後の住宅間の市道は狭く、車1台分の幅員しかない状況でございます。

これが上空から見た写真です。本事業は海岸事業と市道整備事業の合併区間750m、海岸事業単独区間350mの全1,100mを計画しており、現在は合併区間の500mが上部工を残して概成しております。

事業期間について、平成32年までに延長しております。事業費は15億4,000万円、事業進捗率は46.5%、費用対効果は、前回10.55から、今回9.75になっております。これは海岸事業の費用対効果算出プログラムにおける基準年以降は割引率が上がり、基準年以前は割引率が下がるという社会的割引率の性質上、結果的に費用対効果が下がっております。

対応方針は「継続」で提案しております。

続きまして、資料9ページの【河川 - 1】総合流域防災事業、須川川をご覧ください。

事業場所は南島原市です。須川川は島原半島南部の南島原市、旧西有家町に位置する流域面積2.3平方km、幹川流路延長約1.4kmの河川です。上流地区の水田地帯から南島原市の中心市街地を蛇行しながら南下し、有明海に注ぐ川です。

須川川の事業実施区間を示したもので、浸水すると思われる想定氾濫区域内には集落が含まれております。

現在までに河口からおよそ450mまでの拡幅、護岸整備などが終わっており、今後は残り上流区間の河川改修を行っていく予定であり、平成36年度の完成を予定しております。

事業費は22億円、事業進捗率は58.8%、費用対効果は、前回2.35から、今回2.37になっております。

対応方針は「継続」で提案しております。

続きまして、【河川 - 4】総合流域防災事業、牟田川になります。

事業場所は五島市です。牟田川は福江川水系の支川の二級河川であり、流域面積5.9平方km、幹川流路延長約4.1kmの河川です。

事業の概要といたしましては、昭和42年7月9日の洪水によって甚大な被害をこうむったことにより、平成6年より区間4,090mにおいて河道拡幅に伴う河床掘削、護岸整備、橋梁架け替え等の河川改修を行うものです。写真は、牟田川の事業実施区間を示したもので、青色に囲まれた想定氾濫区域内には集落が含まれております。

平成6年度からの河道の拡幅、河床掘削といった河川改修事業に着手し、約2,400mまで拡幅、護岸整備などが終わっており、今後、上流への事業の進捗を図っていく予定であります。

事業期間は平成30年までと延長しております。事業費は、前回59億2,000万円から61億5,000万円になっております。これは地盤が想定以上に軟弱であったため、地盤改

良作業に費用を要したものです。事業進捗率は、現在 89.6%、費用対効果は、前回 1.21 から、今回 1.14 になっておりますが、その主な原因としましては、地盤改良作業のため進捗が図れず、完了予定年度が延びたことによるもので、あと、その軟弱地盤対策のための事業費増によるものです。

対応方針は「継続」で提案しております。

続きまして、資料で言うと 10 ページ、一番上の欄、【砂防 - 1】地すべり対策事業、大野地区です。

事業場所は佐世保市です。

事業概要といたしましては、集水井工 19 基、横ボーリング工 12 本などとなっております。

大野地区地すべり対策工事の工事対策平面図なんですけれども、保全対象といたしましては、人家のほか市道田原棚方町線、二級河川相浦川、松浦鉄道、市役所支所などの公共施設があります。

事業期間は平成 33 年までと延長しております。事業費は、前回 12 億円から 13 億円になっております。その原因は、地すべりの原因となる地下水を排除する対策工を行ったものの、当初計画よりも地下水位が低下しなかったため、対策工の追加を行うためです。

事業進捗率は 64.2%、費用対効果は、前回 26.74 から、今回 24.75 になっております。その主な原因としましては、地下水排除工追加による事業費増及び工期の延長によるものです。

対応方針は「継続」で提案しております。

以上、5 件の説明をさせていただきました。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。5 件連続して一括のご説明をいただきましたが、どの案件でも構いませんけれども、何かご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

港湾が 2 件、河川が 2 件、砂防が 1 件ということになっておりますが、いずれも対応方針は、原案としては「継続」というご提案です。いかがでしょうか。

工期が延びている分は、それなりに根拠があつての工期になっているんですか。なんで延びて、あとどれくらい延ばすかという判断をどうやってされたのかなということなんです。例えば、最後の案件だと 5 年延びたんですよね。この 5 年はどこから出たんだろうということなんですけれど。

○県北振興局 大野地区を担当しています松尾から答弁します。

工期につきましては、基本的に大野地区につきましては、本当は早く終わるべきだったんですけれども、説明の中で話しております地下水位が高いということで、その効果を発揮するまで、最終的には、地すべりの場合は止まった状況を確認しなければいけないのし、観測等を最後行いますので、そういうところで 1 年程度余裕を見させていただき、平成 33 年という設定をさせていただいております。

○中村委員長 工事自体はその 1 年ぐらい前には終わって、1 年ぐらい観測して効果を確

認するということですか。

○**県北振興局** 基本的にはですね。ただ、地すべりの場合は、どうしても止まらなかった場合ですね、自然が相手ですので。そういう場合については、また動いているということであれば、原因を調べた上で、またそれに対する手当てというのが出てきます。終わったというのは、自然との闘いになりますので、そこは観測をしてからになると思いますけれども、今のところ、一応5年ということ考えています。

○**中村委員長** 確かに、自然相手にけんかしなきゃいけないわけで、難しいというのはわかるんですけど、結局、やったはいいけどきかなかったというのがあまりにも繰り返されると、さすがに、当初の計画は何だったんだという話にもなりかねないので、一回やったけど効果がいまいち出なかったということに関しては、何らかの原因というか、なんでかというところをちゃんと検討なさった上で次の手を打っていただければなと思いますけれど。

○**県北振興局** わかりました。

○**中村委員長** ほかに何かございませんか。 よろしいですか。

それでは、特にご意見がなければ、この一括案件5件に関しましては、原案どおり「継続」ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○**中村委員長** それでは、「継続」とさせていただきます。ありがとうございました。

続いて、これからは土木部の個別審議案件が続きます。

次は、【都計-1】街路事業（連続立体交差）です。説明をお願いします。

○**長崎振興局** 長崎振興局都市計画課です。よろしく願いいたします。

JR長崎本線連続立体交差事業について、ご説明いたします。

再評価後5年経過により、今回、対象となっております。

事業概要についてご説明いたします。

事業区間ですけれども、長崎市松山町、松山陸上競技場付近から浦上駅を通りまして、長崎市尾上町の長崎駅までの2,490mになります。

事業の目的ですけれども、在来線の線路を高架化することにより、竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切が除去され、これまでの踏切遮断により発生していました慢性的な交通渋滞の解消が図られます。また、稲佐の立体交差については平面交差点となります。また、線路で分断されていた東西市街地が、鉄道を高架化することによりまして、一体的なまちづくりが可能になるということになります。

事業期間ですけれども、平成21年度から平成32年度、事業費は396億円となっております。

これに関連事業として、青色で示しておりますのが、九州新幹線西九州ルートになります。緑で囲っているエリアが、長崎市施行の土地区画整理事業の区域となっております。

新しい長崎駅ですけれども、現在の位置より西側に移動し、新幹線駅と隣接するという形になります。

説明の都合上、路面電車の走る国道のほうを国道側、そして浦上川のあるほうを浦上川

側ということで説明をさせていただきます。

工事の方法についてご説明いたします。まず、現在の線路から国道側のほうに仮線路を敷設いたします。現在は、この工事を行っております。仮線路ができますと、その仮線路へ列車の運行を切り替え、次に、現在の線路を撤去し、そこに高架橋の建設を行いまして、列車の運行を仮線路から高架橋へ切り替えます。最後に、仮線路を撤去しまして、そこには側道、道路の整備を行って事業を完了するというものになります。

次に、整備効果についてご説明いたします。まず、費用対効果に反映される整備効果として、踏切による渋滞解消と踏切事故の解消があります。費用対効果であるB/Cは1.09となっております。その他の効果としまして、鉄道での分断がなくなりますので、東西市街地の一体的なまちづくりが可能になります。また、高架下空間の有効活用が可能となります。踏切による自動車の渋滞が解消されますので、CO₂の排出量が削減されます。仮線路のあとを側道として整備しますので、アクセス性の向上も図られますし、稲佐の立体交差も平面化されるというものがございます。

画面は、梁川橋踏切のブリックホール前を見たイメージです。現在は、浦上駅に長崎方面の列車が止まると踏切で遮断されまして、ブリックホール前や国道のココウォーク前等も左折車が渋滞しているという状況があります。それが高架化されますと、車が円滑に流れて、踏切渋滞及び踏切事故がなくなります。

最後に、現在の進捗状況についてご説明いたします。画面は、浦上駅から長崎駅方面を撮影した写真です。ブリックホールが右手、ココウォークが左手のところがございます。中央に新しい仮設のホームがあります。この仮設のホームの左側に新しい下り、長崎方面に向かう仮線路を整備しております。来週の18日から、こちらの下り線を実際に列車が走ることとなります。

対応方針としましては、事業の重要性、必要性は変わらないため、「事業継続」で提案しております。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。ただいまのご説明に対してご意見、ご質問等がございましたら、どうぞ。

○河西委員 ただいまのご説明の中で、完了が平成32年、新幹線の延伸がなされるのが平成34年ということなんですけれども、新幹線とのかかわりというのはどういうふうに考えたらいいんですかね。

○長崎振興局 鉄道の高架自体は平成31年に終わりまして、その後平成32年度には、先ほど言いました道路関係を整備するという形になりますので、平成31年時点で高架化ということで、今予定しております。

○河西委員 現在の進捗率が33%ということですが、これも予定どおりと考えているんですか。

○長崎振興局 そうですね。今のところ、平成31年の切り替えに向けて予定どおりに進んでいるところです。

○河西委員 ありがとうございます。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。 よろしいでしょうか。

原案は「継続」ということですが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」とさせていただきます。ありがとうございます。

続いて都市計画課の案件で、【都計 - 2】の案件をお願いいたします。

○時津町 【都計 - 2】長崎都市計画事業、時津中央第 2 土地区画整理事業でございます。

施行者は時津町でございます。前回再評価後、5 年経過でございます。

本地区は、時津町の中心市街地の南側に位置し、西側に国道 206 号、北側に国道 207 号がございます。本地区は既成市街地ですが、市街地整備が不十分であり、国道からの通過交通が区域内に入り込むなど住環境の悪化が問題となっております。このため、赤の線で囲まれた区域について、土地区画整理事業を行っております。

次に、設計図を説明いたします。オレンジ色の道路が都市計画道路でございます。国道 206 号、207 号に接続して区域を横断する都市計画道路西時津左底線のほか 3 本の都市計画道路、区画道路、公園等の公共施設整備とあわせて、黄色の区域の住宅地を整備いたします。

次に、事業の概要及び実施状況でございます。施行面積 20.3ha、施行期間は平成 16 年度から、換地処分予定の平成 41 年度までの予定でございます。総事業費 126 億 2,000 万円、平均減歩率 24.2%、平成 22 年度に仮換地指定を行い、建物移転補償、造成工事に着手しております。平成 26 年度末の進捗率でございますが、事業費ベースで 24.8%でございます。

また、費用対効果は、平成 25 年度基準で 1.05 と、前回の 3.37 から大きく数値が変わっておりますが、これは国の通知もあり、今回から費用対効果の分析を道路事業から土地区画整理事業の分析方法へ変更したことによるものでございます。なお、平成 27 年度基準で算定をしましたところ、費用対効果は 1.07 でございましたので、追加してご報告いたします。

次に、工事の進捗状況でございます。黒の部分が工事の完了の区域で、赤の部分は、現在、今年度施工を行っている区域でございます。今後の施工工程としましては、図面の左側から右側のほうへ都市計画道路を整備しながら進めていく予定でございます。

これは、国道の通行状況でございます。特に、朝夕の時間帯と土日・祝日は非常に混雑をしております。

これは、区域内に通ずる町道でございます。本来は生活道路でございますが、国道の混雑を迂回した非常に多くの通過交通が進入しており、一刻も早い、本事業による都市計画道路の整備が求められているところでございます。

