

# 令和4年度第1回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和4年8月3日（水）

10時30分～16時31分

場 所：出島メッセ長崎 1階会議室 108

午前10時30分 開会

## 1. 開 会

事務局（中村） 定刻になりましたので、ただいまから、令和4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、本日の司会を務めさせていただきます土木部建設企画課の中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

前松浦市長の友広委員長でございます。

長崎大学大学院工学研究科教授の大嶺副委員長です。

弁護士の梅本委員でございます。

株式会社長崎経済研究所の中村委員でございます。

長崎国際大学薬学部助教の中村委員でございます。

なお、長崎大学大学院水産・環境科学総合研究科教授の五島委員と、公募により選出されました岡委員におかれましては、事前にご欠席との連絡を受けております。

本日の委員の出席者数でございますけれども、委員全7名のうち5名出席ということで過半数の委員に出席をいただいておりますので、長崎県政策評価条例第11条第2項の規定により、本委員会が成立していることを報告いたします。

### 1-1 開会挨拶

事務局（中村） 次に、長崎県土木部長の奥田よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

奥田長崎県土木部長 長崎県土木部長の奥田です。今日は、本当にお忙しいところ、そしてまた、猛暑、酷暑と言うべきですか、そういう中、わざわざお時間を割いていただきましてありがとうございます。

また、長崎県の県政の推進に当たりまして、本当に温かいご理解、ご支援を賜っておりますことに対しまして、改めて感謝申し上げたいと思います。ありがとうございます。

本日は、公共事業の評価ですけれども、社会資本整備、公共事業を取り巻く環境というのは、今、大きく変わってきております。

まず1点挙げられるのが、これまで高度経済成長期、いわゆる人口ボーナス期に整備をしてきたインフラが、今後、多くが建設後50年を超えるという老朽化の時代に入ってきているということです。今は、かつての人口ボーナス期と違って人口が減っている人口

オーナス期でもあります。かつての状況とは非常に異なりまして、財政が厳しいというふうな制約が課されております。そういう意味においても、公共事業のあり方については、しっかりと費用対効果を点検し、見直しを行い、透明性、効率化の下、事業を進めていかなければならないと思っております。

一方で、社会資本の持つ意味というものは非常に大きいことには変わりはありませんで、欧米の諸外国を見ますと、インフラ整備の重要性が改めて再認識されて、その投資が加速化されている状況にあります。

経済成長を支えるという意味もありますけれども、環境が変わってきている、状況が変わってきている中で2点目として挙げられるのが気候変動、また、これに伴う災害かと思えます。特に災害に目を向けますと、本当に頻発化、激甚化、あるいは広域化してきていること。そして、特に治水では、もう我々の計画を上回るようなものが毎年繰り返し起きていることで、ハード整備だけではなくて、ソフト・ハード一体となって、どのように整備を進めていくべきかという課題にも直面しております。

また、気候変動でいきますと、CO<sub>2</sub>をいかに削減していくかというだけではなくて、ゼロカーボンに対して我々はどう取り組まなければならないのかという課題にも直面しています。

道路整備の公共事業の評価でいきますと、3便益しか見ていないんですけれども、例えば都市部の渋滞に伴うCO<sub>2</sub>を削減するには環状道路の整備をしっかりと進めて、なるべくCO<sub>2</sub>が出ない巡航速度で車をスムーズに走らせるということがCO<sub>2</sub>の削減にも大きく寄与するわけですが、そういったものは公共事業の評価の数値としては入ってきていないわけです。いろいろ我々がやっているインフラ整備の意味合い、効果というものを、今、客観的に評価することになっている以外のものでも、きちんと見極めつつ判断していかなきゃいけない、そういう時代に来ていると改めて思うところであります。

一方で、我々の社会資本整備の進め方の中で、いつまでにこれを仕上げるのか、いわゆる供用目標年度というものを設定して事業に取り組んでおりますが、ややもすれば、それがずると後倒しになっていくということがこれまでも間々見受けられてきました。我々自身、事業のマネジメントをしっかりとやるのが非常に大事だと。対外的なところでも約束でありまして、税金を使って、いつまでに何を仕上げていくのかというところをしっかりとマネジメントしていかなければいけないという自戒の意味も込めまして、今日は事業費の見直しですとか、あるいは完成年度の見直しというところのご説明をこれからさせていただきますけれども、委員の皆様におかれましては、厳しく温かく叱咤激励をさせていただきたいと思っておりますので、疑問になられる点等につきましては、率直に質問をぶつけていただいてご審議いただきたいと思っております。

長くなりましたけれども、今日は長時間になりますけれども、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

私からは以上です。

事務局（中村） ありがとうございます。

それでは、これから議事を進めてまいりたいと思っておりますけれども、奥田については、用

務の都合上ここで退席させていただきたいと思います。

それでは、本日お配りしております資料の確認をお願いしたいと思います。まず、ホッチキス留めで議事次第が1部、両面印刷で「欠席委員による事前質問と回答」という資料が1枚、A4の紙ファイルにちょっと厚手の資料で「令和4年度第1回長崎県公共事業評価監視委員会資料」ということで3種類、お手元にお配りしております。過不足ございませんでしょうか。

それでは、ここからは友広委員長に議事の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

友広委員長 本委員会の委員長を仰せつかっております友広でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

## 1 - 2 審議方法の説明

友広委員長 6月28日付で大石知事から意見を求められた件についてご審議をお願いしたいと思います。

早速ですけれども、第1回委員会では、再評価及び事後評価の対象となる事業の対応方針についてご審議をお願いいたしますが、審議に先立ちまして審議の方法について、まず、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

事務局（馬場） 事務局の馬場です。事務局から審議方法についてご説明いたします。

今回、ご審議いただく事業は、再評価が28事業、事後評価が4事業となっています。委員会において効率的かつ効果的な審議を行っていただくため、再評価事業のうち一括して説明・審議を行う一括審議と、個別に詳細な説明・審議を行う個別事業に分けることとしております。

このうち個別審議を行う事業の選定方法につきましては、次に説明するとおりです。

まず、各事業実施主体において、選定ルールを基に、一括・個別審議（原案）を作成します。選定ルールは後ほど説明します。一括・個別審議（原案）を事務局が取りまとめ、再評価対象事業一括・個別（原案）一覧表を作成し、委員会前に行う事前説明において各委員に提示します。その際、各委員から1~2件を目安に個別事業のご意見をいただきます。いただいた各委員のご意見を基に、事務局において個別審議案件を選定し、委員に選定結果を提示します。委員から異議があった場合は、その事業を個別審議に追加します。

各事業実施主体における原案の選定ルールは、次のとおりです。

対応方針（原案）が「中止」、「休止」、「見直し継続」の事業、費用対効果が1.1未満の事業、事業進捗が計画の進捗率を20%以上下回る事業、年度平均予算が5億円以上の事業、社会経済情勢等に大きな変化があった事業、事業採択後5年未着手の事業につきましては、原案を個別審議にすることとしています。このようにして個別審議対象事業を選定いたしました。なお、個別審議以外の事業は、一括審議としています。

結果、個別審議が11件、一括審議が17件、計28件となっています。

最後に、審議の進め方について、ご説明します。

再評価事業の審議は、一括審議を行った後に個別審議を行い、その後、事後評価事業の

審議を行っていただきます。一括審議は、事務局が一覧表により説明した後、事業の分野別に漁港漁場課と港湾課の事業、道路建設課と道路維持課の事業、河川課と砂防課の事業に分けておりますので、それぞれに分野別に審議をお願いします。個別審議は、原則、1事業ごとに説明と審議をお願いします。事後評価につきましても、1事業ごとに説明、審議をお願いします。

以上で審議方法についての説明を終わります。

友広委員長 ありがとうございます。今、審議方法について事務局からご説明をいただいたわけですが、何かご意見がございましたらお受けしたいと思います。今の方法でよろしいですか。 では、そのようにさせていただきたいと思います。

## 2. 委員会審議

友広委員長 それでは、議題2. 委員会審議に入ります。

今、事務局から説明がありましたけれども、審議を効率化するために審議対象を事前に一括審議と個別審議に分けております。

まず、一括審議対象事業の審査から行い、その後、個別審議対象事業についての審議を行いたいと思っております。

なお、現地調査等の詳細審議が必要と判断される事業がございましたら、委員の皆様からその都度、ご発言をいただきたいと思っております。

事業者におかれましては、正確かつ簡明な説明、回答を行っていただき、委員会の進行にご協力をいただきたいと思っております。

なお、議事録の整理の都合上、事業者、委員の皆様は、お名前を申されてからご発言をお願いいたします。

### 2 - 1 再評価対象事業の説明及び審議

友広委員長 それでは、議題2 - 1 再評価対象事業の説明及び審議に入ります。

まず、一括審議について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局（馬場） 事務局から、再評価の一括審議について、説明します。

本委員会に先立って、各委員へ事前説明を行っており、この中で今回審議される全ての再評価事業について、事業内容と対応方針（原案）について、事前説明を行っています。このため、本委員会においては、簡潔に説明を行います。

「別記6 令和4年度再評価対象事業一覧表」をご参照ください。この一覧表の中で黄色着色の事業が個別審議対象事業、白抜きの事業が一括審議対象事業となっており、個別審議は11事業、一括審議は17事業あります。事業名、再評価の理由、事業の進捗状況、社会情勢の変化、コスト縮減の対応、対応方針（原案）については、一覧表のとおりとなっております。

また、道維 - 1 釜田線道路改築事業につきましては、本日欠席している岡委員から事前に質問をいただいております。両面印刷資料の「欠席委員による事前質問と回答」をご覧ください。質問内容と、それに対する回答を読み上げます。

岡委員の質問、道維 - 1 釜田線道路改築事業。

質問は次のとおりです。事業進捗率が 67.7% で橋梁が残っているのであれば、時間がかかりそうですが、令和 5 年度に終わるのでしょうか。

平戸市からの回答は、以下のとおりです。全体事業費に占める割合が高い橋梁が残っていますが、橋台 2 基のうち 1 基は令和 3 年度に完成しています。もう 1 基の橋台は令和 4 年度に発注済みであり、現在、入札準備中の橋梁上部工 (R4、R5 債務) につきましても現時点で工程上の問題等はありませんので、その後の舗装工事等を含め令和 5 年度で事業を完了する見込みです。

事前質問と回答については、以上です。

以上で一括審議の説明を終わります。

友広委員長 ありがとうございます。今、一括審議の事業について、事務局から事前説明を行っていたということで簡潔にご説明をいただいたところでございます。

このことについて、皆様からご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

全体的なことがなければ、先ほど事務局からご説明がございましたとおり、まず、道路建設課と道路維持課の 5 事業について、質問等をお受けしたいと思います。

資料と私が申し上げたことと前後しておりますけれども、道路建設課と道路維持課の 5 事業について、ご質問、ご意見をいただいた後に漁港漁場課と港湾課の 5 事業についての質問を受けるということで、順序が逆になりますけれども、よろしくお願いたします。

前回の委員会では、一括審議対象事業の全部を一括してご審議をいただくということにしていたわけですがけれども、委員の中から少し小分けした方がいいんじゃないかということもございましたものですから、今回、それぞれの事業課ごとに 3 つに分けてご意見をいただくというふうに見直しをしたところでございます。

ちょっと私が間違っ先飛びましたものですから、資料の数字からしますと、冒頭の漁港漁場課と港湾課の 5 事業についてのご意見、ご質問を受けるということにしたほうが書類が見やすいのかなと思いますので、漁港漁場課と港湾課の 5 事業と、冒頭申し上げました道路建設課と道路維持課の 5 事業、合わせて 10 事業になりますけれども、これについてご意見をいただいても結構だと思います。

それでは、河川課と砂防課の 7 事業についても、17 事業全部について、ご意見、ご質問等をお受けしたいと思います。

中村(沙)委員 漁港 - 5 の事業についてお伺いしたいんですけれども、スライドの 4 ページの経緯につきましても、事業費が増えたこと理由としましては理解ができるんですが、完了工期が 9 年ほど延伸した理由が、「製作ヤードの変更に伴う事業費の増により工期が延伸」と書かれているんですが、この事業費が増えたことと工期が延伸したことの因果関

係について、もう少し詳しく教えていただきたいです。

友広委員長 担当課からお願いいたします。

漁港漁場課（中倉） 漁港漁場課の中倉です。よろしくお願いします。

先ほどの為石漁港海岸についての回答ですが、委員からの質問については、事業費が今回増大したことに対して工期が延びる因果関係についてというご質問だったかと思うんですが、今回、事業費が6億円増額しております。ブロック製作ヤードの場所が変わっております、そこで移送距離が延びたことによって事業費が増大しております。それに伴いまして長崎市の事業でございますが、年間の市の予算上の都合がございまして、他事業との関連性も踏まえて、どこかを止めるというところもいかないという観点から、事業費が伸びた分だけ工期も延びてしまったという状況となっております。

以上です。

友広委員長 ありがとうございます。ほかにございませんか。

大嶺副委員長 質問の前に、一括審議ということで事前に説明していただいた時は、それぞれ中身を見ながらよく分かったんですけど、今日またまとめて一括になると、前に話を聞いた内容、どこに、どういう話があったというのが覚えてないので、今日、質問をと言われても、なかなか出てこないというのが実感です。

今の時間で見た時に気がついたのは、道路建設 - 2 で、よくあるんですけど、軟弱地盤で工法が変わって予算が増えたというのが、今回は地盤改良工法で、資料でいうとスライドの5になりますが、地盤改良工法の中層混合処理工法、サンドマット工法とか、今まで全面的に地盤改良する、セメントとか石灰で改良するというのが多かったと思うんですけど、今回は別の工法で、スライドの6も充填工法でエアモルタルという、普通だったら結構コストはかかるんですけど、こういう工法を選んだ理由とか、比較検討されてこれが適切だったとか、コストが安かったのか、この現場の状況でこれがよかったとか、そういう検討が行われてこれになったかどうかというのは、ご存じならお願いします。

道路建設課（濱） 道路建設課の濱と申します。

先ほどご質問いただきました工法の選定について、設計を行う際に設計コンサルタントと発注者の長崎県と協議を行いまして、経済性だとか、周辺環境への影響だとか、そういうものを加味して工法の選定をさせていただいております。

また、スライド6については、充填工・エアモルタルを選定した理由として、石橋の保存だとか、そういった施工条件というものも加味しながら選定をさせていただいております。

以上、回答とさせていただきます。

大嶺副委員長 分かりました。ありがとうございます。

友広委員長 ありがとうございます。

一括審議の17事業について、今、ご意見、ご質問を受けておるわけですが、事前に説明を受けまして、私もいろいろその後確認といいますが、この事業はこうだこうだということなんですけど、中には予定された制度事業の予算額が少なくなったとか、その代わりに新たな制度事業に変更するというご苦勞されているのかなと思ったものもござ

います。やはり現場の工事の工法等の安全性とか費用対効果というところからして見直しをされたものとか、それぞれに今回の審査をお願いする理由が述べてあったわけですが、そういうことについて我々も理解をする必要があるのかなと。

その辺については、今後、事前説明をされる時に、いろいろな理由があると思いますけれども、さっき中村(沙)委員も申されましたけれども、そこら辺を今後留意してご説明をいただくというの、それぞれの事業の継続という提案についての理解が深まるのかなと。この事業の継続は、どういうところがポイントでといいますか、理由で継続せざるを得ないというところを整理していただいたほうがいいのか。理由はいっぱいあると思いますけれども、特に理由を2つなら2つ、3つなら3つ挙げると、これとこれとこれが特に大きな理由だというようなことの整理をしていただくというのは、今後この審査をする時のポイントになっていくのかなと思いますので、その辺については今後よろしくお願ひしたいと思います。

中村(政)委員 道建 - 1 の、スライドですと5ページ目、事業の進捗状況(事業費の見直し)でございますが、2年延長になって9億円の事業費増、特に補償費の変更が6億ということになっております。物件調査に伴う補償費の増となっておりますが、これは具体的にはどういうことか、もう少し説明をしていただけますでしょうか。

友広委員長 お願いいたします。

道路建設課(貞松) 道路建設課の貞松と申します。よろしくお願ひいたします。

個人が特定されるため、あまり申し上げることはできないんですけれども、当初は土地だけの補償でありましたが、補償対象者との協議、調査の結果、建物全体まで補償を行う必要が生じたため、このような増額となりました。

以上です。

中村(政)委員 ありがとうございます。

大嶺副委員長 このスライドが出ているので、道建 - 1 ですか、の工事内容の変更で残土処分ということで、これ多分、軟弱とまではいかないのかもしれないですけど、使えないような残土が出たので処分ができなかったのかなと思っているんですけど、よく発生土が出た場合はほかの事業で使うようなデータベースですか、そういうシステムがあって、使える使えないとかいうのがあると思うんですけど、そういうのを利用してもなかなか使えなかったということなんでしょうか。発生土をどこかで利用することができれば2億円とかそんなにかからずに費用を削減できるのかなと思っているんですけど。

道路建設課(貞松) 今おっしゃられたようなことを検討した結果、該当がなかったので、今回そのような処分という形になりました。

以上です。

大嶺副委員長 分かりました。

中村(政)委員 漁港 - 5 についてお尋ねなんですけど、スライドの4ページでいきますと、事業費が6億円増えておまして、ブロック製作ヤードの変更をしましてということなんです。地元住民の反対があって変更しました、その結果、10年近く完成が遅れますと。ただ、これは目的が台風等の被害で波が高くなるとか、そういう既に被害があつて

を防止するために事業をやっているんじゃないかと。10年も延ばすというところが分からないのですが、先ほど、予算のというのはございましたけれども。実際の被害を防止するための事業が10年延びる。それが地元の住民の反対ということなんですけど、10年延びるくらいなら、その人たちに補償することで一定期間我慢してもらおうといいませんか、そういうことができなかつたのか、そういうことで説得するという方策はないのかということをお尋ねしたいと思います。

漁港漁場課（中倉） 漁港漁場課、中倉です。

まず、委員からの質問で地元の反対があったということで今回増額につながっており、実際、受益を受ける住民自体が反対しているというとられ方をされているかと思われるんですけど、今回の事業で離岸堤を設置するようにしているところなんですけど、この浸水被害から守る範囲の住民におかれましては、すぐに整備をしてほしいという要望がございます。ただ、実際その工事に係るブロックを製作する背後の住民にとっては、直接被害を受けるところになっていないということがございまして、そこでちょっと説得をかけたところなんですけど、実際ブロックを製作するとすると生コン車が1日何十台も通るところで、安全上、小さな子どもとか、そういうところで当地区での製作は、もうやめてほしいという切実な要望があったことから、やむを得ず事業期間を延ばしている状況となっております。

