

令和3年度

第4回 長崎県公共事業評価監視委員会

議事録

日 時：令和4年3月2日（水）11：00～12：02

場 所：長崎県庁 1階 大会議室A

出席委員：友広 郁洋 委員長

大嶺 聖 副委員長

梅本 國和 委員

中村 政博 委員

中村 沙織 委員

岡 美澄 委員

五島 聖子 委員

# 令和 3 年度第 4 回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和 4 年 3 月 2 (水)  
11 時 00 分～12 時 02 分  
場 所：長崎県庁 1 階 大会議室 A

午前 11 時 00 分 開会

## 1. 開 会

事務局(植村) 定刻となりましたので、ただいまから、令和 3 年度第 4 回目の長崎県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

本日は、新型コロナウイルスまん延防止等重点措置期間中の開催となってしまいましたが大変恐縮ではございますが、委員の皆様には、お忙しい中、出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、早い時間から現地調査にもご参加いただきましたこと、重ねて感謝申し上げます。

本日の委員会におきましては、7 名の委員の皆様全員が出席されておりますので、長崎県政策評価条例第 11 条の規定によりまして、会議が成立しておりますことをご報告申し上げます。

本日の審議事項は 1 件でございますけれども、その前に、12 月の第 3 回委員会で一般県道奥ノ平時津線についてご審議をいただきました際、費用対効果(B/C)の算定方法が分かりづらいというご指摘をいただいておりますので、道路建設課のほうから、改めてご説明をさせていただきたいと思っております。どうぞご了承のほどお願いいたします。

それでは、道路建設課、お願いいたします。

道路建設課 道路建設課の松永です。よろしくお願いいたします。

それでは、B/C についてご説明させていただきます。お手元の 1 ページ目の資料からお願いいたします。

B/C につきましては、道路事業における補助事業の新規採択時におきまして、便益が費用の 1.0 倍以上あるかどうかというところを確認するための指標となっております。

算定式としましては、 $3 \text{ 便益} \div (\text{道路整備に要する事業費} + \text{維持管理費})$ となっております。

費用につきましては、事業費としまして、補償費、工事費、間接経費等がここに含まれる形となっております。

維持管理費につきましては、供用後 50 年に要する維持管理費が計上される形となっております。

具体的には、お手元の資料の5ページ目に「費用について」という資料を添付させていただきます。ここで特筆する部分につきましては、2つ目の「・」のところで、用地費につきましては道路等の供用の利用においてその価値が減価するものではないため、費用便益分析においては供用期間後の残存価値については控除します。この用地の残存価値を控除するというのと、事業費につきましては工事費のところで消費税は控除した形で費用を計上することとなっております。

また、1ページのほうをお願いいたします。

次に、便益についてのご説明です。便益の検討期間につきましては、50年間を算定の基準とさせていただきます。

便益の中の1つ目としまして、走行時間短縮便益、こちらのほうにつきましては短縮された移動時間に相当する時間だけ労働した場合に生み出されると想定される収入や、移動時間短縮による物流コストの低減効果などを便益として算定します。こちらにつきましては、車種によって大きく便益が異なりますので、バス、大型貨物車、小型貨物車、乗用車などに区分して便益が算定されます。算定式につきましては2ページ目をお願いいたします。

算定式につきましては、交通量×区間の所要時間×時間評価原単位×365日となっております。こちらの算定式の中で整備前と整備後の費用について、差分が便益という形になっております。具体的にアルファ(α)で示します時間短縮評価の原単位につきましては、乗用車が1台1分当たり39.6円で換算しておりまして、普通貨物車等になりますと67.95円と、大型化するにつれて原単価は上がるような形となっております。また、前回、時津工区のほうで算定しました便益の中の166億円のうち156億円がこちらの走行時間短縮便益となっております。

次に、また1ページに戻りまして、走行経費減少便益になります。こちらにつきましては、燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両償却費等の項目について、走行距離単位当たりで計測した原単位を用いて計算します。こちらのほうも、車種だけではなくて、走行速度によって大きく異なりますので、道路整備前後の平均速度から求められる走行経費の差によって算出します。具体的な走行経費の減少便益の算定式につきましては、3ページに記載しております。3ページをお願いいたします。