これは、区域内の道路と住宅でございます。区域内は、幅員 4m 未満の狭隘な道路がほとんどで、車両の離合も緊急車両の進入もできない箇所が随所にあり、建物も密集しているため、防災上の問題も懸念されております。

これは、既に工事が完了した区域の町並みでございます。左側は、児童の通学路対策として区域内で優先して事業を実施した、都市計画道路西時津左底線の一部でございます。

この写真は、現在、造成工事中の区域でございます。本地区は高齢化も進んでおり、地元からは一刻も早い事業完成を強く望む声が寄せられております。

最後に、今後の対応方針でございますが、時津町は、本事業を町の最重要事業と位置づけ予算措置を行い、現在事業に取り組んでおります。また、本事業にかかわる有効な事業もございませんので、原案のとおり事業を継続し、早期完成に努めてまいりたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

○中村委員長 ありがとうございます。何かご質問、ご意見等ございますか。

それでは、私のほうから一つ、工期が、当初予定から比べると随分延びているんですけども、これはどういう理由でしょうか。

○時津町 工期につきましては、平成 24 年度に事業計画の変更を行いまして、資金計画の変更と施行期間の変更を行ったところでございますが、実際には、資金計画において、通常スタミナ量と申しますか、予算上の措置ができる範囲等も考慮いたしまして、実際の事業期間に、平成 22 年度から平成 41 年度までで、20 年間で一応事業を実施しようというふうなことで、これは地元にも説明をしながら資金計画、施行期間の変更をしたところでございます。

○中村委員長 期間が変わることで、事業費というのは全く変わらないということによろしいんですか。

○時津町 資金計画につきましては、総事業費は変えずに、平成 21 年度から補助事業の制度の改正がございまして、当初は都市計画道路のみが区画整理の補助事業の対象となっていたものでございますが、これが平成 21 年度から、区画道路等についても効果のあるものは補助事業の範囲に入れていいというふうなことがございまして、全体事業費の中で補助事業の額を増やして、単独事業の額を減らしたようなところでございます。

○中村委員長 ほかに何かございせんか。 特にございせんか。

○岡委員 工期が 41 年ということで長くなっておりますけれども、先ほどの写真でも子どもの通学路のところを優先的にされているということでしたけれども、その優先的な順位はほかにもあるんですか。その辺をお願いします。

○時津町 現在の事業の進め方でございますが、途中の説明で申しましたとおり、最近、国道が非常に混雑しておりまして、地区内の生活道路にも、狭い道のところにどんどん車が入って行って非常に危険な状況が続いております。このため、できるだけ早期に都市計画道路のほうを整備して、国道からそちらのほうに流していこうということで、この幹線道路の西時津左底線と、今、レーザーポインターで示しております、補助幹線道路の都市計画道路冬切線というのがございます。これがそれぞれ国道 206 号と 207 号に接続しておりまして、まずこれを優先的につくっていこうということで、現在は、図面の左側のほうから右のほうに向けて事業を進めているようなところでございます。

○中村委員長 よろしいでしょうか。

ほかに何かございますか。

○河西委員 素朴な質問なんですけれど、工期が大幅に延びましたと、今の状況を見ます

と、事業は概ね計画どおり進行していると。工期だけ延びた場合、進捗率というのはどう考えればいいんですかね。

○時津町 前回再評価では、ほとんど事業に着手できない状況でございまして、事業費ベースからすると3%の進捗率ということで、詳細審議をお受けしたところでございますけれども、平成22年度から平成41年度までの20年間に残りの約120億円の事業を実施しようということでございまして、それからすると、平成22年度から大体5年間経過しております、進捗率が25%程度ということですので、4分の1が、一応事業費的には完了しているというような状況で、概ねできているんじゃないかというふうに私どものほうで考えております。

○中村委員長 よろしいでしょうか。

それ以外に何かございますか。 なければ、特に詳細審議とか現地調査も必要ないということではよろしいですかね。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、特にご意見ないようですので、「継続」ということで決めさせていただきます。ありがとうございました。

続きましても都市計画課の案件で、【都計-3】のご説明をお願いいたします。

○波佐見町 波佐見町の吉田でございます。よろしく願いいたします。

それでは、波佐見町の西ノ原土地区画整理事業の概要についてご説明申し上げます。

パワーポイントをご覧ください。画面中央部にあります、赤で縁取られた箇所が事業箇所となります。本事業は、波佐見町の中心部に位置し、古くから商店街、窯業施設、住宅地等で形成された旧態然の密集市街地でございます。ご覧のとおり、北側に都市計画道路波佐見縦貫線、中心部を主要地方道佐世保嬉野線が通っております。

次に、事業区域内の状況を航空図で説明申し上げます。事業区域周辺では、ゴールデンウィークの連休期間中に波佐見陶器まつりが開催され、本年30万8,000人の人が訪れ、町の一大イベントでございます。波佐見陶器まつりの会場となりますやきもの公園や観光交流センター、勤労福祉会館などの公共施設があることから、東西を結ぶ県道1号線は交通量も比較的多く、現況道路の幅員が狭い上に、一部急カーブであることから、たびたび交通事故も発生しております。

このような状況の中で、区画内の整備は次のような計画となっております。平成7年度に都市計画の決定、平成9年度に事業計画の決定を受け、事業面積16.6ha、都市計画道路2路線の1,400m、区画道路2,400m、公園2カ所、全体事業費64億2,000万円という内容で、町施行となっております。

現在の施工状況は、南側における街区内の宅地造成及び都市計画道路である西ノ原環状線の道路築造工事と環状線の完成に向け、浸水対策及び県道の付け替えのための旧中央小学校跡地の造成を進めているところでございます。

平成25年度までの事業実施額は13億6,300万円で、事業費ベース進捗であります、約21%となっております。なお、区画整理事業における費用対効果の算出方法の変更に よりまして、B/Cが、前回1.63から1.02となっております。

本町としましては、西ノ原土地区画整理事業の実施により、市街地の再生及び産業基盤の確立を図りたいと考えております。しかしながら、財政状況の悪化や国庫補助の内示率低下に伴い、思うような事業進捗が図られてない状況にあることから、地域住民とのコンセンサスを基本に、少しずつでも事業を進め、早期完成に向けて努力してまいりたいと考えております。

対応方針は「継続」としたいと考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対して質問、ご意見等ございましたら、お願ひいたします。

では、私のほうから一つよろしいですか。工期が延びているにもかかわらず、逆に事業費が、前からすると減っているんですけど、この減っている原因は何なんでしょうか。

○波佐見町 都市計画道路の位置の変更を、少し見直しをかけて、移転補償の額を削減ということと、それから、先ほど時津町からも話がありましたように、区画道路の見直しをかけまして補助率をアップ、それから、補償額が約3億5,000万円程度縮減ができたというような格好でございます。

○中村委員長 わかりました。ありがとうございます。

ほかに何かございませんか。 よろしいでしょうか。

それでは、この案件も原案どおり「継続」ということで、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」ということにさせていただきます。ありがとうございます。

これで、都市計画課所管の案件は終了ということになります。

続きまして、道路建設課の案件で、まずは【道建-1】の分からお願ひいたします。

○島原振興局 島原振興局道路都市計画課の中村と申します。資料8ページ、整理番号【道建-1】道路改築事業、再評価対象事業についてご説明いたします。

事業名につきましては、一般国道251号(吾妻愛野バイパス)でございまして、島原道路全体50kmの一部を形成する道路となっております。なお、隣接する愛野森山バイパス1.8kmにつきましては、平成25年12月21日に開通しております。

事業箇所につきましては雲仙市愛野町でございまして、事業延長1.7km、車道7m、全幅12mの橋梁3橋を含む自動車専用道路となっております。

事業期間につきましては、平成23年度から平成29年度までの7年間を予定しております。全体事業費は71億円、再評価の理由につきましては、事業採択後5年経過したことによります。

平成26年度末までの事業進捗といたしましては、投資額が26億9,000万円で、事業費ベースの進捗率が38%、用地進捗率が97%となっております。

吾妻愛野バイパスは、ご覧のように国道251号の小浜消防署愛野分署から広域農道に接続する1.7kmの自動車専用道路でありまして、主な構造は橋梁、盛土、切土というふうな構造となっております。

吾妻愛野バイパスの整備は、広域ネットワークの形成による諫早インターから島原半島地域へのアクセス性の向上と沿道環境の改善を目的としておりまして、整備効果といたしましては、所要時間が約3分短縮されるほか、二酸化窒素、浮遊粒子状物質などの大幅な削減が図られるものと考えております。

また、島原道路50kmの全体の整備効果といたしましては、南島原市深江町から諫早インターまでの所要時間が約50分短縮されることによりまして、第三次救急医療施設である大村の長崎医療センターまでの1時間圏域が大きく拡大いたしまして、島原半島の半分以上の面積がカバーできるようになるのではないかと考えております。

なお、先ほどご説明いたしましたように、用地交渉につきましては、平成25年2月から着手しておりまして、面積ベースで97%、2名の方が残っているという状況になっております。

また、B/Cにつきましては、将来の交通需要推計を国のほうから見直されたことに伴いまして、計画交通量が事業採択時の8,400台から7,100台に減少したため、1.4から1.24というふうに減少しております。

現在の工事の進捗状況につきましては、広域農道側の仮称吾妻インター付近の補強土壁、盛土工と、あと、計画区間内の橋梁下部工を施工しております。なお、橋梁下部工につきましては、計画は14基ございますけれども、全てを発注しておりまして、今年度は愛野インター側の3号橋につきまして上部工の着手を予定している状況でございます。

以上から、今後の対応方針は「事業継続」でお願いしたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

○中村委員長 ありがとうございます。ただいまのご説明に対して質問、ご意見ございましたら、お願いたします。

○河西委員 質問じゃないんですけども、長崎は世界遺産の登録がされたと、もう一つ登録されるかもしれない。あるいは、新幹線も延伸が認められている。そういったことで、観光客は間違いなく随分増えると思いますし、長崎県内において島原地区の観光というのは非常に重要です。現状も、雲仙の観光自体が大変厳しい状況にあるというふうに理解してまして、そういった意味では島原地区、今お話があった、島原道路の完成を含めてですけれども、早急な2次交通の整備が多分急務だと思いますので、そういった意味でも遅れることがないようにしっかり工事をしていただきたい、よろしくお願いたします。

○島原振興局 ありがとうございます。頑張りたいと思います。

○安武委員 パワーポイントの2枚目に広域の図面があったかと思うんですけど、今回の区域の話をしてますと、連続性というより、諫早インターから2つ目と3つ目の区間の間の計画区間というのは、なぜそこだけ抜けているような状態になっているのでしょうか。

○島原振興局 長野～栗面工区と森山拡幅の間ということでよろしいですかね。

○安武委員 はい。

○島原振興局 この区間につきましては、国道57号、いわゆる直轄ですね、国のほうの区間でございますけれども、この4車線化が最近、すみません、完成日を忘れましたが、多分、ここ4～5年ぐらいの間で完成しているということで、それまで事業をやって

いたということで、島原道路は自動車専用道路が最終的な計画ではございますけれども、一旦完成、4車線で国のほうは供用したということで、当面はそれを活用しようというふうなことです。

今、国のほうでは、その右側、森山拡幅ということで、ちょっと後のほうから、それを国の直轄事業で今やっております。その進捗が見えれば、また次の区間もというふうになるのかもしれませんが、今のところ国としては、5kmの区間に全力投球で事業を集中してやられているというふうにお聞きしております。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。

特にないようであれば、原案どおり「継続」ということで、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」ということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、続きましてもう1件、道路建設課所管の案件で【道建-2】の説明をお願いいたします。