以上です。

中村(政)委員 補償ということでは難しかったということですね。分かりました。ありがとうございます。

梅本委員 河川-1について教えてください。スライドの4枚目、3.事業の効果・必要性で、「最下流の玉江橋が河川構造令を満たしておらず、架け替えが必要」というふうな説明がされていますけれども、現在、この玉江橋というのは、どういうふうに河川構造令を満たしていないんでしょうか。構造令上どうあるべきなのに、どういうふうな状態にあるということなんですか。

河川課（有田） 河川課の有田と申します。

ご質問があった件ですけど、こちらのページの一番上にも書いておりますが、目標流量の80%程度の流下能力しか確保できていないと、残り20%分の流下能力が確保できてない、要するに断面が足りないということでございます。

梅本委員 20%、流下能力が足りないということですか。これは河川の幅を広げるんですか、どんなふうな工事をお考えなんですか。

河川課（有田） 橋梁がありますので、その橋梁の高さを上げたり、方法としては河床を掘って断面を確保するという方法もございまして、ここにつきましては基本的には橋をちょっと上げるような形で20%分を確保するというのを考えております。

梅本委員 じゃ、橋の下で流量を、水が通れるようにするような感じですか。

河川課（有田） 方法は川幅を広げたり、河床を掘削したり、橋を上げるという方法をトータル的に考えているんですけど、この橋の架け替えをしないことには目標流下能力を確保できないというような現場になっております。

梅本委員 それで、今回、事業期間が令和4年から令和10年の延長ということで、その延長の理由としても調整・協議に期間を要するということが書かれています。確かに、ここはかなり交通量の多いところだと思うので、その工事の時に止めたら交通はどのようになるのかなみたいなふうにも素人的に思ったりするんですけども、この6年の延長というのは、工事というよりも調整にかなりの時間がかかるだろうということで上げているんでしょうか。

河川課(有田) 工程表をつけておりますけど、調整がR5年度、要するに来年度までは少なくともかかると考えています。そこから工事が順調にできた場合、そこから5年間程度かかりますので令和10年ということで完了工期を設定させてもらっております。

梅本委員 じゃ、調整としては令和5年中までにという予定で考えているということですかね。分かりました。

友広委員長 ほかにございませんか。

大嶺副委員長 個々の内容じゃなくて全体的な話で意見みたいなことでよろしいでしょうか。

友広委員長 どうぞ。

大嶺副委員長 この委員会に何年か参加して、いつも先ほど出てきたような軟弱な地盤とか、そのまま廃棄処分するとかという話が、それもかなり何億もかけて、そういうお金が使われているということがよく出てきますけど、冒頭の土木部長さんの話でもCO<sub>2</sub>の話が出てきたんですけど、残土とか使わずにそのまま処分すると、処分場を造るだけでCO<sub>2</sub>の負荷がかなりかかる。個別の事業じゃなくて、全体で見ると、調整がうまくいなくても、例えばリサイクル業者みたいなところが軟弱な土を一旦預かって、最初は軟らかくても何か月かそのまま置けば水が抜けてまた使えるような状態とか、少し改良すれば使えるとか、そういうのを次の軟弱地盤が出た時に入替えとか、全体で見るともっとコスト削減とかCO<sub>2</sub>削減になるような、そういう仕組みができないのかなと思って検討していたきたいなと思っているところです。

以上です。

友広委員長 今後の検討課題ということでよろしいですか。

大嶺副委員長 はい。

友広委員長 今の大嶺副委員長のご意見については、ここでどうするかということではなくて、今後、事業に取り組みられる場合に、そういう課題、問題についても十分にご検討をしていただきたいということのご意見として受け止めていただければと思います。

一括審議の17事業について、ご意見、ご質問をいただいたわけですが、こちらで閉めてよろしゅうございますか。ほかにありましたらお受けしたいと思います。

ないようでございますので、今、一括審議、17事業についてのご意見、ご質問をいただいて、それについてはそれぞれ事業者のほうからご説明をしていただけて、ご理解が得られたというふうに思いますので、一括審議の17事業につきましては、対応方針(原案)のとおり、認めるということで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。では、原案のとおり、認めるということに決定をさせていただきたいと思います。

次に移らせていただきたいと思います。

それでは、これから個別審議に移りたいと思います。個別審議の案件が11件ございます。1件当たり17分程度を目安として審議を進めていきたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。それに伴いまして事業者の方は、3分から5分程度の時間でご説明をお願いいたします。

### 漁港 - 3 水産生産基盤整備事業 芦辺漁港

友広委員長 それでは、漁港漁場課の漁港 - 3の説明をお願いいたします。

吉岐振興局建設課（川田） 吉岐振興局建設課の川田と申します。よろしくお願いいたします。

再評価対象事業である漁港 - 3 水産生産基盤整備事業 芦辺漁港について、ご説明いたします。

本事業の対象漁港である芦辺漁港は、吉岐島東沿岸に位置しており、長崎県が事業主体となって実施しております。事業採択後10年を経過したことから再評価の審議対象となっております。

当事業ですが、平成24年に新規として着手いたしまして、当初計画は、事業期間が平成24年から平成28年の5か年、事業費は7.5億円、費用対効果は1.35であります。

今回の審査対象である現計画として提示させていただいているものにつきましては、工期完了が令和7年、事業費27.1億円、費用対効果が1.14。当初計画から瀬戸地区において外防波堤、北防波堤を追加しております。

目的・事業概要について、説明いたします。芦辺漁港は、吉岐島と福岡市を結ぶフェリー、高速船が就航する島の玄関口でありまして、人流・物流の拠点となっております。現在、フェリーターミナルと高速船ターミナルを一つに集約することで、利便性向上と維持管理費の削減及び防災機能を強化する目的で事業を実施しているところであります。

これまでの整備の経過ですが、東日本大震災の経験を踏まえ、大型化する台風を含め、近年、激甚化する自然災害に対し、人員、水産物等の輸送機能を維持し、地域経済の損失を低減するとともに、また、背後集落の安全性向上、漁船などの船舶被害の軽減が必要であることから、防波堤改良工事の追加により事業費の増となっております。また、これに伴い完了工期が令和7年までに延伸となります。

事業の効果・必要性についてですが、芦辺地区・瀬戸地区では、老朽化が著しい高速船ターミナルをフェリーターミナル内へ集約することで、人件費と維持管理費の削減を行うとともに、利用客の移動時間短縮等利便性向上の効果がございます。

また、高速船は船が軽量であるため、接岸する際、風に煽られやすく、浮桟橋への接触防止や、高齢者・身障者等の乗降時の安全性向上のため、導流堤、内防波堤に防風柵を設置するなどの整備が必要となります。

瀬戸地区の北防波堤及び外防波堤は、漁港施設の機能維持に大きな役割を果たしております。ところが、荒天時には防波堤を波が越えるなど、長年の波浪により防波堤上部工の欠損やひび割れなどが発生している状況にあります。さらには、近年の大型化している台風等の波浪に対し、施設機能が不足しているということをごさいますて、倒壊の恐れなどが懸念されており、緊急的な改良工事が必要となっております。

また、馬ノ瀬地区におきましては、小型船が多いところをごさいますて、防波堤の開口部があるんですが、荒天時は波浪の進入により港内の静穏度が低いという状況をごさいますて、船を着けたり、船を航行させたりということが困難な状況にあります。このため、消波堤の整備により係船、積み降ろし等の作業の効率化及び安全性の向上が図られます。

事業進捗の状況といたしましては、令和3年度末時点で約76%が完了しており、現在、主要工種である高速船浮棧橋移設と北防波堤、外防波堤の改良を整備中であります。高速船浮棧橋移設関連につきましては、令和3年度から着手し、令和5年度に完了を予定しております。外防波堤、北防波堤については、平成29年度から着工し、令和7年度に完了を予定しております。また、馬ノ瀬地区につきましては、平成27年度末に整備完了となっております。

費用対効果分析につきましては、防波堤の追加により背後地の家屋への浸水被害の削減及び漁船等の被害回避などの便益の増加が見込まれますが、事業費の増加及び工期の延長により費用対効果は1.14となっております。

最後ですが、当事業は、壱岐島の物流・人流の拠点として大きな役割を果たしている芦辺漁港の発展に寄与する重要な事業でございます。また、災害等有事の際の流通機能の確保を行うとともに、港内の漁港施設及び漁港背後の一般資産の被害軽減、壱岐島の経済活動に必要な離島航路の安定運航等、地域経済の損失を低減するため、事業の早期完成が求められているところでございます。令和3年度までの事業進捗率が76%ということ及び事業の必要性、整備効果が十分に見込まれる事業でありますことから、対応方針を今回継続とさせていただきます。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

友込委員長 ありがとうございます。では、ご意見、ご質問をお受けしたいと思いません。

梅本委員 質問ですが、スライドの4枚目にこれまでの経緯ということで、事業費増7.5億円から27.1億円、完了工期、平成28年から令和7年というふうに書かれておるんですが、この記載だけだと、もともとの7.5億円の工事がどういうものであって、19.6億円の追加になっていますが、どういうふうな追加工事があったのか、当初の事業内容と追加の事業内容というのがよく分からないんですが、その点をもうちょっとよく教えてもらえないでしょうか。

壱岐振興局建設課(川田) まず、事業が追加になった工事内容の項目ですが、図面の右端ですが、北防波堤(改良)100m、外防波堤(改良)200mという右端のところの海側の2つの防波堤が追加となっております。この部分です。それ以外は当初計画のとおりとなっております。この2つの防波堤が当初入っておりませんでした、説明の時にちょっ

と申し上げましたが、平成 29 年時点で、この事業の防災機能が低下しているということがございまして、この防波堤の改良工事を追加しております。具体的には防波堤の消波ブロックの防波高、新しい大きな波に対して防波堤が安定するというふうなことを目的としたものとなっております。2 つの防波堤で約 16 億円程度の追加が生じたために、こちらの施設整備で事業費が増大したこととなっております。

なお、効果につきましては、この防波堤の部分が機能しないということになりますと、港の内側に波が浸入することによって中に係留している漁船だったり、また、背後に家屋だったり商業施設等がございましてけれども、そちらが浸水エリアに入ってしまうというふうなことがございますので、そちらの効果に対しても十分見込めるということで 29 年度に追加ということとなりました。

以上です。

梅本委員 ちょっと分からなかったんですが、北防波堤と外防波堤が追加されたということですね。この追加のみで 19.6 億円の追加となるんですか。

壱岐振興局建設課（川田） はい。

梅本委員 それ以外は当初事業どおりということになるんですかね、2 つの防波堤以外は。

壱岐振興局建設課（川田） 概要のほうに書いておりますが、瀬戸地区の外防波堤、北防波堤、この 2 項目が新たに追加となっております、こちらの追加事業費が両方で約 16 億円となっておりますので、残りにつきましては既存の施設の若干の事業費の増というものもございまして、メインといたしましては、この 2 つの追加工事によるものということでございます。

梅本委員 金額だけ見ると追加工事のほうがメイン工事のような、全く別事業のような印象を素人的には受けるんですけども、当初の事業時点でこうした事業追加の部分が必要になるということは予測できなかったんでしょうか。

壱岐振興局建設課（川田） こちらにつきまして防波堤の機能診断の一斉のチェックを、東日本大震災以降大きくなる自然災害に対して既存の施設の一斉機能点検を平成 26 年、27 年で実施しているというところから、こちらの施設について機能を十分果たしてないということで整備の必要性が発生したということに基づきまして今回の追加ということになっております。

梅本委員 それで手続がよく分からないんですが、当初、事業費が 7.5 億円ということで上げているようなんですけれども、既に現時点で 20.6 億円は既に支出されているということで、7.5 億円の事業で承認をもらっているのに、どうしてそれだけ 2 倍以上のお金を支出できたのかなというふうに思うんですが、手続的にはどうなるんでしょうか、予算以上の支出をするというのは。

壱岐振興局建設課（川田） こちらの事業につきましては、2 つの防波堤を追加する時点におきまして大きな金額が、16 億円が追加になるということですので、平成 28 年に追加事業に対する政策評価委員会に諮って事業承認を受けております。ですので、追加工事分については 29 年に追認していただいているというふうなことでございます。

梅本委員 どころが承認を、手続がよく分からないんですが、政策評価を...

壱岐振興局建設課(川田) 県の新規事業として政策評価に諮って、この2つの防波堤の承認を受けているということでございます。

梅本委員 すみません、繰り返しになりますが、今回の事業は、事業費も3倍以上、工期も3倍近く延びているということですが、もともとそこが予見できなかったというのは、東日本大震災がメインの原因なんですか。

壱岐振興局建設課(川田) 東日本大震災を受けた後、大型化するような自然災害に対する機能診断を一斉にチェックする必要が生じたというところで、この防波堤についての機能を診断した結果で、こういった整備の必要性が追加となったということが判明したために、この部分だけを整備を残してしまうと、せっかく港の中の防波堤の浮棧橋の整備を行っているところの効果が十分発揮できないということがそこで分かったものですから、一体となって整備する必要が生じたということでございます。

梅本委員 質問は以上で結構です。

友広委員長 私のほうから、水産生産基盤整備事業として採択を受けられて、事業費はその時7.5億円だったということですが、今説明があったように、2つの防波堤を整備するというので16億円と大幅に事業費が増えたということ。方法としては、結局、最初の事業として区切りをつけて新たに事業を起こすという方法もあるかもしれませんが、それよりも一応承認を受けたものに変更して、その事業の継続を図って、この事業の完成をしたということじゃないかというふうに受け止めたんですが、そうですか。

壱岐振興局建設課(川田) そういうことでございます。

友広委員長 ですから、今、梅本委員が申されたとおり、最初の7.5億円の事業は事業として終わって、この2つの防波堤を新たな事業としてやるという方法もないことはないと思いますけれども、採択になるかどうかかわからないということから、今、採択になっている事業を変更してその事業を継続してやっていくという方法を取られたということで理解していいんじゃないかと思いますが、そうですかね。

壱岐振興局建設課(川田) 今やっている事業と一体的に効果を発現するためには、同時期に、一緒に整備を進めたほうがよいということで、この事業に追加という形を取らせていただきました。

友広委員長 専門的にその辺の説明をしていただいたほうが理解しやすいのかなと思いますけど。

大嶺副委員長 私も同じような意見で、本来なら別事業で行っても、予算規模を考えたらですね。ただ、こういう背景があって、これだけ増額しても予算がつきやすかったというのがもしかしたらあるのかもしれないんですけど、東日本大震災以降、同じような被害が起こるかもしれない。そういう可能性はここだけじゃなくていっぱいあると思うんですよ。その中でここに予算をつけたほうがいいのかどうかとか、そういう県の全体的な方針みたいなことがあるんじゃないのかなと思いますので。ここで議論する話ではないですけど、それがもっと重要な話なのかなと思います。コメントです。

友広委員長 課長さん、何かございましたら。

事務局(中村) 事業については、各所管の省庁がございまして、道路局とか港湾局とかいろいろあるわけですけれども、その中で予算については様々、省庁の縦割りという言い方をしては、ちょっと申し訳ないんですけれども、そこでやり方が違うところがございまして。

今、事業課のほうから、東日本大震災という話があったんですけれども、事業着手時期を見れば、震災後という着手になりますので。ただ、事業課としては国のほうから震災を受けて、そこを改めて調査しましょうというようなところがあって、それを受けての調査だったと思います。事業は一旦 24 年度にスタートはしておるんですけれども、その後、結果が出てから、これは水産庁で追加してよろしいというふうなところで評価をいただいて追加してこういう形になっていると理解しておりますので、そこは我々ももう少し説明をきちっと簡潔に申し上げればよかったんですけれども、そこがちょっと分かりにくかったのかなと思っております。今後、説明については注意したいと思っております。

友広委員長 ありがとうございます。ほかにございませんか。

中村(沙)委員 今回、高速船専用のターミナルとフェリー用のターミナルを集約されるということですが、こちらも事業のうちに入っていますか。

壱岐振興局建設課(川田) 集約事業につきましては、この中には入っておりません。

中村(沙)委員 そしたら結構です。現在は、もうこちらもされているのでしょうか。

壱岐振興局建設課(川田) ターミナルビルにつきましては、整備は済んでおりますけれども、高速船の船着場はまだ移転をしておりません。栈橋が出来上がった後に移転というスケジュールとなっております。

友広委員長 ほかにございませんか。事業によっては、詳細審議が必要と、現地を見る必要があるということも出てくるとは思いますが、今いろいろ具体的にご説明いただいて、ご理解もいただいたということで、この漁港 - 3 につきましては、現地調査等は行わずに、対応方針の原案どおり、継続ということでお認めいただきたいと思います。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 それでは、漁港 - 3 については、対応方針(原案)のとおり、継続といたします。ありがとうございました。

### 道建 - 3 道路改築事業 一般県道久山港線(久山工区)

友広委員長 次に、道建 - 3 に移りたいと思います。

県央振興局道路第一課(荒木) 県央振興局道路第一課です。

道路改築事業 一般県道久山港線(久山工区)について、説明いたします。モニターも一緒に見ていただければと思います。

2 ページをお願いします。本事業は、平成 27 年度に新規事業化を行っており、工期の延伸及び事業費増額のため、再評価の判断基準にのっとり再評価を行うものです。

3 ページをお願いします。事業概要としましては、計画延長 L = 1.30 km、計画幅員 10.25 m のバイパス事業です。事業進捗率は事業費ベースで 46.8%、用地進捗率は面積ベースで

92.9%となっております。

4 ページをお願いします。事業の効果・必要性についてです。当該事業による道路整備において、西諫早産業団地、レクリエーション施設等へのアクセス強化による企業誘致、地域振興を図ります。また、国道 34 号の交通が転換することで貝津町交差点等の渋滞緩和が期待されます。

5 ページをお願いします。事業費の見直しについてです。JR 跨線橋の詳細設計に伴う増額、終点側の計画変更に伴う増額、軟弱地盤対策に伴う増額、労務費、資機材単価等の単価上昇に伴う増額、以上により事業費を 20 億円から 45 億円の増額することとしております。

