

令和6年度第1回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和6年7月3日（水）

10時30分～15時30分

場 所：長崎県庁行政棟 302～304 会議室

— 午前10時30分 開会 —

1. 開 会

○事務局（金子） ただいまから、令和6年度第1回長崎県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

私は、本日の進行を務めさせていただきます土木部建設企画課の金子でございます。どうぞよろしくお願いいたします。これより後は着座にて進めさせていただきます。

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ございます。

株式会社長崎経済研究所の狩野委員でございます。

長崎国際大学薬学部講師の中村委員でございます。

公募により選任されました村上委員でございます。

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でございます。

なお、弁護士の梅本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。

本日の委員会の出席者数でございますが、全7名のうち現時点で5名（※狩野委員途中出席）と過半数の委員の方にご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ご報告いたします。

1-1 開会挨拶

○事務局（金子） 次に、長崎県土木部技監の植村よりご挨拶申し上げます。

○植村土木部技監 県庁土木部技監の植村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、長崎県公共事業評価監視委員会にご出席賜りまして誠にありがとうございます。

日頃から県政の推進、特に土木行政の推進に格別のご理解とご協力を賜っておりますことに重ねて感謝申し上げます。

本県は、急峻な山地や崖地が多く、また、台風や集中豪雨の常襲地帯に位置しておりますために、近年、頻発化、激甚化しております自然災害から県民の命や財産を守り、災害に強い強靱な県土づくりを進めることが非常に重要な課題となっております。

そのような中、国におきまして、令和3年度から15兆円規模の「防災・減災国土強靱化のための5か年加速化対策」というものが実施されておまして、これにより国土強靱

化の取組を全国的に推進しているということでございます。

本県におきましても、この5か年対策に伴う別枠予算を最大限に活用しまして、関係する事業を進めているところであります。

公共事業は、予算ですとか現場の条件などによりまして、やむを得ず長期間に及ぶものがございしますので、一定期間が経過した時点で事業をめぐる社会経済情勢の変化ですとか、費用対効果などの観点から検証、検討を行うことが非常に重要でございます。

本委員会は、土木技術、法律、経済、環境、地方自治などの幅広い分野の専門家の委員の方に公共事業の客観的かつ公正な評価を行っていただくものでございまして、事業の効率性や透明性を確保する上で大変重要な役割を担っております。

本年度は、審議内容を踏まえまして2回に分けて開催することとしており、委員の皆様には、例年よりも少し大きなご負担をおかけすることになるかと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

本日の第1回目の会議におきましては、道路及び港湾事業などを対象としておりまして、再評価に関するものが23件、事後評価に関するものが2件ございます。

皆様からいただきましたご意見は、今後の事業の方針に的確に反映してまいりたいと考えておりますので、どうぞ忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

簡単ではございますが、開会に当たってのご挨拶とさせていただきます。

○事務局（金子） それでは、議事を進めてまいります。植村は業務の都合上、ここで退席させていただきます。

続きまして、本日お配りしております資料の確認をお願いいたします。ホッチキスどめの「議事次第」、1枚紙の「欠席委員による事前質問」、ファイルの資料1冊でございます。不足等はございませんでしょうか。

なお、ご案内のとおり、審議案件の内容を踏まえ、今年度は2回に分けて委員会を開催することとしております。

本日の審議対象は、土木部の都市政策課、道路建設課、道路維持課、港湾課、住宅課の所管事業です。残りの河川課、砂防課の所管事業については、第2回委員会でご審議いただくこととしておりまして、後日、日程等については通知予定です。

ここからは友広委員長に議事の進行をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○友広委員長 委員長を仰せつかっております友広です。よろしくお願いいたします。

それでは、早速議事に入りたいと思います。

今、植村技監からお話ございましたとおり、本日は、再評価23件、事後評価2件の審議をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず、審議の方法について事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（入江） 事務局から審議方法についてご説明させていただきます。

今回、ご審議いただきます事業につきましては、土木部の都市政策課、道路建設課、道路維持課、港湾課、住宅課の所管事業となっております。再評価が23事業、事後評価が2事業となっております。

なお、河川課及び砂防課所管事業につきましては、次回、第2回委員会にてご審議いた

だく予定です。

また、住宅課所管事業の住宅－1につきましては、本日、長崎市が都合がつかないということですので、急ではございますが、第2回に回させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

委員会におきましては、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・審議を行います個別審議に分けて行うこととしております。

個別審議を行う事業の選定方法につきましては、次にご説明するとおりです。

まず、各事業実施主体におきまして、選定ルールを基に「一括・個別審議（原案）」を作成いたします。選定ルールは、後ほどご説明します。

一括・個別審議の原案を事務局が取りまとめまして、「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きまして各委員へ提示させていただいております。その際、各委員から1～2件を目安に個別審議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いたしまして、委員に選定結果を提示し、最終的に決定いたしますが、原案が一括審議の事業であっても、委員から異義があった場合には個別審議に追加することとしております。

各事業実施主体におきます原案の選定ルールは、次のとおりです。

対応方針の原案が中止、休止、または見直し継続の事業、費用対効果が1.1未満の事業、事業進捗率が計画の進捗率を20%以上下回る事業、年度平均予算が5億円以上の大規模な事業、社会経済情勢等に大幅な変化があったような事業、事業採択後5年以上未着手の事業につきましては、原案を個別審議とすることとしております。

このようにいたしま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、全て一括審議となります。結果、一括審議が14事業、個別審議が9事業で、計23事業が本日の審議対象となっております。

最後に、審議の進め方ですが、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、事後評価の審議を行っていただきます。一括審議につきましては、事務局が一覧表により説明した後、審議をお願いいたします。個別審議は、原則1事業ごとに説明と審議をお願いいたします。事後評価につきましても、個別審議と同様に1事業ごとに説明と審議をお願いいたします。

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した。今の事務局の説明について、何かご意見、ご質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。

——ご意見、ご質問がないようでございますので、早速、議題2の委員会審議に入ります。

2. 委員会審議

○友広委員長 先ほど事務局からご説明がありましたように、審議を効率的に行う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議から行い、次に個別審議を行いたいと思っておりますの

で、よろしくお願いいたします。

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います。

事業者におかれましては、正確かつ簡明な説明とお答えをいただき、委員会の審議にご協力をよろしくお願いいたします。

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。

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（入江） 事務局から、再評価の一括審議についてご説明いたします。

本委員会に先立って各委員へ事前説明を行っておりまして、この中で今回審議される全ての再評価対象事業について、事業内容と対応方針（原案）についてご説明しております。

このため、本委員会におきましては、簡潔にご説明いたします。

別記 6「令和 6 年度再評価対象事業一覧表」をご参照ください。スクリーンにも映しております。A3 の折り畳んだ資料になります。

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ます。個別審議が 9 事業、今からご審議いただきます一括審議が 14 事業ございます。

事業名、再評価の理由、事業の進捗状況、社会情勢の変化、コスト縮減の検討、対応方針（原案）につきましては、一覧表のとおりとなっております。工期や事業費、B/C に変更がある事業については、青色で着色しております。

以上で一括審議の説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○友広委員長 それでは、一括審議の案件が多うございますので、まず、お手元の別記 6 一覧表の 1 行目の都政-2 及び道建-1 から 2 ページの道建-4 までの白抜きの項目について、ご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○中村委員 道建-3 についてお伺いしたいんですけれども、この事業は、前回の第 1 回の審議の際に現地を直接見せていただいたと思うんですけれども、その際、詳細な審議を行って、その後、地元説明で反対があったので、また変更があるというふうに書いてありますが、その地元説明をいつ行ったのかという時期と、あと、前回の計画の際に、計画を移管する前の時点での説明や、こういった反対意見が起り得ることが想定されていたのかどうかをお伺いしたいと思います。

○道路建設課（松山） 内容について、回答のため確認する必要がありますので、後ほど、確認の上、ご回答させていただきたいと思います。

○友広委員長 後ほどということをお願いします。

○五島委員 都政-2 の時津町の案件です。当初の計画が平成 13 年から平成 27 年になっていて、それが R11 年に延びているということで、すごい延びてますよね。平成 30 年までなので 14 年延びてますか。これ、状況を見ると、これまで順調に進展しているというふうに書いてある割に 14 年間の延長ということは、どういう理由で、どうなっているの

か、もう少し詳しい説明を伺えればと思います。

○時津町区画整理課（大串） まず最初、平成 13 年度から 25 年度ということで予定をしていたのが令和 11 年度まで延びているということなんですけど、住民の皆様との仮換地の案とか、そういった合意形成というのが非常に、一番最初に時間がかかったということが大きな要因になっております。大体換地案ができて、その後は皆さんご理解いただいて移転に入りましたら順調に進んでいるという状況でございます。

以上です。

○五島委員 順調に進み出したのは、いつからですか。

○時津町区画整理課（大串） 平成 22 年度から区画の建物の移転と、あと工事のほうが翌年からずっと進んでいるという状況でございます。

○友広委員長 ほかに。

——それでは、2 ページの道建－7 から 3 ページの道建－11 までの事業についてお願いしたいと思います。

○大嶺副委員長 道建－9 で、例えば 9 ページに労務費とかコンクリート、材料費がかなり増加しているということなんですけど、この工事だけに限らず、ほかの工事も同じようにこれぐらい増加しているのか。今回の分じゃなくても、今後予定されているのも労務費とか材料費が上がっているということを前提に計画とかが進められているのか、ちょっとコメントいただければと思います。

○道路建設課（松山） 道建－9 の一般国道 202 号（浦頭拡幅）の件でございます。こちらが事業費の増加の説明資料になりますが、ご質問がありました労務費や資材の物価上昇について、お示ししていますように、労務費やコンクリート、鉄筋、側溝、の価格がそれぞれ、令和 3 年 3 月と、今回令和 6 年 3 月を比較した際に、合わせて 4.5 億円の増額ということで、今回、再評価に諮りたいと考えております。

○大嶺副委員長 大体こんなものと考えてよろしいんでしょうか、ほかの工事でも。

○道路建設課（松山） ほかの工事についても、こちらにありますように比較する年が違ってくるようになりますので、比較する年によって増える割合が事業ごとに違うということになります。

○大嶺副委員長 ちなみに、コンクリートが 6 割とかなり増えてるんですけど、コンクリートの中のセメントの割合が高いのか、それ以外の、こういった項目でこんなに増えているのかというのは分からないですか。セメントだけでは、そんなに 6 割も価格は増えてないと思うんですけど。

○道路建設課（松山） 価格については、セメントだけということではなく、コンクリートの 1 立米当たりの単価ですね。長崎県でも毎年設定されている単価があるんですけども、その立米当たりの単価です。

立米当たりの単価の中には、当然、現場までの運搬とかそういった費用も含まれているということです。

○大嶺副委員長 もろもろ含んだ価格がこれだけ上がっているということですか。

○道路建設課（松山） そうですね。

○大嶺副委員長 分かりました。

○事務局（金子） 県のコンクリート単価というのは、いろんな生コン業者がおられる中で、生コン1立米当たり幾らで取引しているかということ調べて、実例価格を実際調べて、その結果を積算に反映させるということになっていますので、材料ごとということはないわけですね。材料ごとにあるんでしょうけれども、それを総トータルした取引価格を調査した結果で予定価格の積算をやっているというのが実際のところでございます。

○大嶺副委員長 分かりました。

○五島委員 道建-10とか11もそうなんです、今から令和14年まで、例えば道建-10ですね、つまり今から8年、道建-11の場合は令和9年ですから3年延ばすわけですね。理由を見ていると、費用がコンクリートあるいは鉄筋、生コンみたいなものの価格が上がってきているのでという、そういうことなんです、今これだけ円安になってきていて、1ドル200円ぐらいまで進むのではないかとされている中で、今のB/Cが1.1というふうに換算されているんですが、これから円安が進むことを見込んだ時に、これ、1.1とか1.19で納まるんですか。つまり経費がもっとここで試算されているよりも実際かかってくるのではないかと思われるんですが、円安というような現状をどこまで考慮した上での計算ですか。

○道路建設課（松山） お示しさせていただいている資料になりますが、道路事業の場合、費用便益分析マニュアルというものがございまして、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を算出し確認しております。今お示ししている資料分にありますけれども、原単位価格の増加が今回のプラス要因となっております、今後そういった資材が増加した場合も、マニュアルの中で原単位価格の増加というところも、当然上がる形になりますので、コストが増えることもありますけれども、コスト便益、原単位の両方を見直す形となります。

現状、こちらのマニュアルが令和4年2月に改定されておりまして、その際、原単位の価格についても、そこを考慮されているということで、今回、プラス要因となっており、現在の価格でいった場合にB/Cが1を上回っているという確認をさせていただいております。

