

令和4年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和5年1月26日（木）

15時 0分～16時 38分

場 所：長崎県庁 3階 308会議室

午後 3時 0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3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長の中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員会の出席者数について事務局から報告いたします。

本日の委員会におきましては、7名の委員全員が出席しておられます。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、本委員会が成立していることを報告いたします。

続きまして、本日お配りしております資料は、ファイル資料1冊となっております。皆様、お持ちでございますでしょうか。

本日、ご審議いただきます案件は、土木部の県事業が3件でございます。

それでは、審議の進行につきましては、友広委員長、よろしくお願いいたします。

2. 審 議

○友広委員長 皆さん、こんにちは。それでは、ただいまから早速審議をいたし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。

まず、事業者からご説明をいただきまして、その後、委員の皆様からご質問、ご意見をいただきたいと思います。

事業者におかれましては、審査をいただくポイントを明確にお示しいただいて丁寧な説明をお願いしたいと思います。

委員会の審議がスムーズに進みますよう、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

都政 - 1 JR長崎本線連続立体交差事業

○友広委員長 初めに、都政1-JR長崎本線連続立体交差事業につきまして、事業者より説明をお願いいたします。

○長崎振興局都市計画課（山口） 私は、長崎振興局都市計画課の山口といたします。よろしくお願いいたします。

それでは、JR長崎本線連続立体交差事業についてご説明をいたします。

2ページをお開きください。

まず、これまでの審議の経過についてご説明をいたします。

本事業は、平成 13 年の着工準備採択以降、平成 17 年の第 1 回審議から令和 3 年の第 6 回まで、計 6 回、ご審議いただいております。今回が 7 回目になります。直近では昨年 3 月にご審議いただいております。その内容は、備考欄になりますが、便益発生年の見直しと計画の見直し検討に伴う工期の延長でした。

今回の変更では、表の一番下の欄にありますが、昨年 8 月にもこの場でご報告いたしましたが、稲佐立体交差の計画見直しによって工事に必要な実施設計を行い、工事工程を精査した結果、工期を延長するものです。また、計画の見直しに伴い、事業費の増額を行っております。詳細については、後ほどご説明いたします。

変更内容の説明の前に本事業の概要や効果などについてご説明をいたします。

3 ページをお開きください。

本事業は、右上の図面にあるとおり、左側の松山町から右側の長崎駅までの約 2.5 km の JR 線路を高架化し、区間内 4 か所の踏切を除却するものです。右下の断面図の青い部分が高架線路になっております。平成 21 年度に事業認可を取得し、令和元年度に高架切替を完了しております。

4 ページをお開きください。

本事業の効果としましては、踏切がなくなることによって踏切を起因とする交通渋滞や踏切事故が解消され、また、左下の写真のとおり、緊急車両が踏切により通行を遮断されることもなくなります。また、これまで線路によって分断されていた東西市街地の一体化により地域活性化に寄与するものです。

5 ページをお開きください。

事業の進捗状況についてですが、令和 2 年 3 月に JR 線路の高架切替が完了し、区間内 4 か所の踏切は既に除却されております。現在、仮線路跡の復旧が完了し、今後、長崎駅東通り線など高架沿いの側道などの道路整備を行うこととしております。右下の写真は、茂里町のココウォークの裏側の状況です。今後、側溝整備や舗装などを行います。

6 ページをお開きください。

次に、本事業と関連する事業の進捗についてご説明をいたします。

最初に、西九州新幹線ですが、ご存じのとおり、令和 4 年 9 月 23 日に長崎から武雄温泉間について開業しております。

の長崎駅周辺土地区画整理事業につきましては、新しい長崎駅の東西駅前広場のほか、官民の各種開発が進められております。

長崎スタジアムシティプロジェクトにつきましては、本事業に隣接する三菱重工長崎造船所幸町工場跡地において、令和 6 年の完成を目指してサッカースタジアム等の建設が進められております。

7 ページをお開きください。

それでは、今回の変更内容についてご説明をいたします。

昨年 8 月の委員会においてご報告だけさせていただきましたが、国道 202 号の稲佐立体交差について、長崎スタジアムシティプロジェクトなどの社会情勢の変化を踏まえ、歩

行者の安全や円滑な車両交通を確保するため、青枠で囲まれております断面図のとおり、立体交差を保持する計画に見直しを行い、昨年 10 月に都市計画の変更を行いました。

8 ページをお開きください。

昨年度のこの委員会での審議の際には、計画見直しの検討途中でしたので、最低必要となる期間として令和 5 年度まで事業期間を延伸いたしました。右側の表で黒色の帯で表示しているものが当初想定していた工程になります。現在、変更後の計画に基づき、道路の実施設計を進めているところですが、前のページでご覧いただきました断面図のとおり、歩道の一部埋上げ、一部取壊しなど、交通量の多い国道 202 号の中で施工するものですから、その施工方法を詳細に検討し、また、道路に埋設されておりますライフラインの移設など、工事に必要となる期間について精査した結果、工事完了までの事業期間を令和 6 年度まで 1 年間延長するものです。赤色の帯が変更後になります。

9 ページをお開きください。

次に、事業費の増加についてご説明をいたします。

事業費を精査いたしまして、稲佐立体交差の計画見直しに伴う事業費の増減や稲佐立体交差の歩道埋上げ工事、長崎駅東通り線の高質化、労務単価の高騰などによる増額がありました。当初予定しておりました稲佐立体交差の埋立工事の変更見直しによって減額はありましたが、全体としては増額となっております。

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、事業期間の延長や事業費の増額を踏まえ、費用対効果を再算定したところ、前事業においては、便益 601 億円に対し、総事業費が 590 億円で、B/C は 1.02 となり、前回の 1.07 から 0.05 ポイントの減となっております。

なお、数値として便益算定には計測できない効果としまして、東西市街地の一体化による土地利用の増進、駅舎デザインの高質化による景観の向上、高架下空間の有効活用などが見込まれます。

最後に、11 ページの対応方針についてでございます。

当事業の目的などにつきましては、これまでご説明したとおりでございますが、令和 3 年度末での事業進捗率は約 90%、用地進捗率は 100%であり、隣接地では長崎スタジアムシティプロジェクトが進められるなどしており、早期の整備が望まれている事業でございます。

今回、事業完了は 1 年遅れるものの、事業の重要性、必要性には変わりないことから、事業継続が妥当と判断しております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○友広委員長 ありがとうございます。今、事業者からご説明をいただきましたので、これから委員の皆様方のご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。

○岡委員 こちらの事業に関しては、もう既に立体交差になっていて、私も茂里町あたりはよく使っておりましたので、以前は踏切の距離というか、歩く場所も長くて、また、もりまちハートセンターがあって車椅子の方などがいらっしやったり、また、ブリックホー

ルがあって通行も多いということで、それプラス朝夕、開かずの踏切になる時間帯があって、私もよく止まっていたことがあったんですけども、それが今完全に解消されて、交通事故も、直接見たことはないですけども、きっと危険な場所だったと思うんですが、今のおかげで大分減ったんだろうなと思います。

今回は、この場所ではなくて、宝町に近いアンダーパスのところだと思うんですけども、前回も新聞などでも報道がありました。もともとアンダーパスは、普通に考えるとアンダーパスであるほうが危険なのでフラットにする計画を立てていたということですが、地元の方がよくよく考えてアンダーパスを残してくれということで、十分に話し合いを重ねての今回の工期延長だと理解しております。

