

平成29年度  
第3回長崎県公共事業評価監視委員会  
議事録

日 時：平成30年2月20日（火）13：30～14：34

場 所：長崎県庁1階 大会議室B

出席委員：中村 聖三 委員長

井上 俊昭 副委員長

梅本 國和 委員

中村 政博 委員

山本 緑 委員

# 平成 29 年度 第 3 回長崎県公共事業評価監視委員会

## 1. 開 会

○事務局 定刻になりましたので、ただいまから平成 29 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。

本日の進行を務めます土木部建設企画課の佐々でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、急な委員会の開催にもかかわらず、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

本日も審議いただきます案件は、土木部の県事業 4 件でございます。

なお、本日の委員会でございますが、委員 7 名のうち 5 名の委員の皆さんにご出席をいただいております。委員総数の過半数に達しておりますので、政策評価条例 11 条の規定により、本委員会が成立していることをご報告いたします。

それでは、この後の審議につきまして、中村委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○中村(聖)委員長 それでは、審議に移りたいと思います。

配付資料の 1 ページ目に議事次第がございますが、先ほどご紹介ありましたように、再評価対象事業 4 件の説明と審議というのが本日の主な内容でございます。その後、その他のところで事務局より説明があるということですので、その時間を少しとりたいと思います。

## 2. 委員会審議

### 2-1 再評価対象事業の説明及び審議

○中村(聖)委員長 では、早速ですが、議題の 2-1 再評価対象事業の説明及び審議ということで、事業者から説明を行っていただき、委員の皆様方からご意見を伺いたいと思います。今日の 4 件のうち、最初の 3 つが、大きく言うと同じ事業のうちの工区が違うところということになっておりますので、この 3 つをまとめてご説明いただき、質疑に関しましても、まとめて行いたいと思います。今日は比較的案件が少ないですが、ポイントを押さえた説明を説明者にはお願いしたいと思います。

それでは、早速、ご説明をお願いいたします。

○県央振興局 県央振興局道路二課の酒井と申します。よろしくお願いいたします。

道建-5、一般県道諫早外環状線の諫早インター工区と、道建-6、鷲崎～栗面工区、道建-7、長野工区となります。この 3 工区については、先ほど委員長から説明がありましたように、事業概要と事業の必要性が共通していますので、まとめて説明し、その後、再評価に至った理由を個別に説明いたします。よろしくお願いいたします。

2 ページをご覧ください。位置図になります。長崎自動車道の諫早インター側から、諫

早インター工区、延長 4.3km、鷺崎～栗面工区、延長 2.7 km、長野工区、0.5 km という位置関係になっております。

3 ページをご覧ください。事業概要になります。一般県道諫早外環状線、諫早インター工区と鷺崎～栗面工区は「島原道路」の一部として広域ネットワークの形成及び諫早市中心部の渋滞を緩和する事業であります。なお、諫早インター工区の小船越インターチェンジから栗面インターチェンジ間については、平成 30 年 3 月 24 日に開通予定であります。

4 ページをご覧ください。事業の必要性としまして、まず諫早市中心部の国県道の交通混雑を緩和し、安全かつ円滑な交通の確保を図るものであります。

5 ページをご覧ください。広域ネットワークの形成としまして、島原半島地域と県央地域の交流促進と地域活性化、また大村市の 3 次救急医療施設への緊急搬送時間の短縮により、安全で安心できる生活の実現が期待されます。

6 ページをご覧ください。諫早インター工区の説明をします。

再評価に至った理由としまして、まず完了工期が平成 30 年度から平成 31 年度に 1 年延長しております。この理由としまして、貝津東地区の人家連担地区において、地元と調整を行った結果、工事による騒音振動の発生見通しに対し、より生活環境に配慮した施工をすることで工程を見直した結果、平成 30 年度内の完成に間に合わないため、完了年度が平成 31 年度となっております。

7 ページをご覧ください。全体事業費が 227 億円から 264 億円に増額となっております。事業費増の主な内容としましては、地盤改良等の追加に伴う増が約 7.7 億円、施工工法の変更に伴う増が約 13.8 億円、構造変更に伴う増が約 6.2 億円、残土処分及び土砂購入に伴う増が約 9.6 億円となっております。

8 ページをご覧ください。地盤改良等の追加に伴う増としまして、小船越地区の擁壁工基礎の地盤改良において、当初、この箇所には家屋があったためピンポイントで調査ができず、近くの地質調査のデータを参考に、改良深さ約 1.5m の砕石による置換工法としていました。施工に先立ちボーリング調査を行ったところ、当初想定よりも支持地盤が約 5 m と深く、転石等も確認されたことから、これらの条件に対応できる地盤改良工法に変更しております。