○県央振興局 県央振興局道路第二課の山崎でございます。よろしく申し上げます。

それでは、一般県道諫早外環状線（鷲崎～栗面工区）の説明をさせていただきます。

今回、新規採択時から5年が経過したということで、再評価に諮るものでございます。

島原道路の説明につきましては、先ほどの島原振興局の説明にかえさせていただきます。

事業の概要を説明いたします。鷲崎～栗面工区は、諫早市長野町から栗面町間の延長2.7km、車道幅員7m、全幅12mの自動車専用道路でございます。事業区間2.7kmのうち主要な構造物といたしましては、延長1,594m、仮称4号トンネルがございます。鷲崎～栗面工区は、地域高規格道路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、地域活性化に寄与するとともに、環状道路として諫早市中心部の渋滞緩和を図ることを目的として整備を進めております。

これまでの経緯を説明いたします。平成23年度に事業化となり、用地買収に着手、翌平成24年度に工事着手をしております。平成26年度末での事業進捗率は、事業費ベースで約44%、用地進捗率は、面積ベースで59%となっております。平成30年度の供用に向けて、今後も地元や関係機関との協力体制のもと、事業進捗を図ってまいりたいと思っております。

続きまして、事業の効果を説明いたします。鷲崎～栗面工区は島原道路の一部であり、先ほどの島原振興局の説明にありましたとおり、島原道路全体を整備することで南島原市深江町から諫早インターへの所要時間が90分から40分と約50分短縮されます。島原半島地域と県央地域の地域間交流を促進し、地域活性化が期待されております。

また、諫早市中心部の国道・県道では交通混雑が見られております。特に鷲崎交差点や栗面交差点では慢性的な渋滞が発生している状況でございます。諫早外環状線の整備により、通過交通の排除や流入交通の分散による交通混雑の緩和が期待されております。

諫早市中心部の死傷事故件数は、県内平均と比べましても国道57号で約5倍、県道で約8倍と非常に高い状況であります。諫早外環状線の整備により、現道の交通量が転換す

ることで交通安全性の向上が期待されております。

さらに、その他の整備効果といたしましては、自動車の走行性が向上することで二酸化炭素などが削減され、沿道環境の改善が図られることが期待されております。

続きまして、新規評価時からのB / Cの変化についてご説明いたします。B / Cは、画面にありますとおり、1.33 から 1.25 へ 0.08 ポイント下がっております。変動した主な要因といたしましては、先ほど島原のほうの説明にもありましたとおり、将来の需要交通予測の見直しにより、計画交通量が減少したことにあります。

最後に、現在の工事の進捗状況でございます。左側の写真でございますが、河川 4 号橋、写真では下部工しか写っておりませんが、現在は上部工の架設に入っております。右側におきましては、4 号トンネル、小川町側の坑口でございますが、平成 26 年 12 月から本格的に掘削工事を始めております。今後におきましても、用地買収並びに工事の推進を図ってまいりたいと考えております。

以上のことから、B / Cにつきましても 1 以上確保ということもありまして、「事業継続」でお願いしたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。これは、前の分から引き続いて同じような工事になりますけれども、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。よろしいですか。

特にご質問もないようですので、原案どおり「継続」ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 では、「継続」とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、続きましては県港湾課の案件で、【港湾 - 3】の説明をお願いいたします。

○県北振興局 県北振興局建設部港湾漁港第一課の新野でございます。それでは、整理番号【港湾 - 3】面高港海岸保全事業についてご説明させていただきます。

面高港は、西海市北西部、旧西海町に位置する地方港湾です。本事業は、平成 8 年度に着手し、平成 22 年に再評価して 5 年を経過することから、再度、今回再評価を実施するものです。

当初、完成年度を平成 17 年度としており、その後、平成 32 年度と延長しておりますが、その理由としましては、事業箇所付近において 4 月から 12 月まで真珠養殖が行われております。工事の濁りによる影響や被害の懸念から、養殖業者により、施工時期を毎年 1 月から 3 月までとするように制限されていることがあります。また、予算が思うようにつかなかったことも事業遅延の一因となっております。

背後地は農業や漁業を営む方々の集落となっておりますが、既設護岸は石積みで、中には一部崩れかけている箇所もあります。既存の老朽化した護岸は、天端高がプラス 3.9m と低く、記録に残っておりませんが、台風や高潮時には越波被害により 20 から 30 戸が床下浸水をしており、地元から護岸の嵩上げを強く要望されております。

当事業で整備しようとする護岸は 951m で、防護面積は 4.91ha、防護戸数は 153 戸と

多くの人家が海岸沿いに建ち並ぶ区域となっております。

先ほども述べましたように、既存の老朽化した護岸は天端高が+3.9mと低く、季節風や台風時の高潮、波浪時による背後地への浸水被害を防止するため、天端高を+4.1mから+4.8mに嵩上げ改良するものでございます。

本事業は、平成8年度に事業に着手し、計画事業費は約15.4億円で、平成26年度までに湾奥のほうから約410mの整備を行っております。進捗率は約45%で、今後予定どおり予算がつくと、平成32年度までに全区間が完了する予定でございます。

先ほどもご説明しましたように、当事業箇所付近において4月から12月において真珠養殖が行われており、養殖業者との調整により、水中作業ができるのは年に3カ月のみであり、事業が遅延しておりました。今後、予算が予定どおりついた場合、工事制限のないブロック製作や舗装工事などを同時に行い、事業の進捗を図ってまいります。

これが現在の整備状況となっております。整備前は、護岸の外側に家屋が立地していたため、直接越波被害等がありましたが、護岸を整備したことにより、家屋等への越波被害の回避が図られております。また、護岸の天端が高くなったことにより、家屋への浸水被害の回避も図られております。

次に、社会経済情勢の変化についてご説明させていただきます。前回の再評価時点から変更事項としまして、防護面積は4.91haで変更ありませんが、防護戸数は156戸から153戸となり、3戸の減となっております。

費用対効果分析につきましては、これらの要因の変化を考慮し、家屋、家財への浸水被害防止効果を分析した結果、費用対効果は1.27となります。

今後の方針につきましては、以上の結果を踏まえ、当事業は地域住民の安全・安心と民生の安定を目的としており、事業を行うことで十分な投資効果があると認められることから、今後、予算の重点化を図っていくことで事業を継続したいと考えております。

ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

一つ単純な質問なんですけど、防護戸数とか防護人口が減って事業費は変わっていないのに、費用対効果が上がるというのはどういうことですか。

○県北振興局 防護戸数に関しましては、確かに3戸ほど減っているんですけども、今回、5年過ぎたということで、新たに費用対効果を分析したところ、家屋当たり資産額や、デフレーターといいまして、貨幣価値の換算というようなところでプラスに出ている面がございましたので、結果として0.06上がったということになっております。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございますか。

○安武委員 こういう結構時間がかかる工事において、区域はどのような順番で決めていけるんですか。素人から見ると、集落が密集している学校側のほうを急いであげたほうがいいんじゃないかと思うんですけど、どういうふうな形で優先順位を決められているかを教えてください。

○県北振興局 もちろん密集しているところから、効果が上がるというのは一番なんです

が、施工のしやすさややりやすさというところから、奥のほうから順次やっていったのではないかというふうに思います。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。 この案件も、特に現地の調査とか、詳細審議とか必要ないということによろしいでしょうか。

それでは、特にご意見がなければ、原案どおり「継続」としたいと思えますけれども、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、続きまして、県河川課の【河川 - 2】の説明をお願いいたします。

○対馬振興局 対馬振興局河港課の川口です。よろしく申し上げます。

佐護川総合流域防災事業についてご説明させていただきます。

佐護川は、対馬市北部の上県町内にあり、御岳の北側斜面を水源として、森林に覆われた山地に谷を刻みつつ蛇行しながら北西へ流下しています。佐護平野が広がり始める中流域には3つの集落がありまして、西側から支川の中山川が合流しています。下流域には4つの集落が河川沿いに広がって、佐護平野の水田地帯を蛇行しながら佐護湾に注いでいます。

写真は、事業実施区域を示したものです。佐護川本線 5.75km と支川中山川 1.1km において河道の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替え等の河川改修を行うものです。薄い水色の着色した部分は、計画規模の雨が降った場合に浸水すると思われる想定氾濫区域を示しています。この区域内には、現在 244 戸の住家がありまして、治水対策としての河川改修の意義は大きいものと考えております。

佐護川においては頻繁に浸水被害が発生しておりますが、ここに示す表は、近年の代表的なものです。最近では、平成 22 年 7 月に 45 戸の家屋が浸水する甚大な被害を受けております。最も大きいものは昭和 60 年 6 月の豪雨で、気象庁佐須奈観測所では、2 日間で 631 ミリの雨量を記録し、上県町全域での浸水面積が 164ha、浸水家屋が 333 戸という大きな被害を受けました。また、これらの洪水では、国道 328 号線が長時間の通行止めを伴う浸水も発生し、島民生活に大きな影響を与えております。

上段が、中流域の浸水状況の写真で、左側が平成 17 年、右側が平成 18 年になります。越水により住宅地が浸水しているのが確認できると思います。下段は、平成 22 年 7 月の上流域の写真になります。いずれも改修が終わっていない箇所での浸水被害が発生しております。

この画面は、平成 22 年 7 月の洪水を計算によって算出したものです。上の改修前の断面では、現況堤防を越えているということです。下のように拡幅することで安全な流下断面が確保でき、氾濫が防止できます。

ご説明したように、多くの浸水被害を受け、昭和 59 年度から河川改修事業を行ってまいりました。現在まで完成したところは、図面の黒色塗りの線の部分になります。河港からおよそ 2.4km までの拡幅護岸整備が終わっています。

現在の整備方針としましては、これまでのように下流部から進めるばかりではなく、用

地買収が完了した箇所においては、右下の断面図のように、拡幅間の護岸を先行整備して、既存護岸との間に遊水部を設けるなど、浸水被害の軽減策を講じながら事業の進捗を図っているところです。

なお、平成 17 年 8 月に第三者を含めた検討委員会を開きまして、佐護川本線の 5.75km、支川の 1.1km について、全体の河川整備計画を策定しております。このことにつきましては、平成 18 年度に本委員会において、策定されたことを報告しております。

また、平成 22 年 7 月、先ほど説明した豪雨では、図面の延伸区間と書いておりますが、この間で甚大な被害を受けておりまして、地元からも強い要望がありました。そこで、国との協議を図り、もともと、先ほど言った整備計画に含まれていた本線の 2.3km と中山川の 1.1km を含めた河川整備計画全体分の予算化について承諾をいただいているところです。この上の部分を追加したことで、大きな被害を受けた上流部においても遊水部を設けるなどの被害軽減策を掲げながら、効果の早期発現と事業進捗に努めてまいります。

なお、この追加により、予定事業費が 45 億円から 84 億円に増加し、完了予定も平成 28 年度から平成 38 年度に延伸しております。

これは拡幅、護岸整備が終わった箇所の写真で、白線が改修前の断面になりまして、赤が改修後ですが、約 2 倍の川幅に広がっているところです。

これは、今後整備を行っていく箇所の写真で、先ほど説明した延伸区間のものになります。上段の左側が本川、中流域の写真で、右側が上流域の分になります。下段は、支川の中山川の現況で、どちらも河道の拡幅等を行っていく予定にしております。

以上、ご説明したとおりの河川整備によりまして洪水被害を軽減することで、約 212 億円の便益を想定しております。一方、費用としまして約 125 億円が想定されまして、B / C は 1.69 となっております。

これらから、十分に効果が得られる事業でありまして、今後も整備を継続し、浸水被害の軽減を図ってまいりたいと考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ご説明に対して質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

○安武委員 想定している流量はどういうふうなものか、教えてください。

○対馬振興局 30 年に一回です。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。

○梅本委員 下流のほうの工事はもう終わったということですけど、その効果のほどはどうだったんですか。

○対馬振興局 先ほども申しましたけれども、下流にも人家がありますけれども、改修できていないところが近年被害があったということで、もう済んだところは被害はあっておりません。

○中村委員長 かなり整備区間が広がって、工期と事業費が増えておりますけれども、特にもうちょっと細かいお話を伺いたいとか、あるいは現地が見たいとかというお話があれば、それはまた、次の詳細審議のときにしたいと思っておりますけれども。

