

令和 2 年度第 1 回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和 2 年 7 月 28 日(火)

13 時 30 分～17 時 42 分

場 所：長崎タクシー会館 4 階 大会議室

— 午後 1 時 30 分 開会 —

1. 開 会

○事務局 定刻になりましたので、ただいまから、令和 2 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川添でございます。よろしく申し上げます。

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、委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

委員長の前新上五島町長の井上委員でございます。

副委員長の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。

国際医療福祉大学准教授の山本委員でございます。

公募により選任されました岡委員でございます。

株式会社長崎経済研究所の中村委員でございます。

長崎大学大学院水産・環境科学総合研究科教授の五島委員でございます。

なお、弁護士の梅本委員におかれましては、事前に欠席との連絡を受けております。

本日の委員会の出席者数でございますが、今、紹介させていただきましたように、7 名のうち 6 名と過半数の委員の方に出席をいただいておりますので、長崎県政策評価条例第 11 号第 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 次に、長崎県土木部長の奥田よりご挨拶申し上げます。

○奥田土木部長 土木部長の奥田と申します。よろしく申し上げます。

まず、ご挨拶させていただく前に、この度の令和 2 年 7 月豪雨災害により、全国で 80 名を超える方々が亡くなられまして、亡くなられた方に哀悼の意を表しますとともに、被災された方に心からお見舞い申し上げます。

我々土木部としても、一日も早い復旧に向けて努めていく所存ですので、ご理解とご協力をよろしくお願ひしたいと思ひます。

さて、長崎県公共事業評価監視委員会の開催に当たりまして、一言私のほうからご挨拶をさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、また、コロナという非常に難しい情勢の中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃から県政の推進、とりわけ土木行政につきまして、本当にご理解とご協力、ご尽力いただいておりますことに、改めまして、重ねてお礼申し上げます。ありがとうございます。

先ほど申し上げましたけれど、今回の豪雨災害、非常に大きな被害を県内でも生じております。河川の氾濫によります家屋の浸水、あるいは道路では法面の崩壊、路肩の崩壊によって、通行止めの箇所も多く発生しております。

とりわけ佐世保におきましては大規模な地すべりが生じておりまして、かなり長期にわたる避難というものを強いている皆様もいらっしゃるし、平戸の生月島におきましては、斜面が大規模に崩壊しておりまして、場合によっては、一時孤立というふうなことも生じております。また、これからも現地の状況によっては、道路が通れなくなるというふうなことで、本当に地域の方々にはご心配、ご迷惑をおかけしているところでもあります。

このような災害では、防災・減災に関しては、まずは避難ということはもちろんでありますけれども、やるべきハード対策というふうなものについてしっかりとやっていく必要があります。これらのソフトとハードの両面で十分な対策を講じていかなければなりません。そういう意味におきまして、公共事業の重要性というものを改めて認識したところでもあります。

また、公共事業は、このような防災・減災対策だけではなくて、我々の日々の暮らしを支えるインフラ社会資本整備を推進するということでもありまして、地域の活性化、安全で安心な暮らしの実現になくてはならないものでございます。ただ、これらの事業は、場合によっては長期に及ぶものもございまして、一定期間が経過した段階では、事業をめぐる社会経済情勢の変化ですとか費用対効果、事業の必要性の観点からきちんと評価し、継続すべきかどうか、あるいは見直すべき点がないのかどうか、そのようなことを判断することは、非常に重要な手続になっております。

本委員会は、本県土木行政に知見のある皆様に公共事業の客観的かつ厳格な評価を行っていただくものであり、公共事業の実施における効率性、透明性を確保する上で非常に大きな役割を担っております。

本日、諮問させていただきます案件は、再評価に関するものが34件、事後評価に関するものが3件ございます。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し、今後の事業の実施に役立てていきたいと考えておりますので、ご審議のほどよろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

それでは、議事を進めてまいりたいと思いますが、奥田部長は、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。

まずは、ホッチキス留めの議事次第、それとファイル資料1冊となっております。不足等はございませんか。

それでは、これより先は井上委員長をお願いしたいと思います。

一言挨拶と、引き続きの進行のほどよろしく願いいたします。

なお、進行の都合上、議案以外の意見につきましては、審議終了後に時間がとれるようでしたら、その機会にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○井上委員長 皆さん、こんにちは。当委員会の委員長を仰せつかっております井上でございます。

今日は、令和2年度の第1回委員会ということで、皆様方には大変お忙しい中にご参集を賜りまして、ありがとうございます。

本日の議題につきましては、今年度の再評価、事後評価の対応方針の審議となっております。知事から意見の諮問が来ております。議案につきましては、既に皆様方に資料が配布されておりますので、十分ご検討いただいているものと思いますが、皆様方の活発なご意見を賜りまして、本委員会が実りあるものになるように、皆様方のご協力をお願いしたいと存じます。