算定式としましては、交通量×区間の延長×走行経費原単位を掛けて整備前と整備後の比較をして差を、便益を出すような形となっております。具体的には、こちらの走行経費原単位というところにつきましては、速度によって変わることなので、例えば20キロの乗用車の原単位につきましては22.68円、これが50キロになりますと乗用車の原単位が20.12円となりまして、走行速度が上がれば原単位が下がるという形になっております。また、車種によっても変わります。20キロの乗用車では22.68円のところが、普通貨物とかになりますと42.06円と、大型化すると、こちらの原単位が上がるという形になっております。こういったところを計算して走行経費を算定しております。

次に、また 1 ページに戻りまして、交通事故減少便益、こちらにつきましては、バイパスが整備されることで市街地の現道を通行していた交通がバイパスに流れ、市街地の道路の交通量が減少します。併せて市街地の交通事故も減少の期待がされるというところで、運転者、同乗者、歩行者に関する人的損害、交通事故による損壊を受ける車両、構築物に関する物的損害及び事故渋滞による損失額から算出されることとなっております。

具体的な計算式につきましては 4 ページに記載しております。計算式のほうになりますが、交通量×区間の延長×パラメーターとしまして  $\alpha$ 、こちらの方は沿道区分や車線区分によって変わってきます。プラス交通量×交差点の数 + パラメーター  $\beta$  を掛けるような形となっております。具体的には、こちらのパラメーターにつきましては、一般県道の 2 車線道路では  $\alpha$  の部分が 1,530 で、4 車線になると 1,430 という形で、車線数が増えると減少するという形になっております。 $\beta$  のほうにつきましても、2 車線では 320、4 車線の場合は 310 と減少する形となっております。

あと一般県道と高速道路によっても、またこちらの  $\alpha$  の値が変わりまして、高速道路になりますと 1,530 から 280 と、かなり減少効果が現れます。また、交差点の数につきましても、一般道の起点と終点のところと高速道路の起点・終点は同じ扱いになりますので、中間部の交差点の数が高速道路のほうがないということで、そちらの交差点による事故損失の部分がかなり控除されるような形となって反映されております。

以上のような形で費用と 3 便益を算定します。ただ、こちらの計算式で考慮しないといけないということが 6 ページに書いております社会的割引率という考え方が生じてきます。こちらの考え方につきましては、大規模事業とか、そういった事業については便益や費用が 1 年のみで発生するものではないというところで、複数年次にわたって発生します。こちらの複数年次に対する価値を年度ごとに現在価値に換算し直すという作業がどうしても必要となっております。こちらの現在価値に換算する際に社会的割引率というものを設定して現在価値に直す作業が行われるような形となっております。

4 つ目の「・」に書いてありますが、社会的割引率の設定については、理論的には社会資本機会費用によって設定する方法と、社会的時間選考による設定方法というのがありますが、日本では 1 の考え方に基づいて市場利子率を参考にして社会割引率が設定されております。具体的にいいますと、国債等の実質利回りを参考としまして、社会的割引率を 4% と設定しております。

以上のような形の算定というところで、具体的に示した資料が 7 ページ目になります。こちら、右の表になりますが、上が便益で下が費用という形になっております。基準年というところは、新規事業採択時とか再評価を図ったときが基準年に当たりまして、こちらの基準年を 1 としまして、それ以降につきましては、先ほどの社会的割引率の 4% を減じて算定していくような形となっております。

こちらの表につきましては、新規事業採択時の評価という形でイメージした表となっておりますので、基準年のところ以降にしか費用が発生しておりません。再評価の場合は、

当然基準年より前に工事をしておりますので、その分の費用が計上されると。ただし、基準年より前にした費用につきましては、4%を割引くという形ではなくて、4%をプラスするという形になりますので、前の払った費用については価値が上がるという形で算定されていきます。

そういった中で 8 ページに示しております、時津工区で算定させていただいております。前回の評価と今回の評価というところで、全体事業費のところでは 147 億円の便益と 118 億円の費用で、今回、令和 3 年度 166 億円と 143 億円の費用というところにつきましては、どうしても今回の令和 3 年度のところの費用につきましては、基準年が後のほうになりまして、支払った金額のほうはかなり多くなって残事業が少なくなっておりますので、単価が上がっているというところと、事業費が増額した分というところで費用のほうが増えております。

また、整備効果につきましても、どうしても前のほうから後に換算しての割引率がされますので、費用効果につきましても、前回より今回のほうが上がる傾向にあるという形になっております。