○井上委員 非常に長い延長の河川改修になるわけですが、以前のような高度成長期には三面張りということで、コンクリートで覆われた河川で、生態系にも結構影響があったという状況ですが、今の河川改修では、自然景観とか、環境とか、生態系に注意しながら改修をやっていると思いますが、どのような工法でやっているか、教えてください。

○対馬振興局 ここがツシマヤマネコの生息が確認されているところになっています。そういう意味で、地域の方々の意識も高く、田んぼをやるときにも影響がないような田んぼのつくり方とか、「ヤマネコ米」という米をつくったりしているところで、特に環境の意識が高いところであります。

我々としては、傾斜を1対1という緩い勾配にして、ヤマネコとかほかの動物等も川に行かれるような断面構造でやっているということと、あと、草等が生えるような植生の護岸を使って行って、環境にも配慮しながらやっております。あと、堰等も上流部には予定されているんですが、魚道はちゃんと確保しながらやるようにしております。

○中村委員長 よろしいですか。ほかに何かございますか。

これはやり方の質問なんですけれども、今回、上のほうにかなり整備区間が広がって、事業費で言うと倍近くになっているわけですが、今ある事業にそういうのをくっつけて広げるということと、新たな事業を起こすという仕分け、どういう場合にそれは仕分けられるんですか。結局、後からずっとくっつけていくということになったら、いつまでたっても終わらないですよ、事業そのものは。

○対馬振興局 河川課のほうからでもよろしいでしょうか。

○中村委員長 はい。

○河川課 河川課の本田と申します。河川改修では、一番基本になりますのが河川整備方針、整備計画というものを立てるんですけれども、この整備計画と申しますのが、概ね30年の間に整備するという内容を定めるものでして、それが一応一つの事業の単位になると考えております。

今回、今まで進めていました区間に上流のほうに加わったということになっておりますけれども、予算化というのとまた一つプロセスが違いまして、やっぱり下流からずっと進めていくものですから、当面重点的に行うところという区間を定めて、その間の重点投資を行っていくということで最初入りますので、長い川になりますと、今回のような形のもので発生するということがございます。

もう一つの背景が、先日まで、何年でしたか、交付金の制度がちょっと変わっております。今でしたら整備計画を策定しましたら、その段階で見直しということになるんですけれども、当時は一括交付金という形がございまして、県のほうが自由に裁量できるかわり、事業を実施していいというふうに認められている区間がシビアにございました。それで佐護川と、後でご説明差し上げます時津川につきましては、その時点で全体の区間についての再評価というのがかなわなかったということでございます。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございますか。

一応工期がかなり延びているのと、あと、工費もかなり大きくなっているということで、対応方針の原案としては「見直し継続」というご提案ですけれども、そういうことでよろ

しいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、ご異論ないようですので、「見直し継続」ということで決めさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、続いて【河川 - 3】のご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 長崎振興局の松本です。よろしくお願いいたします。

では、時津川総合流域防災事業についての説明をさせていただきます。

時津川の位置図ですが、時津川の上流域は長崎市の北部、中・下流域は時津町を流れて大村湾に注いでおります流域面積 4.85km、幹川流路長が約 3.5km の二級河川でございます。

時津川流域の全景写真ですけれど、時津川自体は、国道右側道路と並行に流れておりまして、中・下流域には商業施設、小学校、官公署等が位置しておりまして、高度な土地利用がなされているという状況です。青色に塗っているところが、浸水想定区域でございます。

工事概要ですけれど、工期は昭和 63 年から平成 40 年までということで、時津川流域において洪水に対して安全な河道を確保し、河川の氾濫を防止するためにつくる施設でございます。治水安全度は 100 分の 1 ということで、昭和 57 年の長崎大水害を契機にしてから事業が始まったということでございます。計画洪水流量につきましては 100 分の 1 で、基準点の鳥越橋で毎秒 115 トンというのを対象といたしております。事業費につきましては、今回 69.9 億円、事業内容は河道の拡幅、護岸の整備、橋梁の架け替え等でございます。今年度末までに、河口から約 500m 地点の古川橋の架け替えと、そのちょっと上流の護岸の整備が終わります。

再評価の理由ですけれど、これまでの再評価の経緯といたしまして、平成 10 年度、平成 15 年度及び平成 23 年度に審議を行っていただいて、事業についてはいずれも継続になっております。

なお、この時津川につきましては、平成 19 年度に、先ほどの佐護川と一緒になんですけれど、河川整備計画を策定いたしまして、計画延長 2,700m ということで認めていただきましたので、それをこの再評価委員会のほうに報告いたしているというふうな状況です。

前回の 3 回の再評価におきましては、先ほどと一緒になんですけれど、予算化されている時津橋から 940m を計画区間といたしまして評価をしていただいております。その後、整備計画区間の 2,700m について、国土交通省と協議を行いまして予算化をしていただいているという状況でございます。

時津川の被災状況なんですけれど、左側の 2 枚の写真が昭和 57 年の長崎大水害のときの写真で、左側の上の写真が町道時津橋の直上流の右岸側の被災状況でございます。左側の下の状況は、中・下流部の長坂橋付近の被災状況でございます。かなり河川から越水して、非常にひどい状況がうかがえます。右側の写真が、これは今現在工事をしております古川橋の直上流で、今年の 7 月 2 日に起きました。そのときの雨量が時間 50 ミリ、24 時間最大で 122 ミリという雨が降ったんですけれど、そのときの被災状況なんですけれど、

工事している箇所の上流の右岸が崩れたりとか、浸水被害が出ているような状況がうかがえます。こういったことから、喫緊に河川の改修が必要というふうに我々は考えております。

これは、現在の時津川の現況写真ですけれど、これは河口部の既に終わっているようなところでございます。この区間につきましても改修が済んでいるところで、この区間は、計画洪水流量 160 トンで整備を行っているところです。下の 2 枚につきましては上流側の状況なんですけれど、治水安全度が、現況 2 分の 1 ぐらいしかないということで、ちょっとした大雨でも、いつ溢れても危ないというふうな状況だと思っています。

B / C の算定につきましては、今回見直しを行いまして、B / C が 5.67 とかなり大きな数字になっておりますので、「事業継続」でお願いできないかと考えております。

以上でございます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。先ほどの佐護川と似たような案件かと思えますけれども、ご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。特になんかということよろしいですか。

それでは、ご提案どおり「見直し継続」ということで、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「見直し継続」ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

続きまして、【河川 - 5】の説明をお願いいたします。

○長崎市 長崎市の土木維持課の丸尾といいます。よろしくお願いします。

【河川 - 5】の都市基盤河川改修事業、大井手川について説明いたします。

今回、工期の見直しと事業費の見直しをしています。工期につきましては、平成 13 年から平成 30 年、これを平成 13 年から平成 35 年、また、事業費についても 49 億 8,000 万円を 25 億円ということで見直しをかけております。

事業の概要と変更の理由をご説明いたします。これが大井手川の位置図でございますが、浦上川水系の河川で、二級河川です。浦上水源地が右下にございまして、その上流側になります。右から真ん中あたり、JR がずっと通っておりますけれども、その JR を通って滑石の団地のほうまでつながっている河川でございます。延長 2,150m ということになっています。

これは航空写真になります。写真で見るとおり、河川の周囲が団地開発が昭和 40 年以降どんどん進んで、団地開発が進むことによって、だんだん大井手川的能力が少なくなってきたというのが実情です。この地図の中に黄色で色づけしているのが、氾濫想定範囲というのを指定しております。整備済区間というのが 1,250m ありますが、一番上流側のところが、これから見せる写真です。

これは長崎大水害当時の写真です。浸水家屋として 233 戸ございました。

計画ですけれども、現況の河川を道路整備、都市計画道路、すぐ横を通るようになっておりますが、それにあわせて拡幅整備をするようにしております。整備済み 1,250m は既に整備されて、これから整備するところは県営住宅、あるいは市営住宅、都市計画道路と

隣接した川になりまして、今後整備するところは、自然に配慮した川をつくるような計画としております。

これが大井手川の現況写真です。上が改修前と、下が改修後ということで、主に河道の拡幅もしているんですが、下水路をつくることで治水の安全性を向上させるようにしております。

事業費の比較ですけれども、平成 22 年度にしていたのが総事業費 50 億円ということで想定していました。今回見直すことによって、25 億円まで縮減を図っています。見直しとしたり、用地補償費と工事費、特に用地については大幅に少なくすることで補償費を少なくするようにしております。

B / C ですけれども、先ほどの総費用を 25 億円まで落としておりますので、費用便益比としては、前回の 2.54 から 4.79 ということで、今後も事業を継続していきたいと思っております。

以上です。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対してご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

事業費の縮減が、大部分用地のお話みたいですが、一部工事でも縮減されたようなお話だったかと思えますけれども、具体的にどういったところが減ったか、おわかりだったら教えていただきたいんですけれども。

○長崎市 ダンク्यूというのが滑石にございます。場所は大体わかると思いますが。そこから上流のところ、当初は幅を広げた形での河川整備を計画しておりました。それに伴って工事費も高かったんですが、今回は能力を精査した中では、今現在でも能力的には十分足りるということ。それと、用地買収あるいは建物補償というのが、お話としてはなかなか進まないというような状況でしたので、今回は、できるだけこの区間については川幅を広げないような計画に見直すことで用地買収費と、あと、建物の補償費というのが減ったということでございます。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かご質問ありませんか。

○岡委員 今の続きなんですけれども、川幅を広げないでどのように、逆に底を削るということですか。その辺がちょっとわかりにくかったのでお願いします。

○長崎市 この区間については、川底を少し削った形で能力を拡幅するようにしています。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。 よろしいですか。

それでは、特にご質問、ご意見がなければ「継続」としたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」ということにさせていただきます。ありがとうございました。

これで、河川課まで終わりました。

次が、住宅課所管の【住宅 - 1】、長崎市です。

○長崎市 長崎市道路建設課の桐谷でございます。よろしくお願いします。

市道中川鳴滝 3 号線につきまして、再評価から 5 年が経過しておりますので、再評価のお願いをするものでございます。

この地区は中心市街地に近く、密集市街地にもかかわらず、現在の道路幅員は、車両が離合できないほど狭く、行き止まり道路であります。地域の皆様から早急なネットワーク道路の整備が望まれているところでございます。

位置図でございますが、赤色で表示してありますのが計画路線でございます。市道中川鳴滝 3 号線は、図面下側の国道 34 号から分岐いたしまして、鳴滝高校を經由し、片淵中学校に至る計画 1,200m の道路でございます。

航空写真でございます。写真左側が国道 34 号線で、右上に見えますのが片淵中学校でございます。

国道 34 号線起点の写真でございます。

中間地点の写真で、暫定的に鳴滝高校まで拡幅している箇所でございます。

同じく中間地点の写真で、ご覧のとおり、現道は非常に狭く離合が困難な道路になっております。

終点の部分の写真でございます。

市道中川鳴滝 3 号線の計画幅員といたしましては、起点国道 34 号側から鳴滝高校正門までの 192m が幅員 12m でございます。そこから終点までが 10m の幅員となっております。

幅員構成といたしましては、起点から鳴滝高校正門までにつきましては、片側 2.5m の両歩道でございます。車道につきましては、片側 3m の 2 車線道路の 6m でございます。鳴滝高校正門から終点までにつきましては、歩道部が片側 1.5m の両歩道となりまして、車道部につきましては、起点と同様、6m でございます。

事業につきましては、平成 13 年度に用地買収に着手し、国道 34 号線と用地買収が完了した場所から優先的に工事を進めており、現在、鳴滝高校グラウンド付近まで暫定的な整備を行っております。

事業進捗でございますが、平成 26 年度末で約 25%、用地買収の進捗率は 32%となっております。用地買収につきましては、交渉が難航しておりましたが、起点部分及び終点部分につきまして、代替地の確保のめどがついたことから、今後は起点とあわせて終点部分から整備を行いたいと。というのは、入口の部分に 3 軒程度用地買収が難航して、そこを重点的に長崎市はやっていたんですけど、そこが、先ほども説明したようにめどがついたということで、入口部を来年に向けて工事をしていきたいと考えています。