○事務局（入江） 事務局から補足なんです、原単位ということで、例えば車両の燃料費ですとか車両価格そのものですとか、そういったところも当然物価上昇に伴って上昇しますので、例えば走行時間が短縮することで得られる利益だったり、交通事故で破損した場合の損益が逆に事故が減少することでプラスになるとか、そういったところでの便益が、自動的にそちらも上がっていくというような趣旨になります。

○五島委員 ありがとうございます。今のお話で令和4年の試算ということで円安が進む前の状況で計算されているのだと思いますので、今から令和4年の状況ではないということで見直す必要もあるのかなと思いますし、対象地区が人口がたくさんじゃないところですので、交通量とか商業活動とか、そういうような経済効果というのが果たしてどこまで円安によって変動するのかわからないのかというようなことも含めて、令和4年の計算をちょっと見直す必要があるのではと思います。

○中村委員 資材の話が出たので、私も少し気になるところがあるんですが、例えば道建－10の鉄筋のグラフですね。これは縦軸が1キログラム当たりの値段になっているんですが、これ、別事業になるんですが、次の道建－11のところでは1トン当たりのグラフになっていまして、グラフの中身、縦軸の数値を見ると大体同じスケールのグラフなのに、縦軸の単位が異なるのがちょっと気になるのでご確認をお願いいたします。

○道路建設課（松山） こちら、資料作成の際に事業ごとに整理してまして、キロであったり、トンであったり、価格の単位を事業ごとに示し方が変わっておりまして申し訳ありません。

○中村委員 にしても、縦軸の数字は同じなんですよ。数字は同じなので価格が1,000倍違うということですよ。どちらかが違うのかなと思ってんですが、トンなのか、キロなのか。

○道路建設課（松山） こちらについては確認をさせていただいて、後ほどご回答いたします。

○中村委員 分かりました。

○狩野委員 今と同じ事業ですが、内容で確認をさせていただきたいのは、今回の見直しで道路排水を流す場所を変更するという工事ですね、事業費全体の25%ということになるので、その内容について確認をさせていただければと思います。

まず、工事に伴う道路排水の量というのは、そこまで、ここに書いているような冠水をするとか、それほどの量なのかということをも確認させてください。

○道路建設課（舌間） まず、排水の量で冠水するということですが、ここが米軍の弾薬倉庫とかがある位置になってまして、もともとそこが通常、排水を常に閉め切っているところになっておりまして、排水する際に、海に放流する時に油とかが流出しないように目視で管理しながら流しているところになっているそうです。そのため、常に封鎖しているものですから雨とか降った時にすぐ滞水といいますか、あふれてしまっているという状況で、量にかかわらず、増やしてくれるなということを米軍のほうから条件として出されているということでした。

○狩野委員 6ページに書かれています満潮時は排水バルブを閉めている状態であり、大雨と重なった場合、海への排水ができず、敷地内が冠水しているというのは、これは確認されているというか、県のほうでも確認をした事例なんですか。

○道路建設課（舌間） そこについては現場に確認します。

○狩野委員 ほかのところだと、米軍の敷地外だといいいんだけど、敷地内、米軍の施設があるからということになるのかと思うんですけれども、そもそも計画段階において、この辺は米軍の確認というのは取ってなかったということですか。

○道路建設課（舌間） 最初に概略設計をした時点で、ここに接続できるかという形になったので、その状態をもって確認に行って、協議の結果、先ほど言ったように、ここは常に満水で滞水するような、越水するような状況ですので見直してくれということで、予備設計のほうで見直した格好になります。

○狩野委員 それと、今回、トンネルを造って排水場所を変えるということだったんです

けれども、先ほど話がありましたように、かなりのコスト増にそこがなるので、このほかに排水の場所を変える方法というのはないということですか。

○道路建設課（舌間） 先ほど言いましたように、当初、概略設計の段階で米軍とそういう協議をさせていただきまして、排水の位置を変えてくれという条件が出まして、予備設計に移る段階で、正式に同じように切土案で持っていった時にどうなるかということを見せてもらった時に、きちんとした地形測量だったり、地質調査だったり、そうした中でもう一遍その、いわゆる切土オープン計画をした時とトンネル案で持って行った時の差が大きくなかったものですから、そこで排水の部分まで考えると、どうしてもトータルとしてトンネル案のほうが安くなるという形で選定をしております。

○狩野委員 分かりました。ありがとうございます。

○友広委員長 次に移らせていただきます。道建－13 から 5 ページの住宅－2 まで。

○大嶺副委員長 港湾－2 ですけど、事業費の見直しのところ、労務、資材単価が 2.5 億円上昇とあるんですけど、トータルで見ると前回の評価よりも今回の評価が B/C が高くなっているということで、便益の、理由も書いてるんですけど、もうちょっと具体的にどうしてこれだけ増えたかという説明をお願いします。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（三浦） B/C が上がっている理由についてですが、泊地浚渫によって港内の係船環境が向上して漁船船体の劣化、損傷というのが軽減しており、便益として漁船耐用年数の向上を計上しています。また工事に係る資材単価の上昇と同様に便益算定の価格となる漁船建造費も資材単価上昇に伴い増加していることで便益も上がっております。

その他、簡易浮体設置に伴う、陸揚作業時間短縮効果を便益に計上しており、労務単価の上昇により便益が増加したことも要因となっています。

○大嶺副委員長 普通、生産コストって上がっている場合が、農業とかほかの分野では結構高くなっていることが多いと思うんですけど、水産の場合は、どうして削減になったのかということがもし分かればお願いします。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（中倉） 水産物生産コストの縮減効果というところですが、それにつきましては簡易浮体を整備することによって作業時間が短縮されるというところがございます。それに対して作業時間が長くなるということは労務費が多くかかるというところが、作業時間を短縮することによって、それに対するコストが縮減できるという意味合いで記載しております。

○大嶺副委員長 分かりました。

○友広委員長 それでは、先ほど分けて聞きましたけれども、一括審議の全部について、ご質問、ご意見があればお受けしたいと思います。

○狩野委員 遅れて来たので、もしかしたら質問が出たのかもしれませんが、都政－2、時津中央第 2 地区の B/C についてですが、ここで書かれている便益のところ、地区内の地価の差ということで、事業有から事業がない場合という形で比較をしますけども、下に具体的に金額が書かれているんですけど、これはどの場所で、どのような方法で地価を算出しているのか教えてもらっていいでしょうか。

○時津町区画整理課（西嶋） 地区内の事業有・無の地価の差ですが、区画整理事業の区域内を幾つかのブロックに分けて、そこで事業をした場合の最寄りの駅までの道路の距離だったり、公共施設、公園だったりまでの距離などを、事業をした場合、事業をしなかった場合、それぞれで比較しまして、また、そのほかにも道路の状況、道路の幅員とかも比較しながら、その土地の地価をそれぞれで評価をしまして、その差というものが、この事業をした場合、しなかった場合の評価の差というふうになっております。

○狩野委員 その評価というところが、どういう評価なのかというのがよく分からないんですけど。

○時津町区画整理課（西嶋） 評価は、地価を、仮定にはなりますけれども、算出しているという状態になります。

○狩野委員 それは県のほうで独自に算出をしたということですか、式がちゃんとあるのかどうか。

○時津町区画整理課（西嶋） 式がありまして、区画整理の B/C のマニュアルがありまして、そのマニュアルにのっとって行っている状態です。もともとの地価を引用してくるところは国の公示地価だったりを持ってきているという状態になります。

○狩野委員 ありがとうございます。

○友広委員長 今のは不動産鑑定等じゃなくて、マニュアルに沿った評価をやっているということですか。

○時津町区画整理課（西嶋） そうですね、ブロックごとの地価というのは、不動産鑑定をした評価ではなくて、マニュアルにのっとった評価をしているというふうになります。

○友広委員長 ほかにございませんか。一括審議の分については締めたいと思いますが、よろしいですか。——それでは、一括審議については、道建－3 と道建－10 は、後ほどお答えいただくということになりましたので、それ以外のことについては、対応方針（原案）どおりということでお認めいただきたいと思いますが、よろしいですね。

〔「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、原案のとおり、認めることといたします。

2－2 再評価の詳細審議事業の確認

○友広委員長 これから個別審議に入りたいと思います。

都政－1 街路事業 道の尾駅前線

○友広委員長 1 件ずつの審査になりますが、最初に都政－1 から入りたいと思います。

なお、個別審査につきましては件数もございますので、目安としては 1 件当たり 17 分ぐらいでお願いしたいと思います。事業者の説明につきましては 3 分から 5 分ぐらいでお願いしたいと思います。審議をお願いするポイントを中心にご説明をお願いできればと思いますので、よろしくお願いいたします。

○長崎市土木建設課（百崎） それでは、都政－1 街路事業 道の尾駅前線について説明させていただきます。

事業につきましては、長崎市になります。

まず、図面の右側の位置図をご覧ください。赤色で着色しております国道 206 号と道の尾駅とを結ぶ路線が、今回、再評価対象の都市計画道路道の尾駅前線でございます。事業主体は長崎市でございます。本路線は、平成 22 年度に事業採択され、前回の再評価から 5 年が経過することから再評価の対象となるものでございます。

次のページをご覧ください。審議経過としましてはご覧のとおりで、平成 22 年度に事業着手後、用地取得手続難航により令和元年に 1 回目のご審議をお願いし、今回、国道 206 号への接続に向けた交通管理者などの関係者との調整や検討に期間を要しております、2 回目のご審議をお願いするものでございます。

次のページをご覧ください。事業の目的としましては、道路沿線地区の生活道路としての整備を図るとともに、駅と幹線道路を接続することにより、駅施設の交通結節点としての機能強化を図ること。また、道の尾駅へのアクセス向上及び良好な都市環境の確保を図るため整備するものでございます。

事業概要でございますが、事業延長は 200 メートルで、幅員は図面の右側の断面図のとおり、車道幅員は 6 メートル、両側に 2.5 メートルの歩道を配置し、路肩を含めると全体幅員は 12 メートルでございます。令和 5 年度末の事業進捗率は、事業費ベースで 41%、用地取得率は面積ベースで 84%でございます。現在、約 110 メートルの区間を供用開始しております。

次のページをご覧ください。事業の効果としましては、事業立ち上げ当初、本路線周辺の都市計画道路や土地区画整理事業の進捗に伴い、道の尾駅周辺の交通量の増加が想定される中、写真①のとおり、整備前の状況は、駅前の道路でありながら、道路の幅員が狭小でありまして離合が困難な上、歩行者が安全に通行できない状況でございましたが、現在、駅前の道路につきましては、一定の拡幅工事が完了し、一部区間の円滑な交通と歩行者の安全確保が図られております。また、本路線を完成させ、周辺道路とのネットワークを構築し、道の尾駅へのアクセス向上を図る必要があると考えております。

次のページをご覧ください。次に、事業の進捗率としまして、図面の黄色い箇所が工事未着手となっておりますが、完成した約 110 メートルの区間は供用を開始しております。本路線は、事業期間を見直す必要がありますことから、令和 7 年度までとしていたものを令和 12 年度まで延長したいというものになります。未整備の箇所につきましては、国道との接続可能期間に合わせて事業を後半にまとめて用地買収と施工を実施することにより、維持管理費の軽減を図りたいと考えております。

また、赤い丸で示しております国道 206 号への接続の検討につきましては、令和 2 年度に本路線周辺の交通解析などを実施し、交通管理者などの関係者と協議しているところでありまして、国道の現状の交通量では交差点の混雑が懸念されている状況ではございませんけれども、長崎市が令和 11 年度に完成を目指しております国道 206 号のバイパス的な道路となります市道虹が丘町西町 1 号線という市道の完成が課題解決の要因の一つにな

と考えておりますので、この市道の完成に合わせて道の尾駅前線が供用開始できるように準備を進めていく予定です。

次のページをご覧ください。上位計画の位置づけにつきましては、図面の赤い丸で示しておりますが、都市計画マスタープランにおいて、道の尾駅の交通結節機能強化による交通利便性の向上を図るため、都市計画道路道の尾駅前線を位置づけております。

次のページをご覧ください。費用対効果としましては、今回、再算定を行い 1.10 となっております。前回からのマイナス要因としましては、事業期間の延長に伴い、事業費の要素であります維持管理費が増加することなどによるものです。また、費用便益分析マニュアルの改定に伴うマイナス要因は、主な改定内容として、便益算出に使用する便益単価の変更などがあっており、本路線においては、走行経費が上がるなどのことにより便益としては下がる結果となっております。

次のページをご覧ください。最後に対応方針ですが、道路沿線地区の生活道路としての整備を図るとともに、道の尾駅と幹線道路を接続することにより、駅施設の交通結節点としての機能強化を図るために整備する必要があり、事業期間の延長となるものの、費用対効果が見込まれることから、引き続き事業の完成を目指したいと考えております。したがって、対応方針としましては、継続とさせていただきます。