以上、簡単ですが、前回の費用対効果の説明にさせていただきたいと思っております。

事務局（植村） 道路関係事業における B/C の算定方法についてご説明申し上げました。本日の審議事案においても、同じ方法で B/C を算定しておりますので、審議に先立って説明させていただいた次第でございます。

何かご質問等がございましたらお願いいたします。 よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、この後、先ほど現地をご視察いただきました J R 長崎本線連続立体交差事業の審議に移ってまいりたいと思っておりますが、以降の進行につきましては友広委員長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

## 2 . 審 議

再評価対象事業の説明及び審議

都政 - 1 J R 長崎本線連続立体交差事業

友広委員長 本日は、先に現地調査をさせていただきました。お疲れさまでございました。

ただいまから、審議を進めていくことといたしたいと思います。

まず、事業者のほうから、先ほど現場でもご説明をいただいたところでございますが、改めてご説明をいただき、皆様からのご意見をお伺いすると、そういう形で進めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

説明者（長崎振興局都市計画課） 改めまして、長崎振興局の船越でございます。よろしくよろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。

それでは、JR長崎本線連続立体交差事業についてご説明させていただきます。資料の2ページ目をお開きください。

まず、これまでの審議の経過につきましてご説明させていただきます。

本事業は、平成13年に着工準備箇所として国の補助事業に採択されて以来、これまで5度にわたり再評価のご審議をいただいております。直近では、令和元年にご審議をいただいております。その内容につきましては、新たに発生した支障物の撤去、それから労務費、材料費の高騰などによる事業費の増額といったところでご審議をいただきました。今回の変更につきましては、社会情勢の変化に伴う計画の見直し検討に時間を要するため、工期を延長するというものでございます。

また、令和2年3月に鉄道の高架化が完了し、踏切が除却されたことから、便益の発生時期といった費用対効果の算出方法の見直しを行っております。

先ほど現地のほうで平成21年に事業化をしてということをご説明差しあげましたが、今回の事業につきましては、事業化に先立って平成13年に着工準備という形で国のほうの補助事業採択をいただいております。その中で調査検討を進めながら都市計画決定を行い、実際の事業化を行ったという経緯がございます。

それでは、3ページをお開きください。

こちらのほうでは、事業の目的や概要、これまでの経緯をご説明させていただきます。

今回の事業になりますが、JRの長崎本線でございます。松山町の市営陸上競技場付近から長崎駅までの約2.5kmの区間、そちらの線路を高架化し、区間内の4箇所の踏切を除却するというものでございます。

平成21年度に事業認可を取得し、事業に着手した後、平成27年度に仮線への切替えを行っております。その後、高架本体や軌道などの工事を進めまして、令和2年3月に高架への切替えを完了しております。

高架を切替えた後、仮線路の復旧工事、それから交差道路、側道などの関連道路の整備を行っているところでございます。ちょうどこちらの資料の真ん中あたりに高架と側道の図面があるかと思えます。この赤で着色をしました側道の整備を今進めているというところでございます。

それでは、4ページをお開きください。

本事業の整備効果としましてご説明をさせていただきます。今回、事業区間の中には4箇所の踏切がございます。その中でも、現地で説明させていただきましたように、竹岩橋の踏切でありますとか、梁川橋の踏切、こういったものが踏切で存在するというふうなところで大きな交通渋滞でありますとか事故、そういったものが発生していたのですが、高架化を行うことでそれらの問題が解消したというところがございます。また、併せてになりますが、これまで、この線路が地上部にあるということで、東西の市街地が分断をされていたという側面もございまして、この市街地が一体化されたことで地域の活性化にも寄与をしているところでございます。

それでは、5ページをお開きください。

今回の事業の進捗状況についてご説明をさせていただきます。先ほどご説明したとおり、令和2年3月にJR長崎本線の高架化が完了しており、この区間内の4箇所の踏切が既に除却をされているというところでございます。現在、仮線路の復旧工事がおおむね完了し、今後は交差道路や側道などの道路整備を行うことにしております。この図面でいきますと、赤で着色をしているところが高架の部分になります。それから、少し分かりづらいんですが、黄色で着色をしている部分、そちらのほうが新しい道路整備というところになります。