9 ページをご覧ください。諫早インターチェンジ部の橋脚を施工するための工事用道路の施工において、当初、両脇の橋脚のボーリング調査結果をもとに、現地盤にそのまま盛土するようにしていました。施工に先立ちチェックボーリングを行ったところ、支持層の落ち込みが確認され、解析を行ったところ、滑りも懸念されたことから、地盤改良工を追加しております。

10 ページをご覧ください。平山地区の橋梁下部工の掘削において、当初想定していなかった転石が確認されたため、当初の工法では矢板が打ち込めなかったことから、転石に対応できる掘削工法に変更しております。

11 ページをご覧ください。諫早インターチェンジ部の橋脚基礎の深礎杭掘削において、当初ボーリング調査では確認されなかった湧水が支持層付近に確認されたことから、止水工を追加しております。

12 ページをご覧ください。諫早インターチェンジ部の大型ブロック基礎の地盤改良において、当初想定していなかった転石が確認され、地盤改良が不可能となったことから、工法比較の結果、軽量盛土工に変更しております。

13 ページをご覧ください。補強土壁工の背面盛土に使用する盛土材について、当初、諫早インター工区内の切土工からの発生土を流用することとしておりましたが、施工に先立ち土質試験を行った結果、背面材としては利用できないことが判明したため購入土に変更し、さらに、流用予定であった発生土は残土処分となっております。

14 ページをご覧ください。費用対効果分析としまして、B/Cは1.04となっております。前回のB/Cは1.05だったのですが、今回、平成29年の評価要領の改定によりまして、複数の区間が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、それらをまとめて評価できることになったため、今回、諫早インター工区、鷺崎～栗面工区、長野工区を一体として分析を行って、1.04となっております。参考までに、前回の再評価での条件において一体として分析を行った値は1.32となっております。

用地取得も完了しております、工事も終盤となっていることから、対応方針としては、事業継続でお願いしたいと考えております。

15 ページをご覧ください。続きまして、鷺崎～栗面工区を説明いたします。

再評価に至った理由としまして、完了工期が平成30年度から平成32年度に延長しております。この理由としまして、図の下のほうに示しております4号トンネルですが、掘削において、地表面の崩落やクラックなどの変状、また掘削断面天井の崩落等が発生したことで、これらの対策の検討及び工事に時間を要したことから、工期を延長しております。

16 ページをご覧ください。全体事業費が120億円から170億円の増額となっております。トンネルの掘削の際の変状に対する増額で約32億円、生活環境対策に伴う増額が約2億円、土質の相違に伴う増額が約16億円となっております。

17 ページをご覧ください。掘削補助工法の追加等によるトンネル事業費の増額になります。まず、図の説明をしますと、図の上にあるのが地質縦断図ということで、地山の形状や地盤の状況の図にトンネルの位置を赤の線で示しております。

一番下の図をご覧ください。トンネルの掘削断面図になります。左のCⅡが一番硬い地盤の断面図で、右のDⅢになるにつれて地山が軟らかく、補助が多く必要で、費用が高くなる断面となっております。

図の中央に掘削パターンを示しておりますが、当初は黄色のCⅡだった箇所が、地盤が軟らかかったことから、緑色のDⅠに変更になっております。CⅡからDⅠに変更したことによりまして、増額となっております。それと、次のページで説明いたしますが、青色で示しております補助工法というものが、当初は30mになっておりますが、変更では約550mに増えたことで、増額となっております。

18 ページをご覧ください。地質縦断図に①、②、③と番号を振っております。この番号は中央の写真と連携をしております、①が地表面が崩落している状況の写真になります。②が地表面にクラックが入った状況、③はトンネルの掘削断面の天井部が崩落している状況の写真になります。これらの変状に対して、そのまま施工を進めると、掘削してい

る作業員だけでなく地上にも危険が及ぶ恐れがあります。

これらの変状に対して、主に、下の図のような補助工法を実施しております。トンネルの断面、天井部に鋼管を打ち込んで、固化材を注入して地盤を補強するものとなっております。

