

令和7年度第1回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和5年7月10日（木）

10時30分～17時00分

場 所：長崎県庁 1階 大会議室B・C

— 午前10時30分 開会 —

1. 開 会

○事務局（金子） ただいまから令和7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。これより後は着座のまま進めさせていただきます。

まずは、委員の皆様をご紹介します。

前松浦市長の友広委員でございます。

長崎大学大学院工学研究科教授の大嶺委員でございます。

弁護士の山下委員でございます。

株式会社長崎経済研究所の村田委員でございます。

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。

本日の委員会の出席者数でございますが、全7名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、長崎県土木部次長の犬塚よりご挨拶申し上げます。

○犬塚次長 皆様、おはようございます。土木部次長の犬塚でございます。

長崎県公共事業評価監視委員会の開会にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、ご多忙のところご出席賜り誠にありがとうございます。また、日頃より県政、特に土木行政の推進に際しまして、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに重ねて深く感謝申し上げます。

今回の改選に伴い、新たに委員にご就任いただきました山下肇委員、村田聡委員におかれましては、委員就任をご快諾いただき、誠にありがとうございます。再任の委員の皆様におかれましても、引き続きどうぞよろしくお願い申し上げます。

本県は、山や崖が多く、地形が険しい上、集中豪雨や台風が頻繁に発生する地域に位置しております。近年、自然災害の激甚化・頻発化が進む中、県民の生命・財産を守り、災害に強く、安全・安心で強靱な県土づくりを推進することが喫緊の課題となっております。

このような中、国においては、令和3年度より、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」により、国土強靱化の取組が進められてきたところでございます。令和8年度以降につきましても、6月6日に閣議決定された、概ね20兆円強規模の

「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づき、継続的な取組が推進される予定となっております。

本県におきましても、これらの施策を最大限に活用し、切れ目なく、災害に強い強靱な県土づくりを進めていきたいと考えております。

公共事業は、予算や現場条件等により、やむを得ず長期間に及ぶ場合もございます。

「公共事業評価」はそれぞれの事業に関し、一定期間が経過した段階で、社会経済情勢の変化や費用対効果などの観点から検証検討を行う極めて重要な手続きであるというふうに考えております。

本委員会は、土木技術、法律、経済環境、地方自治など幅広い分野の専門的知見を有する委員の皆様により、公共事業を客観的かつ公正に評価していただくものであり、公共事業の効率性や透明性の確保において、非常に重要な役割を担っております。

本日諮問させていただく案件は、再評価に関するものが33件、事後評価に関するものが4件となっております。

詳細につきましては、後ほど事務局からご説明申し上げますが、委員の皆様からいただく貴重なご意見は、対象事業に適切に反映して参りたいと考えております。委員の皆様の専門的なご見識に基づき、ご審議賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

結びに委員の皆様のご健勝とご活躍を心より祈念申し上げ、挨拶とさせていただきます。今日は長時間の審議となりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局（金子） ありがとうございます。それでは議事を進めて参りたいと思いますが、犬塚は用務の都合上、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。資料はまず議事次第、ファイル資料1冊となっております。不足等はございませんでしょうか。

本委員会は、長崎県政策評価条例第10条の規定により、委員長及び副委員長を委員の互選により選任していただくこととなっております。なお任期につきましては、同条例第9条の規定により、来年度末までとなります。

まずは委員長の選任を行いたいと思います。どなたか推薦される方はございませんでしょうか。

○五島委員 友広委員にお願いしてはいかがでしょうか。

○事務局（金子） 今、友広委員を委員長に推薦するとのご発言がございましたが、皆様いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは、委員長は友広委員をお願いいたします。

次に、副委員長の選任を行いたいと思います。どなたか推薦される方はございませんでしょうか。

○友広委員長 私が委員長ということですので、引き続き大嶺委員に副委員長をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局（金子） 今、大嶺委員というお話がございましたが、皆様いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

それでは大嶺委員に副委員長をお願いしたいと思います。ありがとうございます。

それでは委員長席、副委員長席に移動をお願いいたします。ここから、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 前期に引き続き、委員長の大役を拝命いたしました、友広でございます。

審議に入ります前に一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

五島委員から私の指名をいただいたわけでございますけれども、私は、平成30年まで、松浦市長を3期12年務めさせていただいたところでございます。市政の発展はもちろん、住みよいまちづくりのために、産業の活性化や都市基盤の整備、防災・減災対策など、市民の生活に密着した施策を行ってまいったところでございます。

このような整備・運営の経験を生かしまして、県民の生活、あるいは生命・財産を守るという、そして豊かな暮らしを築いていくと、そういう観点から、限られた予算をいかに効率的に執行していくか、いろいろな視点から、県民の立場に立ってしっかりと議論を深めていければと、このように思っているところでございます。

委員の皆様は、それぞれ専門的な知識をお持ちでございますので、皆様方のご協力をいただきながら、円滑な形で委員会の審議を行い、この役目を果たして参りたいと、このように思っておりますので、至らぬ進行になると思いますけれども、皆様方のご協力をよろしくお願い申し上げます、委員長就任にあたってのご挨拶といたします。

どうぞよろしくお願いいたします。それでは後は座って説明させていただきます。

1-2 審議方法の説明

○友広委員長 本日の第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けれども、この審議の方法について、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局（淀川） それでは事務局から、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33事業、事後評価が4事業となっております。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・審議を行う個別審議とに分ける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、次に説明する通りです。

まず、各事業実施主体が、選定ルールをもとに「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いたします。

「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、各委員へ提示します。

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もとに、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。原案が一括審議の事業であっても、委員から異議があった場合には、その事業を個別審議に追加します。

続いて、各事業実施主体における原案の選定ルールは、次の通りとなっております。対応方針の原案が中止、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、原案を個別審議と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おります。結果、個別審議が11件、一括審議が22件、計33件となっております。

最後に審議の進め方についてご説明いたします。

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、事業数が多いので、事業の分野別に、「農村整備課と漁港漁場課と港湾課の事業」をまず行いまして、続いて「道路建設課と道路維持課の事業」、最後に「河川課と砂防課」の事業に分けて、それぞれの分野別に審議をお願いします。

また、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・審議をお願いいたします。

以上で事務局からの審議方法についての説明を終わります。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。今、事務局から、審議の方法などについてご説明いただいたところでございますけれども、このことについて何か委員の皆様から、ご意見等がございましたら伺いしたいと思います。その都度、また、ご意見いただけたと思いますが、今事務局から説明がありましたこの方法によって、今後、審議を進めたいと思います。

2. 委員会審議

○友広委員長 それでは、早速、「議題2 委員会審議」に入ります。

先ほど事務局からも説明がありましたが、審議を効率的に行うため、審議対象事業を、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」の対象事業について審議を行うこととしたいと思います。

そのように進めさせていただきますけれども、審議の途中で、これはどうしても現地を見たいとか、やっぱりもう少し詳しく詳細な審議が必要というようなお考えがございましたら、その都度、委員の皆様から、そのことについてのご発言をいただければと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

なお議事録の整理の都合上、委員の皆様はお名前を、そして事業者の皆様には所属とお名前を申されてからご発言をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

また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、委員会の審議にご協力をいただきますよう、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」を行います。

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（淀川） 事務局から再評価の一括審議について説明いたします。

本委員会に先立って各委員へ事前説明を行っており、この中で、今回審議されるすべ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、事前説明を行っております。

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7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22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、対応方針(原案)については、一覧表の通りとなっております。

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。それでは、一括審議の案件について、皆様からご意見、ご質問等をお受けしたいと思います。最初に、先ほどもちよつとご説明がありましたが、まず農村整備課と漁港漁場課と港湾課の事業について、ご意見ご質問を受けたいと思います。

○山下委員 漁港関係で言わせていただくと、漁船が減っていることは間違いないと思いますし、整理番号1のところでも、5漁港を合併して、それでも漁船数はやや減少傾向ということですが、整備の必要性が今後も続くのかどうか。水産県としての長崎を維持するために、漁港を続けつつ整備するのは非常にいい案だと思いますが、そこら辺の社会情勢の変化を含む全体的なところについてお聞きできればと思います。

○平戸市（末永） 平戸市水産課の末永と申します。よろしく願いいたします。平戸市の新獅子漁港の件につきまして説明させていただきます。

新獅子漁港につきましては、生産拠点漁港としまして、年間500t前後の陸揚げ量がございまして、平戸市内の市営漁港18漁港のうち、一番の港勢を担っているところでございます。

近年の漁業者の減少、高齢化はあるものの、本漁港における、新規就業者も出てきているような状況でございます。

先ほど委員さんの方からご説明があったと思いますが、漁港を集約し、陸揚場所の拠点となっておりまして、平戸市の基幹産業である漁業活動の中心的な役割を担っている漁港になっているところでございます。以上でございます。

○友広委員長 はい。よろしいですか。

○山下委員 はい。

○友広委員長 他に。はいどうぞ。

○中村委員 委員の中村です。同じく漁港-1についてお伺いしたいのですが、2ページの審議経過のところの概要欄を見させていただくと、今回その進捗状況のところ挙げられている防波堤と臨港道路以外にも、別の部分にもちよつと数字に変更があると思いますが、具体的に言うと、外の防波堤とかB岸壁物揚場について、どのような変更があったのかと、それが実際今回の事業費の変化に影響がなかったのかどうかを教えていただきたいと思います。

○平戸市（末永） はい。事業量の変更ですけれども、西防波堤の延長の増の部分に関しましては、詳細設計の結果によりまして、当初想定したよりも広範囲に風の影響を受けるということが判明しておりまして、その関係で整備延長の追加を行っております。

続きまして外防波堤の改良の72mから44.2mに変更になっていることに関しましては、既設防波堤の一部に、消波ブロック8t型が設置されていた区間がございまして、安定照査の結果、既設防波堤の断面の安全性が確保できていることが確認されたため、延長の減を行っているところでございます。

-2.5m物揚場の改良の部分に関しましては、当初、平成30年時点におきましては、16隻が利用する計画としておりましたけれども、令和5年の設計に当たりまして、地元漁協等の聞き取りを行った結果、利用漁船数が13隻となったことから、利用漁船数に合わせた延長の見直しを行っているところでございます。

それと臨港道路の延長が115mから145mに延長増になったことに関しましては、地元漁協との協議の結果によりまして、岸壁と道路の間に、一部用地を設けることで、用地からの定置網等の積み込み作業の効率化を図るために、道路線形の変更を行ったことによるも

のでございます。以上でございます。

○友広委員長 よろしいですか。他に。はいどうぞ。

○大嶺副委員長 大嶺です。いくつかまたがりますが、例えば道建-2で、7ページに、生コンの金額の割合が令和3年から令和7年で6割増、2次製品が8割増ということで、かなり価格が高騰しているものがありますが、他の例で言うと、道建-5の7ページでは、この場合は生コンが7割高騰している一方で、そんなに上がっていないものもあります。それが場所によってかなり変化があるのか、何か統一的な決まりみたいなものがあるのかどうか、教えていただければと思います。

○道路建設課（松山） 道路建設課の松山といいます。初めに佐瀬拡幅について、事業費の見直しということですが、7ページ目の方に整理しておりまして、前回は青のグラフになりますが、生コンに関しては令和3年4月の単価から、令和7年4月の単価、こちらの方で6割が増えております。

ちょっと代表しての説明になりますが、もう1つ、青方拡幅、道路-5の資料になりますけれど、こちらの7ページ目で同じように、青のところ、こちらの方が先ほどと違いまして、前回評価しているものが平成30年度で、こちらが令和7年度、今回、比較しているもので、資材のそれぞれの差はありますが、比較元の年度が違うことによって、事業箇所ごとに単価が変わってくるということです。

そういう資料として、整理をさせていただいております。

○大嶺副委員長 県内はどこでも一緒ということですか。離島とかは高いこともありますか。

○道路建設課（松山） 単価に関しては、本土地区でも、長崎地区とか島原地区とか、単価がそれぞれ違うものもございます。また離島に関しても、五島島や壱岐島、対馬島それぞれで、資材の価格が異なる単価となっております。

○事務局（金子） ちょっと事務局から補足説明いたします。県の工事費用の積算のルールというものがあまして、その中の単価に関するのですが、この資材単価は、各地域における流通価格を調査して決定するということになっていきますので、そのようなやり方をするので、地域ごとに価格が設定されているということになっております。

そのため工事箇所によって価格が違うというようなことになって、当然その伸び率も変わってくるということになります。以上でございます。

○大嶺副委員長 わかりました。コメントですが、コンクリートはやはり、価格も高いのですが、環境負荷、CO2の環境負荷が非常に高いので、できるだけコンクリート使用量を少なくできるような工法などがあれば、そういうものを、値段もどんどん上がっていくと思いますので、そういうところを検討していただければと思っております。以上です。

○友広委員長 今、道建関係も入っておりますので、先ほど、農村整備と漁港と港湾と申し上げましたけれども、あわせて道路建設課と道路維持課の部門もまた皆様の方からお伺いしたいと思います。

○五島委員 五島です。いくつかにまたがった話で、ピンポイントでこれというところではありませんが、例えば道建-6とか、特に離島の道路の工事で、まず、B/Cが1とか1.1とかとてもぎりぎり、地元から要望を受けているものの、経済的な変化は認めていないというようなところで、工事がなされています。

その工事を見ると10年以上の年月をかけているところがあって、まず、今、物価の高騰がすさまじく高くなっているところで、これで本当にいくのかという懸念と、あとその人

口減少がすさまじく進んでいるところで、10年後、15年後、この工事が完成した時に、実は誰も使わないというような状態になるのではないかと、国民の税金でやる事業ですので、それがその地域の活性化、経済の活性化に繋がることであれば、もちろん、継続する必要があると思いますが、道路だけ作って、誰も使わない、誰もいないというような状態になるのではないかとという懸念がとても拭い切れないものが散見しています。

○友広委員長 今の五島委員のご意見に対して、県の方から何か総括的にあればお願いします。

○道路建設課（松山） まず1つ目の質問、坪触工区の事業審議の経過ですが、当初、平成27年に着手しており、当初の予定は令和3年、第1回目で令和8年に1度伸ばして、また再度今回、令和10年度に工期が延びておりますが、当然、各工区でも違い、今回用地の関係で工期が延びているということがまず理由となります。

お話があった道路の必要性ですが、道路の場合ですと、今回、事業費の費用対効果に関して、前回の評価から今回の評価で、費用対効果1.02が1.01、これに関しては費用対効果を算定する際に、便益というものが道路の場合3便益ございます。

走行時間短縮便益と走行経費減少便益、あと交通事故減少便益、こちらについて、下の方の今回プラスになった要因が社会情勢の変化で、費用対便益分析マニュアルというものが、物価とかそういったものが上がると、当然、道路を利用する際にそういった例えば走行経費にかかるものも、便益として、物価が上がっているの、効果の便益に算定する元となる価格については、当然上がってくる形となります。

必要性に関しては、一定、この1以上の効果は今回認められ、あと、この3便益ですが、この数値に示されないものとして、例えば離島における災害時の緊急避難路等で、そのようなところでの効果として、道路事業をやる上では必要性があるというふうに考えております。

○五島委員 もう一つは、人口減少がどんどん進んでいく中で、10年後、15年後、この道路が完成した時に、本当にその人がこれを必要とするのか、これがどのようにこの地域の活性化に貢献するのか、ということです。

○道路建設課（松山） まず人口が減る中で、先ほど便益のお話もさせていただきましたが、我々も計画交通量というものを算定しておりますけれども、当然、将来の交通量は少なく、今の状態でいきますと減ってきます。

推計になりますが、計画交通量を出す際に、そのような九州の北部の方でも、将来的に今後減少するということを見込んだ上で、先ほどの便益の計算がありますけれども、その中で人口減少に繋がるものを算定しております。

あと、先ほどの繰り返しになりますが、費用対効果の数値に見えないものとして、こちらの図面にお示ししておりますけれども、この坪触工区で言いますと、左上に壱岐島全体の管内図があり、佐賀県にある原子力発電所、これからの30キロ圏の範囲の中に今回の事業箇所がありまして、人口は減りますが、その数字に見えないところで、先ほど言った災害があった場合の避難路としても整備することによって、原発に何かあったときはいち早く、道路が2車線になることによって安全に避難できるというところに繋がっていると考えております。

○友広委員長 よろしいですか。他にございませんか。はいどうぞ。

○山下委員 今の回答でちょっと気になりましたが、避難道路ということであれば、原発の事故のときに避難する場合、片方だけの方向に走るはずで、その近くに行くはずがな

く、なぜ2車線にしなければならないのかという質問が1点目と、あとコンクリートの生コンの件ですが、後から下がるということも想定しておりますか、という2つの質問になります。

○道路建設課（松山） まず1つ目の2車線のお話に関して、2車線の整備については、計画交通量によって、道路構造令から、2車線で整備するのか、はたまた片側の1車線で整備するのかということがございます。

今回、こちら3ページ目に示しておりますが、真ん中左ほどで、こちらが令和22年の将来交通量、計画交通量になりますけれども、1日当たり1,118台ありますので、基本的に、構造令では1日500台以上になりますと、県道の場合2車線での整備を行っているところでございます。

2つ目の資材の生コンの価格に関して、今の我々の費用の算定に関しては、現在、最新の時点の単価でその費用対効果を算定するようになっており、将来費用が下がるということであれば、便益は上がるということになり、工事にかかる予算が少なくなるということに繋がると思いますので、そういったところで、減少したところで考えて評価をするということは、今のところ考えはございません。

○山下委員 山下です。最初の質問は、道路に反対するつもりはなくて、道路がないと過疎が進むはずなので、そういう意味でも道路建設については大賛成ですが、説明で避難道路として2車線という説明をされたと思いましたので、それはちょっとさすがに違うのではという質問です。

○道路建設課（松山） 説明が悪くすみません。避難路だから2車線ではなく、現在の幅員が写真にあるように1車線で、大型のバスが非常に通りにくいところで、これを2車線にすることによって、避難路としても活用できるというところを、説明が悪くすみませんでした。

○友広委員長 結局これは、500台以上の通行量があれば道路構造令上2車線ということが、基本にあるということでしょうか。

○道路建設課（松山） おっしゃられる通りでございます。

○友広委員長 はいどうぞ。

○五島委員 その質問ですが、数字で計算をして、今ぎりぎりですが、例えば1を割ったらどうするのでしょうか。

○道路建設課（松山） ご質問がありました、便益が1を切った場合ということですが、今の時点では我々としては1を上回っているということで整理しておりますけれども、今後また社会情勢の変化、例えば、追加での工事が発生した場合でありますと、まず1を切らないような方法、コスト縮減、そういったところが可能でないかとか、事業内容の見直し、そういったところをまず検討したいと思っております。

あと今の時点でも、ちょっとこちら9ページ目でもお示ししておりますが、表の上の方に、残事業費B/Cということで、こちら4.62という数値がございますけれども、こちらは残っている事業でのその期間での便益も参考にちょっと出してありまして、整備が終わっていないところで整備が終わると、4.62という整備効果があると認識しております。

全体として、本来やはり1を上回らないと、効果が全くないわけではないですが、やはり公共事業としてやる上では必要と思っております。先ほどの繰り返しになりますが、事業の内容を見直すなど、そういったところを検討していきたいと考えております。

○友広委員長 よろしいですか。

○山下委員 山下です。内容に関して全く異議があるわけではありませんが、先ほど1を切った場合には工法の検討とか言われたと思いますが、そしたら何で今、工法の検討をしないのか、と言いたくなります。

安くできるのであれば、今の時点で安くするべきであって、1を切ったら安くしますと言われると、それは違うのではないかという質問です。

○道路建設課（松山） 現時点では1を切っていませんので、仮に1を切るということを検討はしますが、その検討に関しては、内容によって、例えば道路事業の終点側の改良幅を少し見直すとか、ちょっと安全をこう担保できないとか、そういったところもあります。

今の時点では1は切っておりませんが、途中で事業を休止するとか、そういったこともあろうかと思いますが、今の時点では、その構造に関しては変更せずに、必要なものを設計している内容で事業を進めたいというふうに考えております。