もう一つ、これが行き止まり道路になっている関係で、片淵中学校、上から下ってくる道路とつなぐことによって、工事期間のときに抜け道になるということから、この入口と終点を重点的にやっていたと考えていたんですけど、片淵中学校に至るところにおきましては、ちょうど一番下側のところで道路に接道するところがネックになっていたんですけど、今回、一定のめどがついたと。これが工事できなかった理由が、近年の雨とかに対応するために、どうしても下側に水路を確保する必要がある形からできなかったんですけど、両方の用地交渉のめどがついたということで、入口と出口を今後工事をやって

いきたいと考えております。

最後になりますが、事業概要を説明いたします。事業の概要につきましては、先ほど申しましたように、延長が1,200m、車道幅員が6mの全体が10mから12mです。事業費が41億円で、進捗率は25%、費用対効果は、B/Cが2.34ということで、対応方針といたしましては「継続」でお願いしたいと思っております。

説明は以上です。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ご説明に対するご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

全体的な用地のほうはまだまだ、やっぱり少し難しいんですか、全体的に見たときに。

○長崎市 用地買収は、中ほどの用地の交渉は相手から言われてくるんですけど、私たちとしても入口と出口を改良しなければいけないということで、そちらのほうの用地買収のほうに力を入れていた関係で、中から言われていたのを「ちょっとお待ちください」という話を言っていた関係で、用地の進捗が低くなっておりますけれども、今の地元の感触としては、結構協力的でありますし、ここはまちづくり協議会をつくっていただいて、地元でも頑張っていきたいという形がありますので、その分については、今後、入口と出口を解消すると、ある程度進捗は図れるのではないかと考えています。以上です。

○中村委員長 ありがとうございます。ほかに何かございませんか。 よろしいですか。それでは、ご提案どおり「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〕

○中村委員長 それでは、「継続」とさせていただきます。ありがとうございます。

再評価の最後の案件になります。住宅課所管の【住宅-2】で、諫早市からご説明お願いいたします。

○諫早市 諫早市道路課の佐藤でございます。よろしくようお願いいたします。

早速ですが、事業の説明をさせていただきます。

都市計画道路堀の内西栄田線は、諫早市堀の内町を起点といたしまして、諫早市西栄田町に至る延長1,240mの幹線街路でございます。平成10年3月31日に都市計画決定を行い、その後2回、変更を行っております。

画面は、諫早市中心部の都市計画図になります。紫の線が国道、緑が県道で、黒の斜線は、現在長崎県住宅供給公社が事業を進めております諫早西部新住宅市街地開発事業の区域になります。赤で示しております路線が都市計画道路堀の内西栄田線でございます、諫早西部新住宅市街地開発事業の骨格をなす幹線街路でございます。

画面は、諫早西部新住宅市街地開発事業の団地造成計画図になっております。第1工区は既に完成しております、平成20年には戸建て住宅が完売しております。現在2工区に着手されておまして、このうち東-1工区は平成23年度に造成が完成し、分譲を行っているところで、およそ今、9割の戸建て住宅が販売済みとなっている状況でございます。東-2地区につきましては、平成25年に着手され、本年度中に造成が完了する見込みとなっております。

次に、都市計画道路堀の内西栄田線の現在の状況についてでございます。起点側の

180m につきましては、平成 15 年に完成し供用しております。青の線のところでございます。現在、1,060m が未完成となっておりますが、このうち 820m につきましては、今年度中に供用開始の予定となっております。

事業費ベースでは 27% の進捗率となっておりますけれども、延長で言いますと、約 80% が本年度中に完成する見込みでございます。残りの 240m につきましては、今年から詳細設計などを行い、平成 30 年度の完成に向け鋭意努力しているところでございます。

最後に、今後の方針でございますけれども、本路線が完成いたしますと、諫早西部台の土地利用の増進はもとより、主要地方道大村貝津線から、一般国道 34 号や都市計画道路破籠井鷲崎線への交通アクセスが円滑になるなど、幹線道路ネットワーク上からも必要不可欠な最重要路線と考えておりますので、市といたしましても、今後とも全線完成に向け事業推進を図ってまいりたいと考えております。

対応方針につきましては「継続」で考えております。

以上で事業の説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ご説明に対してご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

こちらの資料のほうに社会経済情勢の変化として、「関連する事業との調整に時間を要したため、事業が長期化した」と書いてあるんですけど、この関連する事業というのはどういうものですか。

○諫早市 関連する事業は幾つかございまして、まずは、私どもの堀の内西栄田線の続きでございます都市計画道路破籠井鷲崎線の計画との調整、国道 34 号を挟みまして、右側になりますけれども、その交差点協議等が現在も行われているというような状況でございます。それと、今、住宅供給公社が行っております開発事業が、今も造成中ということで、私どもの道路もその完成に合わせてつくっているような状況でございます。

もう一つありまして、新幹線のトンネルの土をこちらのほうに盛土の材料として持ってきておりますので、そちらのほうの事業の関連もでございます。

○中村委員長 そちらから土がこなかったら、こっちが遅れるということですね。

○諫早市 そうです。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございますか。 よろしいですか。

では、特になければ「継続」ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、「継続」ということでさせていただきます。ありがとうございました。

ということで、再評価の案件については一通り終わりました。

2 - 2 再評価の詳細審議事業の確認

○中村委員長 ここで全体を確認したいと思いますが、本日のところは、全てもともとの原案どおりご承認いただいたというふうに思いますけれども、それで間違いないでしょう

か。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 もし、実は現場を見たかったけれども、発言し損ねたということがあれば、ご発言いただければと思いますが、特にそういうご要望はないということによろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 そういう形によろしいですか。

○事務局 もともとこの会場で確認できなかったことや、議論的にまだし尽くせなかったことがあった場合に設けている制度なので、委員の先生方の中でそういった異論がなければ、そこはお任せします。

○中村委員長 そういうことであれば、例年、もうちょっと現場を見たいとか、詳細な審議をしたいというお話があって、もう一回現場見学した上で詳細審議ということをやっていたのですが、今回に限ってはそういうお話がございませんでしたけれども、今日、ここでお認めいただいたとおり、全部原案どおりということによろしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、ご異論がないようですので、再評価の19件は、全て原案どおり承認ということで決定したいと思います。

それでは、ここで前半の審議を終えて、10分休憩します。

3時20分から再開したいと思います。よろしく申し上げます。

(午後 3時 8分 休憩)

(午後 3時19分 再開)

○中村委員長 それでは、大体時間になったようですので、審議を再開したいと思います。

休憩時間中に安武委員が所用でお帰りになりましたので、ここからは5人で審議ということになりますので、よろしく願いいたします。

2 - 3 事後評価対象事業の説明・審議

○中村委員長 それでは、事後評価対象事業の案件に移りたいと思います。

事後評価に関しましては全て県の事業ということですが、まず、都市計画課の【都計 - 1】から説明をお願いいたします。

○長崎振興局 長崎振興局都市計画課の佐藤でございます。ご説明をさせていただきます。都市計画道路浦上川線でございます。平成22年11月21日に供用を開始しております。その事後評価でございます。

浦上川線は、地域高規格道路長崎南北幹線道路の一部になります。長崎南北幹線道路は、高速道路と西彼杵道路を結ぶ地域高規格道路として位置づけられております。

今回の事後評価対象区間は、ブリックホールのところから稲佐橋付近を通りまして元船の夢彩都前までの延長2,330mになります。事業期間は平成2年度から平成22年度までで、事業費は624.6億円でございます。

事業の目的ですけれども、国道202号、206号の慢性的な交通渋滞の緩和と長崎南北幹

線道路の一部として地域間の交流促進と連携強化を図ることとなっております。

次に整備の状況ですが、写真は長崎駅の西側の部分になります。道路幅員として全体が40m、片側2車線の4車線道路で、両側に植樹帯を含めて6.5mの歩道を整備しております。

浦上川線の整備効果についてご説明をいたします。

浦上川線の整備によりまして、浦上川線と併走します国道206号の渋滞が緩和されております。開通前は、松山から大波止まで約15分を要しておりましたが、整備後は、国道で8分半、浦上川線では9分で通過できるようになっておりまして、6分程度の時間短縮となっております。

下の写真は、ベストウエスタンホテル前、宝町電停の部分になります。開通前は1日当たり6万6,000台の交通量がありましたが、開通後は5万5,000台となりまして、交通量が約17%減少しております。

浦上川線の供用開始後に、利用者へアンケート調査を実施しております。消防署からは、救急搬送の時間短縮と、渋滞時に振動の多い路面電車の軌道上を走行することが減ったために患者への負担軽減になっているという意見をいただいております。また、路線バスや物流事業者の方々からは、時間の正確性が向上したとの意見をいただいております。その他といたしまして、開放感のある広い歩道を整備したことによりまして、おくんちや精霊流しなどのさまざまなイベントで有効に活用されており、皆様にその整備効果を実感していただいていると思っております。

事業実施による効果をまとめますと、浦上川線を通る交通量は、1日当たり2万台から2万3,600台となっております。併走する国道の旅行速度は時速24kmに向上して約6分の時間短縮となっております。費用対効果であるB/Cは1.25となっております。

以上ご説明したとおり、ネットワークの構築に寄与しており、所要時間の短縮、渋滞緩和、イベント等で有効活用がなされております。浦上川線の整備による効果は十分に発現されていると考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。対応方針の原案というのが11ページの上側の真ん中ぐらいに書いてありますけれども、当該事業に係わる対応方針としては、今ご説明がありましたように、「事業効果が発揮していると判断されるため、再度の事後評価及び改善の必要はないと考える」というふうになっております。

同種事業に係わる対応方針に関しては、今後こういうことを考えたらいんじゃないかということ指摘していただいておりますが、何かご質問、ご意見等ございますか。このあたりは私もよく通るところではあるので。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 では、特にご意見はないようですので、対応方針の原案どおり認めさせていただきます。どうもありがとうございました。

続いて、【都計-2】のご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 続きまして、都市計画道路栄上為石線についてご説明いたします。

こちら平成 22 年度末に供用を開始しております。栄上為石線は、長崎都市計画区域に隣接します、旧三和町にあります三和都市計画区域に位置する都市計画道路でございます。国道 499 号と主要地方道野母崎宿線を接続する道路でありまして、元の三和町役場である三和行政センターがある栄上交差点から椿ヶ丘団地の前、三和中学校、さんとぴあ 21 の前を通過して為石漁港までの延長 1,510m の道路になります。幅員は 16m で、片側 1 車線の 2 車線道路で、両側に 2.5m の歩道を整備しております。

事業期間は平成 5 年度から平成 22 年度までで、事業費は 47.3 億円ございました。

事業の目的としましては、自動車の走行性の向上と歩行者の安全確保となっております。

画面は整備前の平成 4 年ぐらいの写真になりますが、道路幅員が狭くて、バスがすれ違う際は非常に危険な状態となっております。

画面は整備後の写真になりますが、車道と両側歩道をきれいに整備しておりまして、自動車走行性が向上しております。

また、事業後、沿線の方々を対象にアンケート調査を実施しておりますが、こちらでも約 7 割の方々から、自動車が安全に走行できるようになったということでご意見をいただいております。

画面は整備前の状況ですけれども、沿線の三和中学校への通学路であるものの、歩道が未整備で、子ども達が非常に危険な状態になっておりました。

画面は整備後の写真になります。歩道が整備されたことによって自動車と歩行者が分離されまして、安全な歩行空間が確保されております。

また、本路線では、公共デザイン推進制度を活用しており、地元住民の方々とともに景観に調和した道路計画を実施しております。歩道部において、画面の右側がコンクリート舗装をやっております。左側はウッドデッキを用いた形で、景観に配慮した舗装を施工しております。右下のちょっと小さい写真ですが、こちらの歩道部分では、同じく右側はコンクリート舗装ですが、左側はインターロッキング舗装を組み合わせる施工しております。

