

平成30年度

第1回長崎県公共事業評価監視委員会

議事録

日 時：平成30年7月19日（木）13：00～18：36

場 所：長崎県勤労福祉会館 4階 第2・第3中会議室

出席委員：中村 聖三 委員長

井上 俊昭 副委員長

中村 政博 委員

梅本 國和 委員

岡 美澄 委員

山本 緑 委員

安武 敦子 委員

平成 30 年度 第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：平成 30 年 7 月 19 日（木）

13 時 00 分～18 時 36 分

場 所：長崎県勤労福祉会館 4 階第 2・3 中会議室

1. 開 会

○事務局 皆さん、こんにちは。本日は、大変暑い中、ありがとうございます。定刻になりましたので、ただいまから、平成 30 年度第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会を始めさせていただきます。

本日、審議に入るまでの進行を担当します土木部建設企画課の佐々と申します。よろしくお願いたします。

まず、委員の皆様方をご紹介させていただきます。

委員長をお願いしております長崎大学大学院工学研究科の中村聖三教授でございます。

○中村(聖)委員長 中村でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局 次に、前新上五島町長、井上委員でございます。

○井上副委員長 井上です。

○事務局 弁護士の梅本委員でございます。

○梅本委員 よろしくお願いたします。

○事務局 公募により選任されております岡委員でございます。

○岡委員 よろしくお願いたします。

○事務局 株式会社長崎経済研究所の中村政博委員でございます。

○中村(政)委員 中村です。

○事務局 保険医療経営大学准教授の山本委員でございます。

長崎大学大学院工学研究科教授の安武委員でございます。

本日の委員会の出席数でございますが、全員のご出席ということで、長崎県政策評価条例第 11 条の規定、過半数以上の出席が必要という規定がございますが、これを満足しておりますので、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 次に、長崎県土木部次長の天野がご挨拶申し上げます。

○天野土木部次長 皆様、こんにちは。ただいまご紹介いただきました県土木部次長の天野でございます。開会に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、本日、大変ご多忙の中、またこの猛暑の中、ご出席賜りましてまことにありがとうございます。心から御礼申し上げます。

まず、このたび、7 月豪雨によりまして犠牲になられました方々に深く哀悼の意を表しますとともに、被災されました皆様方に心からお見舞いを申し上げたいと思っております。

本県におきましても、今回の大雨で各地で土砂災害とか浸水被害が発生いたしました。また、記憶に新しいところでは、4月には、大分の中津市耶馬溪で大規模な土砂崩れがあったり、先月には大阪市の北部を震源とするマグニチュード6.1クラスの地震が発生をいたしております。自然災害はいつ、どこで発生するかわからない状況でございますが、より一層の防災・減災対策の充実強化を図ることが大変大切ではないかと考えております。

まず、今日は今年度第1回目の公共事業評価監視委員会ということでございますが、委員の皆様方には、日頃から公共事業の推進に多大なるご協力を賜りまして、重ねてお礼を申し上げたいと思っております。

公共事業の実施に当たりましては、事業効果の早期発現のため、積極的な事業推進を図っているところでございますが、事業期間が長期に及ぶような事業も見られるところでございます。そのような事業につきまして、一定期間経過した段階で、事業をめぐる社会経済情勢の変化や費用対効果、事業の必要性などの観点から評価をして、継続すべきなのかどうかを判断するという手続は非常に重要なところでございます。この委員会は、近年の厳しい公共事業の予算といった状況のもとで公共事業の客観的な評価を行うということで、公共事業の実施において、効率性とか透明性を確保する上で非常に大切な役割を担っていただいております。

本日諮問させていただきまます案件は、再評価が38件、事後評価が9件となっております。

本日、委員の皆様からいただいた貴重なご意見につきましては、対象事業に適切に反映をさせていただきまして、今後の事業実施に役立ててまいりたいと考えております。

大変申しわけありませんが、私はこの後1時間ほどで次の公務のため中座をさせていただきますが、適正なるご審議を賜りますように、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○事務局 ありがとうございます。

1-2 審議方法の説明

○事務局 本日、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。審議に先立ちまして、本日は、審議の進め方等につきまして、事務局より、まずご説明をさせていただきます。

○事務局 今回ご審議いただきます事業は、再評価38カ所、事後評価9カ所になります。再評価対象事業のうち、情勢変化の少ない案件につきましては、審議を効率化し、重点的に審議すべき案件を集中的に審議するため、再評価対象事業を一括して説明を行う一括審議と、個別に詳細な説明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につきましては、画面の個別審議選定の理由に従い行うこととしております。その内容として、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%以上下回る事業など、こういった事業につきましては個別審議としております。一方、一括審議を行う事業は、これらの個別審議以外の箇所としております。

今回、再評価対象事業について、今説明した理由により審議方法を選定し、その方法に

ついて委員の皆様事前ににご相談させていただいた結果、一括審議 22 件、個別審議 16 件となっております。

次に、昨年度実施いたしました第 3 回公共事業評価監視委員会におきましてご説明いたしました再評価実施基準の見直しの適用状況についてご報告させていただきます。まず 1 点目は、5 年目に再評価を実施する基準を 6 年目から 9 年目の事業にも適用するというものです。2 点目は、再評価実施後に工期の延長または事業費の増額の変更を行う事業について、変更前の工期または事業費を超過する前年度までに再評価を行うというものです。この 2 点については、本年度実施する再評価から適用することとなっております、1 点目については 1 件、2 点目については 7 件、計 8 件につきましても、この後、ご審議をお願いいたします。

最後に、審議の進め方についてご説明します。再評価事業につきましては、先ほどご説明しました一括審議、個別審議に分けて行いますが、一括審議については、対象の事業をまとめて説明した後、審議をお願いします。個別審議の事業については、原則 1 カ所ごとに説明し、審議をお願いいたします。事後評価につきましても、1 カ所ごとに説明し、ご審議をお願いいたします。

以上で審議方法の説明を終わります。

○事務局 説明にありましたように、再評価、事後評価合わせて 47 事業が本日の対象でございます。審議の中で、詳細な審議が今後必要となった事業につきましては、現地調査を実施した上で、2 回目の委員会を開催する予定でございます。

それでは、審議の進行につきまして、中村委員長、よろしくお願いいたします。

○中村(聖)委員長 それでは、ただいまより議題に入りたいと思います。

先ほどご説明ありましたように、本日、結構たくさん審議案件がございますので、効率よく議論できればと思っております。適宜、予定では 2 回ほど休憩を挟んで、5 時半ぐらいを目途に終われるように進めてまいりたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

2. 委員会審議

2-0 事務局からの報告事項

○中村(聖)委員長 それでは、まず事務局より、本年 4 月 23 日付けの公共事業評価に関する新聞報道について報告がございますので、説明をお願いいたします。

○事務局 本年 4 月 23 日付けの公共事業に関する新聞報道について説明させていただきます。

4 月 23 日付け朝日新聞朝刊に、公共工事の妥当性、評価の 4 分の 1 に疑問という見出しで記事が掲載され、その例として、諫早市の有喜漁港が挙げられています。記事の内容は、公共事業で実施する事業評価について、総務省行政評価局が抜き取り調査を行っていますが、2010 年から 2017 年までの 532 事業の調査結果のうち、指摘を受けた事業が 127 事業あったというものです。127 事業のうち、長崎県内の事業が有喜漁港を含めて 4 事業ありましたので、その指摘の内容と、その後の対応についてご報告いたします。

まず 1 件目、水産物供給基盤整備事業、有喜漁港です。事業主体は長崎県で、整備内容

は、漁港関連等の整備となっております。

指摘の概要ですが、平成 23 年 6 月に再評価を行い、平成 25 年 4 月に総務省から指摘を受けています。生活環境の改善効果の算出において、既存道路から本事業によって整備される道路へルート変更しても走行距離が縮減されない交通量を効果の算出対象としてしまったため、B/C が過大であったというものです。

指摘後の対応ですが、対象交通を見直し、B/C を修正、平成 26 年 3 月に、水産庁を通じ総務省へ修正した評価書を提出済みです。B/C は、修正前 1.10 から、修正後 1.07 となっております。

続いて、2 件目、水産物供給基盤整備事業、長崎漁港です。事業主体は長崎県、整備内容は、岸壁改良、浮棧橋改良、荷捌き所改良、臨港道路改良となっております。

指摘の概要ですが、平成 26 年 3 月に再評価を行い、平成 27 年 4 月に総務省から指摘を受けています。水産物生産コストの削減効果における効果の一つとして、荒天時における漁船の見回りに要する経費の削減効果の算出において、ガソリンの削減量が過大に計上されていたものです。

指摘後の対応ですが、ガソリン削減量の算出方法を見直し、B/C を修正し、平成 27 年 6 月に、水産庁を通じ総務省へ修正した評価書を提出済みです。

残る 2 件については、事前評価に係る指摘となっております。

対馬市の森林環境保全整備事業につきまして、事業主体が対馬市等、整備内容は、森林整備、林道整備となっております。

指摘の概要ですが、B/C の算出の対象となる林道開通により見込まれる森林公園の利用者の増加数が過大に計上されていたものです。

もう一つ、西海市の有機性廃棄物リサイクル推進施設整備事業につきましては、事業主体が西海市、汚泥再生処理センターの整備となっております。

指摘の概要ですが、B/C の算出の対象となる処理対象人口及びし尿、汚泥等の排出量が過大に計上されていたものです。

以上で新聞報道に関する件の説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、何かご質問ございませんでしょうか。

私から 2 つ。長崎漁港の件で、B/C、全然変わってなかったんですけど、数字は変わらないんですか。

○事務局 数字は変わらなかったです。だから、100 分の 1 以下のところの違いです。

○中村(聖)委員長 小さいところだったという意味ですか。

○事務局 はい。

○中村(聖)委員長 わかりました。

○安武委員 過大評価をしたとの指摘でしたけど、過大評価をしてしまう原因は何なのでしょうか。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。

○事務局 過大評価の原因ですが、1 点目の有喜漁港に関しては、交通量を過大に見積も

ったというところですが、評価をする時点では、その交通量まで新しい道路に転換することが見込めるというような想定で評価をしたと考えられますが、その後、指摘を受けて、きちんと精査をしたところ、確かに指摘どおり、そこは見込めないと判断したと推測しています。

2点目の長崎漁港のガソリンの削減に関しましては、これは私が内容を想像するところ、ガソリン代を、これは単純なミスだったのではないかと考えまして、これは詳細な内容を言いますと、見回りをする人が2人いるということで、1人1台ということで、2人分に車2台のガソリンを計上していました。ただし、実際は見回りする時は1台の車に2人が乗るのではないかとというような指摘を受けていまして、ですからこれは本来、ガソリン代が半分、車1台分の削減量で済むところを、車2台分の削減量を計上していたというところで、これは単純なミスなのではないかというふうに想像しております。以上です。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

○安武委員 この問題だけではなくて、出てきたものを、どの程度私たちが信頼していいかというのがあるんですけど、精査をしなかった場合というのが存在するのか、出てきたデータを私たちは信頼していいのか、その辺。もうそういうことは今後ないと思ってよろしいんですか。

○事務局 そこは我々としては、そういう過大な評価というものがないように、事務局等としても、当然事業者としても、B/Cの算定はやっていると考えております。

○中村(聖)委員長 ほかに何かご質問等ございますでしょうか。

今、安武委員からご指摘があったように、B/Cのところ、ベネフィットのところを過大に評価しているという指摘が多かったみたいですので、今後、ご説明の時に、B/Cの計算のところの根拠をできるだけ時間の許す範囲できちんとご説明いただいて、委員の方々にも、そこは中心的に疑問点がないかという目で見ただけであれば、少しこういうものが避けられると思いますので、よろしくお願ひいたします。

では、この件、よろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 それでは、次に移りたいと思います。

2-1 再評価対象事業の説明及び審議

○中村(聖)委員長 議題2-1、再評価対象事業の説明及び審議についてということでございます。

先ほど事務局からもご説明がありましたように、これまでどおり一括審議と個別審議に分けております。一括審議から行いたいと思いますが、一括審議も結構数が多いので、5~6件ずつに分けて進めてまいりたいと思います。その後、個別審議をやっていきたいと思います。事務局からの説明もございましたように、今日のご説明とかを伺って、現地調査等の詳細審議が必要と判断される事業がありましたら、皆様の方からご指摘をいただければと思います。

これも先ほども申し上げたとおり、きょうは時間が結構厳しいと思いますので、事業者

におかれましては、正確かつ簡便な説明をお願いいたします。

それでは、一括審議対象事業の土木部の初めの6カ所の説明をお願いいたします。

○事務局 土木部一括審議、道維-1から港湾-3の6件についてご説明いたします。

それでは、道維-1、道路改築事業、その他市道虹が丘町西町1号線について説明します。A3判の資料は1ページ目になります。

事業主体は長崎市、事業箇所は長崎市になります。

本事業は、長崎市北部のベッドタウン滑石、横尾地区と中心部を結ぶ国道206号の慢性的な交通渋滞を緩和するとともに、交通利便性、防災機能の向上を図ることを目的とし、延長1,950m、幅員10mの道路改良事業となっております。

現在、事業進捗率は53.3%、用地進捗は95%と進捗しており、引き続き、残工事の施行及び用地取得を継続して行い、平成37年度の事業完成を目指しております。

費用対効果は、事業費、工期とも変更ありませんが、費用便益分析マニュアルの改定により、2.24から2.17へと減少しております。

対応方針は、継続で提案しております。

続いて、道維-2、道路改築事業、その他市道相川町四杖町1号線についてご説明いたします。

事業主体は長崎市、事業箇所は長崎市になります。

本事業は、国道202号から「長崎市いこいの里」付近の市道園田町牧野町1号線へ連絡し、アクセス性の向上を図り、通学路の確保及び地区の活性化に寄与することを目的とし、延長2,500m、道路幅員8.75mから11.5mの道路改良事業となっております。現在、520mを供用開始しております。

現在、事業進捗率は64.9%、用地進捗は97%となっており、引き続き、残工事の施行及び用地取得を継続して行い、平成35年度の事業完成を目指しております。

費用対効果は事業費、工期とも変更ありませんが、費用便益分析マニュアルの改定により、1.17から1.11と減少しております。

対応方針は、継続で提案しております。

続いて、道維-3、街路事業、出島・南山手地区についてご説明いたします。

事業主体は長崎市、事業箇所は長崎市となります。

本事業は、長崎市中心部における慢性的な交通渋滞の緩和及び斜面地における住宅地の生活環境改善を図ることを目的とし、延長m、幅員15mの街路事業となっております。現在、150mを供用開始しております。

今回、用地交渉が難航しているため、工期を平成34年度へ延長しております。

費用対効果は1.45から1.26に減少しておりますが、事業進捗率は75%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、港湾-1、福島港海岸保全事業についてご説明いたします。A3の資料は2ページ目になります。

事業主体は長崎県、事業箇所は松浦市福島町になります。

本事業は、高潮被害から背後地を防護することを目的として、護岸（消波）460m、護

岸（改良）570mとなっております。

現在、画面の黒色で示しております箇所が整備済みの箇所、赤色で示しております箇所が平成30年度施工箇所、青色で示している箇所が平成31年度以降施工箇所となっております。

今回、一部区間において、軟弱地盤層内に転石があることが判明し、地盤改良工法の変更が必要になったことにより、事業費が増加しております。

また、地盤改良工法の見直しに伴い、軟弱地盤の改良工事に時間を要することにより、工期を平成35年度まで延長しております。

費用対効果は5.08から3.40に減少しております。現在までに81%の進捗率となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、港湾-2、港湾改修事業、口ノ津港広域連携事業についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は南島原市口之津町になります。

本事業は、口ノ津港の港湾施設とターミナルを総合的に再編し、利便性の向上を図ることを目的として、航路浚渫、浮棧橋3基、船揚場20m、道路356m、緑地整備8,300平方メートルとなっております。

今回、地質調査の結果、軟弱地盤層が想定よりも厚く分布していたことが判明し、地盤完了工等の追加施工が必要になったこと、浮棧橋（1）設置工事の間、フェリー航路をシフトする必要が生じ、仮設浚渫が追加施工になったことにより、事業費が増加しております。また、地盤改良や仮設しゅんせつの追加施工に時間を要したことにより、工期を平成34年まで延長しております。

費用対効果は4.21から2.83に減少しておりますが、進捗率は44%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、港湾-3、港湾改修事業、富江港離島ターミナル整備事業についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は五島市富江町になります。

本事業は、富江港の既存施設の岸壁水深と背後スペースの不足を解消することを目的として、航路泊地9万4,800平方メートル、防波堤150m、岸壁200m、道路325mの整備となっており、画面の青色の部分が残事業となっております。平成31年度以降、荒川漁港の用地造成事業で浚渫土砂の受け入れが可能になるため、工期を平成28年から平成32年に延長しております。

費用対効果は1.36から1.20に減少しておりますが、進捗率は97%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

以上、一括審議、道維-1から港湾-3までの6件の説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの6事業のご説明に対しまして、何かご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○梅本委員 質問ですけれども、道維-1と道維-2に、費用便益分析マニュアルの改定と書かれておまして、今後も何度か出てくるのでの質問ですけれども、この正式な名称

と、何年度版が何年度版に変わったのでしょうか。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。「費用便益分析マニュアル」という名前は正式名称ということでよろしいでしょうか。

○説明者(長崎市) 費用便益分析マニュアルは、平成30年2月に国土交通省道路局と都市局から出されております。それ以前の分については、公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針ということで、平成21年6月に国土交通省から出ている分になります。新しい正式名称が「費用便益分析マニュアル」になりまして、それ以前の正式名称が「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」になります。以上です。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

○梅本委員 すみません、古い方をもう一度言ってもらえますか。

○説明者(長崎市) 「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針」になります。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

他に何かご質問ございませんでしょうか。

最初の2つは、工期、事業費、両方とも変わらず、B/Cが少し減っている。3つ目が、工期が延びて、事業費は変わっていない。それから、3番目、4番目は、工期、事業費とも延びて増加している。最後の分が、工期が延びているという形になりますが、よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見ございませんようですので、この件に関しましては、対応方針は原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、この6件に関しましては、継続ということにさせていただきます。

では続きまして、一括審議対象事業の土木部の次の6カ所の説明をお願いいたします。

○事務局 土木部一括審議のうち、河川-1から河川-6の6件についてご説明をいたします。A3版の配付資料は3ページ目になります。

まず、河川-1、総合流域防災事業、鹿尾川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市になります。

事業概要は、河川の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替えなどであり、改修延長は3,870mです。

こちらは昭和57年7月長崎大水害の際の災害状況の写真になります。

今回、未施工区間における環境保全のための環境調査及び地域住民との合意形成に時間を要したため、工期を平成38年度まで延長しております。

費用対効果につきましては、効果の算出に用いる家屋資産の評価単価の増に伴い、1.41から1.42に増加しております。進捗率は88.1%であり、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川-2、広域河川改修事業、中島川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市になります。

事業概要は、河川の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替え及び左岸バイパスなどで

あり、改修延長は 1,750m となっております。

中島川は、長崎市中心部を流れる二級河川であり、昭和 57 年 7 月の長崎大水害により、流域では甚大な被害が発生しております。

今回、関連事業である出島表門橋事業との調整や出島対岸の石積護岸の施工において発掘調査と石積護岸施工を並行して行う必要があることなどから期間を要し、工期を平成 34 年度まで延長しております。

費用対効果は 5.60 から 5.32 に減少しておりますが、進捗率は 96.6% となっております、対応方針は、継続で提案しております。

次に、河川－3、総合流域防災事業、江川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市です。

事業概要は、河川の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替えなどであり、改修延長は 1,006m となっております。

昭和 62 年 7 月の豪雨では、住宅地や農地に浸水する被害が発生しております。

また、現地施工に伴い必要になった軟弱地盤対策や国道橋の改修に伴う迂回路整備等のため事業費が増加しております。

費用対効果は 2.0 から 1.46 に減少しておりますが、進捗率は 72.1% となっております、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－4、総合流域防災事業、高田川についてご説明いたします。A3 の資料は 4 ページ目になります。

事業主体は長崎県、事業箇所は長与町になります。

事業概要は、河川の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替えなどであり、改修延長は 1,459m となっております。

こちらは昭和 57 年 7 月の災害状況の写真になります。

高田川におきまして、中流部で一部用地交渉が難航したため、工期を平成 36 年度まで延長しております。

費用対効果は 5.00 から 4.27 に減少しておりますが、事業進捗率は 84.9% となっております、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－5、総合流域防災事業、仁反田川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は諫早市になります。

事業概要ですが、河道の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁の架け替えなどであり、改修延長は 900m となっております。

こちらは平成 9 年の水害の状況写真となっております。

仁反田川におきましては、島原鉄道橋の架け替え工事に伴う関係者との調整に期間を要するため、工期を平成 42 年度まで延長しております。また、島原鉄道で実施された詳細設計により、軟弱地盤対策が必要であることが判明し、事業費が増加しております。

費用対効果は、事業所資産の増加に伴い、1.07 から 1.74 へ増加しております。事業進捗率は 54.6% となっております、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－6、総合流域防災事業、中山西川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は諫早市になります。

事業概要は、河道の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁の架け替えなどであり、改修延長は1,600mとなっております。

こちらは平成9年と平成11年の水害の状況写真となっております。

中山西川におきましては、市道橋の撤去及び仮設道路施工に伴い移設するガス管や水道管等について、管理者との協議に期間を要したことなどから、工期を平成33年まで延長しております。

費用対効果は1.48から1.43に減少しておりますが、進捗率は89.6%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

以上、河川-1から河川-6の説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました6事業に関しまして、何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

○山本委員 事前説明を受けられなかったもので、ちょっと細かいことかもしれませんが、気になったところを聞かせていただきたいのですが、河川-1の事業で、地域住民の方との合意形成に時間がかかると書かれてますが、もう少し具体的に、どういう背景があったのか知りたいです。

○中村(聖)委員長 お願いいたします。

○説明者(長崎県) 河川課です。こちらがホタルの生息区域になっており、ホタルを保全しながら河川改修を進めております。ホタルの保全と、それから地域住民との合意形成というのをやりながら進めておまして、そこで時間がかかっているというところです。

○山本委員 これは河川の拡幅だけではなくて、河床の掘削もやるということですか。

○説明者(長崎県) そうです。

○山本委員 すごくホタルに関して影響が出るところではないかと思うのですが、もちろん防災と環境保全の両立というところで難しいとは思いますが、なるべく地域住民の方と協働しながら、うまい方向に持って行ってくださったらいいと思います。