質問としましては、今回の地元の方ですけども、団体なのか個人なのかということをちょっとお伺いしたいんですけども、長野県の公園を一人の苦情を対応できずに、結果、廃止するということがありましたので、それと比較して今回お一人なのか、それともそうではないのかということをお伺いしたいと思います。

○長崎振興局都市計画課（山口） ご説明いたします。

平面化の問題については、地元の幸町自治会からご要望いただきました。また、地元からご要望をいただいたということもあります。実際に長崎スタジアムシティプロジェクトが進み始めまして、歩行者の動線と国道の車両の動線を分けたほうがいいとの考えで、我々としては立体交差を残すような形で見直しを行ったということです。個人ではなくて自治会としてご要望をいただいております。以上でよろしいでしょうか。

○岡委員 ありがとうございます。今、アンダーパスが水がたまるような状況になっているかと思うんですけども、現在よりもプラス何かポンプなどを強化するとか、そういう計画はあるんですか。

○長崎振興局都市計画課（山口） 前回の8月のご報告の時も冠水対策を考えると説明しましたが、来年度からの工事で予定しておりますのが、最近のゲリラ豪雨とか、そういうことで水が一気に集まるということで、立体交差に集まる水を、分散させるような形で、7ページの図面でいきますと立体交差の北側、ここが立体交差になるんですけども、今まで北側の水と南側の水、どちらも低いほうに流れてきていたものですから、今回、北側の水については、こちらに一旦流れたとしても、北側にもう一つ長崎市の都市下水路があるものですから、東通り線の整備と併せまして、そちらに排水するような形で、立体交差に全ての水が集まらないように対策をしようというところと、あとポンプについても稼動するタイミングを変えることによって、一気に降り出したとしても、すぐポンプが稼動するような調整を行うように今検討しております。

これまでの冠水の状況を昨年観測しまして、どういう対策が一番いいのかということで、そもそも水を集めないということと、集まり始めたらすぐにポンプを稼動するようにポンプを調整することにしております。冠水対策としては、それでいけるのかなと我々は思っております。

○友広委員長 よろしいですね。

○岡委員 はい。

○大嶺副委員長 10 ページに B/C のことがあって、今、1.02 になっていて、ここにも書いているように、計測できない効果が恐らくあって将来的にはプラスの方向に働くのかなと思っています。

それで、ちょっとデータを教えてほしいのが、事業費の増が最初の 2 ページの事業費の第 6 回から第 7 回にかけて 494 億円から 514 億円と増えてますけど、その中で事業費としてどういう事業費が幾ら増えたのか。この 514 億というのが、10 ページには 514 億というのが出てないので、ここでいう事業費と B/C の計算で出てくる 590 億円の関係について教えてください。

○長崎振興局都市計画課(山口) まず、第 6 回から第 7 回につきましては、514.3 と 494.2 で 20.1 億円の増です。先ほどご説明したとおり、長崎駅東通り線の長崎スタジアムシティへのお客様の誘導ということで、歩道とか照明灯とか工夫を凝らそうということで、長崎市の駅周辺とデザイン調整を図ることで高質化しようというところがございます。あと、ポンプの見直しとか、そういうところで増額するようにしていること。

2 ページの 514.3 億円と 10 ページの今回評価の C、590 億円との差ですが、2 ページのほうは単純に各年度に使った事業費を足して 514 億円になりまして、10 ページの 590 億円については、各年度に使用した事業費を現在の価値に換算するような形で、過去のお金は今に換算すると高くなりますので、その金額を足すと 590 億円になるということで、この差が出ているということでご理解いただければと思います。

○大嶺副委員長 実際の金額と換算した金額が異なるということですね。

○長崎振興局都市計画課(山口) はい。B/C の C は、現在価値に換算して算定するので、その中で差が生じているということです。

○大嶺副委員長 分かりました。

○友広委員長 ほかの委員の皆さん、分かりましたか。

○梅本委員 2 点教えてください。

岡さんの質問にもありましたけれども、立体交差ということで水の問題をちょっと言われましたけれども、最近、何十年に一回という災害が結構あつたりするものですから、大雨が降ったり、あるいは浦上川が氾濫する程度のかなりの雨が来た場合でも対策として万全な状態だと言えるのかということが 1 点。

あと、B/C では計測できない効果として高架下空間の有効活用による利用可能用地の創出とあります。この高架下の有効活用というのは、何か具体的なお考えがあれば教えてください。

○長崎振興局都市計画課(山口) まず、立体交差の冠水対策ですが、我々としては、集まる水を分散させるということで、これまでは 3 年間で 1 度程度なんですけれども、今の豪雨でもその程度でしたので、その原因をこの 1 年間で、特に今年も 7 月に冠水が起きたものですから、なぜその冠水が起きたかということ进行调查しまして、想定していた水だけではなくて、別のところからも不明な水が流れていたということで、それを分散させることによって立体交差の中に集まりにくくするということが今回新たに対策をするところ です。

もう一つが先ほど申しましたように、今まで何センチになるとポンプが稼動するというところを、ちょっと早めに稼動させることによって、一気に雨が降った時でもすぐにポンプが作動するように調整していますので、これで我々としては十分な対策はできるのではないかと維持部門とも話をして進めておりますので、これで対策は可能かというふうに思っております。

あともう一つ、高架下の有効活用についてですが、高架下については、JR の土地ですけれども、県とか市のほうで高架全体の 15%の高架下を利用できるようになっております。その分がまずは我々としては無償使用が可能ということで効果があるのかなということと、また、JR 側でもいろいろな店舗だとかそういうもので高架下を使うことによってにぎわいが創出できる、そういうことがありますので、高架下の活用については、全国の連続立体交差事業においても効果があるということで判断しております。実際に金額が幾らになるかというのはちょっと分からないんですけども。

○梅本委員 まだはっきりはしないでしょうけど、例えばお店が入ったりとか、そういうこともあり得るということなんですか。

○長崎振興局都市計画課（山口） 高架下ですか。

○梅本委員 はい。

○長崎振興局都市計画課（山口） 15%については、今、地元の長崎市に利用を考えていただいているところで、店については JR 側が決めることで、我々はまだ知り得ておりません。今できているかもめ市場も、高架下を利用した店舗ですので、そういうところでも効果が出ているのかなと思います。

○友広委員長 よろしいですか。

○梅本委員 はい。

○友広委員長 ほかに。

○中村(政)委員 9 ページのところ、事業費の精査の説明で、立体交差の埋立工事をやめたことでの減額がありますよと。一方、追加工事を含めてということなんでしょうけれども、具体的にはどれくらいの規模なのかということをお教えいただきたいです。

○土木部都市政策課（松武） 都市政策課の松武と申します。増額項目としまして先ほどお話しした東通り線の整備、高架化することで約 3 億ほど、それと稲佐立体交差の工事で歩道だけ平面化をするというお話をさせていただいたかと思えます。その分で約 2 億、あと労務単価と資材単価の高騰がちょっとございまして、その分で約 1.2 億でございます。残りが、以前もお話ししました計画変更に係るものとして約 20 億という形になります。減額につきましては、稲佐立体交差が最初は全部埋め上げだったんですけども、それがなくなったということで約 5 億の減額。それと道路工事の修繕等の見直し等で約 1 億ほどの減額という形です。

