

平成30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10月31日（水）16：30～17：32

場 所：長崎県庁行政棟 1階大会議室C

出席委員：中村 聖三 委員長

井上 俊昭 委員

中村 政博 委員

梅本 國和 委員

岡 美澄 委員

安武 敦子 委員

# 平成 30 年度 第 3 回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：平成 30 年 10 月 31 日（水）

16 時 30 分～17 時 32 分

場 所：県庁行政棟 1 階 大会議室 C

## 1. 開 会

○事務局 定刻になりましたので、ただいまから、平成 30 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川添でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様におかれましては、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、ご審議いただきます案件は、土木部の県事業 1 件、町事業 1 件の計 2 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 6 名の方にご出席いただいておりますので、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、本委員会は成立していることをご報告いたします。

それでは、審議の進行につきまして、中村(聖)委員長、よろしくお願いいたします。

## 2. 委員会審議

○中村(聖)委員長 それでは、始めたいと思います。

先ほどお話がありましたように、通常は年 2 回の開催ですが、今年はもう一回ということで、急にお集まりいただきまして、ありがとうございます。

これもご紹介がありましたけれども、本日は 2 件、審議の案件がございます。両方とも再評価対象事業ということになっておりますので、いつもどおり説明をしていただいて、それに対して質疑応答して決定していくという流れで進めたいと思います。

それでは、早速ですけれども、最初の議題である、再評価対象事業説明及び審議ということで、【道建-2】の道路改築事業のほうから説明を行っていただきたいと思います。時間も限られておりますので、正確かつ簡明な説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○長崎振興局 長崎振興局道路建設課の平と申します。

一般県道奥ノ平時津線道路改良工事（時津工区）の事業の再評価について、説明いたします。

本事業は、新規事業採択から 5 年が経過したことから、今回、再評価に諮ることとしております。また、今回の再評価におきまして、全体事業費及び事業期間の見直しを行っているため、今回、それもあわせて審議していただきたいと考えております。

審議対象は、図面に示します赤色の箇所の時津工区となります。

時津工区でございますけれども、佐世保市から時津町を結ぶ西彼杵道路の一部でございます。現在、黒色で示しているところの指方インターチェンジから大串インターチェンジの約 13km の 3 割が供用している状況でございます。

続きまして、事業概要でございます。

時津工区は、長崎市と佐世保市を 1 時間以内で結ぶことを目的としている「西彼杵道路」の一部でございます。広域ネットワークを形成するとともに、時津町中心部の渋滞緩和を目的に整備を行っております。

全体延長は 3.4km、幅員は、車道幅員 7m、全幅 10.5m の自動車専用道路となっており、大型構造物といたしましては、工区の半分を占めますトンネル及び 2 橋の高架橋からなっております。

現在の事業進捗でございますけれども、事業費ベースで、29 年度末が約 31% の進捗となっております。

続きまして、事業の必要性です。

時津町の中心部は、左下の写真に示しますように、主要渋滞箇所でもある国道 206 号の左底交差点、時津町交差点で慢性的な交通混雑が発生している状況でございます。これらが、時津工区の整備により、現道の国道の交通の分散が図られ、左の表に示しますように、国道の交通量が減少することで、交通の混雑が緩和し、安全かつ円滑な交通を確保されることが期待されております。

また、図に示します国道 206 号と国道 207 号の交差点となります時津町交差点は、右図の詳細図に示しますように、津波の浸水想定区域となっております。時津工区が整備されることにより、大規模地震による浸水が発生した場合でも、迂回路や緊急輸送道路としての役割が果たすことができ、安全かつ円滑な交通の確保が可能となっております。

続きまして、事業費の増額について説明いたします。

前回までの事業費は約 89 億円、今回 133 億円に変更することになっており、44 億円の増額となっております。

主な増額の要因といたしましては、概略設計後に詳細な地質調査を行った結果、当初想定と土質に相違が生じたことから、法面对策の追加やトンネルの掘削方法の変更を行ったことでございます。

図面下の表に示しておりますけれども、①のところは土質の相違に伴う変更ということで 8.5 億円、②が掘削工法の見直しで 29.5 億円、③がその他の変更として 6 億円、合わせて 44 億円、それらにつきまして、個別に説明させていただきます。

まず、平面図に記載されております法面において、当初想定よりか土質が悪かったことから、鉄筋挿入工やアンカー工を追加しております。右図の断面図に示します、橙色で着色しております箇所が、地質調査の結果、崩積土や風化岩であったことから、8 カ所の法面においてアンカー工などを追加しております。これらにより、3.5 億円の増額となっております。