6 ページをお願いします。JR 跨線橋の詳細設計に伴う増額についてです。当初、500t 吊クローラクレーン 1 台により上部工架設を想定しておりましたが、現地制約に伴い、両側からの分割架設となることから、新たに架設設備等が必要となりまして増額変更としております。

7 ページをお願いします。先ほどの JR 跨線橋詳細設計に関連し、跨線橋架設作業ヤードの確保のため、黄色着色部の市道 2 路線の切替が新たに必要となることから増額変更としております。

8 ページをお願いします。終点付近の計画変更についてです。当該路線と市道の交差点において、当初、平面交差を想定しておりましたが、関係機関との協議の結果、車両の安全性が確保できないことから、市道を切り回す立体構造に計画変更したことにより増額変更としております。

9 ページをお願いします。軟弱地盤対策についてです。当該区間はレンコン畑など田畑が広がっており、当初、セメントによる地盤改良を想定しておりましたが、その後の試験の結果、六価クロムが溶出されたため、良質土による置換工へ変更したことにより増額変更としております。

10 ページをお願いします。事業期間の見直しについてです。先ほどの事業費の見直しでお話ししました計画変更に伴い、地元市、関係機関との調整に不測の時間を要したこと並びに事業費の増額に伴い、工期を令和 3 年度から令和 7 年度に延長することとしております。

11 ページをお願いします。社会経済情勢等の変化についてです。国道 34 号、57 号は、慢性的な交通渋滞が発生しておりましたが、令和 4 年 5 月に島原道路(長野～栗面間)が開通したことにより、国道 57 号の交通渋滞は緩和されていますが、国道 34 号貝津町交差点付近は依然として交通混雑が発生しているため、当該事業の整備は必要な状況であります。

12 ページをお願いします。事業の投資効果についてです。事業費の増額並びに工期の延長によるマイナス要因はありますが、全体事業費で費用対効果は 1.28、残事業費で 2.93 となっております。

13 ページをお願いします。対応方針としまして、事業費の増額、工期の延長はありますが、費用対効果が見込まれること、また、事業の必要性を考慮し、事業継続として考え

ております。

以上で説明を終わらせていただきます。ご審査のほどよろしく申し上げます。

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

中村(沙)委員 スライドの9ページにつきまして、軟弱地盤対策で、今回、六価クロム  
が検出されたと記載されておりますが、こちらはもともと地盤に含まれていたのかどうか  
ということと、あと、セメント改良では適さずに置換工のほうが適している理由を教えて  
いただけますでしょうか。

県央振興局道路第一課 まず、六価クロムですが、土を構成する土粒子にある粘土の鉱  
物または有機物の種類によって六価クロムが溶出される場合があります。それは今回、試  
験をさせていただいて判明したことでございます。それが1点目でございます。

中村(沙)委員 そしたら、今回、セメント改良をすることによって発生するというこ  
とですか。

県央振興局道路第一課(荒木) はい。

中村(沙)委員 分かりました。それが良質土による置き換えであれば発生しないと。

県央振興局道路第一課(荒木) そうですね。セメントを使わない工法に変更させてい  
ただいておりますので、六価クロムが溶出されることはございません。

中村(沙)委員 毒性があると思うんですけど、もともとそこに存在しているというわけ  
ではないですね。

県央振興局道路第一課(荒木) はい。あくまでもセメントとの化学反応で起きている  
ということです。

中村(沙)委員 分かりました。こちらのレンコン畑は、この工事によって減ったり、な  
くなったりするんですか。

県央振興局道路第一課(荒木) そうです。

中村(沙)委員 完全になくなるのか、少し道路に...

県央振興局道路第一課(荒木) 道路にかかる部分のみです。残りは...

中村(沙)委員 そのままですか。

県央振興局道路第一課(荒木) はい。

中村(沙)委員 分かりました。ありがとうございます。

中村(政)委員 8ページに終点側の計画変更というところで10億円増加というのがご  
ざいます。当初、平面交通を想定していたけれども、協議の結果、切り回しに変えますと  
いうことですが、当初から関係機関との協議というのはされていたわけじゃないんでしょ  
うか。

それと、先ほどのお話でいくと、島原道路が開通したので少し渋滞は緩和したというよ  
うなお話もございますし、この段階でなぜ切り回しが必要ということになったのか、もう  
少し詳しく教えていただければと思います。

県央振興局道路第一課(荒木) 当初は、地元より平面交差の強い要望が確かにござい  
ました。その後、交差点に関しては公安委員会との協議になるんですけども、公安委員

会との協議の中で現 34 号の交差点と新たに発生する交差点の距離が近いものですから、交通事故や渋滞等を考慮して切り回しというお話が出てきました。それが赤の線を引いているような形ですね。もともとはそこに真っ直ぐ行くような形の交差点を想定していたんですけども、事故とかそういうことを考慮した上で地元と接触させていただいて、今の赤のような形の立体という形を検討して進めさせていただいております。

先ほどの交通量の話ですが、島原道路に関しては、57 号線の交通が島原道路の長野～栗面間が今回開通したことにより転換しているというご説明をさせていただいた次第でございます。34 号の渋滞が解消しているということではございません。34 号については、今も渋滞しているということでございます。

中村(政)委員 最初のご質問ですが、平面道路に設計を決める段階で関係機関との協議というのは済んでなかったということなんですか。

県央振興局道路第一課(荒木) 当初はそうです。公安委員会との話はまだ済んでいなかったということです。

中村(政)委員 公安委員会との協議というのは、事前の設計段階ではしないでいいんですか。こういうことが起こるといってであれば最初からしていたほうが、するようにシステマ的にしておけば余りこういう、最後になって変更ということにはならないんじゃないのかなということなんです。

県央振興局道路第一課(荒木) 通常はまずは平面交差、今回は特にもともとある交差点でもありましたので、地元の強い要望も、先ほど言いましたようにございましたので、できるものという判断の下、行ったわけですが、その後、公安委員会と、もちろん今の図面では説明ができないものですから詳細な図面を引かせていただいて、その後に公安委員会に説明した結果、先ほどの理由で切り回しをさせていただいたという形になります。

中村(政)委員 分かりました。ただ、今後、こういうことが起こるのであれば公安委員会と関係機関との協議というのを組み込んでいただくようなことが必要ではないのかなというふうに感じました。

大嶺副委員長 先ほどの六価クロムでセメント改良でという話の、3 億円かかっている内訳とかもうちょっと教えてほしいんですけど。当初、セメント改良すると六価クロムが出るのでやめたということなんですけど、もし出なかった場合はセメント改良のほうが安かったのか。土量がどれぐらい、良質土を置き換えたのか。あと、置き換えたところの軟弱地盤はどうされたのか、処分されたのかとか、そういうところをもうちょっと教えてください。

県央振興局道路第一課(荒木) 先ほどの軟弱地盤の件ですが、まず置き換え土量に関しては、約 2 万 4,000 立米でございます。当初、セメント処理に関しては立米 2,000 円程度の予定でございました。しかし、六価クロムが溶出されたことから変更の設計額については立米 1 万 4,000 円、約 7 倍です。

大嶺副委員長 セメント改良が立米 2,000 円で、良質土に置き換えたら...

県央振興局道路第一課(荒木) 1 万 4,000 円でございます。

大嶺副委員長 逆なら分かるんですけど。

県央振興局道路第一課（荒木） 1万4,000円の内訳が、掘削が1,000円、あと処分費とかがございます。あと良質土に置き換える分の費用が5,000円でございます、1,000円と8,000円と5,000円を足して立米1万4,000円という形になります。

大嶺副委員長 結局、処分費に結構かかっているということですよ。

県央振興局道路第一課（荒木） はい。

大嶺副委員長 先ほどの話で処分をうまく処理できれば、もっと効率よくできるのかなと思いますので、良質土への置き換え自体は、できたらそういうやり方、セメントは使わずにそれができればいいのかなと思っています。

以上です。

友広委員長 今いろいろご意見をいただいておりますが、今回の変更が多岐にわたっております。六価クロムの問題とか、特に終点部分の見直しとかということがございますので、どうでしょう、これは現地を見せていただいて詳細審議という形でもう少し検討するというようにしたほうがいいのか、もう継続審査ということでもいいのか、そこら辺、委員の皆さん方のご意見をお聞かせいただければと思います。

大嶺副委員長 できれば、場所もそんなに離れてないので、実際にどんなふうにしたのか、見学できればいいかなと思ってます。

友広委員長 今、大嶺副委員長から現地を見てみたほうがいいんじゃないかということでございますが、そういうことでよろしゅうございますか。担当のほうが大変だと思いますけど、今、そういうご意見もいただきましたので、道建-3につきましては、現地を見せていただいて詳細審議をするということで今日は整理をしたいと思いますが、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 では、そのように対応させていただきたいと思います。

進行がまずくて12時を過ぎましたので、道建-5がまだ残っておりますが、午前中はこれで終わらせていただいて、午後は1時に再開ということで委員会を進めさせていただきたいと思います。

ここで一旦休憩をさせていただきます。

午後 時 6分 休憩

午後 1時 0分 再開

友広委員長 それでは、午前中に引き続き再開をいたします。

道建-5 道路改築事業 一般国道384号（白魚バイパス）

友広委員長 道建-5の説明をお願いいたします。

上五島支所建設課（平井） 道建-5 道路改築事業 一般国道384号（白魚バイパス）について、説明いたします。

上五島支所の平井です。どうぞよろしく申し上げます。

2ページ目ですが、本件は、平成29年度に新規事業評価を受けまして、平成30年度、新規事業として採択されていますけれども、事業採択後5年を経過することから、今回、

本委員会に諮問するものでございます。

この間、関係者等との調整を行ってきておりましたが、その結果として工事内容を見直すなどとしております。これに伴い約 10 億円の事業費増とともに、工事期間を 4 年、延長させていただきたいと思っております。

その背景ですけれども、3 ページをご覧ください。まず、この路線 384 号は、下五島を起点に上五島の中通島を奈良尾から有川まで縦断しまして、航路を経て佐世保市に至る上五島内での主要な幹線道路になっております。そのうち当該路線につきましては、奈良尾フェリーターミナルから約 5 キロの位置に位置しておりますけれども、4 ページにありますように、奈良尾に向かって急な下り坂、ヘアピンカーブがあるなど、安全な走行性が確保されているとは言い難く、道路改築事業に着手したものでございます。

5 ページをご覧ください。事業費見直しの理由でございます。まず、当該地区の掘削箇所は、周辺の状況から全体的に軟岩で形成された地山というふうに想定しておりましたけれども、事業採択後のボーリング調査で中硬岩が多く含まれているということが判明しまして、この硬い岩盤掘削に約 2 億円の増額を見込んでおります。

次に、当該地区の半分が西海国立公園の特別地域に指定されておりますので、公園内の開発行為に伴い、並行して環境省と協議を行っております。当初、切った後の斜面の法面保護工としまして顔料を混ぜたモルタル吹き付けをしようと考えておりましたけれども、環境省から法面緑化すべきというふうな指導を受けております。また、盛土区間も自然を極力残すべきというふうな指導を受けております。これが次の 5 ページのところですけれども、左下のほうですね、極力残すというふうな指導を受けておるということで、補強土壁という壁を造る工法に見直しを行いました。

このことによりまして、当該地区で掘削残土を流用して青の盛土のところを行うような計画でしたけれども、この掘削残土を域外に搬出せざるを得ませんで、流用先を探しましたけれども、見つからないことから、やむを得ず残土処分場に処理をするというふうな予定にしております。以上の環境省の協議に伴いまして約 5.5 億円の増額となっております。また、その他としまして労務費等の上昇でも 2.5 億円の増を見込んでおります。

以上によりまして、全体として 10 億円の増額を想定しております。

6 ページに事業の進捗がございます。年間 1 億円のペースで事業期間として 6 年を当初考えておりましたけれども、予算のスタミナ等を考慮しまして工事期間を 4 年延長しまして、令和 9 年度まで延長させていただきたいと考えております。

B/C ですが、8 ページにありますとおり、当初の 1.24 から変更で 1.08 となりますけれども、このコロナ禍ではありますけれども、観光客も徐々に増加しております。また、上五島の基幹産業であります水産物の搬出等で奈良尾港を利用するトラックの荷傷み防止など産業支援にも貢献できることから、9 ページにありますように、当初方針としましては継続とさせていただきたいと考えております。

説明は以上です。ご審議のほどよろしく申し上げます。

友広委員長 ありがとうございます。道建 - 5 について説明をいただいたところでございまして、対応方針については継続ということですが、このことについてご質

問をお受けしたいと思います。

中村(政)委員 5 ページの環境省の要望を聞いたので増額になっているということだと思いますが、これは事前には聞けなかったのかということと、あと、環境省はこれだけのことをしなさいと実際言っているわけで、環境省がそこで資金的な負担をするとか、そういう交渉はできないものかということをお聞きしたいです。

上五島支所建設課(平井) こちらの当初の我々の計画としましては、環境省が平成 25 年に出してます西海国立公園の地域管理計画書というものがございまして、その中では基本は緑化保護をするというふうにはなっておりますけれども、ただし書きとしまして、そういうふうな法面緑化ができない場合はモルタルに顔料を混ぜてということの工法もできますよというふうに書いてございます。なので、我々としては事前に協議するというか、コストを極力下げた形でやっていきたいというところを考えまして、そのただし書きを読んでモルタル顔料というのを工法として想定をしておったんですけども、環境省の中では国立公園というのは非常に保護すべき地域だというような強い考えがございまして、ただし書きじゃなくてちゃんと本文を読めということになったところですよ。

そこは環境省が資金面を負担するかというのは、それは事業者でやりなさいということが前提としてありますので、そこは相談も当然してないといったところでございます。

中村(政)委員 ありがとうございます。

中村(沙)委員 今のスライドでもですが、法面処理を変更したあたりの区間を、例えば旧ルートに沿うような選択肢とかはなかったんでしょうか。できるだけコストを安くとかおっしゃっていたと思うんですけど、ルートが真ん中を突っ切るような形になっていると思うんですね。そこをもう少し下のほうに、旧ルートの場所を利用しながらという選択肢はなかったのかなという質問をさせていただきます。

上五島支所建設課(平井) 4 ページ、こちら計画の縦断勾配が 11.1%とか急な勾配と、あとカーブがあるというところで、我々、道路を整備するに当たっては道路構造令というものに準じて計画をするんですけども、その中で今回の道路でいきますと曲線半径というのが、これ、15 メートルとか短いところが急だと言われますけれども、基準としましては 80 メートルの緩やかなカーブを造りなさい。それと勾配につきましても、特例地なんですけど、9%以下にしなさいというものがあまして、それをつくって線形を考慮していくと今の計画路線になったといったところで、これが一番最適なルートかなと考えております。

中村(沙)委員 ありがとうございます。

あと一つ、この事業が完成した後は、以前あったルートというのはどうなるんですか。

上五島支所建設課(平井) 基本は廃道敷は町道に移管するといったところで、今、町と協議をしております。

中村(沙)委員 じゃ、どちらも利用できるということですね。分かりました。ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございせんか。 ないようでございますので、道建 - 5 の対応方針については、継続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〕

友広委員長 ありがとうございます。それでは、原案どおり、対応方針は継続といたします。

道建 - 6 道路改築事業 主要地方道平戸田平線（向月工区）

友広委員長 続きまして、道建 - 6 をお願いいたします。

県北振興局道路建設第二課（山田） 県北振興局道路建設第二課の山田といたします。よろしくお願いいたします。

整理番号が道建 - 6 道路改築事業 主要地方道平戸田平線（向月工区）になります。

こちらにつきましては、右側に図面をお示ししているんですが、平戸島の西部を南北に縦断しております主要な幹線道路、平戸田平線ですが、その一番南側の向月工区、約 1.56 kmの区間が対象になります。

2 ページをお願いいたします。向月工区は今回が 2 回目の再評価で、事業費の増と工期の延長が必要となり、再評価後の変更が生じたため、お諮りするものでございます。

3 ページをお願いいたします。向月工区は、線形不良区間の解消による走行性の向上を目的として、ほとんどの区間をバイパスで計画しております。計画概要ですが、計画延長 1.56 km、幅員 7m の 2 車線になりまして、令和 3 年末の事業進捗は、事業費ベースで 35%、計画延長 1.56 km のうち 85m が既に供用しております。また、用地買収は全て完了しております。

4 ページをお願いいたします。事業の効果及び必要性についてです。写真にありますとおり、現道は幅員狭小及び線形不良により車両同士の離合が困難であり、円滑な通行に支障を来しております。本工区の整備により車両の走行性を確保し、左側に宮ノ浦漁港があるんですが、そちらから都市部への鮮魚輸送の効率化なども図ることができます。

5 ページをお願いいたします。事業費の見直しを行った結果、22.2 億円から 30.8 億円に増加となります。増加の理由としましては 5 項目ございまして、これらにより約 8.6 億円の増額が必要となります。増額の要因の箇所はスライドに示した場所になります。個別の理由については、次から説明させていただきます。

6 ページをお願いいたします。まず、理由の 1 つ目です。工区内に盛土の箇所が 2 か所ございまして、当初、盛土は近隣の工事箇所が発生する公共残土を受け入れる予定でしたが、近隣工事箇所の進捗が遅れておりまして、残土発生の時期の見込みが立たないため、購入土に変更することといたしております。これにより約 3 億円の増加が必要になります。

7 ページをお願いいたします。理由の 2 つ目です。補強土壁、擁壁になりますが、擁壁の真下の地盤改良が必要で、工事に先立って現地の採取土により土質試験を実施したところ、想定以上に固化材の添加量を増やす必要があるという形になりました。これにより約 1 億円の増額が必要になります。

8 ページをお願いいたします。理由の 3 つ目です。トンネルは図面の右側の終点側から掘削を行います。工事用道路を整備する際、近年の大雨に対応しまして路盤の流出防止

とダンプ・トラックの走行性確保のため仮舗装が必要と判断いたしました。また、地元対策として、運搬用ダンプの通行ルートに交通誘導員を追加配置、また、積算歩掛かりの変更による増額が必要となり、トンネルに関する変更として約 2 億円の増加が必要になります。

9 ページをお願いいたします。理由の 4 つ目です。社会情勢の変化により資材単価が上昇しております。特にトンネル工事で大量に必要となる鋼材などの資材単価が上昇しており、これにより約 1.6 億円の増額が必要となります。