以上です。

○五島委員 先ほど、高架の設計の見直しのところで、長崎スタジアムのデザインとの兼ね合いで照明とか、そういうところを見直されたということですが、実際、長崎スタジアムと県のこのプロジェクトは、どれほど連携されていて、長崎スタジアムシティのプロジ

ェクトにはどういう設計業者が関わっていて、その判断がどれほどここに影響しているのか。

例えば、出島界隈の公衆便所とか、あの辺のデザインというのは、東京の設計事務所がかなり立ち入っていて非常に高額な資材を購入していると思うんですが、ここもそういうような感じで都心の資材とかそういうようなものを投入するから余計に高くてついているみたいなことはないんですか。

○長崎振興局都市計画課（山口） まず、プロジェクトとの関わりですが、我々がもともと連続立体交差事業の仮線で使用しておりました長崎駅東通り線ですが、ここがスタジアムシティへの車両の進入とか歩行者の、お客さんがここに入場するための長崎駅からの動線、また、浦上駅からの動線になりますので、そのあたりについてはスタジアムシティのほうと調整しております。この連続立体交差事業で仮線として使用しておりましたので、県のほうで連続立体交差事業として整備を進めまして、残りのこちらの部分については、もともと長崎市道ですので長崎市が整備をしているところで、その関係上、長崎市が整備している部分と同じ路線になっているものですからデザインを統一するといいますか、そういうところで調整しております。ただ、我々も連続立体交差事業でやっていますので、そのできる範囲の中でデザイン調整をさせていただくことにしております。

長崎駅と、あとは東通り線の整備の雰囲気と合わせるといいますか、同じ通りですので、そこを調整するデザインを我々は考えておりますので、照明と歩道の舗装を見映えよくするというところだけを考えておまして、特別何かそこにもってくるということは考えておりません。あとはスタジアムシティへの歩行者の動線ですので、歩道を広げたりだとかというところは調整しております。一般的に公共工事ですとできる範囲でデザイン調整をさせてもらうようお願いしております。

○五島委員 予算の範囲内ということですね。

○長崎振興局都市計画課（山口） はい。

○大嶺副委員長 コメントなんですけど、今の事業費の増加について、実際、増減があって、できれば細かい内訳とか、労務単価が増加しているというのはよく話を聞くんですけど、それがこの中でかなり占めているのか占めてないのかとか、それぞれの項目が幾らということを示してもらったら、もうちょっと中身が理解しやすいかなと思いました。コメントです。

○中村(沙)委員 先ほど、アンダーパス部分が冠水した際のポンプ稼働についてお話があったと思うんですけど、早めにポンプを稼働させるということだったんですけど、具体的に基準とかはもうお決めになられているんですか。

○長崎振興局都市計画課（山口） 今、何センチたまれば稼働するかというのは、数値を持ち合わせておりません。ポンプが4台ありまして、降り込み方によって徐々に1台、2台、3台と稼働させる。それを早めに稼働するようにします。

○中村(沙)委員 段階的にじゃないということですね。

○長崎振興局都市計画課（山口） 1台目で排水が追いつかない場合、2台目以降が早めに動かせるようにということで調整しております。今までよりも早めに動くということ

ですが、数値を把握しておりませんで、申し訳ありません。

○中村(沙)委員 そうすると、これまでの降雨の状況から、これまでよりは年間の稼働回数は増えるというふうに...

○長崎振興局都市計画課(山口) 最初の動き出しの基準は一緒なんですけど、その後が早く動き出すということです。

○中村(沙)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。

○中村(政)委員 今回の見直しによって完了までの期間が1年延びました、前回に比べると1年延びています、20億増加になりました。この要因は地元の自治会さんの要望からスタートしているわけですが、結局、要望することによって水没するとか、そういうリスクを早く脱することができたはずなのが1年延びて、さらに20億上がって、またランニングコストとしてポンプを4台ということもありまして、そういうものを動かさないといけない状態になっているということですが、これについて自治会さんの側はどういうふうに評価していらっしゃるのかということを知りたいんですけど。しょうがないじゃないかということなのか、当然だということなのか。

○長崎振興局都市計画課(山口) そうですね、平面化をした時に宝町交差点とこちらの平面化した時の交差点がちょっと近接しておりまして、単純に平面化しますと渋滞が発生するというので、今までこちらの東通り線を車が通りに抜けることができたんですけども、それがここを平面化することでできなくなるということを知ったところ、やっぱりこれを利用していただくとっては、今まで生活道路といいますか、こちらには事務所等がありますし、そういうところを考えると、これが通り抜けできないというのはなかなか難しいということ。ただ、それを我々としては解消するために信号の制御だとか車線を増やしたりということで対策を打ったところですが、やはりスタジアムシティと、こちらに歩行者がたくさん流れることによって、これを平面で横断させるというところが、歩行者を平面で横断させるよりも、やはり国道202号は交通量がかなり多いですので、横断歩道を横断させるよりも今までどおり車が少ないところを横断させるほうがいいということで、地元の要望から始まっているんですけども、スタジアムシティということの変化も考慮して立体を残すということにしております。あくまでも地元から話されたのでやったということではなくて、こういう動線も立体にしておいたほうがいいということで我々としては見直しを行っております。

結果、立体が残りましたので、地元の自治会については納得されております。ただ、地元のほうは、もともと交互通行になる予定とか、2車線だったのを1車線で歩道を広げたりということいろいろと調整は必要だったんですけども、歩行者の動線ということを知ると、今の計画で自治会としても納得をいただいたところ。もともと2車線あったところを1車線に絞って歩道を広げるということ、元に戻してくれという声もありましたので、そこはスタジアムシティに歩行者、応援する人がいっぱい来るということで、そこは歩道を広げさせてほしいということは、我々としても強く主張させていただいて調整を図ったところ。地元の意見を全て飲み込んだということではなくて。

○中村(政)委員 ということではないわけですね。

○長崎振興局都市計画課(山口) はい。歩道の件はこちらの考えを通させていただきました。

○友広委員長 ほかにございませんか。

これはご説明いただいたと思うんですが、全体的なことで私のほうから要望として。先ほどのポンプの能力とか、利用可能面積の創出だとか、例えば何%ぐらいどうなるとか、今まで幾らぐらいの能力がどの程度、例えば毎秒 10 トン排出していたのを毎秒 20 トンにしたとか、理解しやすいように数字で今後ご説明いただくようなことを各事業、今回に限ってじゃなくて、これからご説明いただく場合は、数字で出せるものは、できるだけ数字でご説明いただくと理解がしやすいかなということと、それだけの効果が我々も十分認識できるのかなと思います。これはここだけじゃなくて、全体的な案件についてそのようなご配慮をいただければと思います。よろしく願いいたします。

では、大体意見も出たようでございますので、都政 - 1 の JR 長崎本線連続立体交差事業につきましては、今、いろいろなご意見がございまして、それに的確なご説明をいただいて委員の皆様もご理解いただいたと思いますので、対応方針(原案)どおり、継続を認める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。それでは、対応方針(原案)どおり、継続ということで認めることといたします。どうもありがとうございました。