続きまして、橋梁部です。各橋梁におきまして、詳細な地質調査を行った結果、支持層

に相違が生じたことから、場所打ち杭等の追加を行っております。左側に示す左底高架橋では、想定地盤が、支持層が深かったことにより場所打ち杭を追加、中央の野田高架橋でございますけど、こちらも支持層が深かったことから場所打ち杭の追加、右側でございますけれども、こちらは支持層が深かったことから橋台の位置を変更して、橋長が長くなっております。これらにより、5億円の増額となっております。

続きまして、トンネルです。こちらが、今回の増額の主な要因となっております。

左図に示す地質概要図により、当初は安山岩などの硬質な土質を想定しておりましたが、地質調査の結果、ほぼ全区間において軟質な凝灰角礫岩であることが判明したことから、掘削方法の変更を行っております。また、天端崩落や地表面沈下が懸念される坑口付近におきましては、補助工法を追加しております。

さらに、凝灰角礫岩の岩質試験を行った結果、膨張性が確認されたことから、掘削パターン中のCⅡの箇所につきましても、将来の維持・管理面などを考慮して、インバートを追加することとし、全体の9割区間でインバートを施工することといたしました。これらにより、25億円の増額となっております。

それでは、掘削方法について具体的に説明します。

まず、地山の状況において、左側に示しておりますとおり、地山が固い順番に、通常掘削パターンはB、CⅠ、CⅡ、DⅠ、DⅡとなっております。今回の久留里トンネルにおきましては、赤字で示しておりますCⅡ、DⅠ及び坑口部におきましてはDⅢの掘削パターンでの工事を行っております。

当初は、左上に示すように、ほぼ全区間をCⅡでの掘削を想定しておりましたが、地質調査の結果、CⅡパターンにおいてインバートを施工するCⅡ-i及びDⅠの掘削パターンに変更することとしております。具体的に、CⅡからDⅠに変更になることにより、支保間隔が1.2mから1mというように間隔が狭くなり、また、吹付けコンクリートの厚さやロックボルトの長さ、本数といったものを増加しております。

続きまして、先ほど説明をしましたように、凝灰角礫岩の箇所でございますけど、これらが水を含むと膨張しやすく、それによりコンクリート舗装の浮き上がりやクラックが発生する危険性があることから、右側に示すとおり、赤色で着色しているところにインバート工を追加しております。これらにより、トンネル工事費自体で1.8倍程度高くなっている状況でございます。

続きまして、工事用道路の追加です。

当初は、既存の里道や町道等を利用して、トンネルや橋梁の大型構造物に着手する予定としておりましたが、地元利用者との協議の結果、農作業等に大きく支障が出ることから、別途工事用道路を5箇所追加することといたしております。これらにより、5億円の増額となっております。

続きまして、跨道橋の追加です。

当初は、図面の青色の破線で示していますように、里道を迂回させる計画でございましたが、地元利用者との協議の結果、時津工区の整備により、畑等が分断されることから、生活道路の機能復旧としまして、跨道橋を2橋追加することとしております。これにより、

2.5億円の増額となっております。

最後に、野田側になりますけれども、臨港道路部との交差点の新設でございます。

こちらは、ランプ部分が接続する臨港道路を、当初は、片側交互通行規制での施工を想定しておりましたが、現地測量及び詳細設計の結果、現道との高低差が最大2.5m発生することが判明しました。安全性の観点などから、関係機関と協議を行った結果、迂回路を追加することとしております。これらにより、3.5億円の増額でございます。

続きまして、工期の延伸でございますけど、これまでに述べた各種対策工事の追加に伴う事業量の増加により、工期を、現在、平成32年度としておりますが、2年延ばしまして平成34年度に延伸したいと考えております。

最後に、費用対効果について説明します。

全体事業費の増額及び工期の延長に伴い、B/C、費用対効果が1.4から1.24となっております。これを見ていただきますと、事業費が約1.5倍増額しているにもかかわらず、費用対効果としましては1割程度の減少となっております。その理由といたしましては、事業費の増額や工期の延長といった、そのマイナス要因以上に、今回、交通量の増加によるプラス要因が影響したのではないかと考えております。

これらの結果をもちまして、費用対効果が、現在、再評価後におきましても1以上であること。また、用地取得が、現在9割以上進んでいること、及び今後の事業の必要性、重要性などから、引き続き「事業継続」でお願いしたいと考えております。