説明は以上です。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。それでは、質疑に入りたいと思います。

○狩野委員 事業の進捗状況のところですが、表の書き方がいいのかどうか分かりませんが、工事自体が令和 9 年からスタートするような感じですが、もともと令和 4 年からスタートしているとなっていますが、この書き方は、こういう書き方で、令和 9 年スタートという形でいいんですか。

○長崎市土木建設課（百崎） こちらは用地買収がまだできない部分がございますが、今現在、用地を買収している箇所につきましては、道路工事のほうは完了させていただいておりますが、表が申し訳ありません、用地の補償とか令和 8 年までには買収をかけてしまっておりまして、工事を令和 9 年度から着手をしていきたいと考えております。

○狩野委員 区間の工事自体の表示は、ここには書かないということですか、これからの工事についてということですか。

○長崎市土木建設課（百崎） そうですね。これからの工事が令和 9 年度以降に予定をさせていただきます。

○狩野委員 それから、国道 206 号への接続の検討というところ、先ほど少しご説明がありましたけれども、交通量が多いところなので工事の進捗というか、やり方を変えるのか、それとも設計等から、一から見直すのか、見直しというところの説明をもう少ししてもらってよろしいですか。

○長崎市土木建設課（百崎） 見直しというのは、今のところ、事業の目的としましては、道の尾駅と幹線道路をつなぐことによって駅への寄りつきをより良くしていこうということを目的にしているものでして、現状、この事業を変えて施工するということは、現時点では考えておりませんで、基本的にはバイパス的な道路として市道虹が丘町西町 1 号線

というのを、国道のバイパス的な道路を整備する予定としておりますので、それが令和 11 年には完成するという予定で考えておりますことから、それを見ながら国道の負荷を軽減させた中で国道にタッチをさせていきたいと考えております。

○**狩野委員** 設計的には大きな変更はないということですね。

○**長崎市土木建設課（百崎）** はい。おっしゃるとおり、設計的には変更はせずに進めていきたいと考えております。

○**狩野委員** ありがとうございます。

○**大嶺副委員長** 同じグラフなんですけど、整備済みと未整備と書いているところがあるんですけど、具体的にどういう意味なのか、用地買収が済んでいるとか済んでないという意味なのか教えてください。

○**長崎市土木建設課（百崎）** ご指摘の灰色の部分が整備済みということで表記しております。一部、左手側に赤い丸印のすぐ下のところにも灰色がついているんですが、こちらは整備が済んでいるわけではございませんで、申し訳ありません、工事に一部着手している場所という形での表記になっております。基本的には右手側の灰色部分が完全に完了しているという状況でして、左側の灰色の部分というのは、未完成ですけれども、一部、工事に着手しているという状況になっております。

○**大嶺副委員長** もう一つ、最後の対応方針のところ、可能な限りコスト縮減を図るというのは、何かこんなことをすればという考えがあるのでしょうか。

○**長崎市土木建設課（百崎）** 現時点では具体的な工法の変更とか、そういったものはまだ思い当たらないところはありますけれども、例えば今後橋梁の工事があったりとか、そういった中で新しい工法とか、そういったものが今どんどん出てきているという状況ですので、そういったことで効果的に期間が短縮できたりとか、そういったものはどんどん取り入れていきたいという意味合いでコスト縮減を今後を見通して取り入れていきたいと考えております。

○**大嶺副委員長** 分かりました。

○**中村委員** 供用済みの区間に関して平成 30 年に一部使われていて、それから前回の審議の際には、ここは完成していて、これから今回の 5 年間の間、接続の検討でということで延期されて、その 5 年間は多分工事自体は進んでないと思われるんですけど、その後、今回またさらに接続の検討をされるということで、206 号の完成に合わせてとおっしゃってたんですけど、そもそもこの道路は令和 2 年度には完成しているはずの道路だったと思うんですね。206 号の完成を待つ必要があるのかということと、恐らくこちらにも計画がされていると思うので、そちらに合わせてこちらにも早めに進めていけないのかということ。

あと 4 ページの写真を見ると、現地は今現在、盛り上がった崖の状態だと思うんですけど、こちらは道路を造ることを決定しているのであれば、先にこちらの整備というか、接続の方法はこれから検討されるのかもしれないんですけども、どのように接続するのであれ、こちらを切り崩すのは決定されていると思うので、少し工事を早めて工期の短縮につながらないかなと思うんですが、そこはいかがでしょう。

○**長崎市土木建設課（百崎）** ご指摘のとおり、予定どおり、この道路を進めるという前

提でいきますと、まさに先に整備をしていくことができるのではないかとこのところですが、今、一部先ほど土地が未買収の部分があるということもご説明しましたけれども、その未買収部分の土地を先に買収をして、すぐに工事ということも考えてはおるんですけれども、もうちょっと用地の買収、国道の状況を見極めながら工事のほうも並行して進めていこうと思っております、極端な話、道路が先にできちゃいますと、できた以上は通せというような話に今後なっていくしますので、バイパスの道路の完成を見ながら、この工事もそれに合わせながら進捗していきたいと考えております。

○中村委員 状況によって大きく変更する可能性はあるんですか。接続部分がとか、場所の変更とか。

○長崎市土木建設課（百崎） 基本的には今映っているところの赤丸印の交差点ですが、これが対面側の岩屋町のほうに抜けていく道路の動線と合わせておまして、今後、ここを大きく交差点を振り替えるということは、私どもも考えておりません、あくまで今後国道の交通量の負荷といいますか、交通量が減っていくという想定の中で関係者と協議を重ねて、この国道にタッチできるような情勢を進めていきたいと思っております。

○友広委員長 ほかにございませんか。——それでは、都政－1につきましては、ご質問等も出たようございますので、お諮りしたいと思います。

都政－1につきましては、対応方針（原案）のとおり、継続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。それでは、都政－1については、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。ありがとうございました。

午前中、もう1件お願いしたいと思います。

漁港－3 長崎港海岸保全事業（護岸整備）

○友広委員長 港湾－3をお願いいたします。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） それでは、再評価対象事業の長崎港海岸保全事業（護岸整備）について、資料に基づき説明させていただきます。

事業主体は長崎県でございます。

再評価の理由としましては、工期延長及び事業費増額の変更を行う事業として再評価を実施するものでございます。

次のページをご覧ください。審査の経過ですが、本事業は、平成18年度に事業に着手し、近年では令和2年度に再評価を実施しております。

次のページをお願いいたします。目的・事業概要・これまでの経緯についてですが、計画地は長崎港南側、小ヶ倉地区と毛井首地区の間に位置した海岸で、護岸の背後は住宅や工場などが立地、密集しております。既存の護岸は石積みの護岸で老朽化しており、また、天端が低いため、台風時には波が直接家屋に当たるなどの事案が発生しておりました。さらに、背後護岸と住宅の間に市道が通っておりますが、普通自動車1台が通れるほどの幅員しかないことから、地元からは、護岸の整備と併せ市道の拡幅について強く望まれてお

りました。これらの課題を解決するため、平成 18 年度から護岸改良及び市道整備の合併施工による計画延長 1,100 メートルの事業に着手しているところです。

次のページをご覧ください。事業効果・必要性についてですが、当事業は、護岸 1,100 メートルを整備することで、防護区域 3.7 ヘクタール、防護人口約 130 人の生命・財産を守ることとしております。護岸の整備前は台風などによる越波被害が発生しておりましたが、護岸が整備された区間においては、越波による被害が確認されていないことから、残る区間においても護岸の整備を行うことで家屋などへの被害を回避できるものと考えております。

次のページをご覧ください。事業の進捗状況ですが、事業費については、労務費、資材単価の上昇により約 2 億円の増加を見込んでおります。

次のページをご覧ください。事業期間につきましては、市道のルート決定の遅延により、合併施工区間における工事中断期間が約 3 年、また、市道のルートが見直されたことにより市道部分の設計及び地元調整による期間の延長を約 2 年見込んでいることから、事業期間を 5 年延長するものでございます。

次のページをご覧ください。こちらは事業区間の区域を示したものになります。赤色着色部分が既に事業を完了している区間となります。残る青色の着色区間を今後整備したいと考えております。

次のページをご覧ください。事業の投資効果についてですが、プラス要因といたしましては、資産評価額の上昇及び市町村別事業資産額の上昇となります。マイナス要因といたしましては、労務単価等の上昇による事業費の増加及び市道ルート見直しに伴う工期の延長となります。その結果、B/C は減少しておりますが、6.26 と本事業の投資効果が見込まれております。また、B/C では計測できない効果としまして、地域住民の安心度向上が挙げられます。

次のページをお願いします。対応方針についてですが、本事業は、護岸を整備することで波浪・高潮の被害を削減し、背後の人命・財産を守るための事業で、令和 5 年度末時点での事業進捗率は、事業費ベースで 47%となっております。当該事業は、護岸の整備と背後の市道整備との合併施工として実施しており、地元からは早期の完成が望まれております。今回、事業期間の延長の要因である市道のルートにつきましては、令和 5 年度に決定したため、今後は事業進捗が図られるものと考えており、事業期間の延長、事業費の増はあるものの、費用対効果が十分に見込まれることから、事業を継続したいと考えております。

以上で長崎港海岸保全事業の説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いします。

○友広委員長 ありがとうございます。ご意見、ご質問をお受けしたいと思いますが、本日、ご欠席の梅本委員から事前質問をいただいておりますので、事務局からお願いします。

○事務局（入江） 事務局より、欠席されております梅本委員のご質問と回答について読み上げさせていただきます。

梅本委員のご質問といたしまして、市の事業範囲ではございますけれども、「当初設計時点では、橋梁のほうが安価だったのではないか」ということでご質問をいただいております。

ます。

これに対しまして回答いただいております、長崎市に確認したところ、「当初設計時点では橋梁ルートのほうが変更ルートよりも費用は高かったが、国道 499 号の代替路機能の確保のため橋梁ルートを選定した」とのことです。

今回の見直し時点では、地元調整が難航したことに加えまして、南環状線整備事業により市道による代替路機能確保の必要性が低下したことから護岸沿いルートに変更したもののということです。

以上、事前質問と回答になります。

○友広委員長 ありがとうございます。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。

○中村委員 事業の進捗状況に関してですが、前回の令和 2 年度の審議の際には、ルートの見直しで令和 2 年度中には市道決定見込みというふうに伺ってました。前回のところの表にも、ルート検討は令和 2 年度までとなってましたが、今回、早期に望まれている事業にもかかわらず、このルート選定が、さらに見込んでいた令和 2 年度よりも 3 年間延びた理由を教えてください。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） こちらは先ほどの市道のルート決定に起因するものになるんですが、やはり関係者との調整にどうしても時間がかかってしまったということになります。

○友広委員長 もうちょっと具体的にルート調整の中身というか、そういうことを。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） 事業主体が市ということで、詳細なところは私どもも把握できておりません。申し訳ありません。

○中村委員 前回、2 年度の審議の際に、今年度中、決定が見込まれていると伺っていたので、そこから 3 年間も覆る何かが、特別な理由があったのかなと思って伺いました。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） 市では地元と、当初のルート案でということで粘り強く交渉されていたところではあるんですけども、地権者との合意形成が困難ということに最終的に至った、それまでにちょっと時間がかかってしまったということでお伺いしております。

○大嶺副委員長 ページでいうと 3 ページですかね、目的と事業概要のところでは赤で書いている整備済みのところは、高潮被害から後方地を防護するというのはよく分かるんですけど、今から整備しようとする青の部分が、ここも同じように高潮被害というのが起こっているのか。写真を見ると大分中に入っているような感じで、どの程度、高潮被害があるのか、あるいは改善されるのか、分かれば教えてください。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） 図面等に防護区域が図示されていないため分かりづらくなっており申し訳ありません。波浪による越波というのは、先ほど指摘がありました青色部分では減ると思いますけれども、高潮ということで海面が上昇するということで、右のほうに国道 499 号が通っておりまして、橋梁、鹿尾橋がかかっているんですが、その河口部分が令和 2 年度に浸水したという報告は受けております。

○大嶺副委員長 分かりました。

もう一つ、最後の6の対応方針で、長崎市の道路事業と合併施工というのがどういう意味なのかというのと、具体的にどこの部分、どれぐらいの道路を合併施工、予定されているのか教えてください。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） こちらが今回施工している標準断面図になります。海岸で護岸を造る場合には、既設の護岸寄りに整備できるものになりますけれども、背後に道路を造るということで、かなり沖出しをした形で整備しております。このため、事業費等が膨らむというところもあります。ただ、それぞれで整備するよりは合併で整備するほうが効果的ということで、今回、護岸を前出しして、その背後にすぐ市道を造るという形で整備を行っているところです。

○大嶺副委員長 護岸に沿って道路ができるということですか。

○長崎港湾漁港事務所港湾課（前田） もともとの地形に沿った形、海岸線に沿った形で護岸を前出しして背後に道路を造るというようなイメージになります。道路ですので、直角に曲がる線形等では利用しづらいので、法線整理をしながら計画をしております。