○山下委員 山下です。内容に文句があるわけではなく、さっきの説明が1を切ったら工法を検討すると言われましたので、それであれば今の時点で検討すべきであって、説明が違うのではないのでしょうかという質問です。

○道路建設課（松山） そうですね。すみません。私の説明が悪くて申し訳ありません。

現時点では1を切っておらず、仮に切った場合の話をされていると思いますので、その場合の1つの方策としてのお話をちょっとさせていただいたところです。今の評価対象事業のことに言っていることではございません。

○友広委員長 私から申し上げるのは失礼かと思いますが、事業される場合は、日頃から費用対効果ということについては念頭に置いて設計施工されているということを基本にご理解いただければと思います。

○友広委員長 他にございませんか。では次に、河川課と砂防課の事業についてもお願いしたいと思いますし、また全体的に、この一括審議の対象事業全部でも結構ですので、よろしく願いいたします。はいどうぞ。

○大嶺副委員長 大嶺です。砂防・2で、対策工の話ですが、5ページで、横ボーリング工を行って目標の水位が達成できなかったということで、おそらく新たに横ボーリング工を追加というものが、6ページにある新しく追加したものだと思います。

もともとの横ボーリング工の効果がなかったということで、これだけたくさん横ボーリングして水があまり下がらなかったというところが、それがなぜかということは分からないと思いますが、それを追加でまた別の場所に横ボーリング工を追加して、本当に、地下水が目標のところまで下がるのかどうか、追加の横ボーリング工は本当に効果があるのかどうかという考え方があればお願いします。

○砂防課（青木） 砂防課の青木です。ただいまご質問にありました、横ボーリング工の地下水の低下の件について回答いたします。

今回横ボーリング工を地すべりブロックの範囲の中で計画して、当初の段階では、こういった本数、箇所と、横ボーリングの扇型に広がっている本数を入れて、水位を低下させるという目標でした。

しかし、近年の豪雨とかそのような雨のとらえ方によって水位が下がっていないという現状があり、現場では、当初の計画の横ボーリング工で、もし地下水が下がらずに、もうどこにも水を抜く場所がないということで判断された場合には、今度、抑止杭、抑止工といいまして、ここに示している杭工、いわゆる構造物を設置して、地すべりブロックを止

めるといふ検討に移らせていただきます。

ただ、まだその前に、水を本当に抜けるところがないのか再度検討させていただいたところ、このブロックの中にもまだ水を抜ける場所があり、引き続きこちらの水位を下げるため、横ボーリングの追加がまだできるこの計画を検討しております。

それでも水位が下がらないということであれば、その抑止杭を検討することになります。が、できる限り水位を下げた上で抑止工、今計画している杭工の設定をしていくことになります。

○大嶺副委員長 追加でもう少し教えて欲しいのですが、地下水の変化を計測されていると思いますけれども、年間の計測で、梅雨の時期がものすごく高くなって、目標の水位がそのときに達成していないのか、年間通してかなり高い水位が維持されているのか、そういうことが分かればお願いします。

○砂防課（青木） 水位のとらえ方ですが、まずその水位が上がったところでいくと、年間を通しての総合的な評価ではなく、突発的な大雨で地下水が、最高水位という言い方をしますけれども、例えば1日に100ミリとかそのような大雨を観測した際には、最高水位が突発的に上がりますので、その一番危険な状態の水位を採用して検討することになります。

従いまして、今後また大雨が多く降って、想定外の水位が観測されれば、その水位を見直して、現況安全率の算出について見直すということになります。

○大嶺副委員長 ありがとうございます。

○友広委員長 はいどうぞ。

○村田委員 河川と砂防に関して、各個別というよりは、全般的に一覧表を見ますと、再評価の視点というところで、社会経済情勢の変化という項目がありますが、ざっと見たところ、河川砂防のところはすべて変化なしというふうに評価がされていると思われますが、昨今、今ほどお話がありました、大雨の降り方が年を追うごとに大分変化してきていると、異常気象という言い方をしますが、それが異常でなくなっているというような認識があります。

まず1点、ここの社会情勢の変化が変化なしと評価された背景を簡単にご説明いただければと思います。それから2点目、変化しているかどうかという判断のサイクル、判断の基準がありましたら簡単にご説明いただければと思います。

○砂防課（青木） 砂防課の青木です。砂防課の件でご説明させていただきます。社会情勢の変化につきまして、まず、費用対効果のマニュアルの方で検討はしておりますが、こちらの坊ノ上地区でご説明させていただきますと、砂防事業におきましては対象となる保全人家戸数が変化しているかで決めており、人が住んでいるのか住んでいないのか、そこを調べた上で確認しているところです。こちらの坊ノ上地区につきましては、40戸世帯変化がないということで、費用対効果にもこの40戸を算定して、変化なしということで設定しているところでございます。

○河川課（田中） 河川課河川防災班田中といたします。1つ目のご質問で、社会情勢の変化ということですが、砂防事業と同じで、浸水区域に保全対象の農地や家屋等がございますが、B/C、費用対効果を算定する上で、その保全対象の構造物、農地とかそういうものが変わっているかわかっていないかというところで、同様に判断をしております。

今回変化なしということで、流域内浸水想定区域内に大きな新しい保全対象ができていないことから、変化なしと判断させていただいております。

2つ目の質問ですが、変化の見直しのサイクルということですが、これは再評価ごとに、その最新の状態を把握して調査をしておりますので、その再評価のタイミングごとに社会情勢の変化を把握しているということになっております。以上です。

○村田委員 引き続き村田でございます。ご説明ありがとうございます。個人的に少し気になるところは、冒頭申し上げましたが、大雨の降り方等は、いわゆる、過去の経験値でははかれないという状態になりつつあるかと思われま。

そうしますと、各事業の方、否定的にコメントするつもりはありませんが、せっかくのこの整備事業が、天候、社会とか環境変化というところになるかと思われまけれども、それに追いつかずに、各環境変化に間に合わずに災害が起きてしまうということが、一番避けなければならないことだろうと理解をしております。

おそらく、今お話を聞いた中では、天候の変化というところが、判断の物差しとしてはあまり重要になっていないように思われましたので、今後、この天候の変化というところを判断基準の1つに取り入れていただければと思われま。以上です。

○友広委員長 お願いします。

○河川課（田中） 河川課の田中といいます。すみません、ちょっと説明が不足してありまして申し訳ございませ。費用対効果を算定する上で、浸水が起きたときに被害率というものを算定しますが、被害算定をする上でマニュアルの改定が令和2年4月に行われてありまして、その中で被害率の実態調査、要は、どの施設に対して被害がどれくらい及んだということから被害率を算定ありますが、令和2年の改定によって、従前は平成5年から平成8年の被害の被害実態調査から被害率を出していたものが、マニュアル改定によって、平成5年から平成29年と期間が長くなっており、その被害率から算出してあります。

結果は、ご指摘の通り近年、激甚化・頻発化しておりますので、その期間、調査期間を平成29年まで延ばすことによって、主な被害率、家屋用品について約1.6倍の被害率の増加がっております。

今回の再評価についても最新のマニュアルを採用しておりますので、平成29年でありまして、近年の雨に対するその被害額というものが、多少反映されていると認識しております。以上です。

○砂防課（青木） 砂防課の青木です。砂防課の案件について、今、先ほど、田中の方から話が合ったことと同様な結果でして、被害想定、河川砂防の便益マニュアルの改定が行われており、砂防については令和7年にまた改定が予定されているところですが、やはり昨今の激甚化・頻発化する豪雨の災害に基づいた家屋の被害額につきましても単価が上昇しており、そちらにつきましても便益が反映されているような内容となっております。以上でございます。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。他にございませ。なければ私から、河川-3についてお願いをしたいと思われまますが、河川-3の早岐川広域河川改修事業について、これは、昭和42年7月と平成2年4月の豪雨によって甚大な被害を受けたことから、平成26年から着工されて、令和15年の完成を目標とされているという説明を受けてあります。

今回、埋蔵文化財の調査に所要の期間が必要だったことから、3年間事業期間を延長するということですが、この地域には、佐世保市の早岐支所とか或いは国道35号線など多くの公共施設、或いは家屋が存在しているということから、その事業の進捗について、地域住民の方々は大変関心が高く持っておられるのではないかとと思われま。

私としましては、事業の工事完成に向かって、どのような対応、取組をされようとするのか一度現地を見させていただければと思っており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 一応、現地を見させていただくということで進めたいと思いますが、また個別審議の事業でも出てくるかみしれず、最終的にあまりあっちこっちということはちょっと難しいと思います。

これも1つの現地調査の候補地として、ここは一応認識をしていただき、最終的には個別審議の案件を踏まえて正式に決定を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。

この河川-3について、ここで審議が終わるということでしょうか。それとも、全部見た後でしょうか？

○事務局（金子） 調査していただいた後に詳細審議という形になりますので、それから、確認した結果を踏まえての審議ということでもいいでしょうか。

○友広委員長 では、今、一括審議22事業について審議を進めてきたところですが、今、事務局の方から、この河川-3については詳細審議をしてからでもいいということですので、ここで一応、一括審議の22事業については、審議を閉じたいと思っており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 それではお諮りをいたしたいと思えます。今申し上げました通り、一括審議22事業について、ご審議いただいたわけですが、河川-3を除いた21事業について、対応方針の原案は継続とするということで提案がなされておりますので、継続することをお認めいただきたいと思えますが、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。ご異議がないようですので、一括審議の21事業については、原案の通り、継続を認めることといたします。ありがとうございました。

それでは、これからは、個別審議に入りたいと思えます。まず、個別審議の漁港-2の説明をお受けしたいと思えます。個別審議については、1件当たり20分以内ぐらいで審議を進めたいと思っておりますので、事業者におかれましては、3分から5分程度で説明をしていただければありがたいと思えます。

漁港-2 漁港整備事業 京泊（南串山）漁港

○友広委員長 よろしく願いいたします。どうぞ。

○雲仙市（細田） 雲仙市農漁村整備課の細田といたします。よろしくお願いいたします。それでは、再評価対象事業である「漁港-2 水産生産基盤整備事業 京泊(南串山)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京泊漁港は、島原半島の雲仙市の南部、南串山町に位置しており、雲仙市が事業主体となって実施をしております。今回社会情勢の変化等により、全体事業費が著しく増加したことにより、再評価の審議対象となっております。

当事業ですが、令和3年に着手し、当初計画では、令和7年までの5か年、総事業費は12億3,000万、費用対効果が1.93となっております。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おりますのは、事業完了が令和11年、総事業費28億4,000万、費用対効果は1.22となっております。

目的、事業概要についてご説明いたします。当漁港はカジキ大目流し網漁業やサンマ棒受網漁業を支える根拠地であるとともに、沿岸漁業や静穏な海域を活用したブリ等の養殖の根拠地であり、圏域内の総生産額の約5割を占める水産物を取り扱うなど、重要な役割を担っている漁港となっております。

近年、漁船の大型化が進んでいるため、大型船に対応した岸壁等の施設を整備することにより、労働環境の改善による漁業者の確保や、漁業活動の安全性、効率性の確保を図ることを目的として事業を実施しております。

事業の効果、必要性について、当地区は漁船の大型化が進んでおりますが、大型船に対応した係留施設がなく、防波堤への係留を余儀なくされております。このため、運搬車両の進入は困難であり、漁具の積みおろしを人力で行っており、危険で非効率的な状況となっております。また、漁業施設用地が狭隘なため、漁具の補修ができるスペースが少なく、他港まで漁具を陸上運搬し、補修を行うなど、重労働かつ非効率的な作業を強いられている状況となっていることから、岸壁、泊地、漁港施設用地等を整備し、労働環境改善による漁業者の確保や漁業活動の安全性、効率性の確保等の効果を見込んでおります。

事業の進捗状況といたしましては、令和6年度末時点で33.5%が完了しており、2号の取付岸壁の整備が完了し、現在、本体の7m岸壁の施工を行っている状況です。

主な事業費の変更内容ですが、これまでの事業の中で、当初、砂質地盤を想定しておりましたが、地質調査を行った結果、岩盤があることが判明したため、岸壁の床掘、泊地の浚渫等の事業費が大幅に増加している状況です。また、社会情勢の変化により、特にコンクリートの単価が約50%、捨石の単価が約45%など、資材単価、また労働単価の上昇により、事業費が増となっている状況です。

事業期間の見直しですが、岩盤掘削等の施工効率の低下や、市の予算等を考慮し、完了工期を令和11年度までの延長を見込んでおります。費用対効果につきましては、岩盤掘削や資材、単価等の上昇により、事業費の増加があったものの、当初計画になかった大型漁船の新規造船等により、対象漁船が2隻増加したことにより、便益が増加したもので、費用対効果は現在1.22と試算しております。

当事業は圏域内の総生産額の約5割を占める水産物の取り扱いがあり、また、サンマの水揚げが全国でも上位の船団の基地港となっている漁港を整備する重要な事業となっております。また、操業機会の増加による水産物の安定的な供給の構築、漁業者の労働環境改善効率化を図るため、岸壁を整備するものであり、漁業従事者からは、事業の早期完成を求められているところでございます。事業の必要性、整備効果が十分に見込まれることから、引き続き継続とさせていただいております。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。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。なお現地調査、詳細審議が必要と思われれば、そのことについてもご発言をお願いいたします。

○大嶺副委員長 大嶺です。岩盤掘削の話ですが、断面図で費用は書いてあり、その岩盤掘削のボリュームが、どれぐらいの奥行き方向にどれぐらいのボリュームがあって、上から見るとどこが岩盤で、3ページに赤で示されたところが全部岩盤で掘削しているところなのか、どこの範囲を岩盤掘削するのかということが分かれば教えてください。

○雲仙市（細田） まず岩盤が出た場所ですけれども、赤で濃く着色をしている岸壁、210mというところがございしますが、大体、中央付近ですけれども、ここに約100mの距離

で岩盤があることが現在判明しております。またボリュームですが、全体の岩盤のボリュームとして1万4,000m3ございます。

○大嶺副委員長 ここに入っている残土処理費用というものは、岩盤掘削した後に残土として処理費用がかかるということでしょうか。

○雲仙市（細田） そうです。土運船の方に乗せた後に、処分地まで運搬を、そして陸に上げる陸揚げをして、そこから処分までの費用を見込んでおります。

○大嶺副委員長 粘土だと使えなくて処分するということは分かりますが、岩盤だとかなり使える材料では、と思いました。残土処理をする必要があるのかどうか。

○雲仙市（細田） はい。現状の計画としましては、掘削をした泥については埋め立ての方への二次利用を計画しております。また、残りの泥についても、現在、処分をするのではなく太陽光の埋め立ての方に持っていきまして、埋立土として利用しているような状況です。

○大嶺副委員長 ここは、残土費用はそんなに発生はしていないということですか。

○雲仙市（細田） 費用としては、運搬費が主になってきております。海上運搬の費用がかかりますが、やはり作業効率が落ちますので、その分、土運船が現場にいる期間が長くなり、その分、費用が増加ということになります。

○大嶺副委員長 残土処分しなくても、陸揚げするためにコストはかかるとは思いますが、ここに書かれているものが残土処理ですので、再利用せずに、リサイクルとか使用せずに、処分場に廃棄するという意味だと理解しておりますが。

○雲仙市（細田） はい。当初でいきますと、陸揚げして処分まで考えておりましたが、今回の分でいきますと、現状としてはもう処分はしておらず、再利用を計上しているというような状況です。

○大嶺副委員長 この残土処理は、費用はほとんどかかっていないということですか。

○雲仙市（細田） 処分の費用としてはかかっておらず、運搬の費用ということになります。

○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 はいどうぞ。

○山下委員 山下です。岩地質調査というものがどういうものなのか分かりませんので、ちょっとお聞きしたいのですが、当初の計画の時に地質調査をしていなかったのかどうか。何でこれが後から地質調査で分かったのか、当然、民間であれば、工事を始める前に調査を行うべきではと思い、質問しました。

○雲仙市（細田） 当初の部分でいくと、まだ事業着手前に許可を受けておりますので、今回、当初の予定とした計画としては、現在赤で着色している対岸に防波堤がございますが、これを、昭和63年度に工事を行っておりまして、そのときに、ボーリング調査を実施しております。

その時のボーリングデータをもとに、今回砂質地盤という予想をしていたところですが、この事業が認められて、工事の詳細設計前に地質調査、ボーリング調査を行った結果、岩盤があるということが判明したという経緯でございます。

○山下委員 計画を立てる段階では地質調査を行わないのですか。

○雲仙市（細田） 今回、事業の評価を受けて、事業に乗った段階、事業を認められた後に地質調査を行い、そのデータをもとに詳細設計というものを行って、そこから工事着手ということになります。

○事務局（金子） おそらく国の補助事業でやられて、国の補助事業が始まる前、通常であれば、その前に調査してしっかりと図面を書いているのが一般的ですが、それでやってしまうと、その市町が単独の予算を使わなければいけないことと、国の補助を受けられなくなってしまうことから、事業着手前の計画段階では、過去のボーリングデータですとか、現地踏査とかで、一応、事業計画を立てて、その後、国の承認を得て、補助の予算がついてから、詳細なボーリングをするというようなやり方を一般的にやっております。

○山下委員 質問の意図は、同じように、地質調査をせず、後から公共事業の金額がどんどん上がっていくのではないかという心配でしたが、これは特殊な事情であって、一般的にはもう地質調査とか行っているということでしょうか。一般的な回答とかでかまいません。

○事務局（金子） 一般的にも、国の予算がつかないとやはり県の持ち出しが増えますので、事業着手前は概略の調査で、国の予算が認められた後に、詳細なボーリング調査とかをやっております。そのため、増える場合もあれば減る場合もあります。

○山下委員 国の予算が関係ないものであれば、計画前にボーリング調査とか行うことになりますか？

○事務局（金子） 市町の中で、単独予算でやるのであれば、それを踏まえて予算要求をおそらくするはずですので、その予算が認められたら、調査を開始するというような形になります。

○山下委員 よくわかりました。ありがとうございます。

○友広委員長 他に。はいどうぞ。

○五島委員 この図面がよく分かりません。この赤いところが用地で、ここが新しい栈橋みたいな形になるということは、この中は海で、そこを埋め立てるのでしょうか。全部、陸地になるのでしょうか。

○雲仙市（細田） そうです、赤の部分で、矢印で岸壁210mと真ん中にあると思いますが、そこが船を着ける岸壁の整備になります。そのあとの用地の4,440m²、ここについては埋め立てとなります。

○五島委員 道路はここに作られて、このように入るのですか。

○雲仙市（細田） はい。

○五島委員 転回して戻ってくるのでしょうか。

○雲仙市（細田） 用地と書いてある赤で着色した部分は埋め立てとなります。そこで網の補修とかできますので、そこは埋め立て陸地になります。

○五島委員 ここに道路を作るのであれば、こっちにも道路をつけて、回れるようにしたらいいのでは。転回して戻ってこなくていい。出口が1つしかない。

○雲仙市（細田） そこが道路で、出入口はそこになります。1か所の予定です。

○五島委員 中では回れないのでは。

○雲仙市（細田） 車が回転できるだけの用地の広さはございます。

○五島委員 どういうことですか。

○雲仙市（細田） すみません。道路のところは、市道からの進入路ということで設置をしております、そこから岸壁までのアクセス道路という考えでおります。

また用地については、網の補修であったり、漁具を置いたり、そういう準備作業を行うためのスペースという形で考えております。

○五島委員 多分、線がよく分からないため、そっち側とこっち側に段差があるのかない

のか、水なのか何なのかが分かりづらいです。

○雲仙市（細田） すみません、当初想定断面で左の青の部分、青の着色部分については地盤で、左側の部分が岸壁となります。

先ほど210mと書いてあった岸壁の部分がそうで、その右側が埋立地で、一種の弓状といいいましょか、そこはコンクリートブロックがあり、その上に段差があって、市道が通っているという横断面になります。