今回の連続立体交差事業で主に整備をするのが、梁川橋の踏切から幸町の踏切というところがありますが、ちょうどこのあたりぐらいまでの側道整備をこの事業で整備をする計画になっております。この緑色で示された長崎駅周辺土地区画整理事業でございますが、こちらの中の黄色の道路につきましては、長崎市が整備を行うというところで役割分担を行いながら整備を進めている状況でございます。

それでは、6ページをお開きください。

今回、高架へ切替えを行ったことによる事業効果についてご説明をさせていただきます。今回、4つの踏切を除却したというところで、踏切遮断で発生してしまっていた交通渋滞が既に解消をしております。さらに、この踏切の渋滞に伴いまして、国道など近接する幹線道路まで渋滞が及んでおりましたが、これらの周辺道路も含めて交通の円滑化が図られているという状況でございます。

今回、これらの踏切除去による効果発現状況を踏まえまして、費用対効果の算定方法を見直しております。これまでは、道路整備を含めた全ての事業が完了した時点において便益が発生するというところで算定を行っておりましたが、踏切除却の便益につきましては、既に高架を完了した時点で便益が発生しているところがございますので、全ての事業が完了した後に便益を計上するのではなく、高架化完了に伴って、この分につきましては先立って便益として算定をさせていただいております。

続きまして、7ページをご覧ください。

こちらで上位計画の位置づけであるとか、関連事業の状況を少しご説明をさせていただきます。現地のほうでも少しご説明をさせていただきましたが、今回の鉄道高架事業につきましては、西九州新幹線、それから長崎駅周辺土地区画整理事業、こちらの事業と密接に関連をしながら今まで整備を行ってきたという状況がございます。

まず最初に、西九州新幹線でございますが、こちらのほうは既に土木工事やレールの敷設が完了している状況でございます。ちょうど宝町のところで大きな橋梁が横切っているのを目にすることもあるかと思えます。現在、電気工事であるとか機械工事、それから駅舎の整備が進められているという状況でございます。先日発表がございましたが、この西九州新幹線、今年の9月23日に開業を予定しております。

それから、2つ目の長崎駅周辺土地区画整理事業になります。こちらは、まず最初に

現地を確認いただきました長崎駅の西口、こちらの駅前広場が完成しているという状況でございます。それから、反対側の東口のほうでございますが、ちょうど工事をしていたところですね。こちらのほうは区画内の道路であるとか、広場の整備が今進められている状況でございます。

それから、区画整理事業の対象事業地内におきましては、官民による多様な都市開発が進められているという状況になります。現在までに長崎警察署の新庁舎、それから出島メッセ長崎、長崎放送株式会社の新社屋が開業しているという状況になります。今月の18日になりますが、長崎駅の高架下にJR九州の新たな商業施設も開業するということが発表されております。併せて、今現在のアミュプラザの西側になりますが、現在のアミュプラザと新幹線の駅舎の間になりますが、そちらのほうにも新しい駅ビルが拡張して整備をされるという計画になっております。この長崎駅周辺地区、長崎の陸の玄関口として、それに相応しいまちづくりが進んでいる状況でございます。

それから、3つ目になりますが、こちらは今回の長崎駅の北側になりますが、三菱の工場跡地です。もともと、この工場跡地が存在した7ヘクタールの広大な土地になりますけれども、こちらのほうにジャパンネットホールディングスの長崎スタジアムシティプロジェクトが計画をされているところでございます。こちらにつきましては、もう既に報道等かなり行われておりますので、皆様のほうもご存じかと思うんですが、サッカースタジアムを中核とした複合施設の開発計画が進められております。こちらにつきましては、令和6年夏頃の完成を目指して整備が進められているところでございます。こちらにつきましては、もともと工業地域ということで土地利用が進んでいたんですが、平成2年度の末に土地の利用計画が工業地域から商業地域に変更を行われております。従来は工場ということで人の往来はあまりありませんでしたが、今後は多くの人々が往来する地域になるであろうと考えております。

それでは、8ページをお開きください。

今回の変更事項となりますが、国道202号の稲佐立体交差の整備計画の見直し検討に伴い、事業期間を見直したいと考えております。なお、従来からの計画では、鉄道の高架化に伴い、立体交差部を埋め上げ、平面化することとしておりました。

それでは、9ページをお開きください。

稲佐立体交差部の整備方針につきましては、令和2年度に地元の方々と意見交換を行い、歩行者交通への配慮など様々な意見をいただいたところでございます。これまで、当事業周辺地域における土地利用計画の変更や新たな開発計画、それから歩行者交通への配慮といった社会情勢の変化を踏まえまして、地元の皆様との対話や関係機関との協議、道路の設計検討を進めてきた結果、コロナウイルスの蔓延状況などもございまして、計画検討に約2年が必要となったため、事業期間を令和5年度まで延長したいと考えております。