あと、河川-5のところで、B/Cが上がっているということで、冒頭にあった過剰計上のことなんかも考えると、やはりここのプラス要因の事業所資産の増加のところで、事業所数、従業員数とか、少し具体的な数なんかを挙げていただけるといいと思いました。

○中村(聖)委員長 今後はそういう形でやっていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

他に何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

では、私から1つ、河川-1で、B/Cがちょっとだけ上がっていて、プラス要因がこの一覧表は書いてありますが、これは工期は大幅に延びているので、それはマイナス要因にならないのかなと思いますが、そのプラス・マイナスで、これだけの増加という意味ですか。

○説明者(長崎県) そうです。実際少し上がっていますので、その分でプラス要因を書かせていただきました。

○中村(聖)委員長 結果がプラスだからプラス要因だけ書くのではなくて、マイナス要因があるのであれば、それもあわせて書いていただいて、トータルとして上がっているというご説明をしていただいた方がいいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

あともう1点、ちょっと気になるのが、これはしようがないのかもしれませんが、今年度の事業費の見込みというか、ざっと今ご説明いただいた6件見ますと、河川-3は、そこそこ付いているかな、河川-6もそこそこ付いているかなと。それ以外のところを見ますと、ほとんど付いてない状態になって、これが続くと、結局、もともとすごく事業費として大きな数十億、100億近いようなものがあって、これくらいの付き方だと、いつまでかかるのかなという気がします。たくさんありますし、トータルとしてすごく大変な事業だというのは分かりますが、これはどんなふうにも今後されようとしているのかなというのが、この件だけじゃないかもしれませんが、河川全体的にお考えがあれば、お聞きしたいです。

○説明者(長崎県) 確かに河川事業、ちょっと予算が厳しいところもございまして、重点的に整備できるところとできないところと濃淡をつけて今やっているところでございますけれども、厳しいながらも、国の補正予算等々を活用しながら、少しでも予算確保に努めてまいりたいと考えているところです。

○中村(聖)委員長 なかなかどの事業を先にと判断も難しいと思いますけれども、例えば、事業の進捗率がかなり高いところまでいっているところは先にやってしまうとか、いろんな考え方はあると思いますので、何回もこういう形でこの場に出てきて、また延びましたというよりは、何かもうちょっとやり方を考えていくといいと思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

○説明者(長崎県) わかりました。

○中村(聖)委員長 他に何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今ご説明いただきました6件に関しましても、対応方針は、原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論ないようですので、この6件に関しましても、継続ということにさせていただきます。

では続きまして、一括審議が続きますが、次の土木部の5カ所に関しまして、ご説明をお願いいたします。

○事務局 土木部一括審議のうち、河川-8から河川-13についての5件について説明いたします。A3の配付資料は5ページ目になります。

それでは、河川-8、総合流域防災事業、山田川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は雲仙市吾妻町になります。

事業概要ですが、改修延長が1,000m、護岸、道路橋、鉄道橋、堰等の整備になります。

画面で黒色で示しております箇所が施工済みの部分となっております。

こちらは昭和60年7月の水害状況の写真になります。

今回、島原鉄道橋の架け替え工事費用の増額となったことと、堰の改築費用の増により、

事業費が増加しております。また、島原鉄道の架け替えに伴う調整や工事に長期間を要したこと、残工事として、堰の改築などに期間を要するため、事業年度を平成 40 年度まで延長しております。

費用対効果は 5.39 から 3.79 に減少しております。現在まで 70%の進捗率となっております。対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－10、総合流域防災事業、佐々川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は北松浦郡佐々町になります。

事業概要ですが、全体区間 6,230m、河道拡幅、河床掘削、築堤、護岸、橋梁、堰等の整備となっており、画面の赤色で示しております箇所が平成 30 年度の施工、青色で示しております箇所が平成 31 年度以降の施工箇所となっております。

こちらは平成 14 年 9 月の水害の状況写真となっております。

今回、護岸整備の実施に当たって、軟弱地盤対策の追加工事が必要になったことから、完了工期を平成 35 年度まで延長しております。また、軟弱地盤対策として、護岸工基礎部の地盤改良が必要となり、護岸工事の事業費が増加しております。

費用対効果は 10.44 から 9.89 に減少しております。現在まで 89%の進捗率となっております。対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－11、総合流域防災事業、日宇川についてご説明いたします。A3 の資料は 6 ページ目になります。

事業主体は長崎県、事業箇所は佐世保市になります。

事業概要ですが、河口から改修延長 2,002m、河道拡幅、河床掘削、築堤、護岸、橋梁、堰等の整備となっております。

こちらは昭和 42 年 7 月の洪水の状況の写真になります。

今回、漁協との調整や、工事に伴う振動に関して、隣接する工場・木材加工場との調整に期間を要したため、工期を平成 35 年度まで延長しております。

費用対効果は 4.76 から 4.03 に減少しております。現在まで 79%の進捗率となっております。対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－12、総合流域防災事業、日野川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は佐世保市になります。

事業概要ですが、相浦川合流点から改修延長 1,840m、河道拡幅、河床掘削、築堤、護岸、水門、樋門、橋梁等の整備となっており、相浦川合流点から上流 1,200m付近までは河川改修は完了しております。

こちらは平成 26 年と 28 年の被災の状況の写真です。

今回、土留め工事の追加、生活道路として、地域住民からの要望により橋梁の追加整備、ため池開削のための止水対策により事業費が増加しております。また、土留め対策に時間を要したことにより、工期を平成 35 年度まで延長しております。

費用対効果は 2.78 から 2.31 に減少しておりますが、進捗率は 87%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、河川－13、総合流域防災事業、田川についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は対馬市豊玉町になります。

事業概要ですが、改修延長 1,680m、河道拡幅、河床掘削、護岸整備及び橋梁架け替え等となっており、290mが完了済みとなっております。

こちらは平成 10 年と 27 年の水害の状況です。

今回、用地交渉を進めてきましたが決裂したため、事業認定により権利取得となり、これに要した期間が約 10 年間で、残工事の施工に 5 年を要することから、工期を平成 34 年度まで延長しております。また、河川整備の附帯工事として、傾斜地保全工事、軟弱地盤による下部工の工事、事業認定のための調査費及び申請等業務費などにより、事業費が増加しております。

費用対効果は 7.64 から 5.03 に減少しておりますが、進捗率は 76%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

以上、一括審議、河川-8 から河川-13 までの説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明、5 事業に関しまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○梅本委員 質問ですけれども、河川-8 で、資料で 9 ページですけれども、説明あったかもしれませんが、事業費の増として、「島原鉄道橋の架け替え工事費用が増額となったこと及び堰の改築費用の増により」となっていますが、増額になった理由について、もっと具体的に教えてください。

○中村(聖)委員長 お願いいたします。

○説明者(長崎県) 増額の理由についてのお尋ねですが、お手持ちの河川-8 のパワーポイントの 10 ページの理由 (2) に書かせていただいておりますが、もともと河川の下流側に仮設の構台をつくる予定でしたが、土地所有者の了解が得られず、上流側に変更する必要が生じて、その分で、どうしても追加の工事が出てきて増額になったというところです。あと、堰の見直しにつきましては、取水管理者との協議によりまして、堰の形式とかが変更になり、増額になっているというところです。以上です。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

他に何か質問ございませんでしょうか。

○中村(政)委員 各事業の中で、工期の延長が 10 年になったりとかいうのもございますけれども、こういった延びるものについては、予算が付かないから延びているのか、そうではなくて工事するのに地元の合意が得られなかったからとか、そちらのほうの影響が大きいのか、そこら辺のことも、その都度説明してもらおうとわかりやすいと思いますので、ぜひお願いしたい。

○中村(聖)委員長 今後のご説明のやり方だと思いますけれども、工期が延びるものに関しましては、予算がなかなか付かないからなのか、地権者の方との交渉がうまくなかなか進まないからなのかとかいった、その工期の延びる主な理由というのをきちんとご説明いただきたいということだと思いますが、今ご説明いただいた 5 件の中だと、大体予算が付かないからと、言ってしまうと、そんな感じですか。

○説明者（長崎県） 予算というよりは、むしろ、調整がつかないというところが理由です。以上になります。

○中村(聖)委員長 他に何かございますでしょうか。

私のほうから1つ、これは細かい話なんですけど、河川-11、日宇川の件のパワーポイントの7枚目で、日宇川の写真が出ていますが、たまたま私が黒髪小学校出身です。この場所と、今回議論になっている場所、全然違いますよね。やっぱり全然違うところの被害の写真を出すのはいかなものかなと思いますので、これはかなり上流の方ですから、そこは気をつけていただきたいというのが1つと、もう一個、河川-12の一覧表のほうで、「社会経済情勢の変化」のところの一番最後に、この日野あたりですか、「今後更に宅地化は進行するものと考えられる。」と書いてありますが、本当ですかね。一般論で言えば、今から人口は減ろうとしていますし、どちらかという町を中心部に今、人は戻ろうとしているのではないかと思います。そういう時に、ベッドタウン化されているような場所が、さらに宅地化が進行するというふうにかかれていところの根拠を教えてください。

○説明者（長崎県） 日野川の件については、実際今も開発がどんどん進んでいるような箇所もございまして、特に、河川の沿川で開発の申請とか上がっているところもありますので、実際に増えていっている方向ではないかなということで、そのような記載をさせていただきました。

○中村(聖)委員長 わかりました。そういう具体的な案件があれば結構かと思ます。どうぞ。

○岡委員 日野川に関してですけれども、今月の佐世保地区、すごい豪雨でしたが、相浦地区が浸水したとかしないとか、これは日野川が氾濫したものだったんですか。まさにこの地区のことだったのかどうかと思いました。

○説明者（長崎県） 氾濫については、日野川から溢れてはいませんが、相浦地区全体、ちょっと低地になっていますので、どちらかという排水不良とか、要するに、川に水が入っていかない、川の水位が上がっていますので、その分で水が吐けないということで、内水被害が幾つか報告が上がっております。

○岡委員 ありがとうございます。そうしたら、今回のような雨が降って、この日野川の工事が終わったとしても、また同じような水害が、今の考えでは、あり得るという形ですか。

○説明者（長崎県） 日野川に関して言えば、河川改修とあわせて、内水対策ということで、ポンプで強制的に水を出すというような対策も今、佐世保市さんの方は計画されていますので、そういう佐世保市の内水対策と河川改修とあわせて浸水対策を図っていくということをやっているかと思ます。

○岡委員 どうもありがとうございます。

○中村(聖)委員長 他に何かご意見、ご質問ございますでしょうか。

それでは、特にないようでしたら、この5件に関しましても、対応方針は、原案どおり継続ということよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。特にご異論ないようですので、この5件に関しましても、原案どおり継続ということにさせていただきます。

では続きまして、土木部最後の5カ所の説明をお願いいたします。

○事務局 土木部一括審議のうち、河川-14、砂防-1、砂防-2、砂防-4、砂防-5の5件についてご説明いたします。A3の資料は6ページ目になります。

河川-14、都市基盤河川改修事業、江川川についてご説明いたします。

事業主体は長崎市になります。

事業概要ですが、河川の拡幅、河床掘削、護岸整備、橋梁架け替えなどであり、改修延長は2,530mとなっております。

こちらは昭和57年7月の災害状況の写真になります。

今回、隣接地権者との用地交渉に期間を要することなどから、工期を平成33年度まで延長しております。

費用対効果につきましては、効果の算出に用いる家屋の資産の評価単価の増加に伴い、3.54から3.57に増加しております。進捗率は89.3%であり、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、砂防-1、草住川通常砂防事業について説明いたします。A3の資料は7ページ目になります

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市草住町になります。

事業概要ですが、草住川(イ)及び草住川(ロ)の2つの溪流における土石流対策事業として、砂防堰堤2基の整備を行い、下流域の人家や国道等を保全することとしております。

草住川(イ)砂防堰堤につきましては平成26年度に完成しておりますが、草住川(ロ)砂防堰堤の計画位置につきまして、都市計画道路長崎外環状線の計画と重複する可能性があり、関係部局との調整に時間を要したことから、工期を平成35年度まで延長しております。

費用対効果は2.85から4.24に増加しております。事業進捗率は68.3%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、砂防-2、田中(2)地区急傾斜地崩壊対策事業についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市田中町になります。

事業を行う急傾斜地の斜面端末には人家21戸や市道などがあり、これらを保全することを目的として斜面对策工事を行っております。

今回、詳細測量の結果、対策工が必要となる急勾配斜面の範囲が想定よりも上部まで分布していることが判明し、対策工の追加が生じたため、工期を平成35年度まで延長しております。また、その対策範囲の拡大に伴い、事業費が増となっております。

費用対効果は2.14から1.22に減少しておりますが、進捗率は63.9%となっており、対応方針は、継続で提案しております。

続いて、砂防-4、白井岳地区地すべり対策事業についてご説明いたします。A3の資料は8ページになります。

事業主体は長崎県、事業箇所は松浦市になります。

保全対象として県道や二級河川、また人家 388 戸のほか、保育園、公民館等が存在しております。

これらを保全する目的として、地すべり活動の原因となる地下水を地すべりブロック外へ排出する集水井工や地すべり活動を直接的に抑止する杭打工などを計画しております。対策を行う E ブロック上部において集水井工を計画しておりましたが、工事で周辺の水が枯れるのではないかとの懸念から、地元の同意が得られない状況であり、湧水量調査や井戸の水位観測など事前調査を実施することとなったため、今回、工期を平成 35 年度まで延長しております。

費用対効果につきましては 2.24 から 5.33 へ増加しております。事業進捗率は 78.6% となっており、対応方針は、継続で提案しております。

最後に、砂防-5、里地区地すべり対策事業についてご説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は松浦市になります。

保全対象として、人家 119 戸のほかに、中学校、公民館、市道などが存在しております。

これらを保全することを目的として、地すべり活動の原因となる地下水をブロック外へ排除する集水井工や地すべり活動を直接的に抑止する杭打工などを計画しております。現在、B、C ブロック及び A ブロック下部の地すべりは沈静化しており、現在、A ブロック上部の地すべりの杭打工を施工しております。

今回、A ブロックの抑止工について測量及び設計の結果、必要応力を満足する肉厚の厚い杭を使用することになったために、事業費は増となっております。また、この杭の製作期間に時間を要することから、工期を平成 34 年度まで延長しております。

費用対効果につきましては 1.52 から 3.76 に増加しております。進捗率は 77.9% となっており、対応方針は、継続で提案しております。

以上、一括審議の説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、最後の 5 件ですけれども、何かご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○中村(政)委員 先ほどの委員長のご質問にもありましたけれども、私もよくわからないのでお聞きします。例えば、砂防-5 でいきますと、B/C が 1.52 から 3.76 になっており、マイナス要因として、事業費の増加と工期の延長が挙げられておりますけれども、工期の延長がマイナスになるというのは具体的にどのような算定の仕方になるのでしょうか。

○中村(聖)委員長 工期が延びたことが B/C のマイナス要因として、具体的にどんなふうになるかというご質問だと思います。計算上の便益が減るのですか、それともコストが上がるのですか。

○長崎県土木部 全体事業費を現時点での価値に換算した時に、事業期間が伸びると、合計のコストが増えるような形になりまして、結果、B/C を算定すると下がる方向になるので、マイナス要因ということで計上しております。

○中村(政)委員 そのようにマイナスになるのでしょうかけれども、それ以上のプラスというのが、例えば保全対象人家が増えた、便益を受ける対象が増えたから、全体としてはプラスになりますということですね。

○中村(聖)委員長 そういうことであつたり、今回のこのご説明いただいた砂防関係事業の中だと、これもマニュアルの改定による間接被害軽減効果の追加というのが便益のほうに算定できるようになって、それで大分増えているようですね。

○説明者(長崎県) まず、砂防事業と地すべり事業につきましては、それぞれマニュアルの改定があつております。砂防事業につきましては、以前は平成17年4月の治水経済調査マニュアル(案)を利用して算定しておりましたが、このたび、平成24年3月に、砂防事業の費用便益分析マニュアル(案)というものが追加されております。同じく地すべりにつきましても、平成12年1月、地すべり対策事業の費用便益分析マニュアル(案)を従前は使用しておりましたが、平成24年3月に、地すべり対策事業の費用便益分析マニュアル(案)に改定されております。その改定の中で、間接被害抑止効果として、精神的被害抑止効果などをプラスで計上できるようになりましたので、結果的に、B/Cについては大きく増えるというような結果になっております。

○井上副委員長 B/Cの計算方法として、マニュアルがそれぞれあると思いますが、やはり道路、砂防、河川、港湾とかそれぞれの事業において、費用対効果のマニュアルというのが個別にあるのでしょうか。その辺りを少し教えていただきたいと思います。

○事務局 事務局の方でお答えします。B/Cの分析マニュアルはそれぞれでございます。道路の分であると道路のマニュアル、地すべりとか急傾斜だったら今お答えしたようなマニュアルということで、全て統一的なものがあるわけじゃなく、それぞれの事業でマニュアルがあるというような状況になっております。

○中村(聖)委員長 それ、横並びにして見た時に、整合性とれていますか。

○事務局 例えば、今、精神的な被害が地すべりではB/Cに算定できるようになったところはありますが、例えば道路であると、そういうものはまだ入っていないので、横並びにすると、入っている、入っていないかたりするものがあるというのが状況です。

○中村(聖)委員長 そうすると、同じようなものでも便益の数字が大分変わってくる可能性はありますね。わかりました。

ほかに何かございますでしょうか。

1つ私から、砂防-2ですが、対象範囲が増えたということで、事業費で言うと2倍以上に増えています。これだけ増えても、継続という言い方でよいのでしょうか。額としては、10億とかという額ではないですけど、割合で言うと倍以上になっている。もともとの想定よりも、対策しなければいけない範囲が大分広がっているわけですね。それを継続という言い方でやっていいのかなというのが少し疑問だったのでお尋ねしたいのですが。

○説明者(長崎県) 砂防-2についてのお尋ねでございますけれども、地形図等から当初想定されていた対策を必要とする範囲に対しまして、実際に測量調査等を行いましたところ、想定よりもこの範囲が広がったことから工期及び事業費ともに延長・増額となっておりますが、そのほかの例えば、地すべり等の外的な要因による計画の変更というわけで

はありませんでしたので、今回につきましては継続という方針とさせていただいております。

○中村(聖)委員長 そのあたりの判断についてどのように書くべきかというのは、できるだけ全体に統一した考えをつくっていただきたくて、例えば、下水道なんかだったら、対象地域が減ったら、見直し継続という形にたしかしていたと思います。今回は、範囲が大分広がっているという時に、こっちは継続というのも、ちょっと何かバランスがとれていない気がしますので、全体で大体整合性のとれた記述になるように調整していただければいいかなと思うんです。

○事務局 はい、わかりました。

○安武委員 今回の砂防-2に関してですけれども、これは29年施工区間が追加分の範囲も着色されているということは、もう工事はある程度済んでいるのでしょうか。また、先ほどの回答で、地形図等から当初の計画を立てるということでしたが、現地を見れば実際の範囲がわかったのではないかと思うのですが、当初の計画の立て方について詳しく教えてください。

○説明者(長崎県) 砂防-2についてのお尋ねでございますが、まず現時点での施工範囲について、3ページに色分けしてある平面図を記載しております。現在、計画を広げている範囲も含めて工事を行っており、黒色の範囲につきましては既に施工が完了しております。現在は赤色の区間を施工中で、緑色が未施工の事業区間となっております。

また、当初の計画についてですけれども、対策を必要とする斜面高が62m程度あると考えられておりました。しかし、実際に測量いたしましたところ、約90m程度まで対策が必要であったことが判明しております。急傾斜事業の場合、傾斜度30度以上の斜面というのが事業の対象となりまして、施工範囲についても一定の勾配を切ってくるまで対策を行っていくこととなります。計画当初、現地の確認調査も行なっておりますが、斜面中には樹木が相当繁茂しており、人の目では対策を要する斜面勾配の分布状況等を正確に判断することは難しく、事業着手前に精密な計画範囲を設定するのは困難な状況でありました。そのため、地形図等から計画範囲及び概算の費用を算定いたしまして、当初の計画としております。ただ、それにつきましては実際現地に入りまして測量等をいたしますと、多少変わってくるというところがどうしても生じてしまうのが現状というところがございます。以上です。

○安武委員 公共事業においては、倍増するというのも普通と考えてよいことなのか。

○説明者(長崎県) 倍増というのは、確かに変化が大きい部類かと思われま。ただ、現実として、ある一定程度、想定される面積などから事業の計画を考えなければどうしても計画を図ることができないといったところもありますので、今後につきましては、可能な限り精度を上げていきたいと考えております。これについては、これまでは既存の地形図等から危険箇所を抽出しておりましたが、現在、土砂災害防止法の基礎調査にて、レーザー測量等のこれまでの危険箇所調査方法よりも、正確な方法で危険な斜面の分布状況を調査しておりますので、このような箇所などよりは、そのあたりの精度の誤差というのは大分縮まってくるのではないかと考えております。

以上でございます。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。地形図から想定した場合と詳細測量をかけた場合で範囲がかなり違っていて、今回、倍ぐらいになったということですが、これで万が一、B/Cを計算し直したら1を下回る場合にはどうなるのでしょうか。

○説明者(長崎県) 計画の誤差が大きく、B/Cが1を下回った場合については、一度所管する国土交通省と再協議の上、この再評価委員会にかけさせていただくという流れになるかと考えております。

○中村(聖)委員長 それであれば、これまでのルールで、例えば、5年たったとか、10年たったとかいうこと以外でも、この場にかかってくると思ってよろしいですか。

○事務局 そういうケースは、社会情勢の変化というところで、委員会にかけさせていただくこととなります。

○中村(聖)委員長 社会情勢は変わっていないと思いますが。

○事務局 すみません、社会経済情勢等の変化でですね。そうすると、受益者がかなり大きく変わってくることになるかと思っておりますので、そういう意味で、委員会の方にかけていただくことになるかということと考えています。5年目とか、10年目とか定期的なもの以外の社会経済情勢等の変化というようなことでかけさせていただくようになります。

○中村(聖)委員長 時間をとって申しわけないですか、場所によっては、確かに広がれば受益者は増えるかもしれないのですけれども、受益者は増えないかもしれないですよ。そこに住んでいる人が既に対象になっているところだけだとすると、対策領域は広がったとしても受益者は増えないですよ。そのときも、同じような理由でここにかかると思っ
ていいんですか。