それでは、座らせていただきます。

先ほど事務局からお話がありましたように、議案以外の意見、全般的な意見等につきましては、議案の審議終了後にお願いしたいと思います。

それでは、早速審議に入ります。

それでは、審議方法について、事務局から説明をお願いいたします。

1-2 審議方法の説明

○事務局 審議方法について、事務局から説明させていただきます。

今回、ご審議いただく事業につきましては、再評価対象が34カ所、事後評価対象が3カ所となっております。

審議を効率的に行うために、再評価対象事業のうち、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まして行うこととしております。その内容としましては、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、上記の個別審議以外の箇所としております。

今回の再評価対象事業について、今ご説明しま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、下のほうに書いてあります、一括審議が17件、個別審議が17件、計34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、一括審議と個別審議に分けて行います。一括審議については、対象の事業を数件まとめて説明した後に審議をお願いいたします。個別事業の審議については、原則1カ所ごとに説明と審議をお願いいたします。事後評価につきましても、1カ所ごとの説明・審議をお願いいたします。

以上で、審議方法についての説明を終わります。

○事務局 本日の委員会では、今説明がありました、再評価が 34 事業、そのほか事後評価が 3 事業ございます。審議の中で現地調査や詳細な審議が必要になった場合は、再度委員会の開催を考えております。

以上です。よろしくお願いいたします。

2. 委員会審議

2-1 再評価対象事業の説明及び審議

○井上委員長 それでは、早速審議に入っていきます。

一括審議対象事業、土木部の初めの 5 カ所の説明をお願いいたします。

まず、道路建設課の道建-5、道建-7、道建-8、道路維持課の道維-2、道維-4、この 5 カ所の説明をお願いしたいと思います。

○説明者 それでは、土木部の一括審議の道建-5、道建-7、道建-8、道維-2、道維-4 の計 5 件について、まとめてご説明させていただきます。

まず初めに、道建-5 の説明になります。お配りしてあるファイルの資料の道建-5 のインデックスをお開きください。

道建-5「主要地方道佐々鹿町江迎線（楠泊～矢岳工区）」についてご説明します。

事業主体は長崎県となっております。事業箇所は佐世保市、再評価の理由につきましては、事業採択後 6～9 年経過となっております。

審議の経過ですが、こちらの事業は平成 25 年度に事業着手しておりまして、今回が 1 回目の審議となっております。

本事業につきましては、通行車両の円滑な通行を確保し、産業支援及び安全・安心な生活道路の確保を目的とした、延長 2.2 キロメートル、幅員 9.75 メートルの道路改築事業となっております。現在、550 メートルを供用開始しております。事業進捗率は 61%で、用地進捗率は 73%となっております。

今回、事業費の見直しについてですが、当初、切土工法を予定していた箇所があったんですが、実際事業を進めていく中で、軟弱な地盤層が確認されたことにより、法面対策工法の変更がっております。それと、物価の上昇で、労務費及び資材等の単価上昇に伴い、計画事業費が 11 億円から 16.5 億円に増額となっております。

また、事業の期間につきましては、先ほどの法面対策工法の変更に伴う事業量の増加と、一部、用地取得におきまして境界確定等に時間を要していることから、工期を令和 2 年度から 5 年度へと延長しております。

費用対効果についてですが、事業費の増額及び工期の延長により、B/C が 1.36 から 1.12 と減少しております。

最後に、対応方針になりますが、本事業については、走行性及び安全性向上に寄与する事業であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増、期間延長はあるものの費用対効果も見込まれることから、対応方針は、事業継続で提案しております。

続きまして、道建-7「一般県道以善田平港線（坊田工区）」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は平戸市、再評価の理由については、事業採択後 6～9 年

目となります。

審議の経過についてですが、こちらの事業は平成 25 年度に事業着手し、今回が第 1 回目の審議となります。

本事業は、線形不良の解消により、安全・安心な生活道路の確保及び観光振興を目的とした道路改良であり、延長が 1.32 キロメートル、道路幅員が 9.25 メートルの事業となっております。現在、598 メートルを供用開始しております。事業進捗率は 73%で、用地進捗率は 79%となっております。

今回、事業費の見直しとしましては、法面の一部において切土工法を予定していたところ、関係地権者側との交渉・調整により、買収幅の見直しを行っております。それに伴い、切土工法から構造物への変更となっております。また、事業費が増加しております。また、労務費及び資材等の単価上昇に伴い、計画事業費が 7.3 億円から 12 億円と増額しております。また、用地の取得において、一部の地権者の交渉に時間を要していることから、工期を平成 4 年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業費の増額、工期の延長により、B/C が 1.31 から 1.13 と減少しております。

対応方針につきましては、走行性及び安全性の向上に寄与する事業であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額及び期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業の継続で提案をしております。

続きまして、道建-8「主要地方道有川新魚目線（榎津工区）」について説明いたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は新上五島町、再評価の理由については、再評価後変更になります。