以上で説明を終了いたします。

ご審議のほどお願いいたします。

○中村(聖)委員長 ご説明ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

○岡委員 質問ですけれども、専門用語でちょっとわからなかったのが、インバートについて、あと、12ページの跨道橋について説明をお願いします。

○長崎振興局 2点の質問でございます。

まず、インバートでございますけれども、図面で見ますと、左側のほうです。こちらはインバートをしていない状態でございます。トンネルは山の中を掘っていきますが、地盤が固い状態だったら、左側に示すように、アーチ型とって、上のほうにアーチを形成しましてロックボルトを打つ形で安定した状況になりますけど、今回、掘っていく地山が凝灰角礫岩ということで膨張性があり、上からとか下から応力がかかってきます。そうした場合には、舗装面の下にコンクリートを打つことによって楕円形というか、円形に近くして強固なものにするということで、トンネルを掘って押しつぶされるのを補強するようなイメージになろうかと思えます。こうしたものをインバート工と言って、基本的にはDパターンのときに打ちますが、今回はCパターンにおきましても、凝灰角礫岩ということで周りの地山の状態が悪かったことで、インバートを施工している状況でございます。

続きまして、跨道橋について説明いたします。道路を跨ぐので跨道橋と申しまして、全幅が3m、一般的な車両の通行は考慮しておりません。

以上で説明を終わります。

○岡委員 ありがとうございます。

○中村(聖)委員長 跨道橋は車が通りませんか。

○長崎振興局 トラクター程度は通れる里道にしております。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

○岡委員 それで現地の方は、特に問題ないと。

○長崎振興局 地元の説明会において、現地、今回、地域が分断されることによって、直近に7世帯ぐらいの地権者がいますが、その地権者及び時津町と協議を行った結果、既存の里道並みの復旧を行うということで計画をいたしております。

○中村(聖)委員長 インバートって、下に打つコンクリートは何cmぐらいありますか。

○長崎振興局 30cm程度です。

○中村(聖)委員長 あと、跨道橋、鉄道を越えるときには跨線橋と言います。そのような、道を跨ぐか、鉄道を跨ぐかみたいな言い方で、こういう言葉を使います。

ほかに何か、ご質問、ご意見ございませんか。

○梅本委員 費用対効果の計算について、今回、工法の変更や追加などで、総事業費が133億円になったということですが、資料の2枚目の費用対効果の表では、総費用として、事業全体として118億円となっています。ここは何故、実際の増加する工事の金額と違うのでしょうか。

○長崎振興局 今回、費用対効果を計算するに当たりまして、平成30年度を基準年としております。平成30年度を基準とした場合に、平成30年から、31年、32年、33年といくときは、通常4%の割引率を考慮し、例えば31年になったら、1割る1.04で、0.96幾らと。その年度は、さらに0.96をまた1.04で割った0.92幾らとか、年数が経つと、その数字は小さくなっていきます。そうしたものを各年度の費用に、その割引率を掛けたものを累計して総費用というのを出しています。費用対効果を出すときは、現在価値の費用に計算し直して出すという手法をとるように定められています。

○梅本委員会 平成32年までに事業を行って133億円かかるけど、現在、平成30年で考えて割引率を掛けると、118億円という数字が出てくるということでしょうか。

○長崎振興局 そういうことです。あと、消費税も、B/Cを算定するときは考慮しないようになっております。消費税分と、その辺の将来に向けた割引率というのが影響いたしました、同じ額にはなりません。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

○梅本委員 その絡みで。複雑な計算があるということですが、この便益について、施工方法は変わっても、結局、道路の距離が変わらないと思いますが、どうして便益が変わっていくのか、どこがどう変わったのかというのを教えてください。

○長崎振興局 便益でございますけれども、前回まで使っていました道路の場合の費用便益分析マニュアルというのが、平成20年度のものを使っていました。今回、平成30年になってマニュアルが改定されておまして、道路の3便益というのは、走行時間の短縮、走行経費の減少、それから交通事故の減少、そういう3便益によって計算するようになっ

ていますけれども、今回のマニュアル改定によって、主に、走行時間短縮に影響するところの数字が大きくなるように見直しがなされております。

また、今回の場合、時津町におきましても、将来の交通量が伸びていたところから便益が大きくなっています。さらに、小型貨物車の原単位が今回のマニュアル改定に伴って、上がったということから、走行時間短縮の便益が上がっている状況でございます。

一方、走行経費の減少便益というところでございますけれど、こちらにつきましては、前回から減少している傾向です。といいますのは、車の性能が上がったということは、走行経費による便益分が車の機能、燃費や車の修理代などがあまりかからないということで、その便益については少なくなっている状況でございます。

事故減少便益についても、昨今の事故率の減少により、それに起因する便益は少なくなっている状況でございます。

○中村(聖)委員長 疑問は解決しましたでしょうか。

○梅本委員 便益のほうも割戻率があって、割戻率を掛けると少なくなるのですか。ただ、計算の見直しで高くなっているというような感じなのでしょうか。

○長崎振興局 割戻率は掛けることになっています。ただ、今回、便益が増えたところで一番大きいというのが、交通量が、将来にわたって増えているところが一番大きいと分析しております。前回、B/Cを算定したときより、交通量の将来の伸び率などが改正されていますが、新たに将来交通量推計が出ていまして、それをを用いたところ、時津工区の周辺の交通のODといいます、そこを発着する交通の伸びというのが、今回、便益が増えた大きな要因となっています。