○事務局 はい。大幅に事業の内容が変わることになりますので、この委員会のほうにかけていただくということになるかと思っております。

○中村(聖)委員長 わかりました。時間をとって申しわけありません。

他に何かございますでしょうか。

○中村(政)委員 ここまでの分、全て「コスト縮減及び代替案立案の可能性の有無」というところは同じ文言で、もう十分練っているのでコスト縮減は見込めない、代替案の可能性はないという表現が全てにありますが、工期が随分長くなっているものがございますから、もっと縮減する可能性はないのかとか、そういうところはぜひ、もう決まったということではなくて、今後もずっと短縮は計画されるのかどうかお聞きしたいです。

○事務局 こちらの資料の「コスト縮減及び代替案立案の可能性の有無」というところに記載する内容が、こちらは事業を継続するかどうかによって、事業の見直しをするかどうかという視点で書くような項目になっておまして、ですから当然コスト縮減は図りますが、事業の内容を大幅に見直すような大幅なコスト縮減とか、あと代替案立案の可能性というところを記載するというようにしておりますので、こちらに記載しておりますように、事業の内容を見直すような大幅なコスト縮減は見込めないというような記載をしておるというようなところで。

○中村(聖)委員長 多分、この再評価の視点として、これ以上コスト縮減できるような、

事業費を抑えられるような何か可能性ありますかということと、それから今考えられているものかわりとなるような何か方法がありますかという観点でここは書くということで、こんなふうな書き方になっているだろうと思います。もちろん、実際に事業をやられる間に、可能なコスト削減の努力はされるという前提でこれを書かれているということだと思います。よろしいでしょうか。

それでは、これで最後の5件に関しまして、対応方針、原案どおり継続ということによってよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、今回、一括審議の案件となりました全てに関しまして、対応方針は、原案どおり継続ということで決定したということにさせていただきます。

それでは、ここで10分間ほど休憩をとりたいと思います。2時45分から再開したいと思いますので、それまでご休憩ください。

(午後 2時34分 休憩)

(午後 2時45分 再開)

○中村(聖)委員長 それでは、皆さんおそろいですので、審議を再開いたします。

これからは個別審議を行います。

順番にやっていきたいと思いますが、まず環境部の個別審議2カ所の審議を行いたいと思います。この2カ所が全て西海市の下水道事業で、同種の事業内容ですから、連続して説明をいただいて、まとめて質疑したいと思いますが、そのようなやり方でよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、事業者の方は1件3分当たりを想定してご説明いただければと思います。よろしく願いいたします。

○説明者(西海市) 西海市下水道課の谷口と申します。よろしく願いします。

水対-1、西海市特定環境保全公共下水道事業(大串処理区)についてご説明いたします。

西海市は、西彼杵半島の北部に位置し、東岸が内海である大村湾に、西岸が外海である五島灘と角力灘に面しております。今回の審査対象となります大串処理区は、内海である大村湾に面した位置にあります。

本公共下水道事業の大串処理区の目的は、トイレの水洗化などの生活環境の改善に加えて、大村湾を含めた公共用水域の水質改善及び保全を行うことであります。

色付けしたところが大串処理区になります。国道206号線沿いの西彼町の鳥加郷地区から八木原地区までが主な区域になります。

大串処理区は、平成11年度に事業に着手し、平成20年度に供用を開始しております。下水道処理区域は66.56ha、計画処理人口は1,400人、計画汚水量は770m³となっています。

次に、事業の必要性についてご説明します。大串処理区の整備率は72.8%に達してい

ます。今後も、生活環境の改善に加えて、閉鎖性水域である大村湾の水質改善及び保全を行うために、未普及地域の汚水整備解消に向け、管渠整備を続ける必要があります。また、未普及地域においては、住民の汚水整備の要望は高くなっております。

今回、再評価に至った理由ですが、前回の再評価から 10 年を経過したものでございます。工期を平成 38 年までとしておりますが、これは未普及地域の汚水管整備に期間を要するためです。計画処理区域は、取り込み可能な地域を見直した結果、新たに 2.56 h a を追加し、66.56 h a としております。また、計画人口は、前回再評価時点、平成 20 年度での現況人口の数学的予測と開発人口を考慮し 2,900 人としていましたが、今回の変更では、社人研（国立社会保障・人口問題研究所）の推計人口を使用し、1,400 人としております。

次に、処理場の処理方式の変更についてです。大串浄化センターの放流先である大村湾は、大村湾流域別下水道整備総合計画による処理場から計画汚水水質がパワーポイントに示すように設定されています。大串浄化センターは、この計画処理水質の目標を達成するために、窒素とリンを除去する高度処理対応型処理場とします。事業費増の要因としましては、汚水管工事において、湧水や土質の影響により推進工法の工事延長が増加したことや、高度処理のための施設整備の費用の追加が主な理由でございます。

最後に、費用対効果分析でございますが、前回の 1.27 に対し、今回は 1.31 となっております。プラス要因としましては、高度処理化に伴い、公共用水域の水質保全効果を追加したことによるものです。

以上のことから、対応方針は、見直し継続で提案いたします。

引き続き、水対-2、西海市特定環境保全公共下水道事業（瀬戸処理区）についてご説明させていただきます。

今回の審査対象となります瀬戸処理区は、外海である五島灘と角力灘に面した位置になります。

色付けしたところが瀬戸処理区になります。国道 202 号線沿いの大瀬戸町の西海市役所周辺が主な区域です。

瀬戸処理区は、平成 16 年度に事業に着手し、平成 20 年度に供用を開始しております。下水道処理区域は 87.27 h a、計画処理人口は 2,500 人、計画汚水量は 1,200m³ となっております。

次に、事業の必要性についてご説明します。瀬戸処理区の整備率は 66.4% に達しております。大串処理区と同様に、今後も、生活環境の改善に加えて、公共用水域の水質改善及び保全を行うために、未普及地域の解消に向けて、管渠整備を続ける必要があります。また、未普及地域においては、住民の汚水整備の要望は高くなっております。

今回、再評価に至った理由ですが、事業採択後 10 年を経過したものでございます。工期を平成 38 年度までとしておりますが、これは未普及地域の汚水管渠に期間を要するためです。計画処理区域は、住居部分以外の削減や取り込み可能な区域を見直した結果、11.73 h a 削減し、87.27 h a としております。また、計画人口は、前回の事業採択時点の平成 16 年での現況人口の数学的予測に若干余裕を見た 4,100 人としていましたが、今回

の変更では、社人研の推計人口を使用して、2,500人としています。次に、事業費増の要因としましては、污水管工事において、湧水や土質の影響により推進工法の工事延長が増加したことなどが主な理由でございます。

最後に、費用対効果分析でございますが、前回の1.61に対し、今回は1.35となっております。マイナス要因としましては、処理場事業費や管渠事業費の増額、その他の要因としまして、下水道施設耐用年数の考え方の変更があります。

以上のことから、対応方針は、見直し継続で提案いたします。

説明につきましては以上になります。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

以上のように2事業について説明がございましたけれども、2事業とも、工期それから事業費ともに、かなり大きく見直されておりますし、対応方針が見直し継続というふうになっております。私としましては、もうちょっと細かい現地調査を含めた詳細審議をやるべきかなというふうに思っております。もし、そういう形をお認めいただけるのであれば、きょうの質疑は、ここで聞いておきたいことだけにとどめておいて、細かい話はその場でというふうに考えているのですけれども、そういう形でよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、今聞いておきたいとか、あと詳細審議の時に、こういう点をもう少し詳しく説明してほしいということがございましたら、ご発言いただければと思います。

○山本委員 確認したいのですけれども、両方とも、処理場整備において、概算費用と実績費用の乖離が大きく起きているのですが、大串の方は、恐らく、高度処理方式に変えたから高くなったのかなと思うのですけれども、瀬戸処理の方は、どうしてこんなに乖離が起きているのですか。処理方式も変わるのですか。

○中村(聖)委員長 端的に答えていただけるのだったら今でもいいですし、もし、もうちょっと何か資料がということであれば、詳細審議の時でも結構かと思いますが、どうされますか。

○説明者(西海市) 資料を準備させていただきます。

○中村(聖)委員長 わかりました。では、その点に関しましては、詳細審議の時にご説明をお願いいたします。

他に何かございますでしょうか。

○梅本委員 何点かありまして、まず今、山本委員が言われたことに関連して、水対-2のほう、計画処理区域も縮小して、人口も見直しがあつて、何か事業規模の縮小のように素人的には感じるのですけれども、事業規模の縮小に伴って単純に事業費が減るとか、そういうものではないのかという質問です。

○中村(聖)委員長 今の点は、先ほどの山本委員のご指摘と似たような話で、今回の事業費が上がっていることの説明をきちんとしていただければという話ですね。もう1点。

○梅本委員 水対-1のほうです。スライドの6で、工期が10年延びたということについて、污水管の整備に時間がかかるというようなご説明されたと思いますけれども、污水

管の整備の具体的なプロセスというか、例えば、住民の同意が要ってどうだとか、そのプロセスを教えてくださいのですけども。どういうことで延びていくのかというのがわからなくてですね。

○中村(聖)委員長 その件に関しまして、どうぞ。

○説明者(西海市) もちろん、住民の同意が得られなければ遅れるというのはあるんですけど、今回の場合、もともと開削工法で予定をしているところが、試掘をした場合、土質の影響とかがあって、どうしても推進工法に変えなければいけないという場所があります。その場合、一旦そこで工事をストップして、今度、推進工法の設計の見直し、そしてまた推進工法に変わると、事業費も膨れ上がりますので、予算の中ですぐには、例えば100m進む予定が、推進工法になったおかげで50mしか進まなかったというふうに1年間で短くなってきて、事業が遅れてしまうというふうなことがあります。

○梅本委員 住民の意向とか、そういうものとは関係ないでしょうか。

○西海市 住民の同意が得られない場合は、その管ができないという場所もあります。

○梅本委員 単純にちょっとわからない。未普及地区において、整備要望が一層高まりつつあるとかあって、ずっと水洗工事にするように働きかけていって、それが100%目指しているのやっているのかどうかという素朴な質問だったのでですけども。

○中村(聖)委員長 ご指摘の意図は伝わっていますか。

○説明者(西海市) はい。

○中村(聖)委員長 であれば、今すぐ適切なお回答がなかなかできないということであれば、詳細審議の時にお願いできればと思います。今、工法の話がされたのですが、多分、工法の話、専門じゃない方は全くわからないと思うので、開削と推進工法だとか、そのあたりの違いも少しその時にご説明いただいた方がいいのではないかと思います。

○安武委員 質問は、社人研の人口を使ったということだったので、それは平成38年の人口なのかという簡単な質問1点と、あと未普及地区において、整備要望が一層高まりつつあるという何か根拠があれば、根拠資料みたいなものがあれば、それを教えていただきたいのが1点と、最後に、両方の地区で、事業費増の中で、管の整備の部分で、効率の低い地区の整備に伴う費用増加とありますけど、両方の地区において、効率の低い地区でも公共下水道をしなきゃいけないのか、代替案はないのかという点を教えていただきたいというふうに思います。

○中村(聖)委員長 今、即答できるものはございますか。

○説明者(西海市) 38年の人口は、社人研の人口を使っております。

○中村(聖)委員長 それがひょっとしたら何か資料が要るかなという気もするんですけど。

○説明者(西海市) 住民の意向が高まりつつあるというのは、特に根拠というのはないのですが、地区の区長さんとかから要望があったりとか、住民の中での話で、早くしてほしいという早めの整備を求められているというのはあります。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

他に何かございますか。

○梅本委員 あと1点だけ確認ですけども、水対-1で、最初に「事業採択後10年を

経た事業に係る評価手法選定」という表がありますけれども、汚泥処理能力というので、現行全体計画は1日当たり0.078トンということになっておりますけれども、これは1日に処理できる量としては従来の計画の半分ぐらいになってしまうものなのではないでしょうか。より高度な処理ができるということですが。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。効率が当初の全体計画に比べて大分減っているということだと思っております。

○説明者(西海市) すみません、確認してからお答えさせてもらっていいでしょうか。

○中村(聖)委員長 それでは、別添-1の表のところだと思いますが、汚泥処理能力のこの数字のあたりをご説明いただければと思います。

他に何かございますでしょうか。

1点私のほうから、水対-1の方ですけど、区域は若干広げているわけですよね。でも、計画人口が見直されて半分以下になっているわけですよね。このあたりの話を詳細審議の時にご説明いただければと思いますので、よろしく願いいたします。

他に特に今日確認しておきたいことがなければ、この2件に関しましては、後日、現地調査、詳細審議ということにさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

○井上副委員長 次回の詳細審議の時の要望として、冒頭、総務省の政策評価のチェックの中で、B/Cが事業評価の中で最大の評価項目であるということですね。B/Cについて、その数値について、我々見る分がチェックは詳しくできませんよね。事業の投資効果とか、現地を見て判断することはできますが、数値のチェック。それで、念のために、今回の詳細審議において、この公共下水道、B/Cの計算、数値を入れて、費用についてはすぐ出ると思いますが、便益を具体的に知りたいです。詳細審議の段階で、便益の内容と数値を参考までに知りたいと思っております。それぞれの事業において、B/Cの計算法、恐らく、投資効果ですから、費用対効果ですから共通する部分があると思っておりますけど、例えば、地すべり、道路、港湾とか、事業が違うために、また共通部分がどの程度あるのか、そして全く違う、先ほど精神的被害防止みたいな効果とかが出てきましたけど、そういった効果というのは、どの事業の中で便益として入れていいのかとか、我々としても、B/Cについて、もう少し勉強したいと思っておりますので、せつかく詳細審議をするということであれば、それについて数値を出していただければと思います。

○中村(聖)委員長 それでは、B/Cの数字の根拠となった計算の過程、どんなものが便益に上がって、それが具体的にどういう値になっているとか、そのあたりのご説明もあわせてお願いしたいと思います。ただ、井上委員からご指摘があった、どんなところが共通でというところは、なかなか個別に言うのは難しいかと思っておりますので、もし可能であれば、建設企画課の方で少しおまとめいただいて、資料としてお渡しいただくか、会議の場でご説明いただくかしていただけると助かると思っております。

○事務局 事務局の方からですが、B/CのBの方は、その事業ごとの整備の効果と対比して出てくるものですから、全ての事業で違う全然項目が出てきます。その辺を整理して、次回ご説明させていただきたいと思っております。以上です。

○中村(聖)委員長 それでは、この2件に関しましては、よろしいでしょうか。——それでは、後日の案件、詳細審議ということにさせていただきます。ありがとうございました。

では、次の個別審議ということになります。土木部の個別審議13カ所の審議になりますけれども、順番に都政-1の説明からお願いいたします。

○説明者(長崎県) 長崎振興局都市計画課の島田と申します。よろしく申し上げます。

都政-1、街路事業、JR長崎本線連続立体交差事業についてご説明いたします。

本事業につきましては、平成27年度の再評価後に、事業期間の延伸と総事業費の増額が生じたため、今回、再評価の対象という事になっております。

まず、事業の実施箇所についてご説明いたします。画面上側が北側となっております。画面中央の白黒のラインがJR長崎本線になります。事業区間は、長崎市松山町から浦上駅を通りまして長崎駅までの延長2,480mになります。

続いて、事業概要について説明いたします。本事業は、線路を高架にすることによりまして、事業区間内の竹岩橋踏切、梁川橋踏切、宝町踏切、幸町踏切、4つの踏切の除却を行うものです。併せまして、幸町にあります稲佐の立体交差の平面化を行うものです。

画面は、梁川橋踏切付近の現在の状況になります。画面にありますように、国道202号の茂里町交差点まで車両の列が伸びることも多く、国道の交通に支障を来しております。また、交通遮断によりまして、救急車等の緊急車両の通行もできないこともありまして、救急搬送等に支障を来しております。

画面変わります。梁川橋踏切付近をブリックホール前から見た完成のイメージとなります。本事業の整備効果としましては、線路が高架になることによりまして、踏切での交通遮断がなくなり、踏切での渋滞や踏切事故が解消されるということが挙げられます。またその他に、鉄道での分断がなくなり、東西市街地の一体的なまちづくりが可能となるなど、画面に示すような効果も期待されます。

次に、変更内容についてご説明いたします。まず、工期が延びた理由についてですが、新しい長崎駅を整備するに当たりまして、長崎の玄関口としてふさわしい駅舎デザインとするため、外部の有識者を含めましたデザイン調整会議を設置して、駅舎等のデザイン基本計画を策定しております。その際に、デザイン策定に係る調整につきまして不測の日数を要しまして、デザイン基本計画の策定が当初の予定より1年遅れております。これに伴いまして、その後の設計、工事も遅れることになりまして、事業完了が平成32年度から平成33年度に変更となっております。

続きまして、事業費が増えた理由についてですが、駅舎につきましては、当初、一般的な駅舎デザインで事業費の算定を行ってございましたが、デザイン基本計画に基づきまして事業費の算定を行いました結果、総事業費は396億円から426億円に増額となっております。

次に、費用対効果分析についてですが、変更内容を踏まえた結果、B/Cが前回1.09から、1.06へと0.03ポイント下がっております。マイナスの要因としましては、事業費の増と工期の延長があります。プラスの要因としましては、長崎駅周辺土地区画整理事業に伴います開発交通量の増加があります。

本事業の対応方針としましては、B/Cが 0.03 ポイント下がっておりますが、事業の重要性と必要性には変わりはないため、事業継続が妥当と判断をしております。

最後に、現在の状況について説明いたします。画面は、浦上駅の周辺を撮影した写真になります。

続いて、長崎駅周辺を撮影した写真になります。こちらは新幹線事業と並行して、隣のほうで工事を行っております。現在、平成 31 年度末の高架切り替えを目指しまして鋭意工事を進めているところです。

以上で J R 長崎本線連続立体交差事業の説明を終わらせていただきます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

○安武委員 増額のほとんどは駅舎関連だと思いますが、デザイン基本計画も当初から組み込まれているにもかかわらず、デザイン性が当初から考慮されていなかったのかというのが 1 点と、20 億円、かなりの額だと思いますが、最初の計画はほぼない、ゼロに近くて、そもそもが幾らだったのか。最初、写真のように、ほとんどプラットホームの人のところ以外は屋根がないようなもので試算されていて、当初からそのようなつもりだったのか、その辺をお聞かせください。

○中村(聖)委員長 いかがでしょうか。

○説明者(長崎県) 当初の駅舎デザインにつきましては、一般的に J R 九州さんが施行されているバタフライ屋根というものがありますが、これで事業費の算定をしております。事業認可自体が平成 21 年の時点になっておりまして、その時点では、この一般的な駅舎の屋根というふうに考えております。その後、長崎駅を含んだ長崎港周辺が環長崎港地域アーバンデザインエリアという事になっておりまして、その中で、長崎駅周辺につきましては、そのデザインを考慮しようということになりまして、デザイン調整会議を立ち上げております。その中で、長崎駅に関しては、長崎の玄関口ということがありますので、長崎の玄関口としてふさわしいデザインを新幹線駅と併せて造って行こうということで、その中でデザインを決めていったという経緯がございます。もともとのバタフライの屋根から、隣が新幹線ですが、新幹線駅と併せた一体的な屋根というのをデザイン基本計画の中で策定をしております。それに伴いまして、新たにデザインを統一したような形状になりましたので、その部分が一般的なものと比較すると 20 億円増額をしているという状況になります。

○中村(聖)委員長 多分ご質問は、当初は、こういうデザインを考慮したことはやってなかったのですかというのが 1 つと、当初の計画でやった時に、物として幾らかかる予定だったのですか。これは増額分しか出ていないので、駅舎関係の元のお金がどれくらいで、何割くらい上がったことになっているのですかというご質問だと思います。合計の事業費は 400 億円強ですから、そのうち高架が幾らくらいで、この駅舎関係が幾らくらいかということですけど。

○説明者（長崎県） 元々が10億円程度を見込んでおりまして、それで今回、全体的に見直した結果、20億円増となっております。

○中村(聖)委員長 それはホームの上屋のところだけですか。駅舎のところも7億円ぐらい増えていて、トータル30億円増えている訳ですね。

○説明者（長崎県） ホーム上屋と、横に防風スクリーンという降り込み防止、風よけの壁とかを追加といいますか、そういう形をとっておりまして、その分で増えております。

○中村(聖)委員長 そこはこの30億円というのが、もと幾らが30億円増えたのですかというところを知りたいですね。さっき、10億円が上屋ぐらいの話をされたような気がしたのですけど。それとも、これに全部対応するものが、もともと10億円だったのですか。

○説明者（長崎県） すみません、30億円のもともとが10億円です。

○中村(聖)委員長 30億円増えたということは、4倍になったということですか。

○説明者（長崎県） はい。

○中村(聖)委員長 すごいですね。元々高架化のほうの額が大きいので、全体的な割合としては、それほどないと言えないのですけど、駅舎関係のところだけで見ると4倍になっているというご説明になりますけれど、そういうことでよろしいでしょうか。

○説明者（長崎県） もともと駅舎、ホーム含めまして約10億円というものが、デザインを考慮した上で30億円増、約40億円というふうになっております。

○中村(聖)委員長 建築の専門家の先生から言わせると「えっ」とびっくりされるのではないですかね。

○安武委員 すごい多いですけど、なぜですか。そんなに費用かかるのですか。

○事務局 事務局からですけど、私、土木系で建築の方は全く素人ですが、当初計画されていたJRの上屋というのは、JRが使われるタイプがいろいろあると思うのですが、その中でもデザインを考慮したものだったと思います。その後、新幹線の上屋のほうの計画が固まってきて、それを修正していったという経過があるのではないかと思います。今の10億円が40億円になったというような説明ですが、そこを精査させていただく時間をいただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○中村(聖)委員長 はい。いずれにしても、先ほどの件とあわせて詳細審議の日程が組まれるかと思しますので、その時に、改めてそのあたりはご説明いただければと思います。

他に何かございますでしょうか。

○岡委員 今日何度も出ている算出マニュアルですけども、こちらの場合、マイナス要因なのか、プラス要因なのか。その他要因に入っておりますが、この算出マニュアルの改定によって実際B/Cは、マニュアル改定だけに考えたらプラスだったのか、マイナスだったのかということも、後ほどで結構です。

○中村(聖)委員長 わかりました。多分、一覧表のところにマイナス要因、プラス要因というのは書いてありますが、その他の要因として算出マニュアルの改定というのが挙がっているのか、これがプラスの方向にいつているのか、マイナスの方向にいつているのかがわからないというご質問だと思いますので、そのあたり、確認をしていただけますでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