10 ページをお願いいたします。理由の 5 つ目です。工区の起点と終点側に河川がございまして、令和 3 年 8 月の大雨の際に河川への土砂流出が見られたことから、海への汚濁流出防止のため、河川下流部に汚濁防止膜の設置と水質試験の実施を計画しており、これにより約 1 億円の増額が必要となります。

以上が事業費見直しについてのご説明となります。

引き続き 11 ページをお願いいたします。事業期間の見直しについてです。設計段階から地元調整を行ってきましたが、トンネル工事を今年度から実施するに先立って、昨年度から本格的な地元調整に少し時間を要したこと、また、汚濁防止膜の設置など環境対策の追加実施が生じたことにより、完了工期を令和 6 年から令和 8 年まで延長したいと考えております。

12 ページをお願いいたします。この事業に関する社会情勢の変化等についてです。松浦市や佐々町内では、国や NEXCO により西九州自動車道の整備が鋭意進められており、完成した暁には、左下の宮ノ浦漁港が本事業の向月工区と西九州自動車道を経由し、福岡などの都市部への鮮魚輸送を行うことによって輸送の効率化を図り、水産業など産業の発展も期待されるというようなところがございます。

13 ページをお願いいたします。事業の投資効果についてです。これまでご説明してきました事業費の増額及び工期延長に伴い、費用対効果は残事業費で 1.55、全体事業費で 1.09 となっております。

14 ページをお願いいたします。最後に対応方針の原案になりますが、費用対効果が 1 以上であること。用地取得も完了しており、事業効果など事業の必要性も認められることから、対応方針として事業継続でお願いしたいと考えております。

以上で説明を終わります。よろしくをお願いいたします。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、本件についてのご意見、ご質問をお受けいたします。

大嶺副委員長 一つは、盛土の購入土がどれぐらいの土量なのか。その購入土というのは、どういう購入土なのか。例えば近くの山を削って購入するとか、本来なら別の発生土を使いたかったからということだったと思いますけど、遠くから運ぶ時にはまたコストもかかるので、どういう形で購入土を購入されたのかということと、あと、地盤改良の区間がどれぐらいの区間なのか、ちょっと教えてください。

県北振興局道路建設第二課（山田） お答えいたします。

まず、盛土の量ですが、この事業で全体の盛土量が 8 万 2,000 ございます。そのうち真

ん中区間がトンネル区間になっておりまして、ここで約3万立米の残土が出ますので、これを差し引いた5万1,000立米が購入土という形になります。

購入土につきましては、実は2種類ございまして、画面の右側のテールアルメと呼ばれるものの背後地については良質土、ある一定以上の基準の土が必要になりますので、こちらについては碎石場の碎石ズリと呼ばれるような良質土をもってくると。それ以外の土砂の一般の普通土につきましては、近隣の山を切つてというところで、そのあたりが販売されているというのを確認しておりますので、近隣の山の土をもってくるといような計画になっております。

あと、地盤改良の区間につきましては、5ページになりまして、図面真ん中のところに向月トンネルということでトンネル区間になりますが、その左側で一番右側のほうが盛土区間ということで盛土が必要な区間になりますので、この区間の盛土部分について地盤改良を行うといような形になっております。

以上でございます。

大嶺副委員長 分かりました。ちょっとコメントですけど、購入土も、結局、山を削つて購入すると環境負荷とか、そういうのもあるので、先ほど話にも出た、やっぱり発生土をうまく利用するやり方ができれば、そういうこともなかったし、あとの軟弱地盤の改良もセメント改良じゃなくて発生土に現場で置き換えれば、もっと効率的かなと思いますので、当初予定していた別の工区がまた同じような、余って捨てないといけないということにならないかなというのがありますので、ここだけじゃなくて全体的なところを検討いただきたいなと思っています。

県北振興局道路建設第二課(山田) ありがとうございます。流用土については、なるべく流用できるように、ほかの工事も含めて近隣で幾つか事業をやっておりますので、きちんと情報交換といえますか、情報を共有しながら進めていきたいと考えております。

以上です。

友広委員長 ほかにご意見、ご質問がなければお諮りしたいと思いますが、よろしいですか。今のご質問、ご意見については、お答えいただいたとおりでご理解いただいたと思いますので、道建-6につきましては、提案どおり、対応方針といたしましては継続ということでご承認いただきたいと思いますが、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 それでは、道建-6については、対応方針(原案)のとおり、継続といたします。ありがとうございました。

#### 道維-2 地方創生道整備推進交付金事業 市道尾浦浅藻線(安神工区)

友広委員長 それでは、道路維持課の道維-2について、ご説明をお願いいたします。対馬市建設部建設課(川崎) 対馬市建設部建設課の川崎でございます。よろしくお願いいたします。

道維-2 市道尾浦浅藻線(安神工区)につきまして、ご説明させていただきます。

まず、位置関係でございますが、本路線は対馬の下島に位置しまして、厳原町の尾浦地

区と安神地区を結んで巖原市街地への重要な路線となっております。また、当路線の安神地区には対馬市で唯一のごみ焼却施設、対馬クリーンセンターがあることから、市内全域からごみを搬出するため、様々な運搬車両が多く通行しております。

今回の再評価の理由は、事業採択後 10 年経過しますので再評価を受けるものです。

事業の目的ですが、道路交通の円滑化及び安全性の向上を図るものです。

概要といたしましては、全体計画延長 2.3 km、総事業費 57 億 1,000 万円、令和 3 年度末時点で 270m を供用開始しております。

また、進捗率は、事業費ベースで 14.3% でございます。

続きまして、事業の効果・必要性についてでございますが、安神地区にとりまして生活に欠かせない路線であります。幅員が狭く、車同士の離合も厳しい状況です。事業を実施することにより、整備効果として安全性や市街地へのアクセスの向上、緊急搬送の時間短縮が図られます。改良が影響する現況延長は約 4.6 km、改良後は半分の約 2.3 km となり、実走で 5 分から 10 分の短縮が図られるというところ です。

5 ページをお願いいたします。事業の進捗についてですが、事業費といたしまして、トンネル工事におきまして設計基準の改定基準の改定等により約 12 億 6,000 万円の増、水路の見直しにより約 1 億 2,000 万円、補強土壁工の背面盛土材を購入土に変更したことにより約 1 億 3,000 万円、不足土運搬により約 1 億 6,000 万円、労務費や資材単価、諸経費の高騰により約 2 億 4,000 万円、合わせて 19 億 1,000 万円の増額となります。

事業期間といたしましては、用地取得に時間を要したことにより 4 年間延長し、完成を令和 8 年度末としております。

次に、9 ページをお願いいたします。上位計画への位置づけは、総合計画におきまして「生活インフラの維持と安心・安全なまちづくり」に含まれております。

続きまして、10 ページをお願いします。地元等の意向でございますが、地区としましては、島内でも最も大型車両が多い路線ですので、毎年、市へ要望書を提出しております。

続きまして、コスト縮減・代替案立案の可能性についてでございますが、これまでもトンネルを含めましたルート、また、大型構造物の工法、材料の比較など、可能な限りコスト縮減を図ってまいりました。また、県道の分岐点から現道改良を考えてみましたが、高低差が 257m あり、縦断勾配が道路構造令に沿わないため、代替案を見出すことができませんでした。

12 ページをお願いします。事業の投資効果についてでございますが、事業の増額及び事業期間の延長により B/C は減少しましたが、残事業では 1.0 を上回っております。また、医療機関までのアクセス改善や安全性の向上など、費用対効果では計測できない効果もございます。特に、離島であるがゆえ、公共交通の乏しいところでは、高齢者の自家用車の利用も多く、安全性を高める必要があると考えております。また、分母となります事業費につきましても、過半を占めるトンネルの実施に当たり、可能な限り無駄を省きコスト縮減に努めてまいります。

最後に 13 ページですが、対応方針であります。この市道尾浦浅藻線は、安神地区住民はもとより、対馬市唯一のごみ焼却施設もあり、利用者からも要望が強く、本市におき

まして最優先の改良区間と位置づけておりますので、原案は事業の継続とさせていただきます。

簡単な説明ですが、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。それでは、ご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

中村(政)委員 事業自体の進捗が遅れているというのは、用地取得のところの遅延が一番大きな理由ということでしょうか。また、その遅延の理由というのも教えていただきたいです。

対馬市建設部建設課(川崎) 用地取得というところで遅延しております。また、事業費もなかなか確保できないということもございまして、用地取得が遅れた理由といたしましては、この地区で別の交付金事業がなされておまして、林業関係の補助事業で用地に制限が発生したことで、すぐには売買ができないというようなことが出てきまして遅延をしております。

中村(政)委員 すみません。その林業の補助事業というのは、県の事業、国の事業、そういったものは同じ県の中であれば調整がつくのかなと。

対馬市建設部建設課(川崎) 県といいますか、林業公社の事業で、なかなかそこが調整がうまくできなかったというのが正直なところです。

中村(政)委員 トンネル工事の工事費が増えるということですが、簡単に言うと、これは工事を全部見直すということなんでしょうか。

対馬市建設部建設課(川崎) 7ページをお願いします。近隣の佐須坂トンネルが平成25年度に完成して、そちらのメートル当たりの事業費などを参考にしながら当初は算出していました。今回、その下の尾浦トンネルが令和3年に完成しております。そのメートル当たりの事業費を参考にさせていただきながら、また、現地をきちんと精査してメートル当たり単価が320万円程度に上がったということです。

中村(政)委員 事業の進捗が遅れていたのも、その間、遅れた結果としてまた新たに積算し直したということですかね。

対馬市建設部建設課(川崎) はい、そういった形になります。その上にも諸経費、週休二日制とか消費税の高騰とか、また、近年の資材の高騰が著しいものですから、そこら辺で事業費全体を見直したところです。

中村(政)委員 ありがとうございます。

大嶺副委員長 スライド8の盛土不足土の運搬の表があるんですけど、この単価という意味を教えてくださいんですけど。どういう単価、運搬費のことですか。

対馬市建設部建設課(川崎) 備考に記載しておりますけれども、工事箇所から現地までの運搬距離を、その運搬費用という形になります。

大嶺副委員長 当初の540円というのは、工事内で運搬する費用という意味ですか。

対馬市建設部建設課(川崎) 購入土も少しは見てたんですけども、主に、工程上、何とかトンネルのズリ等をうまく活用しながらやっていこうとしてたんですけども、どうしてもトンネル掘削の際にヤードが必要になってきましたので、そのヤードの確保に先

行して盛土材が必要だというところで事業費が高騰したというところでは。

大嶺副委員長 結局、最後の 7,900 円というのは、1 立米ですか、1 t か、盛土を利用するのにそれだけかかったということですね。1 立米ですか。

対馬市建設部建設課（川崎） はい、1 立米当たりです。

大嶺副委員長 かなり高いなというイメージがありますので。これもうまく利用というのか、そんな離れたところから持ってこないとほかになかったということですね、手だてが。

対馬市建設部建設課（川崎） 上のほうから県営工事という分で 6.5 キロ、これも県の道路工事と調整しながら、できるだけ近隣の工事で発生する残土を利用するようにしております。再資源化という部分で、ちょっと遠方でも道路工事で発生する捨て土ですね、そういったものを利用するというところでは。

友広委員長 ほかにございませんか。 ほかにご意見、ご質問がなければ、対応方針（原案）については、継続ということですが、提案どおり、対応方針（原案）の継続ということでご承認いただけますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 それでは、道維 - 2 については、継続ということで決定させていただきます。ありがとうございました。

### 道維 - 3 道路改築事業 その他市道木場山領線（千々石小浜工区）

雲仙市道路河川課（北川） 雲仙市建設部道路河川課の北川です。よろしく申し上げます。

それでは、整理番号 道維 - 3 道路改築事業 その他市道木場山領線について、説明いたします。

本事業は、平成 21 年度に事業化されまして、平成 30 年度に事業期間を変更するために 1 回目の審議を受けており、今回が 2 回目となります。今回は事業費及び事業期間の変更をお願いしたいと考えております。

本路線は、島原半島西部を占める雲仙市の千々石町と小浜町の町境に位置しており、既存の市道の改築として延長 1,314m、全幅 5m の 1 車線、総事業費 10 億円で整備を進めており、現在の事業進捗率は約 65%、用地の進捗率は 98% となっておりますが、用地は 6 月末で 100% となっております。本事業は、国道 57 号が災害や交通事故などで不通となった場合の迂回路及び旧町間の交流促進を図ることを目的とした事業でございます。

次に、事業の必要性について、説明いたします。

1 点目は、一般交通の道路網として千々石町と小浜町の間には国道 57 号と県道北野千々石線の 2 路線しか道路がないこと。また、本路線を整備することで国道の迂回路が確保されることです。

次に 2 点目として、国道で交通事故等により交通規制があった場合、交通障害が大きいことです。図の青星は物損事故、赤星は人身事故が発生した箇所です。年間最大で物損事故が 19 件、人身事故が 5 件発生しております。また、これとは別に平成 27 年 8 月の豪

雨災害では、国道の法面崩壊と倒木による交通規制が2件発生しております。

次に、3点目として、県道北野千々石線は国道の迂回路としての機能が乏しいことです。本県道は、国道で交通規制が発生した場合、迂回路として活用されますが、写真のような狭いトンネルや写真のような切り通しなど、スムーズな車両の通行が困難な区間があります。また、写真のように過去に豪雨災害で土砂の崩壊や巨石の落石が発生したこともあります。このように、本路線は自然災害の被害を受けやすく、国道の迂回路としては機能が乏しい面があります。しかしながら、実情は、国道が通れない場合は、この県道を利用する、もしくは小浜から雲仙を回り大きく迂回するしかございません。

4点目として、昨年8月の大雨による国道57号の路肩崩壊により、片側交互交通が発生し、133日間の長期間、路線バスや緊急車両への影響がっております。

次に、事業期間についてですが、現在の計画では令和5年度の完成予定としておりましたが、用地交渉が難行し、当初は千々石側と小浜側の両側から施工するように計画しておりましたが、千々石側の片側からの工事になり時間を要したこと、及び補強土壁工の設計基準の改定に伴う基礎などの構造の見直しにより事業量が増加することから、令和9年度までの4年間の延長をお願いしたいと考えております。

また、用地難行箇所につきましては、今年の6月30日に本市への所有権移転が完了し、用地の進捗率は100%となっております。

次に、事業費についてですが、現在の計画では10億円を予定しておりましたが、補強土壁や排水計画の見直し及び労務単価、資機材等の単価上昇などにより4億円の増加をお願いしたいと考えております。

また、本事業は、本市の総合計画の観光や道路分野において整備する旨の位置づけがされております。

前回からの社会経済情勢の変化といたしまして、令和2年に公立小浜温泉病院、令和4年に小浜体育館が移転してオープンするなど、小浜町には多くの市民が利用する公共施設が建設されております。

また、社会経済情勢等の変化の2つ目といたしまして、本市の小浜町から千々石町までを区間とした国の直轄事業である富津防災が本年から事業化されております。

コスト縮減や代替案の立案につきましては、事業延長1.31kmのうち線形改良済区間が1.19km、約92%となっております。用地の進捗率が資料には98%となっておりますが、先日100%になったことなどを踏まえすと、新たなコスト縮減や代替案は見込めない状況でございます。

次に、事業効果ですが、前回のB/Cは1.02でした。今回の評価では全事業が0.74、残事業B/Cが2.86となっており、事業費の増及び事業期間の延長がマイナス要因と考えております。

最後に、対応方針ですが、ご説明させていただいた内容や、地元からも整備促進を強く要望されていることなどから、事業継続をお願いするものでございます。よろしくご審議賜りますようお願いいたします。

友広委員長 ありがとうございます。このことについてご意見、ご質問をお受けした

いと思います。

私のほうから。B/C の関係ですが、前回評価では全体で 1.02、残事業で 2.05 だったのが、今回評価では全事業が 0.74 で、残事業は 2.86 となっておりますよね。これだけ残事業での B/C が 2.86 と高くなるのに全事業では 0.74 と下がる、そこら辺の原因といいますが、その理由を説明してください。

雲仙市道路河川課（北川） そうですね、ご指摘のとおり、前回から事業期間の延長や事業費の増などによって B/C が 0.74 になっております。

友広委員長 単純にもう事業費の増により B/C が落ちたということでもいいですね。

雲仙市道路河川課（北川） はい。

大嶺副委員長 B/C が 1 を切ったということなんですけど、昨年大雨で 57 号線が崩壊して片側通行になったということで、それに伴う影響とか経済的なこととかいろいろあると思うんですけど、今後また同じように 57 号線とか通れなくなった場合を想定すると、今回のこの道路ができたとすれば、そういう影響が少なくなるということで、そういうベネフィットというのは考慮されてないということなんですよね。だから、本来ならメリットがあるのに、この B/C には反映されてないということで、メリットは十分あるのかなと思います。

友広委員長 直接関係ないんですけど、富津防災の 3.4 キロ、直轄でというのが本年度事業化されたということなんですけど、この工期等についてはまだ明確ではないわけですか。

雲仙市道路河川課（北川） 富津防災につきましては、ルートとしては国のほうから提示をされているんですけども、事業期間などについてはまだ非公表といいますが、国のほうでもお示しはされておりません、事業完成年度などにつきましてはですね。

友広委員長 ご意見はございませんか。

中村(政)委員 この富津防災と本件の位置関係がよく分からないので、もうちょっと説明してもらっていいでしょうか。これがどういう関係、この富津防災ができることによって本件の道路建設とどういう関係になるのか、もう一度お願いしたいと思います。

雲仙市道路河川課（北川） 位置図でいいますと、赤の点線が富津防災、今、矢印で示している、これが 3.4 km、それと青といいますが、紫といいますが、この点線で示しているのが木場山領線の 1.31 km になります。

今の計画でいきますと、富津防災と木場山領線の間隔というのは、近いところでは 200 m から 250 m 程度になっております。ただ、富津防災につきましては、今年度採択をされて、測量調査を今年度されるということで、今後、ルートにおいても、そのような調査や測量によって若干変わるということも、この前、地元説明があったんですけども、国の説明ではそのように話がございました。

それで、この富津防災ができ、また、木場山領線ができ、それから現在ある国道 57 号、それと県道北野千々石線の 4 ルートという形になりますけども、先ほど言いますように、県道北野千々石線については、もともと鉄道が走っていた道路で幅員も狭く災害にも弱いような状態で、迂回路としては利用がちょっとできないのではないかというふうなこともあって、何か災害があった時には、どの路線が災害を受けても、ほかの路線でカバーでき