○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。——なければ、お諮りをいたしたいと思います。

港湾－3につきましては、今ご説明がございましたとおり、対応方針（原案）では継続ということでございますが、原案どおり、継続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。それでは、港湾－3につきましては、継続ということ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。

ここで休憩をして、13時15分再開ということにしたいと思います。午前中は、これで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

— 午前11時59分 休憩 —

— 午後 1時15分 再開 —

○友広委員長 それでは、再開いたします。

午前中に保留としておりました道建－3と道建－10について、事業者からのお答えをお願いしたいと思います。

○道路建設課（田中） 道建－3 一般県道久山工区の事業について、市道付替箇所の地元説明を行った時期について質問があったかと思いますが、それについて確認した結果をご報告します。

まず、全体の工事の説明は別に行っているんですけども、今回の市道が通行止めになることに伴いまして、個別で地元説明を令和4年7月27日に行っております。その時に反対意見がありましたので、そこで再度協議を行って令和4年9月20日から計画の修正を行いまして、翌年度のR5年8月に地元へ再度説明を行いまして了承を得ております。

以上です。

○道路建設課（舌間） 午前中質問がありました道建－10 一般県道俵ヶ浦日野線（赤崎工区）について説明します。

まず、質問としてありましたのが、排水が冠水している状況の確認を行っているかとい

う形での質問がありましたが、現場に確認したところ、ヒアリングのみで、直接雨が降っている時に現場の確認はしていないということで、やはり米軍施設なものですから、立ち入るのに 1 か月ぐらい前から何月何日に立ち入りしますというような申込みをしないといけないということで、なかなかタイミングを合わせての訪問が難しいということで、米軍からのヒアリングのみで確認をしているということでした。

続きまして、鉄筋の単位ですが、確認したところ、グラフの縦軸の単位が単純に記載ミスをしておりまして、正しくはトン当たりが正解ということで、すみません、こちらの確認ミスでした。申し訳ありませんでした。

以上になります。

○道路建設課（松山） 同じく道建－10 の中で五島委員から確認がありました円安の中で B/C が 1 以上になるのか、どこまで考慮した数値なのかについて、先ほど回答した内容が明確でなかったものですから補足させていただきます。

B/C については、国が策定した最新の費用便益マニュアルに基づき算出した数値となっています。今後、国においても、社会経済情勢の変化に伴いマニュアルの改定が行われるものと認識しております。マニュアルの改定状況を注視しながら、今後も事業を進めさせていただきたいと考えております。

以上です。

○友広委員長 今、道建－3 と道建－10 についてお答えをいただいたわけですが、このことについて何かありませんか。よろしいですか。——それでは、お諮りいたしたいと思います。

午前中保留いたしておりました道建－3 及び道建－10 については、原案どおり、継続ということでお認めいただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 ありがとうございます。それでは、道建－3 と道建－10 については、原案どおり、継続ということと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。

道維－1 道路改築事業 1 級市道仁田志多留線

○友広委員長 続きまして、道維－1 について事業者の説明をお願いしたいと思います。

なお、委員の皆様方には午前中申し上げたと思いますが、それぞれの案件の中で現地調査、詳細審議が必要と思われる場合は、その旨お申し出いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

○対馬市北部建設事務所（山口） 事業名が 1 級市道仁田志多留線、事業主体が対馬市でございます。再評価の理由は、再評価後 5 年経過ということでございます。

1 ページをご覧ください。1 級市道仁田志多留線は、対馬市上県町の西沿岸に位置し、上県町檜滝を起点に 1 級市道中山線と連携し、上県町佐護に至る道路でございます。沿線 7 地区の生活道路であり、一般国道 382 号を補完する幹線道路でございます。

次のページをご覧ください。当路線は、平成 17 年度に事業着手、26 年度及び令和元年度に審議を受け、今回が 3 度目の審議となっております。

次のページをご覧ください。当路線は、総延長 6.79 キロで、これまでも改良事業に取り組んでおり、今回の計画でも道路交通の円滑化及び安全性の向上を目的に、総事業費 15 億 7,000 万円、改良延長 2.55 キロの区間で事業を行っており、平成 29 年度までに伊奈志多留工区の 1.33 キロを供用開始しております。

次のページをご覧ください。道路整備により安全性の向上及び市街地へのアクセス向上、医療機関への緊急車両の搬送時間短縮、水産物の輸送時間短縮が見込まれ、住民の生活に重要な役割を果たすと考えております。下の写真は、平成 29 年度に完成した伊奈志多留工区のものになります。事業完了により安全で快適な走行性が確保されました。

次のページをご覧ください。未改良区間の現状ですが、上が犬ヶ浦工区になり、大型車両が通ると離合が難しい状況になります。下が越高工区の現在の様子です。

次のページをご覧ください。進捗状況については、平成 29 年度の伊奈志多留工区の完成から犬ヶ浦工区、越高工区の事業実施に向けて取り組んでまいりましたが、少子・高齢化に伴う交通量の減少から、道路計画の見直しを行いました。犬ヶ浦工区は、規格ランクを落とすことで一部改良計画の廃止となりました。また、越高工区の地区側用地において共有地となっており、全ての所有者から承諾を得ることが難しい状態となりました。見直しの結果から、改良延長 2.12 キロ、事業費 14 億 2,000 万円、事業完了を令和 12 年度の計画といたしました。

次のページをご覧ください。費用対効果については、前回審査時の令和元年度時点で、全体事業が 0.74、残事業が 1.18 ありましたが、今回の事業期間延長により、全体事業 0.30、残事業 0.55 となりました。プラス要因としてはコストの縮減があり、マイナス要因は交通量の減少及び事業期間の延長になります。

次のページをご覧ください。本路線は、沿線 7 地区の生活に必要な不可欠な道路で、一般国道 382 号を補完する重要な路線であります。社会資本整備総合交付金では、市町村事業の整備計画書に費用対効果は算出対象になっていないことを述べさせていただきます。

次のページをご覧ください。ただいま説明させていただいたように、交通量の減少、工事期間の延長に伴い費用対効果が下がったため、計画見直しに取り組みましたが、数値はあまり改善できませんでした。しかし、本路線は、緊急車両の通行や通勤通学、また、水産物の輸送といった日常生活に欠かせない非常に重要な路線です。そのため、地元からの強い要望があり、安全性の確保の観点から改良が必要で、事業費も大きいことから、市の単独事業では非常に困難です。

以上のことから、見直し継続と考えておりますので、何とぞご理解いただき、継続事業としての審議のほど、お願いいたします。

以上でございます。

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

○中村委員 状況に応じて必要な見直しをされていると思います。その見直し結果のとこ

ろの道路規格が3種4級から3種5級に変更されたということで、恐らく道路の幅員等が変わったのかと思うんですが、具体的にどういうふうに変ったのか教えていただけますか。

○対馬市北部建設事務所（山口） もともと幅員が5.5の7メートル、2車線で計画しておりましたが、4.0の5メートルの1車線に変更いたしております。

○中村委員 今回、見直し区間の犬ヶ浦工区の赤い部分全てがそのようになるということですか。

○対馬市北部建設事務所（山口） そういうことでございます。

○中村委員 分かりました。ありがとうございます。

○大嶺副委員長 見直しの理由で、一つは交通量の大幅な減少とあるんですけど、もともと通勤通学、買い物などの利用を事業の必要性で挙げられているんですが、当初、該当する地区でどれぐらいの人口が今どれぐらいになったのか、分かればお願いします。

○対馬市北部建設事務所（山口） 令和2年度で342人の人口で、令和6年現在291人で、51名減少しております。全体として約15%減少しております。

○大嶺副委員長 交通量の見込みは、もっと大幅に減っているということですか、人口減に比べて。

○対馬市北部建設事務所（山口） 高齢化率のかなり高い地域でございまして、免許を返納された方等もかなりいらっしゃるんじゃないかと推測しております。

○大嶺副委員長 将来的にはまだまだ利用者が少なくなるというところですね。

B/Cはかなり低いんですけど、困っている人が、ある人数まだそこに生活しているということで、ここにも書いてありますけど、B/Cが1を下回ったからといって市町村は対象外ということなんですね。そういう理由なのかなと思いますので、了解しました。

○友広委員長 ほかにございせんか。

この見直し継続というのは、多分初めてじゃないかと思うんですね、今回の委員会の中ではですね。私としましては、こういう事業効果等を見て勇気を持って見直しをして投資効果を上げるというか、そういうところについては、今後もほかの事業についても、やっぱりこういうふうな姿勢で臨まれることを期待したいと思います。

よろしいでしょうか。——それでは、お諮りをいたしたいと思います。

道維-1につきましては、ご提案のとおり、見直し継続ということで認めたと思いますが、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 ありがとうございます。それでは、道維-1につきましては、見直し継続ということ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-5 道路改築事業 一般県道田結久山線（飯盛里工区）

○友広委員長 それでは、道建-5の説明をお願いいたします。

○県央振興局道路第一課（荒木） 道建-5 道路改築事業 一般県道田結久山線（飯盛里工区）について説明させていただきます。

今回、令和 2 年度に新規事業化を行っており、事業費の総額及び工期の延伸のため、再評価の判断基準にのっとり再評価を行うものです。

2 ページをお願いいたします。審議経過です。本事業は、令和 2 年度に新規事業化を行っており、今回が第 1 回目の審議となります。事業費を 16 億円から 34 億円に増額し、完成年度を令和 9 年度から令和 14 年度に延伸することから、費用対効果は 1.14 になります。

3 ページをお願いします。事業概要としましては、全体延長 2 キロメートル、幅員 9.75 メートルの現道拡幅及びバイパスを併用した事業です。事業進捗率は、事業費ベースで 7% の進捗となっております。令和 5 年度に地元との意見交換会を行い、計画について承諾を得たところでございます。

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。本区間は、急カーブが多く、幅員も狭小で歩道もないことから、整備を行うことで安全で円滑な交通が確保されます。また、中核工業団地等へのアクセス強化につながるものと考えております。

5 ページをお願いします。事業費の見直しについてです。内容としましては、1 つ目が歩道設置に伴う増額、2 つ目が岩盤掘削及び法面对策に伴う増額、3 つ目が労務・資材単価等の上昇に伴う増額、以上により事業費を 16 億円から 34 億円に増額することとしております。

6 ページをお願いします。まず、1 つ目の歩道設置による増額についてです。当初は歩行者数も少なく、通学路でないことから歩道を設置しない計画としておりましたが、その後、地元との意見交換等により歩道設置の要望があり、歩道を設置する計画に変更しております。この変更に伴い約 7 億円の増額となります。

7 ページをお願いいたします。次に、2 つ目の岩盤掘削による増額についてです。当初は、現地状況により軟岩を想定しておりましたが、地質調査の結果、中硬岩と判明したことから、掘削費が約 2 億円の増額となります。

8 ページをお願いいたします。当初、法面保護のみを行う予定でありましたが、先ほどの地質調査の結果、地質が悪く法面崩壊が懸念されることから、新たに法面对策工が必要となり、その対策に約 2 億円の増額となります。

9 ページをお願いします。その他の事業費の増加要因としまして、資材、労務費の単価上昇についてです。項目としましては、普通作業員で 1 割、コンクリート 2 次製品で 4 割、生コンクリートが 9 割の増となり、計 7 億円の増額となります。

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。理由としましては、歩道設置による計画の変更に伴い、地元関係機関との調整に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 9 年度から 5 年延長し、令和 14 年度としております。

11 ページをお願いします。次に、社会経済情勢等の変化についてです。諫早の中核工業団地において、ソニー関連会社の拡張工事が完了したことから、新たな交通事情の発生が懸念されるため、当該事業の整備は必要な状況にあります。

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、全事業費で費用対効果は 1.14、残事業費で 1.25

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。それでは、ご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

○中村委員 今回の変更点の歩道設置に関することなんですが、小学校の通学路とするために、もしくは住民の方が歩行するための歩道の設置は、とても妥当とは思いますが、参考までに、歩道を設置した場合、ここを通学路とする児童が具体的にどれくらいいるのかというのはご存じですか。

○県央振興局道路第一課（荒木） 現在の状況でございますが、約 10 名程度の児童が通学しているということです。6 ページをご覧いただきたいんですけど、古場交差点というのがあるんですが、それから飯盛西小学校まで約 10 名ということです。

○中村委員 分かりました。

もう 1 点お伺いしたいんですが、資材単価の増額のところで、9 ページのグラフによると生コンの価格が 9 割増とあるんですが、これだとほかの事業と比べた時に、それぞれの地域での単価差もあると思いますし、特に五島・対馬の離島地域は運搬費とかもあると思うので高額なのは分かるんですが、こちらの令和 2 年度の価格だけ少し低いんじゃないかと思ひまして、他事業と比べましても、同じ令和 2 年度、令和元年以降、1 立米当たり 1 万円を切っている事業がここだけなんですね。なので、特に安い理由があったのであれば教えていただけますか。