1つ私から、単純な質問ですけど、この建屋自体は県がお金を出すものなのですか。

○説明者（長崎県） 連続立体交差事業自体が、自治体の要請によりましてJRさんの鉄道を高架化するというようなことになっておりまして、その分につきましては、負担割合を決めまして、そこで自治体が負担をしていると。駅舎に関しても、高架となりますので、それに対する費用も、駅舎に関しても費用を負担するということとなります。

○中村(聖)委員長 きょう議論になっていたあの額というのは、そうしたら全体のお金じゃないということですね。JRも何がしかの負担をしているという。

○説明者（長崎県） はい。

○中村(聖)委員長 ちなみに、どれくらいの割合なんですか。

○説明者（長崎県） 自治体、基本的に県ですが、概ね93%で、JRが7%という、国のほうでマニュアルがございまして、それに即して支出をするということになっております。

○中村(聖)委員長 そのでき上がったものは、誰が所有することになりますか。

○説明者（長崎県） JR九州になります。

○中村(聖)委員長 わかりました。ありがとうございます。

他に何かございますでしょうか。

それでは、きょうのところは、ご確認いただきたいところがあったということですので、この件に関しましては——それでは、今日中に時間をとって調べて回答するということですので、その時に、改めて最終的な結論ということでもよろしいですか。多分、今日の一番最後の方になると思いますけれども、その場で原案どおりでいいかどうかという審議をさせていただくということでもよろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 では、そのように処理させていただきます。ありがとうございます。

それでは、次の個別審議になります。道建-1のご説明をお願いいたします。

○説明者（長崎県） 県北振興局道路建設第二課の本田でございます。よろしく申し上げます。

それでは、道建-1、道路改築事業、主要地方道平戸田平線（田平工区）です。

本事業は、新規採択から10年を経過したため、再評価の審議をいただくものです。

審査対象ですが、田平工区の2.3kmになります。田平工区は、西九州自動車道から広域農道を経由し、平戸大橋入り口交差点に接続する道路です。

事業概要でございます。田平工区は、西九州自動車道と一体となった広域ネットワークの形成と地域の安全確保を目的に整備しております。整備状況は、平成29年度末現在、事業費では65.9%、用地買収面積では90%の進捗となっており、一部322m区間の供用をしております。

事業の必要性でございます。田平工区は、西九州自動車道から平戸市へのアクセス向上を目的としているため、平戸市を含む県北地域の広域的な道路交通ネットワークが形成されることで、地域産業の活性化や観光振興が期待されております。また、一般国道204号に囲まれた内陸部には小中学校、住宅地が数多く存在しておりますが、幹線となる道路

が整備されていない状況です。当該工区の整備により、通行車両と歩行者の分離が図られ、安全で円滑な交通が確保されます。

再評価に至った理由です。まず、工期延伸についてです。田平工区は、平成 21 年度より事業を開始しておりますが、地元との調整に時間を要し、用地取得が平成 24 年度からの着手となりました。さらに、6 ページ目の図面にありますように、用地買収単価の不満や、相続多数、行方不明者などにより用地取得が遅延しております。このため、工事期間も考慮して、全体工期を平成 27 年度から平成 33 年度に変更しております。

7 ページ目になります。事業費の増加です。関係者との調整の結果、土地の有効利用を図るため、道路計画を構造物に変更したことや、鋼矢板の施工方法を変更したため、8 億円の増額となっております。

8 ページでございます。構造物の変更の事例です。切土計画をしていたところをブロック積みに変更しております。

9 ページ目です。さらに、盛土計画につきましても、テールアルメに変更しております。

続きまして、10 ページ目になります。工法の変更です。橋梁下部工における鋼矢板の打設において、当初、バイブロハンマーとウォータージェット工法を採用しておりましたが、試験施工の結果、現地の地盤に転石が多く、当初工法では施工できないことが判明したため、硬質岩盤クリア工法に変更しております。

費用対効果につきましては、事業費の増及び工期の延長により、1.10 から 1.06 となっております。

費用対効果が 1 以上あること、また事業の必要性などを考慮し、事業継続の方向で考えております。

以上、審議のほど、よろしくお願いたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見がございましたらお願いたします。——特にございませんでしょうか。

○中村(政)委員 用地取得に手間取っているということですが、一番今問題になっている相続とか、権利者が行方不明とか、いろいろあるだろうと思います。これは何か目途がついているのかどうか、目途がつかない場合はどうされるのかというのは決まっているのか伺いたいです。

○説明者(長崎県) まず、相続者でございます。35 名の相続者の土地がございまして、現在、33 名契約をいただいております。その中で、残り 2 名も所在ははっきりしてしましますが、今、親族側の方から説得していただいているという状況でございます。何とか年内に解決できるのではないかと、今、見通ししております。続きまして、行方不明者でございますが、2 筆の土地に、それぞれ 1 名ずつ行方不明者が存在しております。裁判制度でございますけれども、不在者財産管理人制度というものがございまして、代理人者を裁判所の方で指定していただいて、その方に権利を与えるという手続を行って取得するという方法でございます。これを今現在、行うように準備をしておりますので、これも何とか年内に取得できないかと考えております。以上です。

○中村(聖)委員長 他に何かございますか。

○安武委員 工法を変更されたということで、買収範囲は減ったかと思いますが、それに伴うマイナスというか、拡幅としては減る部分というのは、どのように反映されているのか教えてください。

○説明者(長崎県) 用地買収につきましては、宅地だと結構減りますが、農地は単価が安いので、面積が少々減っても、億単位で金額が減るといのはございません。1人につき100万円とかいう単位の減り方はしますが、トータルしていきますと工法の変更の方が大きくて、余り用地買収費が落ちるといことは表には出てこないところです。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

他に何かございますか。

それでは、特にないようですが、この事業に関しまして、継続という原案が出ておりますが、原案どおりでよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 特にご異論ないようですので、それでは、この事業は継続ということにさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは続きまして、道維-4のご説明をお願いいたします。

○説明者(対馬市) 対馬市建設部建設課の伊賀でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、1級市道久田日掛線についてご説明いたします。

市道久田日掛線は、本市の南部に位置し、主要地方道棧原小茂田線と主要地方道巖原豆殿美津島線とを接続し、巖原町西沿岸の佐須地域から巖原中心市街地を結ぶ重要な幹線道路となっております。

次に、事業概要についてご説明いたします。本事業は、市道久田日掛線の第3次整備計画として、起点を巖原町日掛地区、終点を下原地区までの佐須工区とし、計画延長2,180m、車道幅員5.5m(全幅7m)の道路改良事業です。総事業費は15億5,000万円で、平成17年度に着手し、平成29年度までの事業費が約14億6,000万円、計画延長2,180mのうち、既に1,680mを供用開始しております。進捗率は、事業費ベースで78.9%となっております。

次に、事業目的についてご説明いたします。まず1点目は、安全性の向上と久田地区及び巖原市街地へのアクセス向上を目的としています。施工位置の佐須地域は、日常の買い物など生活圏は久田地区並びに巖原市街地となっており、本路線の整備は、日常生活に欠かせないものとなっております。2点目として、医療機関等への緊急車両の搬送時間短縮、3点目は、本市の基幹産業であります水産業振興の基盤整備として、水産業関連等の輸送時間短縮を目的としております。

次に、久田日掛線の現状についてご説明いたします。これは未改良区間の状況で、路線バスと大型車両の離合状況です。走行しながらでは離合できないことから、路線バスは待機しています。また、現道沿いには家屋もあり、危険も伴う状況でございます。

次に、改良済み区間の状況です。この写真のとおり、整備後はスムーズな通行が可能となっております。

次に、再評価に至った理由は、事業費の増額及び完成を平成 31 年度に延伸を行うことにより、再評価をお願いするものでございます。事業費増額の主な要因は、現地精査の結果、大型ブロック積み等護岸工事の増嵩、また橋梁下部工の施工に伴い、事前に地質調査は行っておりましたが、想定外の硬質な転石層が確認されたことにより工法変更が必要となり、工事費が増嵩となりました。あわせて、工法変更の検討に伴い、コンサルとの協議等に多くの日数を要しております。また、近年、労務単価及び資材単価の高騰も重なり、事業費が 3 億円増加したことによるものです。これに伴い、全体的な事業の進捗にも遅れが生じ、完成年度を延伸せざるを得ない状況となりました。

次に、費用対効果は、前回と比較すると減少しております。その要因としては、事業費の増額と事業期間が延伸となったことによるものです。

最後に、対応方針原案の決定根拠については、まず費用対効果は 1.0 を下回ってはおりますが、社会資本整備総合交付金交付要綱では、市町村道事業の整備計画書には、費用対効果の算出は対象となっております。なお、残事業費の費用対効果は 1.17 となっております。したがって、当該事業は、用地取得が 100%完了しているとともに、工事の完成も間近であることと、本路線の整備については、関係住民はもとより、厳原町漁協等関係団体にとっても念願の道路整備であり、またその必要性を市においても十分認識していることから、対応方針の原案は、事業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。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。——いかがでしょうか。

私から 1 つだけ技術的な質問ですが、7 枚目のスライドで、地質調査は実施していたが、想定以上の硬質な転石層と岩盤層があったということですが、これは必ずしも地質調査の場所の数とか、そういうものが十分ではなかったということですか。

○説明者(対馬市) 地質調査の時点で、岩盤層ということは確認はできていましたが、転石とか、その転石の大きさ、そこまでは地質調査では確認できておらず、現地に入ったところ、そういうものが存在したということで、今回変更となっております。

○中村(聖)委員長 地質調査のやり方そのものは、例えば、今後、せっかくやるんだったら、やり方を改善しようとかという話がありますか。

○説明者(対馬市) 地質調査の口径といいますか、φ66 ですけれども、一般的な 66mm ぐらいでしたら、地質調査的には普通に転石等も入るというようなこともございまして、そこら辺が現地と相違したということにはなりますので、今後は、そういったところも十分に検討して、工法選定をやっていきたいというふうには思っております。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。わかりました。

他に何かございせんか。——特にないということでしょうか。

それでは、特にご質問等はないようですので、この事業につきまして、対応方針、原案どおり継続ということでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論ないようですので、継続とさせていただきます。
ありがとうございました。

それでは、ご準備ができましたら、次の事業、道維-5のご説明をお願いいたします。

○説明者(対馬市) 対馬市の仁田原でございます。よろしくお願いいたします。

1級市道堂坂線についてご説明いたします。

市道堂坂線は、対馬北部の東沿岸に位置し、上対馬町舟志を起点に、上対馬町琴までを結ぶ重要な幹線道路であります。また、同路線と接続している主要地方道上対馬豊玉線におきましては、上対馬町比田勝から豊玉町浦底を南北に結ぶ東沿岸の大動脈として重要な役割を果たしております。

本計画区間における市道堂坂線と主要地方道上対馬豊玉線は、幅員が狭く、急カーブも多いため車両の通行に支障を来しており、特に、大型車両の通行においては非常に危険な状況にあります。しかしながら、県道の未改良区間は「もみじ街道」と呼ばれ、川沿いには7キロにもわたる、もみじ景勝地が存在することから、多くの観光客が訪れており、保存を望む声も多く、整備計画は進まず、不透明な状況にありました。そこで、県道と並行する市道堂坂線が県道の代替機能を持つ路線として道路改良計画が事業化され、平成25年度より、舟志工区に着手しております。

事業概要は、もみじ景勝地をバイパスにより迂回し、工事起点を上対馬町舟志とし、工事終点を上対馬町琴とするトンネル延長0.97kmを含む全体計画延長2.1km、車道幅員5.5mの総事業費50億円で、35年度の全線供用開始を目指しております。

見直し理由につきまして。ところが、グラフにもありますように、近年、韓国からの観光客が年々増加し、平成23年の年間4万7,000人から、平成27年度には4倍以上に増え、29年度においては35万人を超えている状況にあります。このような観光客の増加に伴い、大型観光バスやレンタカー利用者も増え、交通量においても、平成23年度の日交通量842台から、平成27年の1,026台と増加傾向にあります。

このような現状から、未改良区間の早急な整備が必要となりましたが、県道の未改良区間2.4kmの事業着手は不透明な状況にあり、当初計画の2.1kmを改良しても、未改良区間2.4kmが整備されない限り安全性の向上が図れないため、再度検討を重ね、県道の重複区間0.6kmを含めた改良計画に見直したことにより、未改良区間全線をカバーできる道路計画となりました。

計画の見直しにより、トンネル延長1.55kmを含む全体計画延長4.13km、事業費70億円で、事業完了を平成39年度としたことにより、計画延長の2.1kmが4.13kmになることで、事業費と事業期間の増加となります。

このトンネル延長1.55kmを含むバイパス計画により、県道においては9分、市道においては5.8分短縮され、実質6.2分の通行となり、走行時間の短縮はもとより、安全性の向上も期待できます。

また、費用効果においても、プラス要因として、観光客の増加に伴う交通量の増加、バイパス区間の延伸による短縮距離の増加により、1.06から1.17と効果も上がっておりま

す。

今後も交通量は増えていくことが予想されますので、ますます同路線の重要性が高まり、早急な整備が求められている状況です。以上のことから、当路線の整備は必要不可欠と考えておりますので、何とぞご理解いただき、見直し継続事業としてご審議のほど、よろしくをお願いいたします。

以上で説明を終わります。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。路線自体、かなり大きく変更されていますので、原案も、見直し継続ということでございます。——よろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 特にご質問等もないようですので、原案どおり、見直し継続とさせていただきますと思います。

ありがとうございます。

それでは続きまして、道維-6の説明をお願いいたします。

○説明者(壱岐市) 壱岐市建設課、豊永と申します。よろしくをお願いいたします。

道維-6、1級市道住吉湯ノ本線(立石仲工区)についてご説明申し上げます。

まず、事業位置でございますが、壱岐島の中央付近を通る国道382号から市の北西部にございます湯ノ本地区へ接続する1級市道でございます。

次に、事業箇所でございますが、壱岐市芦辺町住吉後触から勝本町立石仲触までの延長1,640mとしております。期間は、平成21年度から平成30年度までの予定としておりましたが、平成33年度までの事業期間の変更が必要となり、事業採択後10年を経過いたしますので、再評価をお願いするものでございます。また、全体事業費につきましても、4億5,000万から5億4,000万への増額となっております。その他の概要につきましては、記載のとおりでございます。

事業の目的でございますが、近年、さまざまな観光振興策に伴う観光客の来島により、本路線においても観光バス等の往来が多くなっておりますが、正規幅員が確保できておられず、見通しが悪い箇所が多く存在することから、地元や観光業に携わる団体などからも改良を求められております。このことから、市の振興実施計画に基づきまして、観光産業の振興及び地域の活性化を支援することを目的として、事業実施いたしております。

こちらが現在の状況でございますが、道路幅員が5m程度であり、大型車両との離合の際には危険な状況でございますので、幅員の拡幅、視距の改善により、地域住民の安全を確保し、快適な生活道路の整備が必要なものと考えております。また、湯ノ本地区から主な港への移動の際には、本路線の整備によりまして、観光面での周遊性の向上にも期待できるものと考えております。

現在の事業の進捗でございますが、平成29年度までに、事業費ベースで69.4%の進捗となっており、用地につきましては70.5%の取得率となっております。平成30年度以降の区間につきましては、これからの用地取得、改良工事となりますが、地元の説明も行っ

ておりまして、概ね同意が得られていることから、今後は予定どおりの進捗が見込めるものと考えております。

再評価に至った理由でございますが、移転補償を予定していた物件、墓地でございますけれども、この所有者が不明でありまして、移設が困難であったため、法面の設計内容の見直しが必要となったことが原因でございます。これによりまして9,000万の事業費の増加とともに、平成33年度までの事業期間の延長が必要となり、事業採択後10年が経過することとなったものでございます。

こちらが当該箇所になりますが、当初は、この赤線の部分の計画で、切土法面での計画としておりましたが、墓地に影響がないよう、法面对策工を追加いたしております。

費用対効果の分析でございますが、当初の費用便益は1.06、変更後の費用便益は1.02と算出しております。また、残事業のみの費用便益は1.78となっております。このマイナス要因としましては、事業費の増、事業期間の延長、また人口減少に伴う交通量の減少が大きな要因と考えております。それから、費用便益マニュアルの改定による時間価値等の低下も要因の一つであると考えております。

今後の対応方針としましては、地元や関係者から早期完成を求められており、協力が得られることで事業の進捗が見込まれますので、事業継続と考えております。

ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご説明に対するご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

これは費用便益の方のその他の要因のところにある費用便益マニュアルの改定では、下がるほうに、マイナスの方向にいったということではよろしいでしょうか。

○説明者(吉崎市) マイナスです。

○中村(聖)委員長 わかりました。時間の価値がマニュアル上、下がったわけですね。

特にないということではよろしいでしょうか。

それでは、継続という原案が出ておりますが、このとおりではよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、この事業に関しましては、原案どおり継続ということにさせていただきますかと思っております。

ありがとうございます。

では続きまして、道維-7のご説明を準備ができましたらお願いいたします。

○説明者(雲仙市) 雲仙市建設部道路河川課、菅といいます。よろしくお願いいたします。

それでは、整理番号、道維-7、道路改築事業、その他市道木場山領線についてご説明いたします。

まず、位置図ですが、本路線は、島原半島西部を占める雲仙市の千々石町と小浜町の旧町境に位置する道路となります。

次に、事業概要についてご説明いたします。本路線は、既存の市道の改築として、延長1,314m、全幅5mの1車線、総事業費10億円で整備を進めております。現在の進捗率は

約 33%となっております。また、事業の目的は、国道 57 号が災害や交通事故などで不通区間となった場合の迂回路及び旧町間の交流促進を図ることを目的としております。起点部、終点部とも、幅員 4m の市道に接続する予定となっております。

次に、事業の必要性についてご説明いたします。まず 1 点目が、一般交通の道路網として、本市の千々石町と小浜町の間には国道と県道北野千々石線しかないことです。本路線を整備することで、国道の迂回路として利用できます。

次に、2 点目として、国道で交通事故等により通行規制があった場合、交通障害が大きいことです。図の青星は物損事故、赤星は人身事故が発生した箇所です。物損事故は年間 15 件、人身事故は年間最大 4 件発生しております。以上とは別に、平成 27 年 8 月の豪雨災害では、国道の法面崩壊と倒木による交通規制が 2 件発生しております。これらをもとに、年間で最大 21 件の交通規制がなされていることとなります。

3 点目として、県道北野千々石線は、国道の迂回路としての機能が低いことです。本県道は、国道で交通規制等が発生した場合、迂回路として活用されております。しかしながら、写真①のような狭いトンネル、写真②のような切り通し区間が数カ所あり、スムーズな通行の妨げになっております。また、写真③は、平成 27 年 8 月の豪雨災害で土砂崩壊、巨石転落が発生した時のもので、約 4 日間通行止めがございました。このように自然災害の被害を受けやすく、国道の迂回路としては機能が低い面があります。ですが実情は、国道が通れない時は、この県道を利用するか、小浜から雲仙へ上り、大きく迂回するしか県央方面へ行く手だてはございません。

再評価に至った理由ですが、完了工期が平成 30 年度から平成 35 年度に 5 年間延長となり、事業採択後 10 年を経過することによるものです。工期延長となった主な理由は、用地取得において、相続手続の関係で時間を要していることです。平成 30 年度事業用地取得完了を目標とし、事業の早期完成に向けて取り組んでいきたいと考えております。

最後に、費用対効果分析ですが、現行で 1.02 となっております。地区住民の交通及び国道が交通事故等により通行規制が発生した場合の迂回路としての便益をもとに算出しております。

以上により、対応方針として、事業継続をお願いするものであります。

ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○安武委員 1 点だけ、国道に比べて、迂回路の方が、かなり短縮されるように見えますが、それに対して、標準断面は非常に狭いですが、交通渋滞とかその辺は大丈夫でしょうか。

○説明者(雲仙市) 市道の取り付けが、両方とも 4m の交差点のところでありまして、今回、木場山領線につきましては全幅で 5m の 1 車線道路、普通車で何とかスムーズに交わせる程度なので、大型とか来た時用には、200m から 300m 1 カ所、大きい待避所、1m 幅の待避所を設けて、構造的にはなっているのですけれども、通行量が 500 台程度が通る計画でしておりますので、そんなに渋滞まではならないのではないかと想定しております。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。どうぞ。

○梅本委員 幅員 4mというのは、対向も合わせて 4mということではなくて、片側 4mということ。

○説明者(雲仙市) いえ、違います。1車線道路です。市道の。それがちょうど交差するところに 5mの道が来る、両方とも来るような格好なので、基本は 1車線。

○梅本委員 1車線で、離合……。

○説明者(雲仙市) 離合は、普通車ならできます。大型が来たときは、出口で当たった場合は、2つ選択肢がございますので、そこでどっちかでかわしながら行ってもらうという形にはなると思うのですけれども。

○梅本委員 中央線はないですね。

○説明者(雲仙市) そうです。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

先ほど、事故の絵がありましたよね。あれはちょうど並行しているところだけにプロットありましたが、この先は起きてないという意味ですか、それとも並行しているところじゃないから書いてないということですか。

○説明者(雲仙市) そのとおりでございます。

○中村(聖)委員長 あるのはあるのですね。

○説明者(雲仙市) 警察の方に確認いたしまして、この区間だけを教えていただいたという形で。

○中村(聖)委員長 わかりました。

他に何かご質問ございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、対応方針も、原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。それでは、ご異論ないようですので、継続ということにさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは続きまして、個別審議の河川-7のご説明を準備ができましたらお願いいたします。

○説明者(長崎県) 県央振興局の吉田と申します。よろしく申し上げます。

河川-7、郡川総合流域防災事業についてご説明いたします。

郡川は、大村市の北部に位置し、その源を多良岳に発し、大村湾に注ぐ流路延長 16km、流域面積約 55k㎡の二級河川でございます。

事業の概要としましては、河口から約 9kmの区間において、河道の拡幅、取水堰の改築、橋梁架け替え等の河川改修を行うものです。

本事業は、平成 9 年度から河川改修事業に着手し、図面の左上のほうになりますが、黒色で着色している部分、河口から約 850mの区間において、河道拡幅や堰の改築などの改修工事が完了している状況でございます。