19 ページをご覧ください。生活環境対策に伴う増額です。本線が長野地区の田んぼの中央を通る計画となっております。現況では、黄色の点線で示すルートで地区内の行き来が可能となっておりますが、本線ができることで、田んぼが分断されることとなります。当初は、分断されて遠回りになるものの、ルートとしては行き来ができることから、地下通路の設置は不要としておりました。しかし、地元と協議を重ねた結果、行き来が不便になることと、本線地下を横断する用水路の維持管理ができないことから、右側の図に示すように、用水路の維持管理が可能な地下通路の設置が必要と判断し、追加しております。

20 ページをご覧ください。青色で示しているのが土砂掘削で、赤色で示しているのが岩盤掘削になります。上の図に示している当初の土砂掘削が、下の図のように、土砂部が減りまして岩盤掘削が増えたことから、増額になっております。

21 ページをご覧ください。上段の青色の部分が道路の斜面となるのですが、当初、植生基材吹付という草で斜面を保護する工法としておりましたが、斜面に不規則な亀裂等があり、落石の恐れがあることから、コンクリートで斜面を保護する法枠工を追加しております。

22 ページをご覧ください。長野地区の田んぼのところになりますが、本線は盛土する計画となっております。田んぼの部分を地盤改良する必要があります。当初、地盤改良の深さを3mとしておりましたが、支持層が深さ5mの位置にあることがわかったことから、地盤改良が深くなったことで、増額になっております。

23 ページをご覧ください。費用対効果については、先ほどのインター工区と同様の算出によりまして、単工区で1.25、3工区合わせて1.32だったものが、今回1.04となっております。

こちらの工区も、用地取得も完了しております。工事も進んでいることから、対応方針としては、事業継続でお願いしたいと考えております。

続きまして、長野工区の説明をいたします。

24 ページをご覧ください。再評価に至った理由としまして、完了工期が平成30年度から平成32年度に延長しております。長野工区の国道との交差点箇所において、道路及び河川管理者と国道の橋の形状や、その施工方法等の協議に時間を要したことから、完了工期が平成32年度となるものです。

25 ページをご覧ください。全体事業費の増額になります。土質の相違により、4億円の増額となっております。

26 ページをご覧ください。当初、地盤改良深さを3mと想定しておりましたが、支持層が7.5mと深かったことから地盤改良が増えたことで、増額となっております。

27 ページをご覧ください。費用対効果の算出についてですが、先ほどと同様、単工区では6.72、3工区合わせて1.32だったものが、今回1.04となっております。

こちらも用地取得も順調に進んでいることから、対応方針としては、事業継続でお願いしたいと考えております。

説明は以上になります。ご審議、よろしくお願いいたします。

○中村(聖)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まして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。いずれも、事業費が増えているということと、工期が延びているということで、基本的には、事業を始める時の想定と地盤が違ったということで、様々なことが変更されているのかと思いますが、特にご質問ございませんでしょうか。

○中村(政)委員 これは16ページでございますけども、事業費が120億から170億、50億増えています。例えば、こういう増え方の場合に、予算措置が本当にできるものなのか教えていただきたいんです。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。

○道路建設課 これにつきましては本庁の道路建設課から説明させていただきます。

事業費の増に対応して、事業期間も延びており、現在の状況では、このような工程で進められるのではないかと想定しているものですから、今回ご審議をいただいている状況でございます。最終的には、全国的な予算の問題などもありますので、今の時点で、このように確定したということにはならないと思っておりますのでございます。

○中村(聖)委員長 ご質問は、かなり増額となっているので、その増額分の予算措置は大丈夫なのか、それを確保するために、工期も延ばしておられるとは思いますが、全体の予算の状況によっては、それが確保できないこともあり得るかと思えます。そのあたりの見通しについてのご質問だと思います。

○道路建設課 道路建設課長の犬塚と申します。ご指摘、まさにおっしゃるとおりでございます。現状この事業は国から補助金をいただいて行っている事業であり、このような増額や、工事に時間がかかるという事案が発生した時には、国と協議をさせていただきます。そういった中で、例えば、このように事業が遅れるから、事業費が増えるからといって、長崎県だけ特別に予算計上しましょうという話には当然ならないわけで、そこは協議をしながら、工期を延ばさせていただくという中で、予算についても、ある程度、何とかするのではないかとこのものを模索した上で、今この数字と期間を提示させていただいているところでございます。しかしながら、先ほど総括が説明しましたとおり、100%確約されたものではございませんので、我々としましては、国のほうにもお願いをし続けて、予算を確保する努力を継続していかねばいけないと考えています。