歩行者に関しても、沿線の方々に対してアンケートを実施しておりますが、こちらでも約 7 割の方々から、安心して安全に歩けるようになったとのご意見をいただいております。

事業実施による効果をまとめますと、栄上為石線における旅行速度としては、供用前の自足 20.6km から 36.5km と向上されて、所要時間として約 2 分の短縮となっております。これによりまして、費用対効果である B / C は 1.03 となっております。それ以外にも、歩行者の安全性の確保、景観に調和した歩道の整備などがなされておりまして、栄上為石線の整備による効果は十分に発現されていると考えておりますので、事後評価対応方針としては、本事業については「再度の事後評価、改善措置の必要はない」と考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、質問、ご意見等ございましたら、お願いたします。

○岡委員 ウッドの舗装を私は歩いたことはないんですけども、どうして木の部分を入れられたのかなということ。すみません、内容が違ってくるかもしれないんですけども。

それと、あと一つは、境目があるので、逆にそれが歩行しにくい方もいらっしゃるんじ

ゃないのかなと思うんですけど、そういうアンケート結果はなかったのかなと思って。

○長崎振興局 ウッドデッキは、この写真ではわからないんですが、左側に河川があります。構造自体が張り出し構造、下は土ではなくて空中に出っ張っている構造になっておりまして、その分、川を眺めるのに木の部分がいいというご意見があって、地元との調整の結果、そういう構造でやっております。

2つ目の質問は、舗装を変えることということなんですが、これは弱視の方が、こういうふうな色の違いがあるとわかりやすいというようなことも、実際に弱視の方とかいろいろな方々に現場に来ていただいて、歩道はどういう状況がいいかということを確認しながらやっておりますので、恐らく大丈夫だと思っております。

○中村委員長 よろしいでしょうか。ほかに何かございますか。

公共デザイン推進制度を利用してということですけど、具体的にどういうふうにご利用されたんですか。制度がどういうふうにご利用されたのか。

○長崎振興局 公共デザイン推進制度は、県が持っている制度であり、そこからアドバイザーという形で大学の先生等に来ていただきました。この路線では、地元の方々と一緒にあって検討を行い、歩道舗装以外にも部分的なポケットパークについて、景観に配慮するための助言をいただくという形で、制度を活用しております。

○中村委員長 わかりました。

ほかに何かございませんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、特にご異論がなければ、対応方針は原案どおりということで、当該事業に係る対応方針は、「再度の事業評価及び改善の必要はない」ということと、同種事業に係わる対応方針に関しては、今申し上げたような公共デザイン推進制度を活用しているの、ほかの事業にも参考になるのではないかとというふうに指摘をいただいておりますので、このとおりお認めいただくということにしたいと思っております。ありがとうございました。

続きまして、道路建設課の案件になります。【道建 - 1】の事業のご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 長崎振興局道路建設課の田添です。こちらからは、県の道路建設課の事業2件の事後評価のご説明をさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

まず1件目でございます。県の道路改築事業、一般国道499号（竿浦拡幅）についてご説明をいたします。

この事業は、平成22年度に事業完了後5年を経過しておりますので、事後評価の対象となっております。

当該事業は、本路線の長崎市江川町から平山町までの約2.5kmの区間を、現道拡幅にて2車線から4車線に整備するものでございます。整備前は、現道の交通容量不足により慢性的な交通渋滞が発生し、交通に支障を来しておりました。そのため、交通渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することで、長崎市南部地域と長崎市中心部との地域間交流を促進させ、産業、経済の活性化に寄与することを目的として、当該事業による整備を行ったと

ころでございます。

整備効果としましては、車道を拡幅したことにより交通容量が増えたことにより、混雑度が整備前の 1.99 から整備後では 0.81 に減少をいたしております。また、混雑度の旅行速度としては、整備前の 19.2km/時が整備後は 30km/時と、約 10km ぐらいの速度アップが確認されています。

続いて、整備前後の状況写真でございます。起点の江川交差点の状況です。手前が市内方面、奥側が野母崎方面、右側は深堀・伊王島方面となります。左が整備前、右が整備後です。整備前は、朝夕ともに断続的な渋滞が発生していましたが、整備後は朝の渋滞がなくなり、夕方においても渋滞時間が減少しております。

竿浦バス停付近の状況です。手前が野母崎方面、奥側が市内方面となります。車道が 2 車線から 4 車線に拡幅され、また、整備後は歩道が設置されたことで、児童が安全に通学できるようになりました。

次に、南竿浦バス停付近の状況です。手前が野母崎方面、奥側が市内方面となります。同様に、歩道整備を行ったことで歩行者の安全な通行が可能となりました。

最後の写真です。終点の平山台バス停付近で、こちら手前が野母崎方面、奥側が市内方面となります。整備前は、バス停自体がなく、後続車の通行に支障を来していましたが、バス停車帯の整備により、安全で円滑な交通を確保することができました。

生活面においては、混雑解消による時間短縮により、医療施設への利便性の向上や、未整備県道区間からの交通転換による安全性の向上が図られております。

以上、先ほどご説明した写真からわかりますように、整備によって走行性、安全性の向上が図られたものと思われま。

最後に費用対効果ですが、事業期間が、用地交渉の難航により平成 20 年度から平成 22 年度に延びており、事業費については、用地交渉の難航で虫食いでの用地取得となったために、短い区間での工事のすり付け等が多く発生したことにより工費が増加して、平成 14 年度の再評価時よりも事業費が増加しております。

また、国が設定している推計交通量の伸び率の改定が平成 21 年度にございまして、伸び率が 1.14 から 0.99 と低くなったことが影響して、B / C が 2.1 から 1.7 になっております。

以上、簡単ではございますけれども、国道 499 号（竿浦拡幅）の事後評価の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。ただいまのご説明に対して、何かご質問はございませんか。

○梅本委員 よく通りますけど、よくできております。

○長崎振興局 ありがとうございます。

○中村委員長 ほかに何かございませんか。

○河西委員 これがなかったら大変でしたでしょうね。客船の建造なんかで大変なことになっていた。よかったですね。

○梅本委員 そう思いました。

○中村委員長 本当に、あのあたりは昔と比べると随分、見違えるようです。 よろしいでしょうか。

特にほかにご意見、ご質問がなければ、対応方針は原案どおりということにさせていただきたいと思えますけれども、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 では、原案どおりとさせていただきます。

では、続いて【道建 - 2】のご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 それでは、引き続きまして、同じく県の道路改築事業、一般県道伊王島香焼線（伊王島大橋）について、ご説明をさせていただきます。

当事業は、平成 22 年度に事業完了後 5 年を経過しましたので、事後評価の対象となっています。

一般県道伊王島香焼線は、長崎市伊王島町から長崎市香焼町までの約 2.7km を当該事業で整備しているものでございまして、伊王島大橋で伊王島と本土を結ぶことによって、伊王島と長崎市街地からのアクセス向上など、輸送手段の改善による地域ネットワークの構築や地場産業の振興を図り、また、移動時における搬送の迅速化による安全で安心できる暮らしの確保を目的として整備を行ったところでございます。

航空写真により、事業区間の全景を示したものでございます。黄色部分の延長 2.7km が整備区間となっています。

伊王島大橋の概要でございますが、橋長が 876m となっております。写真は完成状況と上部工の架設状況でございます。本橋は、平成 23 年 3 月 27 日に完成、供用をいたしております。

次に、架橋後の整備効果でございます。まず、観光面ですけれども、温泉宿泊施設「やすらぎ伊王島」の利用客数が、日帰り客を中心に約 3 割増加しております。伊王島灯台記念館でも、利用者数が約 4.5 倍と大幅に増加となっております。

次に生活面です。開通後は、緊急搬送体制や防災・防犯体制が高度化して、地域の安全性が大きく向上しております。開通前は救急艇による搬送を行ってありまして、二次救急医療施設への搬送時間は約 70 分かかっていましたが、開通後は、救急車による搬送が可能となって 15 分に短縮されました。

次に費用対効果ですが、全体事業費は橋梁の鋼材価格の高騰や香焼トンネルの工費等が増加したことによって、平成 18 年度の再評価時よりも事業費が増加したものの、開通後の利用交通量が計画交通量よりも大幅に増えたことに伴って、B / C は 1.31 から 2.71 となっております。

最後に、架橋による効果をまとめますと、伊王島へのアクセス強化が図られたことによって観光客が約 3 割増加し、それに伴う雇用も拡大して約 2 倍に増加しています。また、産業面でも、地元でとれる「ふなわり貝」を利用した地域ブランドの開発、さらに大型バスによる大量輸送が可能となって、修学旅行の誘致などを進めていく新規顧客の開拓といった新たな商業活動の活発化がなされています。

以上のように、観光活動、産業活動、生活環境ともに効果が得られており、地域の方々

にも喜ばれていると感じています。

以上、簡単ではございますけれども、一般県道伊王島香焼線（伊王島大橋）の事後評価の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明に対してご質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。

一つ、単純な質問なんですが、今ここで見せていただいた費用と、この資料に書いてある事業費のところが大分違うんです。前にも聞いたかもしれませんが、何か計算の仕方が違うんですかね。こっちだと122億円ぐらいですね。それに対して、こちらの資料だと、事業費が事後だと171億円になっているんです。かなり違うんですけど、これは何の違いでしたか。

○長崎振興局 これは事業費を、貨幣価値の換算をしております、事業費でいくと121億円なんですけれども、50年後までに必要な費用を含め、現在の貨幣価値に換算すると180億円という数字になっています。

○中村委員長 何年後とかというのは決まっているんですか、。

○長崎振興局 事業が終わってから50年後までです。

○中村委員長 わかりました。

ほかに何かございませんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、この件に関しましても、原案どおりということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

続きまして、港湾課の案件に移りたいと思います。

まず、港湾課の【港湾 - 1】からご説明をお願いいたします。

○島原振興局 島原振興局の河港課の松本といいます。島原港改修事業について説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

資料は、13ページの整理番号【港湾 - 1】になります。

当事業は、島原港の内港霊南地区において、漁船対策として防波堤や物揚場等を整備したものです。昭和62年から整備を始めまして、平成22年に完了しております。その間に2回の再評価を実施しております、全体事業費が10億円を超えていまして、その中で事業完了後5年経過したということから、今回、事後評価を行うものです。

それでは、パワーポイントによって評価の内容を説明したいと思います。

島原港は、島原半島の東部に位置している地方港湾で、北から三会地区、内港霊南地区、外港地区と3つの地区に分かれております。

三会地区は主に砂・砂利を取り扱う物流地区になっており、外港地区は熊本港や三池港と定期航路を有しており、海の玄関口となる人流の基地となっております。それと内港霊南地区においては、漁業の活動基地となっているところです。そのように、ほぼ3地区で役割が区分されているところです。

今回の評価対象となります内港霊南地区は、見ておわかりと思いますが、前面に大小の島々が点在しております。このことから天然の防波堤になっているところです。また、

深く湾入した入り江を持っていることから、古くから漁業活動の拠点となっております。現在でも、島原半島では最大、県内でも有数の漁船数を誇る漁業活動の基地となっているところです。

しかしながら、入り組んだ入り江では、漁船の係留施設や給油とか給氷等の準備施設の整備がされていません。また、潮位差が5mあるため、潮位によっては出港できないなど漁業活動に支障を来していました。このようなことから、新たに防波堤や物揚場等の施設を前出ししまして、利便性の向上や就労環境の改善を図ったものです。

この写真が、整備前の昭和62年の航空写真になります。係留施設が不足していたことから、漁船は、護岸や数少ない物揚場に、係留地の漁船の後にさらに漁船を係留するといった多層係留を余儀なくされる状況になっておりました。また、小型船の多くが係留していました湾奥部の船だまりは、干潮時には干上がって、満潮時には橋梁の下を通り抜けることしかできなくて、不便な状況になっていました。このため、出入港や漁具の積み込み作業に支障を来しておりまして、また、網など漁具の修理をする用地も乏しくて漁船内で修理するなど、非効率な漁業活動を強いられていたところです。