過去の被害状況についてご説明させていただきます。この写真は、平成 2 年 7 月の被災

写真になります。中流から下流域で浸水被害が発生しております。

こちらは施工が完了した状況になります。川幅を約 70m から 90m に拡幅し、護岸や堰の工事を行っております。

これは平成 27 年に完了した下流から 2 番目の本城堰の写真になります。

こちらが未改修の J R 橋の写真となっております。

こちらは未改修の沖田堰というところの堰の写真となっております。

こちらは中流域でございまして、堤防右岸側に拡幅する計画としている区間となっております。

こちらと同じく中流域でございまして、暫定掘削を行っている区間となっております。

以上、本事業概要と現状をご説明いたしました。再評価に至った経緯についてご説明します。再評価の理由としましては、平成 26 年度から 4 年が経過した時点でございますが、現時点で工期と事業費に大きな変更が生じたため、再評価を行っております。その内容としましては、改修延長も長く、J R 橋を含む橋梁架け替え 5 橋や堰の改築 9 基など大型構造物が多く、実際の工事はもとより、工事に至るまでの関係機関との調整、協議に時間を要しているため、工期を平成 35 年から平成 42 年へ 7 年延長したいというふうにご考えております。

次に、事業費の増についてでございますが、大きく 2 つの理由がございます。まずは、J R 橋の架け替えについてでございますが、周辺で実施されている新幹線や都市計画道路の事業進捗とあわせて検討を行ったところ、当初は、現在の線路を利用しながら架け替えを行う活線方式を想定していましたが、施工時に河川の断面の阻害が大きくなり、出水に対する安全確保が困難なことなどから、別に新たな線路を設置する仮線方式を採用したことなどにより、約 10 億円の事業費増となっております。

2 つ目は、堰の改築による事業費の増となっております。理由としましては、川幅が広く、降雨時には水量があるため、仮締め切りなどの仮設費などによる費用が堰 9 基合わせて約 8 億円の増となっております。これらの事業費増により、全体事業費が約 59 億円から約 77 億円と、約 18 億円の増となっております。

以上ご説明いたしました河川の整備における費用対効果は 1.40 から 1.32 となっております。主な要因としましては、マイナス要因としましては、事業費の増と工期の延長、プラスの要因としましては、氾濫想定区域内の延べ床面積の増、これはまだ住宅市街地化が進んでおりました、氾濫想定区域内に世帯数、すみません、資料は「1,036 人」となっているのですが、世帯の間違いでございます。世帯数が 1,036 世帯から 1,182 世帯へと増えていることから、プラスの要因となっております。

郡川の周辺では、想定氾濫区域内に、先ほどもご説明しましたように、住家がまだ増え続けている状況でございます。また、大村市の総合運動公園や新幹線の車両基地等の建設が進められていることから、十分に事業効果が得られる事業であり、今後も整備を継続し、郡川流域の治水安全度を高めていきたいというふうにご考えております。

以上で説明を終わります。ご審議のほど、よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

この件に関しましては、一番最後の方にご説明がありましたように、工期が7年、事業費が約18億円ぐらい、3割超ぐらい増加しているということでございます。ただ、周りが住宅、世帯数なんかも増えているということでございますし、私としては、現地も見せていただいて、その状況を確認した上で判断したらいかかかなというふうに思っておりますが、そういう形で現地調査と詳細審議という形でやらせていただいてよろしいでしょうか。であれば、先ほどと同じように、きょうの質疑は必要最低限ということにさせていただきたいと思っておりますけれども。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 では、特にご異論がなければ、そういう形にさせていただきたいと思いますが、きょうの時点で、詳細審議のときに、こういう説明をお願いしたいということがもしあれば、ご発言をお願いしたいと思います。

○安武委員 増額の2番目のほうの堰の改築費用が、当初予想できなかった理由についてが1点と、あと11ページの河床の暫定掘削という、その暫定掘削の意味を教えてくださいますか。

○説明者(長崎県) 堰の改築の点についてでございますが、事業計画の当初の時点では、まだ地質調査等も行っておりませんでして、どのような堰をつくるかというところがはっきりと決まっていなくて、近傍とか、同規模の河川で実施されていた堰の計画の費用をそのまま算出しているところでございました。しかし、地質調査等を実施したところ、今現在、9基のうち2基、堰が完了しております、そこの施工実績を踏まえまして、残りの堰の概算工事費等を算出したところ、約8億円の増というふうに考えております。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

他にございますでしょうか。

多分、工期を延ばされていて、これまでにちゃんと終わるんですね、というような根拠ということと、増額費用の分、どういうところが、大体ご説明ありましたけれども、そのあたり、次回、もう少し詳しく説明していただければいいかなと思われましたので、後日をお願いしたいと思います。

○説明者(長崎県) はい。

暫定掘削でございますが、基本的に河川は下流側のほうから改修工事を進めて、川幅を広げて水を安全に流すという工事を進めていくのですが、中流域のところ、部分的に土砂が堆積し、それが流水を阻害している、その部分だけ暫定的に掘削をして流水を安全に流すようにしております。

○安武委員 これは増額にはならない。

○説明者(長崎県) ならないです。もともとの計画の中で掘削する箇所を先行してやったということです。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

それでは、これ以上なければ、後日の現地調査と詳細審議という形にさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

では続きまして、河川－9のご説明をお願いいたします。

○説明者（長崎県） 県北振興局河川課の松尾と申します。よろしく申し上げます。

河川－9、川棚川広域河川改修事業についてご説明いたします。

再評価に至った理由としては、平成28年度に再評価を受けているんですが、その後、事業費、工期の変更があったためでございます。

川棚川は、波佐見町の桃ノ木峠に源を発し、野々川、石木川と合流し、川棚町で大村湾に注ぐ流域面積約81km²、流路延長約22kmの二級河川です。

川棚川及び石木川計画平面図でございます。

次に、川棚川下流域の空中写真でございます。国道及び県道を中心として、河川沿いの低地が想定氾濫区域となっております。

同じく川棚川中流及び上流部の空中写真でございます。

川棚川の事業概要について説明します。事業目的及び現況ですが、川棚川流域では、昭和31年8月洪水を契機として、昭和33年より、洪水に対し安全な河道を確保し、河川の氾濫を防止するため、河川改修事業を実施しております。改修延長は、本川は河口から上流館橋までの約16kmであり、石木川等支川を含め、ほぼ完了している状況です。河川整備計画における改修の計画規模は、石木川合流点下流部100分の1規模、上流部30分の1規模でございます。地域の状況としては、河川沿いに市街地が形成されており、浸水区域内には国道及び県道を中心に病院、学校、警察、保育園などがあります。また、関連事業として、町が中心として行う圃場整備事業、桜づつみ整備事業があり、これらは完成しております。

川棚川の想定氾濫区域でございます。平成2年7月2日に発生した洪水時の状況写真です。床上、床下合わせて674戸の浸水被害が発生しました。当時水田であった地域が現在では宅地化されている状況です。

下流域の洪水状況写真でございます。

同じく上流域での氾濫状況写真です。

下流域、中流域の現況写真です。築堤や河道拡幅等により整備を実施しております。

上流域、石木川の現況写真です。

事業の整備状況としては、川棚川本川は一部暫定区間を除いてほぼ完了しており、進捗状況は約97%となります。今後は、本川の護岸掘削等を実施していきます。

工事完了は平成30年度の予定でしたが、地質調査の結果、江川橋上流左岸側の地盤が想定より硬い地盤であったことが判明したため、周辺環境に配慮し、当初計画していたバックホウによる機械掘削から、静的破砕剤を使用した岩掘削に工法を変更する予定です。この掘削工法の検討及び工事に時間を要することとなったため、やむを得ず工期を4年延長し、平成34年度完成に変更したいと考えております。

事業費については、約141億円で試算していましたが、主に岩盤掘削費用の増加により、今回見直した結果、約144億円となります。

費用対効果についてですが、前回は1.69、今回1.65となっております。マイナス要因としては、岩盤掘削費用の増加による事業費の増加、また周辺環境に配慮した工法を採用

したことによる工期延長がございます。プラス要因としては、資産額の増加でございます。

今後の対応方針については、事業を継続し、流域の総合的な安全度の確保を図りたいと考えております。

以上で説明を終わります。ご審議をよろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○安武委員 パワーポイントの13ページの、これは全工事が終了しても、水色の部分は氾濫するというふうに解釈してよろしいでしょうか。あと、紫になっている部分の凡例があったら。

○説明者(長崎県) 紫の部分は、関連工事で終わっているところでございます。

○安武委員 ここは全てが終わっても、まだこれだけの氾濫域が残るという想定……。

○説明者(長崎県) 全てが終わって、あとダムが完成した暁には、計画分に対しては安全に流せるような形になるかと思われま。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

これ、水色のところは、実際の平成2年の浸水被害域だと思ったらよろしいんですか。水色の左側のところに、そう書いてあるように見えるんですけど。

○説明者(長崎県) はい。斜線の部分については……。

○中村(聖)委員長 斜線の部分という意味ですか、それともこの水色全体が平成2年7月2日の浸水被害を表しているのですか。この水色の部分があらわしている意味がちょっと。

○説明者(長崎県) すみません、水色が平成2年の浸水範囲でございます。

○中村(聖)委員長 わかりました。

他に何かございますか。

それでは、特にご質問等はないようですので、対応方針につきましては、原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 それでは、特にご異論ないようですので、対応方針は、原案どおり継続とさせていただきます。

ありがとうございます。

では続きまして、砂防-3のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 県央振興局の吉田です。よろしく申し上げます。

砂防-3、崎ノ谷川火山砂防事業の再評価についてご説明させていただきます。

まず、位置についてでございますが、諫早市多良見町元釜地区にあり、JR長崎本線大草駅から南西に300mほどの位置になります。

こちらは流域の概要になります。赤線で囲まれた範囲が流域、青線が溪流をあらわしており、流域面積0.22km²の溪流となっております。平面図左上で着色した範囲が土石流が発生した時に被害が想定される範囲となっております、この中には人家21戸、JR長崎本線、国道207号110mが含まれております。

現地の溪流状況の写真となります。溪流には転石が多数点在している状況であり、今後

の出水により土石流が発生した場合には、これらが下流へ流下するおそれがあります。そのため、今後の被害を防止することを目的として、平成 21 年度より事業に着手しており、事業の内容としましては、溪流に砂防堰堤 1 基を整備する計画となっています。

次に、再評価に至った経緯についてご説明します。まずは、再評価の理由でございますが、事業採択後 10 年が経過したことによります。現在の事業進捗状況でございますが、これまでに、青色で着色した部分の用地は買収が完了しております。赤色で着色している用地については交渉が難航しておりましたが、現在、解決の方向に向かっておりまして、平成 30 年度には用地買収が完了する見通しとなっております。この間の交渉に時間を要したため、完了工期について、前回の平成 25 年度から、平成 35 年度へ 10 年間延長したいと考えております。

続きまして、事業費についてですが、砂防基本計画策定指針が改定されたため、流木対策工の追加が必要となりましたので、事業費が約 0.5 億円の増額としております。

これらを踏まえまして費用対効果は、当初が 2.69 であったのに対し、5.95 となっております。マイナス要因としましては、先ほどご説明いたしました事業費の増加、用地交渉の難航による工期の延長が該当しております。プラスの要因としましては、保全対象が当初の 14 戸から 21 戸への増加が該当しております。その他の要因としましては、砂防事業の費用便益分析マニュアルの改定が該当しております。

これらのことにより、本事業については、事業効果が十分に得られる事業であり、保全対象の重要性、災害時の地域経済への影響を考慮した結果、砂防堰堤による整備が不可欠であります。このため、今後も事業を継続したいと考えております。

説明は以上になります。よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。——よろしいでしょうか。

それでは、特にご質問ないようですので、対応方針に関しましても、原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論がないようですので、継続という結論にさせていただきたいと思えます。

ありがとうございます。

続きまして、砂防-6 のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 県北振興局砂防防災課、鳴神と申します。よろしく申し上げます。

これより、砂防-6、南串地区急傾斜地崩壊対策事業の説明をさせていただきます。

南串地区は、西海市北部の西海町七釜郷地内に位置しております。当該地は、七釜湾に注ぐ多良川の左岸側の急傾斜地であり、傾斜角 35 度の斜面末端に人家 15 戸が密集している地区でございます。

事業概要についてですが、全体延長 203m、高さ最大 70m の斜面でございまして、斜面状況としましては、風化した不安定な巨岩が斜面中に点在しております。保全対象とし

て、人家 15 戸、一般国道 202 号 40m、その他市道として 116m がございます。

主な対策工としましては、現場吹付法砕工、ノンフレーム工等の実施をしており、黒着色が昨年度までの施工区間、赤着色が平成 30 年度に施工している区間になっております。また、緑色につきましては、残事業の区間となっております。

こちらは対策の前後の写真を示しているものです。伐採、切土を行ったところ、斜面中に巨岩が不安定な状態で分布している状況が見受けられております。撤去及びコンクリートによる巻き立て等により安定性を確保し、対策を実施している状況でございます。

当事業につきましては、事業採択後 10 年が経過していることから再評価の対象となっております。工期としまして、当初完了予定の平成 25 年から平成 35 年度、事業費につきましては、当初予定 3 億円から 5 億 1,000 万円に、どちらも延長、増額しております。理由といたしましては、事業採択後の詳細な測量調査を実施したところ、対策工が必要となる斜面の急勾配部が当初予定よりも上部まで分布していることが判明したことで、これによって対策工の範囲が拡大しております。また、斜面中に不安定な巨石が分布していることも明らかとなり、これらの除去等を目的とした巨石対策工を実施する必要性が発生したためでございます。

費用対効果につきましては、当初が 2.13 に対し、現行で 1.04 となっております。マイナス要因としまして、巨石対策工追加による事業費の増及び工期の延長によるものでございます。

当事業は、人命保護の防災事業でもあり、近年の集中豪雨等も踏まえ、民生安定のため非常に重要であると考えております。対応方針については、事業継続で提案させていただいております。

ご審議のほど、よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

事業費増のご説明のところで、スライドには書いてないのですが範囲が広がったという内容についても、巨石を除去する費用と合わせて約 2 億円の増額というところに入っているのですか。

○説明者(長崎県) 範囲の増、巨石対策の追加を合わせて約 2 億円の増額となっております。

○中村(聖)委員長 範囲の増加割合は 2 割とかそんなものですか。

○説明者(長崎県) 面積的には、ほぼ倍増しておるような状況で、事業概要に記載しておりますけれども、現場吹付法砕、現場打法砕、プレキャスト法砕、この辺りの数量が当初予定していた数量になります。その下のノンフレーム工、落石防止工、巨石対策工、この辺りが事業着手後の測量調査の結果で増えた分になるものです。

○中村(聖)委員長 最初の方にもありましたけれども、測量してみたら大分範囲が広がったということですが、その辺りはいかがお考えでしょうか。

○説明者(長崎県) 急傾斜の場合は、もともと斜面中に木が生い茂っておりまして、地山の状況がなかなか確認できないので、どうしても測量結果によって範囲が変化してし

まうことがございます。ただ、今回の箇所についてはご指摘のようにその変化が大きかったため、今後については極力誤差が小さくなるように努めたいと考えております。

○中村(聖)委員長 事前にお金かけて調査できればもちろんいいのでしょうけど、なるべくお金かけずに、事業着手前にある程度の精度で出せるようにしていただくと、こういうものが減るかなと思いますのでよろしくお願いします。

その他、何かございますか。——よろしいでしょうか。

それでは、特にご質問ないようですので、対応方針につきましても、原案どおり継続ということでもよろしいでしょうか。

はい。

○説明者(長崎県) では続きまして、砂防-7、多以良地区急傾斜地崩壊対策事業の説明をさせていただきます。

多以良地区は、西海市大瀬戸町多以良内郷に位置しておりまして、二級河川多以良川から見て右岸側の急傾斜地になります。傾斜角 30 度から 45 度程度の斜面末端に人家 20 戸が密集する地区となっております。

事業概要についてですが、全体延長 500m、斜面高さ 35 m の斜面であり、斜面状況としましては、岩盤の風化が進み、過去には降雨による小規模な崩落も発生しております。保全対象としまして、人家 20 戸及び、その他市道として 596 m がございます。

主な対策工としましては、現場打法砕工、プレキャスト法砕工、アンカー工等を計画、実施しております。黒着色が昨年度までに整備済みの区間で、赤着色は平成 30 年度に施工を行っている区間となっております。

こちらは過去の被災した状況と、その後の対応について示した写真でございます。平面図上の 19 番の家屋裏では、平成 8 年に斜面崩壊が発生しておりましたが、現在では、左下の写真のように対策工が完了し、降雨に対する安全度が上昇しております。

当事業につきましましては、事業採択後 10 年が経過していることから再評価の対象となっております。工期といたしまして、当初完了予定の平成 27 年度から 35 年度、事業費については、当初予定 3 億 7,000 万円から 8 億 9,000 万円に、どちらも延長、増額しております。理由といたしまして、こちらも事業採択後の詳細な測量調査を行ったところ、一部地すべり性の挙動が見られる箇所が確認されたため、これに伴う抑止工としてアンカー工が必要となるなど、当初予定していなかった対策工が追加となったことから、事業費が増加しております。また、このアンカー工につきましましては、安全上、上段から順に施工していく逆巻き工法が必要であることや、地すべり性の調査等に時間を要したことから事業期間についても延長しております。

費用対効果ですが、当初 2.49 に対し、現行が 1.13 となっております。プラス要因としましては、保全対象が当初の 13 戸から 20 戸へ増加しており、逆にマイナス要因としましては、先ほどご説明いたしました対策工法等の追加に伴う事業費の増及び工期の延長になります。

当事業は、人命保護の防災事業でもあり、先ほどと同じように、集中豪雨も踏まえた民生安定のために非常に重要なものと考えております。対応方針につきましましては、事業継続

で提案させていただいております。

ご審議のほど、よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○安武委員 地すべり性の挙動が見られるエリアというのは、5 ページにある黄色の部分だけなのか、それとも全体的に工事はアンカーを打たれるのでしょうか。

○説明者(長崎県) 地すべり性の挙動が見られる範囲は、現在赤で着色している部分と、その直上の黒い部分です。また、赤着色箇所に隣接する左側の緑色の範囲についても、赤着色部と同延長程度の地すべり性挙動が見受けられております。

○中村(聖)委員長 よろしいですか。

○中村(政)委員 期間が随分延びますよね。平成 27 年度までだったのが 35 年まで伸びる。この間、この地区は地すべりの危険も背中合わせの状態で行くということになりますよね。住民の安全ということが目的ですよというお話でしたけれども、それならば、一番危険なところの住民の方に移転してもらったほうが、コストも安く、早く終わるし、安全上もいいんじゃないかというようなことを常々思うんですけれども、そのあたりについて住民の皆さんとの話し合いとかいうことにはならないのでしょうか。

○説明者(長崎県) 確かに家屋を移転した方が早く、費用も対策工事に費やす費用と比べれば安く上がるかもしれませんが、そこまでの移転適地があるかどうかかと思えます。実態としてなかなかそういった条件が整わない部分もございましてこの事業を実施しているところです。

○中村(政)委員 確かにそうなのでしょうけれども、今、これだけ災害を想定していないと言われるようなところでも起こるようになってきていますから、ハザードマップにあるようなところには、できるだけ住まないようにするとかいう方向も打ち出していったほうがいいと思うので、一応ご提案をしておきます。

○中村(聖)委員長 私も同じようなことを考えていまして、住戸数、プラス要因のところには、13 戸から 20 戸に増えたということになっていますが、それがたまたま測量した結果、範囲が広がったから、そこにもともといた人たちの数が増えたならいいのですが、新たにそこにどんどん人が来るような状態というのはあまりよくないのではないかと思うんです。ですから、こういう危険性がある場所というのを、どれだけ皆さんがご存じで、住むところを決める時に、それを考えられているかということもお考えになって、なるべくもともと危ないところには、できることなら来ていただかないような方向というのでも考えられるのではないかと思いますので、その広報も含めてそういうご検討もしていただければいいかなと思います。

他に何かございますでしょうか。

期間も事業費もかなり増えているので、対応方針のところには、見直し継続という形で書かれておりますが、この形でよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、特にご異論ないようですので、原案どおり、見直し継続という形にさせていただきます。

ありがとうございました。

それでは、住宅-1のご説明をお願いいたします。

○説明者(諫早市) 諫早市道路課の佐藤と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、住宅市街地基盤整備事業、堀の内西栄田線についてご説明をさせていただきます。

まず、位置関係についてですが、画面は、諫早市中心部の都市計画図になります。紫色が国道、緑色が県道で、黒色の線が西諫早地区において整備済みの主な街路になります。現在、長崎県住宅供給公社において事業が進められている諫早西部新住宅市街地開発事業の区域が黒色で着色した区域になります。この諫早西部新住宅市街地開発事業の骨格をなす幹線街路、画面では赤色で示しております線が都市計画道路堀の内西栄田線として都市計画決定しており、現在、諫早市におきまして、住宅市街地基盤整備事業により整備を進めているところでございます。

都市計画道路堀の内西栄田線は、諫早市堀の内町を起点とし、諫早市西栄田町の国道34号に至る延長1,240m、幅員16mの幹線街路でございます。

現在の状況ですが、まず諫早西部新住宅市街地開発事業につきましては、1工区及び2工区のうち、東-1と東-2地区が完成し、戸建て住宅、集合住宅合わせまして675戸の住宅が供給されており、戸建て住宅につきましては、1工区は完売、2工区は9割以上が販売済みとなっている状況でございます。

都市計画道路堀の内西栄田線についてでございますけれども、起点から180mの区間につきましては平成15年に完成をいたしております。それから、北側の820mの区間につきましては、平成29年に完成し、既に供用済みとなっており、完成済みの180mと合わせますと、起点から1,000mが完成しているという状況でございます。現在は、国道34号に至る240mの区間において事業を進めているところでございます。

続きまして、事業の必要性についてでございます。都市計画道路堀の内西栄田線は、諫早西部新住宅市街地開発事業の骨格をなす幹線街路でありますので、団地の形成には不可欠な街路であります。また、本路線は西諫早地区の道路交通網と、現在、長崎県において事業化が検討されております都市計画道路破籠井鷲崎線を結ぶ役割を担い、地域内の連絡強化、また諫早市の環状道路の一部として、道路交通ネットワークの形成に重要な路線となっております。

再評価に至った理由についてでございますけれども、前回平成27年に再評価を行った際、事業の完成予定年度を平成30年度としておりました。その後、用地交渉を進めてきましたが、代替地の確保に時間を要したり、価格面での折り合いがつかないなどで交渉の時間に不測の日数を要していることから、完成予定年度を2年延伸し、平成32年度完成を予定しているところでございます。