るような体制をとるためにも、やはり2路線より3路線、3路線よりも4路線といったことで災害時の渋滞の緩和や地域住民の皆様の安全確保を図るためには、この木場山領線を第2の迂回路、また、地区間の交流をつなぐ重要な路線と考えているところでございます。

中村(政)委員 木場山領線については、起点のところは既存のルートにつながってるんですよね。

雲仙市道路河川課(北川) はい、そうです。

中村(政)委員 この図を見ると、そこがよく分からなかったものですから。

雲仙市道路河川課(北川) オレンジ色の点線が既設の市道になります。それと小浜側のほうも矢印で示しているところが既設の市道になります。

中村(政)委員 ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。

先ほどお尋ねしたんですけれど、富津防災の工期が分からないということで、今回の計画については、令和9年度の完成予定だということで工期が延長になっておるわけですが、そういうことからすると工期の短縮ができないかということですね。結局、利便性はもちろんですけれど、安全・安心の確保という面から、その辺の検討が必要じゃないかと思えます。

もう一つは、費用対効果が大幅に落ちてきたということからも考えますし、新たな富津防災が事業化されたということ等、もろもろ道路の整備についての課題といたしますか、問題が凝縮された事業じゃないかと思うんですよね。

そういうことからして、今日説明を受けて、費用対効果、原則できない効果があるというようなこともありますので、私からの提案ですけれども、基本的には継続ということでもいいと思うんですけれど、そういうふうなもろもろな条件があるというところで、今後、審査、検討していく上での一つの参考になる事業じゃないかと思うので、現場を見せていただくと。継続ということについて基本的には了承するというを前提としながらも、現場を見せていただいて、先ほどの位置的な関係とかも理解を深める方法も一つの取組としていいんじゃないかと思うんですけれど、どうしたものでしょうかね。日程の都合もあると思うんですけれど、何もかにも現場、現場と言っても、委員の先生方はご多忙であられるので、そう日程は取れないと思うんですけれど、例えば1日で消化できるような行程が組めるということであれば、ここも入れてもらっていかがなものかと思うんですけれど。

雲仙市道路河川課(北川) 現地を見ていただいたほうが一番分かりやすいと思いますので、現地を見ていただければと思います。

友広委員長 それでは、お諮りしたいと思いますが、道維-3については、提案どおり継続ということについて承認をするということにさせていただいて、ただ、後日、現地調査をするということになれば現場を見せていただいて、また、現場でご説明をしていただくということをお願いしたいということで、それをしたいと思いますが、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 では、そのように取り扱わせていただきたいと思います。その時にはご迷惑をかけますけど、よろしくお願いいいたします。

#### 港湾 - 1 高島港改修事業

友広委員長 港湾 - 1 に入らせていただきます。

港湾課からご説明をお願いいたします。

長崎港湾漁港事務所港湾課(荒尾) 長崎港湾漁港事務所港湾課長の荒尾でございます。高島港改修事業について、ご説明いたします。資料は、整理番号、港湾 - 1 です。

1 ページの右側ですが、事業箇所である高島港の位置図です。高島港は、長崎港の南西約 14.5 km に位置し、人口約 300 人、島の周囲の長さは約 6 km となっており、高島港は長崎港との間に旅客船が 1 日 8 往復するなど、高島で唯一の人流・物流の拠点となっております。

2 ページをご覧ください。次に、審議経過についてご説明いたします。当事業は平成 25 年に事業に着手し、5 年目の平成 29 年度に第 1 回の再評価を実施しております。再評価後 5 年を経過したため、今回、再評価の審議に諮るものです。事業期間が平成 25 年度から令和 12 年度、総事業費は 31.9 億円、費用対効果は 1.11 となっております。

3 ページをご覧ください。次に、目的・事業概要・これまでの経緯について、ご説明いたします。

高島港は、本土との定期船が就航する島唯一の島民の生活に欠かせない港湾です。平成 3 年の台風 19 号で防波堤(沖)、防波堤(南)の両防波堤が被災し、特に防波堤(沖)は延長 200m が被災を受け、旅客船が接岸する浮棧橋等の港内施設にも影響を及ぼしました。近年の気候変動による沖波の見直しや、設計基準等の改定により、施設機能の確認を行ったところ、防波堤改良の必要性が生じております。このため、防波堤(沖)、防波堤(南)の改良を行い、人流・物流の安定化を図ることで、住民の安全・安心な生活を確保するため事業を実施しております。

整備内容として、防波堤(沖)(改良)220m、防波堤(南)(改良)415m となっております。平成 28 年度までに測量、土質調査、設計が完了し、今年度、防波堤(沖)(改良)の工事が完了予定となっております。

4 ページをご覧ください。次に、高島港の事業効果・必要性について、ご説明いたします。昭和 62 年及び平成 3 年の台風により防波堤が倒壊しております。これにより平成 3 年には浮棧橋の係留チェーンが切断するなどの被害を受けております。

5 ページをお願いします。近年、大型化している台風により同様の被害を受ける危険性があります。このため設計波の見直しを行い、防波堤の機能強化を図り、利用者の安全・安心を確保し、地域経済の安定を図るものです。

6 ページをご覧ください。次に、事業の進捗状況について、ご説明いたします。総事業費が前回 29.2 億円、今回 31.9 億円と約 2.7 億円の増額となっております。増額については、労務・資材単価等の上昇によるものとなります。

事業期間についてですが、完了工期が前回令和 7 年、今回令和 12 年に延びております。

工期延伸の要因といたしましては、平成 30 年度から令和 2 年度にかけて、これは今の事業箇所とは違う場所ですが、高島西海岸で災害が複数回発生し、限られたブロック製作ヤードを優先して使用する必要性が生じたことによるものです。

8 ページをご覧ください。次に、事業の投資効果についてです。当初の B/C は 1.12 でしたが、先ほどご説明した事業費増や工期の延長の影響により 1.11 となっております。

9 ページをご覧ください。最後に対応方針について、ご説明いたします。高島港は、高島で唯一の人流・物流機能を有する港湾で、防波堤の整備は島民の安定した生活環境を確保するための重要な事業となっており、十分な投資効果があると認められることから、今後、引き続き事業を継続したいと考えております。

ご審議、よろしくお願いたします。

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

梅本委員 質問ですが、7 ページで高島西海岸で災害が複数回発生したということでしたが、どんな災害だったのでしょうか。

長崎港湾漁港事務所港湾課（荒尾） 高島の今整備している、3 ページ目の写真を見ていただくと、赤で引き出ししているところが今の事業箇所ですが、その反対側、西側に長い護岸があるんですけれども、その護岸が被災しまして災害復旧が必要になったという状況があります。

梅本委員 台風かなんかですか。

長崎港湾漁港事務所港湾課（荒尾） 台風です。

中村(政)委員 まず、進捗状況で 16.9%にとどまっているということ。これはどういうことなのかというのが一つ。

あと、先ほどのお話のように人口 300 人です。300 人のところに 30 億円、ものすごい金額が投入されるということになります。単年度でいえばそんなことはないんですけれども、見かけ上はそういうことになります。長崎市は 40 万人ですけれども、予算の使い方というところで、非常に難しい問題ではありますけれども、どうしても疑問が出てくると。

もう一つですが、3 ページの写真を見ますと、当該箇所の右側に港湾施設がございます。防波堤(沖)の右側ですけれども、こちらにも堤防があって港のような形状になってます。例えば、そういうところの護岸を整備することで長距離の大型の南、沖の防波堤ではなくて、もっと短い防波堤で安全な港の施設を整備するとか、そうすると予算的には随分小さくなるのではないかと思うんですけれども、そういう考え方も検討したほうがいいのではないか、検討すべきではないのかなと。予算の合理的な執行ができるのではないかと思うんですが、いかがなものでしょうか。

長崎港湾漁港事務所港湾課（荒尾） まず、進捗についてですけれども、確かに進捗が非常に悪いという状況にはあるんですが、平成 25 年度に事業を新規で採択していただいてスタートしまして、25 年から 29 年度までは測量、調査、設計を行っております。これも通常であれば 2 年から 3 年ぐらいでそこまで終わるところですが、設計を行った結果、水深が大きいということで、国の規定によりまして適合性確認という作業を、確認を受け

ないといけないという状況が分かりまして、その確認と、その作業に1年余計にかかっております。その後、平成29年から以降ですけれども、ここが災害が続いておりまして、ブロック製作ヤードとして使用する予定だった箇所を災害復旧のための製作ヤードとして優先的に使う必要があったことから、なかなか進捗が上がらなかったということがございます。

それから、2番目の人口300人に対する事業費のことですけれども、高島は、ご存じのように離島になっておりまして、港がどうしても唯一の人流と物流の窓口ということになっております。ここを利用可能な状態で維持していくということと、大きな災害があった時にでも被害を最小限にとどめて、なるべく早く復旧またはそのまま使えるということを持続することは、人が住んで生活をされているという状況がありますので、そこは重要なところだというふうに認識しております。

それから、よりコンパクトに別の場所とかに整備したら安くなるのではないかとということですが、例えば3ページの写真の、今、委員が言われた右側のところに、ちょっと「く」の字に曲がった防波堤があるんですけれども、そこに代替で造ろうとすれば、そこはかなり大きな施設を造らないと内側の静穏度を保てないという状況になりますので、そこに係留施設、定期船の発着施設なんかを造るとなると、さらに大きな投資が要ります。また、第一線防波堤の、今整備している2本の防波堤を整備することで定期航路の維持管理もできるんですけれども、背後の一般の土地とか、ほかの私有の財産とか、そういうものへの防護効果も期待できますので、港として整備するに当たっては、ある程度の静穏域の確保と、その背後地の防護ということを考慮に入れれば、沖防波堤の整備をしていくのが妥当かなと考えております。

中村(政)委員 おっしゃることは分かります。ありがとうございます。

友広委員長 私からですけど、人口300人と言われましたね。それに対して船便が8便あるというのは、結構、人口規模からすると便数が多いのかなと思うんですけど、それだけ人流、物流が多いということにつながると思うんですけど、この高島の特色というか何かあるんですかね。

長崎港湾漁港事務所港湾課(荒尾) 単に生活航路というだけではなくて、例えば海水浴場があったりとか、あと有名なところでは釣り公園とか、そういう観光施設があるということ。最近では軍艦島とか産業遺産のクルーズの関係で、軍艦島を周遊した船が高島に一度寄って、そこで下船されて、資料館とか博物館を見学されて帰るとか、そういう利用もあります。観光の側面でもかなり人が来ていただけるような地域になってますので、そこで生活以外にもそういう利用があるという状況です。

友広委員長 ありがとうございます。ということであれば、前回の、平成29年の時の工期が令和7年だったんですね。今回は5年延長するということで令和12年になっておるわけですけど、工事としてはそう難しくはないんじゃないかと思うんですけど、5年間も必要なかどうか、もう少し短縮できないのかどうか。それは結果的には予算ということになると思いますけど、そこら辺の見通しというのはないわけですか。

長崎港湾漁港事務所港湾課(荒尾) なかなか予算の獲得というのは、どこも厳しいと

ころはあるんですけども、そこは少しでも短縮できるように頑張っていきたいと思っております。

友広委員長 ほかに。

中村(沙)委員 私も同じようなことをお伺いしたいんですけども、平成3年に台風で一度被災しているということなんですが、その被災した箇所は現在までそのままだったということですか。

長崎港湾漁港事務所港湾課(荒尾) それは資料のこちらの書きぶりがまずかったんだと思いますけれども、平成3年の台風被害を受けた後は災害復旧事業を使って復旧を行っております。ただ、復旧するまでの間とか、被災した直後に係留施設に被災があって人の行き来ができなかったとか、代替の船を用意する必要があったとか、そういう事情はありました。ただ、その後すぐ災害復旧で復旧しておりますので、何もしてなかったというわけではありません。

中村(沙)委員 分かりました。処置の緊急性があったのかもしれないなというのがあったのでお伺いしました。

あとは進捗率の6.9%のところですが、沖のほうの工事は大分終盤にかかっているように見えるんですけど、進捗状況を見て。残った進捗率が90%以上あるのは、沖と南の工事で費用の利用にアンバランス差があるのかどうかということをお伺いしたいです。

長崎港湾漁港事務所港湾課(荒尾) 防波堤(沖)のほうが、全体事業費の31億ちょっとぐらいの事業費の中の2億4,000万か2億5,000万ぐらいの事業費になります。一方の防波堤(南)のほうは、断面を見ていただくと、右側の断面が防波堤(南)なんですけれども、一度、外側の消波ブロックを全部とった上で、もっと重い消波ブロックに替えてやる必要があるということと、堤体を、防波堤の本体を拡幅して重量を増してやるというちょっと大きな工事になります。この断面の違いで全体の事業費が大幅に両施設で変わってくるという状況です。

防波堤(沖)の工事については、令和4年度の、今年度の工事をもって完了する予定で今動いております。

友広委員長 よろしいですか。

中村(沙)委員 はい。

友広委員長 ほかにございませんか。ほかにないようでございますので、対応方針(原案)は継続ということでございますが、原案どおりで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 それでは、対応方針(原案)どおり、継続といたします。どうもありがとうございました。

ここで休憩をさせていただいて、再開を2時半にさせていただきます。

午後 2時20分 休憩

午後 2時29分 再開

友広委員長 それでは、再開をさせていただきます。

## 港湾 - 2 松島港改修事業

友広委員長 港湾 - 2 について、ご説明をお願いいたします。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） 県北振興局港湾漁港第一課の富永と申します。どうぞよろしく申し上げます。

港湾 - 2 松島港改修事業の説明をさせていただきます。

場所は、西彼半島中央部の西部に位置する離島でございます。再評価理由は、事業採択後 6 年経過によるものです。

2 ページをお願いいたします。続きまして、審議の経過について、ご説明いたします。当初、平成 28 年度に事業に着手しておりますが、その際の事業費は 12 億円で、令和 2 年度完成の予定としておりました。しかし、令和 2 年度に事業費が 15 億円に増加したため、完成年度を令和 4 年度とし、土木部内報告としておりました。そして、今回、再度の事業費見直しにより再評価の審議をいただくものです。この理由につきましては、次のスライド以降で説明させていただきます。

3 ページをお願いします。まずは事業概要をご説明いたします。目的につきましては、松島港は、本土と定期航路が 2 地区に 4 航路就航し、年間約 32 万人が利用するとともに、島民の生活を支えております。そして、写真右下の釜ノ浦地区は泊地は広いものの、係留施設の老朽化が著しく、また、防波堤が所要の機能を満たしてない状態にありました。一方、写真左側の吉原地区は泊地が狭く、係留が危険な状態であったことから、釜ノ浦地区の施設更新を行うとともに、ここに航路を集約することで係留の安全確保と人流・物流の安定化を図るものであります。なお、事業の進捗率は、令和 3 年度末で 26.8%でございます。

4 ページをお願いします。続きまして、現在の利用状況ですが、松島の火力発電所関係の乗降が大半でございます。そのほか地元島民において本土の小中学校への通学や本土商店への買い物で利用があります。

5 ページをお願いします。続きまして、最初の事業目的と重複しますが、画面左側の現状にありますとおり、釜ノ浦地区は浮棧橋の老朽化が著しいこと、また、吉原地区は泊地が狭い状況です。そこで、画面右側にありますように、釜ノ浦地区の施設更新とともに吉原地区の航路をここに集約するものでございます。

6 ページをお願いします。事業効果・必要性を説明します。画面にありますとおり、従来、吉原地区まで行くのに 17 分かかっていましたが、整備後は 10 分となり、7 分間の短縮が実現します。このほかの効果として、泊地が広がることで船舶の事故リスクが下がること。防波堤整備により港内の漁船の事故リスクが下がること。背後家屋の高潮による浸水リスクが低減されること。最後に防波堤自体の施設被害を低減する効果を計上しております。

7 ページをお願いします。事業費の見直しの状況について、ご説明いたします。画面にお示ししているとおり、浮棧橋（改良）と防波堤 A（改良）及びその他近年の労務費及び資材価格等の上昇によるもので、事業費の見直しを行っております。詳しくは次のスライドでご説明いたします。

画面左側が当初想定していた浮棧橋ですが、本土側の発着港である瀬戸港と同じく屋根を想定しておりませんでした。しかし、地元から船を待っている間に雨をしのぎたいという要望により追加しております。また、設計条件は、先ほどと同じく瀬戸港と同じような構造を想定しておりましたが、想定以上に波高や地盤条件が不利となったため、事業費の増大となりました。

9ページお願いします。防波堤A(改良)について、ご説明いたします。既設防波堤の設計資料と近隣港湾における最近の防波堤設計資料を参考に、天端高0.5mの嵩上げを想定しておりました。しかし、実施設計において詳細な計算を行ったところ、波高が大きくなり、2.2mの嵩上げ及び堤体拡幅が必要となり、大幅な事業費の見直しとなりました。

10ページです。事業期間の見直しについて、ご説明いたします。前回の平成28年時点では、令和2年度に完了予定でしたが、先ほどご説明しましたとおり、浮棧橋に屋根を追加したことや係留杭が大きくなったことから、令和4年度完了と予定し、土木部内報告をしておりました。しかし、その後、防波堤が大幅な断面変更となったため、再度、完成時期を令和10年度とさせていただきたいと考えております。

11ページです。投資効果のまとめでございます。前回評価時は、画面の上、左側にあるとおり、B/Cは1.33でした。今回、事業費の大幅な増となりましたが、B/Cは1.23となっております。これは画面の中段のプラス要因にありますとおり、海岸浸水被害の回避、施設被害回避の便益を追加したことによるものです。

なお、このほかにB/Cでは測定できない効果として、住民の安心度の向上、航行距離の短縮による二酸化炭素の削減効果があります。

最後に、対応方針(原案)について、ご説明いたします。松島港は、本土との定期航路が就航し、島民の生活を支えており、当該整備は島民の安定した生活環境を確保するため重要な事業であります。事業進捗率は、事業費ベースで約26.8%となっております。西海市や定期航路事業者より事業促進の要望がっております。事業期間の延長、事業費の増はあるものの、費用対効果が見込まれます。以上により、対応方針は継続とさせていただきます。