○山本委員 同じ事業で質問です。今回50億増えて、①、②、③それぞれの内容で、32億増えたのご説明がありますが、例えば、スライド17で、掘削パターンがCⅡからDⅢaまであり、CⅡに要する事業費を1とすると、DⅠは何倍になる、DⅡは何倍になるというご説明や、その下の補助工法も、幾つか工法はあると思いますが、予算のことや、実際の地質の状況などを見て、幾つかあるうちに、これを選んだというような、もう少し説得力のある説明をしていただくと理解の助けになると思いますが、いかがでしょうか。

○中村(聖)委員長 手法のパターンについて、一番安価な手法を基準にしたら、どれくら

いの比になりますかとかということがまず1つ目です。

○**県央振興局** CⅡを1としますと、DⅠ、DⅡが約1.7～1.8倍程度です。放射状に延びている線はロックボルトという鉄筋の挿入を示しておりますが、その本数が増えたり、一番右側DⅢaで見ますと、フォアポーリングという天井部に放射状に延びている本数などが増えることから、1.8倍～2倍程度になっております。

○**中村(聖)委員長** DⅢaもその程度ですか。DⅠとかDⅡが1.7～1.8倍ということでしょうか。

○**県央振興局** すみません、DⅠ、DⅡが1.8倍です。

○**中村(聖)委員長** DⅢaになると、もっと高くなりますか。

○**県央振興局** はい、もっと高くなります。

○**中村(聖)委員長** ただ、今回はDⅢaの範囲がほとんど変わっておらず、大きいのは、CⅡがDⅠ等になったというところですよ。

○**県央振興局** はい。

○**山本委員** でも、2倍にはなっていないですね、DⅠは。当初のパターンから比べるとトータルでは1.5倍程度ですか。

○**中村(聖)委員長** トータルでは、2倍にはなっておらず、当初で500m程度だったものが、800m程度ですかね。

○**山本委員** そのような内容を説明いただけると、その増額が納得できるものかどうか判断できると思います。その下の補助工法でも増額があり、32億となるのでしょうか。

○**中村(聖)委員長** 先ほどのご質問は、この補助工法は、様々な工法を検討した上で、これを選ばれたと思われるので、その過程をご説明いただければと思います。

○**県央振興局** この補助工法については、現在、トンネルは機械で掘削をしているのですが、その機械で施工ができるものの中で安価な工法を選んでいきます。新たな機械を持ってくる工法などもございますが、今回採用しているこのウレタン注入をする補強については、現在、掘削で使用している機械をそのまま使用できるということで採用をしている状況でございます。

○**中村(聖)委員長** よろしいでしょうか。

ほかに何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。

○**井上副委員長** 一般の人が見た時に、トンネルなど、目に見えない部分の掘削で想定外が出てくるというのは十分わかるのですが、事前調査や地質調査などで想定外を少なくする、精度を上げる方法はないのか、それとも、そこは国としても特に指摘はしていないのかどうか、お尋ねしたいと思います。

○**中村(聖)委員長** いかがでしょうか。

○**県央振興局** 地質調査については、トンネルも、土工部についても、調査はしておりますが、その本数を増やすことにより、事業費も上がることになります。また、ここの工区は、事前に調査ボーリングができなかった所もあり、精度が少し通常に比べると劣っていたのかなという点があります。橋梁の基礎などでしたら、位置がはっきりしていますが、土工部は、道路は線ですので、全てボーリング調査をできるというものではございません。

○中村(聖)委員長 ほかに何かございますでしょうか。

私から今と同じ案件で、1つ単純な質問です。変状が出たから工法を変えたというのはわかりますが、なぜ変状が出たかという点は何か調査されているのでしょうか。

○県央振興局 変状が出た所については、想定範囲ですが、掘った部分に地下水が集中して上側に少し空隙ができたりなどしたことから、地表面まで変状が生じたということを想定しております。

○中村(聖)委員長 想定範囲内とおっしゃると、最初からそれに備えられなかったかという話になると思いますが。

○県央振興局 当初の調査では、地下水の動きまでわからないような状況でございました。掘削を進めるに当たって、地下水が切羽のところから出てくるなどの地下水の動きがありましたので、掘削をする中で発生してきたことだと考えております。

○中村(聖)委員長 クラックが出ただけなどはまだいいのですが、今回は坑内で少し崩落が起きたりしています。こういうものが、もし人がいるところで起きてしまうと大事故になってしまうわけですから、施工途中で、そのような変化がわかれば、その時点で何か手を打てなかったのかなという気もします。この評価とは直接関係なく、施工上の話になってしまいますが、事前にそろそろ何か危なそうだと、何か手を打たないといけないと言っている時に、間に合わなかったのか、こうなるとは思っていなかったのかというところは、どうでしょうか。