○県央振興局道路第一課（荒木） ここだけ安いということはございません。令和 2 年度に生コンクリートが 8,800 円ということで、特段ここだけ低いということではございません。

○中村委員 他事業と比べてしまって申し訳ないんですが、同じ道建であれば 7 とか 10 あたりでは、同じ年度であっても 1 万円を超えてまして、間違っていなければいいんですけど。

○県央振興局道路第一課（荒木） 時期で若干違うかもしれませんが、8,800 円は一般的な単価になっておりますので、間違いではございません。

○大嶺副委員長 私も同じことを聞こうと思ってたんですけど、どうしてここだけ単価が低いのかなというのが、県の価格が多分決まっていると思うんですけど、ちょっと離れた地域で令和元年ぐらい差が出ているものなのかという点がちょっと気になったところです。

○事務局（金子） 地域の生コン工場によって、生コン工場の設備であり、持ってくる砕石であり、いろいろ違いがあつて、それを基に各生コン業者が単価を決めている。だから、地域的にばらつきがあるというのは事実で、その地域で流通している価格、これはいろいろ調べて、今回、県央地域ですが、県央地域の単価を決めているということで、これぐら

いのばらつきはあると考えております。確かに、離島は無茶苦茶高いんですけども、本土内でもこういうふうなばらつきはあるというふうに考えております。

○大嶺副委員長 結構差があるもんですね。

○狩野委員 先ほどの中村委員の質問と重なるんですけども、小学生、バス通学から徒歩に変える、10名ということで、実際にこの道路が完成するのが8年後ということになりますよね。8年後の状況で子どもがバスから徒歩に変わる。そもそも8年後にどれくらいの数の小学生がここを使うのかとなってくると、歩道の設置の是非というところは、ちょっと考えたほうがいいのかなと思います。大型のトラックが走ったりとか、すみません、私、素人なので、逆に歩道があることで危険にさらすじゃないですけども、そういうことも考えられる、逆に歩道があることで。ご担当さんとして、やっぱり歩道はあったほうがいいのか。

なんというんですかね、そもそも歩道はない計画で、地元の要望があったので歩道を造るという形になって、地元の要望の目的は、通学路として使いたいというところがあったので、ちょっとなんかそこのところを考えると、ここの歩道のあるなしというのが、どれくらい効果があるのかなというのがちょっと疑問に思うところなんですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○県央振興局道路第一課（荒木） 現地の写真ですが、路肩が狭くて、人専用の幅は75センチぐらい必要かと思うんですけど、現地は路肩が50センチぐらいしかなくて安心して歩けない状況があります。そういうことを鑑みて歩道は必要かというふうに私どもは思っております。

10名という数字に関しては、今後、増えるかもしれませんし、そこら辺については周りに開発住宅もあるものですから、そこについては維持したものかなというふうに思っております。

○狩野委員 これが一番最初の計画で、最初から歩道を造るというのであれば、そこは必要なんだと思うんですけど、もともと歩道というのがなくて、今回、地元からの要請があって歩道をつけることにしましたというところがちょっと引っかかるというか、そもそもあそこは歩道は必要ないんじゃないかと思ってできた計画で、地元からの要望があったのでつけました、歩道は本当に必要なんですよ。そういう形に聞こえるものですから、当初の考え方がどうだったのかというのが確認できればと思います。

○県央振興局道路第一課（荒木） 前後に歩道もございまして、自動車の交通量も多くございますので、その辺から見直しを行わせていただいて歩道を新たに設置する計画にさせていただいたということでございます。もちろん、今後、歩道ができることによって通学路の指定がなされるということでお聞きしておるものですから、そういうことを鑑みて歩道の設置の変更をさせていただいております。

○友広委員長 よろしいですか。

○狩野委員 はい。

○友広委員長 ほかに、よろしいですか。——それでは、ご意見、ご質問がないようですので、お諮りをいたします。

道建－5につきましては、継続ということで原案が示されておりますが、対応方針の通り、継続ということでお認めいただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 ありがとうございました。それでは、道建－5につきましては、継続ということをお認めることといたします。ありがとうございました。

道建－6 道路改築事業 主要地方道小浜北有馬線（大亀～矢代工区）

○友広委員長 続きまして、道建－6 のご説明をお願いいたします。

○島原振興局道路第一課（中ノ瀬） それでは、道建－6 道路改築事業 主要地方道小浜北有馬線（大亀～矢代工区）についてご説明をさせていただきます。

今回、再評価に諮る理由といたしましては、再評価後の事業費の変更となります。

2 ページ目をご覧ください。まず、審議経過ですが、平成 22 年度に新規評価を受け、令和 2 年度に第 1 回、令和 5 年度に第 2 回を受け、今回が第 3 回目の審議となります。今回、事業費を 60 億円から 87 億円の増額変更するため、再評価に諮るものとしております。

3 ページ目をご覧ください。まず、本事業の目的・事業概要及びこれまでの経緯についてご説明させていただきます。本路線は、長崎市中心部や県央地域と南島原市を結ぶ最短のルートであり、安全で円滑な交通確保を目的としております。全体計画 1.38 キロメートルのうちトンネルが 896 メートル、計画交通量は日当たり 3,744 台となっております。平成 23 年度から事業を開始し、平成 27 年度に用地買収に着手しております。平成 29 年度から工事に着手し、令和 4 年度からはトンネル工事に着手しております。事業進捗率は、事業費ベースで 46%、用地進捗率は面積ベースで 100%となっております。

次のページをご覧ください。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。先ほど申しましたとおり、本路線は、長崎市中心部や県央地域と南島原市を結ぶ最短ルートの道路であり、また、緊急輸送道路に指定されております。本事業は、地域間の交流促進や円滑な交通の確保を行うことによる安全性の向上を目的としております。

次のページをご覧ください。本工事を整備することにより、約 3 キロメートルある現道が 1.38 キロメートルに短縮されるとともに、線形不良区間、変則の交差点、また、見通しの悪い急カーブが解消され、地域交通の安全が確保されることと考えております。

次のページをご覧ください。次に、事業費の見直しについてご説明をさせていただきます。今回、事業費の見直しについてですが、1 点目はトンネル掘削補助工法の追加、2 点目はトンネル掘削に伴う転石破碎の追加、3 点目は湧水処理の追加、4 点目は資材・労務単価の上昇によるものです。

次のページをご覧ください。まず、1 点目のトンネル補助工法の追加についてですが、地質調査の結果に基づき、トンネルの支保パターンを計画しておりましたが、実際に掘削を開始したところ、当初設計の支保パターンでは切羽の自立を保つことができず、薬液を用いた補助工法の手法パターンへの変更が必要となりました。この変更により 23 億円の増額となっております。

次のページをご覧ください。次に、2点目の火薬を用いた転石破碎の追加についてです。トンネルの掘削において全線にわたって硬質な転石が内包されており、機械での掘削が困難であったため、火薬を併用した掘削に変更しております。この変更により2億円の増額となっております。

次のページをご覧ください。次に、3点目の湧水処理の追加についてですが、トンネル掘削において、当初の排水設備の能力を上回る湧水が発生したことから、排水設備を追加する変更を行っております。この変更により約1億円の増額となります。

次のページをご覧ください。最後に4点目の資材・労務単価の上昇についてですが、社会情勢の変化等により、前回評価時から令和5年度末時点で生コンやセメントの資材が約1割から2割上昇しております。この単価の上昇により約1億円の増額となっております。

次のページをご覧ください。次に、事業の投資効果についてご説明をさせていただきます。事業費の増額により、前回評価時の1.1から今回1.01となっております。プラス要因といたしましては、走行時間短縮、走行経費の減少、交通事故減少の便益。マイナス原因といたしましては、事業費の増加となっております。

次のページをご覧ください。最後に対応方針についてですが、事業効果や事業進捗状況、費用対効果及び地元自治体からの整備促進の要望等から、事業継続が妥当であると考えております。

以上で説明を終了させていただきます。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。それでは、審議に入りたいと思います。

○村上委員 5ページの事業の効果・必要性のところで見ていただければお分かりになると思いますが、この道路は諏訪の池に面した一方通行がありまして、先のほうが池の縁に沿ってずっと道ができてますので、一方通行ではありますが、先のほうが全然見えませんですね。これにつきまして一方通行というのは地元の住民は分かっておりますが、ほかの地域とか観光で来られた方の利用者が間違って進入された場合は大きな事故が想定されるなということで、私も時たま利用することがあるので思っております。そして、5ページの②、5本が交わる変則交差点ですけど、これもまた大変危険な状況です。

以上の2点からしても、本事業の効果、必要性はあると思いますが、今回の掘削工法の追加で多額な金額が追加されておりますが、そちらを利用する島原半島の住民といたしましては、事故などのそういう安全性を保つことができるこの道路については、早期に完成させていただきたいなと思っております。完成が令和9年ということで書いてありますが、できればこの9年というのを実現していただけたらと思います。

それともう1点お尋ねしますけど、今回の評価対象ではありませんが、同じ主要地方道小浜北有馬線の小浜町に抜ける途中の区間で、このトンネルが完成した後に、小浜町のほうに抜けるところで一部対面通行の1車線の区間が存在しておりますが、その区間についての整備計画等はおありでしょうか、よろしければお尋ねいたします。

○島原振興局道路第一課（中ノ瀬） 今、委員からお話がありましたように、地元にとってかなり重要な路線となっております。私どもその願いの中で一生懸命頑張っているとあります。こちら、先ほど委員からございました雲仙市側の、今、対面交通になっ

ている区間ですが、こちらにも計画に載っておりまして、鋭意計画を進めるよう、地元と協議を進めております。

○村上委員 分かりました。

○大嶺副委員長 今、トンネルの掘削の進捗状況は、どこら辺まで掘られているのか。

○島原振興局道路第一課(中ノ瀬) トンネルの延長ですが、約 900 メートルございます。この中で 6 月末時点で 600 メートル、3 分の 2 程度が進んでおります。

○大嶺副委員長 当初の地質の状況、想定していたものと、実際はやっぱ軟らかいところが増えているというのは、それはいつ頃、調査されているんですか。

○島原振興局道路第一課(中ノ瀬) 実際掘削にかかりましたのが令和 5 年 5 月からですが、その掘削に先立ちましていろいろ調査を行って、掘削と同時に分かっているような形になっています。

○大嶺副委員長 当初の地質の状況でも、かなり細かいデータが載っていたので、それはどこから得たのかなと思って。

○島原振興局道路第一課(中ノ瀬) こういうトンネルを掘る場合、事前にボーリングといますか、地質調査を行うんですが、こちらが事業開始の段階では地元等の同意、こちらのトンネルの直上が島原半島の優良農地でございまして、畑地になっておりまして、トンネルの直上ではジャストポイントでのボーリングはできておりませんでした、地元の方の協力が得られずにですね。近隣のところでの調査は行っておりまして、概ね 300 メートルの範囲でずっとボーリングを行ってございました。その中で想定の地質の状況となっております。

ですが、やはりこの掘削を始めてから、写真にもありますとおり、それ以上の風化等が進んでおりまして、補助工法なしでの掘削では直上の、先ほど申しました民地への影響や作業員の安全が確保できないということで、今回、補助工法の追加を考えております。

○大嶺副委員長 大体状況は分かりました。

○狩野委員 今の件、非常に関心があるんですが、直上からのボーリング調査を仮に行うこととすれば、どういう地質かというのは確実に分かるというか、判明するという考え方で、直上からの合意ができなければ、掘ってみないと分からないと、そういう考え方でいいんですか。

○島原振興局道路第一課(中ノ瀬) 直上からやった上で、じゃ、10 メートルがいいのか、100 メートルピッチでいいのかというのもございまして、その中でも、このトンネルを掘る中でかなり変わってくる部分もございまして、そこを 100%把握という形は難しいかなと思ってます。ただ、直上であれば、少しでも現状に応じた形での設計はできたかなと思っております。

○友広委員長 ほかにございせんか。

私から、事業費が 27 億円増えたうちのトンネル関係が 3 つあると思うんですが、例えばトンネル掘削補助工法の追加で 23 億円、それから転石破碎で 2 億円、湧水処理で 1 億円とあるんですが、もともとのこの 3 つの工事の金額ですね、幾らが 23 億円増えて幾らになったのか、そこら辺がお分かりでしたらお願いします。

○島原振興局道路第一課（中ノ瀬） それぞれが当初想定してなかったものが純然に増えた形になりますので、一番最初のトンネルの掘り始めのところには少しそういう補助工法が入ってたんですが、土質が悪いというところの補助工法はなかったものですから、この23億円というものは純然に増えた形になっております。

○友広委員長 もともとの工事費は幾らですか。

○島原振興局道路第一課（中ノ瀬） トンネルを掘るに当たって、こちらが全体で33億円の事業費になっております。

今回、23億円、トンネルの土質が悪いことによって増額という形になるものですから、今回、どういう形の土質かという動画を持ってまいりましたので、そちらを見ていただければ分かりやすいかなと思いますので。