一般的に人口減少に伴って交通量も落ちていますが、ただ、この地域においては、時津10工区というのがすぐ近くでございますけれども、その地域に人が集まってきて、車の発生・集中があるということで、交通量が増えていることが起因して、便益が大きく伸びている状況でございます。

○中村(聖)委員長 多分、細かいところの話だといろいろあって、もし何か時間がどこか、いつかあるときに、そういうレクチャーをしていただくと助かるかなと思いますので、もし可能であれば、そういう企画をしていただければ大変助かります。

よろしいですか。

○梅本委員 はい。

○中村(聖)委員長 今日、資料を拝見すると、パワーポイントのほうもマイナス要因のみ書いてあり、プラス要因は全く書いてなくて、今ご説明いただくと、いろんな要因があるんだなというのはわかりますが、やはりここに、プラス要因としても入れておいていただかないと、費用が1.5倍ぐらいになっているのに、先ほど説明があったように、便益がこれだけしか下がらないというのは、他に何か要因があると思いますので、今おっしゃったプラス要因として、算定の仕方が、基準が変わったとか、交通量の想定が増えたとか、そういったところを入れておいていただくとわかりやすいかなと思います。

○長崎振興局 承知いたしました。訂正するようにいたします。

○安武委員 11 ページの工事用道路の件です。これは当初は予定してなかったのが、つ

けるようになったのは、住民との調整によるのか、インバートとかそういう工事が増えて、工事車両などの通行が増えたからなのか、どういう事情で工事用道路をつけることになったのかというのをもう少し詳しくお願いします。

○長崎振興局 基本的には、住民との調整になります。当初、工事用道路というのは、工事を行う上で必ず必要なものでございます。当初の計画段階においては、なるべく事業費を抑えるために、里道等を活用して、工事箇所までのアプローチを行おうと考えておりましたが、既存の道路を工事用道路に使える、地域の住民がその道路を使えなくなるのであれば、既存の道路を工事用道路に使うのをやめてくれとの要望がありました。農業とか日々の生活で使っておられたりするということで、別途施工することといたしました。

○安武委員 それは、共存はできませんか。

○長崎振興局 住民の安全性とか日常生活のことを考えた場合に、町とも協議をいたしまして、工事が1カ月、2カ月で終わるものではなくて、橋梁工事は1年とか長期にわたるものでございますから、別途整備することといたしております。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

○安武委員 はい。

○中村(聖)委員長 ほかに何かございませんか。

なければ、私のほうから。8枚目です。土質の相違に伴う増というご説明のところに、当初想定した支持層と書いてありますが、随分浅いところに想定されているように見えます。これは何か根拠があったのですか。

○長崎振興局 こちらが、事業化時点で、道路上に全部で8点ボーリングを行いました。直接その地点ではボーリングを行っていません。その近辺でボーリングを行ったところ、割と浅い位置に支持地盤、強固な地盤が確認されたことから、今、青色の破線で示していますところを支持層と想定しておりました。橋梁を施工する場合は、道路があって、その前後2点、今回2橋あるので、それぞれ2カ所ずつボーリングを行いました。調査数が足りなかったと言えばそれまでなんですけれど、それ以上、やっても、調査費が過大になるものですから、その2点で評価して、当初、想定支持層を設定しております。

○中村(聖)委員長 もともとの調査位置というのはどうやって決められたのですか。大体この辺に橋台がくるとかというのはわかっている、そこでは掘れなかったのですか。

○長崎振興局 用地の制約とか、詳細設計を行っていない段階で調査ボーリングを行うものですから、用地の条件がいいところで掘っております。

○中村(聖)委員長 その辺が、もし可能であれば、想定されるところにできるだけ近いところのほうで正確になるわけですね。

○長崎振興局 そうです。

○中村(聖)委員長 だから、そのあたりも今後、少し考えられたらどうかなと思ったのと、同じスライドの中の一番右のほうで、左から2つは杭を打たれていますよね。一番右の分だけスパンを伸ばしていますが、これは何故ですか。そのほうが安かったのですか。

○長崎振興局 結果から言うと、こちらのほうが安くなります。当然、橋台が、今、逆T式で15mとなっておりますけれども、逆T式は15mまでは使用できるようになっていま

す。15m を超えたら、その橋台の形式が箱型となって、大がかりなものになるということで、橋台をより高くした場合と、橋長を延ばした場合のコスト比較をいたしまして、経済的であったことから、橋台の位置をずらして施工するように計画いたしました。