○県央振興局 先日も、トンネルの中に入って切羽を見たのですが、実際作業をされている坑夫さんと話をし、補助工法が必要か必要でないかなど状況把握をしながら、施工しています。

○中村(聖)委員長 それは対応されていると思いますが、要は、実際に坑内に崩落が起きたという事実があって、それが事前に、何か危なそうだと、というような感じになっていたのか、全く予想外に起きてしまったのかという質問です。

○県央振興局 基本的には、掘削をして、その後、鋼製のH鋼の支保工を立てて、トンネルを閉合していきますので、その部分については、確認をしながら進めております。実際掘削したところが弱いなら、先ほど説明しましたように、補助的に鋼管を天井部に打設して固化材を注入していく補助工法を入れる方法で作業を進めている状況でございます。

○事務局 事務局から少し補足します。トンネルを掘削する際は、観測しながら進めており、時間帯の動きを見ながら、1日当たり何ミリ動いたら、こういうことするなど、切羽の判定委員会が現場に行き、対応を検討しながら進めております。今回の場合も、若干の動きがあるということで、作業を止めた上で、そのような工法を検討しています。先ほど課長が説明しましたが、その際には、やはりスピードが要求されますので、現在使っている機械でできる工法の中で一番安価なものを採用しているということです。委員長のご質問に関しましては、様々な観測施工を行っておりますので、そのようなことが少し予測はできているのですが、それが少し間に合わなかった面もあろうかと思っております。以上です。

○中村(聖)委員長 もう一つお尋ねです。先ほどの井上委員のお話とも関係しますが、トンネルのような現場では、必ずこういうことが出てきているかと思っております。全部がわかっ

ているわけではないので、着手して初めて分かり、そこで対応しなければならない。それは仕方がないことだと思うのですが、最初見積もる際に、その不確定要因を全く考慮しなくていいのか、という点に少し疑問があります。トンネルの工事のように、これまで実績があって、少なくとも、当初の予定より減るというようなことはほとんどないと思います。そうであるならば、これまでの実績で、大体平均的にこれくらいは増えている、こういう場所だったら、これくらいは増えているというのがあり、精度はともかく、何か見込んで当初の工費を見積もるということはできないのでしょうか。

ですから、そういったことがなくて、後で大きく膨らんだとよく言われますが、そのお金自体は、その事業を実施するためには、実際に必要なお金だと思います。ですが、それがあらかじめないがゆえに、最初の見かけ上のB/Cが高くなり、結果的には下がって、1ぎりぎりとなってしまいます。そうしたら、最初からそれで評価していたら、本当にこの事業は実施したのかという議論になるわけですね。そういうことを考えると、基本的に増えるということがあるとすると、そこをこれまでの実績で、これくらい見込んでお金がかかりそうだ、その上でB/Cを考えて事業の妥当性を評価すべきじゃないかという気がしますが、そういうことはシステム上、難しいのでしょうか。

**○道路建設課** 土木構造物の場合、委員長がおっしゃったように、実際にこういった提案をさせていただくものは、トンネルであることが多いのですが、トンネルは積算上、設計上非常に難しい事業でございまして、例えば、橋梁などの場合は、ジャストポイントでボーリング調査を行っていけば、ほぼ増額となるようなことはありません。それはコンクリート構造物で、当初にしっかりした設計を行い、その上で積算をしますので、大きく変わるということは、ほぼありません。ただ、先ほどより説明しておりますとおり、トンネルは、事前の調査にそれらと比べて限界があり、掘ってみないとわからない部分があり、お金が変わってしまう可能性が高いということでございます。

ただ、委員長がおっしゃるとおり、これだけ同じことを繰り返しているのだから、そこはある程度、見込んでやればいいのかということ、確かに我々も考えております。ただ、実際積算する時に、あまり可能性が低いようなものも、どうせ増えるだろうということで、例えば、ダミーで入れておくなど、そのようなことは、やはり事業を起す上で難しい点があります。実際、トンネルの設計をする上でも、まず地質調査をして地質を判定し、それから設計をして、積算をするということで、ステップを踏んでおります。そのような中で、ぎりぎりの設計ではなく、多少は安全サイドになるような積み重ねも行った上で積算していますので、本来であれば、このトンネルのように大きく増えるようなことはそれほどないだろうと考えております。