それでは、10ページをお開きください。

事業の投資効果についてでございます。今回、事業期間の 2 年間の延長や、令和 2 年度に高架化が開通したことによる便益発生年の見直しを踏まえ、再算定しましたところ、全事業に対する費用対効果は便益 580 億円に対しまして、総事業費が 543 億円となり、B/C につきましては、前回から 0.04 ポイント増加し、1.07 となっております。なお、数値としては便益計算には計上しておりませんが、東西市街地の一体化による土地利用の増進、あるいは高架下空間の有効利用、そういった効果も見込まれることができます。

続きまして、11 ページをお開きください。

こちら最後になりますが、今回の本事業につきましては、令和 2 年度末での事業進捗率が約 91%に達しております。用地買収の進捗率は 100%ということでございます。それから、九州新幹線、長崎駅周辺土地地区画整理事業、こういった事業と一体的な整備が不可欠な事業であると考えております。今回、2 年間の事業延伸を行うというところで、事業完了自体は遅くなるということになりますが、費用対効果は 1 を上回るものが見込まれ、事業の重要性、必要性は変わらないことから、事業継続が妥当と私たちのほうでは判断をいたしております。

説明につきましては、以上となります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

友広委員長 ありがとうございます。ただいま、説明をいただいたところでございます。これから、委員の皆様方からのご意見、ご質問をお受けしたいと思っております。

岡委員 稲佐立体交差の平面化工事ですけれども、地元の意見交換などで具体的にどういう意見が出ていて、最終的に今の形になってきたのか。もとの姿とこれからの姿、具体的にお伺いしていいでしょうか。

説明者（長崎振興局都市計画課） 地元の意見と、これからどうなるのかというふうなご質問かと思っております。

まず、地元の意見でございますが、地元との意見交換につきましては、この 2 年間、私たちのほうで十数回意見交換を行ってきたところです。地元からいただいたご意見ですが、まず、歩行者に対する配慮をしっかりと行ってほしいというお話をいただきました。それから、道路の排水処理、こちらのほうもしっかりやってくれというご意見をいただいているところです。

これらのご意見をいただきまして、私たちのほうでどういった道路計画が望ましいのかという検討を行ってきたところです。私たちとしましては、社会情勢の変化、先ほどちょっと土地利用の変化があったというご説明をさせていただきましたが、幸町の工場跡地、こちらのほうが工業地域から商業地域に転換をされたというところ、それに伴って多くの人々が行き交うことになるであろう、その工場跡地と長崎駅の間ですね、こちらのほうで多くの人々が行き交うということが予測されるんじゃないのかなと思っております。こういった社会情勢の変化、それから、しっかりとした道路の排水計画を考

えるというところで、今までいろんな関係者の方々と協議を行いながら、この地区にどういった道路計画が求められているのかというところを検討してまいりました。

今現在、こういった形でこの稲佐立体が計画を決めていくのかというところは、この場ではまだはっきり決まっておりませんが、社会情勢の変化に伴う状況、それから地元からいただいたご意見、そういったものを踏まえながら、こういった計画が望ましいのかということをしっかり検討していきながら整備を進めていきたいと考えております。

岡委員 ありがとうございます。地元の方と話し合いを重ねていくことは大変、地元の方も考えが意外と一つでなかったりするかと思うんですけども、もう既に十数回も話し合いをされているということで、なかなかまとめるのは難しいかと存じますが、あの地区のいろんな方が関わっている地区でもありますので、そうやって県と地元の方と話し合いを進めていっていただいているということは、私たち委員としても誇らしいなと思います。

五島委員 令和5年まで、まだまだちょっと先までかかる、令和5年までかかるもので、かなり予算もかかる長期的な大きなプロジェクトで、そのお金がどこに落ちるのかなというのが心配なところで、今、長崎は仕事が県内にないので人口が流出していくというようなところで、いろんなものが地産地消である、あるいは新しい仕事を県内、市内で生み出していくということがすごく重要だと思います。その一方、このデザイン調整会議の委員が全て、ほとんど東京ベースで、東京のゼネコンが来て、東京のものを持ってきて、長崎は東京に支払っておしまいになってしまうというようなこともよく聞いております。その辺のところですね、この工事に当たって、どれぐらい工事のお金とか仕事、材料というのが地元に戻元されていくのかというところをちょっと伺いたいと思います。