ご審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

友広委員長 ありがとうございます。港湾-2松島港改修事業については、資料に基づいてご説明をいただき、対応方針(原案)としては、継続ということでのご提案でございますが、今日、欠席の委員から事前質問が届いておりますので、事務局からご説明をお願いします。

事務局(馬場) 事務局から説明します。両面印刷資料の「欠席委員による事前質問と回答」をご覧ください。質問内容と回答を読み上げます。

港湾-2松島港改修事業。岡委員からの質問です。

「釜ノ浦地区の整備を行い、機能を集約するということですが、集約されないほうの吉原地区はどうなるのでしょうか。何らかの整備を行うのでしょうか」という質問に対し、港湾課からの回答は、「吉原地区については、新たに整備を行う予定はありません。現状のままとし、災害など何らかの理由により釜ノ浦地区にフェリーが係船できない場合の代

替施設として利用する予定としています。また、フェリー係留施設以外に漁船の係留施設や船揚場があり、それらの施設は引き続き供用していきます」。

以上です。

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

梅本委員 質問させてください。まず、2ページの審議経過で土木部内報告とありますけれども、これはどういうものなんでしょうか。

事務局(馬場) 事務局からご説明いたします。

審議経過の中の土木部内報告(R2)ということで記載がありますが、こちらにつきましては新規採択後5か年経過時に土木部内で事業の進捗がどうかというところでチェックしておりまして、事業費が10億以上の事業で、なおかつ3年以上の工期延長、または事業費が3割以上増額になるものについて、再評価の必要性があるということで、そこでチェックを行うようになっております。そちらのほうを記載しておりまして、この令和2年度の時点では、工期は3年以上の延長はないと。また、事業費についても3割以上の増額はないということで、この時点では再評価の必要性がなかったということになっております。

梅本委員 もしかしたら再評価の必要があるかもしれないということで報告したけれども、基準を満たさなかったということが確認されたということでしょうか。

事務局(馬場) この時点におきましては、同じような事業、5か年経過時の事業を全てチェックしておりまして、その中で例えば3年以上になるようなものについては、再評価を行うことになっております。

松島港の事業については、そういった案件には挙がっていないので、この時点では再評価を行うことはなかったということになっております。

梅本委員 分かりました。

それで、10ページの表の見方を教えてもらいたいんですが、まず、上の表、青色が使われている表がありますけれども、前回、平成28年というものの表ですが、測量・調査・設計、平成28年、平成29年に青印がついてますけれども、これは係留施設、防波堤それぞれについて測量・調査・設計を行う予定だったということの意味するんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) はい。

梅本委員 そうすると、真ん中のほうは、ピンクの表ですけども、当初の予定では係留施設、防波堤それぞれを28年、29年に測量・調査・設計をする予定だったけれども、真ん中だと測量・調査・設計を28年、29年に行ったのは係留施設のみということになっているようですが、これはどうしてこうなったんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 釜ノ浦地区で浮棧橋が結構老朽化しておりまして、これを早めに対応しなければならないということで、係留施設を先に設計しております。その工事に対して期間がかかるので、次、防波堤も一緒に設計していると、その間に設計基準等が変わってしまう可能性がある。そのため、まずは係留施設を先に設計して工事に移り、その後、令和2年度に防波堤の設計をしております。

梅本委員 係留施設の測量・調査・設計で当初よりも長い時間がかかるようになったので、これしかできなかつたような感じなんですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 施工前に設計したほうが新しい基準を間違いなく使えますので、手戻り等がないようにしております。

梅本委員 それで、平成 28 年、29 年に係留施設の測量・調査・設計をして、8 ページの右側にあるような、こういう工事を行わなきゃいけないということになったんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) そういうことになります。

梅本委員 すみません、手続を教えてもらいたいですけれども、平成 29 年の時点で既に 8 ページの右側の工事が必要になったということで、実際の事業費から 3 億円オーバーするということは、もうこの時点で足りないということが分かると思うんですけど、その場合、どんなふうな手続を取るようになるんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 5 年後に先ほど言われた額を超してなかったもので、そのまま事業を進めるということになります。

梅本委員 じゃ、防波堤の工事の予算を合わせると超えてないからということで、そのままいけるような形ですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 防波堤は、この時点ではこのような大きい断面になるとは想定してなかったものです。

梅本委員 防波堤の予算を係留施設にもってくるわけにはいかないの、係留施設自体は 3 億円足りないということになるので、最終的にはオーバーするということは分かるんですけどね。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) はい。

梅本委員 でも、手続上は、ここでは何も手続は要らないと。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) ここではまだ要らないです。

梅本委員 当初事業の計画の時点では、8 ページの右側のような工事が必要になるということは、予測はできなかつたんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) この絵にありますとおり、当初は軟弱層が出るということは想定してなかったです。背後の浮棧橋の左側に橋がかかっているんですけども、そこに岸壁があります。この岸壁をボーリング調査で確認したところ、岩盤が出てまして、軟弱層は確認できておりませんでした。この絵でも見れるように、急に岩盤線が土のほうに入り込んできてまして軟弱層が出てきたという状況でした。そこで想定が厳しかったということでもあります。

梅本委員 それで、令和 2 年の時点で土木部内報告をされているということで、本来、事業が完了している時期だと思うんですけども、この時点でまだ防波堤の工事というのは、設計も何も出ない状態なんですかね。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 令和 2 年度に設計を開始しています。

梅本委員 この時点では、土木部内報告の時は、防波堤の事業の遅れとか、そういうのは報告することにならないんでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） 10 ページの真ん中に書いてありますとおり、5 年経過した時点で 3 億円増と、それと、あと 2 年間の工期が延びるということで、この分を報告しております。

梅本委員 防波堤が全然進んでないので、もう 3 年は工期が延びてしまうかなとちょっと思ったんですが、その時点ではまだはっきりわからなかったということですか。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） はい。

梅本委員 ただ、その後、防波堤についての測量・調査・設計をやって、大幅な工事内容の変更になっているようなんですけども、この事業目的自体は、もともと防波堤が所要の機能を満たしていないということで、そういう問題を解消するという事業目的があったと思うんですけども、そのことからしても当初の計画というのは、ちょっと甘くなかったのかなと思うんですが、その点はいかがでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） まず、航路で人がたくさん行き来しているところでありまして、この浮棧橋が老朽化してしまっていて、まずは浮棧橋、係留施設のほうを優先して整備して、それから防波堤のほうにいきたいと考えておりました。防波堤のほうについては、特段、被害はあってませんでしたので、その後も大丈夫だと考えておりました。

梅本委員 大丈夫といいますが、当初の事業計画を立てる時点で今回のような工事が必要になるということは予測できなかったのかなということでの質問です。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） 防波堤の断面につきまして、まずは補助事業になる前に単独で設計を行う必要があるんですけども、その単独の費用も限られてまして、こちら、直営で計算するしかないんですが、対岸に瀬戸港がありますけれども、そちらで防波堤の設計をやっているものがありました。そちらの波を利用して、現地の状況、地形等を考慮して防波堤の嵩上高を想定して、断面、金額をはじいております。実際、その後、今回これを設計した時には波が変わってきているんです。そこで波が大きくなったということで、そこあたりも影響して断面が大きくなってしまったと。波の計算に関してはシステムにかける必要があるので、直営では厳しいところがあります。

梅本委員 分かりました。

それで、5 ページの事業効果のところ、現状、釜ノ浦地区、吉原地区は、危険な係留、危険な航行の状態にあるということで、それを解消して安全な航行を確保すると、安全性を確保するというのが事業の効果・必要性として挙げてますが、そのことを考えると、この事業というのは少しでも早く完成させなきゃいけないのかなと。それを当初の 2 倍以上の 8 年も延ばして大丈夫なのかなという印象なんですけれども、そこら辺の危険性の解消を何年も先延ばしすることは大丈夫なのか、工事完了までに何か危険性を回避する措置が取られているのかについては、いかがでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課（富永） まず、防波堤と係留施設、どちらを先にするかという話があったかと思うんですけども、釜ノ浦地区の浮棧橋の老朽化と別に吉原地区が狭いという状況もあるので、まずは係留施設を先に整備しようということで進めておりました。

それまでの間の対策といいますが、もう早めに進めていくしかないと考えております。

梅本委員 今も吉原地区は航行しているわけですね。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 就航してます。あと、こういう状況なので、荒天時なんかは欠航したりしているので、欠航率を下げるためにも早めに整備していきたいと考えております。

梅本委員 分かりました。以上で結構です。

友広委員長 ほかの委員の皆さんから。

中村(沙)委員 この2つの地区の機能を集約する必要性はよく分かるんですが、釜ノ浦に集約することによって、例えば火力発電所へのアクセス環境に影響はないんでしょうか。以前だったら吉原のほうで下船したら近かったのが、釜ノ浦になることで別の交通機関を使わないといけなかったりとか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 吉原地区から釜ノ浦地区へ行っているんですけど、フェリーの時間で7分間短縮できまして、陸上で走ったとしても30秒程度しか長くないんです。だから、時間の短縮効果は大幅になりますので、格段にいい整備になると思っております。

中村(沙)委員 それは車でですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) そうです、車です。吉原地区に行っているのは、ほぼ大型の車両が渡っているんです。そのまま火力発電所のほうに行っているような状況で。

中村(沙)委員 分かりました。

あと、以前、4航路、出航していた航路につきましては、今後も4航路は維持されるということでしょうか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) こちらに書いてありますとおり、一番下の小さいのが市営船になりまして、A社が先ほど吉原地区の船が着くようになります。B社が釜ノ浦地区にもともと着いていた別の民間の会社になっております。そのまま維持するような集約の形をとっております。

中村(沙)委員 ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。

私からですけれども、釜ノ浦地区と吉原地区の接岸できる船は変わらないというふうに受け止めていいわけですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) はい、変わりません。

中村(政)委員 12ページに島民の生活を支えていて重要だということなんですけれども、火力発電所側の意向はどうなのか。この事業をぜひ進めてくれということでは言われているのか、そこのところをお願いします。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) そうですね、こちらのほうが確実にスムーズに行けるようになると思うので。

中村(政)委員 発電所のほうも希望しているということですか。理由のところ、島内の事業者も希望しているというようなことがあったほうがよろしいのではないかと思います。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) ありがとうございます。

梅本委員 今まで吉原地区に就航する船というのは、ちょっと大型だったんですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 大型といいますか、乗る車が大型ということです。

梅本委員 車両が釜ノ浦地区に泊まっても車が降りないようなことだったんですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 降りにはできます。

梅本委員 スペース的に吉原地区のを釜ノ浦地区にもってくることはできなかったんですかね。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 今の状況では、ちょっと厳しいです。

梅本委員 じゃ、ちょっと吉原地区の就航もできるように、その分、大きくするようなことになるんですか。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) そうですね。吉原地区のほうはA社ですけれども、B社は浮棧橋の横に着いて可動橋で上がるような状況です、B社のタイプが。A社のほうは、岸壁が切込式になっていまして、干満の差に応じて高い岸壁、低い岸壁というような状況で着くような構造になっております。もともと釜ノ浦はそういうことがなかったもので、新たに大きくして集約したということです。

梅本委員 分かりました。ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。 それでは、お諮りいたしたいと思います。今、具体的に梅本委員を中心にいろいろご質問があり、また、それにお答えをいただいたということでございますので、港湾-2の松島港改修事業については、対応方針(原案)のとおり、継続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〕

友広委員長 意見がいろいろ出ましたので、そのことについては今後の事業上の推進に十分ご留意いただければと思います。

では、原案のとおり、継続ということに決定させていただきます。どうもありがとうございました。

### 港湾-3 早岐港改修事業

友広委員長 では、港湾-3、お願いいたします。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 港湾-3 早岐港改修事業について、ご説明させていただきます。

1 ページをお願いします。早岐港は佐世保市南部にあり、大島地区はハウステンボスの南側に位置しております。当事業は、平成27年度に事業に着手し、令和10年度に完了予定でした。今回見直しをした結果、事業費の3割増、事業期間4年延長となったことから再評価を行うものです。

2 ページをお願いします。審議経過につきまして、説明させていただきます。

当初、平成27年度に新規として事業評価を受けており、平成31年に土木部内報告を行い、工期の完了を令和6年度までに延長していました。今回につきましては、令和10年度までの工期延長と事業費の増について審議をお願いします。

次に、目的・事業概要、これまでの経緯について、ご説明させていただきます。

事業といたしましては、早岐港大島地区及び周辺に係留しております小型漁船の船だまりの整備となっております。早岐港の大島地区には多くの漁船が在籍しております、小型底引き網、刺し網などの漁法を主として、大村湾北部における漁業活動の足場の基地として重要な役割を担っています。しかし、スライドの写真のとおり、漁船数に対して係留施設が少なく、防波堤や護岸に漁船が係留せざるを得ず、漁業活動に支障を来しております。そのため、防波堤や物揚場等を整備することで、就労環境の改善、作業の安全性向上を図り、地域経済の活性化を図ることを目的としております。

整備を行いますのは、防波堤 2 施設、護岸 2 施設、泊地 2 施設と物揚場を 2 施設、それと船揚場を 1 施設、道路 3 施設、既存の物揚場の改良と既存の道路の改良を 1 施設ずつの計 14 施設を計画しております。

事業の経過状況につきましては、平成 27 年度に事業化しまして、測量・調査・設計、本工事に着手し、現在、事業採択後 8 年目となっております。

4 ページをお願いします。次に、事業の効果・必要性について、ご説明させていただきます。

早岐港大島地区は、防波堤などの外郭施設の不足から、荒天時の港内静穏度が確保できず、左側の写真のように別地区へ避難を余儀なくされています。また、係留施設の不足から、右側にあります写真のように、防波堤や護岸等へ漁船を係留せざるを得ない状況です。このため漁具の運搬、積み込み、漁獲物の陸揚げなどが重労働となっております。また、漁具等の修理用の用地も不足していることから、漁具を防波堤上に仮置きを行ったり、漁具の修理を不安定な船の上で行うなど不便を来しております。よって、今回不足している港湾施設の整備により、就労環境の改善、漁業従事時間の延長につながることで地域経済の活性化を図ります。

5 ページをお願いします。事業費の見直しについて説明させていただきます。

現在、未施工の防波堤(1)について、当初計画時に現地を確認いたしましたところ、整備箇所には岩盤の露出が確認されましたので、地盤は良好であると判断し、計画事業費を算出しておりました。しかし、防波堤の設計に先立ち、地質調査を実施したところ、海底部では岩盤上に軟弱土が堆積していることが確認されました。これにより地盤改良が必要となりましたので、事業費が約 4.5 億円増となっております。また、近年の労務費や物価の上昇により、事業費が約 1 億円の増となり、全体で約 5.5 億円の事業費が増額することとなりました。

6 ページです。次に、事業期間の見直しについて、説明させていただきます。

まず、平成 31 年度の土木部内部の報告時においては、施設の配置について、右側図面中央部にある既設の防波堤の撤去の必要性や、図面の下のほうにあります道路(2)の整備の位置の調整、また、工事期間中の漁船のシフト計画等の調整に時間を要しました。その結果、道路(2)においては用地買収が必要となり、その交渉にも時間を要することとなりました。工事についても、港口付近での工事となり、漁船の出入港等の調整が必要となることから、計画の工期を令和 6 年度までに延長しました。

今回の再評価時の事業期間の見直しにつきましては、2期工事の調査に着手いたしましたところ、軟弱層が確認されました。そのため地盤改良が必要となり、事業費が増加することから、工期を令和10年度までに見直しました。

7ページです。事業の投資効果について、説明させていただきます。

軟弱地盤対策による事業費の増や事業期間の延長等のマイナス要因により、費用対効果につきましては、1.69から1.17に減少しておりますが、物揚場を整備することで漁船の係留時間の短縮、漁獲物の陸揚げ時間の短縮や作業の軽労化を図ることができます。また、防波堤を整備することで台風時の荒天時に避難する必要がなくなることや、うねりによる漁船の損傷も軽減できるなどの効果があります。これにより地域経済の活性化が図れるものと考えております。

8ページです。最後に、対応方針（原案）について、ご説明いたします。

本事業は、漁業者の就労環境を改善し、地域経済の活性化に資するものであります。事業進捗率は、事業費ベースで15.9%です。施工期間の制約は段階的に解消され、事業進捗は可能であります。佐世保市南部漁協からも、早期完成の要望があります。事業期間の延長はありますが、費用対効果は十分に見込まれます。以上により、対応方針としましては、継続とさせていただきたいと思っております。

ご審議のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問をお受けいたします。

中村(政)委員 6ページの事業期間の見直しのところですが、工期延長の要因として、地元調整によるものということがございます。これはもう完了したということなんでしょうか、調整は。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 調整は終わって、工事はどんどん進んでおります。

中村(政)委員 8ページに地元の佐世保市南部漁協も早期完成を求めているという話があったけれども、漁協さんは、こういう地元調整に十分協力をされていたのかどうか。それがあればもっと早くできたのかどうか、そこら辺を教えてください。

県北振興局港湾漁港第一課(富永) 漁協のほうも協力していただいております。現施設の計画自体は、全て要望どおりですけれども、施工上の問題点や、防波堤を撤去するかしらないとか、そういう話の調整に時間を要したということです。

中村(政)委員 ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。この事業について、今ご説明がありましたとおり、いろいろな課題、問題は調整ができたということで、工事の地盤改良というところに変更といいますか、問題があったということで、大きなことではないかなと思っておりますけれども、本件については、対応方針（原案）のとおり、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〕

友広委員長 それでは、今申し上げましたとおり、対応方針（原案）のとおり、継続ということで認めることといたします。

先ほど、港湾-2のところ委員からご意見がありましたとおり、対応方針（原案）の

島民の生活を支えていくと同時に、事業者さんにとっても要望といえますが、必要な事業であるということ、最初のところでいいと思いますが、事業者の関係もこれだけの効果があるということ、1項書き加えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

#### 港湾 - 4 玉ノ浦港海岸保全事業

友広委員長 続きまして、港湾 - 4 に入ります。

五島振興局河港課（溝口） 五島振興局河港課の溝口といいます。

港湾 - 4 玉ノ浦港海岸保全事業の説明をさせていただきます。

玉ノ浦港は、福江島の最西端に位置し、地域の沿岸漁業、養殖業の基地となっているほか、近海を航行する船舶の避難港として重要な役割を果たしているところでございます。審議経過について、説明します。