しかし、このトンネルの場合は、先ほどより説明しておりますとおり、何か所か抜け落ちたり、崩落したりという部分でございまして、これは我々のやっているトンネルの中でも、かなり異質と申しますか、増額が大きいトンネルであることは間違いありませんので、そのようなことから、これだけお金が増えてしまっているということでございます。

ですが、委員長がおっしゃるようなことについても、今後も今までの経験を踏まえてでることがないのかという点については、また引き続き考えていきたいと思っております。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。実際に、このような地質だから、これだけのお金がかかるというのは、仕方がないことだと思います。ただ、一般の方から見た時に、当初予算がこうで、それが例えば1.5倍に膨らんだというところには、やはり何でという疑問が出てきます。だからといって、事前にたくさんの調査をやると、それだけ別のお金がかかるわけですね。やればやるほど、結果的には、その調査費のほうが上乘せされるので、全体としては高くなるはずです。ですから、当初の想定だとうるだけ、やはりこれだけトンネルや、地盤というのは、様々な不確定要因があつて、これくらいの変化、増額が想定できますというものがあらかじめ出ていると、説明がしっかりできるのではないかと思つたものですから、そのような方法がないか質問をさせていただきました。

ほかに何かございますでしょうか。

○中村(政)委員 今回は、事業の変更、事業延期などが多く、原因としては、掘つてみないとわからず、掘つてみたら、やはり大変だったということだと思いますが、こういったものはこれまでも生じているわけでしょうから、そういったものが知見として次の事業に活かされるようなシステムになっているのでしょうか。実際にそれによって予算の精度が上がっていくなど、変更となつた事例を次の公共事業に活かすシステムができているのかどうか教えていただければと思います。

○道路建設課 トンネルについては、確かに先ほどから委員長もおっしゃられたように、わからない部分が多くあります。今回、地質縦断図の中でピンク色の部分などで崩落が起きたということを踏まえまして、今回の増額の部分については、その先の工事を着工していない部分についても、同様の傾向があるのではないかとということで、補助工法を採用することとして、今回の増額をご提案させていただいております。

そのほか、地質調査は、必要な箇所を必要な分だけやっていくという観点からいきますと、地元の方々に理解を得て、地質調査を先にさせていただく、そのためには用地の取得をいかにスムーズに進めていくかということに尽きるのかなと思つています。それだけ調査をしても、やはり急激な地質の変化もあり、全てが100%ではないと思つていますが、そのような努力を重ねながら、また先ほど申しましたように、地質縦断図で、その地域の傾向をつかみながら、金額については把握をさせていただいているという状況です。

○中村(聖)委員長 ご質問は、この事業という単発的な話ではなくて、これまで多くのトンネルを掘つたり、たくさんの事業をやつてこられているので、そういう積み重ねが別の事業に活かせるようなシステムがあるのでしょうかという質問だと思います。

○道路建設課 明確なシステムを県でつくり上げ、機能させているようなものは現在ございませんが、基本的に、我々が新たな事業、例えばトンネルを計画する場合には、当然のことながら、まず地質調査を始めて、例えば、長崎県のこの地域は、このような傾向がある地質である、どこの地質と傾向が似ているなどを調べ、さらに、そこでトンネルを掘つた経験があれば、その岩はどのような傾向があるかということは、過去のトンネルの報告書などから事前に確認をした上で、設計の中に取り込んでおります。地質は、長崎県の地勢が均一なものではなく様々な特性を示しているということもありますので、それが全て役に立っていると断言はできませんが、そういったものをあらかじめ調べた上で調査に

入るということはやっております。

○中村(聖)委員長 最近では、例えば、構造物の維持管理に関しては、データベースをつくって、データを蓄積して、過去の点検結果とか、見やすい形にしているわけですね。だから、新しいものをつくった時も、トンネルの地質のように、やってみないとわからないことに関しては、何かシステムチックに蓄積して、システムチックに見られるようなことができればいいんじゃないかというご指摘だと思いますので、ご検討いただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、対応方針の原案についての議論ということですが、この3つに関しまして、原案は、全て継続ということになっております。事業費と工期を今回ご紹介いただいたように変更した上で継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、特に異論がございませんので、3つとも継続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。

それでは、次の事業で、道建-8、主要地方道佐世保日野松浦線（松浦インター工区）道路改築事業のご説明をお願いいたします。

○道路建設課 道路建設課の大我と申します。今回この事業は県北振興局の事業ですが、事業の制度が変わることによる再評価の審査ということですので、本庁から説明させていただきます。