こちらが掘削の状況になりまして、先ほど言っていました発破で破碎するといった転石が灰色で見えているものになります。これを掘削することによって周辺の地山が軟らかいものですから、今、ぼろぼろ、ぼろぼろ崩れているような状況になります。補強がないところですが、抜け落ちて、これで周辺が抜けて落ちてくるという形になっております。こういう形で作業環境、あと、直上の民地に対する影響も考えられますので、補強工法を追加したという形になっております。

○友広委員長 ありがとうございます。

ほかに。よろしいですか。——それでは、お諮りをいたします。

道建－6につきましては、継続ということの対応方針（原案）が示されましたけれども、原案どおり、継続ということでお認めいただけますでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 ありがとうございます。それでは、道建－6につきましては、対応方針（原案）どおり、継続を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－8 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 次は、道建－8についてご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） 道建－8 道路改築事業 主要地方道平戸田平線（向月工区）についてご説明いたします。

まず、場所ですが、平戸島の南端部になりまして、向月工区ということで峠の部分バイパスする計画になります。

次のページをお願いします。まず、当事業の審議経過についてご説明いたします。当事業につきましては、平成24年度に新規事業化し、令和3年度に1回目、令和4年度に2回目を審議会にお諮りしており、今回、事業費の増額による再評価を審議会に3回目をお諮りするものでございます。

次のページをお願いします。次に、事業の目的・事業概要・これまでの経緯についてご説明いたします。事業の目的としましては、当工区の現在の道路は幅員が狭く、線形も悪い区間になりまして、その解消により、産業の支援を図るとともに、安全で安心な交通の確保を目的としております。事業概要につきましては、全体計画延長が1.56キロメートル

ル、車道幅員 5.5 メートルで 2 車線、全幅が 7 メートルの道路になります。事業経過につきましては、平成 24 年度に事業化、平成 29 年度に工事着手、令和 4 年度にトンネル工事に着手しております。なお、用地買収は平成 29 年度に全て完了しております。

続きまして、事業の必要性についてご説明いたします。当該区間は、県内有数の水揚量を誇る宮ノ浦漁港から都市部への鮮魚の運搬ルートとなっておりますが、道路幅員が狭く、線形も屈曲し、鮮魚運搬の円滑な運搬に支障を来している状況でございます。そのため、本工区の整備により、今後、大型化も見込まれる運搬車両の走行性を確保し、輸送の効率化による水産業の支援が図られるものでございます。

続きまして、再評価に至った事業費の増額についてご説明いたします。事業費につきましては、30.8 億円から 36.8 億円と 6 億円の増額となります。内訳といたしましては、表にお示ししていますように、①残土処分方法の変更により約 1.7 億円の増額。2 番目としまして、トンネル構造の変更により約 0.6 億円の増額。3 番目が、資材・労務単価の上昇等により 3.7 億円の増額となっております。

個別に増額内容をご説明いたします。

まず、残土運搬の方法の変更による増額についてでございます。当初、トンネルの掘削、発破で発生するズリを起点側の盛土に流用するため、黒でお示ししていますように、直接運搬する計画でありましたが、トンネル掘削、発破に着手したところ、破碎した岩が大きな塊であったため、このままでは盛土として利用できないことが判明いたしました。盛土は、通常 30 センチの厚さで土砂を敷きならして締め固めを行います。それより大きな岩の塊があるため、小割りをする必要が生じました。そのため、小割りできるスペースが起点側、左側のほう、盛土部にないことから、赤の破線でお示ししていますように右側のほう、終点側のヤードに一旦仮置きをし、小割りをしてから再度積み込んで起点側の盛土へ運搬することとなるため、約 1.7 億円の増額となっております。

次に、トンネル構造の変更による増額になります。当初、地質調査の結果ごとに支保パターンを設定し、掘削を進めておりましたが、一部区間において切羽、トンネルの掘削面で岩盤の風化が見られ、地山状況に合った支保工法にするため、トンネル構造を安全なものにする必要が生じたため、支保パターンを CⅡ－b から DⅠ－b に変更しております。

ここで資料の修正をお願いいたします。左下の青の部分のトンネル断面になりますが、ロックボルトの文字の下にある「周方向 1.2m 間隔」ですが、正しくは「1.5m 間隔」になります。すみません、修正をお願いいたします。

どのように変わったかということをご説明します。資料下の左側から右側にパターン変更を行っておりまして、鋼製支保、H 鋼というものを当初は上半のみだったのを下半分を追加させていただきまして、また、ロックボルトの長さを 3 メートルから 4 メートル、また、本数も 1.5 から 1.2 メートル間隔ということで、本数も 12 本から 15 本に増やして、より強固な支保とするための構造変更により約 0.6 億円の増額となっております。

次に、その他資材・労務単価の上昇による増額になります。前回再評価時の令和 4 年 7 月から社会情勢の変化により、生コンクリートの価格で約 3 割、トンネル世話役の労務単価で約 1 割など、資材・労務単価が上昇していることから 3.7 億円の増額となっております。

す。

事業費の増額についての説明は、以上になります。

続きまして、社会情勢の変化等についてご説明いたします。平成 30 年には西九州自動車道、伊万里～松浦道路の調川から松浦 IC の間が供用開始され、都市部への移動時間が短縮。また、同じく西九州自動車道の松浦佐々道路の松浦 IC から平戸 IC 間が令和 7 年度に供用予定と発表されたところであり、都市部へのアクセスが向上しているところがございます。今後も、松浦佐々道路の残りの区間や佐々から佐世保大塔 IC 間の 4 車線化の事業も鋭意進められているところであり、宮ノ浦漁港で水揚げされた水産物の都市部への輸送効率化が図られるとともに、交流促進に伴う地域の観光産業、経済、文化の発展も期待されるところでございます。

続きまして、事業の投資効果についてご説明いたします。費用対効果でございますが、事業費の増額により、前回再評価時点の全事業の B/C が 1.09 から 1.06 となっております。また、B/C では計測できない効果といたしまして、平戸島の南部地域から平戸市中心部への通勤通学、また、第二次救急医療施設、平戸市民病院になりますが、こちらへのアクセスが向上する効果がございます。

最後に、対応方針につきまして、当工区は県内有数の水揚量を誇る宮ノ浦漁港へ至る区間であり、また、宮ノ浦地区から平戸市中心部への通勤通学、紐差地区、平戸島の真ん中ぐらいですが、第二次救急医療施設への救急搬送にも利用される唯一の幹線道路であることから、当工区の幅員狭小や線形不良を解消し、円滑な交通の確保を図ることで、産業の支援及び安全・安心の確保に寄与する事業であること。また、事業進捗率は 47%、用地進捗率は 100%であり、費用対効果も見込まれることから、引き続き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。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。委員の皆様からご意見、ご質問を受ける前に、梅本委員から事前にご質問をいただいておりますので、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（入江） 事務局より梅本委員の事前のご質問と回答について読み上げさせていただきます。

梅本委員のご質問ですが、「トンネルズリの小割りの増とあるが、別に盛土材を購入したほうが安くはないのか」ということでご質問いただいております。回答としましては、「小割りして再利用する場合の諸経費を含まない費用については、立米当たり約 5,300 円であるのに対しまして、ズリを処分して購入土とする場合の費用は約 6,700 円となり、再利用するほうが安価となります」ということで回答いただいております。

以上です。

○友広委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆さんからのご質問、ご意見をお伺いしたいと思います。

○大嶺副委員長 事業の見直しのところで残土処分方法の変更というところがあります。1.7 億円ということなんですけど、ルートが変わってるのと、小割りにする手間暇がかか

っているというので、実際には内訳というんですか、ルートが変更になったことが結構きいてるんですか。

○**県北振興局道路建設第二課（山田）** 両方ございます。実はルート、一度仮置きをしますので、運搬は2回になるんですが、距離は短いので、運搬距離は短い分が2倍になると。積込みが一度おろして積込みが必要になりますので積込料が増えるというところが、運搬ルートはあんまり長くないので、それほど高くはないですが、2倍になる、積込費用が増える。あと、小割りですね。ズリは30センチでこれぐらいのサイズなので、50～60センチぐらい、大きいものだと1メートルぐらいのものがございまして、一旦それを小割りする費用というのも追加になっておりますので、それを含めたところで約1.7億円というような費用を見込ませていただいております。

○**大嶺副委員長** 参考に、どれぐらいのボリューム、出てくるんでしょうか。

○**県北振興局道路建設第二課（山田）** 今、小割りが必要な分については、中硬な岩盤を発破したところのボリュームが大体1万2,000 m³ぐらいあります。全部が全部、ではないんですが、ほとんどが岩を火薬で発破しますので、その多くが最大で落としても1万2,000 m³、実際は小割りをしてみてということで実情に合わせて精算をさせていただくんですが、大体1万2,000 m³ぐらいが小割りが必要なボリュームというふうになっております。

○**友広委員長** 何かございませんか。——ないようですので、お諮りをいたしたいと思います。

道建－8につきましては、対応方針（原案）では継続ということで提案がなされております。対応方針（原案）どおり、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** ありがとうございます。それでは、道建－8については、対応方針（原案）どおり、継続を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。

あと、個別審査が2件残っておりますが、1件だけというのもなんですので、ここで休憩して、あと2件と事後評価を引き続きお願いしたいと思います。

14時35分まで休憩をさせていただきます。

— 午後 2時25分 休憩 —

— 午後 2時35分 休憩 —

○**友広委員長** それでは、再開いたします。

道建－12 道路改築事業 主要地方道玉之浦大宝線（立谷工区）

○**友広委員長** 道建－12についてご説明をお願いいたします。

○**五島振興局道路課（島田）** 道県－12 道路改築事業 主要地方道玉之浦大宝線（立谷工区）につきましてご説明いたします。

玉之浦大宝線は、五島列島福江島の西側にあります県道となります。

2ページ目をご覧ください。審議経過でございますが、平成29年度に新規事業として着手し、事業採択後5年経過ということで、令和3年度に土木部内での報告を行っております。この時は西海国立公園内の工事となることに伴います環境省との協議に時間を要し

たことにより工期延長を行っております。その後、事業費と工期に変更が生じる見込みとなったため、今回、本委員会に諮問するものでございます。

3 ページ目をご覧ください。ここでは事業の目的、事業概要、これまでの経緯についてご説明いたします。玉之浦大宝線の立谷工区は、五島市の玉之浦地区と国道 384 号を結ぶ唯一の路線であり、安全で円滑な交通の確保を目的として整備を行っております。事業延長は 1.9 キロメートルで、平成 29 年度に事業化し、現在、用地買収と工事を進めております。事業進捗率は、事業費ベースで 22%、用地進捗率は面積ベースで 85%となっております。

4 ページ目をご覧ください。玉之浦大宝線は、五島市の中心部と玉之浦支所があります玉之浦地区とを結ぶ最短ルートの一部でありまして、玉之浦地区と国道 384 号を結ぶ唯一の生活道路となっております。また、緊急輸送道路にも指定され、五島市の主要な観光地であります大瀬崎灯台へのアクセス道路にもなっております。現況は、1 車線道路で幅員が狭く、カーブの見通しが悪かったり、車両のすれ違いが困難な区間があるなど、社会活動を阻害する一因となっており、早急な整備が望まれているところです。

5 ページ目をご覧ください。事業費の見直しについてご説明いたします。今回、全体事業費を 16 億円から 24 億円に見直しておりますが、その内訳につきまして 2 点ご説明いたします。

まず 1 点目が、設計変更に伴う増額となります。当初計画では、山側の斜面を切土して海側へ盛土を行い、両側に道路を拡幅する計画でございましたが、環境省との計画協議の結果、土地の改変を極力減らし、自然斜面を残すこととなり、海側のみへの拡幅計画へ変更しております。この変更に伴いまして、盛土材料の購入費や工事用道路計画の見直しによりまして 6.2 億円の増額となっております。

6 ページ目をご覧ください。2 点目が資材や労務単価の上昇による増額となっております。これによりまして 1.8 億円の増額となっております。

以上、2 点により合計 8 億円の増額となっております。

7 ページ目をご覧ください。事業期間の見直しについてご説明いたします。今回、完了時期を令和 7 年度から令和 11 年度に見直しを行っております。主な理由は 2 点ございます。まず 1 点目が設計見直しによる事業量の増に伴う変更となります。盛土量が増えたことによりまして施工に時間を要すると判断しております。2 点目が相続多数の土地が存在し、相続者への説明や契約の手續に時間を要すると判断をしております。

以上の 2 点の理由により、事業期間を令和 11 年度まで延長するものでございます。

8 ページ目をご覧ください。事業の投資効果について説明いたします。費用対効果のプラス要因としましては、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単価の増加があります。マイナス要因としましては、事業費と事業期間の増加がございます。前回評価時点の B/C1.08 に対しまして、今回見直しによりまして 1.03 となっております。