説明者(長崎振興局都市計画課) 長崎にしっかりお金が落ちるのかというふうなご質問かと思います。これにつきましては、民間で行う工事、それから公共事業で行う工事というところで扱いが少し違ってくるのかなと思います。民間事業の中でこういった業者を選んでというところはなかなか難しいところがございますが、まず、私たちの公共事業のお話になります。

まず、私たち、今回のこの連続立体交差事業ですね、JRの鉄道高架本体自体はJR九州に委託を行っておりますので、なかなか私たちのコントロールが全て行き届くというわけではございませんが、少なくとも今回、私たちが行っていきます側道の工事、そういったものにつきましてはしっかり長崎県内の建設業者の方々、基本的には長崎振興局の管内の方々にしっかり発注を行っていきながら、公共事業のフロー効果を出せるように行っていききたいというふうに考えております。

それから、デザインの中で様々なものを使いながらというところでございますが、基本的に今回の長崎のデザインにつきましては、長崎特有のものをできるだけ取り入れるということを考えて、念頭に入れながら整備を行っているところです。長崎にゆかりの

ある、造船で言えば鉄ですとか、レンガなんかもそうなんです、できるだけ長崎にゆかりのあるものを取り入れながら整備を進めていくと、こういったことを念頭に入れながら整備を進めております。なお、なかなか細かい数字まではお答えすることはできませんが、基本的な考えとしては、長崎をベースに整備検討を進めているという状況でございます。

五島委員 ありがとうございます。

梅本委員 先ほどのご説明で、今、地元の方との協議の中で問題になっているのが、歩行者への配慮と道路の排水処理のことをおっしゃられたと思うんですけども、この道路の排水処理について、もうちょっと具体的なことを教えてもらいたいんですが、今、潜っている状態の道路になっていると思うんですけども、その状態のほうが逆に大雨が降ったり、あるいは浦上川が増水したりというときに、どういうふうな被害が発生したり、どういうふうな処理をされているのかなと思ったりもするんですけども、逆にこの説明では平面化後の浸水を心配されているということで、潜っている状態とか平面になった状態で、それぞれどんな浸水被害が予想されて、それに対してどういう対策があり得るのかを含めて、もう少し教えていただければと思います。

説明者（長崎振興局都市計画課） 道路の排水対策に関するご質問ということかと思えます。

まず、今、稲佐の立体交差部分、こういった処理をしているかというところですが、今、立体交差につきましてはアンダー構造ということになりまして、道路が沈んでいるような構造になります。今現在は道路の沈んだ一番低いところ、そちらのほうに排水のポンプを設置しております。そのポンプで水をくみ上げて川のほうに道路排水を流しているという状況でございます。今現在、この稲佐の立体交差、現状では数年に一度、少し排水処理が追いつかず浸水が発生するという状況がたまに発生するというのは状況としてはあるのかと思っております。

対して、当初のもともとの従来の都市計画案でした平面の埋上げ計画ですね、こちらの場合は、私たちが計画をしておりましたのが、長崎市と協力をしまして排水対策をしようという計画をしておりました。具体的に申し上げますと、平面の埋上げをした後、水がたまる貯留槽を造りまして、そこから排水をするという計画でございます。こちらにつきましては、一般的な大雨に対しては、全国的な基準があるんですが、それに基づいて整備をするというふうな計画で、道路の排水としてはしっかり対応できるような計画であったという認識を持っております。

今の形状につきましても、当時、埋上げの計画をした計画につきましても、道路の排水についてはしっかりとポンプで排水できるような計画であるという認識を持っております。

友広委員長 よろしいですか。

梅本委員 はい、結構です。

大嶺副委員長 大嶺です。今の平面化工事のこと、ちょっと追加で質問ですけど、もし平面になったとすると、上に信号が一つ、交差点ができるということになるんでしょうか。その場合は、今、雨が降らなくて浸水してなければ、信号なしでスムーズに向こうまで行けると思うんですけど、仮に平面になって信号ができれば、そこで交通渋滞が起こるか分からないんですけど、そういう逆の不利な面もあるということでしょうか。