この松浦インター工区は、緑の破線の西九州自動車道、福岡市から唐津を經由しまして松浦、佐々を通り武雄に至るという自動車専用道路に、国道204号からアクセス道路を新設するものです。この赤の実線のところが今回の松浦インター工区でございます。

今回、再評価に至った経緯としましては、これまで交付金事業で行っていた事業の種類を、国から個別に予算内示される補助事業に変更するものであります。これは平成29年の12月に、インターチェンジのアクセス道路について新設された制度でありまして、個別に予算が確保でき、事業進捗に大変有利と考えているところから、今回、交付金から補助事業に移行しようと考えております。

そのためには、表の下のほうにありますが、事業費が今回、5億円と想定していたものが5.5億円になるというものと、事業期間が、2年間で3年間になるということで、事業費、事業期間ともに10%以上変更になるというものについて再評価を実施すると国のルールがあり、そのため、今回審議をしていただくことになりました。

図面下の国道204号、黄色の部分が現道で、逆T字型になったところが今回の事業範囲であります。上の部分が西九州自動車道で、国道204号から直接インターチェンジへ最短距離で繋がるという事業でございます。

引いた図面で説明しますと、先ほど見ていただいた図面の中で、黄色の破線のところが、現在の道路を使ってインターチェンジに乗り込もうとすると遠回りになるものですが、今回、赤の実線の部分を工事することによって、アクセス性が大変向上されるものです。

西九州自動車道の接続部分につきまして、今回、完了工期が1年間延びるという経緯となった理由としましては、西九州自動車道の供用開始に合わせて、取り付け部分を、国で施工していただく部分と、県のほうで工事する部分の工程調整により、平成30年度まで延長しようと考えております。

事業費の増につきましては、用地補償の精査ということで、事業着手当時は、家屋等の補償については、詳細の調査が当然できていないという状況でございまして、地権者の方々のご了承を得て建物の調査等を行った結果、今回、5,000万円の増額が生じるというものでございます。

B/Cにつきましては、事業費の増に伴いまして、2.5から2.3にと若干減少するというところで、マイナスの要因は、先ほどから説明しております事業費の増と工期の延長というものでございます。

今回、この事業につきましては、供用される西九州自動車道の効果を最大限に発揮できる事業でございますので、事業継続の方針をお願いできればと考えております。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○中村(聖)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まして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いいたします。

これは今回の事業の位置づけが変わってなければ、ここで再評価にかかるようなものではなかったということでしょうか。

○道路建設課 はい。

○中村(聖)委員長 国からこの事業に対して個別の補助が出るような形に持っていくということですので、県としては、こちらが優位ということでしょうか。見ていただいてわかるように、事業期間は1年延びてはいますが、それなりの理由があるということですし、事業費に関しても、1割増ではありますが、補償の話ということで、いたし方ないことだと思いますが、特にご質問ございませんでしょうか。

〔「ありません」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、特にご質問、ご意見ないようですので、対応方針としましては、原案どおり、継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論ないようですので、この事業に関しましても、継続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す。

一応これで議事次第にあります2-1、再評価対象事業の説明及び審議というのが一通り終わりましたので、次の2-2、その他ということで、事務局より説明があるということですので、お願いいたします。

## 2-2 その他

○事務局 それでは、2-2、その他について、事務局より説明いたします。

内容は、「再評価」実施基準の見直しについて、最後の資料をご覧ください。

今回、再評価実施基準の見直しを2点検討しております。

まず、1点目についてご説明します。画面に示しておりますのは、長崎県政策評価条例に基づく国土交通省所管の交付金事業を例にした事業着手から10年経過するまでの事業の流れになります。従来、10年を超えて事業を継続する事業のほとんどは、実施基準に基づき、10年目に再評価を実施していましたが、今年度より、5年間が経過した時点で再評価を実施する基準を明確化し、枠内の赤文字の記載のとおり、総事業費が10億円以上の事業を対象に、新規採択時と比較して、事業期間を3年以上延長する事業または総事業費を3割以上増額する事業については、5年目で再評価を実施することとしております。この内容につきましては、今年度第1回の委員会でご報告させていただき、実際、今年度より運用しているところでございます。