○五島委員 これは一部の断面だと思いますが、どこの部分でしょうか。

○雲仙市（細田） 標準断面という言い方をしますが、代表的な断面ということになります。

○友広委員長 はいどうぞ。

○村上委員 村上です。2ページの概要のところ、令和3年の着工で、岸壁が伸びたのはそんな数字的には差はありませんが、道路の10mと55mの説明と、それと船はどのぐらいの大きさでしょうか。仮で6隻、絵的に示されたものか、ちょっと船の大きさとかを教えてください。何か防波堤に入るときに大きな船が入るのでしょうか、ちょっと漁港の中が心配になりました。以上です。

○雲仙市（細田） 船の大きさですけれども、大型船で一番最大のもので199tの船が今現状4隻ありますが、一応、水産会社の方が2隻増やす予定としておりまして、将来的に6隻になるような計画を立てております。

まず道路の延長の理由ですが、当初の予定としては、この市道のカーブのところ、岸壁との距離が一番短くなる箇所、一番最短で岸壁にアクセスできる箇所に、道路位置の設定をしていましたが、設計時点で、交差点協議ということで警察、公安委員会と協議した結果、カーブ部に交差点を設けると、視認性が悪くなり、事故のリスクが高い、という指摘を受けております。

このため、地元の利用者の方と協議した結果、また公安委員会との協議の結果で、今回、この一番下の道路、55mという箇所、この位置に決定をしている状況です。

また最初にちょっと戻りますが、1隻当たり大体53mの長さの船が、6隻つくような計画となっております。

○村上委員 はい、分かりました。ありがとうございます。

○友広委員長 他にございませんか。どうぞ。

○山下委員 山下です。一般的に岩があれば、そこに杭を打てばいいだけだと思いますが、先ほどの図面、横断面のもので、なぜ岩のところを掘削しないといけないのか、分からなかったのが質問しました。

○雲仙市（細田） 掘削する理由ですが、今回最大の漁船が199トンの大型漁船でございます。そのため、喫水、船の必要な水深が7m必要ということで、その水深を確保するために、掘削を行うというものでございます。

○山下委員 でも、どちらかにしか船は着かないはずだから、全部を掘削する必要はないのでは。

○雲仙市（細田） 今、現状青の図示をさせていただいているところが、船が着くところ、すけれども、その下の薄い赤で示した部分、今ポインターで示しておりますが、その部分の水深が足りない箇所ということで、その旋回も必要ですので、その部分を掘削すると、この漁港内の水深7mを確保できるということから、その部分を掘削し、7m水深を確保するということになります。

○山下委員 すいません、質問の意図がちょっと伝わってないと思いますが、先ほどの5ページで、その真ん中に薄く書いてあるのが岸壁の部分であれば、どちらか右か左かだけを掘削して、水深を確保すればよくて、その岸壁の右と左を掘削する必要はないのではという質問です。

○雲仙市（細田） 水深を確保する上で、基礎のブロックを置きます。そのブロックを置くために、床掘ということで、右側、画面でいくと右側の部分までの掘削が入っておりますが、垂直には掘れませんので、安定勾配ということで、ある程度安定した勾配を取るために、掘削の範囲が、この画面の右側で発生しているというような状況です。

○山下委員 よく分かりました。

○大嶺副委員長 すいません、大嶺です。私も質問しようかと思っておりました。床掘で全部掘削した後に岸壁を設置するという絵になっていると思いますが、もともと岩盤で強い状態ですので、岩盤の上にそのまま岸壁を乗せるやり方ができないのかどうか。

○雲仙市（細田） 今、現状岩盤の上に、そのままブロックを積み上げていくような計画になっております。赤いところは岩盤掘削する箇所の着色となっております。掘削を行った後に、ブロックを積み上げていくという方法になります。

○大嶺副委員長 その赤いところの岩盤は強いので、そこはそのまま残したままではダメなのでしょうか。

○雲仙市（細田） この赤の部分まで掘り下げないと、水深7mを確保できない状況です。

○大嶺副委員長 それは岸壁の手前を直に切れば、7m岸壁の下はそのまま岩盤を残した状態で、ということができないのでしょうか。

○雲仙市（細田） はい。これについては垂直には掘れませんので、斜めの安定の1:1と書いてある安定の勾配を確保して掘削をしないといけませんので、今回、この斜めの上まで掘った上で、その岩盤の上にブロックを積み上げていくというような工法を取っております。

○大嶺副委員長 分かりました。やり方は分かりましたが、もっと安いやり方がないのかなと。せっかく岩盤があるので、掘削の方法で、もし良いやり方があれば、できるだけ残していただきたい。おそらく標準のやり方はこのやり方だと思いますが。

○雲仙市（細田） 現状といたしまして、掘削で安定勾配、今、設計上で1:1というのを引いておりますけれども、実際、先ほど道路の設置で最短距離と言いましたが、だんだん市道に近づいてくるところもございますので、実際の作業をしながら、安定する勾配であれば、この1:1をちょっと立てて、できるだけ少なくしていくということは、今後考えていくところかと考えております。

○友広委員長 他にはございませんか。なければ、一応質疑をとどめたいと思います。漁港・2につきましては、対応方針(原案)は継続でございます。継続ということで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 はい。ありがとうございます。では、漁港・2につきましては、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。

港湾－１ 港湾改修事業 厳原港

○友広委員長 それでは午後の部を再開したいと思います。個別審議、港湾のご説明をお

願いいたします。

○対馬振興局（田中） はい。港湾-1としまして、対馬振興局河港課田中と申します。よろしくお願ひします。座って説明させていただきます。港湾-1について説明させていただきます。

港湾改修事業の厳原港になります。厳原港は対馬の海の玄関口となっており、漁業活動の拠点としての役割を果たしている重要港湾であります。今回、本事業は採択後10年経過するという事で、事業再評価の対象となっております。

これまでの審議の状況でございますが、平成28年度に新規事業評価を行いまして、その後、令和2年度に1度土木部内で報告を行っております。令和2年度時点で、既存防波堤の再利用ができなくなり、資材利用ができないということが判明しまして、事業費の増加、工期の延伸をしております。

今回、本委員会での初めての審議となりますが、さらに、防風柵の追加、労務費、資材単価の上昇などによる事業費の増加、工期の延伸ということになります。費用対効果におきましては、事業費の増加に伴いまして、1.20となっております。

本事業の目的ですが、本港は、厳原町漁協の本所があり、水産基地となっているところで、水産物の陸揚げ作業の収量改善ということが事業目的でございます。

現在、陸揚げ施設から、船から荷さばき所まで漁獲物を運ぶ運搬動線はちょっと遠回りになっているということが1つ課題にあります。また静穏度が十分に確保されていないという状況にあるということです。このような状況を改善するために、今回事業としまして、防波堤130m、物揚場(-4m)一式、具体的には浮桟橋の整備を計画しております。

平成28年度に事業着手しております、昨年度末までの事業進捗としましては約42%となっております。

事業の効果・必要性としまして、厳原港の久田地区には陸揚げ施設、そして、物揚場に並行して、浮桟橋が設置してございます。しかしながら、静穏度が十分に確保されていないということから、台風のとときかには、たびたび被災を受けて、漁業活動に支障をきたしているという状況でございます。この状況を改善するために、港内静穏度の向上を目的としまして、防波堤の整備というものを進めていくというところでございます。

もう1つ、現在の船から揚げた後、漁獲物を荷さばき所に運びますが、ここに船が止まっており、こちらが荷さばき所ですが、ぐるっと回って行くというような動線になっており、非効率な作業となっていることから、今回その防波堤の整備に伴い、支障となる現況の浮桟橋の撤去にあわせて、新しく荷さばき所に直結した浮桟橋というものを設置していくと考えており、これにより陸揚げ作業の効率化を図っていくものでございます。

事業費の見直しについてですが、当初、この計画してある防波堤につきましては、対岸、ここにフェリー埠頭とあとジェットフォイルがとまる埠頭がありますが、こちらの再編事業を行っております、その際に撤去する予定でありました既存の防波堤をもう1回再利用しようということで計画しておりましたが、実際この防波堤の撤去の工事に入ったところ、流用が不可能であった、老朽化が著しかったというところで、使えないということが判明しましたので、この防波堤については、流用ではなく新しく新設する必要性が生じたため、ここで事業費が1.3億円増えております。

また設計に当たり、風等の状況を確認した結果、安全な陸揚げ作業をするために、この防波堤の上に防風柵というものが要ということが判明しておりますので、これに併せて防風柵というものを設置するという事になっておりまして、事業費として約3.7億円増

となっております。

併せて労務資材等の上昇というものがあっており、これも合わせて全部で8億円増となっております。

次に、事業期間の見直しについて、先ほど説明しました既存の防波堤の再利用ができなくなったということに伴いまして、防波堤の設計をちょっと最初から見直すということをやっております。

あわせて設置するブロック等が出てきますので、その工事費用の増ということがありました。あと、防波堤へその防風柵を設置するということを追加しておりますので、これに伴いまして、工事が伸びております。

あとその間、漁業者の皆さんとも、各種調整をまた進めておりましたので、これに関しても少し、時間を要したというところです。

最後に既存の浮棧橋の流用先、当初処分という予定でしたが、流用ができそうなところがありましたので、ここの調整というところで、事業期間が延びたというところになっております。

費用対効果につきましては、当初1.65に対しまして、今回1.20という数字になっております。

下がった要因としましては、事業費の増というところが大きな要因と考えております。

最後に10ページですが、対応方針としましては、この理由は、対馬市の基幹産業であります水産業を持続させるために必要な事業であること、また事業費ベースで約42%の進捗であること、防波堤も130mのうち94m区間の本体部分についてはもう完成しておりますので、あと浮棧橋の方につきましても、昨年度から製作の方に入っております、今年度製作が仕上がるというような状況でございます。

従いまして、代替案等の可能性はないのかなと考えております。全体としましても、その事業費の増額、期間の延長というものはありますが、B/C、費用対効果もまだ見込まれることを考えますと、総合的に判断しまして、引き続き継続して本事業の完成に向けて進めていきたいと考えております。以上です。

○友広委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見ご質問を受けたいと思います。

○山下委員 5ページの事業の効果・必要性のところですが、浮棧橋を替えることと、効果が変わるということの関連性が分かりません。

上に行くのをやめて横に入れるのであれば、浮棧橋を替えず、横にそのまま入ればいいだけの話であって、これだけを見ると、浮棧橋ありきの事業にしか見えません。

将来、緑のところが入れるのであれば、現状のところでも、緑のところでも横に入ればいいだけ、というように見えてしまうというところが1個目の質問で、もう1個は後からします。

○対馬振興局（田中） はい。先ほどの質問ですけれども、現状、ここに岸壁に沿って動線がありますが、実際フォークリフト等がこちらからこう入ってきて、下がっていくような状況となります。

今おっしゃられた、ここを直接行けないのかというお話ですが、ここはもう浮棧橋形状になっており、段差が当然あります。ですので、フォークリフトが直接ここを行き来することはできません。この連絡橋を渡ってぐるっと回らないと、車とかフォークリフトは通れない、という状況になっております。

今回、ここに、このように新しく計画しますが、ここであれば、直接、フォークリフト

なり車なりが行けますし、ちょっとこれとはサイズが違うことが分かるかと思いますが、この中で転回することもなかなか難しいということで、入ったものがそのままバックで出るというようなことになっております。

今回ちょっと広めに取りまして、この中でくる一つと回って出て来られるとか、そういったところも考えまして、このような新しい浮棧橋の形式に切り替えます。

○山下委員 山下ですけど、やっぱり分からないことが、段差があるのであれば、段差を消せばいいだけの話であって、ここまで工事費用をかけてやらなければならなかったのかということが、いまいち分かりません。

○対馬振興局（田中） これは満潮の時ですので、浮棧橋が近くに見えますが、干潮になると、段差がこれぐらい離れていきます。

そうなれば、どうしてもその車の行き来は不可能ですし、この段差を解消するということはなかなか難しいかと思っております。現状として、ぐる一つと回ることが、やむを得ない状況というところです。

○山下委員 でも、次できるのも浮棧橋ですよ。浮棧橋であれば、干潮満潮の時の差は変わらないのではないのでしょうか。

○対馬振興局（田中） そういうことではなく、浮棧橋のここと岸壁の高さとして2mとかの段差ができますので、ここを直接車で乗り降りというのは不可能です。今回新しくこうすると、橋で繋がりますので、そこは車が段差なく通れるというところです。

○山下委員 多分そういう回答だと思っていましたが、そこから先に次の質問があって、となると浮棧橋だから、そもそも、今ある浮棧橋を横にずらして、それを橋でつなげればよかっただけでは。

○対馬振興局（田中） 質問のご意味は、これを横に向けるとかでしょうか。

○山下委員 もっと沖側に出すとかです。

○対馬振興局（田中） 要するに、これをこちら側に、こういうふうに置くという意味ですか。

○山下委員 はい。浮棧橋だからずらせるはずだから、あえて作り直す必要がどこにあったのかという質問です。

○対馬振興局（田中） 先ほども話しましたが、実際、ここにちょっと横づけしておりますけれども、幅が狭くて、1回、一方通行で入ったらまっすぐ出ていくしかないというところがあって、ここも効率的に良くないというところがありまして、中でぐるっと回れるサイズの幅が必要ということになりましたので、新しくこのサイズの浮棧橋を設置することによってやっております。

○山下委員 それはそれで構いませんが、となると、効率化の説明が間違っているのでは。そこで回転できないから効率が悪いのであって、動線が悪いからというわけではないのでは。浮棧橋をずらせば、効率は変わらなかったはずですので、要は、これを作った理由は、回転場を作るためということが主なメイン理由になるのではないのでしょうか。

○対馬振興局（田中） はい。大きなところがこれだと考えておりましたが、先ほどちょっとこの中で説明していなかったのは確かにその通りで、実際、ここについては回転できるようにしていきたいということは当然あります、その効率も含まれております。

あわせて、この浮棧橋自身も老朽化が結構進んでおりますので、その更新というところも、今回、新しい浮棧橋ということで設置していきたいと思っております。

○山下委員 説明は全然いいのですが、説明の最初のペーパーが違うのではないかという

ことが最初の質問です。

次の質問が8ページで、幾つかありますが、一番下の設計見直しが平成30年から令和元年、これは前のものとの関連ですので、ここで聞いていいのか分かりませんが、最初の測量調査設計で2年間かかっていたのに、見直しで、何でさらに2年間かかるのか、ということが1個目の質問です。

2個目の質問は、令和7年と令和8年、防波堤の方は漁業者の施工調整で2年間かかっているわけですが、でも最初の別記6の方では、早期の施工完成をお願いされていると書いているわけで、2年間も施工調整にかかるのであれば、漁業者は感謝を希望していないのではないか、というように見えてしまいますので、この2つの2年間の説明をお願いします。

○対馬振興局（田中） はい。測量設計を最初に行っております。資料説明にありました通り、このときは、対岸の防波堤を再利用ということで考えておりました。ただ、防波堤の撤去の方はどうしても再利用ができないということが判明しましたので、それに伴いましてもう1回再設計をやり直しているというところですよ。

もう1つのR7、8のところの漁業者の調整ですが、これが浮棧橋の設置の方と関連しまして、実際この浮棧橋を設置するためには、この浮棧橋を1回取らなければならないということがありまして、その防波堤の工事と併せてですが、このときのやり方といいますか、取っている間に供用者の皆様がどうするかというところの話にちょっと時間がかかってまともらず、一番下の右下のところにあります通り、工事の物揚場4の方の工事を先に完了して、最後に防波堤を閉めるというような調整をするというところは、ここで初めて決まりましたので、ここで2年ちょっと時間を費やしたということになります。

○山下委員 質問の意図は、2年間、2年間で設計がかかるのであれば、そもそも新しい工事だったのではないかと。工事の変更ではなく、新しい工事と考えるべきだったのではないかとということと、設計見直しによる工事の増加が令和2年、令和3年に入っているということは、どういう工事をやるか分かっていたわけだから、漁業者との交渉も、どういう工事をやってどういう形になるかということも、ここから先にすぐできていたはずで、そうすると、防波堤と物揚場、同じタイミングで工事できたはずで、そうすると、工事費も下げられたのではないかと。最終的に聞きたい質問です。

○対馬振興局（田中） はい。ここ、R7とR8の漁業者調整と書いてありますが、実際に何をしたかと言いますと、ここの設計の見直しで、おっしゃられるように漁業者と話しながら、その工程を考えましたが、防波堤の工事をする間、今ここを使っておりますけれども、防波堤をずっと今こちらの方から整備しております、漁業者がどうしてもここを使いたいということでしたので、ここは開けたまま、使えるようにしたまま、防波堤をまずします、と。

次にこの浮棧橋を作らないといけなくなりますが、この後半、防波堤の工事と浮棧橋と一緒にやられてしまうと、実際陸揚げする場所がなくなってしまうので、その間を空けて欲しいというところが、この7と8の調整の区間になります。

実際のところ、今防波堤の方はずっとここを開けて進めております。ここのちょっと白くなっているところが今既存の防波堤のところ、ここを開けております。ここを使うために、この防波堤を最後まで閉めたら困るという調整がありましたので、先に浮棧橋をして、最後に防波堤を閉めるというような調整になりましたので、先ほどのR7、8のところに間ができるということになります。

○山下委員 はい。それであれば分かりますが、この図面自体が、この説明自体は施工調整と書いてありますけれども、施工調整ではなくて、それは一体工事ができないから2つに分けたという説明が正であって、このような書き方をされてしまうと、地元の人が欲しくない工事を無理やり県がやっているように見えてしまうということでの質問です。

○対馬振興局（田中） すいません。資料の作り方を少し考えさせていただければと思います。漁業者さんも非常に協力的でして、我々と親身になって話してくれていますので、ここは要望通り進めていきたいと思っております。

○友広委員長 他にございませんか。

○五島委員 現況、どこまでできているのでしょうか。

○対馬振興局（田中） これが実際の今の航空写真になります。防波堤は、このちょっと白く見えているところがあると思いますが、ここまで完成しています。

○五島委員 その白めの赤いところは完成していますか。

○対馬振興局（田中） ちょっと今、赤を外してみましたが、ここまでできています。今現在、この浮桟橋というものを工場の方で製作しているところです。現況としては、そのような進捗でございます。

○友広委員長 他にございませんか。ないようでしたら、諮りをいたします。対応方針（原案）は継続ですが、継続してよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございます。では、継続ということで、了承することといたします。ありがとうございました。

道建－1 道路改築事業 主要地方道野母崎宿線（飯香浦工区）

○友広委員長 それでは、道建-1についてご説明をお願いいたします。

○長崎振興局（松本） 長崎振興局道路建設課の松本と申します。よろしく申し上げます。「道県-1 道路改築事業 主要地方道野母崎宿線（飯香浦工区）」についてご説明します。

今回の再評価の理由としましては、事業費及び工期が変更となるためです。まず、審議経過ですけれども、平成26年度に新規事業として着工し、令和2年度に工期延長の理由で1回目の審議を受けており、今回が2回目となります。事業費を12億円から16億円に増額、工期を令和8年度から令和14年度へと変更するため、今回審議に諮るものです。

本事業の目的、事業概要、これまでの経緯です。本事業の目的につきましては、長崎市飯香浦の野母崎宿線において、通行車両の走行性の向上を図り、安全安心な生活道路の確保を目的として、道路の拡幅を行うものです。

全体延長が1.1km、車道幅員が6m、全体の幅員が7.5mです。平成26年度から事業を開始し、令和元年度までに図の青色の部分、約260mを供用しております。現在、図の赤色の部分の測量設計を行っているところです。事業進捗率が令和7年3月末時点で26%、用地進捗率が18%となっております。

事業の効果と必要性についてです。当事業区間は全国一の生産量を誇るびわの生産地が位置しておりますが、道路の幅員が狭い上、線形が屈曲して見通しが悪いため、貨物車などの車両の安全な通行に支障をきたしております。そのため道路の拡幅を行うことで、車両の安全性の確保が期待できます。