○中村(聖)委員長 わかりました。

ほかに何かご質問、ご意見はございませんか。

○中村(政)委員 11 ページの工食用道路の件でございますけれども、一応確認ですけれども、ここは地元の方との協議の上でということでしたけれども、5カ所追加ということですよ。そうすると、対象となる住民は何世帯ぐらいいるのかということ、例えば、逆に補償をする、その期間の金銭的な補償をすることのほうが、随分コストが安くなるのではないかと。工事自体も早く終わって、早く安全な生活ができるのではないかとも思うのですけれども、そういう交渉もされた上で、やはり5カ所つくろうという結論に至ったということなんでしょうか。

○長崎振興局 まず、住民につきましては、その箇所、箇所で、そこまで多くないです。

それから、補償という観点でございます。今回の工食用道路というのは全部借地ということで計画しておりまして、補償というのは、生活への補償ということをおっしゃったということによろしいでしょうか。

○中村(政)委員 道路自体をつくらずに、金銭的補償で要はこの期間だけ我慢してくださいと、そういうことを交渉されたのではありませんか。

○長崎振興局 そういった金銭的な補償については交渉いたしておりません。計画段階、現場に着手するとき、事業性とか、住民反対とかいろんなものも踏まえた上で、安全に利用できるように考えております。あと、工事事業もスムーズにいくということで、借地をさせていただいて工食用道路をつくることとしております。借地の件につきましては、借地ができるかどうかということの話をいたしております。その理解が得られたことから、工食用道路を設置することといたしております。

○中村(聖)委員長 今、中村(政)委員からお話があったような、近辺の道路を工事で使って、少し迷惑をかけるので、そこを我慢してください。そのかわりお金を何がしか補償しますということ自体は、制度としては可能ですか。

○長崎振興局 制度としては、通常は行っていません。普通、工事を行うときに、いろんな騒音、振動とかあつてご迷惑をおかけすることがありますが、その迷惑料としてお支払いするのではなくて、例えば、騒音・振動によって家に被害が及ぶ場合は、事前調査を行って、工事が完了した後に事後調査を行い、それで何らかの影響が出れば、当然それは損失補償をすることになります。あと、騒音が予想される場合は、防音壁とか、それを塞ぐような対策をすることになります。直接、それにかわってお金で補償はやってないのが実情です。

○中村(聖)委員長 多分、ご指摘は、工食用道路をつくるためにかかるお金は、相当な額なので、その何分の1かの補償みたいなことをすれば、ひょっとしたら納得していただけないのではないかと。そっちのほうが安いし、工食用道路をつくらなくていいのなら、早く済むでしょうというご指摘だと思います。だから、そういうことが制度上、もし可能であ

れば、検討する価値はあるのかなと思いますけれども、それが法的に難しいということであれば、それは選択肢から外れると思うのですが。

○長崎振興局 そうですね、今、我々が公共工事をやっている中で、いろんな損失補償基準というのがありますけれども、その中では、今ご指摘いただいたような、実際、民間工事をやる時とかは、迷惑料とかというのは存在するかもしれませんが、我々の公共事業においては、工事を行う分のお金を相手さんにやって、ちょっと我慢してもらって、今あるものを使おうというようなスタンスというのは、制度上はございません。

○中村(聖)委員長 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、ご意見とかご質問は出尽くしたようですので、結論としては、原案どおり継続ということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」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、「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。

では、続きまして、2 つ目の事業ですが、【道維-8】街路事業の西高田線に関しまして、準備ができましたら、ご説明をお願いいたします。

○長与町 長与町都市計画課の日名子と申します。よろしく願いいたします。

それでは、番号【道維-8】街路事業 西高田線でございますが、説明をさせていただく前に、定例会の委員会に諮問できなかった経緯について、説明をさせていただきます。

本事業を、今回、審査していただきます再評価の理由といたしましては、再評価後変更でございます。

本件につきましては、都市計画決定変更が、本年5月8日に完了いたしまして、その後、認可変更のための作業に入っております。しかしながら、用地面積確定や総事業費の算定、及びそれに伴う財政部局等の内部調整に相当の日数を要しまして、本年7月の本委員会に諮問させていただくことができなかつたため、今回、審査をお願いするものでございます。

残区間の事業に速やかに着手してまいりたいと考えておりますので、大変申しわけございませんが、審議のほどをよろしく願いいたします。

それでは、改めまして、番号【道維-8】街路事業 西高田線の事業再評価につきまして、お願いをいたします。

本事業につきましては、平成15年度より事業を開始し、その後、平成24年度に事業採択後10年経過による再評価、そして、昨年、平成29年度に再評価後5年経過による再評価を行っていただいております。