今後の予定でございますけれども、今年度末には用地進捗率が約7割になる見込みであり、平成31年度までに用地買収を完了する見込みでございます。また、並行して工事を

進めることで、平成 32 年度の完成を予定しております。

画面が、未完成区間の 240m の平面図になります。現時点におきましては、用地取得に努めておりますので、工事に着手しておりませんが、主な構造物としましては、中央部の擁壁やカルバート工が主なものでございますので、来年度までにそれらをつくり上げた後、再来年度に完成させることを考えております。

最後に、費用対効果の分析についてです。B/C としましては、前回は 1.33 で、今回が 1.58 となりました。要因としましては、マイナスの要因は、工期を 2 年延伸したこと、プラスの要因としましては、前回の再評価以降に地価の鑑定や補償調査を実施しまして、実際の用地補償費が算出されました結果、見込みよりも事業費が下回りましたので、その分、コストが下がっております。

最後に、本事業についての対応方針についてでございますけれども、都市計画道路堀の内西栄田線は、諫早西部の新たな団地及び周辺住民の生活に必要な幹線街路であり、また諫早市内の道路ネットワーク形成に非常に重要な役割を果たす路線でありますので、本事業につきましては、継続をする考えでございます。

以上でご説明を終わります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。——特にございませんでしょうか。

それでは、特にご質問等ございませんようですので、対応方針、原案どおり、継続ということによろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 ご異論ないようですので、この事業につきましても継続とさせていただきます。

ありがとうございました。

続きまして、住宅-2 のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎市) 長崎市長崎駅周辺整備室の芝と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、住宅-2、長崎駅周辺土地区画整理事業についてご説明いたします。

まず、事業箇所でございますが、長崎市の中心部に位置しまして、J R 長崎駅を中心とするエリアでございます。

続きまして、事業区域でございますけれども、この長崎駅を中心とした、3 ページの図面で申しますと、緑で着色した部分、約 19.2 h a でございます。関連事業といたしまして、青の点線でお示ししておりますけれども、九州新幹線西九州ルート、それからその下、赤の点線でお示ししております J R 長崎本線連続立体交差事業がございます。

次に、事業概要でございますけれども、事業名は「長崎駅周辺土地区画整理事業」、それから施行面積 19.2 h a で、事業費約 154 億円、事業期間といたしまして、平成 21 年度から平成 35 年度まででございます。

続きまして 5 ページは、この整備計画のイメージパースでございますけれども、稲佐山

の方向から長崎港の付近、長崎駅周辺を臨んだパースでございます。まず、新幹線がございます。そして、下に先ほどの連続立体交差事業の在来線、こういった2つの鉄道施設が並列した形で乗り入れる高架の頭端駅、終着駅でございます。それから、整備といたしましては、国道側に現在、一方通行の道路がございますけれども、新しい街路としまして東通り線、そして駅の西側に西通り線、東西方向を結ぶ中央通り線、それからトランジットモール線という4本の街路を整備いたしまして、駅舎の東西方向に交通広場を2カ所、それから国道側に緑で着色した多目的広場を整備することとしております。それから、土地利用につきましては、駅の西側に長崎市が今、交流拠点施設を計画しております。その北側には、緑の部分ですけれども、現在、長崎警察署が移転をして建設中でございます。また、現在、国道側の交通会館に高速バスターミナル機能がございすけれども、こちらが、この高架に挟まれた部分に移転をしております。

続きまして、事業の必要性でございますけれども、現在の長崎駅周辺につきましては、市の中心部でありながら、鉄道施設によって土地利用が有効に活用されていないといった状況がございます。また交通広場につきましては、非常に狭小でありまして、バスやタクシーといった交通が非常に輻輳しているといった状況がございます。そういった中で、この土地区画整理事業を行うことによりまして、鉄道施設の受け皿を整備し、道路や広場などの都市基盤を整備することで、土地利用の転換それから有効利用を図りまして、長崎の玄関口にふさわしい都市の拠点を整備していくというものでございます。

続きまして、現在の進捗状況でございますけれども、7ページの右上の写真は、県庁側から現在の区画整理事業区域内の工事の状況でございます。それから、現在は、駅舎の東側が在来線を供用しながらの工事ということでございすので、西側を先行して整備を進めております。下の写真は、現在造成が完了した街区2カ所、①と②と書いている街区の写真を東側から撮ったものでございます。そのうち1番につきましては、現在、長崎警察署が建設中でございます。

続きまして、再評価に至った理由でございますけれども、事業着手後10年経過をしたということから、再評価をいただくものでございます。

今後のスケジュールでございますけれども、上が新幹線、真ん中が連続立体交差事業、それから下が土地区画整理事業でございますけれども、まず在来線の高架化切り替えが、現在、平成31年度末ということで示されておりますので、この31年度末に向けて駅の西側を整備させるということ、それから在来線の高架切り替え完了後、東側に着手をいたしまして、新幹線開業が平成34年度というふうに示されておりますが、この時期には一定の交通機能を確保するような東側の整備を行って、区画整理事業の最終的な完了が平成35年度ということで考えております。

最後に、費用対効果分析でございますが、事業費及び工期に変更はございません。また、B/Cについても変更ございません。

そういったことから、対応方針といたしましては、原案のとおり継続でお願いしたいと思っております。

説明は以上でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

○安武委員 高架工事とかも盛りだくさんで、どこまでがこの工事に含まれるのかわからなかったのですが、最後のスケジュールとかを見ると、高架本体工事も含まれていたり、駅舎とかも含まれていたりとかするのでしょうか。それとも、区画整理の部分に入っていないのでしょうか。

○説明者(長崎市) 赤の部分の新幹線、これは国が行っております。それから、真ん中のブルーの部分の連続立体交差事業ですので県が行っております。私ども市が行っている今回の対象となりますのが、この黄色の部分が、土地区画整理事業ですので、高架本体工事は入っておりません。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

他に何かございますか。

それでは、特にないようでしたら、対応方針は、原案どおり継続ということによろしいでしょうか。

ご異論ないようですので、継続ということにさせていただきたいと思います。

ありがとうございます。

それでは続きまして、住宅-3のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 長崎振興局長と都市開発事業所の日迫といいます。よろしくお願ひします。

整理番号、住宅-3、高田南土地区画整理事業でございます。

前回の再評価より5年が経過したため、今回の審議をいただくものでございます。本事業は、事業主体であります長与町から委託を受けており、昭和61年8月から県が受託して施行しております。

画面をご覧ください。施行地区は、中央部にありますが、長与町の南部に位置しておりまして、長崎市の北部に隣接しております。施行区域には、国道206号や道ノ尾駅、長与インターに近接しており、交通の利便性にすぐれた地区であります。周辺には西友などの商業施設が立地するなど、生活の環境にもすぐれております。

写真は、昭和61年、事業着手時の航空写真でございます。施行地区は、立地条件には恵まれた地域でありましたが、ご覧のように畑や山林が多く、土地の有効利用は十分に図られていなかったところでございます。そこで、道路の整備や建物の更新により、地区の安全性の向上と生活の快適性、利便性の向上を図り、土地の有効利用を目的として、昭和61年度に土地区画整理事業に着手したものでございます。

事業概要は、施工面積49.8ha、うち宅地造成面積が32ha、都市計画道路8路線があります。現在の事業期間は、昭和60年度から平成32年度までの事業ですが、現在、国と協議をしております。平成42年度に延長する予定でございます。全体事業費は現在約281億円でございますが、これも国との協議を経て、約316億円に増額する予定でございます。都市計画道路の8路線のうち、県道部や道ノ尾駅周辺など黒の太い線で示しております5路線が既に完成しております。現在は、緑色の太線で示した2つの都市計画

道路などを整備しているところでございます。

図面の左側をご覧ください。整備当時の道路状況なんですが、赤い細い線がありますが、その線が当時の道路でございます。事業区域内の宅地や山、畑などから減歩によって生み出された公共用地により、これまでに整備を終えた幹線道路を水色で示しております。特に、道ノ尾駅周辺や駅と浦上水源地方面を結ぶ幹線道路、赤い線がないところを幹線道路で結んでおります。そこで交通のアクセス強化が図られたと考えております。

道ノ尾駅前の整備前後の比較です。

道ノ尾駅周辺の高田線の整備前後の比較です。

長与インター付近の高田線なんですが、幅員構成を見ましても、当初より幅員が倍以上に増えていることがわかるかと思えます。

1年半前に撮影した航空写真ですが、現在、宅地の整備率としては7割弱進んでおります。

北部の拡大図面です。宅地造成が完了しております。

中央部から北部を見た現況写真です。

南東部の現況写真ですが、現在、宅地造成や都市計画道路の築造のための土工事を行っているところでございます。

現在の施工状況ですが、ここ南東部の造成において、非常に硬い岩盤が出ております。その造成計画高まで掘削をするために時間を要しているところでございます。

今回、再評価に至った一つの理由として、事業期間を延長するものでございますが、主な理由としましては、南東部の岩盤掘削において、岩盤線の位置が、想定と異なったために、さらに非常にかたい岩盤があったために、その掘削工事に時間を要しているところがあります。そのほか、その岩盤掘削により騒音振動が発生しますが、近隣住民への配慮をした工事施工となるため、その工事工期が長くなっております。今回、残工事に必要な工期と事業が終息するために必要な換地処分、さらに清算に要する時間を精査した結果、トータルで10年間延長したいと考えております。

再評価に至ったもう一つの理由が、事業費を増加するものであります。主な理由としましては、先ほどの岩盤掘削により掘削金額が増加したためであります。そのほか、盛土に再利用する予定だった土砂が、これもかたい岩盤であったために再利用できず、区域外へ搬出し、運搬費と処分費が増加したためでございます。その結果、これまでの281億円から316億円へ増額することになりました。

先ほど説明しました2つの理由により、B/Cも、前回は1.21から、今回1.14に減少しております。

今後、事業の早期完成を図る必要がございます。その対策として、設計を含めた残りの工事、それと大規模保留地の売却、これを組み合わせて一括発注することを検討しております。複数年度にわたる工事となりますが、工事を一括で発注することにより、工事の効率化による工期短縮とコスト縮減を図るとともに、必要な予算を確保することができると考えております。また、周辺環境に配慮した工事工法の検討も行っております。岩盤の掘削時には、周辺住民への影響を最小限に抑えるために、大型特殊機械の使用や薬剤破碎

工などの使用も検討してまいりたいと考えております。

最後に、今後の方針でございますが、地元からは、事業の完了を急ぐよう強く要求されております。また、本事業にかわる有効な事業も見当たらないことから、事業主体である長与町といたしましても、今後も事業を継続し、早期完成に努め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、よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

今お聞きになったように、工期が10年間、清算期間を含めて延びるということと、事業費が35億ぐらい増額ということでございます。主な理由が、すごく硬い岩盤が出てきたというようなことでもございますし、私としては、工期がこれだけ延びて、事業費も増えているということと、比較的現場は近いですし、現場の様子を見て判断してはいかげなというふうに思っております。そういうことで、きょう何件か申し上げましたけれども、これも現地調査をした上で詳細審議ということにさせていただければと思いますけれども、そういう形でよろしいでしょうか。

〔「はい」「お願いします」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。それでは、そういう形にさせていただきますので、きょう、詳細審議の時に、ぜひ追加の説明をお願いしたいということがありましたら、ご発言いただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

○井上副委員長 B/Cばかりにこだわっているようですが、この事業については、宅地造成を含めて道路築造とかありますが、費用対効果を算定する中で、便益の中に宅地造成の効果というのが入ってくるのでしょうか、それとも道路の部分しか便益としては入ってこないのか、どのような算定になるのかを次回、詳細審議の時に教えていただきたいと思っております。

○中村(聖)委員長 B/Cの算定のもうちょっと細かいところですね。ぜひお願いします。

○説明者(長崎県) 準備して、説明したいと思っております。

○中村(聖)委員長 他に何かございますでしょうか。

関連しますが、結局、事業費が増えるというのが主に掘削のところだとすると、やり方もこれから検討するというお話があったかと思うので、やり方がはっきり決まっていないのに、お金、決まるのですかというちょっと疑問もありますから、どういうふうに今後考えられていて、それがここに出ている金額、期間とかをお決めになった根拠というのをもう少し聞かせていただければと思いますので、ご準備をお願いいたしたいと思っております。

他に何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、この件に関しましては、後日、現地調査と詳細審議ということにさせていただきたいと思っております。

ありがとうございます。

それでは、1つ戻ってというか、都政-1、駅舎のお金の話の説明ができるということですので、お願いいたします。

○説明者(長崎県) 長崎振興局です。再び説明をさせていただきます。

事業費が増えた理由としまして、30億円今回増える形にはなるのですが、長崎駅の駅

舎全体としまして、当初 45 億円を見込んでおりました。この場合の駅舎、ホーム上屋に関しましては、鉄骨と波板の鉄板である、ここの写真にありますような JR さんの一般的な屋根という形で考えておりました。これをデザイン基本計画に基づいて変更していった訳ですが、変更した結果、駅舎全体としては 45 億円から約 75 億円に増額となって、その差額が 30 億円という事になります。この場合の駅舎、ホームに関しましては、新幹線駅と一体的な空間を創出するという目的で、駅舎全体、屋根の面積が大きく、元々の面積はホームだけの部分なのですが、駅舎全体を覆うということで、面積が約 3 倍になっております。覆うことで、鉄骨と、屋根に関しては膜材で覆うということで考えております。それと、防風スクリーン、元々ここにあるのですが、これも長崎駅というところが稲佐山と海が見えるという特殊な駅になりますので、眺望を考慮して、駅のホームから両方が見えるように、ガラス材を使うなどの材質変更を行っております。その他、駅舎の内装とかに関しまして、県産材なり、長崎らしいイメージを持つレンガ、石なりというイメージを持った材質に変更するという事で、トータル、差額分として 30 億円ということ考えております。

それと、この駅舎増額分、デザインの分を当初から見込んでいなかったのかというお尋ねに関しましては、当初、396 億円というのを算出、設定した時点では、長崎駅自体をどのようにデザインをするのかというのが具体的に決まっておりましたので、一般的なデザインとして当初、設定をしていたという状況でございます。

○中村(聖)委員長 よろしいです。ご説明に関して何か。

○岡委員 今回の説明では、面積が 3 倍になるということでしたけれども、この画像で見ると限りですけども、左のをそのまま当てたら、連続立体交差事業だけでいくと 3 倍には見えないんですけど、新幹線事業も一緒に入った舎屋の計算ではないですね。

○説明者(長崎県) 元々が、ホームの部分だけになります。ホーム分であります。この部分ですね。元々はこういう状態になります。

ホームのみ屋根がある、列車が止まる場所には屋根がないという状態を考えておりましたが、パースにありますように、新幹線駅の屋根と一体的につながった空間を創出するために、ホームだけではなくて列車が止まる部分についても屋根で、膜材で覆うということで考えておまして、屋根の面積は約 3 倍に広がっているということで、屋根のお金が増えているということになります。

○岡委員 わかりました。屋根の面積が 3 倍ということですね。

○中村(聖)委員長 絵がこっち、つながって見える……。

○岡委員 はい。これも屋根かと思いました。

○中村(聖)委員長 屋根があるように見えるんですね。

○岡委員 ありがとうございます。

○中村(聖)委員長 ほかに何かございますでしょうか。

○安武委員 3 倍ということですけど、実際には何㎡が何㎡になるのかということをお聞きしたいんです。あと、県産材とか使うことも想定はされてなかったみたいですね。

○説明者(長崎県) まず、面積に関しましては、もともと約 1,500 ㎡の屋根というもの

を、この大屋根に変更した後は、約 5,000 m²を予定しております。

内装につきましては、一般的なタイル張りなり、一般的な壁材を予定しておりましたので、JRさんの一般的な仕様として考えておりましたところを、長崎らしい長崎駅を創出するというので、基本的には、木材なり、ほか、長崎県で産出するようなものを使うということで考えております。

○安武委員 気になっているのは、華美じゃないかということではなくて、当初から予定をしていないものを後から追加するということに対してが少し疑問なのですけれども、そういうものが一般的なのですか。

○説明者(長崎県) 当初、どのようなデザインをするのかというのが具体的に決まっていなかったところもございまして、そのところは省いた形で一般的なJRさんの仕様ということで積算をしていたというところなんです。

○説明者(長崎県) 付け足しで、どうしても長崎駅というのは注目される駅になるものですから、事業主体だけで考えたものでなくて、しっかり議論したもので検討していくべきだというふうなところで、そのところは事業の認可を受けた時の形が一番左側になるのですけれども、しっかり議論した中で詰めていったほうが、議論されたものについて計上していくべきだというふうなところで、最初はそれを見込んでなかったというところがございます。

○中村(聖)委員長 多分、安武先生がおっしゃっているのは、でき上がったものに対して高過ぎるとかという話ではなくて、無駄だという話ではなくて、一般的に考えても、長崎駅という長崎で言うと必ずシンボルになるようなところなのに、普通の駅みたいなことでお金をはじいて、それで最初から事業を進めるということ自体に疑問があると。確かに決まっていなくて、具体的に幾らになるというところまで出せないというのは分かりますが、少なくとも、通常の普通の駅のやり方でやったらこれくらい、これに対して、これくらいまでは上がる想定ができるとか、このくらいまでは上がってもしようがないよね、とかいうのが始める時にあってもいいのではないのでしょうかというご指摘だと思います。今のところ、事業を始める時に、そういう後のデザインとかを考えると明らかに上がる可能性が高いという時に、それを一定の割合で見込むようなことというのは制度上できないのですか。

○説明者(長崎県) もちろん国の補助金とかもらってやることになりますので、国の方と相談することにはなろうかと思いますがけれども、この事業が鉄道事業者とも関係しておりまして、当初については、標準的なもので積み上げていくというふうなところで決まって、デザインのところの積み増しというのは、ちょっと当初ではできなかった……。

○中村(聖)委員長 それで制度上できないものなのか、今回はやってなかったのかということなんです。

○説明者(長崎県) 制度上は、できることはできると思います。

○中村(聖)委員長 であれば、やっぱりこれだけ多分、誰が見ても注目される施設の時は、何らかの想定があってもいいのかなと思いますし、今後そういうことがあれば、そういったところも考えていただいた方がいいのではないかと私も思います。

それから、もう一個気になるのは、最初ごくごく標準的なものでやりましたと。その後、デザインをいろいろ考えて、上がることになりました。そういうものを考える時に、多分、実際使われるJRさんも、なるべくきれいで、いいものをつくろうというふうに思われると思います。その時に、当初予定からどれだけも青天井で上がるものなのかどうかというのが1つと、あらかじめ、先ほどお話を聞いたような割合だとすると、JRからすれば、どんどんどんどんお金がかかる方向に、いいもの、いいものと言った方が特じゃないですか、さっきの割合を考えると。そんなところに何か歯どめがかかるものなのかどうかというところもちょっと気になるのですけど。

○説明者(長崎県) この事業でいきますと、JRの負担が7%程度なので、豪華にしたほうがJRとしては得ではないかというご指摘ですけれども、実際には、JRさんの方は、負担はかなり難しいという考え方でして、どちらかという、抑えて、そういったものの負担は鉄道事業者の方にはできないというふうな言い方をされています。どうしてもデザインに対して求める側というのは、地元側のほうが求めているというのが実態です。

○中村(聖)委員長 その額、これだけ上がりますというところの最終的なお金のところは予算に入ってくるのでしょうか、議会で決まると思っていいんですか。議会で、そこまでお金使っているというのは認められるということですか。

○説明者(長崎県) 全体の額につきましては、国の認可をもらう必要がございまして、国と、どこまでだと認めてもらえるかというふうな協議を行いまして、こちらのほうで考えているデザインで、これだけかかりますというふうな協議を国とまずして、了解をもらうというのが一番必要なことになってきます。

○事務局 委員長、事務局から補足させてもらっていいですか。

○中村(聖)委員長 はい。

○事務局 先ほど原総括は、当初からの加算が可能だったというふうなことを言ったと思いますが、そこはちょっと違うのではないかと、多分、グレードアップ協議をすることになると思います。こんないいものをつくるので、こっちのほうを対象にしてくださいということを県が国のほうにお願いして、その加算分をいただくことになるのですが、今回、事業認可を取った段階では、デザインの基本計画が固まっていなかった。この場合の特殊なケースとして、新幹線が並行して入ってくる、駅舎の計画がまだ固まっていないということは、事業認可を取る段階でデザインの基本計画がない。ないものについてグレードアップ協議はできない。ですから、当初から加味することはできなかったというのが事実じゃないかと思えます。その後、決まったので、グレードアップを協議して、こういう形でやりたいということが固まってきたということではないかと思うのですが。そういう補足をさせてください。

○中村(聖)委員長 ということでよろしいですか。

ちょっと気になったのが、そういうふうにデザインが決まります、デザインする側は、なるべくいいものをつくりたいと思うわけじゃないですか。それにどこまでお金かけていいかというのが多分、別の議論があって、その時に、それが県の方と国の間だけで決まるのか、それとも納税者の代表である議会なり、一般市民の声が入ってきて、何か制限がか

かるのかというところが気になったんですよ。それがもし、国と県のほうだけで決まるとすると、じゃ、本当にそれだけのお金使ってよかったんですか、という議論がどこかで起きるかもしれないなと思ったのです。ここでの議論ではないかもしれませんが。

どうぞ。

○梅本委員 B/Cの計算で、プラス要因として、長崎駅周辺土地区画整理事業に伴う開発交通量の増加、となっていますが、これは計画後に、そういう交通量の増加が見込めるということで、新しく便益として計上するようになったのでしょうか。

○説明者(長崎県) プラス要因で開発交通量増加ということで挙げさせていただいていますが、区画整理事業の中の概要、そこにどういう施設ができるのかというのが決まってきたのが近年になってからということで、そこにどういう施設ができるかということで、そこに発生する交通量が幾ら出てくるかということで、今回、交通量を加味した上でB/Cの計算をやっているということになります。

○梅本委員 ちなみに、数値としては、B/Cの計算の中で、便益としては、新しく何の項目が幾らというふうになるのでしょうか。

○説明者(長崎県) 連立事業につきましては、いわゆる踏切を通る交通量がどう変わっていくか、踏切がなくなることによって周辺の道路の交通量がどう変わっていくかということで、その差分が便益ということで発生するのですが、今回は、区画整理事業の中にJRさんなり、市役所さんが事業されます交流拠点施設なりの規模がある程度、決まってきた関係で、そこに発生交通量が1日約何千台、何万台というのを設定しまして、それがどこの道路を通るのかということで、結果としまして、交通量が増加をしているということになります。