道建 - 7 一般県道星鹿港線(御厨工区)道路改築事業

○友広委員長 それでは、道建 - 7 の一般県道星鹿港線(御厨工区)道路改築事業について、事業者より説明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で課長をしております山田といたします。よろしく願いいたします。

それでは、一般県道星鹿港線道路改築工事(御厨工区)についてご説明いたします。

一般県道星鹿港線は、松浦市の星鹿半島を南北に縦断する幹線道路です。今回対象となる御厨工区は、星鹿半島のつけ根の約 1 キロ部分の区間になります。

2 ページをお願いいたします。

御厨工区は、今回が 2 回目の再評価となります。前回以降に事業費の増額と工期の延長が必要となったためお諮りするものでございます。詳細については後ほどご説明いたします。

3 ページをお願いいたします。

御厨工区は、港湾施設と住宅に挟まれた、幅員が狭く、線形が不良な現道を改良し、安全・安心で快適な通行、輸送の確保を目的とした事業であります。

令和 4 年 11 月時点で事業進捗率は、事業費ベースで 88%、用地進捗率は面積ベースで 96%となっております。

図面に青色で示していますように、国道を除く大部分は昨年度までに完成して供用して

おり、残事業としては赤色で示しております国道部の右折帯の設置を残すのみとなっております。

4 ページをお願いいたします。

本事業の効果及び必要性についてご説明いたします。

左の2つの写真に示しておりますとおり、現道は幅員が狭く、車両同士の離合が困難であります。また、歩道が未整備なため歩行者の安全・安心の確保も急務となっております。本工区の整備により、円滑な車両の通行を確保し、歩行者の安全・安心な通行の確保を図ります。

5 ページをお願いいたします。

今回、事業費の見直しを行った結果、7.9 億円から 8.8 億円に増額となりました。増額の理由は3項目ございまして、これらにより 0.9 億円の増額が必要となっております。個別の理由については次にご説明いたします。

6 ページをお願いいたします。

増額理由の1つ目をご説明いたします。本事業区間に隣接して漁協や生けすがございますが、隣接して行われておりました県港湾事業の埋立事業により買い取られた汚濁防止膜が現地にあったため、工事完了後もそのまま本事業の汚濁防止対策として利用する予定でございました。しかしながら、令和4年9月の大型台風により、その汚濁防止膜が破損し、今後利用することが困難となったことから、本事業において改めて汚濁防止膜の設置及び水質調査を行うものでございます。

7 ページをお願いいたします。

理由の2つ目でございます。社会情勢の変化等により資材単価が上昇しております。工事で必要となる鉄筋、生コンなどの資材や燃料の単価が上昇しており、これらにより合計約 0.2 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つ目でございます。倉庫の補償において、当初は外観で判断し、補償額を算定しておりましたが、令和4年7月の初回交渉の場において、所有者からの申し出により、実は工場の跡地であることが分かり、床面に工場用の特殊な塗装、ウレタン塗料が使用されていることが判明しました。また、資材にアスベストが使用されていることも判明し、これらの特殊舗装の評価やアスベストの処理対策などの費用等がかかるため、補償費が 0.1 億円増えることとなりました。

9 ページをお願いいたします。

事業期間の見直しについてご説明いたします。

令和4年11月現在では、用地進捗率は96%と進み、地権者については、鋭意、用地交渉を進めているところでございます。残りの地権者におきましても、事業には賛成いただいております。ご本人で代替地を検索されるなど協力的であります。一部地権者において隣接地への移転を希望されており、令和4年9月に本人が代替地所有者にも接触し、その結果、購入するという意向となりました。しかし、代替地の所有者に土地の境界について確認をしたところ、後日、隣接地との境界が一部不明瞭であるとの回答があり、境界

問題への対応と購入検討に不測の日数を要しているため、事業期間を延長したいと考えております。

10 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ご説明いたします。

御厨工区が属する松浦市をはじめ、周辺の佐世保市や佐々町などでは、国や NEXCO 西日本により西九州自動車道の整備が鋭意進められており、完成した暁には星鹿漁港や松浦港から御厨工区と西九州自動車道を經由し、都市部への鮮魚輸送が行われることによって輸送の効率化が図られ、水産業の発展が期待されます。

11 ページをお願いいたします。

本事業の投資効果についてご説明いたします。

これまで説明してきました事業費の増額及び工期の延長に伴い、費用対効果(B/C)は、残事業で 8.96、全事業で 1.02 となっております。

12 ページをお願いいたします。

最後に、対応方針の原案となりますが、費用対効果(B/C)が 1 以上であること、また、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が妥当と考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしく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、委員の皆様方からご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

○中村(沙)委員 スライド 6 ページ目で汚濁防止膜についてご説明がありましたが、こちらは埋立工事後に汚濁防止膜がもともと残してあったということなんですけど、それは本事業があるからこそ残してあったのか、それともそもそも工事完了後に残してあるものなのかということをお願いいたします。

○県北振興局道路建設第二課(山田) 埋立工事は終わっているんですが、まだ埋立ての上部部分に緑地工事とか、もしかしたら汚濁といいますか、実際、泥水が発生する可能性があったので、今後を含めて残す予定となっております。ただ、今回破損したので、今回、本工事で法面の切り取り、かなり土工事を行いますので、その分で土砂が混じった汚水の流出が大きく想定されますので、やはりきちんと設置した上で生けす等に影響がないように工事を進めたいと考えております。

○中村(沙)委員 それをこちらの事業で負担をするということでしょうか。

○県北振興局道路建設第二課(山田) そうです。新しくする分は、こちらの事業で負担いたします。

○中村(沙)委員 この事業が完了した後は撤去するものなんですか。

○県北振興局道路建設第二課(山田) そこは港湾の事業がまだ進んでおりますので、残すか撤去するかというのはその時、必要なければ撤去しますが、まだそういう可能性があったり、また、地元のほうが残してくれということであれば、残すというのも選択肢としてはあるので、その時また協議させていただきたいと考えております。

○梅本委員 今の汚濁防止膜の件ですが、令和 4 年 9 月の台風で既存のものが損傷したと

ということですが、その時点では、この汚濁防止膜が関わる工事というのはやってなかったのか、それとも工事がストップしたわけですか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） うちのほうがまだ工事は進めておりませんので、この時点では特に影響があるような工事はなかったと。今後、工事をやりますので、その前には汚濁防止膜を設置した上で工事を進めたいと考えております。

○梅本委員 これから行う工事において必要になるということですか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） そうです。

○梅本委員 分かりました。

○大嶺副委員長 関連して、汚濁防止膜が損傷したのは、損傷したところだけ直したのか、全部撤去して設置し直したのか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） まだ設置はしていないんですが、実はカーテンみたいになっているので、その部分だけ換えるというのは難しいので、一度全部引き上げて新しいものを設置するというふうな方法で考えております。

○大嶺副委員長 設置はされてなかったんですか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） まだ工事が始まってないので、工事が始まる前に設置をした上で、うちのほうの工事を進めていきたいと考えております。

○大嶺副委員長 損傷というのは、どういう意味ですか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） 損傷というのは、汚濁防止膜のブイがあって、その下にカーテンみたいなものが、今回二重になっているんですが、その部分が破れてしまっていると。それを換えるのに、海の中でその部分を換えるんじゃなく、一度全部引き上げて新しいものを設置すると。