今回の見直しの理由について、まず、事業費の見直しの理由ですが、資材、労務単価が

上昇したことによるものです。社会情勢の変化により、前回評価時の令和2年度を基準として、令和7年4月時点で、労務単価につきましては約3割、資材単価につきましては3割から5割上昇しております。この単価上昇により4億円の増額となっております。

次に、事業期間の見直しについてですが、今回の事業区間には字図混乱の地域があり、長崎市が地籍調査を実施しましたが、それでも多くの用地境界が確定しない場所が残ったため、この境界の確定のために必要な期間を踏まえて、事業完了年度を令和8年度から令和14年度に見直すことにしております。

事業の投資効果についてです。費用対効果が前回評価時の1.15から今回1.14となっております。プラスの要因としましては、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加、マイナス要因につきましては事業費の増加と工期の延長となります。費用対効果では計測できない効果として、この路線が緊急輸送道路に指定されており、緊急時の防災機能が強化されることです。

対応方針につきましては、同事業の実施により、通行車両の走行性の向上が図られ、安全安心な道路となることで、地域の生活改善に資することができます。長崎市から整備促進を要望されており、事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれ、事業継続が妥当であると考えております。以上で説明を終わります。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。それでは、ご意見ご質問を受けたいと思います。はいどうぞ。

○村田委員 本事業に関しましては、2ページ目の審議経過のところにもある通りですが、第1回審議、第2回審議ともに用地取得手続き難航というところで工事延長がなされているというものでありますが、難航が解決する見込みがどれほどあるのかなというところが1点と、もう1点は、この難航がずっと続くのであれば、工事の見直しとして、できるところ、その延長、計画1.1kmをすべてやるというものではなくて、できるところまでやって、現実的にできる範囲内で効果を出すということも選択肢の1つと思われそうですが、その2点、いかがお考えでしょうか。

○長崎振興局（松本） はい。6ページ、今ちょっと図で示しております字図混乱地域が2つ分かれておりますけれども、右側のところにつきましては、以前から混乱の状況を改善しようと思っていりろい調整を図りまして、ちょっとめどが立ちつつある状況にあります。

これを踏まえて、左側の地域についても、同じように調整を進めていきたいという状況でありまして、右の状況のような形であれば、改善の見込みもあるかなと思い、その手続きの期間も踏まえて、今回事業延長の期間を考えております。

2つ目につきましては、今の字図混乱地域を除いて、今の青のところから真ん中の部分、この部分につきましては、今設計を進めておりまして、ここの部分につきましては早ければ今年度から用地買収をさせていただいて、少なくともこの部分は、今工事をできるような状況にしていきたいと考えております。

○村田委員 はい、ありがとうございます。引き続き村田からですが、本事業に関しましては、着手が平成26年というところからですがけれども、現時点で事業進捗率が26%、今、ちょっと指摘させていただいた用地、進捗のところが18%と、ともに低い状態と理解をしております。

よければ、現地、実際にどれほどの現状の使いづらさがあって、この事業を進めて、引き続き時間が長くなっていますが、やっていく必要があるかというところを、詳細審議

をさせていただければと思いますが、ちょっとこれは提案でございます。いかがでしょうか。

○友広委員長 はい今、村田委員から、詳細審議の方で、現地を見て、再度、協議をしたかどうかということでございますが、いかがでしょうか。今、村田委員がおっしゃられましたけれども、字図混乱地域の解消とはなかなか、地籍調査をする段階で相当苦勞されたと思いますが、結果的には字図混乱地域ということで止まっているということからするとどうなのかなと思っておりましたけれども、今ご説明で、明るい見通しだということですので、そういうことも含めて総合的に、提案がありました通り、現地を見させていただいて詳細審議に行くというように、委員会としては対応したいと思いますが、その辺ご理解いただけますか。

○長崎振興局（松本） 了解いたしました。

○友広委員長 事業者の方もそういうことでございますので、道建-1につきましては、現場を見させていただいて詳細審議をするということで、今日は、ここで一応審議を終わらせていただきたいと思います。すいません。よろしくお願いいたします。

道建-3 道路改築事業 主要地方道佐々鹿町江迎線（楠泊～矢岳工区）

○友広委員長 それでは、道建-3についてご説明をお願いいたします。

○県北振興局（浦本） 県北振興局道路建設第一課の浦本と申します。よろしくお願いいたします。それでは、説明をさせていただきます。「主要地方道佐々鹿町江迎線（楠泊～矢岳工区）」の再評価について説明させていただきます。

今回再評価に諮る理由としましては、再評価後の事業費及び工期の変更となります。まず、審議経過になりますが、平成25年度に新規事業評価を受けまして、令和2年度の第1回審議、令和4年度の第2回審議により、事業費及び工期の見直しを行っております。今回が3回目の審議となります。事業費を23.5億円から29.5億円に、工期を令和8年から令和13年へと変更するため、審議に諮るものです。

本事業の目的、概要、これまでの経緯について説明します。目的について、当地区は、生産量が日本有数の「いりこ」をはじめとした水産物の産地となっておりまして、当該区間はこれらの運搬経路となっております。しかしながら、幅員狭小で急カーブが連続しておりまして、大型車同士の離合も困難な状況となっていることから、通行車両の円滑で快適な通行を確保するものです。

全体計画としましては、2.2km、計画交通量は1日当たり3,360台となっております。平成25年度から事業を開始しておりまして、用地買収に着手、平成26年度には工事に着手しております。令和6年度末現在の進捗としましては、青で示しております790mが供用開始しておりまして、現在は用地が取得できた箇所から順次施工を行っているところです。事業進捗率については、令和7年3月末時点で、事業費ベースで63%、用地進捗率は77%となっております。

事業の効果及び必要性についてです。先ほどもご説明しましたが、当該地域は日本有数の「いりこ」を初めとした水産物の産地となっておりまして、これらの運搬経路となっている北松半島の西海岸を周回する幹線道路となっておりますが、幅員が狭く、線形不良で、安全が確保されていない状況となっております。当区間の整備により、これらの課題を解消することで、走行性の向上や、歩行者の安全が確保されるものと考えております。

事業費の見直しについてです。今回、事業費を23.5億円から29.5億円へ変更し、6億円

の増額となっております。主な理由としましては、掘削施工中の斜面崩壊による対策工法の追加や、斜面崩壊箇所と同様な風化の進行した軟弱な地盤への法面对策工法の追加により増額となったことが要因となっております。詳細については、次ページで説明します。

斜面崩壊の対策工の追加による事業費の見直しについてです。当初は、崩壊箇所前後で実施した地質調査の結果により、擁壁を設計しておりましたが、擁壁の掘削中に斜面が崩壊し、写真1、2のような地層のずれやモルタル吹付箇所の被害が確認されております。これによりまして、背後の民地に被害が発生しております。その対策としまして、斜面崩壊後に投影箇所を追加で地質調査をした結果、当初想定より風化が進行した軟弱な地盤が要因と推測され、被害拡大による現道や民地への影響防止のため、変更後の断面のように、アンカー工による対策工を行うこととしました。この追加により、2億円の増額となっております。

工法の変更による事業費の見直しについてです。当該工区の地質の特徴として、施工中に風化砂岩の地層が地表にさらされて、雨などによる風化の進行が通常より早く、施工中に斜面崩壊の危険性が高くなることが、先ほどの斜面崩壊により判明しました。そこで、黄色法面箇所の過年度の地質調査結果を再精査したところ、斜面崩壊箇所と同様の風化砂岩の地層が当該箇所で確認されたため、変更後の断面図のように、アンカー工の追加や、のり面上部から土を取り除くと同時に斜面施工を行う逆巻工法へ工法を変更することとしました。これらの対策工法の追加により、3億円の増額となっております。

資材労務単価の上昇についてです。社会情勢の変化により、前回評価時の令和4年度を基準とし、令和7年度4月時点で、資材単価については、生コンが5割、コンクリート二次製品が2割、労務単価については普通作業員で約1割上昇しております。この単価上昇により、1億円の増額となっております。

事業期間の見直しについてです。今回事業期間の見直しを行いますが、理由としましては、本計画に影響する土地の移設先の詮索難航、用地交渉における協議の難航、また先ほど説明した法面对策工追加による工事期間の増となっております。具体的な墓地移設、用地取得に必要な年数としては、調査設計に2年、用地補償に2年、計4年必要となります。また追加の法面对策工に必要な年数は1年必要となります。よって事業期間の5年延伸が必要となりました。

社会情勢の変化についてです。西九州自動車道は、これまでに今福インターから松浦インターチェンジ間が供用されており、現在松浦インターから佐々インター間について整備が進められております。今年度には松浦インターから平戸インター間が供用予定となっております。また今年3月には、佐々インターから佐世保中央インターの4車線化が完了し、現在は大塔インターチェンジまでの区間で整備が進められております。西九州自動車道が全面開通することで、当該地域へのアクセス向上や、交流人口の増減による県北地域の産業、経済、文化のさらなる発展が期待されております。

事業の投資効果についてです。費用対効果B/Cが、前回評価時の1.02から今回1.01となっております。プラス要因としては、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加、マイナス要因としては、事業費の増加と事業期間の延長となります。また、B/Cでは計測できない効果として緊急輸送路の機能強化があります。

対応方針についてです。本事業は、主要地方道佐々鹿町江迎線における延長2.2kmの整備を行うものであり、産業支援及び安全安心な生活道路の確保を目的に整備を行うものであります。佐世保市から整備促進を要望されており、事業費の増額、期間の延長はあるも

のの、事業効果や費用対効果を鑑み、事業継続が妥当であるものと考えております。以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。ご意見ご質問をお受けします。はいどうぞ。

○村上委員 村上です。法面対策工法の追加箇所など事業期間の見直しをされているところの墓地の移設で、墓地移設用地取得の影響が4年と書いてあり、墓地について、計画された時から墓地があるということは分かっていると思いますが、その墓地のところを通らずにできるような設計は不可能だったのでしょうか。

○県北振興局（浦本） 道路を作る際に必要な線形、カーブを作る上で、構造的にそのカーブの形とか道路の勾配とかが決まっております、前後の繋がり、どうしてもこうつなげていく関係で、極力墓とか大きな公共施設とかそういったところを外すような形で設計を行いますが、やはりどうしてもかかってくるような場合があります。

実際、今回もそうですけれども、微調整はまだできます。大きく線形を決めた後の微調整で、今回はその微調整を行って、何とか調整がつきそうな形になっております。実際、今現在としては、調整にちょっと時間がかかっているというような状況です。

○村上委員 分かりました。墓地は共有の財産ですので、簡単にはいかないのかなと思いましたが、努力されていることが分かり、うまくいくといいと思います。以上です。

○大嶺副委員長 大嶺です。法面で掘削途中に崩壊が起こって対策が必要ということで、予算が増えていますが、それ以外のところで似たようなことが起こる可能性があるのか、ありそうなのかどうかということを検討されていると思いますか。

○県北振興局（浦本） はい。先ほどちょっと説明させてもらったところで、これが先ほど崩れたところから少し横に行ったところの法面になりますが、ここもボーリングとかのデータを見ると、大体同様の地質状況になっておりまして、やはり施工を行う際に、どうしても空気に触れるとか、水が当たると崩壊のおそれがあるということで、同様の考え方で設計の見直しを行っております。

○大嶺副委員長 必要なところは検討されているということでよかったです。

○県北振興局（浦本） ありがとうございます。

○友広委員長 はいどうぞ。

○山下委員 県北の雰囲気は大好きですので、ぜひこの道路は作っていただきたいところですが、アンカーの本数がこの後増える可能性があるのではないかと質問が1個と、普通作業員の工賃のところが1割増しと書いてありますが、実感でいうと1割では足りないのでは、というところがあって、その2点です。

○県北振興局（浦本） はい。アンカーについては、もしかしたら増えるかもしれません。ですので、実際施工に入った状況を見て、現地を見ながら施工を行うという形になるかと思っております。

普通作業員についてですが、普通作業員は、今回は令和4年から7年で1割程度というところで、これは全国的にも決められた金額になっています。実際、私どもが独自に調査したものではないので、具体的にはっきりどのぐらいだろうかとはちょっと言えないところではあります。

○友広委員長 他に、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-3につきましては、継続ということで、原案が示されたところでございますが、原案通り継

続ということを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 はい。ありがとうございました。では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。

道建－４ 道路改築事業 主要地方道有川新魚目線（榎津工区）

○友広委員長 では続きまして、道県-4をご説明お願いいたします。

○上五島支所（綿元） 上五島支所建設課の綿元です。説明させていただきます。「道県-4 道路改築事業 主要地方道有川新魚目線（榎津工区）」について説明させていただきます。

本事業は、平成24年より新規評価を受けて、平成25年度から着手しております。その後、三度の審議を受けております。事業費の増、工期の延長について、了承していただきましたが、今回改めて事業費、工期ともに変更が生じることとなったため、事業費及び工期の再評価後変更として、本委員会に諮問するものとなっております。詳細につきましては、後程説明させていただきますが、資機材及び労務単価の上昇による事業費増により、事業費が17億円から18億円、地盤改良追加による工事期間の2年延長により、事業完了を令和8年度から令和10年度に変更させていただきたいものとしております。

事業の目的、概要、経緯につきまして説明させていただきます。主要地方道路有川新魚目線は、上五島の中通島北部と新上五島町の中心部を結び、また国の重要文化財に指定されている青砂ヶ浦教会などへの観光ルートや、緊急輸送道路に指定されている幹線道路となっております。そのうち、旧新魚目町の中心部に位置する当該工区につきましては、支所、郵便局、小中学校などが道路に面して設置されております。しかし、車道幅員が狭小で、かつ、通学路であるにもかかわらず歩道がなく、通行に支障をきたしているということから、通学路の安全確保、交通安全確保及び交通の円滑化を図るため、道路の拡幅及び歩道整備を目的として、道路改築事業に着手したものでございます。現時点で、全体計画1.2kmのうち0.69kmが完成し、供用している状況でございます。

事業の効果、必要性についてですが、整備前につきましては、左下の写真1の離合状況の通り、幅員狭小により、車両通行に支障をきたしております。また、写真2の通り、歩道が整備されていないという状況から、道路の路肩を歩いて児童が通学しており、通行車両と接近して危険な状況となっている状況であるため、道路拡幅及び歩道設置の要望があり、事業に着手したものであります。

事業費の見直しについて説明いたします。事業費増の内容としましては、資材、労務費の単価上昇で約1億円の増としております。資材費では、前回評価時、令和5年ですが、それから比較して、鉄筋、生コン及び軽油が約1から2割上昇、労務費につきましては、土木一般世話役で約2割上昇しており、全体として約1億円の増額としております。

事業期間の見直しについて説明いたします。前回の令和5年度の再評価時点で、事業期間を令和8年度までとしておりましたが、当該事業区間にある函渠工におきまして、その函渠工、ボックスカルバートですが、歩道下に設置するということで5年度末に事前掘削を行ったところ、軟弱地盤が確認されたということから、軟弱地盤対策の検討が必要となりました。そのため、令和6年度に地質調査及び設計を実施し、令和7年度、今年度ですが軟弱地盤対策工事を行うとした結果、約2年間、不測の年数が必要となりまして、事業期間を2年延長し、事業完了期間を令和8年度から令和10年度に延長させていただきたいと考えております。また、この函渠工自体は町の事業となっておりますが、今回、榎津工区

を県が行っていますので、そこに併せて一緒に行うということで、県が代行して実施しているというものでありまして、この対策事業費、軟弱地盤も含めてですが、すべて工事費用は町の負担となっております。

事業の投資効果について説明いたします。費用対効果ですが、令和5年度の前回、前回の評価時点では、令和5年度以降残事業費で4.30、全体事業で1.10となっております。今回、事業費は増加するものの、費用便益分析マニュアルの改定に伴う原単位の増加等によって便益が増加するというので、費用対効果は、令和7年度以降の残事業で4.27、全体事業で1.03となっております。また、費用対効果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なども期待できます。

最後になりますが、この榎津工区が完成することにより、通学路の交通安全確保及び一般車両の交通円滑化はもちろんですが、観光面においても、島内の協会などをめぐる収入観光や緊急輸送道路の防災機能強化にも貢献できると考えております。現在の用地進捗率は91%となっております、残り3筆ありますが、この3筆についても今現在、令和7年度中に解決見込みとなっております。

地元新上五島町からの強い要望により、事業を立ち上げ、整備を進めてきた事業であり、今回の事業費増及び事業期間延長をしても、費用対効果が見込まれるということから、対応方針としては継続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 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見ご質問をお願いしたいと思います。はい、どうぞ。

○五島委員 五島です。5ページの事業費に関してですが、これは令和5年から、今年、令和7年を比べて、いろいろコストがかかっているということで、それで積算をされて、追加の事業費ということになっていると思います。今、物価高とか関税とか円安とかいろいろなことが去年ぐらいから始まって、ものすごい勢いでいろんなものが上がってきていて、これが令和10年まで継続するわけで、そのインフレ率みたいなものがどれだけこの試算の中に入っているのか、そのインフレ率をどのように見ているのか、要は心配していることは、今年のコストは令和10年のコストにはならないと思いますので、結局足りなかったということになるのではないかと考えておりますが、そのあたりの計算はいかがでしょうか。

○上五島支所（綿元） はい。こちらは費用対効果マニュアルに沿ってやっておりますが、このインフレ率は4%と一律で決まっております、その中で、確かに先ほど言われたように、現在の価値化でいけば、当然、1年後2年後は増加するということは、そのインフレ率で、今の費用対効果の算出の方には反映されております。

これは全国で決まった値ですので、独自に想定でいくらということではできていませんが、全国的な現在価値化というものを、将来の分を少しプラスして算出した結果、それでも費用対効果が上がっているという結果になっております。

○大嶺副委員長 6ページで、軟弱地盤対策工事を町の予算で支払うということですが、これがどうしてなのか教えてください。

○上五島支所（綿元） ここは歩道ですが、歩道の下に排水工、函渠工を入れるという工事を、県が代替でやっているというもので、もともとここに町の水路がありますが、この水路の断面が狭隘ということで、ここの下がもう海になっておりまして、海の潮位と今から降る雨の分で、ここ水路だけではここは冠水してしまうという結果になり、これを拡

幅、本来拡幅できればいいのですが、ここにも家が立ち並んでいて、拡幅するためにはかなりの事業費がかかるということで、ではどうするかということで、ここにもう一本、水路工を入れて、もう分岐させようということから、ここの水路の計画が町の方で立ち上がりまして、県の方で歩道をするのであれば、この歩道の下に、当然、もう買収も済んでおりますので、ここに関しては新たな買収も必要ないということで、町の方が計画されて、函渠工を県の方ですするという経緯になっております。

○大嶺副委員長 車道ではなくて、歩道の部分だけということで、もし暗渠を入れない場合、地盤改良は必要なかったということでしょうか。

○上五島支所（綿元） その通りです。

○大嶺副委員長 ありがとうございます。

○友広委員長 他にございませんか。それでは、ご意見ご質問ないようですので、道建-4について、お諮りをいたしたいと思います。対応方針(原案)は継続ですが、継続する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 はい。ありがとうございます。では、道建-4につきましては、継続ということ承認することといたします。ありがとうございました。

道建-8 道路改築事業 主要地方道巖原豆酰美津島線（吹崎工区）

○友広委員長 はい。それでは、道建-8に移りたいと思います。よろしく願いいたします。

○対馬振興局（山川） はい。よろしく願いいたします。対馬振興局道路課の山川と申します。よろしく願いいたします。座って説明をさせていただきます。道建-8ということで、主要地方道巖原豆酰美津島線の吹崎工区という箇所になっております。

場所は、対馬が南北80kmありますが、その下島を周回する巖原豆酰美津島線という主要地方道のうち、ここの吹崎、加志地区から箕形地区をつなぐバイパス工事をしている部分になります。