こちらは位置図でございます。

赤で色塗りをしております部分が長与町でございますが、審査対象は、長与役場前を起点とした西高田線の路線でございます。

続きまして、事業概要でございます。

本路線は、長与役場前を起点とし、JR高田踏切付近を終点とする、延長1,330mの路線で、平成8年に都市計画決定を行っております。現在の進捗といたしましては、起点部

より二級河川長与川を橋梁でまたぎ、現道拡幅区間に至るまでの約半分、640mにつままして施工が完了し、供用開始をしております。

続きまして、事業の必要性でございます。

地図上中心部の赤線が西高田線でございます。本路線右側に赤の丸で囲んでおりますが、こちらが長与町中心部から長与中央線、それと、北部地域から県道東長崎長与線、それと、南部地域から県道長崎多良見線が交差し、左上の航空写真に示すとおり、250m 区間の間に3つの交差点があるなど、主要渋滞箇所となっており、下の写真のように慢性的な渋滞が発生している状況でございます。西高田線は、この主要渋滞箇所の渋滞緩和を図るために、町の都市幹線街路に位置づけられた重要な都市計画道路でございます。

続きまして、再評価の理由でございますが、計画の変更と工期延長でございます。

ご覧いただいているスライドの図面は、平成7年に本町が策定いたしました「長与町道路網マスタープラン」から抜粋した、路線構想及び開発構想を示した図となります。図面右上から南西に赤で延ばした矢印が西高田線でございます。西高田線の終点部から黄色で延ばした線は、構想路線であります。この黄色の構想路線は、オレンジ色で吹き出しに記載しておりますが、西高田線をさらに2km 延伸し、途中、赤で色塗りをされております（仮称）百合丘ニュータウン開発構想区域を連絡し、国道206号の横尾入り口交差点付近に接続するという構想路線でございました。

右下に、今回、都市計画決定変更した際の終点部付近の都市計画図を載せております。黄色部分が、今回変更で廃止した、変更前の計画でございますが、高田踏切を通過せずに、そのまま真っ直ぐ西に延びております。これは、今申し上げました先線の構想であったため、このような計画となっております。しかし、この構想路線につきましては、隣接する時津町の区間に入っているものの、広域的な合意形成は行われておらず、さらには、事業費の面からも整備が難しい状況でございます。また、（仮称）百合丘ニュータウン開発構想区域は、全域が市街化調整区域であり、社会情勢の変化により、将来的に人口減少が予測される中、開発構想については、現在の町都市計画マスタープランには記述はなく、実現性が乏しい状況でございます。

申し上げましたとおり、先線整備の見通しが立たないことから、路線機能の早期発現のため、西高田線終点部を見直す必要性が出てまいりまして、今回、都市計画変更に至っております。

こちらは、認可区域変更の案となります。黄色で示した区域が廃止区域、赤で示した区域が追加区域となります。今申し上げました終点部の見直しが必要となったことから、終点部については、高田踏切を拡幅することによる平面交差で、幹線道路である長崎多良見線に接続するよう変更したいと考えております。

一方、廃止する黄色の立体交差につきましては、他幹線道路へのアクセス及び町中心部の交通量分散のために計画しておりましたが、400m 先の終点部において、平面交差による接続を行うことについて、将来交通量推計や踏切部交差点解析を行い、関係機関と協議が整ったことから、接続方法の変更を行うこととしております。

事業の延長といたしましては、変更前が1,270m 対しまして、変更後が1,330m とな

っております。

続きまして、今回廃止した立体交差部の簡単なイメージ図となっております。左上の図面は、都市計画決定変更図書の抜粋でございますが、黄色で示した部分が廃止区域となっております。緑の矢印から見た写真を右側に載せておりますが、写真に写っている道路が現道でございます、こちらを西高田線本線として拡幅していく形となります。本線から右側に黄色で示している部分が、今回廃止する立体交差のイメージでございます。北側に支線を延ばした後、その支線は本線上空を通過し、二級河川高田川、民有地、JR線路を立体交差して長崎多良見線に接続するというものでございました。

こちらは、ただいま申し上げました内容を含め、本年5月8日に手続きが完了した、今回の都市計画決定変更の内容となっております。赤色で旗揚げをしております変更区間におきましては、青色で表示している部分が、申し上げました交差位置及び交差方法変更となります。また、下側に記載しておりますが、今回、道路幅員につきましても見直しを行っております。供用区間の幅員は17m、変更区間につきましては14mに、3m縮小しております。それぞれ道路構造令に基づき、現地の土地利用状況及び交通量実態調査結果を踏まえ、設定を行っております。

具体的には、車道については変更はございませんが、施工済み区間におきましては、1.5mの停車帯であったものを0.5mの路肩へ、また、歩道につきましては、4mであったものを3.5mへ縮小しております。