平成 25 年に新規評価を行った際には、工期を平成 30 年、事業費は 6.3 億、B/C は 10.73 としておりました。5 年経過時に事業費と工期の見直しを行っておりまして、工期を令和 4 年、事業費を 9.5 億円に見直しております。今回、10 年経過時においては、工期を令和 6 年度に延長し、事業費を 11.6 億に増額、B/C は 7.74 に見直したいと考えております。

要因については、後ほど説明させていただきます。

次のページ、既存の護岸は、50 年前に整備された護岸でございまして、事業の目的としては、台風などによる浸水被害を防止するため護岸改良を行い、地域住民の安全・安心を確保するものでございます。

事業概要は、護岸改良 735m、平成 25 年度に事業化され、総延長 735mのうち、令和 3 年度末までに 484mの整備が完了しております。残り 251mとなっております。

事業の効果・必要性ですが、写真の白い部分が、既存の護岸の背後に家屋が張りついた箇所ございまして、越波時の浸水区域に想定されている区域でございます。

整備内容としては、右下の写真のとおり、消波機能を持たせたブロックを設置するとともに、天端を嵩上げするということで浸水被害の軽減効果を期待するものでございます。

事業費の見直しについて、説明します。

新規の評価時については、左の図のように、最初の断面で想定していましたが、測定の結果、想定よりも地盤がかなり深かったということで、基礎捨石が大幅に増加しました。このことにより 3.2 億円の増額となっております。そのほか労務費や、その捨石の資材価格の上昇がありまして、これで 2.1 億円、計 5.3 億円の増額となっております。

次に、期間の見直しについて、説明します。

平成 25 年時点では、30 年までの完成を見込んでおりました。しかし、基礎捨石が増えたことにより、5 年経過時点で事業費が 6.3 億円から 9.5 億円、事業期間が 30 年から令和 4 年というふうに見直しております。今回の評価においては、労務と資材単価がさらに上昇しておりまして、事業費が 9.5 億円から 11.6 億円に増加したということになります。このことに伴い、事業期間が令和 4 年から令和 6 年までとなる見込みとなっております。

費用対効果、B/C についてですが、全事業の B/C は、前回の 10.73 に対し 7.74 となっ

ております。算定根拠としては、便益は浸水による資産被害額が整備により軽減する額を計上しておりますが、マイナス要因として資材単価が上昇したことなどがありまして、結果的に B/C 自体は下がっておりますが、十分な効果は得られるところでございます。また、計測できない効果として地域住民の通行の安全度の向上、そういったものがあると考えております。

最後に、対応方針でございますが、既存の護岸部では既に嵩上げを実施してきております。進捗率は令和 3 年度末で 63%になっております。地元の五島市からも早期完成が望まれております。可能な限りのコスト縮減を図っておりますが、ほかの代替案の可能性も見込めないといったところです。事業費の増額や期間の延長はございますが、費用対効果は十分に見込まれておりますので、本事業の対応方針としては、継続とさせていただきたいと考えております。

以上、審議をよろしく願います。

友広委員長 ありがとうございます。本件については、欠席の委員から事前に質問をいただいておりますので、事務局から願います。

事務局（馬場） 事務局から、「欠席委員による事前質問と回答」について、読み上げさせていただきます。

港湾 - 4 玉ノ浦海岸高潮対策事業、五島委員からのご質問です。

かなり長い区間の整備を行うようになっていきます。ここは生態系が豊かで砂初が美しい場所だと思っておりますが、生態系と景観の評価はどのようにしていますか。

また、護岸の整備が自然破壊につながるおそれがあるかと思っておりますが、整備を行う際にどのように配慮をしていますか。

港湾課から回答をいただいているものが、当地区は、昭和 45 年頃に整備された既存護岸の改良を行っており、既存護岸前面は水深があり、大部分が砂礫地盤となっています。

生態系と景観の評価は、埋立区域面積 5ha 以上の場合、長崎県影響評価条例に基づき行うこととなりますが、本事業の埋立区域面積は 0.19ha と、埋立て規模が小さいことから、条例に基づく評価は行っていません。

整備区間一帯は、西海国立公園（普通地域）に指定されており、関係部局と協議を行っております。護岸の設計に当たっては、既存の用地も管理通路に含める等、護岸の前出しを極力小さくし、周辺環境へ配慮しています。

また、工事施工に当たっては、基礎に使用する石材を採石場内にて洗浄し、海域に濁りが生じないように努めています。

以上です。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆様からのご意見、ご質問をお受けいたしたいと思っております。

大嶺副委員長 この護岸の改良の目的が、高潮・高波ということが書かれてるんですけど、スライドの 5 ページ、既存の護岸がどれだったのか。

五島振興局河港課（溝口） 既存の護岸は着色されていない部分になります。

大嶺副委員長 結局、高くなったというのは、どれぐらいの高さになったんですか。

五島振興局河港課(溝口) 天端の高さ的には20 cmから30 cmが高くなっております。左側の薄ピンクが既存の護岸のパラペットになりまして、その右側が改良された高さになりますので、高いところで50 cmです。

大嶺副委員長 高波、高潮で50 cm嵩上げするのに、これだけ改良しないといけないのかというのが、高潮の効果が見込めるのかどうかというのが気になるところなんですけど。

五島振興局河港課(溝口) 今回の改良断面では、前面に消波構造をつけておりまして、そういった消波構造を付加しての天端高を決定しておりますので、それがなければ、まだ天端高的には高くしていく必要もあると。それは極力軽減する。要は、海岸線沿いの海岸保全施設の景観とかもありますので、余り威圧的な高さにならないようにというのもありまして、極力高くしないけれども、越波を抑えるというような断面で考えております。

大嶺副委員長 わかりました。それで高潮が抑えられれば問題はないかなと思います。以上です。

友広委員長 ほかに。

私からですけど、既に484mの工事が完了して、残っているのが251mという説明が先ほどございました。今、施工された484mの工事による影響というか、効果というのは越波しなくなったとかいろいろあると思いますが、逆に工事によるマイナス要因というか、マイナスになるようなことがなかったのかどうか。

五島振興局河港課(溝口) 今、着工してきた部分について、特に生態系の被害であるとか影響であるとか、そういったことの報告は地元からも受けていない状態です。

中村(政)委員 高波・高潮による浸水被害防止ということなんですけれども、対象地域で防護人口が49名ということになっています。世帯数にすると20~30世帯だと思いますけど、そういう世帯に対してもう少し安全性の高いところに移動してもらおうとか、そういう要望とか、そういう形のものはあるのでしょうか。それは市の管轄かもしれないんですけども、そういう危険地帯という認識で、こういう高波・高潮の対策をされるのであれば、当然、事業として必要なんでしょうけれども、対象となる人たちがハザードマップでいけば対象地域の方なのかもしれないので、より安全な地域に実質的に移動を誘導する、そういうことは政策的になさっているのかどうか、ご意向をお伺いしたいと思います。

五島振興局河港課(溝口) 集団移転とか、安全な場所に移るとか、津波とかあった場所では今そういった話があるんだろうと思いますけど、この事業の立ち上げ時点ではまだそういった議論はなかったと記憶しております。海岸べたの津々浦々には昔から住まれておられまして、それをどうやって安全な暮らしを守っていくかと。海岸事業ですから、国土の保全、民生の安定というのが目的になりますので、それに基づいて我々としては整備を進めてきたといったところで、今言われたような、ご指摘のような安全な場所に集団移転ということについては、もうちょっと大きな議論が必要なのかなという気がしております。

中村(政)委員 ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。 では、ご意見、ご質問がないようでございますので、港湾-4につきましては、説明がございましたとおり、対応方針(原案)は、継

続でございますので、継続を認める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〕

友広委員長 それでは、対応方針（原案）のとおり、継続といたします。どうもありがとうございました。

#### 河川 - 5 都市基盤河川改修事業 大井手川

友広委員長 それでは、個別の分野での最後の河川 - 5 について、ご説明をお願いいたします。

長崎市（河本） 長崎市の河本です。よろしくをお願いいたします。

それでは、河川 - 5 都市基盤河川改修事業の大井手川について、ご説明させていただきます。

事業主体は、長崎市でございます。

本事業は、令和 2 年度に再評価を受けたものの、工期を延長することから、今回、再評価の対象となるものでございます。

2 ページをお願いします。これまでの審議経過としましては、平成 12 年度に 1 回目の審議を実施して、平成 13 年度から事業に着手し、今回、5 回目のご審議をお願いするものでございます。

3 ページをお願いします。目的・事業概要・これまでの経過について、ご説明させていただきます。

事業の目的としましては、治水安全度の向上を図るとともに、環境に配慮した親水性のある河川整備を行うものでございます。改修延長は 2,150m で、事業内容は、河道拡幅、築堤、護岸、河床掘削、橋梁架替え等となります。

令和 3 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで 71.2%、用地進捗率は 54.6% となっており、1,288m が整備済みです。後ほど事業期間の見直しの中でご説明いたします北陽公園の位置を図面の左側に明記しております。今年度の整備状況としましては、令和 3 年度実施区間の 310m の工事を引き続き実施しております。

4 ページをお願いいたします。事業の効果・必要性について、ご説明いたします。

左側の写真に青色で着色している想定氾濫区域内には、支所、中学校などの公共施設及び多くの家屋が存在し、また、並走する県道である主要地方道長崎畝刈線などの幹線道路がございます。長崎大水害で浸水被害等の甚大な災害に見舞われており、河川改修による事業の効果が期待されております。

5 ページをお願いします。事業期間の見直しについて、ご説明をさせていただきます。

事業期間につきましては、工事完了は令和 5 年度の予定でしたが、令和 10 年度の完成に変更したいと考えています。

見直しの理由といたしましては、大きく 2 点ございます。

1 点目は、左側の図面に赤い矢印で表示しています県市合併施工区間は、県道の拡幅工事と並行して整備を図っていますが、この区間は専門家などの意見を踏まえながら、右側に記載のイメージ図に沿った親水性のある河川整備を行っていますが、具体的な施工の内

容についての協議に日数を要し、工事の進捗に影響が生じたものでございます。

6 ページをお願いします。2 点目は、左の図面の当初河川計画平面図に記載があります北陽公園付近の河川計画の見直しに係るものでございます。大井手川に隣接している北陽公園付近の護岸において、当初河川計画では扇状の階段となるように考えていましたが、地元自治会と再度協議を行った結果、近年の防災意識の高まりなどから計画の一部を見直すこととし、そのことに伴う変更にかかる時間及び地元調整が必要となったものでございます。

7 ページをお願いします。社会経済情勢等の変化について、ご説明させていただきま

す。  
青色の楕円形で囲んでいる県市合併施工区間につきましては、河川の防災機能を確保した上で、河川用地が広く確保できましたので、河川に下りて行ける護岸の整備や植生ブロックなど、環境に配慮した河川整備を行っております。地域住民の憩いの場としても利用していただきたいと考えております。

8 ページをお願いいたします。事業の投資効果について、ご説明させていただきます。全事業の費用対効果としましては、今回、再算定を行い、表の右側の一番下にあるとおり、3.91 となっております。浸水区域内の家屋や事業所の資産価値が向上したことに伴い、事業効果が増加したものでございます。

9 ページをお願いいたします。最後に、対応方針ですが、本事業は、水害に対して人的被害、市民の資産、公共施設などを守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止することと、環境に配慮した親水性のある河川を整備するもので、地元住民からも早期完成が望まれ、費用対効果が十分に見込まれますので、引き続き事業の進捗を図らせていただきたいと思います。対応方針としましては、継続とさせていただいております。

私からの説明は以上でございます。よろしくをお願いいたします。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問をお願いしたいと思います。

中村(沙)委員 スライドの6 ページ目で、この公園の形状が階段状とスロープ状で防災的にどのような違いがあるか、教えていただけますか。

長崎市(河本) 扇状の形状で大きく平面的な面積をとって階段状で下るような計画をしていたんですけれども、ここの川幅が十分広くはないという状態の中で、皆さんは、近年の雨ですとか、そういうことをすごく意識されてまして、ここをきちんと護岸で整備をすることで、ここからの水の浸入ですとか、そういうことを十分に防ぎたいと思っております。

中村(政)委員 5 ページ目に専門家等の意見を踏まえた協議に不測の日数を要したということですが、実際どれくらい、何年くらいかかったのか、もっと早くできなかったのか。地元はぜひ早く事業を完成させてほしいと望んでいるというふうにありますけど、その割には専門家等の意見を踏まえたというところで相当の不測の日数を要しましたということになってはいますが、そういうところのバランスはいかがだったんでしょうか。

長崎市(辻川) 長崎市の辻川です。イメージ図に書いてありますように、極力、自然

に近いような川のイメージになっていて、ところどころ、川に下りて行けるように親水性を持った緩い護岸整備となっています。水が流れる部分が、少し見づらいかもかもしれませんが、石がところどころある部分が、川の水の勢いを抑えるように考慮して、自然に近いように現地から採取した石を上手に組み合わせながら、イメージどおりの施工をするために何回も専門家と協議した経過があったことから、長期間かかっているような状態でありませ

ず。  
中村(政)委員 どれくらい期間がかかるものなんでしょうか、あと1年だとか2年だとか。

長崎市(辻川) ここにかかっているのは、平成26年ぐらいからずっと協議をしていて、実際、具体的に動き出したのが令和2年からで、その間、今でも継続して整備の内容について協議をしているような状態ですが、ようやく、今年度に形が完成形に近づけるようなところまで協議が整ったような状態にはなっております。

中村(政)委員 ありがとうございます。

友広委員長 ほかにございませんか。

私からですけど、延長が2,150mということでちょっと長い河川ですので、期間が相当かかると思いますが、確にかかっているわけですね。お尋ねしたいのは、用地進捗率が事業費ベースで54.6%と書いてありますね。事業費ベースですと、用地単価とかなんとかあってこれだと思うんですけど、面積の取得の割合といいますか、例えば、買収面積が1万平米とした場合に、面積割合の用地取得が何%ぐらいか、教えていただきたいと思

います。  
長崎市(河本) 委員長がおっしゃるのは、事業地として必要な面積のどれくらいを確保できているのかという部分で、事業用地の単価が安い場合は大きく進みますけど、単価が高いと事業費はたくさんかかるけれども、事業用地としては小さいということだと思います。すみません。今、手元に資料がございませんので、よろしければ後でご返答をさせていただければと思います。申し訳ございません。

友広委員長 私がお聞きしたかったのは、事業をやりたいくても用地取得ができなければ、その事業ができないということですね。必要面積が、必要な工事費に見合うだけの対処ができていれば工事は順調に進むのかなと思いますけど、予算がなくて進まないのか、用地取得がなかなかうまくいわずに工事進捗が図られないのか。そこら辺、今後の工事完成の見通しに影響するのかなと思ったのでお尋ねしたんですけど。

長崎市(河本) ありがとうございます。たくさんの公共事業をご審議いただいています。長崎市も公共工事をたくさんやっていく中でハード整備に占める予算が非常に厳しくなっている状況がございます。河川整備だけではなく、道路事業なども事業用地がなければ進みません。事業用地を確保するという事は、事業の中で非常に大きな割合を占めてくるんですけども、相手様があることですので、きちんと丁寧に説明をして事業をご理解いただいています。

その中で、長崎市は土地の特別取得会計、別の会計を持っておりまして、お話ができてご納得いただいた場合には、タイミングを逃すとまた難しくなりますので、そういうお金を活用しながらやっている状況でございます。

先ほどの委員長からのご質問ですけれども、事業費ベースで約55%で、事業費の面積ベースでいきますと約76%でございます。

友広委員長 ありがとうございます。ほかに。 ございませんでしたら、お諮りしたいと思いますが、河川 - 5 については、対応方針（原案）として継続ということでご提案をいただいたわけですが、この対応方針（原案）のとおり、継続ということによる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。それでは、対応方針（原案）のとおり、継続ということと結論を出したいと思います。どうもありがとうございました。

予定の時間も迫っておりますが、整理の都合がございますので、ここで 10 分休憩させていただきます。

午後 3 時 4 3 分 休憩

午後 3 時 5 1 分 再開

友広委員長 大変長時間を要しておりますとお疲れだと思いますが、再開をさせていただきます。

議題 2 - 2 の再評価の詳細審議事項の確認でございますが、私のほうで整理しましたものについては、道建 - 3 の一般県道久山港線（久山工区）道路改良事業が現地調査の上、詳細審議とっております。もう一つ、道維 - 3 の木場山領線道路改良事業については継続ということで一応ご承認いただいておりますが、現場を見せていただくということで先ほど皆様のご理解をいただいたと思いますが、現段階で現地調査の上、詳細審議をするというのは道建 - 3 だけということによるしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 また後で追加してということであれば、日程の都合等も調整しながら追加したいと思いますが、現時点では道建 - 3 の 1 つだけを詳細審議に付するという確認をしておきたいと思っております。

## 2 - 3 事後評価対象事業の説明及び審議

友広委員長 次に、議題 2 - 3 の事後評価対象事業の説明及び審議に移りたいと思っております。

### 道建 - 1 道路改築事業 一般国道 251 号（吾妻愛野バイパス）

友広委員長 まず、道建 - 1 をお願いいたします。

島原振興局道路第二課（小川） 島原振興局道路第二課の小川でございます。よろしくお願いいたします。

道建 - 1 道路改築事業 一般国道 251 号（吾妻愛野バイパス）の事後評価について、ご説明させていただきます。

2 ページをご覧ください。本事業は、平成 23 年度に新規事業化し、平成 27 年度に再評価を審議を得て、平成 29 年に供用しております。事業完了後 5 年が経過したことから、今回、事後評価に諮るものでございます。事後評価に当たり、将来交通需要量の変更により、前回の再評価から B/C を変更しております。

3 ページをご覧ください。事業の目的と事業概要を説明いたします。一般国道 251 号（吾妻愛野バイパス）は、島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から九州横断自動車道、空港、新幹線駅など広域交通拠点へのアクセス向上、島原半島地域と長崎・県央地域との地域連携強化、地域産業の活性化を目的とし、平成 25 年に供用した愛野森山バイパスと、現在事業中の瑞穂吾妻バイパスに接続する延長 1.7 km、2 車線の自動車専用道路です。

4 ページをご覧ください。次に、事業効果の発現状況について、3 項目を説明いたします。

まず初めに、吾妻愛野バイパスの整備により、所要時間が約 4 分短縮しております。また、諫早からの愛野森山バイパスと連結し、広域ネットワークの一部を形成することで、地域間の連携強化に寄与しております。