9 ページをお願いします。最後に、対応方針についてですが、費用対効果は減少しておりますが、用地進捗率が 85% と高く、玉之浦地区から五島市中心部へつながる唯一の道路であり、生活道路として、また、観光地へのアクセス道路としまして重要な路線である

ことから、対応方針は継続と考えております。

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、ご質問をいただきたいと思
います。

○大嶺副委員長 計画交通量が 732 というのは、いつのものなのか。732 台とありますけ
ど、これが将来的にどれぐらい減るのか、維持できるのか、見込みが分かれば願いま
す。

○五島振興局道路課（島田） 3 ページ目に記載しております計画交通量は、令和 22 年
の将来的な交通量の 732 台となっております。現在の交通量としまして、今年 4 月に実
測した数字が 775 台となっております。将来、若干減るのではないかという推測になって
おります。

以上です。

○大嶺副委員長 分かりました。

○狩野委員 4 番の事業の進捗状況（事業費の見直し）のところですが、当初計画が、切
土の土砂を盛土へ流用するというのが、切土がなくなったような形になっていますけ
れども、これはどういう理由からでしょうか。

○五島振興局道路課（島田） この立谷工区を含む福江島の玉之浦地区の部分が西海国立
公園内に含まれておりまして、こういう公共工事、道路を計画する場合には環境省との協
議が必要となっております。環境省との協議の中で自然斜面を極力改変しないでもらいた
いというお話がございまして、その結果、山側を切らなくて海側のほうだけに広げるとい
う計画で合意したということになります。

○狩野委員 この計画は平成 29 年の計画で、そのあたりの協議とかというのは、環境省
とも前回もいろんな協議を行っているというような文章があります。当初から環境省は、
これについては、切土については反対をしていたということですか。

○五島振興局道路課（島田） 7 ページの工程表をご覧くださいんですが、平成 29
年度に事業に着手しておりますが、事業に着手してから測量なり設計なり地質調査を行
いまして計画を一旦つくります。計画をつくったところで環境省と令和元年から協議を始
めたということでありまして、計画の説明、切土をするしないという協議を行いまして、そ
こを合意できたのが令和 3 年度という形になります。

○狩野委員 当初より環境省からは、この分については切土してはいけないというような
考え方だったということですね。

○五島振興局道路課（島田） 我々は、もともと山を切って海側に盛土してという、切っ
た土砂を海側に使うという予定だったんですが、環境省が国立公園という場所であります
ので自然斜面をなるべく残したいというお話がございまして、その中で我々は合意いたし
まして山側の切土をやめたという結論になるかと思えます。

○狩野委員 ありがとうございます。

○中村委員 今の切土、盛土の変更のことですが、このあたり結構山道を通るような感じ
の写真ですけども、大雨の際の土砂災害等の可能性がある地域なのかどうかということ

と、そのあたりを考慮されての計画なのか教えてください。

○五島振興局道路課（島田） 5 ページ目の真ん中の絵を見ていただきたいんですが、図面の上が白になっているんですが、そこは実際海で、下側が山になっていると。山と海に挟まれた斜面の途中を道路がはっているという状態になっておりまして、山が急なところでもありますので、崩れないかということ、そうではない、崩れたら通行止めになるような場所です。今回我々は、ここの迂回道路が全くありませんので、2 車線できれいに道路幅員を広げまして、山側を強固なものにしたいというふうに考えておりましたが、今回、山は切らない格好になるんですが、別途事業で山側のほうは防災対策をやるというふうに考えております。

○五島委員 国立公園で山を残すということなんですが、ということで盛土側のほうの盛土した上はどういうふうに収めますか、コンクリート、それとも緑化されますか。

○五島振興局道路課（島田） 海側の盛土につきましては、緑化になります。

○五島委員 どういう緑化をされますか。

○五島振興局道路課（島田） 基本的には在来周辺の種が入るような工法を使ってやる形になろうかと思っております。

○五島委員 壁面緑化みたいな形になるんですか。

○五島振興局道路課（島田） 盛土の勾配が 1 割 2 分から 1 割 5 分と緩い斜面ですので、その浸食防止はしないといけないと思うんですが、後々、自然に種が入ってくるようなやり方をして自然の緑化をやりたいと考えております。

○五島委員 分かりました。ありがとうございます。

○大嶺副委員長 コメントなんですけど、今の盛土の部分が、普通の盛土でも切土に比べたら安定性はあるんですけど、今みたいな、山があって部分的に削られて盛土という場合ですね、例えば途中で湧水とか水抜きがあつたりとかというところがもしあれば、その後、崩れやすかったり、高速道路でも結構そういうところで災害が起こったりとかあるので、施工とか問題がないところなのかということを確認しながら、せっかく造っても、また大雨で崩れてしまうとか、そうならないようなことも検討していただきたいと思います。

○五島振興局道路課（島田） 実際、まだ盛土についてはやっておりませんので、そこに生えている木々を伐採して実際の状況がどうなっているかということを確認した上で、そういう水道とかありましたら水を外のほうに導くような施設を造りながらやっていきたいと思います。

○友広委員長 ほかにございませんか。——ご意見もないようですので、お諮りをいたしたいと思います。

道建-12 については、対応方針（原案）は継続でございますが、原案のとおり、継続を認めることでようございませうか。

〔「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、対応方針（原案）のとおり、継続を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－14 道路改築事業 一般国道382号（美止々～佐護バイパス）

○友広委員長 それでは、個別の最後でございます。道建－14 についてご説明をお願いいたします。

○対馬振興局上県土木出張所（宮崎） では、道建－14 道路改築事業 一般国道382号（美止々～佐護バイパス）についてご説明いたします。

国道382号は、対馬を南北に縦断する幹線道路であり、上対馬の比田勝港から下対馬の厳原港に至る全長約86キロの路線です。今回の事業箇所は、対馬市上県町佐護に位置しております。

2ページをお願いします。本事業は、平成30年度に新規着手し、令和7年度の完了を目指しておりましたが、今回、完了を令和11年度に、また、事業費を20億円から35億円に増額したいということからご審議をお願いするものです。

3ページをお願いします。本事業の目的は、国道における自動車の走行性の向上、安全・安心な生活道路の確保及び緊急輸送道路の機能強化を図ることであり、計画延長1.18キロメートルのバイパス整備を進めております。これまで事業経過は、平成30年度の事業化後、路線測量や、トンネル、橋梁の設計、用地測量、令和4年度からは用地買収に着手し、昨年令和5年度には工事に着手しております。現在、令和6年3月末の事業進捗率は約10%、用地進捗率は98%となっております。

4ページをお願いします。本路線は、緊急輸送道路に指定されておりますが、黄色い線で示す現道は、小さなカーブが連続し、車両の通行に支障を来している状況です。この区間の課題をバイパス整備によって解決を図ってまいります。

5ページをお願いします。今回の事業費の見直しについてご説明いたします。事業費は、当初、前回20億円としておりましたが、今回35億円に見直しております。増加の主な内容は、①、②の工法変更と、③の積算基準の改定、④のその他の4つです。

それぞれの説明の前に下段の図面を見ていただきますと、保安林が指定されている山林にトンネル2本を含むバイパスを計画しております。まず、短いトンネルについて変更内容をご説明いたします。

6ページをお願いします。当初は、短いトンネルの計画はなく、青色の保安林を山切開削で施工しようと考えておりました。しかし、事業化後の保安林管理者との協議の結果、保安林伐採を必要最小限にすることになり、切土区間の一部をトンネルに変更しております。これによって保安林解除区域は青から赤に小さくなる分、工事費は1.5億円の増になります。

7ページをお願いします。次も同じく工法変更についてでございます。当初は盛土区間を安価な土羽で施工したいと考えておりましたが、こちらも保安林管理者との協議の結果、当初の土羽から地盤改良を伴う補強土壁に変更しております。それは土羽で整備した場合に保安林施設の付替が必要となり、そのために急峻な山林の切土掘削によって、さらに多くの保安林伐採が必要となることから、それを避けるための変更で工事費は1億円の増になります。

8ページをお願いします。増額となった理由の3つ目ですが、トンネル工事で使用する

移動式型枠と防水作業台車に関する積算基準の損料が令和 2 年 10 月に改定され、工事費が 1 億円の増になります。

9 ページをお願いいたします。ここで訂正ですが、資料 9 ページの左下に「軽油」と書いてありますグラフの単価が「(円/t)」となっておりますが、「円/l」になります。

4 つ目は、その他として社会情勢の変化による資材や労務費の単価上昇です。現場で使用する建設資材の価格や人件費が上がったことで全体で 11.5 億円の増になります。

次に、事業期間の見直しについてご説明します。10 ページをお願いいたします。用地買収する山林において、土地の境界が定まっていなかった筆界未定地の解消や、対馬島外の相続人との用地境界立ち会いに時間を要したことで、測量調査、設計の期間が延び、また、工法見直しや軟弱地盤対策が追加になったことにより工事期間が延びることから、完了を令和 7 年度から令和 11 年度に変更したいと考えています。

11 ページをお願いします。図面は、筆界未定地を紫で、島外相続人の山林を緑色で示しております。筆界未定地では、地権者同士の話し合いによる境界確定などに時間を要し、また、島外相続人については、現地での境界立ち会いまでに時間を要しております。

12 ページをお願いいたします。こちらの図面は、工事に関して山間部の工法を当初のトンネルと切土、トンネル 1 本からトンネル 2 本に変更したことと、軟弱地盤対策が必要になったことから工事期間が延びることになります。

13 ページをお願いします。費用対効果について、当初、前回評価時の 1.30 から、今回、事業費と事業期間の見直しを加味して 1.06 となり、1 を超えております。B/C では、計測できない効果として緊急輸送道路の防災機能強化が期待できます。

最後に 14 ページをお願いします。対応方針について、本事業は、離島地域の安全・安心を支える道路整備を進めております。既に用地進捗率は 98%であり、対馬市からの要望や B/C も見込まれ、当初の事業の必要性についても変わりはないことから、事業継続が妥当と判断しております。

以上、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○友広委員長 ありがとうございます。道建-14 につきましても梅本委員から事前にご質問いただいておりますので、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局(入江) 梅本委員からいただいております事前のご質問と事業課からの回答につきまして読み上げさせていただきます。資料の 7 ページについてのご質問となります。

「保安林施設を残すというのは、管理者はなぜそこに残してほしかったのか、重要な施設なのか」ということで、付け替えでは支障があるのかという趣旨のご質問をいただいております。それに対する回答としまして、「写真の保安林施設は、管理者によって係留崩壊を防ぐために設置された床固という施設で重要な保安林施設の一つとなっております。この施設は、谷部の沢、合流部になっている場所に整備され、ここから下流に向かって流路が整備されています。仮に床固や流路を付け替える場合、水位差を設けるために急峻な山林の切土掘削がさらに必要となり、多くの保安林を消失することにつながるため、付け替えの生じない計画を求められたものです」という回答をいただいております。

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、ご質問をお受けいたします。

○大嶺副委員長 7 ページの事業費の見直しで工法変更があるということですが、補強盛土に代わって軟弱地盤の改良も必要ということなんですけど、それにかかる費用が1億円増加ということで、思ったより費用は増えてないんですけど、どれぐらいの長さ、改良区間があるのか教えてください。

○対馬振興局上県土木出張所（宮崎） 50メートルほどの延長になります。

○大嶺副委員長 50メートルが地盤改良が必要な区間ということですか。

○対馬振興局上県土木出張所（宮崎） はい。7 ページのNo.39 前後になりますが、約 50メートルの地盤改良を伴う工法変更になっております。

○大嶺副委員長 分かりました。ありがとうございます。

○狩野委員 参考までに。保安林解除に係る協議というのは、相手方はどちらになりますか。

○対馬振興局上県土木出張所（宮崎） ここは民間保安林、民間の所有する土地の保安林になりまして、県農林部と協議を行っております。

○友広委員長 ほかにありませんか。よろしいですか。——それでは、お諮りをいたしたいと思います。

道建－14 の対応方針（原案）は、継続ということでございますが、提案どおり、対応方針（原案）のとおり、継続ということでお認めいただけますか。

〔「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、継続ということを確認することといたします。どうもありがとうございました。

個別審議を終わったわけですが、道維－1 の見直し継続と、あと全て継続ということでお認めいただいたわけございまして、一応整理をさせていただいたつもりでございますが、この中で現地も見たほうがいいんじゃないか、あるいはもう少しというものがあれば、次回の期日は未定でございますけれども、次回の審査と併せて、今回のものは継続あるいは見直し継続ということで認めたわけですが、現地を見たほうがいいというものがあれば、次回の時にこの案件についてはご検討いただいてご提案をいただければと思っております。現地調査、詳細協議ということについては、次回、また私のほうからお尋ねしたいと思しますので、ご検討いただければと思います。