今回の変更につきましては、高田踏切を拡幅する必要がございますので、JR九州と長崎県警の同意が必要となります。JRも、警察につきましても、踏切の拡幅以前に、事故防止のために踏み切りを廃止したいという立場でございますので、同意をいただくまでにかなりの期間を要しております。

協議の状況といたしましては、平成23年から協議を開始し、その間、立体交差にかわる代替案を複数示しながら協議した結果、平面交差案にて、本年1月15日に最終的な同意をいただいております。立体交差から平面交差への変更により、道路線形が大幅に変わることから、この間、変更対象区間の用地・補償交渉が実施できない状況でありましたが、今後は早急に、変更区間の事業推進も図ってまいりたいと考えておりますが、現道拡幅区間であるため、補償件数も多く、町の財政的な側面も考慮させていただき、7年工期を延伸し、平成38年度までに完成させたいと考えております。

再評価に至った理由の2つ目といたしまして、事業費の変更でございます。

今回、都市計画決定を変更したことにより、事業費が減額となります。変更内容といたしましては、先ほど説明した立体交差から平面交差への変更と、幅員縮小となります。これらの変更によりまして、46億円の計画を43億円へ変更いたします。

こちらは、事業につきまして、費目ごとに増減を示した内訳となります。用地費につきましては3億4,000万円の減、物件移転補償費は4億1,000万円の増、工事費は4億1,000万円の減、測量試験費は4,000万円の増となりまして、合計といたしまして3億円の減となっております。

費用対効果でございますが、前回の1.93に対しまして、1.52となります。マイナス要

困といたしましては、工期延長でございます。プラスの要因といたしましては、計画変更による事業費の減でございます。認可から相当の期間が経過しておりますが、町中心部の通過交通の排除、県道の渋滞解消、適正な市街地形成など、期待される効果は大きいと考えております。また、地元自治会より、未整備区間の交通環境改善に向けた早期完成が望まれていることから、今後も地元や関係機関との協力体制のもと、引き続き事業の進捗を図り、平成38年度の事業完成を目指したいと考えております。

よって、対応方針といたしましては、「見直し継続」が妥当と考えております。

以上、ご審議のほど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、ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

○岡委員 幅員を縮小ということですが、私の立場上、一般庶民の代表としてここにおりますけれども、歩道が、もともと4mということで、随分広いところを3.5mにされるということですが、何が理由で、十分広いと個人的には思うので、問題は何か感じないんですけれども、幅員を狭くする理由が何だったのか、費用のことなのか、それともほかに何か理由があったのかなと思って質問させていただきます。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。

○長与町 長与町都市計画課の山本と申します。幅員縮小についてですが、こちらが施工済み区間と変更区間のそれぞれの設定根拠になっております。一番上に路線図を書いておりますが、先ほどの説明と左右が逆になっておりまして、見ていただいている路線の左側が起点部の長与役場、右側が終点部になります。車線については、3.3mで変更はございませんが、大きく変わっているのが路肩部分についてと、自転車・歩行車道でございます。

路肩については、道路構造令にもよりますが、施工済み区間につきましては、一部施工済み区間の図面の上のほうにピンク色で示している部分がございますが、こちらは用途が商業地域でありまして、現在、イオンタウンを誘致しております。商業地域の場合、沿道の道路は駐停車車両の発生が想定されるということ。それから、ピンク色の道路の反対側につきましては、今、ヴェーテラス北陽台ということで計画をする350戸の住宅団地を整備しております。その榎の鼻土地区画整理事業と連動した計画であることから、交付金の道路になりますので、良好な市街地形成のためにも停車帯は効果的であると。

さらに、先ほど言いました商業地域でありますとか、団地内、それから、ちょうど施工済み区間と変更対象区間の間のところに、上側のほうに従道路への接続道路がございますが、そちらの従道路への交差点部の本線シフト帯としても停車帯を運用していることから、1.5mの停車帯を確保しているんですが、変更区間につきましては、用途地域が住居系及び工業系ということで、停車を伴う沿道利用の需要が少ないということ、それから、施工済み区間のような停車帯の運用を想定していないというところもございまして、50cmの路肩扱いということで計画をしております。

それから、自・歩道につきましても、先ほど言いました商業施設とか、大型の団地が新しくできたことによりまして、相当程度の歩行者の交通需要が見込まれるということもご

ざいますので、3.5mの有効幅員をとった上で、路上施設帯の0.5mを加えた4mを確保しているんですが、変更区間については現道区間になりまして、新たな団地の増加とかそういうものが見込めない、現道利用になりますので、下限値の3mに50cmの路上施設帯を加えた3.5mということで設定をしております。