○大嶺副委員長 引き上げて。

○県北振興局道路建設第二課（山田） はい。

○大嶺副委員長 6億円ぐらいですね。

○県北振興局道路建設第二課（山田） 6,000万円です。二重にやっているのと2か所あるということで、あと水質調査も行いたいと考えておりますので、その分を含めて6,000万円を増額させていただきたいと考えております。

○大嶺副委員長 また今年、来年、大きな台風が来たら損傷する可能性もあるのかなと。

○県北振興局道路建設第二課（山田） そうですね。ただ、経過年数が、今設置されているものが、埋立工事なので、かなり老朽化といいますか、時間がたっているということがありますので、新しくすると、もう少し台風には強く対応できるかなというふうに思っております。

○大嶺副委員長 分かりました。

○友広委員長 ほかにございませんか。

○中村(政)委員 8ページの事業費の増加の件ですけれども、工場の撤去の時にアスベストとかウレタン塗装とかが判明したということですが、こういった項目は、こういう工場の撤去といったようなものが発生するようなケースは、事業を計画する段階でチェック項目として、古ければこういうリスクがあるよということで、もっと確認するとか、そうい

うことができないのかどうかというご質問です。

○県北振興局道路建設第二課（山田） 実情は、外観から明らかにアスベストが使われているということであれば当初から想定ができるんですが、地権者に同意いただいて建物の調査をして内部をきちんと見た時に、今回、床面に外から見えないウレタン塗料が使われていることが資材を詳細に調べて分かりました。想定できるものは最初から想定をさせていただいて、中身でしっかり現物を調査してじゃないと分からない部分がございます。今回も現物、建物調査を実際、専門の業者にしてもらって判明したということで、今回計上させていただいているということでございます。本来であれば、分かるものであれば先ですね。実際は撤去する処分費と、あと解体時に飛散しないような防止対策をさせていただくので、その分の費用を補償のほうに計上させていただくというような形です。

○中村(政)委員 かなりそういう有害物質が含まれているケースが多いのであれば、所有者に聞けば分かるというものでもないわけですね。所有者のほうもそういう意識はしてないのか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） 建てた年数を、もしご自分で建てられたらいつ頃建てたというのは分かるんでしょうけど、例えば譲り受けたり買われたりしていると、なかなかそこまでは分からないので、建物の調査をさせていただく場合に、一度、地権者に接触させていただいて、その辺である程度聞き取りをしながら、もし必要であれば事前にそういう情報を得た上で建物の調査に入るという形で、古いものであれば、ご指摘のとおり、ある程度見込むというところも必要かなと思いますが、今回、調査をして初めて分かったという形です。

○中村(政)委員 本件ということではなくて、こういう古い工場、建物だったりというものを何か使うということであれば、こういう問題が発生するリスクが高いので事前に見積もるようなですね、そういうシステムを検討したらいかがかなということです。

○県北振興局道路建設第二課（山田） 分かりました。ありがとうございます。

○岡委員 この公共事業評価監視委員会で盛土、土などが出た時に処分するのに何億というお金がかかるということで、それを近くの工事で有効活用できないのかという意見が今までも何度も出てたんですけども、今回は残念ながら台風で破損したということであるんですけども、近くの、同じ県の事業の埋立地で先に設置してある汚濁防止膜をもともとは使うつもりだったということ。また、汚濁防止膜は今日の話でも、昔だったら工事が終わったらすぐ撤去するという考えだったと思うんですけども、今、この中では地元の方とかと話し合って今後どうしていくか決めるということで融通をきかせていただいているんだなと感じます。

今まで、私が一番この中で委員としては長くさせていただいて、最初の時期からすると土木の系の皆様もそういう融通をきかせることに力を入れていただいているんだなというのを感じておりますし、また、こういう評価にかかるのは億単位で増加するものが多いんですけど、これに関してはちょっと感覚が麻痺しているところもあるのかもしれないですけど、9,000万円の増加ということで、ほかのところもこういうふうに工夫をしていって、出す税金が少しでも減っていくように今後とも知恵を使っていただきたいと思いますと思

います。

○友広委員長 確かにですね。ほかには。

○中村(沙)委員 先ほど中村(政)委員が質問されていた件に関してなんですけど、スライドの8ページの倉庫の塗装において、昨年の7月が初回交渉ということで、こちら、素人目線では少し遅いんじゃないかなという感じがしたんですが、こちらは予定どおりだったのかどうかというのを教えていただきたいです。

○県北振興局道路建設第二課(山田) 実は、本線部分、この国道部分というのは、後から事業に追加をさせていただいております。当初は、供用開始をしたところの本線の約1キロ部分だけの事業を立ち上げました。ただ、事業区間の効果を最大限発揮させるには、図面で見てくださいと国道が下って来て右折で入っていくんですが、今、右折帯が設置されていないので、右折車が1台いると後ろに車が詰まってしまうという形になりますので、広げるということの事業の追加をさせていただいております。

事業を追加した上で現地の測量、あと設計をした上で用地が必要な範囲を確定させていただいて、実際、用地の範囲が分かって交渉に入ったと。交渉に入れたのが今年度初めぐらいから、実際ここまで用地をお願いします、建物が必要になりますということで決定しましたので、その後、地権者のほうに入らせていただいて、本線の最初のほうからこの部分に着手しているわけではなくて、途中で追加をしてから今年の7月に最初の建物の方、複数まだいらっしゃるんですが、複数の方に着手をさせていただいて、こういうことが判明したというような形になっております。全体から見ると確かに遅いような状況ですが、後から追加した箇所ということでご理解いただければと思います。

○中村(沙)委員 そしたら、今回、工期の延長の要因となった土地についても、スタートが遅かったというわけではないということですね。

○県北振興局道路建設第二課(山田) そうですね。建物がありますので、今年度、移転も含めまして来年度までに移転をさせていただいて、令和6年度に工事をした上で、最終的に完成させたいと考えております。

○中村(沙)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、質疑をとどめまして、お諮りしたいと思います。

道建-7の一般県道星鹿港線(御厨工区)の道路改築事業につきましては、今やりとりがありましてご理解いただいたと思いますので、対応方針(原案)のとおり、継続ということで認めること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、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。 どうもありがとうございました。

港湾-6 比田勝港改修事業

○友広委員長 次は、港湾-6の比田勝港改修事業につきまして、事業者より説明をお願いいたします。

○対馬振興局河港課（多胡） 私、対馬振興局河港課の多胡と申します。どうぞよろしくお願ひします。

それでは、港湾 - 6 比田勝港改修事業につきましてご説明させていただきます。

まず、比田勝港は長崎県管理の地方港湾でありまして、対馬の最北端に位置しております。

今回、再評価に諮ります理由としましては、社会経済情勢の変化によるものでございます。

スライドのほうにまいります。

今回までの審議の経過につきましてですが、平成 30 年に新規の評価を行っております。この際に完了年度を令和 4 年度、事業費は 5 億円、B/C は 15.91 としております。

今回の審議内容につきましては、次のスライド以降でご説明させていただきます。

まず、比田勝港の改修事業の概要でございますが、先ほど申し上げましたとおり、比田勝港は対馬の北部に位置しておりまして、博多 - 比田勝航路のフェリーや釜山 - 比田勝航路の高速船が就航するなど、上対馬における玄関口として重要な役割を果たしております。比田勝港は釜山と直線距離で約 50 キロに位置しておりまして、釜山との国際航路が活発でありました。