今回再評価の理由としましては、事業費の増と工期の延長というところで、ご審議いただきたいと思っております。この事業は平成26年度に着工いたしまして、その後、土木部内の報告で事業期間を一度、令和3年まで延長させてもらっています。前回、令和2年度にご審議いただいておりまして、このときは事業期間を令和8年度、事業費を48億円に増額させていただいております。このときの理由としましては、地すべり区域がルート上にあって、費用がかなりかかるということで、ルートを見直した結果の変更になっております。今回、一番下の方になりますが、事業期間を令和11年度まで延ばさせていただきたいというところと、事業費を13億円増加したいというところの審議をお願いするものでございます。

この路線は、左が加志地区で右が箕形地区になりますが、路線のバイパスになります。黄色が今の現道となっております。延長が2.22kmで、車道幅員が2車線で5.5mとなっております。平成30年度から用地買収に着手しておりますけれども、令和7年3月末現在で、事業進捗率が64%、用地進捗率が40%となっております。ちなみにこの後、今年度に入って用地取得が進みまして、現在、全体の約9割を取得している状況となっております。

事業の必要性と効果につきまして、説明をさせていただきます。この区間は非常に道路

幅員が狭くて、下の段の真ん中の写真を見ていただきますと、ダンプトラックが通れば、人はもうぎりぎり通れるか通れないかぐらいで、現道が3mぐらいの車道幅員しかないというところと、かなりカーブが連続して、急カーブやヘアピンなどもあり、交通に支障をきたしているという状況です。もう1つ、緊急輸送道路となっておりますけれども、この青丸のところが災害危険箇所になっておりまして、そのようなところの対策も含めて、今回事業をやっております。

まず、事業費の増加ということで今回13億円増額になりますが、まず1つ目、トンネルの支保工パターンの変更によるもので約1億円の増額となっております。こちら、昨年度、令和6年の5月に貫通し、掘削完了しておりますが、当初設計がこの上の段で、黄緑がC-1というパターンですけれども、左下の図にありますように、支保工、H鋼がなくてもいいよというようなパターンで設計をしておりました。ただ、現場を掘ってみますと、ちょっと亀裂が多くて支保工がないと対応できないということで、上半分にH鋼をはめるというようなパターンに変更をしております。

この水色のところは、もともと悪かったと想定していたところですが、そこまで悪いところが出てこなかったもので、このC2-Bというパターンでそのまま掘削できたということで、トータルで1億円増額となっております。

続きまして、土砂の運搬先の変更でございます。先ほどご説明しました2号トンネルですけれども、この分の残土を、当初はすぐ近くの仮置き場に置こうということで計画していましたが、実際、その土約25,000m³について、対馬やまねこ空港付近にある仮置き場に持っていかなざるをえなくなったということで、この運搬距離の関係で約1億円の増額となっております。

続きまして、資材と労務費の単価上昇に伴って約11億円の増額となるというところでございます。左側が労務単価になります。トンネル特殊工は前回の令和2年4月と比べまして約3割増加、普通作業員も令和2年と比べまして2割増となっております。右側が資材価格になりますけれども、上が生コンで単価が4割増、鋼材も4割増というような状況になっておりますので、この分でトータル11億円増額したいと考えております。

続きまして、事業期間の見直しでございます。8ページ目になりますけれども、当初、令和8年の完成を目指して事業を進めてきましたが、この1号トンネルの出口のところで用地の難航箇所がございました。この用地の交渉、対応に約3年間の時間を要してしまったという関係で、事業期間を3年間延長させていただきたいという内容でございます。ちなみにこの2号トンネル、先ほど貫通したと申し上げましたが、こちらは用地取得済みで令和6年度貫通ということで、こちら側について事業を優先して進めているところでございます。

社会情勢等の変化ということで、この吹崎工区の事業の効果の1つとしまして、この工区を過ぎた先に尾崎漁港という漁港がございます。こちらにマグロの養殖場がありまして、結構盛んにマグロ養殖が行われております。マグロ水揚げした分を巖原まで陸送するということですが、今ここはものすごく通りにくく、遠回りして通ったり搬送したりされているということで、あと、エサの搬入もこの狭いところを通ったり、こちらを迂回して通ったりしているということで、今回吹崎工区が完成しますと、皆様にスムーズに通行していただけて、水産業に対して大きな効果が見込まれるものと考えております。

最後に、費用対効果についてですが、全体事業としまして、前回令和2年度時点では

1.06でございましたが、今回1.03となっております。プラス要因としましては、先ほどからもあります費用便益マニュアルの改定に伴いまして、原単位の増加がプラス要因となっております。マイナス要因としましては、事業費の増と工期の延長というところで、B/Cが計測できない効果としましては、緊急輸送道路の防災機能強化というところを挙げております。

最後になりますが、この吹崎工区は、一般車両、そして水産物の輸送などの車両の円滑で安全な交通を確保するというところを大きな目的として整備をしております。事業進捗については64%で、用地進捗は40%ですが、先ほども申しましたように現時点で約9割を取得済みでございます。対馬市からもかなり強い要望、早く開通してほしいという要望を受けておりますので、今後、対応方針としましては、継続をさせていただきたいと考えているところでございます。以上、説明を終わらせていただきます。ご審議よろしく願います。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。委員の皆様、どうぞ。

○山下委員 この事業自体の疑問点というよりも、残った道路のところをお聞きしたいのですが、残ったところの中で1ヶ所、災害危険箇所写真というものがついていると思いますが、結局、残った道路は使うのでしょうか。

○対馬振興局（山川） はい。こちらに集落があります。

○山下委員 あるので使うように思いましたが、そうすると逆に危険と思われ、何か対策をされるのかな、という質問です。

○対馬振興局（山川） こちら2ヶ所、青丸をつけておりますけれども、こちら右側につきましては、これまでに一応対策をして、一定の安定を図っております。中央のところにつきましては、この道路を、おっしゃる通り今後、対馬市の方に管理していただいて、使っていただく予定としておりますので、今年度測量し、防災対策をしっかりとした上で、対馬市の方に移管させていただきたいと考えております。

○山下委員 もう1点だけ続けさせていただきます。用地交渉期間で、2年延びた、3年延びたという話だったと思いますが、なぜそんなに延びたのでしょうか。

○対馬振興局（山川） こちらの状況をご説明させていただきますと、17名の相続が発生しておりまして、そのうちの16名から承諾いただきましたが、面会も拒絶される方が1名いらっしゃって、何度もその方のお宅に伺っても、インターホンを押しても出てきていただかず、全く対応していただけないということで、時間がかかったということになります。結果、その代表の相続人の方が裁判所に申し立てをされて、自分の名義にさせていただいたので、拒絶される方とは直接交渉せずに、最終的に買収ができたということで、相続人の方のご協力があって、今回円滑に進んだということになっております。

○友広委員長 他にございませんか。よろしいですか。それでは道建-8について、継続という原案でございますが、原案通り、継続ということでお認めいただきましてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございました。継続ということを決断させていただきます。ありがとうございました。

道建-10 道路改築事業 都市計画道路春日瀬戸越線

○友広委員長 それでは、道建-10についてご説明をお願いいたします。

○**県北振興局（藤田）** 県北振興局道路建設第二課の藤田といいます。道路建設・10につきまして、座らせていただいて、説明させていただきます。「都市計画道路春日瀬戸越線」でございます。場所につきましては、国道204号、498号とって佐賀に抜ける道路になります。その手前の方から、春日の方から、瀬戸越の方へ抜けるバイパス工事になります。

今回再評価に諮る理由としましては、事業採択後の5年経過及び事業費及び工期が変更となったことによるものになります。当初、12年度完了ということでお話をしておりましたが、今回、14年度に、事業費の方が75億から102億に変更ということで、審議に諮るものでございます。

本事業の目的、事業概要、これまでの経過について、ご説明します。目的としましては、住宅開発や市街地の拡大等に伴う交通量の増加によって、幅員の狭い生活道路に多くの通過交通車両が流れ込むことにより、交通混雑や歩道整備による歩行者交通の安全が確保されていないことなどへの課題を解決するものとなっております。

計画延長が1.99km、幅員がW=6.5の16.5m、計画交通量につきましては12,400台ということになっております。事業の計画といたしましては、令和3年度に事業化をされまして、用地買収・補償交渉の着手に令和3年度からかかっております。その後、トンネルの計画なども行いまして、令和6年度に都市計画の変更を行っております。令和7年度3月末現在の事業進捗率としましては、事業費ベースで17%、用地の進捗率といたしましては、面積ベースで20%ということになっております。

先ほど説明をいたしました、204号と498号という主要な国道が交差するところの場所にバイパスをつくるものですが、今、主要な渋滞箇所が国道498号の佐世保工業のところの手前の踏切と、国道204号の瀬戸越の交差点、春日町の交差点、そして、佐世保世知原線が498号と平行に走っている部分がございますけれども、そちらの田原交差点と四条橋交差点というところに、計5箇所の渋滞箇所があります。

写真を見ていただくと分かりますが、瀬戸越の交差点が市街地に向けて、このような状態で渋滞をしております。あと佐世保の市街地としましては、204号から世知原の、こちらの田原の交差点に向けて、このように渋滞が起きている状況でございます。この渋滞を迂回しようとする車が、こちらの市街地の方に抜けて、市道の方に集まってくるような形になっておりまして、市道の方に行くことによって、日常も生活道路に流れ込むということで、このように子供たちが歩くところについて、非常に危険な状態になっているという状況でございます。

また、こちらの下に市道春日田代町線がございますけれども、写真の2番のように、こちらの方に流れ込む道路につきましても、狭いところに、このように渋滞するという状況となっております。国道204号と498号との瀬戸越交差点から渋滞を迂回するためのバイパスを整備することで、国道のこちらの負担が軽くなって、伊万里から佐世保中心部への抜け道で、このように狭い道路を抜けていたものが、交通が綺麗にこのように分散されて、こちらからこのように抜けるということが出来ますので、生活道路の交通量が減って安全を確保できるということで、整備を進めているところでございます。

今回、事業費の見直しとなっておりますけれども、75億から102億ということで、27億の増額ということになっております。理由といたしましては、こちらにもトンネル部分の地質調査、あと工事関係の地質調査も行いまして、地山が悪かったということで変更、補助工法の追加というものを行っております。

また電線共同溝を、街中でもありますので、整備と同時に推進するという事で、こちらの方に一緒に進めていくということで、その分についての増加、また用地補償費についても、精査を行ったところ、そちらについても上がっているということと、また労務単価、先ほどからお話があつておりますように物価関係の上昇によって、そちらについても労務単価が約7億程度かかっているという状況でございます。

先ほどちょっとお話をしましたが、地質調査をしましたところ、トンネルの坑口部分にちょっと脆弱な部分があるというところもありまして、現場の方で、トンネルをこのままここから掘るということでしたけれども、ちょっとこちらが、土地がもう山ということで、用地の買収、また補助工法等のトンネルの単価の関係も考えまして、安い方になるようにということで、こちらの部分を開削工法に変更させていただきまして、トンネルの延長を短くすることにより、この部分については約1億の減額となっております。

先ほど事前にちょっとお話をしましたが、トンネルの支保工パターンで、山が脆弱な部分が少し見られるということを確認しまして、トンネルの支保工パターンをCからDということで、ロックボルトの本数も増えまして、あと坑口部分のこちらの方ですけれども、かぶりが薄いということで、ここについてはトンネルの補助工法ということで、上の方に先ほど説明したような工事を行う必要があるということで、こちらの部分についても補助工法の追加ということで、両方で約13億円の増額ということになっております。

先ほどお話ししました第8期無電柱化、電線地中化の関係がございましたので、街中でも防災に強いというところで、整備前、整備後ということで図面を示しておりますけれども、電柱があったところが、電柱がなくなるという形で整備を進めるということで、この部分につきましては約3億円の増額ということになっております。

用地補償費につきましても、こちらは国道204号からトンネル部分の明かりのところまで、また瀬戸越の方につきましても用地の補償が出てまいりますけれども、こちらについても見直しの結果、約5億円の増額ということになっております。

先ほど資材、労務費の上昇ということでお話をしましたが、前回計画の平成29年から令和7年の3月につきまして、鉄筋で5割、軽油等でも4割、生コンクリート5割、土木一般世話役等の人工につきましても4割程度の増ということで、約7億円の増額となっております。

今回、完了工期を令和12年から14年に延長させていただきたいと思っておりますけれども、代替地の詮索、坑口部と先ほどお話を瀬戸越側のあかり部分のところにつきまして、代替地を用地取得のために詮索することによって、その部分の遅延が少し発生しておりますので、その期間の延長を今回、加味しております。またトンネルの地山が悪かったということで、トンネルの補助工法追加というところで約1年ということで、トータル2年の追加を考えております。

費用対効果といたしましては、全体事業費につきまして、前回は1.37ということでしたが、今回、道路整備に関して、プラス要因としては費用便益マニュアルの改定による現単価の増加ということがありますが、マイナス要因といたしまして事業費の増と工期の延長、あとB/Cでは測れない効果といたしまして、沿線地域の生活環境改善がございました。

対応方針でございますけれども、当事業は市街地の交通渋滞を緩和するとともに、安全な交通空間を整備して、市街地の安全性の向上や環境改善を図るものと考えております。事業進捗率は、事業費ベースで17%、用地進捗率20%と現在となっておりますけれども、佐

世保市からも非常に強い整備促進を要望されているところでございます。事業費の増額、期間の延長はあるものの、費用対効果は見込まれることから、継続ということを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をお願いいたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございます。それでは、早速ご意見ご質問をお受けしたいと思います。はい、どうぞ。

○大嶺副委員長 大嶺です。1つは、トンネルの工法変更の話で、これは掘削前にボーリング調査を行った結果をもとに変更されたということでしょうか。

○県北振興局（藤田） はい。詳細設計を行いまして、その時に、今トンネルのボーリング調査を行っておりますが、その部分を確認したところ、脆弱な部分が見られたことから、ここに記載させていただいたように、パターンをCからDに変更させていただいているという状況と、あとあかり部についてもかぶりが薄いところがあるということでの工法変更というところで考えております。

○大嶺副委員長 先ほどの道建-8の場合は、トンネル掘削した後に、工法、やっぱり対策が必要ということと言われていましたが、今回そういうこともあり得るでしょうか。

○県北振興局（藤田） 当然ながら、こちらのトンネルの部分の全線を掘っているわけではございませんので、今後、当然ながら、このように今の判定できる部分で考えまして、支保工パターンをしておりますが、場所によっては非常に悪いところが出てくると、補強を強くしていくというパターンもあれば、いいところになれば基本的にパターンがよくなるという場合もあるとは思いますが、ほぼほぼこういう形で設計した場合につきましては、委員がおっしゃられたように、変更になる場合もございます。

○大嶺副委員長 それと電柱の地中化とか、かなり住宅街もあって、重要な候補地になると思いますので、できれば現地の調査も可能であれば、ここも1つ候補に挙げてもらったらどうかと思っています。私からは以上です。

○友広委員長 委員の皆様、他にございませんか。今、大嶺委員から、現地を見させていただいたかどうかということでございますが、いかがいたしましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 ということになりますと、対応していただけますか。

○県北振興局（藤田） 承知いたしました。

○友広委員長 それでは、最終的には、後で委員会に諮って決定いたしますが、一応、現地を見させていただいて、詳細審議をさせていただきたいと思います。その節はよろしく願います。では、今日はここで一応、継続審査ということにしたいと思います。ありがとうございます。

農整－２ 地方創生道整備推進交付金 川棚西部地区

○友広委員長 はい。それでは、農村整備課の農整-2をお願いします。

○県央振興局（山口） 県央振興局農道課の山口でございます。よろしく願います。農整-2についてご説明させていただきます。1ページをお願いいたします。再評価の事業につきましては、「地方創生道整備推進交付金 川棚西部地区」、東彼杵郡の川棚町で整備を進めております地区になります。事業主体は長崎県でございます。

今回再評価の理由といたしましては、再評価後5年を経過したということで、今回審議いただくことになっております。審議経過でございますが、平成22年度に事業着手いたし

まして、令和2年度に事業採択後10年経過したということで1回目の審議を受けております。今回、再評価後5年目の審議を受けることになっております。その間に土地改良法ということで、第1回、第2回の計画変更を実施いたしております。令和2年度の第1回審議と比べまして、完了工期を令和8年度まで2年間延長しております。また、事業費を108.9億円と、28.9億円増という内容です。事業概要につきましては変更ございません。

事業目的でございますが、基幹的な農道を整備することによりまして、農畜産物及び生産資材等の輸送の合理化を図るとともに、このお配りした図面記載の水田地帯、赤い水田地帯と農道沿いにあります畜産団地を結ぶことによりまして、畜産農家と耕種農家との連携による農畜産物の品質向上と農業所得の安定を図ることを目的といたしまして、本農道の整備を行っているところでございます。

事業概要でございます。道路延長は6,049mでございます。うち橋梁が3ヶ所ございます。道路幅員は車道幅員が5.5m、全幅員が7mの2車線道路でございます。事業工期は平成22年から令和8年度まで、総事業費は108億9,000万円でございます。これまでの経緯でございますが、平成22年度に事業着手いたしまして、令和元年度までに、用地買収を100%完了いたしております。

令和6年度までの進捗でございますが、事業費ベースで76%の進捗をいたしております。延長6kmのうち、図面で黄色の破線で示しております区間、約2.5kmありますが、その部分についてはすでに供用開始をいたしているところでございます。現在2.8kmの整備を進めておりまして、未施工区間が746mということになっておりますが、今年度工事に入る予定にいたしております。

事業の効果・必要性でございますけれども、川棚川流域の水田地帯で発生します稲わらやもみ殻を中山間地帯の畜産農家の方に輸送しまして、牛のえさや敷き材等に利用しております。またその稲わらと牛のふん尿とを混ぜまして、堆肥を生産し、その堆肥を水田地帯に輸送し、農地にまくことによりまして、地力の向上を図っております。

しかしながら、現況の輸送道路でございます町道は、幅員が狭く勾配が急なことから、輸送車両の大型化も困難であり、農家の経営に大きな影響を与えているところでございます。そこで、農道整備によりまして、畜産団地から基幹的な輸送ルートが確保され、輸送の合理化、畜産農家の経営規模拡大、また水田地帯とのアクセスの向上によりまして、畜産農家と耕種農家との連携による有機物資源の地域内供給体制が確立されることによりまして、農業生産地域の発展に寄与することが期待されております。

事業の進捗状況、事業費の増でございますが、今回28.9億円の増となっているところでございますけれども、主な理由といたしまして、地すべり対策工の追加によるものが約9.8億円、地盤改良の追加によるものが約2.4億円、盛土工法の変更によりまして約6.3億円、その他、物価変動としまして約10.4億円の増となっております。地すべり対策工の追加でございますが、切土施工により、当初予定していなかった地すべりブロックの活動が確認され、その対策のために調査観測、詳細設計、対策工事をする必要が生じたため、事業費が増となっております。

次、地盤改良の追加でございますが、切土によって発生する土砂を盛土へ流用して、農道整備を進めているところでございますが、一部の土砂におきまして、含水比が高く、十分な締固めができない状況でございます。石灰を土砂にまぜることによりまして、含水比を下げ、その分の事業費が増えた形となっております。

盛土工法の変更でございます。施工前に、基礎地盤の強度の確認をしたところ、当初予

定しておりました補強土壁工法では支持力が不足するということが判明いたしましたので、工法を変えまして、軽量盛土工法に変更したことによって、事業費が増となっております。その他といたしまして、労務費とか建設資材の上昇によって、その分で事業費が増えております。

事業期間の見直しでございますが、令和6年度までの完成を目指して進めていたところでございますが、地すべり、令和元年度に1ヶ所目の地すべりが発生しまして、その分の調査対策と、あと令和4年度工事の中で、また新たに滑りが生じまして、その分の調査設計、またその対策ということで、その分に不測の期間を要しましたので、今回2年間延長することを考えております。