以上です。

○岡委員 ありがとうございます。よくわかりました。

○中村(聖)委員長 ほかに何かご質問ございませんか。

歩道は3mが下限ですか。それより小さくはできないのですか。

○長与町 自転車も歩行者も通れる自転車・歩行者道ということで、3mが下限値になっております。

○中村(聖)委員長 私はあのあたりは通ったことがあります、ちょっと言い方は悪いんですけど、本当にこんなのが要るかなというのが正直な感想です。この幅だから、例えば、用地を取得するのがすごく難しくなったりしないですか。現状の横に張りついているような住宅とか。それがもうちょっと狭くなることで、それが全然必要なくなるとかということはありませんか。

○長与町 今から入っていく区間につきましては、その両サイドに工場、住宅が張りついておりますので、委員長おっしゃるように、そういった用地の制約というのは多くございますけれども、道路構造令上、これが下限値ということもございますので、これ以上の縮小は考えられないかなというふうに考えておりますが、用地の線形的には片側買収ということで考えて、両サイドを買収するようところが極力ないような形で進めていきたいと考えております。

○中村(聖)委員長 はい、わかりました。

ほかに何かございませんか。

○安武委員 スライドの6ページの立体交差部分については、用地はまだ取得されていませんか。または、既に用地取得済みなのか、その辺はどうでしたでしょうか。

○長与町 お答えいたします。6ページの黄色の右側の部分でございますが、この分についても、左側の黄色の分につきましても、まだ用地は買収及びお話をしていないというところがございますので、まだ買っていないということでございます。

○安武委員 もう一点、左側に新たにできる平面交差の部分は、今の高田線から左折で入っていくと、JRまでの距離が短いですが、それは渋滞とかは大丈夫なのか。それは、警察とかも協議されたので、大丈夫だと思いますけれども、その辺はどうなんでしょうか。

○長与町 こちらが高田踏切です。今、委員がおっしゃられた区間というのは、長崎多良見線になりまして、長崎方面から左折をして入っていくところになって、ここの延長が短いからということであると思いますが、長崎方面からの車につきましては、まずもって将来交通量推計をしたところ、現況よりも将来交通量が少なくなりますので、踏切部に対して、現況以上に負荷はかからないものというふうには考えておるところでございます。

長崎方面から来た車につきましては、そこで踏切が遮断したときに、こちらのほうに滞留していくような形にはなっていますが、ドライバーの心理的に、ここに滞留が始まったら、真っ直ぐ行くようなドライバーが多くございますので、今年の7月に渋滞調査も行ってありますが、こちらにつきましては、踏切で滞留はしますが、その後、信号が青になったときにさばけ残る車がほとんど見られなかったということもございますので、こちらの県道側の渋滞については、今以上に負荷はかかることはないというふうに考えておるところです。

○中村(聖)委員長 ほかに何かございませんか。

私のほうから一つ、11 ページのところで、費用の増減の話があるんですけど、用地費が減って、物件移転補償費が増えるというところの理由は何ですか。

○長与町 用地につきましては、先ほどスライドを見ていただきましたが、面積的な減少といたしましては、変更前と変更後では大体 6,000 m<sup>2</sup>の減となっておりますので、当初想定した単価に掛け合わせたところ、3.4 億円の減は妥当かなというふうに考えておるところでございます。

物件移転補償費につきましても、ご指摘のとおり、変更したことにより、補償物件の件数が9件減る形になりますので、事業費も当然減ると考えられますが、変更前の事業認可のときの計画のときの一般家屋の補償の単価と実績で開きが出てきています。それと、特殊家屋についても、計画上の単価と実績で開きが出てきているというところもございますので、計画単価の見直しを行った結果、9軒は減りますが、4.1億円の増となってしまっております。

○中村(聖)委員長 わかりました。それから、私のほうからもう一つ、別記6のこの表というのは、長与町のほうでつくられているんですか、「コスト縮減及び代替案立案の可能性の有無」というところを書いてあることが、都市計画決定されたことの内容が書いてあるのではないかと思います。交差位置を変えるとか、交差方式を変えるとか、幅員を小さくすると書いてありますけど、これはもう都市計画決定されて、そうすることになっているわけですね。だから、ここに書く話ではないような気がします。この後、さらに、何か可能性があるかということをおお体書かれていると思うので、ここは修正されたほうがいいかなと思います。

○長与町 ありがとうございます。修正いたします。

○中村(聖)委員長 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、大体質問、ご意見は出尽くしたようですので、対応方針の議論をしたいと思いますが、事業者のほうからは、見直し継続という対応方針の原案が出ておりますが、それでお認めいただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、異論ないようですので、この件に関しましては、「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。

以上で、予定された2件、事業の審議は終了いたしました。何か最後に、特にご意見

等、委員の方々からございませんか。——よろしいですか。

それでは、特にないようですので、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。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、恐れ入りますが、議事録の確認と意見書の提出について、よろしく願いいたします。

本日は、お集まりいただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、閉会いたします。

(閉 会)