平成 30 年には 5 社の航路事業者が就航しておりまして、厳原港も就航しておりましたが、年間 41 万人の韓国人観光客が対馬を訪れております。そのような状況の中で比田勝港では平成 30 年に年間約 31 万人が入国いたしております。入国をいたしておりますが、釜山航路の船舶が利用可能な岸壁、泊めれるバースが 3 バースしかないということで、他地区岸壁への一時退避もしくは洋上で待つというふうな事象が発生するなど、利用に支障となっておりました。このことから新たに浮棧橋を整備してバース不足の解消によって港湾機能の確保を図るものでございます。

なお、現在の事業進捗率、令和 3 年度末で 8.8%となっております。

次のスライドをお願いします。

次に、社会経済情勢の変化についてご説明をさせていただきます。

先ほども説明しましたが、左のグラフ、ピンクで塗っているところが比田勝港への入国者でございます。平成 30 年度がピークとなっておりまして、比田勝港と厳原港と合わせて 41 万人、このうち比田勝港が約 31 万人が訪れる国内でも有数の国際港としての役割を果たしておりましたけれども、皆さんご承知のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響ということがございまして、令和 2 年 3 月以降、航路が全面休止ということになっております。

それに伴いまして我々が行おうと思っておりました浮棧橋整備を令和 2 年度から令和 4 年度まで一時見合わせておりました。見合わせておりましたが、昨年 10 月 11 日、水際措置の大幅な規制緩和が行われております。入国者の総数の上限を撤廃し、個別港ごとに受入れに係る準備を進めて、これが整い次第、順次、国際線の受入れ再開が可能と今現在はなっております。

それを受けまして、他港ですけれども、令和 4 年 11 月 4 日から博多港が先駆けて釜山

との航路を再開しているという状況です。比田勝港におきましても運航再開の調整を現在進めておりました、令和4年12月に対馬市が韓国の船会社代理店等へ聞き取りをした結果では、4社から運航の意思が示されております。今現在、運航再開に向けた準備を進めているということでヒアリングを受けております。

このようなことで、航路再開の意思が示されたということで、県としましては、アフターコロナを見据えて早急に韓国航路船舶の受入れ体制の整備を整える、不足する港湾施設整備を再開して社会経済情勢の変化に加えて事業期間の見直しについて、今回、再評価を実施して審議いただきたいと考えております。

続きまして、この事業の効果・必要性につきましてですけれども、現在、係留可能な岸壁が3バースということで、画面の左側に航空写真を載せております。橙色で示しているところに船が3隻泊まれるような形で、3隻以上入港すると下船した船は一回、どこか違うところに行かないといけないということで、黄色点線で示しています対岸に一時退避する、もしくは洋上で待つというふうな事象が発生しておりました。

その状況がスライドの右側でございます。入港を待つ船と、今から退避しますよという船が右側写真の上のほうです。この退避が終わりまして写真の下側、次の船が入港すると、退避した船は対岸側へ移っているという状況でございます。

このような浮棧橋を今回整備することで、このバースの不足を解消して、退避に伴う燃料費の削減や安全な受入体制を図ることが可能になるものと考えております。

次に、国際観光船の収益増ということですが、現在、既存バースが3バースということで、外国航路の受入れに対して、我々の港湾機能が不足しているという状況でございます。先ほど説明しましたが、画面の左側が現況です。青色、3隻しか泊まれません、浮棧橋を整備することで5隻までは同時に係留できるというふうな状況が可能となります。これによりまして韓国人の観光客数の増加、それから観光による収益の増加につながるものと考えております。

続きまして、事業の進捗状況ですが、3億円、今回増加ということで見直しをしております。浮棧橋の規格変更に伴う事業費の増加、それから、労務費や資機材等の価格上昇によりまして事業費の見直しを行っております。

続きまして、浮棧橋の規格の変更ですが、この新規事業をした際に主流となっております客船が160トン級ということで、浮棧橋の延長は画面の左側、35mということで当初、計画を行っておりました。その後平成30年に1社が参入してまいりました。そうしたところ、500トン級、40mを超えるような船が主力になってきたということで、このまま35mを造るのではなくて、やはり受入体制を整えるためには大きな船舶を泊められるような形にする必要があるということで、船会社との協議によりまして浮棧橋の整備を行うということにいたしました。これによりまして浮棧橋の規格が大きくなったということで費用が2.3億円の増、労務費、資機材の価格上昇が0.7億円の増ということで、合計3億円の増加を見込んでおります。

続きまして、事業期間の見直しについてでございます。

完了時期は、令和4年度から令和7年度ということで延長しております。先ほどから説

明しておりますが、新型コロナウイルス感染拡大の影響ということで、国際航路が休止されておりました。そこで令和2年度から令和4年度まで整備を一時的に見合わせておるといふことで、この3年間分、今回、事業期間を延長したいといふふうに考えております。

続きまして、投資効果についてでございます。

費用対効果は、前回の新規評価時が15.91でございました。今回の評価につきましては、先ほど言いました事業費の増、それから事業期間の延長といふことで、B/Cが9.71となります。先ほど言いましたが、事業費の増と事業期間の延長が大きくマイナス要因といふことでB/Cが減っております。

最後に、対応方針でございますが、本事業は、港湾機能の拡充によりまして、韓国人観光客の受入体制強化に寄与する整備でございます。新型コロナウイルス感染症の影響で一時的に航路休止等はありませんでしたが、現在、韓国の船会社から運航再開の要請があること、それから、アフターコロナを見据えた早急な整備を市からも求められておりますので、県としましても、この強い要望を受けるといふ状況も鑑みて、今回、事業期間の延長、あと事業費の増加といふものはありますが、費用対効果も十分に見込まれるといふことで、対応方針としては継続としてご審議いただきたいと考えております。

説明は以上です。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、委員の皆様からご意見、ご質問をお願いします。

○梅本委員 数点教えてください。

1点は聞き逃してしまった点ですが、対馬には平成30年で観光客が約41万人で、厳原ルートと比田勝ルートがあるということでしたが、これは比田勝のルートでは何人くらい来られているかということが1点。

あと、対象船舶の変更で、もともと総トン数が160トン級を対象としていたと。それが船会社の話があって、これから総トン数が500トン級が主流になってくるので、こちらでどういふふうなお話があって変更したいといふことで、これって客船のことなのか、どのくらいのお客さんが来るような船なのか、ちょっと教えてください。

○対馬振興局河港課(多胡) まず、平成30年の41万人の内訳ですけれども、比田勝港が約31万人、厳原港で約10万人、左側のピンク色が比田勝港、青色が厳原港といふことで、入国している人の数をこちらに載せております。

それと船の大きさですけれども、もともと想定しておりました160トン級で定員が大体200人乗りくらいでございます。船の形はいろいろございますけれども、40mを超えるような客船につきましては400人を超えるような定員になりますので、200人級から400人乗りくらいまでに規格が変わると、今現在も変わった状況があったので、浮棧橋もそれに対応しようといふことで考えております。

○梅本委員 船会社の1社が、今後、その会社において、この大きさが主流になるという話でしょうか。

○対馬振興局河港課(多胡) 当時5社来ておりました、そのうち2社が160トン級、3社が35mを超えるような500トン級が来たといふことで、浮棧橋が2バース増えますけ