○中村(聖)委員長 大体計画が固まって、どこに、どういうものができるかがわかったから、交通量の変化みたいなものがもっと具体的に計算できるようになって、それが便益として入ってきたというふうに理解すればよろしいですか。

○説明者(長崎県) はい。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

ほかに何かございますでしょうか。

○説明者(長崎県) もう一つ、すみません。中村委員長の方から、その他のところのマニュアルの改定のお話でしたが、先ほど言いましたように、B/Cの算出には交通量の差というのがあるのですが、算出するための交通量の内訳として、車種によって単価が異なりまして、増えた車種もあれば、減った車種もあるということでありまして、今回につきまして、全体の交通量自体が増えておりますので、マニュアルの改定分だけでは、どのくらい増減があったのかというのは実際よくわからないのですが、トータルとしては余り影響がなかったのではないかとこのように考えております。

○中村(聖)委員長 わかりました。

他に何かございますでしょうか。——よろしいですか。

それでは、特に疑義がなければ、対応方針は、原案どおり継続ということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 是非良い物を造っていただきたいと思います。ありがとうございました。

2-2 再評価の詳細審議事業の確認

○中村(聖)委員長 それでは、再評価の案件につきましては全部議論をしていただきました。現地調査と詳細審議をやりましょうというふうになりましたのが、確認させていただきましても、水対-1、水対-2の公共下水道事業の2つと、それから河川-7の総合流域防災事業、郡川と、住宅-3、高田南土地地区画整理事業、この4つだったかと思いますが、それで間違いないでしょうか。――では、この4つを現地調査及び詳細審議の対象とさせていただきたいと思います。

それ以外に何か気になったということは多分なかったかと思いますが、それ以外の案件に関しましては、対応方針は、原案どおり継続または見直し継続ということにさせていただくということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、大分遅くなりましたけれども、ここで再評価に関する議論、審議は終わります、5分ほど休憩をして、事後評価の議論をさせていただきたいと思います。

今20分ですから、25分に再開したいと思いますので、よろしく願いいたします。

(午後 5時20分 休憩)

(午後 5時25分 再開)

2-3 事後評価対象事業の説明及び審議

○中村(聖)委員長 それでは、時間になりましたので、事後評価対象事業の説明と審議に移りたいと思います。残りまだあと9件ほどありますので、大分皆さんお疲れでしょうから、てきぱきと審議ができればいいなと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、一番最初の道建-1の説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 県央振興局道路第二課、酒井です。よろしく願いします。

道建-1、一般国道251号道路改良事業(愛野森山バイパス)の事業評価について説明します。

愛野森山バイパスの事業箇所を赤色で示しております。

事業概要ですけれども、島原道路は、島原市深江町から諫早市の長崎自動車道諫早インターまでの延長約50kmの地域高規格道路です。愛野森山バイパスは、島原道路の一部を構成し、国土交通省が整備している一般国道57号森山拡幅へ接続する延長1.8kmの自動車専用道路です。

事業の目的ですが、愛野森山バイパスの整備により、主要渋滞箇所である愛野交差点を通過することなく、諫早・島原方面へ通行できることから、所要時間の短縮、愛野交差点の渋滞緩和を目的としております。

次に、事業の整備効果について説明します。1つ目の効果として、交通の転換があります。愛野森山バイパスの整備により、交通が現道からバイパスへと転換しています。

2つ目の効果として、愛野交差点の渋滞解消があります。交通の転換により、現道の交通量が減少した結果、主要渋滞箇所からも解除されています。

3つ目の効果として、所要時間の短縮があります。愛野森山バイパスの開通により、供用前の現道通行と比較して、約2分の時間短縮が図られています。

次に、費用対効果の算定基礎となった要因の変化について説明します。事業費、完了年度、交通量、費用便益について、前回の再評価時との比較を行いました。完了年度や交通量については変更はありませんが、全体事業費が11億円増加しており、それに伴う費用便益が1.6から1.18へと低下しています。

事業費の増加について説明します。事業費が101億円から112億円と11億円増加した主な要因は、1、土質の相違に伴う増、2、近接施設の保護対策に伴う増、3、道路付属物設置の追加による増、4、盛土材の流用による増です。

主な増額要因を説明します。1つ目としまして、土質の相違に伴う増であります。地盤改良箇所の支持層が想定よりも深い位置にあったことから、地盤改良の杭長が増加したことにより増額しております。

2つ目としまして、近接施設の保護対策に伴う増があります。愛野森山バイパスと並行して島原鉄道が走っております。線路への影響を抑えるため、鋼矢板設置を追加したことにより、増額しております。

次に、その他評価すべきと判断した項目について説明します。1つ目として、生活環境の改善があります。愛野森山バイパス供用後に沿線地域の9つの自治会長や雲仙市愛野支所、愛野記念病院、商業施設の来訪者などに聞き取りを行い、362人から回答がありました。その結果、現道の交通量の減少により生活環境の改善を実感されているということが確認できました。

2つ目として、定住人口の増加があります。愛野町においては、定住人口が増加傾向となっており、愛野森山バイパスの供用が一翼を担っていると考えられます。

3つ目としまして、農産品出荷量・出荷金額の増加があります。近年、取引高が堅調に推移しているブロッコリーについては、今後も島原道路の整備により、円滑な出荷が促されると考えられます。

今後の事業評価及び改善措置の必要性について説明します。愛野森山バイパスの整備に伴い、所要時間の短縮や渋滞箇所の解消、沿線地域の生活環境改善といった当初想定していた事業効果が見られることから、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性はないと判断しております。

最後になりますが、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について、今後も、走行時間短縮や走行経費、交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきと考えております。

以上で説明を終わります。よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、何か質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○井上副委員長 今後も、交通事故の減少の効果に限らず、企業進出あるいは定住人口の拡大等の効果も、評価に含めていくべきということは、今は含めることはできないということですね。

○説明者（長崎県） 今現在は含まれていません。

○井上副委員長 含まれていないというか、含めてはいけません。それはマニュアルがあるわけですね。

○説明者（長崎県） はい。

○井上副委員長 その中には、定住人口の増加とか、企業進出、そういった効果は含まれていないわけですね。

○説明者（長崎県） はい。

○井上副委員長 ということは、含めてはいけませんということですね。

○説明者（長崎県） そうですね。今のマニュアルでは。

○井上副委員長 改定してほしいということ。

○説明者（長崎県） そうですね。そっちのほうが、もっと効果が表れるのではないかなと。

○中村(聖)委員長 多分、マニュアルが書いてないということは、定性的に書けても数字にならないということですよ。多分、定性的に言うことは言えると思いますが、数字の中に入ってこない。企業進出がどれだけあったら、どれだけのお金になるかという数字が多分決まらないとできないので。そういうことだろうと思います。

ほかに何かございますでしょうか。

1 個、今日のご報告で気になったのが、事後評価の視点の(3)というところの定住人口の増加とブロッコリーの話です。これをこの事業に直接結びつけるのはいかなものかな、ちょっと無理があるんじゃないかなという気はします。もうちょっといろんな分析されておっしゃるのだったらいいですけど、ここだけぱっと見せられて、この事業のおかげだと言われても、「いや、それはわからんでしょう」としか言えないと思うので、もうちょっと全体的に島原道路が繋がったりすると、いろんな分析できると思いますので、先ほどおっしゃったような新たな視点で効果を評価することも大事だと思いますので、改めてまた検討していただければと思います。

他に何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、最後に出ていました今後の対応方針に関しましては、2点とも原案どおりでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ご異論ないようですので、この件に関しましては、原案どおりということにさせていただきますと思います。

○事務局 事務局から1点、資料訂正を、申しわけありません。A3判の15ページの一番上のB/Cが1.6から1.26となっております。正しくは、先ほどパワーポイントで説明をしました1.18になります。訂正をお願いしたいと思います。申しわけありません。

○中村(聖)委員長 それでは、次の事業に移りたいと思います。道建-2のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 長崎振興局都市計画課の添川と申します。

都市計画道路滑石町線(横道工区)についてご説明いたします。

国道206号横道交差点から新長崎漁港方面へ主要地方道長崎畝刈線が走っておりますが、その一部区間を都市計画道路滑石町線として事業を進めているところです。

事業区間は延長1,430mであり、道路幅員を16mから30mに拡幅して4車線化することによって渋滞解消を図ることを目的としております。

沿線には滑石団地などがあり、また新長崎漁港周辺でも宅地開発が進むなど、自動車交通の増加による渋滞が著しく、円滑な通行が確保されておりません。こうした状況を解消するため、国道206号から580mの区間を横道工区として道路拡幅を行い、平成25年12月に供用開始いたしました。

事業の整備効果としましては、横道工区が4車線化されたことにより、朝の渋滞ピーク時においては、大神宮交差点から横道交差点までの所要時間は2分間短縮され、横道交差点では、渋滞の長さも140m短くなりました。

あわせて、車やバイクで通勤されている方にアンケートを実施したところ、半数以上の方が安全性の向上を実感しているということでした。

歩行者へのアンケートの結果では、実に8割の方々快適性・安全性の向上を実感しております。また、歩行者数も3割以上の増加が見られました。

費用対効果についてご説明いたします。用地補償費の増加に伴い、事業費が60億円から65億円に増加しております。なお、自動車交通量の将来推計は、1日当たり3万5,900台と変更はございません。このため、費用対効果は前回の1.70から1.50に減少しております。

この事業の整備によって、所要時間の短縮、渋滞長の短縮、歩行者交通量の増加などの事業効果が見られることから、今後の事後評価及び改善措置の必要はないものと考えます。

また、同種事業のあり方につきましては、今後の走行時間短縮、走行経費減少及び交通事故減少に限らず、企業進出や定住人口の拡大の効果も、評価に含めていくべきと考えます。

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。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○梅本委員 ちなみに、アンケートは何人ぐらいからの回答でしょうか。

○説明者(長崎県) 申しわけありません、手元にデータを持ち合わせておりません。

○中村(聖)委員長 大体の数でもいいですけども。数人なのか、数十人なのか、100人を超えているのかとか。

○説明者(長崎県) 300人ぐらいです。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。ぜひ、こういうアンケートの結果を出される時、特に割合で出される時は、トータルの数がないと、「これが本当なの」という話にな

りますので、よろしくお願いいたします。

他に何かございますでしょうか。——特にございませんでしょうか。

それでは、対応方針につきましても、特にご異論ないということによろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、この件に関しましても、対応方針は原案どおりということに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。

では続きまして、道建-3の説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 県北振興局道路建設第二課、本田でございます。よろしくお願いいたします。

道建-3、街路事業相浦棚方線です。

昭和48年に新規事業化を行い、平成25年11月に供用いたしました。今回、事業完了後5年経過による事後評価です。

位置図になりますが、審査対象は、赤色の部分になります。

相浦棚方線は、佐世保市と北松浦郡佐々町とを結び、県道佐世保鹿町線のバイパス区間となる幹線道路となります。

当事業は、交通渋滞の緩和並びに交通安全の確保のため、車道の4車線、両側歩道、植栽帯を新しく整備することで、沿道地域の生活環境の改善を目的としております。

事後評価の視点でございます。事業の効果について説明します。1つ目として、交通渋滞の緩和がございまして、相浦棚方線の開通により、交通渋滞が緩和され、平日ベースですが所要時間が約2分間短縮されました。

2つ目として、安全性の向上がございまして、交通事故の発生件数について、開通前、平成20年度は8件ございましたが、開通直後の平成26年度には4件に減少しております。

次に、費用対効果の算定の要因の変化について説明します。変更点として、交通量の減少、完成年度の延長があり、その結果、費用便益が減っております。交通量の減少の要因としては、佐々町の小浦工業団地への企業立地が想定より進んでいないことが考えられております。完了年度が平成23年度から25年度に延びた要因につきましては、橋梁下部工における土留め・仮締切工を変更したため、この検討及び施工に日数を要したためでございます。

次に、社会経済情勢の変化について説明いたします。1つ目ですが、相浦棚方線の供用開始によりアクセスが向上され、周辺地域で工業団地の造成が見込まれており、新たな企業進出が期待されているところでございます。

2つ目ですが、住環境の改善がなされ、相浦棚方線の沿線で世帯数の増加傾向が見られております。

最後に、今後の必要性ですが、この事業により、渋滞緩和や所要時間が短縮するなど地域住民の住環境が向上しており、今後の事後評価及び改善の必要はないと考えております。

また、同種事業のあり方については、先ほどもありましたが、走行時間や走行経費、交通事故等に限らず、企業進出や定住人口の拡大等も評価に含めていければと考える

ところであります。

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。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

ご質問、ご意見等ございますでしょうか。

○中村(政)委員 6 ページのところで「費用対効果の算定基礎となった要因の変化」というのがございますけれども、交通量が1万4,200台から9,500台ぐらいに減っていますよということですが、直近はどうなのかということがもしわかれば教えていただきたいのですが。

○説明者(長崎県) 9,468台が今、実測したばかりです。去年しましたので、これが直近でございます。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

ほかに何かございますか。

私からも簡単な話ですが、スライドの5枚目のところで、開通直後のデータだけですが、この後は、ほとんど変わっていないと思ってよろしいでしょうか。

○説明者(長崎県) 29年度のデータがないのですけれども、28年度までで見ますと、その3カ年は、事故の件数も、ほぼ4件前後で推移しております。時間短縮は、そのまま約2分です。

○中村(聖)委員長 わかりました。それと、9枚目のところで、人が増えたかというところを説明するのはなかなか難しく、もし、今後こういうことをおっしゃりたいのであれば、新たに来られた方に何らかのアンケートをとって、こういうことがここに移ってくる要因になりましたか、といった質問することを考えられてもいいのかなど。こういうものを主張したいのであればですね。

○説明者(長崎県) わかりました。ありがとうございます。

○中村(聖)委員長 他に何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

では、この件に関しましても、対応方針は原案どおりでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、原案どおりということでお認めいただいたことといたします。

では続きまして、港湾-1のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 対馬振興局河港課長の渡辺でございます。

整理番号、港湾-1、厳原港改修事業厳原地区臨港道路整備についてご説明いたします。

本事業は、事業完了後5年を経過するため、事後評価を実施するものであります。よろしくお願いいたします。

スライドをご覧ください。厳原港は、対馬南東部に位置しております。博多、壱岐との間にフェリー、ジェットfoil、韓国釜山との間に国際旅客船が就航し、島内の人流、物流の拠点港として重要な役割を担っております。

事業の概要といたしまして、赤色で示す総延長1,400mの臨港道路を整備いたしました。厳原港は、スライド右側のフェリー、一般貨物、建設資材を扱う厳原地区と、スライド左

側の水産品、建設資材、石油を扱う久田地区に分かれており、臨港道路が整備される前は、黒色で示す山側の主要地方道厳原豆酛美津島線を利用しておりましたが、港湾内の物流機能の強化及び安全な交通体系を確保するため、臨港道路を整備したものであります。平成7年度より事業に着手し、総事業費49.9億円をかけて平成25年7月に全線供用開始したところであります。

次に、事後評価の視点についてであります。整備前から利用していた道路は、幅員が狭く、またカーブが連続していることから、大型車両や自転車、歩行者と離合する際には待たなければならず、走行時間に約4分要しておりました。車両の平均速度は時速約25km/hと遅く、ふ頭間の輸送を行う流通業者や漁業関係者、また島民の車両交通に支障となっておりました。また、歩道もなく非常に危険な状態でありました。臨港道路が整備されたことにより、ルートが直線的になり、輸送距離も1.7kmから1.4kmへ短縮されたことから、旅行速度は時速25km/hから50km/hへ上がり、走行時間も4.1分から1.7分に大幅に短縮されました。輸送コストは年間2.73億円の削減であります。

事業費については、36.5億円から49.9億円への増となっております。これは北京オリンピック開催に伴う鋼材価格の高騰や橋梁下部工における岩盤掘削工法の変更などによるものであります。完了年度は、平成24年度予算を繰り越し、平成25年度に完了しております。B/Cは1.20から1.06に下がっております。要因としては、事業費の増加によるものであります。

社会経済情勢の変化については、近年、対馬地域の特に外国人観光客数に大幅な伸びが見られます。厳原港の平成29年における外国人乗降客数は、過去最高の20万4,150人を記録し、10年前の約2.6倍と、大幅な増加となっております。今後も観光客は増加する傾向にあると推測され、臨港道路の交通量も増加が見込まれるところであります。

この臨港道路が整備されたことにより、ふ頭間の安全な交通体系が確保され、輸送コストの削減やCO₂排出量の低減などの整備効果が見られたことから、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと判断しております。

次に、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性についてですが、今回新設いたしました臨港道路の交通量について、計画時の値と整備後の値に若干の差が生じております。このため、同種事業の計画・調査時には、該当地区周囲の交通状況をよりの確に把握し計画に反映させる必要があると考えます。

以上、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

○中村(政)委員 教えてください。6ページのところに、社会情勢の変化のところで、この臨港道路ができたことで交通量が増加するというくだりがございます。外国人観光客が増えているから、この臨港道路も増える。この因果関係を教えてください。場所が違うような気がしたものですから。

○説明者(長崎県) 今、韓国からのお客さんが非常に増えてきております。昨年からは約3割ほどの増加ということで伸びてきていますが、その大半が大型の観光バス、ま

た自分で運転される国際免許によるレンタカーを運転されております。そういったことで、島内をくまなくと申しますか、観光されるということで、この臨港道路も通過ルートに当たることから、それによる増加が見込まれるというふうに考えております。

○中村(聖)委員長 よろしいでしょうか。

○中村(政)委員 はい。

○中村(聖)委員長 他に何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見もないようですので、この件に関しましても、対応方針は原案どおりということではよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論ないようですので、対応方針は原案どおりということにさせていただきたいと思えます。

ありがとうございました。

続きまして、港湾-2のご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) 長崎県県北振興局港湾漁港第一課長の木村でございます。よろしくをお願いいたします。

それでは、整理番号、港湾-2、瀬川港海岸保全事業の護岸整備についてご説明させていただきます。

当事業は、昭和62年度に事業着手しており、平成25年度に完了、本年度で事業完了5年となりますので、今回、事後評価を行うものです。

まず、瀬川港の概要についてご説明させていただきます。スライドをご覧ください。瀬川港は、西海市北部に位置する地方港湾であり、瀬川港と佐世保港を結ぶ旅客船が1日4便就航しております。また、当港は周囲を高地で囲まれた入り江となっており、天然の良港として、西彼杵半島北部の漁業基地となっております。

次に、事業内容についてご説明させていただきます。こちらは瀬川港海岸保全事業の計画平面図でございます。整備を行いました護岸施設の延長は650mであります。当事業は、老朽化した既存の石積み護岸の前面に新たに護岸を整備するとともに、季節風や台風時の高潮、波浪等から背後住宅や農地への浸水被害を防除する天端高を確保することで、国土保全と民生の安定を図ることを目的としております。整備期間は昭和62年度から平成25年度まで、総事業費は17.9億円となっております。

次に、事業完了後の効果についてご説明させていただきます。本工事は、施工箇所の地盤が軟弱で地盤改良を行ったことや、周辺の真珠、カキ養殖に配慮した工程上の制約により工期が長期間となっておりますが、既設の石積み護岸前面にコンクリート重力式護岸を構築したことで、施設完成後は、高潮等の浸水被害から住宅や農地などの資産を守っており、台風等の激浪時においても浸水被害は発生しておりません。

次に、費用便益についてご説明させていただきます。当事業の計画事業は、平成23年度の再評価実施時の18.5億円から6,000万円減の17.9億円、費用対効果につきましては、最新の統計データをもとに被害額を再算定した結果、1.32から1.29とわずかに減少しております。

当事業は、高潮による浸水被害のおそれがなくなっていることから、十分な事業効果が図られていると考えられます。

次に、今後の事業評価及び改善措置の必要につきましては、施設完成後に十分な事業効果が見られることから、必要ないものと判断しております。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性につきましては、現行の評価手法により事業効果が確認できることから、同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と判断しております。

説明は以上となります。ご審議、よろしく願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

では、私のほうから1つ。これはまだ完成して5年ですよ。自然相手の高潮とかなんとかの議論をする時に、5年間見て大丈夫だったから将来大丈夫というのはちょっとどうかと思うのです。その5年間のうちに、もともと設計なりで想定していたような本当に大きな台風が来たとか、そういう経験を踏まえていけばいいですけど、そうじゃない時に、こういうふうにこれまで出てなかったからオーケーですよというのは、ちょっと議論として成り立たないのではないかと思います。そこはいかがですか。

○説明者(長崎県) ここ数年、確かに台風というのはちょっと少ない感じでありますけれども、先日、かなり大きな台風もやってきましたけれども、その時の状況を見ましても、こちらについては何事も被害はなかったし、浸水等もなかったということで、これぐらいの規模が来ても大丈夫だというのは確認できると思います。

○中村(聖)委員長 これまでに経験した分に関して大丈夫だったから、そこまでは大丈夫というのはいいと思いますが、では、この間の台風というのが設計とかで想定している台風ですかということなのです。なので、これですぐ、私自身も事後評価とか改善措置の必要性があるというふうなところまでは思いませんが、つくって、自然相手のものに関しては、やっぱり大きなものが来るたびに、それなりの大丈夫だったかという確認はしておくべきじゃないかと思います。だから、そういう書き方が何かうまくできないかなというのは思いますので、多分、この件だけに限らず、自然相手にするものに関しては、どんなふうなことが書けるかというのを全体的にご検討いただければと思います。

ほかに何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見ないようですので、この件に関しましても、対応方針は原案どおりということよろしいでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 では、そのようにさせていただきます。

ありがとうございます。続いてご説明をお願いいたします。

○説明者(長崎県) それでは続きまして、整理番号、港湾-3、瀬川港改修事業の小型船だまり整備についてご説明させていただきます。

当事業は、平成8年度に事業着手しており、平成25年度に完了、本年度で事業完了後5年となりますので、今回、事後評価を行うものです。

瀬川港の概要については、先の海岸事業で説明させていただきましたので、省略させていただきます。

本事業では、畑下地区と川内地区において施設整備を行いました。

次に、事業内容についてご説明させていただきます。こちらは瀬川港改修事業の計画平面図でございます。整備を行いましたのは、泊地 1 施設、防波堤 3 施設、護岸 3 施設、物揚場 3 施設、浮棧橋 1 施設、船揚場 1 施設、道路 2 施設の計 14 施設であります。瀬川港は、係留施設が不足していたため、多くの漁船が護岸に係留し、船への乗り降りや漁具等の積み降ろし作業は危険を伴っておりました。このことから、物揚場等の係留施設や係留した漁船を波浪から守る防波堤等を整備することで、安全かつ安心な漁業活動を行える環境を確保することを目的としております。整備期間は平成 8 年度から平成 25 年度まで、総事業費は 23.7 億円となっております。