説明者(長崎振興局都市計画課) 交差点のお話かと思います。もともと埋上げる計画、当初の計画では当然交差点ができる計画でございましたので、そこに信号がつくような形に計画をしております。こちらのほうですが、今ちょっとご指摘があったように信号があれば、そこで赤信号であれば止まって、さらに国道でもということになりますので、おっしゃられるようなことが発生するということは確率としてはあると思います。そういった平面化を行って信号が増えるという状況がある中の計画と、私たち、もう一つ今の立体構造を存置した形ですね、そういった計画の検討も行ってあります。いろんな土地利用の変化であるとか、歩行者を優先したほうが良いというお話がある中で、立体構造を残したほうがいいのか、信号を新たに造って平面化したほうがいいのか、そういったことを社会情勢の変化、あるいは地元の方々の意見を踏まえまして、こういった構造が望ましいのか、そういったことを今検討しているという状況でございます。

大嶺副委員長 分かりました。

中村(沙)委員 この立体交差の設計の件ですが、今、平面化するのか、立体交差を残すのか、まだ検討されている状態とのことで、今の事業期間の見直しで、この検討のところで大分大きく違うと思うんですけど、この2つの計画が。なので、まだこの検討の段階で地元の方とのお話で、さらにここの検討の期間が延びる可能性があるのかどうかということと、逆にもう平面化しないとなったときに、その工事の規模が多分大分縮小するんじゃないかなと思うので、その費用と期間の減少の可能性はあるのかどうかということをお話していただきたいと思います。

説明者(長崎振興局都市計画課) 事業期間がさらに延びる可能性があるのではないかというお話と、今の形を残すのであれば時間も短く、費用も少なくというふうなお話かと思います。

この事業期間、今は2年の延長ということで私たちは考えております。まだ、今の時点では、こういった案が一番ベストかというところは少し検討を行っているところなんですけど、できれば私たちもこういった整備案が望ましいのか、地元の方にもできれば近いうちにお示しをしたいと思っています。その中で2年間の期間の延伸をというふうなところを考えているんですけど、この期間の延伸なんですけど、仮に今の計画で整備を進めるにしろ、この立体構造を残した形で整備をする場合にでも、やはり相応の期間がかかるんじゃないのかなと思っています。今の立体構造を残すとなった場合、工事の規模が縮小して事業期間が短くなるんじゃないかと思われるかと思うんですけど、実際にはいろんな手続がございまして、今の計画から変更するということになりますと、都市計画

の変更の手続が必要になってまいります。それから、さらに事業認可というものもあるんですが、こちらのほうも変更しないといけないということになります。その手続を行いながら整備を行うということになりますので、やはり期間につきましては一定の時間が必要なのかなと考えております。

さらに、事業費の話ですが、こちらのほうは今の段階で、整備規模が減るので事業費がどれだけ減るのかというのは、ちょっとなかなか、まだ私たちも検討を行っている途中で、ひょっとしたら減ることもあるのかもしれませんが、今の段階ではまだはっきりと申し上げられません。

中村(政)委員 中村です。稲佐の立体交差につきましては、先ほども数年に一度浸水被害が起こりますというお話がございましたけれども、基本的に危険な箇所であるという認識は皆さんお持ちのはずなので、その危険な箇所についてはできるだけ速やかに除去する必要があると思います。そういう認識は地元の方々は持ってないのかというのが非常に気になるところです。

それと、先ほどの平面化後に浸水被害が出るのではないかとということで心配されているという声もございますけれども、危険除去ということを考えれば平面のほうがやはり浸水被害は少ないだろうというふうに思いますし、そういったものを検討の上、この計画がもともと作られていたはずで、当初の計画では既にもう平面になっている予想図も示されて計画を既にご説明もされてきていたはずなので、これがここにきて変わってきているというのはいかななものかと。非常に事業全体の本来の目的を達成できないのではないかとこの気もいたします。

この関係地域の方の全員が了承というところまでもっていかれるのか。例えば、もうそれは難しいのであれば、そこはもう少し検討をして早めに事業が完了できるような対策を打たれたほうがいいのかというふうに思います。

以上です。

説明者(長振興局都市計画課) 道路排水に関するお話、それから事業の推進、早めに推進したほうがいいのかというふうなご意見かと思えます。

今、私たちのほうが計画をしている案ですね、平面化を行う案、それから立体構造を存置した形で整備する案、どちらにつきましても道路排水の計画につきましてはしっかりとしたもの整備をするということで考えております。ですので、どちらの案につきましても、水に対する内容は変わらないであろうと認識をしております。