れども、今後、そういうふうな船の大型化、お客さんをいっぱい運ぶための船に変わるといことも見込まれますし、あと、船が来る時間帯とかいろいろあって、そういうことも含めて検討した結果、やはり浮棧橋は大きな船も泊められるようにしたほうがよいのではないかということで計画を変えております。

○梅本委員 この浮棧橋は 50m で 500 トン級が泊められるということですが、既存のものも泊められるということですね。

○対馬振興局河港課（多胡） 既存は岸壁でありまして、3 パース分、図面の左側、青で塗っている、ここは 500 トン級が 3 隻泊められるというふうになっております。

○梅本委員 分かりました。ありがとうございます。

○五島委員 棧橋ができれば 5 隻の大きい船が同時に入れるようになる。そうすると、写真を見せていただくと、既にかなりコロナの前は満々な感じで、ターミナルの建物、施設は、一挙に船が 2 つ、余分に同時に来たとしてキャパは大丈夫なんですか。ターミナルが小っちゃ過ぎるから見直しで来年増額みたいなことに。

○対馬振興局河港課（多胡） おっしゃることは当然だと思います。県の整備と市の整備に分かれておりまして、ターミナルビルにつきましては市が管轄して整備を行っております。もともとここは国内ターミナルビルで博多港とのフェリーが着いておりましたけど、それを今、対岸のほうですね、船が退避しますよというふうに国内線に移しております。もともと国内線だったところを今国際線として利用している、橙色で船を泊めているところですね、ここの埠頭を今国際線に特化しております。その際に市のほうでターミナルを増築いたしてありまして、観光客の受入れに特化したようなターミナルに改装しております。

ところが、委員さんがおっしゃるとおり、急激に平成 30 年ぐらいにどんと伸びまして、市のほうでもターミナルの機能がまた足らなくなってきたということで、今検討をしているということです。

この事業で追加するというのは、事業主体が違いますので、ないんですけども、市においては、ターミナル機能の拡充というのは懸案で検討しているというところですよ。

○中村(政)委員 確認ですけれども、既存の埠頭は 3 隻分あって、それはそれぞれ 500 トン級が泊められますということで、2 社が 500 トン級に変更したいと、2 社は 160 トン級ということであれば、そのまま考えると、浮棧橋のほうは従来の 35m で 2 本ということになりますが、これを変えた理由をもう一度お願いします。

○対馬振興局河港課（多胡） その当時、お客さんをいっぱい運ぶために今までの規格ではちょっと足りないということで、どんどん船が大型化しているという状況が見れました。その時にコロナが発生しましたのでどーんと落ちましたけど、船会社としては輸送能力を高くしたいという意思があります。

その当時のこともそうなんですけど、今、4 社、運航再開の意思が示されておりますが、全部、船型が決まっているわけではないわけなんですけど、聞き取りの結果によりますと、やはり 40m を超えるような船を用意するということが今伺っておりますので。

○中村(政)委員 4 社ともですか。

○対馬振興局河港課（多胡） 4社ともですね。まだ決まってはいいないですけども、そういうふうな意向があるということで伺っておりますので、当時もそうですが、今となっても、やはり大きな浮棧橋が必要というふうに考えております。

○中村(政)委員 最低4隻分は必要ということですか。

○対馬振興局河港課（多胡） 今は4社が来る意向があるということで、確認したら4社とも40m級ということですので。

○中村(政)委員 500トン級が4隻分は少なくとも必要になるということですね。分かりました。

○岡委員 私も同じところが気になっていた部分ですけども、浮棧橋が35mから50m、15m増えることで3億円増ということで、5mで1億円という単純計算になると思うんですけども、今の話を聞いて、先の見通しは今のところあるということで、観光で外からお金を、インバウンドに入れることは大切なことだと思いますが、かなり賭けでもあるかと思うんですけども、浮棧橋がないと入るものも入らないということでの決定ということで理解をしております。

ただ、延長するだけで3億円も増えたわけではないと思うんですけど、大きくなるに従って全体が工事が大きくなるということなんですか。

○対馬振興局河港課（多胡） 浮棧橋ですので、工場で箱型の構造物を造って、それを浮かべるんですけども、もちろん、浮棧橋の規格が大きくなると、それに要する資機材も増えます。鉄筋であったり、鋼板であったり、コンクリートであったり、全部の材料も増えますので、規格が大きくなれば事業費も大きくなるということです。

それに対して今度は係留杭といって、浮棧橋を係留するための杭を打ちますが、その規格も変わってきますので、規格を大きくすると全体的にやはり事業費が増額になる傾向があります。

○大嶺副委員長 ちょっと技術的な観点なんですけど、設計図の中で8ページに、これ、護岸は今ある護岸があって、浮棧橋のために杭を手前側と奥に2本入れている、それが工事になるんですか。

その次の9ページに、令和元年に工事が最初あったのは、最初の手前の基礎を造る工事が行われたのかどうか。

それと、その後、5、6、7の3年間は、例えば3年間工事をするわけじゃなくて、浮棧橋を発注して最後の年に設置すると、そんなスケジュールでしょうか。

○対馬振興局河港課（多胡） まず、既存、投資した工事ですけども、連絡橋を架設する際に連絡橋を載せる橋台、既存の岸壁の上に橋を載せますので、その橋台の改築を令和元年に行っております。3年間ですね、規格は大きくなりますけれども、3年間分をそのまま延長するというので、まず浮棧橋は、先ほど申しました鉄筋やら鋼材やらを購入して工場で作りたいします。この工場製作に約2年程度を要すると。それに並行しまして、先ほどから言っておりますが、係留杭を打ったりとか現地での土木工事も行います。最後に浮棧橋を設置するまでが一連として3年を見込んでいるという状況です。

○大嶺副委員長 もう1点よろしいでしょうか。普通B/Cで考える時に、道路とか盛土

とかは半永久的に使えるとか考えれば B/C はずっと維持できるのかなと思うんですけど、浮棧橋が例えば維持管理とか将来的にまた取り換えないといけないのか、そんな費用が将来的にどれくらいかかるのか、かからいなのかというのが分かりますか。

○対馬振興局河港課（多胡） まず、便益の発生する効果は、港湾施設の場合は 50 年、コンクリート構造物も 50 年ですけれども、維持管理、メンテナンスをしながら 50 年もたせましようという発想がございます。その維持管理費に要する国から出ているガイドラインですけれども、構造物に要する事業費のうち 0.5% が毎年維持費にかかるということで便益と費用の算定をしております。

○大嶺副委員長 それも B/C には入っているんでしょうか。

○対馬振興局河港課（多胡） 入ってます。その費用として現在価値化する時に 0.5% の維持管理費も足されております。

○大嶺副委員長 分かりました。

○梅本委員 今の B/C の便益のところ、国際観光収益とありますけれども、これは観光客が何人来て幾らお金を落とすかと、そんなふうな計算なんですか。それであれば、どのくらいの人があることを見込んで立てているのか教えてください。

○対馬振興局河港課（多胡） 便益に関しましては、まず、同時接岸をする最大の理由というのが、韓国から対馬に来られる方で日帰り観光客が非常に多い。日帰りが全体のうち 56% で、宿泊が 44%、半数以上が日帰り旅行者ということで計算しております。