上位計画への位置付けでございますが、令和3年3月に策定いたしました第三期長崎農林業農山村活性化計画におきまして、次代に繋がる活力ある農林業産地の振興という中で、大規模、省力化を支える生産基盤の整備、用地集積及び森林作業集約の加速化におきまして、川棚町における農道整備の推進を長崎西彼県央地域の地域別振興方針の中で位置付けております。

社会情勢等の変化でございます。耕種部門につきましては、川棚町、波佐見町で進めておりました水田の整備が完了いたしております。耕種部門と畜産部門の連携による有機物資源の地域内供給が進んでいるところでございます。また畜産部門におきましては、平成24年度に開催されました全国和牛共進会におきまして、川棚町で生産された肥育牛が日本一になっております。また、JA県央におきましては、長崎和牛を独自ブランド化するという取組をなされております。また川棚町におきましては、肉用牛の肥育頭数も増加をいたしているところでございます。

次に地元等の意向でございます。この農道建設に伴いまして、川棚町基幹農道建設促進協議会が平成21年に設立されております。その中で、地元関係機関一体となりまして、事業推進を図っております。地元といたしましても、農道の早期完成を強く望んでいるところでございます。

費用対効果でございます。全事業の費用対効果B/Cで1.03となっております。新たな地すべりが発生したことによります事業費の追加、盛土工法の追加によって事業費がプラスになっており、137.2億円となっておりますが、令和5年度に交通量調査を再度実施しまして、計画交通量の見直しを行いました。その中で農道を利用するという割合が増えまして、その分で交通経費の削減によりまして、その効果を含めると、142.3億円の効果があるということでB/Cが1.03となっております。事業費増や工期が延びたことで、マイナス要因はございますが、費用対効果が出るということでございます。

対応方針でございます。本事業につきましては、用地補償、買収は全部済んでおりまして、また、地元からも完成を強く望まれております。引き続き進捗を図って参りたいと考えております。対応方針といたしましては継続ということにさせていただきたいと思っております。説明につきましては以上になります。ご審議よろしく願いいたします。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。それでは、委員の皆様からご意見ご質問を受けたいと思います。

○山下委員 山下です、よろしく願いいたします。多分今日出された説明の中で一番分かりやすく、頭にすっと入ってきましたが、その中で、やっぱり地すべりがここで起こるということが事前に分らなかったのか。今までの説明でもう理解しているつもりですけども、再度その確認をしたいということと、あと、アンカーが増えるのではないかと、

先ほどの説明と同じようなものが出たので、増える可能性があるのかということと、あと最後に1点だけですけれども、ここは農道だけの仕様なのか、下の道が混んだときのバイパス的側面もあるのであれば、そこも事業の説明として入れる方が素直なのではないかと。下の道は混む道かなと思っておりますので、上の道を通ることによって交通の渋滞の解消に繋がるのであれば、それも説明に入れるべきではないかと思いましたので、合わせて3個の質問となります。

○県央振興局（山口） まず、地すべり区域が当初から分からなかったのかという話ですが、4ページをご覧ください、航空写真がついており、その中でちょっと見づらいかもかもしれませんが、起点というところの緑の範囲と終点側にありますこちらが建設省の地すべり危険区域になります。こちらは農林水産省の危険区域、あと中ほどにピンクで囲ったエリアもあると思いますが、それもちょうと地すべりが懸念される区域ということになっております。

当初からこの区間に道路を通す計画でございまして、大きな路線の変更はしておりませんが、当初事業着手する中で、全線6kmありますけれども、全線として、令和6年度までに、大体130本ぐらいボーリング調査をいたしまして、それも主なのはもう事業着手段階で、全体的な調査をしております。

その中で、そのような危険な場所があると、改めてその時点で対策を検討しておりますし、また、ここの北側で、すでに杭とか地すべり対策をされた区域を通る路線を計画されましたが、そこを通すことをやめてちょっと山側にずらしたり、あと地すべりブロックに大きな荷重をかけることを避けようということで、土での盛土から、先ほど説明した補強土壁とか、軽量盛土だとか、地すべりブロックへの負担をちょっと軽減させるような工法へ見直したりしまして、今整備を進めているところです。

ただ、そうした中で、先に対策検討して、実際、土工工事に入ると、やっぱり切ってみたら、想定より違って、また崩れてきて、新たな対策として、アンカーを追加で施工する必要が生じたということで、アンカー工法を今回の変更理由でちょっと追加しておりますが、当初、検討した中でもそこまでは分からなかったという分で追加させていただいております。

あと、おっしゃいましたように、この国道が慢性的な渋滞となるなど、この道を通って波佐見に抜けるとか、波佐見から佐世保の方に抜けるような交通ルートとなっておりますが、この農道6kmができることによりまして、この農道を使って波佐見に抜けるとか、波佐見から佐世保の方に抜けるということで、先ほど、交通量調査を令和5年度にもう一回しましたという話をしましたが、その中で、この道路ができればこっちを使うという割合といいますか、その辺も増えてまして、その分でB/Cといいますか、その分がちょっとアップしているという状況でございます。

○大嶺副委員長 大嶺です。いくつかありますが、1つは7ページの地盤改良工法で石灰が使われるということで、これはコメントですけれども、通常セメントをよく使っていて、水分が多くてなかなか効かない場合、石灰ということではないかと思いますが、石灰もセメントと同じように環境負荷も高いし、コストもかかるということもあって、リサイクル材とか活用できれば、そういうものも検討していただきたいということと、例えば工期が迫って急いで対策を取らないといけないという場合は、こういう改良工法もあると思いますが、余裕があって、場所も確保できるのであれば、少し仮置きして、水分を減らすとか、そうすればそんなに石灰も必要ではないし、別のやり方もあるのではないかというこ

とが思ったところです。

○県央振興局（山口） 4ページの全体路線図で説明させていただきます。まず含水比のデータにつきまして、土そのもの、一番締め固めるときの含水比、最適含水比というものがありますが、それを目安に大体90%の締固めということは求めております。今回使う土によりましては、その90%の含水があったというか、31%あればいいところが実際現場の土が49%あるということで、それでは十分な締固めが期待できないということで今回石灰を使っております。

先ほども説明したリサイクル材はこれまで検討してなかったのですが、今回この農道を整備するにあたりまして、主にこちら側で大きな切土が出てきて、こちら側が盛土が多く、大体12万m³をこちらに移しながら盛ってくるということで、仮置きスペースをなかなか確保できないと、切りながら盛るという段取りもありましたので、その施工の段取りの中で、乾かしてという作業まではできていない状況でございます。

○大嶺副委員長 1つはコメントでしたけれども、もう1つは、基礎が軟らかくて、補強土工法から軽量盛土に変えられておりますが、それもコストが高いやり方だと思います。補強土工法で基礎を補強して、ということと比べても、軽量盛土の方が効果的、安いということでしょうか。

○県央振興局（山口） 今、委員がおっしゃられましたとおり、軽量盛土の方がコスト自体は高くなります。ただ、こちらで検討したことは、補強土壁とあわせて、下の改良も含めて、トータル的なコストで比較しましたところ、軽量盛土の方が安価になりましたので、そちらを採用いたしております。

○大嶺副委員長 それから、この事業は結構、地盤改良とか地すべりの対策費用で、30億弱、かなりのコスト増がかかっています。いろいろな対策工法があるということと、あと先ほど交通量の話もあって、農業関係ですけど、それらの人も利用できるのではないかとということで、道路としてはかなり有効に使えるのではないかと考えておりますので、できれば現地の調査も、見学、余裕があれば加えていただきたいと思います。以上です。

○友広委員長 今、農整2についても現地を見させていただいて、検討させていただきたいという大嶺委員からのご提案ですけれども、スケジュールの関係もありますので、後程また委員の皆さんにお諮りして、正式に現地調査、詳細審議に諮るかどうか、決定したいと思います。一応、OKできるということでございますので、検討させていただきたいと思います。

ちょっと私から一言ですけど、この事業名が地方創生道整備推進交付金という事業だと思いますが、一般的に農道とか圃場整備とか受益者負担がありますが、この事業については、受益者負担があるのでしょうか。それとも、全額、公費でしょうか。

○県央振興局（山口） 受益者負担はございませんが、川棚町が10%負担しております。

○友広委員長 ということは受益者負担するということですね。はい。分かりました。

○中村委員 中村です。令和元年と4年に2回地すべりを確認されたということですが、その箇所は同じ場所ですか。例えば4ページの図でいうと、どのあたりでどれぐらいの規模だったのでしょうか。

○県央振興局（山口） 規模的なものはちょっと今ご説明できませんが、場所的な話をしますと、令和元年がこの起点側で、令和4年がこの辺りになります。その2ヶ所で確認をいたしております。こちらはアンカーで止めまして、こちらは構造物で止めず、その滑る土砂を、排除工といいますか、土砂排土をすることで、その地すべり対策をとっております。

す。

○中村委員 今後、今まだ工事中の区間でも、またそういったことが起こる可能性もありますか。

○県央振興局（山口） 現在工事を進めている中で、同じような地形のところを工事することもありますので、そういう事態が起こることも想定されます。

○中村委員 あと1点お伺いしたいのですが、最後のB/Cのところ、そのプラスの要因で交通量の増加等をご説明いただきましたが、今回便益の増加が50億円と結構大きいと思います。しかも前回の評価からプラスでの50億円が、交通量がどれくらい増加すれば、そこまで上がるのかというところをご説明いただけますか。

○県央振興局（山口） ご説明いたします。この交通量が農業交通と一般交通と大きく2つございます。変更前の農業交通が約1,700台、変更後で1,900台でございます。一般交通が変更前で約1,100台、変更後で1,900台、そこで大きく増えています。

先ほど言いましたように、平成5年度の交通量調査の中で、農道を利用したいと答えられた方が、事業着手時点では、道路ができたならこの農道を使いたいという方は10%ぐらいでした。佐世保から波佐見に抜ける方について調査したところ、10%程度でした。令和5年度は、それが20%ぐらいに増えまして、この交通量が増えています。交通量が増えましたが、農道を使う方が、既存の国道とか県道を通るよりも、距離も短くございます。その分で、そこの輸送時間といいますか、交通時間も短縮されるということで、その分の効果が大きく出た形になっております。交通経費削減効果ということになります。

○中村委員 一般の方で開通したらそこを使いたいと言われる方は、通常時から使いたいという話でしょうか。例えば混雑時にちょっと抜け道のように使うのでしょうか。

○県央振興局（山口） それもあると思いますが、先ほど言いました距離が短くなりますので、通常から使われるものと考えております。

○友広委員長 他にございませんか。それではお諮りをいたしたいと思いますが、先ほど大嶺委員から、現地を調査させていただいて、詳細審議に入りたいというご提案をいただきましたので、今日はここで審議を止めて、終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

都政－1 土地区画整理事業 高田南地区

○友広委員長 それでは、都政-1についてご説明をお願いいたします。

○長崎振興局（松武） はい。長崎振興局長与都市開発事業所の松武でございます。どうぞよろしくお願いいたします。「都政-1 土地区画整理事業 高田南地区」についてご説明申し上げます。本事業は、施行者である長与町からの委託を受け、長崎県が受託し、施行しているものでございます。前回の再評価以降、事業費に変更が生じたため、今回改めて、審議をお願いするものでございます。事業箇所につきましては、県の南西部に位置する長与町にあり、長崎市との行政境付近で施行している事業でございます。

平成15年度から令和5年度までの間に、これまで5回の審議をいただいております。いずれも継続との判断をいただいております。今回ご審議いただく内容につきましては、資料の表の一番下でございます。前回からの主な変更点といたしましては、人件費や物価の上昇による事業費の増額に伴い、費用対効果の値が変更になっている点でございます。

事業の目的及び経過につきましては、画面左側に記載の通りでございます。本事業は、道路や公園などの公共施設の整備改善を行うとともに、宅地の利用しやすさを高め、地域

の利用促進を図ることを目的としております。次に右側の計画図の方をご覧ください。この赤色の線で囲まれた区域が、施行地区となっております。施行地区内の工事はすでに完了しており、黒い色で着色をしております。事業の経過については、令和6年度末時点での事業進捗率として97.7%となっております。令和7年度以降は、権利者の権利を法的に確定させる換地処分の手続きに必要な業務を、土地区画整理法などの関係法令に基づき、着実に進めて参ります。

図面右側に表示させていただいているものが、昭和61年の事業着手前の航空写真でございます。この赤色の線で囲まれた区域が施行地区となっております。当時住宅は、施行地区の周辺に点在しており、こちらの道ノ尾駅前はずでに市街化が進んでおりました。この茶色に見える部分は畑などの農地、緑色の部分は山林であり、これらが施行地区の約6割を占めておりました。

当該地区は、長与町の玄関口に位置し、交通利便性にもすぐれている立地ながら、事業着手前は土地の有効利用が十分には図られていないという状況でございました。このような背景を踏まえ、昭和60年度に土地区画整理事業に着手したものでございます。

図面に表示しているものは、令和2年に撮影された航空写真でございます。県と長与町では、長期化していた事業の抜本的な解決を図るため、この黄色の線で囲まれた未整備区域につきまして、工事と設計を一括発注する方式を採用しました。この一括発注により、令和元年度から令和6年度までの事業期間と、約60億円の工事費をかけて、令和7年3月に事業が完了しております。図面右側、こちらにつきましては、こちらの浦上水源地の方から撮影した写真を掲載しております。この茶色に見えている部分につきましては、地権者の皆様にお返しする宅地という形になっております。この一括発注工事においては、主に長期にわたる事業期間中に、社会情勢が変化し、人件費や物価の上昇の影響を受けた結果、約6億円の事業費増額が生じております。

画面には、今回の増額の内容につきまして、表とグラフを示しております。人件費及び物価の代表的な事例を取り上げております。上段の表の中央には、前回として令和4年5月の単価を、その右側には今回として、令和6年4月時点の単価を記載しております。例えば、土木一般世話役の単価につきましては、令和4年時点では2万3,600円でしたが、令和6年には2万7,300円となり、2年間で3,700円、約16%の上昇ということになっております。また、1m³あたりの生コンクリートの単価は、令和4年時点で1万2,400円だったものが、令和6年で1万8,050円、2年間で5,650円、約46%の上昇となっております。このような単価の上昇が、今回の事業費増額の主な要因となっております。

図面に表示しているものは、施行地区の計画図でございます。地区内に計画された都市計画道路、こちらに7路線ございますが、すべて完成しております。これに関連する事業として、県が整備した都市計画道路が3路線ございますが、こちらも完成しており、また、町道につきましても、完成しております。これらの道路整備により、地区内外の交通アクセスが大きく向上し、地域の利便性と安全性の確保に寄与しております。

画面には、本事業の費用対効果について示しております。算出に当たりましては、令和7年2月に改定された費用対効果分析マニュアルに基づいております。令和7年度における費用対効果は1.16となっており、事業効果は確保されていると考えております。前回の評価と比較して、費用対効果が上昇している理由としましては、事業費の増額により、費用については増額しておりますが、マニュアル改定により便益を算出するための原単位が大きく見直されたことで便益が増加している状況となっております。この結果、便益の増加

が費用の増加を上回ったため、前回よりも費用対効果が高まる結果となっております。以上が、本事業の概要及び進捗状況となります。

事業は、事業費ベースで約97.7%の進捗を達成しており、残る業務は、地権者の皆様から求められている速やかな換地処分の実施に向けて、法令に基づく手続きを慎重に進めている段階です。これらの業務につきましては、法的に必要なものであり、コストの縮減や代替案の適用が困難な性質を持っております。今回、約6億円の事業費増額が生じておりますが、費用対効果1.16と十分な事業効果が見込まれております。以上を踏まえ、施行者としては継続して事業を進める方針でございます。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 はい、ありがとうございます。それでは委員の皆様からご意見がございましたらよろしくお願いいたします。

○村田委員 村田です。本事業につきましては、5ページ目の図にもありましたが、黄色い枠で示されたところが新しい団地ということであるかと思えますけれども、目的には住環境の改善ということがありますが、私が経済分野でございますので、ちょっとコメント申し上げますと、新しく人が移り住んでくるということにおける、地域に対する経済効果、経済のプラスが非常に大きいと私は解釈をしております。長与町、今回であれば、町外から転入者があればなおさら、大きな効果があると思っております。

その上で、8ページ目の事業の投資効果を見ますと、まずB/Cのところ、これは多分B/Cの計算の規則があるのでなかなか難しいと思いますが、便益のところを見ますと、走行時間、走行経費等々、道路交通の要素が3つ書かれておりますけれども、いわゆる、新しい人たちが移り住んでくることによる経済のプラスというところの便益はここには含まれないと、今のところは計算上難しいという理解でよろしいのでしょうか。

○長崎振興局（松武） はい。費用対効果の計算方法についてのご質問かと思います。ここに示させていただいているものが、いわゆる道路の整備、都市計画道路が7本完成したと先ほどご説明しましたが、それによる事業費の費用対効果となっております。今回のこの事業につきましては、高田南土地地区画整理事業の補助金として、これは補助金の立て付けの話になりますが、都市計画道路の整備に要する費用を限度として交付されるというルールがございます。そのルールの範囲の中で、土地地区画整理事業全体に交付金の補助をいただいて活用することになりますが、そのような立て付けもあったところもございまして、今回B/Cとしては、道路の整備効果についてご説明をさせていただきました。

一方これと別に、先ほどお話がございました周辺の地価に及ぼした影響がどのようになるのかということ、土地地区画整理事業の費用対効果についてもマニュアルがございします。そちらについて、今回スライドの方では記載しておりませんが、こちらの独自で計算したところ、費用対効果が1.04ということで、1を超えているという結果を一応得ていることについては、ご報告をさせていただきたいというところです。以上です。

○村田委員 この8ページが一番下にも、B/Cでは計測できない効果ということで、住居が新しいまちづくり、にぎわいが生まれるということで書かれている通りであります。正直、この1行で済ませる以上の効果は十分あるかと思っております。なかなか数字で表すということは難しいかもしれませんが、例えば県民への説明とか、ちょっとあるかどうか分かりませんが、議会への説明とかいうことも、その道路交通法に基づくというところ以外のところの新しい住まいができるというところのプラス要素を十分伝えるべきことかなと思っております。

最後に、ちなみにこの新しい団地のところで、もし今分かっていらっしゃればと思いますが、その入居状況が、状況的に、もし、何かあればご説明いただければと思います。

○長崎振興局（松武） はい。先ほどご説明した通り、この黄色のところにつきまして、一括発注で、昨年度末に事業が完了したところでございます。その後、ここを見ていただくと、宅地を1つずつ造っておりまして、その面積を全部確定させるための測量を行っております。それが先日終わりました、各地権者の方々にここの宅地の使用がもうできるようになりますよという通知を、先週の7月3日付で送付したところでございます。その使用ができるようになった通知の後に、建築が始まるということになりますので、保留地も、町が確保する保留地のところ、すでに業者に売却をしているところもあって、いくつか始めているところもございますが、まさに今から建物が建っていくという状況になっております。

○村田委員 ありがとうございます。

○友広委員長 はいどうぞ。

○山下委員 山下です、よろしくお願いいたします。昨日、長与の開発と言われてここかどうか分かりませんが、最初は85%で聞いていたものが、換地で60%になったから、ちょっと相談を受けてもらえませんかと言われて、これが分かっていたので、関係して受けられませんかと断りましたが、換地はうまくいくことがすべて前提になっているのでしょうか。

○長崎振興局（松武） 換地につきましては、すべて一応終わっている状況となっております、地権者様の方にも、面積などは先ほど説明したように大体、平米数をお伝えしたところでございます。ですので、一応問題ないかなと思いますが、ただ1点ちょっと懸念されることが。かなり長い事業でございますので、当初ご説明した方々が、そのままご理解いただければいいのですが、ちょっと長い時間たっておりますので、その辺りの理解が進んでいないところももしかしたらあるのかなという懸念もございますが、もしそのようなことがあれば丁寧にこちらからご説明していきたいと考えております。