私たちのほうで今検討を進めておりますのが、こういった地元の方がご懸念をされていることも当然あるんですが、先ほどちょっと重ねて申し上げましたが、社会情勢の変化ですね。今度、長崎駅の北側に新しいサッカースタジアムを中核とした施設ができると。そうすると、当然この施設と長崎駅の間に多くの人が行き交うことになります。そうしたときに、その歩行者動線として、平面化を行ったほうがいいのか。あるいは今の立体構造を存置して歩行者と車を分離するといった交通形態のほうが望ましいのか。

そういったことを総合的に考えながら、どちらのほう望ましいのかというところを検討を進めているという状況でございます。

先ほど事業の推進の中で地元の100%の理解というお話もございましたが、私たちとしては、できるだけ皆様の理解を得ながら事業を進めたいと考えているというのは当然のことでございます。ただ、本当に100%の理解がないと進めないのかということにつきましては、やはり何ごとにも100%というのは難しいところがあるんじゃないのかなと思います。ただ、こういった事柄がございますので、私たちとしましては、丁寧な説明をしながら、説明をしっかり行いながら、事業についてもしっかりと推進をしていきたいと考えております。

今回、ご審議いただいております2年の期間の延長、この中でしっかりこの側道計画を進めまして、長崎のまちづくりを進めていきたいと考えております。

友広委員長 ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

現場を見ていただいたし、また、今、委員の皆様からご意見をいただいたところでございますが、大きな大型事業といえますか、事業の種類もいろいろありますし、また事業者も官民ということではありますが、今申されましたように、やはり住民の理解ということを最優先といえますか、大事にさせていただいて、その事業の目的があるわけですから、その事業の目的にご理解がいただけるような事業者としてのご努力をいただいて、この事業が最後の事業だと思っておりますので、円滑な推進が図られて、2年間、今回事業期間が延びるわけでございますが、その期間内でぜひ完成が成し遂げられるようにご努力をいただければと、このように思っております。

ほかにご意見はございませんか。

それでは、特にご意見もないようでございますので、JR長崎本線連続立体交差事業につきましては、対応方針の原案どおり「継続」することによろしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 ありがとうございます。

ご異議がないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

それでは、一応今日はこの1件だけでございましたので、審議のほうはこれで終わらせていただきますが、皆様から何かご意見とかご要望等がございましたらお受けしたいと思っておりますけれども。

岡委員 審議が終わったところではありますけれども、この件に関しては今までは対応方針、方向が決まった上で審議をしていたということですが、今回は最後の話し合いはまだ分からないという状況で、ただ、県の今までの方針と地元の方の方針を上手にまとめていただく、その方向性に関して納得したということになるかと思うんですけれども、今後、この会でこの案はどっちになりましたよという結果を知ることができるのか。それとも今回で、あとは新聞報道だけで終わるのか。その辺は、今回特に現地も見てまいりましたし、興味があるといえますか、委員として最終的にこっちの案に

なりましたという報告があればありがたいなと思います。

事務局（植村） 事務局からでございます。今回、事業期間の延長をお認めいただいて、今後、2年間の間に方向を事業担当セクションで定めて、事業がその期間内で終われば、本来的にはこの委員会にはもう上がってくることはないんですけど、今ご意見がありましたように、方向性、事業の内容というのがはっきりしない状態でご審議をいただいて、その結果というのは気になられるのは当然のことだと思いますので、参考事項として今後の委員会の中で何らかの形でご報告申し上げるようにはしたいと思います。よろしいでしょうか、それで。

友広委員長 では、そのようによろしく願いいたします。

ほかにはございませんか。

それでは、時間もちょうど12時になりました。これで終わることにいたしまして、あとは事務局のほうでよろしく願いいたします。

### 3. 閉会

事務局（植村） 友広委員長様並びに委員の皆様、本日のご審議ありがとうございました。

議事内容につきましては、速記録を基にしまして議事録を作成して、皆様にご確認いただいた上で公表したいと考えております。

また、県にご提出いただく意見書につきましては、後ほど事務局から内容を確認させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、第4回の委員会を閉会いたします。

本日はありがとうございました。

友広委員長 どうもお疲れさまでした。

午後 零時 02分 閉会