5 ページをご覧ください。2 つ目に、地域産業に関する効果発現状況について、説明いたします。吾妻西 IC 付近の JA 島原雲仙総合集荷場では、近年、取引高が堅調に推移しているブロッコリーを島原半島内全域から集荷し、9 割以上を関東や関西の大規模消費地に届けています。島原道路の整備による所要時間の短縮により、鮮度保持が大切な生鮮野菜をいち早く消費地へ届けることが可能となるほか、沿線企業の輸送時間短縮や経費節減につながっており、地域の基幹産業を支援しています。

6 ページをご覧ください。3 つ目に、救急医療体制に関する効果発現状況について、説明いたします。島原道路沿線の 3 消防署管轄区域から半島外への管外搬送は全体の約 1 割を占め、令和 3 年の救急車による搬送は 320 件になっています。救急搬送の時間短縮や走行性向上により、地域住民の安心に寄与するとともに、搬送患者の負担軽減につながっています。

7 ページをご覧ください。次に、費用対効果の算定の基礎となった要因の変化について、説明いたします。前回、再評価時の B/C は 1.24 でありましたが、今回の評価では 1.31 となっております。プラスとなった主な要因といたしまして、最新のマニュアルと最新の OD 調査を基に将来交通需要量を推計した結果、当路線の将来交通量が 7,100 台から 1 万 2,000 台に増加したことによるものでございます。

8 ページをご覧ください。関連する事業の実施状況について、説明いたします。島原道路の一部である有明瑞穂バイパスが令和 2 年度に新規事業化となりました。また、諫早インター工区が令和 2 年 3 月 22 日に、長野～栗面工区が令和 4 年 5 月 21 日に供用した結果、21.8 km が供用され、島原道路の供用率は 44% となっております。

9 ページをご覧ください。次に、航空写真をご覧ください。写真手前が吾妻西 IC で、周辺は圃場整備された優良な農地となっております。写真奥が諫早方面で愛野森山バイパスに接続しています。

10 ページをご覧ください。対応方針としまして、整備により時間短縮が図られ、事業の目的を達していることから、当面の改善措置及びさらなる事後評価の必要性はないと考えております。

本事業は、地元住民や農業関係者に当該事業への理解を深めていただくことで、円滑に

工事を進め、事業を完了することができました。今後も同種事業において、計画段階から地元説明を行い、合意形成を図りながら事業を進めてまいります。

以上です。ご審議のほどよろしくお願いいいたします。

友広委員長 ありがとうございます。ご説明をいただいたとおりだと思いますけど、皆さんのほうから何かご意見等がございましたらお受けしたいと思います。

中村(政)委員 7 ページの費用対効果の算定基礎で、現在の利用状況でいくと、現況の交通量が 3,933 台、これが将来交通量が 1 万 2,000 台、3 倍ぐらいになるとの想定ですが、そこをもう少し説明してもらってよろしいでしょうか。

島原振興局道路第二課(小川) 8 ページの資料を見ていただきたいんですが、現在、吾妻愛野バイパスが供用しておりまして、島原半島内で出平有明バイパス、有明瑞穂バイパス、瑞穂吾妻バイパスと 3 工区の事業を推進しております。最終的に島原道路が完成した暁の計画交通量を 1 万 2,000 台と想定しております。

中村(政)委員 想定交通量を見直したと、そこはどういう方法で予測しているんでしょうか。

島原振興局道路第二課(小川) 将来交通量に関しましては、森山拡幅も事業化されて、全ての工区の供用ネットワークを基に算出しております。事業化された工区が供用することで諫早及び島原半島内の国道 251 号から島原道路への交通が転換するものと推測しております。

中村(政)委員 251 号の交通量は、当然これより多いということですね。

島原振興局道路第二課(小川) はい。

中村(政)委員 ありがとうございます。

事務局(中村) 事務局から補足して説明しますが、スクリーンにも出ていますけれども、島原から吾妻愛野バイパス、その間を今事業中ですが、並行して水色の線は広域農道の線で、そこが 1 万 1,000 台程度、交通量があったと思います。将来交通需要予測のやり方はいろいろありまして、詳しいご説明は割愛させていただきますが、現在の広域農道に乗っている交通量がほぼ乗るということであれば 1 万台は軽く超えるというような形になりますので、1 万 2,000 台程度になるというふうに予測しております。

以上でございます。

友広委員長 ありがとうございます。ほかにございませんか。

私からですけど、今ご説明をいただいたとおり、予定どおり事業が完了して供用も開始されているということと、島原道路全体を見ても、諫早インターから順次供用が開始されているということですので、全体の道路網整備の関係からしますと、事業進捗のマネジメントができるんじゃないかというふうなことも考えておりますので、詳細審議は必要ないと思いますけれども、課長さんも申されましたとおり、事業の進捗によって交通利用量も相当増えているというようなことで、いろいろな面で今後我々がこの審査をしていく段階での参考にもなるんじゃないかと思っておりますので、日程の調整がついて組み込まれば現地に足を運んでみるのもどうかなという思いもしております。そして、いろいろ私たちの審議を深めていく上での参考にもなればなと思っておりますので、日程の調整がつけばということ

でございますが、この道建 - 1 については、今後、さらなる事業評価は必要ないということをご認めていただいた上で、参考として現場に足を運んでみてはどうかということにしたいと思いますが、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 では、そのようにして、道建 - 1 については、原案のとおり、今後さらなる事業評価の必要はないということでまとめたいと思います。ご迷惑をかけますけれども、現地調査の日程がつけば現場に足を運ぶということにさせていただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

道建 - 2 道路事業 一般県道青方港魚目線 奈摩工区

友広委員長 続きまして、道建 - 2 について、ご説明をお願いいたします。

上五島支所建設課(平井) 道建 - 2 道路事業 一般県道青方港魚目線 奈摩工区について、上五島支所の平井が説明いたします。

2 ページに記載しておりますが、本件は、平成 15 年に新規評価を受けまして、平成 16 年に新規事業として着手しております。平成 25 年度に再評価を受けた後、平成 29 年度に事業を完了しております。全体事業費 22 億円ということで、ルール上、10 億円を超えた事業ですので、完了から 5 年となる今回、事後評価を受けるものでございます。

事業の概要を説明いたします。3 ページをご覧ください。簡単にですが、この路線は、新上五島町役場とか上五島病院とかがあります青方地区と上五島の北部を結ぶ幹線道路ですけれども、道幅が狭くて通学路にもかかわらず歩道が設置されていなかったことから、車両の走行性や歩行者の安全を確保する目的で 2.2 キロにわたって道路の拡幅事業を行っております。

5 ページをご覧ください。再評価時点では将来交通量を 4,422 台と見込んでおりましたけれども、今回、将来交通量を再算定したところ、2,790 台と約 4 割減少しておりますけれども、B/C は 1.03 と 1 を超える事業となっております。

なお、6 ページのとおり、用地取得に時間を要しておりますので、再評価時点の想定から約 3 年延びまして、平成 29 年度に完了しております。

7 ページです。改善措置の必要性、今後の事後評価の必要性については、必要ないのかなと考えております。同種事業の計画・調査のあり方等ですが、こちらへの意見としましては、事業を円滑に進めるためには地域住民、関係機関との連携が不可欠だと考えております。

こちらの事後評価の説明は以上です。ご審議よろしくお願いたします。

友広委員長 ありがとうございます。道建 - 2 について説明いただいたところございますが、皆様からご意見をいただきたいと思っております。

大嶺副委員長 先ほどの資料にもあったんですけど、将来交通量というのは、いつの将来のことを意味してるんでしょうか。

上五島支所建設課(平井) 5 ページをご覧ください。左の 25 年の再評価時点では、下にあります 22 年の観測年次の現況交通量に対しまして、その 20 年後、令和 12 年の予

測を推計値を基に算定しております。同様の考え方で、今回は昨年度の現況交通量に対しまして20年後の推計交通量を算定しております。

大嶺副委員長 その時に人口減少とか、そういったことも考慮されているのでしょうか。

上五島支所建設課(平井) これ、国が出します推計値を基に算定しておりまして、全国的なこともありまじょうし、人口減少というのは当然考慮されていると思っております。

大嶺副委員長 分かりました。ありがとうございます。

友広委員長 ほかに。ほかにないようでございますので、道建-2について、詳細審議及びさらなる事業評価は必要ないということで整理をさせていただきたいと思いますが、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 それでは、道建-2につきましては、詳細審議及びさらなる事後評価は必要ないということで整理を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。

道建-3 道路事業 一般国道384号 三日ノ浦バイパス

友広委員長 続けて、道建-3をお願いいたします。

上五島支所建設課(平井) 続きまして、道建-3 道路事業 一般国道384号 三日ノ浦バイパスについて、説明いたします。

2ページに記載していますとおり、本件は、平成18年に新規事業評価を受けまして、平成19年度に新規事業として着手しております。平成28年度に再評価を受けた後に、平成29年度に事業が完了しております。事業費が70.2億円と、先ほどと同様、10億円を超えたルール上の事業ですので、完了から5年に当たる今回、事後評価を受けるものでございます。

事業の概要につきましては、3ページをご覧ください。この路線は、再評価のほうでも説明いたしました384号、全体的なものは割愛しますが、当該地区につきましては、奈良尾と有川を行き交いする車が数多く通っているところでございます。

しかしながら、4ページにありますように、山あいを通る地区ということで、道路幅員が狭いといったところで、走行速度が当然低くなりますし、また、離合が難しいような状況でしたので、トンネル約800mを含む2キロのバイパス工事を行ったものでございます。

5ページですが、先ほどの説明と同様、今回、将来交通量を再算定しておりまして、再評価時点から約8割に減少しておりますけれども、B/Cとしては1.13というふうになっております。

事業費については、先ほどとは違って若干増加しております。6ページになります。再評価を受けた時点では三日ノ浦バイパスのトンネル工事、先ほど説明した800mのトンネル工事ですが、工事中に再評価を受けておりました。想定した事業費になったんですけども、当初より地質が悪くて補助工法等の追加等を実施しながら対応してきたということで事業費が増加した結果になっているものでございます。

7ページをご覧ください。対応方針ですが、改善措置の必要性、今後の事後評価の必要

性については、必要ないと考えておりますけれども、先ほどと同様、同種事業の反省点、あり方としましては、地域住民とか関係機関との連携は、当然ながら不可欠だなというふうに考えているところでございます。

説明は以上です。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問をお受けしたいと思えます。ご意見はないようでございますが、ただいまの説明で詳細審議並びに再評価の必要はないということで整理をさせていただきたいと思えますが、よろしゅうございませうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

友広委員長 それでは、ただいまの案件につきましては、詳細審議並びに今後の再評価、事後評価については、必要ないということで整理をさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

#### 道維 - 1 都市公園事業 百花台公園

友広委員長 最後になりますが、道維 - 1 について、よろしくお願ひいたします。

島原振興局道路第一課（中ノ瀬） 島原振興局道路第一課です。よろしくお願ひいたします。

道維 - 1 都市公園事業 百花台公園の事後評価について、ご説明をさせていただきます。

2 ページをご覧ください。百花台公園は、島原市、雲仙市にまたがる 48ha の広域公園であり、昭和 55 年から事業に着手し、平成 25 年の再評価時は、平成 28 年に完了予定でしたが、後ほどご説明いたします理由で平成 29 年度まで事業を実施し、完了してあります。事業費としては、77.3 億円、B/C は 5.06 となっております。

3 ページをご覧ください。目的・事業概要・これまでの経緯になりますが、整備といたしましては、大きく 1 次、2 次整備に分かれており、図面の青色箇所が第 1 次整備、赤色箇所が 2 次整備として整備を行っております。1 次整備においては、ソフトボール場や芝生広場、テニスコートの整備など、約 29ha の整備を行い、2 次整備においては、森の広場、有明ピクニックの森など、約 18ha を整備しております。

4 ページをご覧ください。次に、事業効果の発現状況になりますが、こちら、施設の開設状況と利用者のグラフになっております。平成 26 年の森の広場の供用や、平成 29 年の百花園の供用、そして、イベント等を積極的に誘致した効果によりまして、年間利用者が平成 29 年時点の推計値で約 18 万人であったものに対して実績では約 42 万人と、約 23 万人増加しております。十分な効果が発現されているものと考えております。

5 ページをご覧ください。次に、費用対効果の算定の基礎となった要因の変化について、ご説明をさせていただきます。事業費としましては、平成 25 年の再評価時 76.3 億円だったものに対して約 1 億円増加し、77.3 億円となっております。完了年度については、1 年延長し、平成 29 年度に完了してあります。

B/C については、2.69 だったものが 5.06 となっております。こちらの要因としまして、まず増額ですが、人件費等の単価上昇、百花園の造成時に、資料の写真にありますような

巨石等が多く混ざっておりまして、こちらの処分費用が増加したことなどによります。1年の延長となった理由としては、先ほどの転石の除去等に多くの時間を要したことになっております。

B/Cの上昇の理由については、平成26年に森の広場を供用開始したことや、国体に合わせましてサッカー場を人工芝にしたことでサッカー関連事業を多く誘致したことにより、利用者が多く増加したことになっております。

6ページをご覧ください。事業実施による環境の変化ですが、事業実施による環境の変化といたしましては、この写真にございますように、広域のレクリエーション需要を充足するような公園施設が生まれたことにより、雲仙・島原地域に多くの県民が訪れるようになっております。

次に、7ページをご覧ください。社会経済情勢等の変化といたしましては、百花台公園が位置する旧国見町と旧有明町が合併し、雲仙市、島原市となっております。また、県央地区と島原半島を結ぶ、先ほどご説明がございました島原道路の整備が進んでおり、百花台公園までのアクセスが向上しております。

次に、8ページをご覧ください。対応方針になりますが、改善措置の必要性としては、県民の健康・レクリエーションの場が創設・拡大され、防災機能も強化されるなど、今後のさらなる事後評価、改善措置の必要性はないものと考えております。今後の同種事業のあり方については、さらなる人口減少や高齢化、公園来園者のニーズの多様化など、地域の実情に応じた計画が必要と考えております。

以上で道維-1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たします。

友広委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問をお受けしたいと思います。今、ご説明がありましたように、この施設の利用が18万9,000人から42万4,000人というふうに大幅に増加しているということで、事業効果ははっきりと数字で示されておりますので、本件については、高い評価をしていいんじゃないかと思えます。

特にご意見がなければ、詳細審議並びにさらなる事後評価は必要ないということでもとめたいと思いますが、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 それでは、今申し上げましたとおり、道維-1の案件につきましては、詳細審議並びにさらなる事後評価は必要ないということで整理をさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

以上で本日の審議を終わらせていただきたいと思いますけれども、これまでのこと、併せて本委員会のあり方等について、特にご意見、ご質問、また、ご希望があればお受けしたいと思います。

せっかくですので、大嶺副委員長から所感でもいいですけど、今日の委員会を受けて何かありますか。

大嶺副委員長 途中でも言いましたけど、発生土とか軟弱地盤の話が毎回出てくるので、この公共事業の評価の中ではないんですけど、県の中でそういう全体的な調整とか、今後

どうするかということ議論していただきたいなと思ってます。

中村(政)委員 お疲れさまでした。最初のほうで副委員長がおっしゃってましたけれども、一括審議の分と個別審議に分けておられまして、一括審議の分で質問をと言われると、なかなか厳しいなと。事前に説明をいただいていた分は少しずつメモはしているのですが、ここに来ますと並びも変わっていたりとかありますので、なかなか対応が難しいなと。もう少しやり方があるかなという気がしております。

内容については、金額の変動がものすごく大きいので、そののところにいつも戸惑いながらやっております。

以上です。

友広委員長 ありがとうございます。一括審議の時は私の進行がまずくてご迷惑をおかけしましたが、一括審議は、全案件よりも幾らかに分けた方がいいだろうというふうに思って実は審議をお願いしたかったんですけど、私が間違いましてご迷惑をおかけしましたので、今のご意見も踏まえながら、今後、よりよい審議ができるような工夫を事務局と協議をしてみたいと思います。

梅本委員 私も、今、中村委員さんがおっしゃったように、当初の事業計画と、その後の事業種なり期間の延長の幅が大きいと、その点は非常に戸惑いを感じるなというところがあります。財政が厳しいということは、よく言われておるので、当初計画をもうちょっとちゃんとできないんだろうかと。それが2倍とか3倍とか極端になっていくと、やっぱり財政的にも規律の問題としてどうなんだろうと感ずるところがちょっとありました。当初に全部を見通すのは限界があるのかもしれませんが、もうちょっと精度が上がるような形ができればなというふうに思いました。

中村(沙)委員 私は、特に大したことはないんですけど、今回、事後評価等で実際に事業が完了した後の写真等を見せていただいて、素人の感想ですけど、ああ、よかったなと思うので、実際、事業が終了した時のメリットとかイメージを念頭に置いて再評価も審議していきたいなと思いました。

以上です。

友広委員長 ありがとうございます。

本日は、長時間にわたりまして慎重に審議いただき、貴重なご意見をいただいたということでお礼を申し上げたいと思います。私の議事進行がなかなかうまくいきませんで、ご迷惑をおかけしたことをおわび申し上げて、本日のこの会議を終わりたいと思います。

あとは事務局にバトンタッチいたしますので、よろしく願いいたします。

### 3. 閉 会

事務局(中村) 友広委員長、お疲れさまでした。ありがとうございます。また、委員の皆様方におかれまして、長時間にわたりご審議賜りまして、ありがとうございます。

ご意見がありました事項につきましては、事務局、関係する事業課とも協議いたしまして、今後、適切に対応させていただきたいと思っております。

ここで事務局から連絡事項がございます。

事務局（馬場） 今後の予定ですが、詳細審議が必要なものが1件、調整を行いますけれども、現地調査が3件ございます。第2回の委員会につきましては、事前に委員のご予定をお伺いしておりますので、8月24日（水曜日）に開催させていただきます。

また、これらの審議が全て終了した段階で、知事に対して審議結果を答申していただきたいと考えております。

事務局からの連絡は、以上でございます。

事務局（中村） それでは、本日の議事内容につきましては、議事録並びに議事要旨を作成いたしまして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。

以上をもちまして、第1回の委員会を閉会いたしたいと思っております。

本日は、どうもありがとうございました。

午後 4時31分 閉会