○山下委員 もう最初に計画を立てられているから、減歩率が変わったとしても、そこはこの計画自体には影響が出ないとお聞きしていいですか。

○長崎振興局（松武） はい。

○山下委員 では、次に2点目お聞きしたいのですが、すいません、この計画だけで聞きたいわけではなくて、ずっと何か聞きたくて最後にここで聞かせていただきますけれども、マニュアル改定により現在の見直しでB/Cの数字が変わったという話をされていましたが、他のものも大事ですのでここだけではありませんけれども、例えば、前回評価、令和5年度の1.13は、改定されたマニュアルで計算した数字なのか、それとも改定する前の数字で計算したものなのか、そもそも対象とできるのかどうかということが分からなかったもので、最初にお願いします。

○長崎振興局（松武） はい。今回1.16でご説明しましたが、そちらについては改定したマニュアルの原単位を使用しております。そちらにつきましては問題ないと思っております。

○山下委員 ではなくて、前回評価のものは、改定する前のものの数字になりますか。

○長崎振興局（松武） はい。そうです。令和5年度にした分の費用対効果につきましては、前回のマニュアルという形の結果となります。

○山下委員 これはもう、そもそも比較対照ではなくて、とりあえずの数字を置いている

というイメージになりますか。そもそもその計算の規定が違うため、比較対象として置くのはどうなのかなという意味です。

○長崎振興局（松武） 計算の方法としては同じところですが、原単位、例えば走行便益について、例えば、もともと1の便益だったものが1.5になるとか、そのようなところの改定が行われました、というところですよ。

○山下委員 その数字が違えば全部変わってくるので、比較対象ではないし、計算方法が違うということになるのではないのでしょうか。1が1.5に変わるわけだから、便益が1.5倍に上がるわけで、そもそも対象として、比較することがおかしいということになるのではないのでしょうか。

○長崎振興局（松武） それにつきましてはすいません。申し訳ございません。

○山下委員 今までもずっと出てきて、多分そうなのだろうと思いながら聞いてなかったのですが、問題が少ないここで聞こうと思っているだけで、ただ単純に、この数字を見るときに、全く同じもので計算していないのではということを確認したかっただけの話です。

○長崎振興局（松武） マニュアルの改定時期が違うマニュアルで、それぞれ計算しているということです。

○友広委員長 私からちょっとお尋ねしますが、ここの減歩率が大体平均どれくらいなのかということと、換地処分になりますと、当然、清算金が出てくると思いますが、その清算の方法はどういう方法を取られているかを教えていただければと思います。

○長崎振興局（松武） はい。先ほどご質問ありました減歩率につきましては、平均の減歩率として、39.98%になります。これは公共減歩と保留地減歩というものを合わせた形です。それと清算金につきましては、メインはまさにこれからちょっと計算するような感じ、路線価等の計算をしながらやっていく形になります。

先ほどご説明した通り、測量が予定されていた宅地全部について終わりましたので、これから、その計算結果をもとに清算金を出しまして、換地処分のときに皆様にご報告するという形になろうかと思います。

○友広委員長 その清算金の算定根拠、当然地価の評価といいますか、地価の価格によって出てくると思いますが、その辺りの調整といいますか、その地権者間の合意といいますか、その辺りは問題がないのでしょうか。

○長崎振興局（松武） 清算金につきましては、まだ概算で、ある程度、皆様にお伝えしているところございます。ただ、それとイコールになるかどうかということは本当にこれからということになりますので、その辺りを調整しながら、皆様にもご説明しようと考えております。

○友広委員長 他にございませんか。なければお諮りをしたいと思いますが、これについては、もうあと換地処分、もう法的な手続きをされるだけですので、継続をしますかしませんかとお諮りすることがおかしいかもしれませんが、一応、この委員会としては、継続を認めるということよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございました。では、継続ということで決定をさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○友広委員長 お待たせしました。河川-1をお願いいたします。

○島原振興局（増本） 島原振興局河港課の増本でございます。よろしくお願いいたします。「河川-1 須川川 総合流域防災事業」についてご説明いたします。事業主体は長崎県となっております。再評価の理由としましては、再評価後5年経過、工期と事業費の見直しとなっております。須川川は島原半島南部の南島原市西有家町に作る流域面積2.3km²、流路流路延長1.4kmの二級河川であります。

これまでの審議経過でございますが、本事業は昭和53年に着手しております。平成10年度に1回目のご審議をいただいております、今回6回目の審議となります。前回までは令和12年度の完了を予定しておりましたが、今回工期を6年間延長し、令和18年度の完了を見込んでおります。事業費につきましては、前回の22億円から4億円増額して26億円としております。費用対効果については、1.74から2.28と上昇しております。

事業の目的としましては、河口から900m区間の河道拡幅、河床掘削、護岸整備を行い、洪水に対して安全な河道を確保し、河川の氾濫を防止することを目的としております。本事業の事業進捗率は、事業費ベースで52.7%、用地進捗率は84.6%でございます。

事業の効果・必要性についてですが、想定氾濫区域内には住宅地及び事業所が立ち並び、上流には水田を中心とした農地が存在しております。また、昭和47年に浸水面積16.8ha、家屋等の浸水被害が50戸と甚大な被害が発生しております。須川川の治水安全度は低く、再び甚大な浸水被害が生じる可能性があることから、河川の改修事業による効果が期待されております。

事業の進捗状況ですが、全体900mのうち河口から460mの区間について、改修が完了しております。現在は、天神橋の下流の護岸整備を実施しております。

事業費の見直しにつきまして、近年の資材費及び労務単価の上昇により、約4億円の事業費増となっており、22億円から26億円に変更しております。前回審議からの各種単価の上昇についてですが、主な労務単価、資材については、令和2年、前回審議は令和2年ですので、令和2年度と令和7年度の単価を比較しております。土木一般世話役で約3割の増、コンクリートの資材単価で約5割の増加となっております。

今回事業期間の見直しを行っておりますが、ちょっと戻っていただいて、画面の方で天神橋というところがございまして、これから工事をするところですが、そのあたりの拡大図になりますが、天神橋付近の用地取得に時間を要したことから、4年間ほど延長させていただいて、また天神橋とその隣にある永野橋の架替について、当初は2橋一気に架替をするとしておりましたが、地元等と協議をしていく中で、どうしても通学路の迂回路が必要だということもありまして、1橋ずつの架替をするということになっており、工期を2年間延長することとしております。以上のことから、完了工期を令和12年度から6年間延長して18年度に変更しております。

社会経済情勢等の変化につきましては、想定氾濫区域内に前回審議から大きな変化はございません。現在も住宅や事業所が多く存在しておりますが、住民から早期完成が望まれております。

事業の費用対効果についてご説明いたします。前回評価時点から、事業費の増額、事業期間の延長をしておりますが、こちらもこれまでのご説明であったように、治水経済調査マニュアルの改定というものがございまして、被害率の変更等、農地農業用施設の算定方法の変更がなされております。その結果、B/Cは前回1.74だったものが2.28に上昇しております。事業の投資効果は十分あると確認しております。

最後に、対応方針についてですが、本事業の目的は、洪水による浸水被害の軽減を図ることであり、地元からも早期完成が望まれております。費用対効果も十分見込まれ、人命、そして地域住民の暮らしを守るため、必要な事業であることから、対応方針は継続とさせていただきたいと思っております。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 はい、ありがとうございました。それでは、委員の皆様からご意見を願います。

○山下委員 山下です。これは川の工事だから、場所の変更はあり得ないと思っております。道路などとは違って、その変更があり得ないとなると、地権者の交渉で、53年から始めて、令和の段階で伸びるということがどうしてもイメージできなくて、もうそれであれば、昭和の時代に交渉しておくべきだと思いましたが、なぜここが遅れたのかというところをお聞かせください。

○島原振興局（増本） 直接的にこの事業で反対とかいうわけではなくて、全体の土地がございまして、その一部分を買収するという形になりますが、AさんとBさんの民々の境界がなかなか決まらずに、その結果、我々が買収したいと思う土地の境界が決まらず、ずっと時間がかかっていたというところなんです。

○山下委員 分かりますが、それでも53年、昭和53年から経過しているのだから、ちょっと遅いのではないのでしょうかというだけの質問でした。

○友広委員長 他にございせんか。ないようでございますが、対応方針(原案)は継続ということでございますし、また、この事業の性格から継続ということが妥当かと思っておりますが、ご異議ございせんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございます。では、対応方針(原案)の通り継続といたします。ありがとうございました。

砂防-5 急傾斜地崩壊対策事業 折橋(11)地区

○友広委員長 それでは個別審議の最後になると思っておりますが、砂防-5をお願いいたします。

○砂防課（青木） はい。砂防課の青木です。それでは、「砂防-5 急傾斜地崩壊対策事業 折橋(11)地区」の再評価についてご説明いたします。折橋(11)地区は、佐世保市北部の折橋町に位置する急傾斜地であります。今年度は事業採択後10年となることから、再評価の対象となっております。

続きまして、審議経過について説明いたします。当初、平成28年度補正新規事業として着手し、事業費は1.2億円としておりました。第1回審議としまして、事業採択後10年が経過したことによるものであり、事業完了が令和13年度の見込み、事業費3.7億円、費用対効果10.87に変更をしております。

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。事業の目的は、保全対象人家18戸を含む最大がけ高約22mの急傾斜地において、がけ崩れ被害から人命を守るため、急傾斜地崩壊対策事業を行っております。本事業は、事業進捗状況は、事業費ベースで5%、用地進捗率は0.1%でございます。平成28年度補正で事業化し、平成29年度に測量、地質調査設計を行い、平成30年度より用地の方に着手し、現在に至っているところです。

事業の効果・必要性についてご説明いたします。当該地区は、大雨や風化の進行によ

り、近い将来、崩壊する恐れのある箇所が多く存在しており、過去にすでに崩壊が発生しているところです。今後も自然災害が起きる可能性があるため、急傾斜地崩壊対策工事を施すことにより、当該地区に住む県民の人命保護が図られることと考えております。

事業の見直しについてご説明いたします。事業開始後、現地踏査、測量や設計により、対策が必要な斜面の面積が想定よりも広大であると、こちらの断面図でいくと、当初想定してあった対策ができる斜面については、この青色で示している大体斜面の中段のところでしたが、こちらが、断面図でいけばこのような上段に駐車場があるところにはなりますが、斜面を現地で正確に測量したところ、上段まで対策が可能ということで、対策斜面の面積を増加し、また、これによって、斜面を掘削していきますけれども、その掘削をすることにより、土工量が増えることも確認しております。このため、対策工として1億円を増額としております。

続きまして、資材、労務単価などによる上昇の影響についてです。材料については、現場吹付法枠工に使用するセメントの単価、各種労務単価などの上昇に伴い、総額で約1.5億円の増額としております。以上により、前項のページと合わせた結果、事業費の見直しの合計は2.5億円の増額としております。

続きまして、事業期間の見直しについてご説明いたします。対策斜面の大部分が20名の共有名義の土地となっており、その連絡調整に時間を要しているところです。事業開始時点ではすべての地権者さんから同意を得ていたものの、事業実施後に共有名義の対象者が複数名死亡したことにより相続が発生し、相続人の特定作業や、新たな対象者からの同意取得に時間を要しているところです。また当初の計画では、斜面上部を、施工時に必要となる施工ヤード、工事用道路として利用する予定でしたが、検討の結果、上部斜面の利用、上部の土地の利用が困難となったため、下部へ施工ヤードを変更することとしました。下部の施工ヤードへ繋がる工事用道路が狭く、機械の搬入が困難であることから、人力での運搬となり、施工に時間を要する見込みでございます。以上のことから、当初、令和3年度までと予定した完了工期について、令和8年度工事着工予定とし、令和13年度まで延長することとしております。

続きまして、経済状況の変化についてご説明いたします。保全対象人家戸数は18戸で変化がございません。

事業の投資効果について説明いたします。費用対効果は、当初が5.55、現行で10.87でございます。残事業費につきましては12.69となっております。プラス要因は、費用便益分析マニュアルの改定によるものの増、マイナス要因としては事業費増、地元調整に伴う工期延長でございます。

最後に、本事業は事業費の増加、期間の延長はあるものの、費用対効果が十分に見込まれることから、対応方針は継続でお願いしたいと思います。以上で折橋(11)地区急傾斜地崩壊対策事業の説明を終わります。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。委員の皆様からご意見ご質問を受けたいと思います。

○中村委員 中村です。3ページに地図を載せていただいておりますが、この凡例の被害想定区域、この点線で囲われている部分はどこに当たりますか。ちょっと点線を見つけられません。

○砂防課(青木) 申し訳ございません。表示が抜けているところではありますが、被害想定区域について、急傾斜地の考え方から、斜面の高さに2倍の距離を掛けたもので設定を

しているところですよ。

○中村委員 そうすると、この保全対象の人家はすべてその想定区域に含まれているということになりますか。

○砂防課（青木） はい、そうです。こちらの図面において、家屋の色が白色の箇所については、急傾斜地の2Hの考え方から入ってきていないところになります。

○大嶺副委員長 大嶺です。この事業だけではありませんが、一般的なことですが、この地区以外にも対策を取らないといけないところがたくさんあると思いますが、この場所を予算確保して事業を進めていて、これだけ工期が延長して、その間に本当はもっと別のところも対策を取らないといけないというところの何か優先順位が、もうここで止まってしまったら次は進めないのか、予算がまだ使われていなければ、他のところをもっと対策を進めるというようなことなのか、どういう仕組みなのか分ければ教えてください。

○砂防課（山本） 急傾斜事業というものは、もともとこの斜面の持ち主もしくは斜面の下方に住んでいる方のどちらかが対策をする事業ということが基本ですけども、昭和40年代に大雨が降って、そういうことではなかなか民間の方は対応できないということで、急傾斜地法という法律ができて、ある一定の条件で、例えば、県の事業でしたら、高さが10m以上で、角度が30度、人家が10戸以上のところについては、県の事業でできますとなっております。通常の道路事業とか港湾事業とかの公共事業と比べますと、受益者の利益が大きいということで、急傾斜事業は、皆様の土地の提供とか工事への協力が得られたところから事業着手するという事業になっておりまして、事業をするには、この土地の持ち主とか周りの方々がちゃんと協力します、土地も協力しますという同意書をいただいてから事業に着手するようになっております。

それから、1回事業着手すると、そこは皆様が同意いただいているということで、できる限り、ここの箇所は継続して、どうにもならない場合はちょっと厳しいとかそういうことは考えられますけれども、そのような事業となっております。長崎県は、こういう危険な箇所が非常に多いということで、土砂災害警戒区域はちなみに全国2位の多さで、対策するところはたくさんありますけれども、皆様の同意が得られたところから事業着手するというような方式を取っております。

○大嶺副委員長 ありがとうございます。

○友広委員長 よろしいですか。

○山下委員 すいません。初めてそれを知りましたが、受益者負担は、イメージでいいのですが、5%ぐらいでしょうか。10%ぐらい、15%ぐらいでしょうか。

○砂防課（山本） 受益者負担は、事業に対して、高さが30m以上とか公共施設があるとか、そういうものの組み合わせで、5%、10%、20%となっておりますが、それを多くの自治体は市が代わりに払っておりますけれども、市町が条例とかを作りまして、例えば受益者から1軒10万円取るというような自治体もありますが、取る自治体もルールがそれぞれあって、そのような事業になっております。

○山下委員 ありがとうございます。

○友広委員長 他にございませんか。ではお諮りをいたします。対応方針(原案)は継続でございますが、継続にご異議ございませんでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございます。対応方針(原案)の通り継続とさせていただきます。どうもありがとうございました。

まず現地調査、詳細審議については、先ほど4件ほど委員の皆様からのご意見をいただいて、最終的に確認をしますと申し上げておりましたが、河川-3と道建-1と道県-10と今の農村整備-2、この4件、現地調査、詳細審議を行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。それでは事務局、申し訳ございませんが、この4件を、一応、現地調査、詳細審議をするということで、行程をご検討いただければと思います。よろしくお願いいたします。

2-2 事後評価対象事業の説明及び審議

○友広委員長 それでは、最後の事後評価に移りたいと思います。

港湾-1 港湾改修事業 肥前大島港

○友広委員長 まずは、事後評価の港湾-1からお願いいたします。

○県北振興局（香田） 県北振興局港湾漁港第一課の香田と申します。よろしくお願いいたします。それでは「港湾-1 肥前大島港改修事業」の事後評価についてご説明いたします。まず肥前大島港の場所ですが、西海市の大島大橋を渡った先にある寺島及び大島に位置しております。

これまでの審議経過ですが、本事業は平成9年度に新規評価を受け、令和2年度に事業が完了しております。今回は事業完成后5年経過の事後評価になります。令和元年度の再評価から工期、事業費に変更はありませんが、B/Cの値が減少しております。詳細については後程ご説明させていただきます。

本事業の目的などについて説明いたします。平面図の方をご覧ください。整備前は、馬込地区の緑着色部の埠頭で貨物の取り扱いを行っていましたが、狭いスペースに鋼材と砂利が混在し、かつ、岸壁の水深不足により、非効率な運用となっておりました。このため、寺島地区に砂利埠頭、馬込地区に鋼材関係の埠頭を新たに整備し、取扱貨物を分離するとともに、船舶の大型化に対応した岸壁水深とすることで、物流の効率化を図ることを目的としております。真砂地区につきましては、馬込地区の埋め立てに伴い、佐世保港との定期航路施設を移設しております。

事業効果の発現状況について説明いたします。馬込地区では、造船関連企業の需要増に対応すべく、新たに水深-7.5m岸壁を整備することで、大型船舶が係船できるようになり、1度に多くの貨物の輸送が可能となり、物流の効率化が図られております。寺島地区では、新たに砂利埠頭を整備することで、十分な作業ヤードが確保されるとともに、大型船舶の係留が可能となり、作業の効率化が図られております。

次に、費用対効果の算定についてご説明いたします。前回の評価から、総事業費、完了年度に変更はございませんが、取扱貨物量の減により、費用対効果が2.02から1.41に減少しております。その理由といたしましては、前回の再評価では、隣接する工業団地において、民間企業の設備拡充による需要増を見込んだ貨物により便益算定を行っておりました。今回の事業評価にあたっては、今後の取扱量の増を見込んだ推計値ではなく、直近の実績値で便益を算出することで、事業完了後5年目時点での費用対効果が確保できていることを確認しております。

次に、港湾利用者にもヒアリングを行っており、本事業による整備の効果を実感されて

いることも確認しております。

最後に対応方針(原案)です。これまでの説明の通り、事業効果が見られることから、今後の事業評価の必要はないと考えております。また、今後、同事業においては、関係機関と連携の上、事業効果が早期発現されるよう、早期完成に努めて参りたいと考えております。以上説明になります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。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っております。はい。どうぞ。

○山下委員 マイナス要素、B/Cのところですが、1.41に下がっている原因として、マイナス要因が取扱貨物量の減ということですが、これは、もともとはちゃんとルールに従って計算していて、多めに見積もったわけではないということでしょうか。

○県北振興局(香田) そうです。4ページ目にちょっと平面図をつけておりますが、馬込地区のこの岸壁背後に市事業ということで書いてありますけれども、一応そちらが今回の岸壁整備にあわせて市の方で工業団地の埋め立てを行っております。一応そちらに造船関連の企業を誘致するというので、そちらの企業誘致後の増加、鋼材関係の増を見込んでちょっと算定をしておりましたが、今回その5年目の評価ということで、現時点での取扱量での計算をしていることとなっております。

○友広委員長 お諮りをいたしたいと思いますが、費用対効果、B/Cは1.41ということでございまして、今後の事業評価の必要性、或いは、改善の必要性はないと、今、説明があったところでございますが、説明の通り、今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断して、委員会としては了承したいと思っておりますがよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 では、今後は必要ないということでよろしく申し上げます。

港湾－２ 港湾改修事業 富江港

○友広委員長 それでは港湾-2をお願いいたします。

○五島振興局(出口) はい。五島振興局河港課の出口です。「港湾-2 富江港改修事業」について説明させていただきます。本事業は、全体事業費が10億円以上であり、令和2年度に事業完了し、事業完了後5年を経過したため、事業評価を実施するものです。