次に、事業完了後の効果についてご説明させていただきます。左が整備前で、右が整備後の写真になります。整備前は、漁業者が護岸に木造の棧橋などを設置し、不安定な環境で船への荷積み、荷降ろし作業等を行って行っていました。本事業によりコンクリート製の物揚場を整備したことにより、足場等が安定した安全な環境で作業が行えるように改善されております。また、本港では地びき網漁が盛んに行われており、以前は、網の補修を左の写真で示しますように、手狭ないかだの上で行って行っていました。本事業により整備した浮棧橋により、網を陸揚げすることが可能となり、陸上で効率よく補修作業ができるようになっております。整備した物揚場の一部については、潮の干満差に対応した簡易浮棧橋を設置し、高齢者でも安全に漁船への乗り降り等ができる環境改善を図っております。

次に、費用便益について説明させていただきます。当事業の費用対効果につきましては、当港の漁船数がわずかに減少したため、1.23 から 1.17 と微減となっております。近年、漁船数や漁業者数が減少傾向にあります。当港の登録漁船数及び漁協組合員数はわずかな減少にとどまっており、ほぼ横ばいに推移していることから、今後も多くの漁業者の利用が見込まれます。

次に、今後の事後評価及び改善措置の必要につきましては、施設完成後に十分な事業効果が見られることから、必要ないと判断しております。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性につきましては、現行の評価手法により事業効果が確認できていることから、同じ手法を用いて評価を行うことが妥当と判断しております。

説明は以上となります。ご審議、よろしく願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。——特にございませんでしょうか。

それでは、特にないようですので、対応方針に関しましても、原案どおりということでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは、ご異論ないようですので、対応方針は原案どおりというこ

とに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。それでは、次のご説明をお願いいたします。

○説明者（長崎県） 続きます。整理番号、港湾－4、川棚港改修事業の臨港道路整備についてご説明させていただきます。

当事業は、平成8年度に事業着手しており、平成25年度に完了、本年度で事業完了後5年となりますので、今回、事後評価を行うものです。

まず、川棚港の概要についてご説明させていただきます。スライドをご覧ください。川棚港は、大村湾の北部に位置する地方港湾であり、取り扱う主な貨物は、有田焼や佐佐見焼に使用する非金属鉱物であることから、地域の産業を支える役割を担っております。また、本港の背後地域には、資材会社や食品会社などの多くの工場が立地しているため、貨物車や従業員の通勤車等により、活発な臨港交通状況となっています。

次に、事業内容についてご説明させていただきます。こちらは川棚港改修事業の計画平面図でございます。整備を行いました臨港道路は、道路（B）1,008m及び橋梁1基であります。整備前、東彼杵方面からの港湾利用車両は、青線で示すルートにより港内へ進入しており、混雑、渋滞する市街地の国道205号を経由しなければなりません。本事業は、赤線で示す新たな臨港道路を整備することにより、距離の短縮はもちろん、踏切や信号交差点を通らずに港内へ進入することが可能となることから、臨港交通環境の改善が図られます。整備期間は平成8年度から平成25年度まで、総事業費は19.5億円となっております。

次に、事業完了後の効果についてご説明させていただきます。左側が整備前で、右側が整備後の写真になります。整備前は、国道の渋滞により港内への進入に時間を要していましたが、新たな臨港道路により、渋滞なく進入できるようになっております。また、港への移動距離についても0.7kmの短縮が図られているため、写真に示しますように、貨物車などの港湾利用車両が多く利用しております。

港内への進入ルートが増えたことにより、特に、朝夕の通勤ラッシュ時は国道の渋滞が緩和されております。

次に、費用便益について説明させていただきます。当事業の費用対効果につきましては1.31から1.03となっております。これは川棚港から東彼杵方面への交通量は概ね新規ルートにシフトすることを想定しておりましたが、ことし3月の交通量調査の結果、約1,500台が通行していた実態により、B/Cが減少したものであります。

しかし、当港の臨港地区内外には資材会社、食品会社等の多くの工場が立地しているため、多くの港湾利用車両の輸送コストが削減され、今後も継続的な利用が見込まれます。また、黄色で示します箇所については緑地の整備が予定されており、その利用者による交通量増加も見込まれます。

次に、今後の事後評価及び改善措置の必要性につきましては、施設完成後に十分な事業効果が見られることから、必要ないと判断しております。

また、新設した臨港道路の交通量について計画と整備後、実態との間に差が生じていますので、同種事業の計画・調査時には、臨港地区への流入・流出量だけでなく、当地区周

辺の交通状況をよく綿密に把握した上で計画に反映する必要があると考えております。

説明は以上となります。ご審議、よろしくお願いいたします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

○岡委員 港内に緑地整備を予定しているということですがけれども、緑地というのは具体的に何かというのと、交通量の増加が見込まれているのは、家族連れなのかどうなのか、その辺をお願いします。

○説明者(長崎県) これは多目的広場という緑地整備をやるのですけれども、ここは町でいろんな行事を行われたりもしますし、個人的にも使える緑地となっておりますので、それを見込んで通行を考えております。

○岡委員 ありがとうございます。

○中村(聖)委員長 私もそこがちょっと気になったのですが、ただ、そういう場だと、町の方が来られるのではないのですか。川棚町にお住まいの方が主に来られる場所になるのかなと思うのですが、だとすると、この道、通らないのではないのですか。町のほうは反対側ですよ、多く住まわれているのは。この新規ルートは、どちらかという東彼杵のほうから行く人だったら、この場所に行くのに通るかもしれませんが、川棚の町の中心のほうから来られる方って、手前のところで右に曲がっていきますよね、きっと。

○説明者(長崎県) ただ、これは緑地方面に真っすぐ直結しているので、国道から入るとスムーズに来れるという利便性がございますので、それを考えると……。

○中村(聖)委員長 私が勘違いしてなければ、川棚はこっち側ですよ。8番のスライドで言うと、こっち側が川棚の方でしょう。駅の方ですよ。

○説明者(長崎県) はい。ここは川棚町だけにとらわれず、ほかの町の方のご利用もされていい緑地となっております。

○中村(聖)委員長 されていいのは分かりますが、今みたいなことで、例えば、ここをPRして、他のところから来てもらうというお話があればまた別ですけど、ここができましたから、ということだけだと、多分それをご存じなのは近くの方でしょうし、近くの方という、どちらかという、こっち側に人が多いはずなので、新規ルートの交通量の増加が見込まれるというのはどうかなと思います。可能性がないとは言いませんけど。ちょっとそこは私も気になりました。

あともう1個、想定していたより大分交通量は少ないですよ。これは想定のどこが外れていたかというような分析はされているんですか。

○説明者(長崎県) もともと東彼杵方面からこの港湾の方に流れてくる2,600台程度の車を全てこちらの新しいルートを使われるのではないかとということで前回、想定して評価をかけていたところが、地区の状況を把握しないで、今回、交通量を実施したところ、分散された形で利用されているという状況になっております。

○中村(聖)委員長 普通に通り抜けられる人は、絶対向こうを通りますよね。だから、その辺、想定されたところと何が違ったかということをやっぱり分析されて次に活かすというのは大事だと思うので、それを表現されているのだろうとは思いますが、何となく、前

の似たようなものと同じ表現されているので、今後は、やっぱり個別の案件で、それなりにきちんと、できれば書いていただいたほうがいいかなと思いますので、ぜひそういう分析されて、今後の計画の時に精度が上がるような方法をやっていただければと思います。

他に何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、対応方針につきましても原案どおりということでもよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ご異論ないようですので、原案どおりということにさせていただきますと思います。

ありがとうございました。

では続きまして……。

○説明者(長崎県) 県北振興局砂防防災課です。よろしくお願ひします。

○中村(聖)委員長 お願ひします。

○説明者(長崎県) 砂防-1 腰差地区地すべり対策事業について説明させていただきます。

当地区は、松浦市の今福町にございまして、市役所から東へ約7kmのところに位置しております。

地すべり防止区域内には人家や国道、市道、松浦鉄道、河川等の重要な公共施設があり、地すべり発生時には大きな被害が及ぼすことが想定されたため、平成元年より、Cブロックを中心に抑制工と抑止工の対策工事を行っており、平成25年度に概成しております。

こちらは地すべり変動による被災状況の一例でございます。Cブロックは最も規模が大きく、また活動的で、ため池や市道、地すべり末端部の国道に亀裂が発生するなど、対策が必要な状況でありました。

こちらはCブロックにおいて、地すべり変動を鎮静化させるための対策工事の状況写真になります。当地区では、まず地すべり変動の誘引である地下水位を低下させるため、集水井や集水ボーリング等の抑制工を施工しております。また、杭打などの抑止工によって、直接地盤の動きを食い止めることで変動を抑えております。

こちらはCブロックの対策工による効果の発現を示すための資料になります。ため池の南側を抑制工のみ施工した時は、すべり面である深度30mにおいて、地すべりによる著しい変動が確認されるなど、最高で1日に17mm動くこともございました。しかし、平成7年度より、ため池南側への抑制工及び抑止工の追加を行ったところ、活発であった動きは沈静化し、最高地下水位も計画水位以下まで低下しております。このため、対策工の効果が発現されたとみなして、対策工事を概成としております。

こちらは事業概成後の効果の発現状況として、対策前及び事後評価時点での写真を示しております。近年も対策工の施工前と同程度の降雨は発生しておりますが、事業概成後5年以上が経過した現在でも、対策前にクラックが発生していた場所においては、再発は見受けられておらず、対策工の効果が発現されております。

最後に、費用対効果の変化の要因について説明いたします。事業費は平成20年度再評価時、28.8億円でしたが、4億円増額し32.8億円となっております。また、費用対効果

につきましては、1.11 から 1.96 に増加しております。これは西九州道が開通し、保全対象となる国道が約 500m 増加したことによるものです。

今後の事後評価及び改善措置の必要性についてですが、事業概成後、地すべり被害は発生しておらず、事業効果が発現されているため、今後の事業評価の必要性、また改善措置の必要性はないものと考えております。

また、同種事業の計画・調査のあり方についてですが、本事業においては、抑制工を基本とし、必要に応じて抑止工による対策を講じたことで、早期の効果発現があらわれております。したがって、同種事業においても、地すべりブロックの特性を把握し、適切な対策を講じることで、早期の効果発現を図ることが有効であると考えております。

以上で説明を終わります。よろしく申し上げます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

これは前回再評価の時に、もともと平成 34 年となっていたものが、平成 25 年で概成と書かれていますけど、これでもう完了ということですか。

○説明者(長崎県) はい、完了扱いです。

○中村(聖)委員長 それは前回の再評価の時と何が違ったのですか。想定よりも、やったことの効果があっていたということですか。

○説明者(長崎県) 前回の再評価時、完了予定が平成 34 年度でしたが、事業費の集中投資を行い、杭打工が平成 25 年度に完了し、効果が確認できたため事業を概成しております。

○中村(聖)委員長 それだけ集中的に予算を確保できた。

○説明者(長崎県) はい。

○中村(聖)委員長 わかりました。

ほかに何かございますでしょうか。

○安武委員 6 ページの右下のグラフで、後半の「公共抑止工施工」と書いてある以降の効果をどういうふうに読み取ればいいのか教えてください。

○説明者(長崎県) これは地下水位の変動グラフでございまして、青色で書かれている水位を緑色で示している計画水位まで低下させている状況を表しております。

○安武委員 水位に関しては、後半の工事は影響していないように見えるのですが。

○説明者(長崎県) 地下水位の低下に関しましては、主に平成 7 年度頃に施工した集水井等にて効果を発現させております。事業期間後半については、地盤の動きを直接食い止める杭打工を実施しておりますので、ご指摘のように地下水位の低下には影響がございません。

○中村(聖)委員長 ほかに何かございますでしょうか。——よろしいですか。

それでは、特にないようですので、対応方針につきましても原案どおりということでしょうか。

[「はい」と呼ぶ者あり]

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。それでは、原案ということにさせていただきます。

たいと思います。

では、最後だと思えますけれども、河川－1のご説明をお願いします。

○説明者（長崎県） 県北振興局河川課、松尾と申します。よろしくお願いします。

佐世保川総合流域防災事業の事後評価についてご説明いたします。

佐世保川は、佐世保市の中心部を流れる二級河川でございます。

全体計画区間は約3キロ、工期は昭和43年度から平成25年度の46年間、全体事業費は約37億円でございます。

佐世保川の空中写真でございます。

事業の効果等について説明いたします。下流部の写真になりますが、河川の拡幅及び嵩上げ等により流下断面を確保する状況でございます。

費用対効果について説明いたします。前回再評価時に比べて、事業費は約3億円増加し、工期を4年延長せざるを得なかったため、費用対効果は約1下がり、9.7となりました。原因は、橋梁架け替え時の迂回路設置による補償費の増と地元調整の難航によるものでございます。

今後の事後評価及び改善措置の必要性について説明いたします。佐世保川では、改修後、時間74.5mmを記録した降雨がありましたが、改修の効果により洪水被害は発生しておりません。

次に、河川整備に関するアンケート結果について説明いたします。沿川の地域を対象に自治会を経由して配布しております。配布数約350に対し、約3割の108通について回答をいただいております。水害経験につきましては、14%の方が経験され、9%の方が心配になったことがあると回答されています。改修効果につきましては、約7割の方が効果があったと回答されています。

次に、環境につきましては、改修による生物の変化に対して、約7割の方が余り変わらない、またはよくわからないとの回答でした。約1割の方からは増えたという回答をいただきましたが、その一方、サギやボラやコイなどの生物が減少したとの意見もありました。

河川の利用状況につきましては、約7割の方が変わらないとの回答でしたが、14%の方より利用する機会が増えたとの回答をいただいております。河川沿いの遊歩道を散歩する機会が増えたとの意見もいただいております。清掃活動につきましては、既に活動を行っている方は7%でしたが、46%の方から、活動してみたい、興味があるとの回答をいただきました。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について説明いたします。階段式護岸や遊歩道の整備など、河川利用及び環境に配慮した改修を行ったことにより、近隣住民以外の方の利用も増え、親しめる川になったと考えております。また、ボートフェスティバル、シーカヤック体験、万灯籠流しなどのイベントが例年開催されており、地域の活性化につながっています。生物の変化につきましては、半数以上の方が「よくわからない」との回答であり、今後も経過観察を行う必要があると考えます。

維持管理につきましては、半数以上の方が、既に行っている、または興味があるとの回答であり、佐世保川に対する地元住民の関心度が高いことがわかります。今後の維持管理

体制につきましては、住民の河川に対する関心度の高さを活かし、地元住民と協力し、お互いに負担を軽減できるような持続可能な体制を構築することができれば、ふるさとの川としてふさわしい河川が形成されていくと考えております。

以上で説明を終わります。よろしくご審議のほど、お願いします。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。——発言ございませんでしょうか。

書き方の問題ですけど、「同種事業に係わる対応方針」のところの書き方が、この事業の話を書いてあるような気がするんですけど、これはいいですか。同種事業に係わる対応方針なので、これと似たようなほかの場所でやる時に、どう活かすかという観点で書くべきところじゃないのかなという気はするんですけど、これはいかがなのですか。この書類の書き方として。何となく、ほかのものと比べると、全然感じが違う書き方になっているんですけど。ですから、こういう事業をやられて、こんな効果があったので、同種事業に関しても、こういう観点でやればうまくいきますよとか、多分そんなことを書くのがこの場所じゃないかなと思うんですけど。

○事務局 事務局のチェックミスです。大変申しわけありません。

○中村(聖)委員長 それでは、ここに関しまして、書き方を再考いただいて、ここは修正していただくということでもよろしいですか。多分、事業そのものの内容とか、効果に関しては、特にご指摘がないようですので問題ないかと思うのですが、そこの書き方だけ修正いただければと思います。

そういう形でよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。それでは、その点だけ書き直していただくということにさせていただきますと思います。

2-4 事後評価の詳細審議事業の確認

○中村(聖)委員長 それでは、一通り、事後評価の審議に関しましては終わりましたので、確認しますけれども、事後評価に関しまして、全ての事業、対応方針は基本的に原案どおりオーケーということで、最後の案件に関しましては、「同種事業に係わる対応方針」のところの記述のほうを若干修正をお願いしたいということにしたいと思います。それでよろしいでしょうか。

〔「はい」「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○中村(聖)委員長 それでは……。

○中村(政)委員 すみません、確認ですが、港湾-2の事後評価結果というペーパーと港湾-3の事後評価ペーパー、そこの事業費の数字が、もしかして入れ替わってないかなと思いますので、後で確認していただければと思います。

○中村(聖)委員長 こちらの数字ですか。

○中村(政)委員 その数字は正しいと思うんですけども、こちらのほうの事後評価、港

湾-2 の瀬川港海岸保全事業、これは事業費が前回評価 18.5、最終 17.9 と書いてありますけれども、多分、黄色いほうとは違うと思います。

○中村(聖)委員長 では、数字に関しては、もう一度確認をしていただいて、正しい値に直していただければと思います。よろしいでしょうか。ご指摘ありがとうございます。

それでは、一通り審議が終わりましたので、再評価の案件に関しましては、幾つか現地調査と詳細審議をさせていただくということになりますので、きょうご指摘のあった点に関しましては、あらかじめご準備をいただいて、十分な説明をいただければと思います。

それから、事後評価に関しましては、基本的に全部原案どおりということで対応方針を決めさせていただきました。

それでは最後に、総合的に見て、何かこの際、皆様方のほうからご意見ございませんでしょうか。

○岡委員 毎年思うんですけれども、最初の費用算定よりも地盤が軟弱だったとか、岩がかた過ぎたとか、10年20年前だったら、そういうことも仕方ないと思うんですが、傾斜地区に関しては、レーザーを使って今だったら調べることができたと、どなたかおっしゃられたので、そういう最新の技術を利用すれば逆に、おつりが出るのではないかなと個人的には思いますが、まだそこまで日本の技術が開発されてないのだったら残念ですけれども、とても毎年それを、最新の技術で地盤を見れないものかなというのが1つと、これから日本の人口も減っていくので、毎回毎回何十億もこの先、借金が増えていくのはとても難しいことであるから、途中の意見でもありました通り、傾斜地に住んでいる人が増えてきたけれども、それを別の考えはできないかということも今日の意見で出ましたが、だんだんこういう公共事業を、10年20年前と考えを大幅に変えていかないと、この先やっていけないのではないかなと素人考えですけれども、数年ここで委員をさせていただいて感じております。文明の力をできるだけ使って、億単位のお金を節約できるように今後なってほしいなと思います。

○中村(聖)委員長 ご意見ありがとうございます。いろんな状況が変わってきているというのは事実だと思いますので、いろんな形で考え方を考えていただいて、よりよい事業を進めていただければというご指摘だと思いますので、ぜひお考えいただければと思います。ただ、最初のご指摘は、いろいろ誤解が多分あって、調べようと思えばできるんですよ。当初から、これだけかかりますというお金は出せるようになって、精度は上がるんですけど、出すお金は結局変わらないですね。変わらないというか、逆に、最初に調査をやる分だけ増えると思います、トータル使うお金は。だから、お金をかけずにわかるようになれば、それはもちろんそのほうがいいですけれども、少なくとも、現在、いろんな最新の技術を使ってやろうとすると、それなりのお金が出ていくので、それを本当にきっちりやるのがトータルとして安くなるかどうかというのは、ちょっとまたわからないですね。当初の予算から増えなくはなると思いますが、トータルの額が減るようになるかどうかはちょっとどうかなと思うので、なかなかその辺が、どうしても、当初こうで、これだけ増えたというところに普通目がいくので、そこはトータルとしてはこうなのだよというのを本当はきちんと事業者のほうでも説明していただかなきゃいけないのではないかと思います。

うに私は思います。

ほかに何かございますでしょうか。

○安武委員 最近、時代もランニングコストの話になっているのに、余りこれはランニングコストの話が出てこないなと思っているので、県の方に言うものではないのかもしれないのですが、イニシャルコストがこれだけかかっても、ランニングコストでこれだけ削減できるとか、耐久性はこれだけあるとか、何かそういう評価みたいなものはどうだろうなというのがあります。その辺を聞かせていただけると、より評価しやすいというのが1点です。

あと、整理の仕方に対して1点は、ぜひ図面には方位を載せていただきたいのと、あと色とかつけられたら、ぜひインデックスはつけていただきたいというのが希望です。よろしくお願いします。

○事務局 図面に関するご指摘は、ありがとうございます。凡例が全然なかったり、方位が分からないというのを私も今日見ながら反省しているところです。

1点目の費用対効果の中で、ランニングコストがどうなっているかというお尋ねですが、これは道路に限った話ですが、これについては維持費を見込んで、維持というのはランニングコストですね、メンテナンスをする費用も見込んだ上で便益とコストを比較するという手法をとってございます。以上です。

○中村(聖)委員長 あと、例えば処理場みたいなところというのは絶対ランニングコストがかかるわけですよ。そうすると、イニシャルコストが多少高くても、こっちがすごく安くなりますというご説明いただければ、多分、最初に多少お金かけるということも皆さん、納得できるということだろうと思いますので、そのあたりの説明も今後、可能であればやっていただければありがたいなというふうに思います。

ほかに何かございますでしょうか。——よろしいでしょうか。

それでは、こちらからは特にないようですので、なければ今後の予定等について、事務局何かあればお願いいたします。

○事務局 事務局から、今後の予定についてご説明します。本日も審議いただいた結果、現地調査、詳細審議が必要な事業が4件ございましたので、スケジュール等を今後、調整させていただいた上で、後日、実施日程等をご連絡させていただきたいと思います。また、審議が全て終了した時点で、知事に対して、本年度の審議結果を答申していただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

○中村(聖)委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方におかれましては、また詳細審議あるいは現地調査ということで、特に、現地調査は毎年、すごい暑い中、行っていただいています、お忙しいこととは思いますが、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日の審議を終了いたします。予定時刻を1時間ほどオーバーしてしまいました。申しわけございません。

では、委員会進行を事務局にお返しいたします。

3. 閉 会

○事務局 委員長、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、長時間にわたって熱心にご審議いただき、まことにありがとうございます。

ご指摘がありました事項につきましては、関係する事業課に伝えまして、適切に対応させていただきます。

また、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、委員の皆様方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、ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第1回の委員会を閉会いたします。

お疲れさまでした。ありがとうございました。

(午後 6時36分 閉会)