これが、計画施設がほぼ完成した平成20年度の航空写真となります。漁船対策施設の整備によりまして、多層係留や護岸係留が緩和されています。特に出入港に大きな支障を来していました湾奥部については、その解消が図られているところです。また、新たな整備箇所については、その左下に写真をつけていますが、多くの漁船が係留している状況がわかると思います。

それと、先ほども説明したんですが、島原港は干満差が5mと非常に大きいこと、漁業者の高齢化が進んでいることから、物揚場の整備にあたっては、干潮時の漁船への乗り込み、係留作業、漁具の積み込み作業の軽減を図るため、浮体式係船岸を整備しているところです。この整備をしたことによって、干満差に関係なく安全に漁船への乗降ができ、高齢者の就労環境の改善や漁業活動の効率化が図られております。

以上、説明したような多層係留の改善とか、出入港に支障を来していた湾奥部の解消等によりまして、費用対効果が1.22となっております。また、利用している漁業者からは、整備前と比べて作業が格段に楽になったとか、安全な作業ができるようになったなど喜びの声もいただいているところです。

このように、施設の整備によりまして安全で効率的な作業ができるようになったなど当初の目的が達成されていることから、「今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はない」と考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対して質問、ご意見等がございましたら、お願いいたします。

これもさっきの質問と関連するんですけど、今回の案件に関しては、こちらの資料の数字と合っているんですね。部署で違うんですか、算出のやり方とか書き方が。

○島原振興局 これの評価時の額は、デフレーターを掛けたものを書いているんです。同じように、やはり整備前の分、今まで整備した分は貨幣価値換算で少しお金が上がるんで

す。今からの効果については、今の効果に直しますので、50年後までなんですけど、その分お金が減ってくるということで、それを換算しましたところで今の単価、効果に置き換えているところです。

○中村委員長 何となく、ここで説明されるときに出てくる数字と、こういったところに出てくる数字が違ったり、合っていたりというのがなんでかなと。

先ほどの道路の分だと、ご説明していただいたパワーポイントの資料とか、こっちの大きい資料に書いてある数字と、A4の1枚にまとめられているところの数字が違うんです。このあたりは合っているということで。

松本さんにお聞きする話ではないかもしれませんが。

○島原振興局 基本的にかかった費用が、【港湾 - 1】で見ますと、14.3億円というのはかかった費用になります。それを貨幣換算しますと、総費用 38.6 億円ということになるんです。それと運営維持コストというのを今から見ますので、その分を足した分で 38 億円ということが出てきます。便益です。31.7 億円が出てきます。初期投資の分は 2010 年までに終わっていますので、それをずっと計算していきまして、その分で換算しまして、それと維持コストをずっと足していっております。で、2015 年の単価に置き換えているということなんです。なるはずなんだが...

○事務局 基本的に、国土交通省所管公共事業の事後評価の実施要領みたいな、基本的にルールがきちんと決められているものがあります。全てそのルールに基づいて一応やっている中で、パワーポイントに出す数字とかにそこがあるみたいなところが若干見受けられますので、以後、そこについては我々事務局のほうで指示したいと思います。

○中村委員長 すみません。この案件に対してどうのこうのではないので、もしできれば、よろしくをお願いします。

何かほかにございませんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、特にご意見ないようですので、この案件に関しましても、原案どおりということにさせていただきます。ありがとうございました。

では、続いて【港湾 - 2】のご説明をお願いいたします。

○県北振興局 県北振興局港湾漁港第二課長をしております細川と申します。よろしくお願いいたします。

我々のほうから、整理番号【港湾 - 2】と【港湾 - 3】の2件のご説明をさせていただきます。

まず、整理番号【港湾 - 2】下田港海岸環境整備事業についてご説明いたします。

当事業は、昭和 63 年度に着工して、平成 22 年度に完了しております。今回、事業完了後 5 年目を迎えることから、事後評価を受けるものであります。

まず、下田港海岸の概要からご説明いたします。スライドをご覧ください。

下田港海岸は、県北部松浦市の西の端、美しい海岸線を形成する星鹿半島の西側中間部に位置しております。海岸の背後地では主に稲作が行われておりまして、昭和 30 年以前に造られた石積みの護岸がありましたが、老朽化が著しく、台風等の波浪により背後地が

たびたび被害を受けてまいりました。

一方、夏場は海水浴場としても利用されておりましたが、近年は砂浜の衰退により、レジャーの場としての価値が若干低下しております。

次に、事業の概要ですが、台風等の波浪から背後地を守るだけでなく、親水性のある海岸整備を目的として、護岸 745m、離岸堤 1 基、突堤 1 基、遊歩道 1,920 平米の整備を行っており、事業費としては約 12 億円を投資しております。

整備工程としましては、昭和 63 年度より突堤及び護岸に着手し、平成 9 年度までに護岸 745m のうち 485m、突堤 1 基などを整備し、一定の防護効果が発揮されております。

その後、離岸堤の整備に際し、設置位置について地元の漁業者との調整のため、一時期休止を余儀なくされましたけれども、また平成 14 年度より事業を再開して離岸堤の整備に着手いたしております。

平成 20 年度には、離岸堤背後に砂浜が再生されたことを踏まえ、人工海浜と突堤 2 基の計画を取りやめ、また、防護方法についても見直しを行っております。具体的には、一部区間において、離岸堤と護岸との面的な防護方法を護岸だけの線的な防護方法へと見直しを行い、離岸堤の延長を当初の 310m から 152m へと縮小しております。そして、平成 21 年度から平成 22 年度にかけて残りの護岸 260m を整備し、事業を完了しております。

防護方法の見直しなどにより約 4 億円の事業費縮減となりましたが、防護効果による便益に加えて、計上していた海岸利用による便益が若干減少したことによりまして、B / C としましては 1.7 から 1.2 へとちょっと低下をしております。

次に、整備の効果についてご説明いたします。

護岸の整備については、防護機能に加えて親水性もある緩傾斜式の護岸と、防護機能を優先した直立式の護岸の 2 タイプの護岸整備を行っております。緩傾斜式の護岸の背後には遊歩道を設けて、より親水性のある護岸としております。護岸の整備により背後地が被害を受けることもなくなりまして、また、面的な防護整備を行った区間では砂浜の再生も行われ、護岸や遊歩道と一体となった親水性のある海岸となっております。

近隣には、星鹿保育園、星鹿小学校、御厨小学校や御厨中学校などの学校があり、地元住民の方々を中心に、憩いの場として親しまれているところであります。

以上のように、本事業は、海岸背後地を防護し、また、地元住民の憩いの場ともなっており、国土保全及び地域振興に寄与していることから、新たな改善整備の必要はないと判断しております。

以上です。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。 特にないでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、特にないようですので、原案どおりということにさせていただきます。と思います。

続いて、【港湾 - 3】のご説明をお願いいたします。

○**県北振興局** 続きまして、整理番号の【港湾 - 3】川内港海岸環境整備事業についてご説明いたします。

本件は、平成 8 年度から整備を進めておりました川内港海岸環境整備事業が、平成 22 年度の事業完了から 5 年を経過することから、今回、事後評価を受けるものでございます。

まず初めに、川内港海岸の概要についてご説明いたします。

川内港は、平戸市の北東部に位置しまして、美しい海浜と藻場に代表される豊かな生態系を有し、自然環境に恵まれた場所であります。また、台湾解放の英雄であります鄭成功ゆかりの地であるなど、平戸市と異国の交流を語る上で歴史的にも重要な場所となっております。

次に、事業の目的と必要性についてご説明いたします。

当地区の既設護岸は老朽化や天端不足のため、台風の波浪による越波被害が生じておりました。また、当事業の計画区域及びその周辺には、広く穏やかな海面、長い砂浜がありましたが、砂の減少が著しくなるなどの問題もあったことから、護岸や突堤、人工海浜などの施設整備を実施いたしました。実施に当たっては、自然景観との調和を図るため、藻場造成などを施設構造や工法の工夫に取り入れるなど、豊かな海辺の環境を創出する整備を行っております。

次に、事業の概要についてご説明いたします。

こちらは川内港海岸環境整備事業の計画平面図です。総事業として約 15 億円を投資しておりますが、施設としましては突堤 200m、護岸 510m、護岸前面に養浜 3 万 7,000 m³、護岸背後の埋立部に植栽 1 万 4,400 m²、遊歩道 6,700 m²を整備しております。

こちらは完成後の航空写真です。赤の波線で囲まれた範囲が、本事業による施設整備の範囲を示しております。

次に、事業効果の発現状況についてご説明いたします。

突堤や護岸の整備により、これまでのところ、台風等の波浪による越波被害は発生しておりません。また、海浜の利用状況につきましては、写真のとおり、海水浴場として賑わいを見せております。

利用者数につきましては、年間平均 4,000 人強となっております。近年はほぼ横ばいとなっております。平成 24 年、平成 26 年は若干少なくなっておりますが、天候不良による影響を受けるなど利用者が伸びない年もございます。

また、ここは別名「千里ヶ浜海水浴場」という名前がついております。海水浴場としての利用以外にも、平成 22 年のオープン以降、地元漁協の主催による潮干狩り大会も開催され、大変な賑わいとなっております。この来場者数につきましては、平成 22 年に開催場所を千里ヶ浜海水浴場に移した後、増加傾向になっております。多い年には 1,800 人もの来場者があっている状況でございます。

なお、計画上において日最大利用者数を 846 人と推定しておりましたが、ほぼ毎年、この予想を超える利用となっております。

こちらは潮干狩り大会の広報誌です。平戸における春の恒例イベントの一つとして、現在は市民に親しまれております。

そのほか、千里ヶ浜ビーチでは、スライドに示すようなシーカヤック体験、乗馬体験、地引き網体験など、さまざまな海洋レクリエーションの場として活用されております。

以上のように、当事業は、当初の目的である防災機能の向上と海辺に親しみやすい海岸の創出が図られていることから、当事業への投資効果が認められ、整備効果についても十分発現されているものと判断されるため、改善措置及び再事後評価の必要はないものと考えております。

以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

○岡委員 この説明も、先ほどの松浦の説明も、土地の説明や歴史的なことなど、とてもわかりやすいです。ありがとうございます。

この砂浜ですけれども、その後、砂を入れたりというのはされているんですか。

○県北振興局 砂は特に当時から追加で入れたりしておらず、完成しましたのが平成 22 年で、まだ時間がたっていないんですけれども、極端に砂が減っているということはございません。

○中村委員長 関連するんですけど、最初のスライドのほうに、昭和 52 年のころと平成 2 年度で大分砂浜が違ってくるように見えるんです。だから、放っておくと、結構砂がなくなっていくようなところなのかなと思うんですけど、今回、突堤を造られて、その後の砂浜の変化みたいなことは調査されているんでしょうか。

○県北振興局 特に、お金をかけての調査はやっておりませんが、一応この突堤の効果もございまして、砂の極端な衰退とかいうのは確認しておりません。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございせんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 特にご異論がなければ、この件も対応方針は原案どおりというふうにしたいと思えます。ありがとうございます。

続きまして、砂防課の案件にいきます。

それでは、【砂防 - 1】からご説明をお願いいたします。

○県北振興局 飛島地区の地すべり対策工事事業の事後評価についてご説明いたします。

私は、当地区を管轄しております、県北振興局砂防防災課の松尾と申します。よろしくお願いいたします。

まず、飛島の位置でございますが、飛島は、松浦市の今福町の北側にございます伊万里湾に浮かぶ周囲 6km、約 0.5k m²の小さな島になっております。

飛島の地すべりの状況ですが、飛島地区の地すべり防止区域は島の南西側に位置しまして、海に面したなだらかな斜面になります。昭和 35 年 9 月に防止区域に指定されまして、