初めに、審議経過についてです。当事業は平成8年度に事業着手し、以降4回の事業再評価を行い、令和2年度に事業完了となりました。最終的には、事業費31.4億円、費用対効果1.16となります。

概要は、航路泊地-5.5m、9万4,800m²、防波堤150mなどとなっております。目的・事業概要についてです。事業の目的ですが、外郭施設、県有施設、水域施設を一体的に整備することにより、水深不足に伴って行っていた荷役調整を解消するとともに、貨物線の大形化への対応と船舶航行の安全性の向上を図るものです。また、外郭施設の整備により、背後地域への越波防止効果の向上を図るものです。事業期間は、平成8年度から令和2年度、事業費は31.4億円、施設整備については、航路泊地(-5.5)9万4,800m²、防波堤150m、岸壁(-5.5m)が200m、道路(1)325mです。

事業効果の発現状況です。整備前は、既存施設の水深が-3mであったことから、利用する船舶は-3mより深くならないように、貨物量を60%に抑える必要があり、運搬回数も多くなっていました。これに対し、-5.5mの岸壁を整備することにより、貨物量を調整することなく、満載での利用が可能となったことから、1回での運搬量が増加し、効果的、効

率的な運搬が可能となりました。また、新たな岸壁整備とあわせて、航路泊地を整備することにより、船底をこする事故が解消され、船舶損傷等による損失額が削減されました。加えて、防波堤等の整備により、港内における静穏度が向上したことから、背後地における高潮や波浪等による被害も軽減されました。

費用対効果の算定の基礎となった要因の変化についてです。総事業費は、前回再評価時の33.3億円から、最終的には31.4億円と変更になりました。完了年度は、前回再評価時から変わらず、令和2年度です。費用対効果は、前回再評価時の1.2から、最終的には1.16になりました。前回再評価時から、貨物の取扱量が4,000トンから4,900トンに増加したことにより、便益が増加しておりますが、評価年度の変更に伴うデフレーターの更新により、費用対効果の数値としては減少しております。

社会情勢等の変化についてです。当事業では整備した岸壁と合わせ、一体的に緑地を整備しており、五島長崎トライアスロンの会場の他、ソフトボール大会など、地域イベントの会場として通年利用されています。また、背後に造成した用地には、新たな事業所として水産加工会社も建造されており、地域の活性化に寄与したものと判断されます。

整備完了後、港湾利用者や、地元利用者へヒアリングを行った結果、砂利業者からは、整備後は水深を気にせず、満載での砂上げが可能になったことで、一回の取扱量を増やすことができ、効率的な運搬が可能になったとの意見をいただいています。木材取扱業者からは、福江港が使用できない場合に木材搬出で利用したが、埠頭用地も広く使いやすい、今後個人有林から島外出荷も計画されており、取扱量が増えれば積極的に活用したいと、また地元の方からは、整備されている緑地を活用したイベントが数多く開催され、以前に比べて、町外からの人も訪れ、富江町のにぎわいが創出された。また、防波堤や埠頭が整備されて荒天時の波や被害がなくなり、安心して生活できるようになったとの意見をいただいております、港湾施設整備による効果を実感していることが確認されました。

今後の事業評価の必要性及び改善の措置の必要性ですが、費用対効果については1.16となっており、事業実施により物流の効率化や背後地の資産等の防護など、事業の効果発現が確認されており、今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断しております。また、同種事業の計画調査のあり方についてですが、本事業の見直しの必要性はありませんが、今後の同種事業においては、関係機関と連携して適切な事業管理に努め、事業効果が早期に発現されるように早期完成に努めて参ります。以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願い致します。

○友広委員長 はい、ありがとうございました。委員の皆様からご意見を伺いたいと思います。はい、どうぞ。

○村田委員 6ページに示していただいているところで、緑地というところがございますが、その中に水産加工会社が新たな事業所を立てられたというところで、この事業所の新設は当初から計画されていたことですか。それとも、想定外で会社様が、民間の会社様が出てこられた、どちらでしょうか。

○五島振興局（出口） もともと想定としてはなかったものですが、このような広い土地が近くにできたということで、そのようなところで活用したいということで、新規参入が入ったということです。

○村田委員 それでありましたら、今の水産加工会社と示されている左側がその緑地で、右側、もしかしたらまた、事業者さんが進出される可能性もある、きっと、いわゆる活用できるような地域、地区と考えてもよろしいでしょうか。

○五島振興局（出口）　そうです。利活用が図られる土地として考えてもいいものと思われます。

○村田委員　ありがとうございました。

○友広委員長　他にございませんか。なければ、今、丁寧に説明を受けて、今後の事業評価の必要性、或いは改善措置の必要性はないということをご説明いただいたわけですが、今の説明の通り、今後の事業評価の必要性、或いは改善措置の必要性はないと判断することで、この委員会としてはご了承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　はい。ありがとうございました。では、そのように取り扱いをさせていただきます。

砂防－１　急傾斜地崩壊対策事業　三根俵炭地区

○友広委員長　それでは、砂防-1をお願いいたします。

○対馬振興局（田中）　はい。対馬振興局河港課の田中と申します。よろしくお願い致します。「砂防-1　三根俵炭地区急傾斜地崩壊対策事業」急傾斜地崩壊防止施設というところで、事後評価について説明させていただきます。三根俵炭地区は、対馬市の峰町中心部に位置する急傾斜地崩壊対策区域になっております。当該箇所は、事業期間中に再評価の方を実施しておりまして、全体事業費が10億以上、事業完了後5年が経過したということで今回事後評価を行うものであります。

事業経過について説明いたします。当初は平成20年度に事業を着手しまして、1回再評価の方を評価していただきまして、令和2年度に事業完了しております。今回事後評価の時点では、全体事業費が14億円、B/Cが8.81となっております。

事業の目的・事業概要、これまでの経緯というところでございますが、事業目的は、保全対象となります46戸の人家及び県道とか市道を、今回の対策、こうすることによりまして保全するというのが目的でございます。事業の経過としましては、昭和の頃からここは落石等が発生しておりまして、峰町の三根川の河口部というところ、急傾斜立地におきまして、地元から要望を受けまして、平成の20年から事業を開始しております。平成の22年に急傾斜地崩壊対策区域として指定されております。その後、対策工が実施されまして、令和2年に事業概成となっております。後の資料でもお示ししますが、現在は落石等の被害もなく、対策の効果が発揮されていると考えております。

事業の効果についてですけれども、事業実施前、対策工整備前におきましては、起点側近くとか、あと真ん中ほどのところの人家の裏側の斜面におきまして、土砂の流出だとか、小規模な崩壊などが発生しておりました。今回事業によりまして、その人家裏の斜面に対しまして、対策工を整備し、安全な民生が確保されていると考えております。

費用対効果の算定の基礎となった要因の変化でございますが、当初は、全体計画では対策工の完成が令和3年度となっておりますが、早期の効果発現を目指して、予算確保、地元の協力を得まして、1年早く、令和2年度に事業完了しております。

事業実施による環境の変化ですけれども、写真に示しております通り、事業完了を5年経過した現在においても、斜面については特に大きな変化等は確認されておられません。また現在も、この対策工の効果によりまして、ごく小規模の落石とかありますが、捕捉されているというところで効果は続いておりまして、地域の安全安心の方に繋がっているのかなと考えております。

社会経済上、行政の変化としまして、本事業においては、過年度、雨量情報などを表にちょっと書いておりますが、完成後、対馬の方では大雨が4度ほど記録されており、新聞記事になるような大雨が降ることも発生しておりますが、今回のこの三根俵炭地区におきましては、大きな被害もなく、対策工の効果というものが発揮されているのかなと考えております。

次にB/C、事業の投資効果につきましてですが、前回の評価の時点で、B/Cは1.52という数字でございましたが、今回の評価でいきますと、8.81と大きく変わっております。この大きく変わっている要素がマニュアルの改定というところがありまして、精神的な被害額を今回算定する効果に含めるということで、マニュアルが改定されていますので、これに併せて算定し直した結果でございます。

最後に対応方針についてですが、今回改善措置の必要として、現地は吹付法枠工、土砂捕捉工等が整備されたことによりまして、安全を確保されておりまして、当面改善の余地はないと、必要ないと考えております。また今後の事業評価の必要性としまして、事業に見合った効果の発現が確認されております。さらなる事業評価の必要はないと考えております。同種への計画・調査のあり方としまして、適切な事業管理に努め、効果が1年でも早く発現できるように、完成に努めて参るというところで考えております。以上で、三根俵炭地区の急傾斜地崩壊対策事業の説明を終わらせていただきます。よろしく願います。

○友広委員長 はい。ありがとうございました。それでは、委員の皆様からご意見をいただきたいと思います。

○大嶺副委員長 大嶺です。対策工についてお伺いしたいのですが、1つは、現場吹付の方法を取られておりますが、アンカー工法なども併用されているところがあるのかということと、あと、地下水が上昇して水抜き対策が必要な場所ではなかったということでしょうか。

○対馬振興局（田中） はい。今回の箇所につきましては吹付法枠だけで設置しておりまして、特に問題ないと判断しております。水位につきましても、崖地区ではありますが、土砂の中に水がたまるといような状況ではないと考えておりますので、特にそこに関しては必要ないのかなと考えております。

○大嶺副委員長 ありがとうございます。

○友広委員長 よろしいですか。それでは今ご説明の通り、事業評価、或いは当面の改善措置は必要ないということで、委員会としては結論を出したいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございました。

住宅－1 県営住宅建替事業 県営深堀団地 C 群

○友広委員長 それでは、住宅-1についてご説明をお願いいたします。

○住宅課（久田） 住宅課の久田と丸林です。よろしくお願いします。1ページをご覧ください。「県営住宅深堀団地C群建替事業」の事後評価です。県営深堀団地は長崎市中心部から約8km南西部に位置し、昭和46年から昭和50年にかけて約1,000戸の県営住宅が建設されております。その深堀団地のC群の建替事業が事後評価の対象です。

審議経過について、平成20年度より事業を開始し、平成29年度に再評価を受け、今

回、令和2年度の事業完了後5年経過したことから事後評価を受けるものです。

目的について、本事業は、深堀団地C群の建物の老朽化、機能低下が進んでいることから、住棟の建替及び住戸改善を実施することにより、居住水準の向上及びバリアフリー化の推進を図ることを目的として事業を開始いたしました。

事業概要について、16棟、470戸の県営住宅について、改善事業として4棟でエレベーター設置及び住戸改善を、建替事業として12棟を7棟に集約建替を行い、11棟338戸に再整備しております。

整備状況の写真です。改善事業では、右側の赤の右上に記載しておりますように、エレベーター棟の増築、浴室洗面台所への3点給湯の設置、床の張りかえや浴槽の改修による段差解消、玄関浴室トイレの手すりの設置、そして外部サッシのアルミサッシへの取替といった住戸改善を実施しました。下段が建替事業の整備前後の写真になります。

事業の効果の発現状況についてです。建替事業では、世帯構成に応じた適切な規模の住戸供給を実施しました。従前住戸の平均面積40m²程度から平均65.3m²と、約1.63倍に規模が改善しました。次に改善事業として、3点給湯設備を実施設置しました。改善住棟の全住戸数に対する設置率が100%となり居住水準が向上しました。

玄関トイレ浴室手すりの設置率も100%となりました。安全性が向上しました。床のフローリング化により、バリアフリー化を推進しました。そして建替事業及び改善事業によって、すべての棟にエレベーターが設置されたため、バリアフリーのアクセスが向上しております。建替事業では、世帯構成に応じた異なる間取りを供給し、間取りの多様化により多様な世帯の入居促進が図れております。駐車場については整備後の設置率が100%となり、利便性が向上しました。

費用対効果の算定の基礎となった要因の変化についてです。B/Cはご覧の通り、1.02から1.09と改善しております。これは、建替による新築住戸改善に伴う家賃及び住戸戸数の増による収入により便益が上がったことによって、数値が上がっております。

事業実施による環境の変化ということで、自然環境の影響ですが、既存の公営住宅の建替ですので、新たな造成等を行っておりませんし、周辺の自然環境への影響はないと判断しております。生活居住関係の環境への影響ですが、当初単一の住棟が板状に並ぶ配置で、左のように、ちょっと狭いところに住棟が立ち並んでおりましたけれども、高層化しましたので、ゆとりができました。高層化に建て替えることで、空き地を確保し、広場を設置し、居住環境の向上と地域交流の場の提供に寄与しております。

なお、地域の声ですが、集会所では高齢者ふれあいサロンや乳幼児を持つ親子対象の遊び教室などが開催され、広場では、地域の自治会によりイベントが開催されております。自治会長様の声では、集会所も新しくなり、広場でもイベントができると、地域の交流の場として活用しておりますということで、あと、若い世代の利用者も増え、昨年12月に広場で実施した餅つき大会では、多くの人が参加して賑わったとお聞きしております。

社会経済情勢などの変化についてです。事業によって生じた余剰地、高層化したので、オレンジのところは、ここは売却をしまして、民間事業者が購入して、23区画の分譲宅地となりまして、現在もうすでに16戸が建設済みとなって、残り7宅地となっております。

最後に対応方針についてです。県営住宅は住宅に困窮する県民に対して、低廉な家賃で住宅を供給する事業です。この事業により、入居者の居住水準の向上とバリアフリー化の推進という目的を達成しており、改善の必要はないと考えさせていただいております。目

的に見合った事業の効果の発現が確認されていることから、今後の事業評価についても、必要はないと考えさせていただいております。

今後の課題として、大規模団地の建替においては、従来方式に加え、県営住宅を集約し、余剰地の活用ができる民間PFI事業、民間の資本を入れて、住宅や福祉施設、商業施設をあわせて整備する、そういった可能性ができるもの、PFI方式の手法を検討して参ります。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から、ご意見を伺いたいと思います。

○山下委員 山下です。事業を始める前の入居率と改修が終わった後の入居率の数字を教えてくださいなればと思います。

○住宅課(久田) 事業開始前ですが、平均の入居率は、県営住宅は約8割ございます。それを、建て替える前はストップさせて、5割ぐらいまで落としてから建替をすることが通常の手法です。ですので、直後はもう100%、ほぼ100%に近いぐらい、もう当然皆様が応募されますので、そこは100に近いのですが、今少しずつ下がっておりますのは、高齢者の方が亡くなると、退去補修をせざるを得ず、そのようなサイクルがあると、一時的にどうしても空いてしまいます。それで100%継続するのは無理ですけども、現在、そのような住戸、その部分を除いたら、ほぼ9割でございます。よろしいでしょうか。

○山下委員 はい。

○大嶺副委員長 大嶺です。今回C群ですが、A群B群というものがあるのでしょうか。それらはどうなっているのでしょうか。

○住宅課(久田) 図で、このマンモス団地、県でトップクラスのマンモス団地ですが、5,000戸ありました。この内のC群を今回建替えました。B群A群はどうですかということですが、このC群を整備して、A群は廃止します。まだ6棟建っておりますが、こちらに移っていただくことを、ここ数年ずっと実施しております、もうほぼいらっしゃらない状況です。この後どうするかはまだ未定です。このように売ってしまうのかどうか、これからの検討です。B群については、実は改修工事を中心に、ここはもう整備をしました。ここ、D群C群はほぼ新築となって、A群は廃止、B群はその中間をとって改善工事を行います。家賃はこちらが高いです、新築の方が。B群の方は、ちょっとお安くなっております。このような複合的に安いところと高いところを選べますよというのが、近年の長崎県の建替の特徴です。

○大嶺副委員長 分かりました。

○友広委員長 ちょっと私からお尋ねしますが、入居率を、建替前、8割から9割ぐらいに落としてということですが、結果的には、5割の人の対応をどうされたのかと、それから、建替事業が終わった後、以前入居された方々は、優先的にまたそこに入居していただくという方式を取られたのかを教えてください。

○住宅課(久田) ありがとうございます。ここ、入居率を落として建て替えるのですが、まずこちらの方にアンケートをとって、どこに移られますかということを行います。例えば、改修予定のB群に移られますか。ここをちょっと何年か前に新築しましたが、ここに移られますか。それとも、実は県内80ヶ所ぐらいに団地がありますけれども、そちらの方に移られますかというアンケートを実施して、移っていただく。そこでいろいろ3択ぐらいあります。もちろん退去される方もいらっしゃいますけれども、そのような方は確実に退去先を確保されます。そして、残られる方は、一旦近くのところに住みかえたとし

ても、またこちらの新築の方に戻ってくるような方策をしまして、すべての方がお望みの住まいを確保できるように配慮しております。よろしいでしょうか。

○友広委員長 ありがとうございます。はい、どうぞ。

○山下委員 本業の方でお願いですけれども、弁護士をやっていると、離婚の事件があります。離婚するときに住む場所がなくて、県営住宅、市営住宅に申し込もうとしたらなかなか空いていないということがありますので、収入等の比率を取らないといけないのは分かりますが、できれば県営住宅は残して、戸数を残していただければというお願いになります。

○住宅課（久田） 一応回答としては、最近は单身の方でも応募ができる、昔は、同居親族がいらないといけませんでした、最近はそういったニーズにもこたえるようにしております。

○友広委員長 よろしいですか。ちょっと参考までにですけど、今後PFI方式を基本ということをご検討されるということとあわせて、住宅の管理、ちょっとこの議題とは離れるかもしれませんが、公営住宅を民間の不動産業者等に管理させる指定管理者制度を導入したらどうかという、そういうお考えもおありになるということは聞いておりますが、やはり県におかれては、今後の市町営住宅の、このPFI方式だとか、指定管理者方式とか、そういうことについても、県の方で議論を深めていただいて、今後よりよい公営住宅の管理といいますか、運営といいますか、ということについても、県の方から、市町にもご指導いただければ大変ありがたいのではないかと思います。これは要望といいますか、意見として申し上げておきたいと思っておりますけれども、模範となるように努めさせていただきますか。よろしいでしょうか。

それでは、住宅-1については今ご説明がありました通り、事業評価、今後の改善の必要はないということで、委員会としては了承したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 はい。ありがとうございました。

○住宅課（久田） ありがとうございます。

○友広委員長 以上で、本日の一括審議、個別審議それに事後評価ということについて終わりましたので、一応、審議事項は閉じたいと思っておりますが、せっかくの機会ですので、今日のこの委員会のあり方とか、特にこういうことについては、今後の委員会審議の参考になることもあろうかと思っておりますので、お二人初めて委員会にご出席になりましたので、その辺りも含めて、何かご意見があればお伺いしたいと思います。

○山下委員 審議に関しては、事前に個別に聞いていたときにいろいろ質問させていただいたことが、回答の中に入っておりましたので、非常にありがたかったかなと、それで時間の短縮ができたのかなと思っております、以上です。

○村田委員 はい。村田です。私も山下先生と一緒にですが、本日に臨むにあたっての事前説明が非常に有効だったかなと思っております。その場で弾みではなくて、事前をもって本日臨めたことが、運営として非常によかったかなと思っております。以上です。

○友広委員長 ありがとうございます。それでは審議の方を閉じたいと思っておりますが、今日は10時半から長時間にわたりまして、熱心にご協議、ご意見をいただきましてありがとうございました。私も慣れない進行役でしたけれども、無事に終わることができたかなと。委員の皆様方、そして事業者の皆様方に心からお礼を申し上げ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。

3. 閉 会

○事務局（金子） 友広委員長どうもありがとうございました。また委員の皆様におかれましては、長時間の熱心なご審議を賜りまして、本当にありがとうございました。ご意見ありました事項につきましては、関係事業課にしっかり伝えて、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ので、よろしくお願いします。

○事務局（淀川） 今後の予定についてですが、現地調査や詳細な審議が必要な事業が4件ございましたので、第2回は8月7日に開催させていただきます。また、これらの審議がすべて終了した段階で、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。事務局から連絡は以上でございます。

○事務局（金子） 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をいただいた上で、公表したいと考えておりますので、よろしくお願いします。以上をもちまして、第1回の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。