客が増えますよという算定に当たっては、同時係留ができなかった場合に午後から入港する船が以前はございまして、そちらの船が乗船率がかなり低いと。午前中に来て午後には帰りたいお客さんがいる中で、午後から対馬に入ってくるような船というのは、やはり乗船率が低いということで、同時接岸が可能になりますと、午後から入ってきた船の乗船率が上がるであろうというふうな見込みを立てております。

そちらの乗船率を加味して観光客の予測というのを立てておりますが、まず基準年の平成 28 年、新規の評価を受けた際に 17 万 7,000 人ぐらいでございました。先ほど申しました船が同時接岸することで午後から来ていたような船の乗船率が上がるであろうということを見込んで予測しているのが 19 万 6,000 人ということでカウントしております。

その 1 万 8,600 人程度増えるんですけれども、そのうち日帰り客につきましては、観光消費額、どのくらいお金を落としているのかということの対馬市の統計では、1 人当たり 1 万 5,575 円です。宿泊客につきましては 2 万 6,086 円。先ほど申しました観光客の伸びの予測、1 万 8,604 人の 56% に 1 万 5,575 円を掛ける、44% に 2 万 6,086 円を掛けるということで算定いたしております。年間の単純トータルが約 3.8 億円の観光消費の増ということで見込んで算定しております。

○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。

私からですけど、船会社が 5 社と申されましたよね。

○対馬振興局河港課（多胡） 今は 4 社です。

○友広委員長 今は 4 社ですね。それは全部、国内の...

○対馬振興局河港課（多胡） 韓国の船会社です。

○友広委員長 全部、韓国ですか。

○対馬振興局河港課（多胡） はい。

○友広委員長 日本国内の船会社の参入は、今のところないのか。

○対馬振興局河港課（多胡） 以前は JR 九州が運航してたんですけども、今は JR 九州は博多航路だけで、比田勝航路に参入するという意思は何ってないです。

○友広委員長 それと今ご説明いただきましたように、日帰りが 56%、泊が 44%と。これは対馬から例えば本土にというお客様はおられないのでしょうか。

○対馬振興局河港課（多胡） 基本的には島内観光です。泊まる方は比田勝で降りて島内観光を楽しむんですけども、日帰りの方は対馬に来てショッピングとかというのが主流みたいですね。博多航路と対馬の比田勝航路の一番の違いは、距離と時間ですね。ということがありますので、日帰りができる身近な外国というのが、韓国からすると対馬になっているということですね。

○友広委員長 時間的にも魅力的だと。

○対馬振興局河港課（多胡） はい。

○梅本委員 これ、船が来るのは、いつから再開する予定なのかということと、浮棧橋の工事中は既存のところを使って往来ができるのか教えてください。

○対馬振興局河港課（多胡） 航路再開の見込みにつきましては、今現在、関係者と協議を進めているところで、いつというところまでは私のほうからお答えはできかねるんですけども、意向があるということで関係者とは昨年からの協議を重ねてきている状況ですので、間違いなく来るであろうということは確実ということです。

浮棧橋の工事につきましては、現地の作業は、先ほども言いましたが、杭を打つ時と浮棧橋を設置する時が現地で作業船を使った工事が発生します。それで浮棧橋を造っている期間中は現地はほとんど触りませんので、今の状況で整備する前と一緒に退避というのが発生するのかなというふうに考えております。

ただ、平成 30 年に 31 万人程度来てましたけれども、再開したからといって一気に 31 万人が戻ってくるわけでもないんで、そこら辺は我々も予測しかねるんですけども、最後のところだけ現地工事が入るので、それまでは運用上していただくということでいきたいと思っております。

○梅本委員 分かりました。

○岡委員 同じく現地工事中は全く比田勝港は使えなくなる状態になるのですか。

○対馬振興局河港課（多胡） 現地工事でも作業船は使いますけれども、今ある 3 バースを活用しながらということで考えています。

○大嶺副委員長 B/C の話が先ほど出たんですけども、具体的にそれぞれの項目が幾らというのが分かれば、もっと理解しやすくなるので。今、説明になったんですけど、例えば、最初のページの事業費の最終が 8 億円、スライドにはない紙の 8 億円と書いているのが、これは実際の費用なのか、費用便益で計算して出てきたのか。先ほど 7.6 億円が B/C の計算で出てくるというのが、維持管理が何%か、将来的にも進めたら実際の事業費より

も B/C のコストが高くなると思ったんですけど、この 8 億円というのと 7.6 億円がどうなっているのか。どっちが大きいのか少ないのかというのがちょっとごちゃごちゃになってきたんですけど。

○対馬振興局河港課（多胡） 8 億円というのは実際にかかる工事費用です。

○大嶺副委員長 実際にかかる額よりも B/C の C は 9.7 億円なんですね。

○対馬振興局河港課（多胡） 9.71 というのは、便益の比ですね。

○大嶺副委員長 比ですね。7.6 億円が下がってますよね。

○対馬振興局河港課（多胡） 7.6 億円を算出するに当たっては、現在価値化を行ったものとなりまして、基準年、今年、基準年を 1 としてますが、割引率ですね。

○大嶺副委員長 下がったんですか。

○対馬振興局河港課（多胡） 下がります。ということで総トータルで見ますと、単純に工事費にかかる事業費は 8 億円ですが、現在価値化をすると 7.6 億円ということです。もちろん、詳細のところまでですね、ちょっとあれですけど。

○大嶺副委員長 主要項目だけでも費用が幾ら、実際の費用が幾らとか、内訳とかがあれば、もうちょっと理解しやすいなと思いました。

以上です。

○友広委員長 ほかにございませんか。

目に見えて事業効果といいますかね、特に長崎県は観光立県ということですので、いい施策だと。要は、やっぱり工期をなるべく短縮していただいて受入体制を整えていただくということでご努力いただければと思います。

ほかにございませんか。では、比田勝港の改修事業につきましては、いろいろご質問、ご説明があり、そしてご理解をいただいたと思います。対応方針（原案）は継続ということでございますけれども、この原案のとおり、継続ということで認めることにご異議ございませんか。

〔「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）どおり、認めることといたします。

3. 閉 会

○友広委員長 本日の審議は 3 件でございましたので、これで終わりますが、何か皆様から総括的に、全体的にご意見、ご要望があればお受けしたいと思います。よろしいですか。

それでは、これで本日の委員会を終わらせていただきたいと思います。

岡委員におかれましては、本年度をもって任期満了ということをお伺いしております。岡委員には、8 年間という長い間、当委員会の委員として積極かつ活発なご意見をいただいて、当委員会の役割を十分に果たしていただいたんじゃないかと思っておりまして、委員会としても心から厚くお礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。

これからもご健勝で、ますますご活躍されることを心からお祈り申し上げて、本日の会議を終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。

後は事務局のほうでよろしく願いいたします。

○事務局（中村） ご審議ありがとうございました。本日の議事内容につきましては、速記録に基づきまして議事録を作成し、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。

また、意見書の内容につきましては、この後、委員会閉会後に意見書の取りまとめの時間をとりたいと考えておりますので、よろしく願いしたいと思います。

以上をもちまして、令和4年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会を閉会いたします。

本日は、どうもありがとうございました。

午後 4時38分 閉会