しかし、この運用の問題点として、この確認時期を5年目に限定していたために、5年目にその基準に該当しないような事業が6年目から9年目にこの基準に該当するような変更が行われた場合においても、チェックが行われることなく、10年目に初めて再評価を実施するというようなことが出てきます。例えば、ある事業で、5年目に既に2年間の事業期間の延長が生じていた場合に、この基準に該当しないことから、5年目に再評価を実施しないこととなります。しかし、その後、例えば、さらに1年の事業期間が生じて、新規採択時と比較すると合計で3年延長となった場合に、10年目に初めて再評価を実施するようなケースが生じます。

したがって、この問題点への対応として、5年目に設定しております基準を6年目から9年目の事業にも適用することとし、6年目から9年目にこちらの基準に該当する場合も同様に再評価を実施しようと考えております。

続いて、資料は裏面になります。2点目については、一度再評価を実施した事業の再度再評価を実施する基準について、見直し内容を説明いたします。

画面には、一度再評価を実施した事業のフロー図を示しております。現在は、一番上のフロー図の例1のように、一度再評価を実施した事業は、その後、さらに5年を超えて事業を継続する場合に、5年経過後に再度再評価を実施することとなっております。しかしながら、問題点として、再評価後5年目を迎えるまでに完了工期の延長や事業費の増額が生じた場合に、事業主体の判断のみで事業内容を変更し、再評価後5年経過後に、既に変更された変更後の内容で再評価を実施しているようなケースがございます。

したがって、その問題点への対応としまして、再評価を実施した事業においては、工期延長や事業費増額の変更を行う場合、その延長期間や額にかかわらず、変更前の工期や事業費を超過する前年度までに、再度再評価を実施するということとしたいと考えております。例えば、例1でご説明しますと、再評価後4年目に変更前の事業費を超過するというようなケースですが、この場合は、その前年度の再評価後3年目に再度再評価を実施することとなります。

こちらは長崎県公共事業評価監視委員会の運営要領に記載しております各所管省庁の再評価対象事業及び実施時期の一覧表になります。今ご説明しました2点の見直し基準に

ついて、黄色着色部の記載を追加しております。事業のより一層の透明性を確保するため、来年度より、県事業が主体として行う国土交通省の関係事業において、まず運用をしていきたいと考えております。

以上で事務局からの説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの事務局からのご説明に対しまして、何かご質問等ございませんでしょうか。

ポイントは、再評価のタイミングが随分遅れてしまうようなものをなくしていくという方向の変更かと思えます。その分、この委員会で審議する数が増えるのではないかと思います。

○事務局 数については、現在、この新しい基準で4件ほど増えるのではないかと見込んでおります。

○中村(聖)委員長 年間にとということですか。

○事務局 そうです。平成30年度分で4件です。

○中村(聖)委員長 年度によっては、もう少し増えたり、減ったりがあるかもしれませんが、その程度増えそうだとということです。

何かご質問ございませんでしょうか。

1つ質問です。再評価した後の次の再評価のことですが、変更前の工期を超過する前年に実施するという話ですね。その次の年に、完了する事業も実施するのですか。

○事務局 次年度完了するような事業についても同様に、再評価で審議をしていただいたその期間、事業費が超えるものは全てということで考えております。

○中村(聖)委員長 少しだけ事業費が超える事業なども、しっかり見ていこうというお考えだと思います。特にご質問ございませんでしょうか。

○中村(政)委員 事業費が超過という場合ですが、逆に、事業費が下回るようなケースというのは出てくるのでしょうか。

○事務局 下回るケースもありますが、ほとんどの事業は増額するケースが多く、事業費が増える内容等を重点的にご審議いただきたいということで、今回、増額のみ対象として考えております。

○中村(聖)委員長 ほかに何かご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、先ほどから申し上げますように、なるべく抜けがなく、適切なタイミングで再評価を実施する方向の変更だと思います。これで基準の見直しを行い、来年度から運用していくということですので、また進めていきながら、何かお気づきの点がございましたら、委員の方々にご意見をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

以上で、今日準備されている審議の項目は終わりということになりますが、何か全体を通して皆様方のほうからご発言ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ないようですので、進行を事務局にお返しいたします。

### 3. 閉 会

○事務局 ご審議ありがとうございました。

本日の議事内容につきましては、速記録に基づきまして議事録を作成し、皆様方のご確認をいただいた上で公表したいと考えております。

本日は、大変お忙しい中、ご参加いただきましてありがとうございます。今後、議事録の確認、意見書の提出について、ご協力をいただくことになると思います。よろしく願いいたします。

本日はまことにありがとうございました。これで閉会いたします。

(午後 2時34分 閉会)