それでは、事後評価に移らせていただきます。

2－3 事後評価対象事業の説明及び審議

道建－1 一般県道諫早外環状線（諫早インター工区）

○友広委員長 道建－1 について説明をお願いいたします。

○県央振興局道路第二課（寺尾） 一般県道諫早外環状線（諫早インター工区）について説明いたします。

今回、事業評価に諮る理由といたしましては、全体事業費 10 億円以上で、事業完了後

5 年経過に該当するためです。

これまでの審議経過についてです。平成 20 年度に新規評価を受け、令和元年度に事業が完了いたしました。今回は第 5 回審議としての事後評価となります。

本事業は、高規格道路「島原道路」の一部である、写真の真ん中ほどの赤色で示す約 4.3 キロメートルの自動車専用道路の整備を行ったものです。島原半島と県央地域の交流による地域の活性化や環状道路として市内中心部の渋滞を緩和する目的があります。平成 20 年度に事業化を行い、令和 2 年 3 月 22 日に開通しております。

こちらが開通後の写真になります。右側が諫早インターチェンジで、斜め右上に上がるところが長崎自動車道です。青い文字で書いていますが、長崎自動車道を高架で越えているのが諫早外環状線になります。

次に、事業の効果の発現状況です。まずは交通混雑の緩和についてです。諫早外環状線の開通により、並行する国道 57 号の小船越町交差点では、12 時間当たり約 9,900 台の交通量が減少し、諫早外環状線に転換したことが分かります。また、鷺崎町交差点では、渋滞長が最大 120 メートル減少しました。

次に、地域産業活動の支援についてです。長崎及び福岡方面から島原半島までの所要時間が、ピーク時において約 10 分間短縮されました。これらの利便性向上により、栗面インターチェンジ付近の産業団地に新たな企業の進出も決定いたしました。そのほかにも運送会社やバス事業者から、時間短縮や定時性の向上により、今後の事業拡大について好意的な意見をいただいております。

続いて、救急医療体制の強化の支援についてです。島原道路沿線の島原消防本部及び小浜消防署の管内から大村の長崎医療センターへ年間 340 件程度の搬送があっております。救急搬送の時間短縮や走行性の向上により搬送患者の負担軽減につながり、地域住民の安心な暮しに寄与しております。

続きまして、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いたします。前回、平成 29 年度から今回にかけて費用対効果が 1.04 から 1.03 に変化いたしました。変化した要因といたしましては、費用対効果の算出マニュアルの改定と一体評価を行う隣接工区において事業費が増加したことが挙げられます。しかし、本日、審議対象となっている諫早インター工区の事業費については変更ありません。併せて、工期についても前回から変更はありません。

最後に、対応方針です。これまでの説明のとおり、事業の目的を達成していると考えられますので、改善措置及びさらなる事業評価の必要性はないと考えております。本事業をはじめ、同種事業に関しては、島原道路全体としての整備効果を発揮するために未整備区間の整備が必要であると考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○友広委員長 ありがとうございました。事後評価の道建－1 についてご説明をいただきました。皆様からのご意見、ご質問をお受けしたいと思っております。

○五島委員 とてもきれいな道路で便利になって、いつも使わせていただいているんですが、一つ、これ、完成からかれこれ 4～5 年たつのかな。でも、いまだに認識しないカー

ナビが多い。グーグルマップだと認識するんですが、カーナビでここを通ると引き返せとか大騒ぎするものがあるので、どこかで調べてアップデートを、衛星データかなんかをしてもらったほうがいいと思います。これ、知ってないとカーナビで絶対に、特に島原のほうからだ、このルートを行かせないんですね。なので、データの齟齬があるというか、遅れがあると思います。

○県央振興局道路第二課（寺尾） 道路を整備する側といたしましては、多分カーナビゲーションのお話ということで、カーナビゲーションは自治体等で特段やっているところではありませんし、サービスを提供されている側の対応の遅れ等だったりもあるのかなという気がします。事業者といたしまして、ここで何かできることがあるかと言われると、一つあるのは、完成しましたということで周知をしております、案内標識も適切に整備しておると考えておりますので、カーナビゲーションとともに標識等を見てもらって有効に利用していただけたらと考えております。

○五島委員 道路の工事をやりましたよみたいな、そういう情報をネット配信するようなところにお知らせをするとか。

○県央振興局道路第二課（池田） 情報提供のお話ですが、道路工事をしているという情報は、地図会社が把握されていることがよくありまして、事業の完了ぐらいのタイミングで、どういったところが供用開始するかの情報を提供いただきたいという問い合わせがありますので、そういった問い合わせには丁寧にお答えをして、そういった地図の情報の更新にはご協力しております。それがうまく回ってない可能性もあるかもしれないです。

○友広委員長 そういう情報を提供するのにも事業効果の一つだと思いますので、そういうところを事務局でも結構ですので、適切な情報を提供していただいて、カーナビ等で鋭意ちゃんとやっていただくような取組をよろしくお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。今ご説明がありましたとおり、この事業効果というのは数字的にも現されておりますし、何さま利用していただかないことには、その効果というのは出ないと思いますので、大いに効果を発揮していただくようにということで、ここに書いてありますとおり、さらなる事後評価の必要はないと。ただ、今後の事業効果を上げるためには、特に島原半島は大きな事業をずっと継続中ですので、未整備区間の早期整備が必要ではないかと思っております、対応方針（原案）のとおりでどうかと思いますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 道建－１の事後評価につきましては、今後のさらなる事業評価は必要ないということ、併せて島原道路全体の整備効果を発揮するための未整備区間の早期整備を図っていただきたいということで、この審査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。

道建－２ 道路事業 主要地方道平戸田平線 春日工区

○友広委員長 では、事後評価の道建－２についてご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） 道建－２ 道路事業 主要地方道平戸田平線 春日工

区についてご説明いたします。

まず、場所ですが、右下のほうにございますように平戸島の北部になります。右側に平戸大橋が見えまして、それから西のほうに行きまして左上に見えておりますのが生月の島です。生月大橋の手前のところの事業箇所になります。

次、お願いいたします。これまでの審議経過でございます。本事業は、平成 20 年度に新規事業着手、事業採択後 10 年経過した平成 29 年度に再評価を受けまして、令和元年度に完成しております。今回は完成後 5 年の事後評価になります。再評価時点からの変更点としましては、トンネル工事の際に掘削補助工法の追加などが発生しまして、事業費が約 2.6 億円の増加となっております。

次、お願いします。事業の目的、概要、これまでの経緯でございます。本事業の目的は、地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化を図り、日常生活の利便性等の向上、拠点形成の支援、また、観光の活性化を目的としております。

事業の概要といたしましては、本区間が第二次緊急輸送道路に指定されておりますが、黄色で示しております現道は峠の区間になり、幅員が狭く、線形も悪く、走行性が悪く危険なため、赤色のようにバイパス道路を整備することで走行性、安全性の向上及び緊急輸送道路としての機能強化を図ることでございます。

これまでの経緯でございますが、平成 20 年度の着手以降、世界遺産との調整で平成 23 年度から平成 25 年度の 3 年間、事業を休止しまして、平成 26 年度に再開し、用地買収に着手、平成 27 年度に工事に着手して、平成 31 年度、令和元年度に完成しております。

次に、事業効果の発現状況でございます。まず、供用前は時速約 21 キロであった旅行速度が、供用後は時速 40 キロに向上し、この区間の走行時間が約 2 分短縮されております。また、整備前は峠の区間は幅員が狭く線形も悪い上に勾配がきつく、1 車線しかなかった道路がバイパスの整備によって 2 車線で勾配の緩い道路となり、走行性、安全性が向上しているような状況でございます。

次、お願いします。事業効果の発現状況の続きでございます。本工区の南側、茶色で薄く塗りつぶしている範囲が世界遺産の「長崎の教会群とキリスト教関連遺産」の構成遺産の一つであります平戸の聖地と集落(春日集落と安満岳)のエリアになります。本工区は、令和元年 12 月に完成しましたが、その 1 年前の平成 30 年に世界遺産に登録され、また、春日集落の案内拠点施設「かたりな」というのがございますが、こちらも平成 30 年度にオープンしております。このため、本工区は本土から観光客が春日集落に来る際のルートとなっており、安全で快適な通行に大きく寄与しているところでございます。

次に、費用対効果についてでございます。平成 29 年度の再評価時点で事業費が 14.5 億円で、B/C が 1.13 でございました。そこから平成 28 年度から令和元年度にかけて施工しましたトンネル工事で、事業費が 2.6 億円の増額となりまして、最終的な事業費は 17.1 億円、今回の B/C が 1.06 となっております。なお、交通量につきましては、将来交通量、現況交通量とも再評価時より若干増えております。

事業費が増加した要因でございます。大きく 2 つの要因がございます。まず、坑口部において法面崩壊が発生したため、仮対策及び吹付工事の追加施工を行っております。また、

トンネル掘削時に地山の崩落があり、地山の安定を図るため掘削補助工法を 43 メートルの区間で追加施工しております。

まず、1 つ目の坑口部の崩壊状況でございます。トンネル掘削前の切土を実施したところ、法面の崩壊が発生したため、大型土嚢による仮土留めと法面の吹き付けを追加しまして 0.3 億円の増額となっております。

2 つ目が補助工法についてでございます。地山の地質が悪かったため、トンネル掘削を行う前に次の区間の天井部分にあらかじめ鋼管を斜め上部に上方向に打ち込んで地山を安定させた上で安全に掘削できるようにするもので、これを 43 メートルの区間追加したことで、約 2.3 億円の増額となっております。

最後に、今後の対応方針案でございます。まず、改善措置の必要性でございますが、地域の拠点間を結ぶ道路の交通円滑化、日常生活の利便性等の向上が図られており、本工区の整備により、旅行速度が向上し、時間が短縮できておりますので、当面の措置は必要ないと考えております。

次に、今後の事業評価の必要性でございますが、事業目的に見合った事業効果が発現しておりますことから、さらなる事後評価は必要ないと考えております。

また、同種事業の計画・調査のあり方等ではありますが、本事業では、世界遺産関連の関係機関との協議を経て計画を見直しておりまして、今後の事業でも地域住民や関係機関と連携しながら事業を進める必要があると考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○友広委員長 ありがとうございます。道建-2 について事後評価の説明をいただきました。

ご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

○中村委員 こちらの道路が完成する前の、もともとあった黄色のルートは今も利用できる状況ですか。

○県北振興局道路建設第二課（山田） はい、今も利用できます。上に農地とか利用される方がいらっしゃいますので、今の道路もそのまま利用できますが、通り抜ける方はほとんど赤いルート、バイパスを通ってということで、あくまで黄色の区間の、ご利用される土地をお持ちの方とか、いろいろされている方というのは、今のまま利用できるような状況になっております。

○中村委員 分かりました。

○友広委員長 ほかにございませんか。——ご意見、ご質問も特にないようですので、事後評価、道建-2 につきましては、さらなる事後評価の必要はないということで今ご説明をいただいたわけでございますが、本件については、さらなる事業評価の必要はないということでご了解いただけますか。

〔「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。

2-4 事後評価の詳細審議事業の確認

○友広委員長 本日、再評価について 23 件を予定しておりましたが、1 件、住宅－1 を除いた再評価 22 件と事後評価 2 件の審査をしていただいて、1 件の見直し継続を含めて継続ということでご了承いただいたわけでございます。この中には先ほど申しましたように、現地調査とか、さらなる詳細審議が必要であるという案件がございましたら、日にちは未定でございますが、次回にまた私のほうからお諮りをしたいと思いますので、ご検討いただければと思っております。よろしくお願い申し上げます。

せっかくの機会でございますので、今日の審査以外にも、この委員会として、あるいは全体的なことでご意見、ご要望等がございましたらお受けしたいと思います。——特になければ、予定されていた議事は、これで終了させていただきたいと思っております。長い時間、どうもありがとうございました。

それでは、事務局にお返しいたします。

○事務局（金子） 友広委員長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様方におかれましては、長時間、熱心にご審議賜りましてありがとうございました。

ご意見がありました事項につきましては、関係事業課に伝え、適切に対応させていただきます。

なお、事務局より連絡事項がございます。

○事務局（入江） 事務局より連絡事項がございます。

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ので、ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

また、今後の予定についてですが、第 2 回委員会について、確定次第、開催案内を行いますが、本日、意見が保留となりました住宅－1 に関しましても、次回、ご審議いただきたいと考えております。

本日の第 1 回及び次の第 2 回におきまして、現地調査や詳細な審議が必要な場合には、第 3 回の開催日を改めて決定したいと考えております。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思いますと考えております。

以上です。

3. 閉 会

○事務局（金子） 以上をもちまして、令和 6 年度第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会を閉会いたします。

どうもありがとうございました。

— 午後 3 時 3 0 分 閉会 —