から の 6 つのブロックになっております。地すべり防止区域内には、人家 36 戸のほかに漁港や公民館、消防分団所などの公共施設がございました。

次に、地すべりによる被害の状況についてご説明をいたします。これらの写真は、地すべりによる被害の一例をあらわしております。ブロックというのは一番右のほうですけ

れども、ブロックにつきましては、ブロックの頭部付近の水路に亀裂が走りまして、末端部にある神社の裏では崖崩れ等が発生しております。また、ブロックでは住宅の外壁に亀裂が生じるなどの被害が発生しております。このため、県では昭和 61 年度より地すべり対策事業に着手いたしました。

次に、主な対策工事の内容についてご説明をいたします。この写真は、地すべりの原因である地下水位を低下させるために行う地表からの横ボーリング工や、深い位置にある地下水を抜くために行う集水井工の実施状況になります。また、地下水を抜いても地すべりが止まらない場合につきましては、杭打ち工事などによって地盤の移動を強制的に止める工事なども行っております。

次に、事業の効果についてご説明をいたします。こちらのグラフは、一番左にあるブロックの対策工事の進捗と、地盤の開きを測る地盤伸縮計との観測結果をあらわしております。当初、年間 1~2 ミリ程度の動きが観測されていたんですけども、水抜き工事や杭打ち工事を行うにつれて動きが小さくなっていく、この赤のラインなんですけれども、小さくなっていくということがわかりになるかと思えます。これらの結果からも、対策工事の効果が発現されているということがうかがえます。

最後に、現在の状況についてご説明をいたします。写真は、対策工事实施前に補修を行ったひび割れ箇所の当時と現在を比較しております。この間、相当の降雨があったにもかかわらず、事業概成後 5 年以上経過した現在でも、補修したひび割れは拡大しておりません。このことから、対策工事により地すべり活動が沈静化し、事業効果が発現されていることがうかがえるかと思えます。

当事業に係わる対応方針としましては、ご説明しましたように、事業効果が発現されており、現時点では改善措置等の必要はないものと思われれます。

以上、簡単ではございますが、飛鳥地区地すべり対策事業の事後評価についての説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。それでは、質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

先ほどお見せいただいた地下水位の変化だとか伸縮の話は、これからもずっとデータをとられるんですか。

○県北振興局 ここにつきましては、観測は現在はしておりません。地すべりというのは絶対に止まるということはありませんので、もし変動とかがあれば、基本的には住民の方とか、そういう方からご連絡をいただいて、もし動きがあれば、そのときにまた改めて、単独費あたりを入れて観測をしたりということはございます。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございませんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 特にないようですので、この件に関しましても、対応方針は原案どおりとさせていただきます。ありがとうございます。

では、次に【砂防 - 2】のご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 長崎振興局の織田と申します。最後になると思いますが、これより【砂防

- 2】香焼地区地すべり対策事業の事後評価の説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

当事業は、平成 11 年度に着手しまして、平成 22 年度に概成をいたしております。今回、概成から 5 年が経過しましたので、事業評価を行うものです。

スライドをご覧ください。香焼地区地すべり区域は、長崎市南西部の香焼町に位置しまして、長崎市役所より南西方向へ約 9.2km の地点でございます。香焼町行政センターの裏手の斜面になります。

香焼地区地すべり防止区域周辺の航空写真を示します。下のほうに香焼地区行政センター、図書館等がございます。下のほうは市街地になっておりまして、その上が斜面になっています。地すべり防止区域内に 8 つのブロック、A - 1 ブロック、A - 2 ブロック、B ブロック、ブロック、ブロック、ブロック、ブロック、- 1 ブロックということで 8 つのブロックからなります。

地すべり危険区域内には民家が密集し、先ほど言いました行政センターや福祉施設、図書館などの保全対象施設が多く存在しております。平成 11 年の豪雨によりまして、民家や市道を中心に被害が生じ、地表踏査の結果、各ブロックにおいて地すべりの形状が確認されたために、災害関連事業として採択をされました。その後、通常の地すべり対策事業として施工を行っております。

概要としましては、横ボーリング工 79 本、集水井工、井戸でございますが 4 基、排水ボーリング工 4 本、集水ボーリング工 65 本、杭工 181 本、法面工 6,500 m²の対策工を実施しております。最終的な事業費は 12 億 7,000 万円となっております。

過去の被災状況について説明をさせていただきます。こちらは、地すべり被害変動における被害の一例として、A - 1、A - 2 ブロックのものを表示しております。A - 1 頭部付近では、民家床下に横方向の開口亀裂が生じております。床下の基礎が、左のほうはくっついていますが、右のほうは段差で下のほうに下がったことによって開いています。

A - 2 ブロックにおいても、ブロック境界付近では民家の擁壁が大きく開口しているほか、末端部付近では、押し出し現象の影響により石垣の崩壊、亀裂が確認されており、対策が必要な状況にありました。

右のほうの写真を見ていただきますと、擁壁口が開いております。右の下に引っ張られた状態です。下の写真が、これは斜面の下部のほうになりますが、上のほうから押されて石垣が前のほうに崩れたという押し出しの現象が見てとれます。

次は、対策工の状況写真でございます。こちらは、地すべり変動を沈静化させるための対策工として施工したものの状況写真になります。当地区では、まず、地すべり変動の素因でもある地下水の水位を低下させるために、集水井工や横ボーリング工等の抑制工を行っております。写真では排水状況がうかがえると思います。水が出ているのが、下のほうの写真ですと、横ボーリング工から水がどんどん出ています。右のほうは井戸からの排水ドレーンになります。また、杭打ちなどの抑止工によりまして、直接地盤の動きを食い止めることで変動を抑えております。

次は、先ほどの飛鳥地区と同じように検証を行っております。パイプ歪計の変動図に

なります。下のほうが年度で、平成 11 年から平成 22 年までの雨量のグラフがございます。その上が水位のグラフです。上のほうにパイプ歪計、要は歪んでいっているのが、一番上が累積で示すもので、一方向にずっとずれていっていますよというのが見てとれます。その下が月当たりの変動量を入れておまして、最初、平成 11 年に大雨によって、先ほどの写真のように地盤が動き出したときがそこで、変動量が特に大きくなっております。それで横ボーリング工、集水井工、集水ボーリング工、杭工等々の対策工を打ちまして、その後、変動量が下がってきております。ブロックは、全体すべりと下部すべりが設定されておりまして、当初、年間 1 ミリから 2 ミリ程度の変動が確認されておりまして、そこで抑制工、抑止工を平成 12 年度より行ったところ、地下水位が計画水位よりりも低下し、地すべり変動を沈静化いたしました。

しかしながら、その後に全体地すべり頭部付近の地下水位が上昇し、徐々に変動量が大きくなってきました。下方すべりでは地下水位は低下し、変動量は確認されていないことにより、頭部付近の浅層すべり、薄いすべりが懸念されました。

そこで、既設の集水ボーリングの孔内洗浄や追加集水ボーリングを行うことで、ブロック全体として地下水位は計画水位を下回り、変動量も非常に微弱なものとなり、対策工の効果を確認でき、最終的に変動量がかなり下がってきました。ほとんど動いていない状態にまでなっております。水位も下がってきたということで、計画水位より下がりました。このことから対策工の効果を確認できたために、平成 22 年度に概成といたしております。

ほかのブロックにつきましても同様に施工を行い、地下水位の低下と変動の沈静化が確認できたところで、随時概成といたしております。

次に、事業概成後の状況でございます。事業概成後の効果の発現状況といたしまして、事業途中及び事後評価時点での写真と雨量のグラフを表示しております。一番下が雨量のグラフです。平成 17 年から平成 22 年、平成 23 年、平成 24 年、平成 25 年、平成 26 年と量は出ておりますが、この中で、概成した平成 22 年度よりも多く雨が降ったこともあったんですが、上の写真でいきますと、概成前の平成 20 年、これは赤道になるんですが、クラックが発生していたところが、平成 27 年もほとんどそのクラックは開いていないと。右のほうも、また別の箇所になりますが、平成 17 年時点で亀裂が生じていたのが、平成 27 年、今年ですけれども、それ以上の開きは確認されないということはこの写真からうかがい知れると思っております。この写真のように、対策完了前にクラックが発生した場所で、その再発や拡大は見受けられません。

また、地区の住民から意見を聞きまして、「地すべり対策を実施していただき、現在は何の不安もない」とか、「地すべりが止まった」などの声もいただいております。このことから、対策工により地すべり変動が沈静化し、事業の効果を十分発揮していることがうかがえるかと思えます。よって、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと思われまます。

以上で、説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○中村委員長 ありがとうございます。では、質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

ここでは、平成 22 年以降、先ほどの地下水位とか動きとかは測ってないということですか。平成 22 年までは地下水位のデータとか出ていたんですが、その先はなかったんですが。

○長崎振興局 そうですね。測ってはいないんですけれども、地元のほうに現場を見に行ったり、先ほどのクラックが出たところを見に行ったりはしているんですけれども、開いていないのと、地元の方からも、それ以上の変状はないというようなことを聞いておりますので、それから先は動いてないものと思っています。

○中村委員長 先ほどの案件と一緒に、自然相手なのでどうなるかわかりませんから、何かあったときに連絡体制みたいなのができていけばいいかなとは思っていますけれども。

○長崎振興局 そうですね。もし変状がありますと、住民センター、市役所等を通じて情報が寄せられるようになっておりますので、そのときは見に行き、また目視で観測するなり、調査を出すなりという対応はとっていきたいと思っています。

○中村委員長 わかりました。ほかに何かございませんか。——よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 それでは、この案件に関しましても、対応方針は原案どおりということにさせていただきたいと思っております。ありがとうございました。

2 - 4 事後評価の詳細審議事業の確認

○中村委員長 これで事後評価の案件につきましては一通り終わりました、特に追加の説明が欲しいとか、現地調査というお話もなかったかと思っておりますので、全て原案どおりということにさせていただきたいと、確認させていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

2 - 5 報告事項の説明

○中村委員長 では、事後評価の案件に関しましても終わりました、最後の議題です。

報告事項の説明というのがありますので、事務局のほうからお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局から報告をさせていただきます。

報告事項につきまして、再評価対象事業につきましては、前回の再評価時点での完了工期を延長して、再度再評価を受ける事業について、工期の延長をする際に工期の延長の報告を行って、次回の再評価の時点で審議を行っていただくことのできることを得ることとしております。

お手元の資料では、15 ページになります。一番最後のページです。

今年度の報告の対象となる事業は、県の港湾課の 1 事業でございます。県の港湾課の大島港小型船だまり整備プロジェクトは、前回再評価を平成 23 年度に受けたものです。当初、既設防波堤の設計時点から設計基準が変わっているため、多少堤体幅が大きくなることを見込んでおりましたが、平成 24 年に設計幅を算出し設計を行ったところ、想定以上の堤体幅となったことにより、工期を平成 27 年から平成 29 年に延長するものです。

以上、ご報告をさせていただきました。

○中村委員長 ありがとうございます。ただいまのご報告に関しまして、何か質問はございませんか。——よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村委員長 特にないということです。

以上で、予定された審議項目は終了いたしましたけれども、何か全体を通してご発言があれば承りたいと思いますが、いかがでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、なければ、今後の予定等について、事務局から何かあれば、お願いいたします。

○事務局 今後のスケジュール等ですが、本日審議いただいたものについては、現地調査、詳細審議はないということでした。

しかしながら、冒頭にご案内申しましたとおり、残る再評価1件については、今後ご審議をお願いすることになります。日程が確定次第、再度ご連絡させていただきます。

その後、全て終わりましたら、これまでどおり、委員の先生からいただいた意見等でいろいろあれば、その辺を盛り込んで、本年度の答申として知事に行っていただくようお願いをしたいと思います。

3. 閉会

○中村委員長 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、第1回の委員会を終了したいと思います。

また最後に、事務局から何か連絡事項があれば、お願いいたします。

○事務局 本日の議事の内容等につきましては、速記録に基づきまして議事録並びに議事要旨を作成し、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いますので、よろしく申し上げます。

本日は、委員の皆様には大変お忙しい中、長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございます。

以上をもちまして、閉会といたします。ありがとうございます。

(午後 4時25分 閉会)