審議の経過ですが、こちらは平成 25 年度に事業着手してありまして、平成 29 年度に第 1 回目で、今回は第 2 回目の審議となっております。

本事業は、通学路の交通安全確保及び交通円滑化による更なる周遊観光を図ることを目的とした、延長 1.21 キロメートル、幅員 9.75~12 メートルの道路改築事業になります。事業進捗率は 52%で、用地進捗率は 64%となっております。

今回の事業期間の見直しとしまして、用地の交渉の難航や、一部において相続者が多数発生しており、用地買収に日数を要していること、また、事業計画内の水路整備の計画調整に時間を要することから、完了工期を令和 3 年度から令和 7 年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業工期の延長により、B/C が 1.12 から 1.10 へ減少しております。

対応方針につきましては、こちらの事業は通学路の安全性確保や交通円滑化に寄与する事業であり、地域より整備促進を望まれております。事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、道維-2「市道清水町白鳥町 1 号線（清水工区）」についてご説明します。

事業主体は長崎市、事業箇所は長崎市、再評価の理由は事業採択後 10 年経過になります。

審議の経過ですが、こちらの事業は平成 23 年度に事業着手し、今回は第 1 回目の審議となります。

本事業は、当地区における交通混雑の解消や円滑な道路環境の確保、安全な歩行空間を確保することを目的とし、延長 430 メートル、幅員 12 メートルの道路改築事業になります。現在、事業進捗率は 48% で、用地進捗率は 45% となっております。

今回、事業期間の見直しとしまして、用地交渉において補償交渉の難航や権利者の死亡による相続人調査、権利者行方不明による調整などに時間を要していることから、完了工期を令和 2 年度から令和 7 年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業期間の延長により、B/C が 1.69 から 1.51 に減少しております。

対応方針については、当地区の交通混雑解消、円滑な道路環境整備、歩行者の安全を確保する事業であり、事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、道維-4「1 級市道神宮坂口線（永田工区）」についてご説明します。

事業主体は平戸市になります。再評価の理由は事業採択後 10 年経過となっております。

審議経過ですが、こちらの事業は平成 23 年度に事業着手し、今回は 1 回目の審議となります。

本事業は、通行車両及び歩行者の安全性確保、緊急車両等の円滑な通行の向上を目的とし、延長 1.07 キロメートル、幅員 9.25 メートルの道路改築事業となります。現在、625 メートルを供用開始しております。事業進捗率は 74% で、用地進捗率は 100% となっております。

今回、事業費の見直しとしまして、労務費及び資材等の単価上昇に伴い、約 0.2 億円の増額としております。

費用対効果につきましては、周辺の道路整備環境に伴い、住宅、世帯数の増加により、車両の通行量が増加しております。そのため、B/C が 1.21 から 1.92 へ増加しております。

対応方針については、本事業は、通行車両及び歩行者の安全性確保及び緊急車両の円滑な通行に寄与するもので、用地進捗率も 100% となっており、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

以上で、一括審議、道建-5、道建-7、道建-8、道維-2、道維-4 の 5 件についての説明を終わります。ご審議のほどよろしく申し上げます。

○井上委員長 ただいま説明がありました一括審議、5 事業について、ご意見、ご質問等があれば、よろしくお願ひいたします。何かありませんか。

○大嶺副委員長 ちょっと説明がわかりにくかったところが、道建-8、有川新魚目線、これは内容がたくさん書いていて、目的のところは周遊観光を図るというのがあったり、工法の見直しとかという記述があったり、冠水を起こして水路整備を実施するとかといういろんなことが書かれているんですけど、具体的にどういった工期がかかっているのか、補足説明していただければと思います。

○井上委員長 いいですか。補足説明で、水路の内容等も併せて。

○上五島支所 上五島支所建設課の木村と申します。

変更に至った内容がわかりにくかったということでよろしいでしょうか。

まず、1点目が、平成30年に亡くなられた地権者がいらっしゃったということで、相続の方が、この箇所でも5名ほど増えておりまして、もともと建物が集積している住宅地であるということ、そういうふうに地権者の方がさらに、相続の方が増えたということで、用地買収に時間を要しているということが1点です。

それと、冠水のことなんです、資料の5ページをご覧くださいなんですが、右側から中央下に向かって「普通河川が氾濫」と文字で書いてあるところがあるんですが、この川幅は1メートルから2メートルぐらいの小さな河川なんです、これが昨年大雨のときに溢れまして、ここの住宅が密集している住宅地が、写真に載せているとおり、溢れて冠水しております。河川の問題ということで、川を広げるという対応が考えられるんですが、住宅地ということもあって、河川を単純に広げるという対応だけをとるとするのが、非常に難しいことかなと。今、道路改良をやっているため、その辺と併せて、河川と道路の改良をやって、どうにかこの河川の対応ができないかというところを、今、具体的に検討しておりまして、この検討にちょっと時間を要しているということから、工期を延ばしていただきたいということでございます。

以上でございます。

○井上委員長 よろしいですか。

○大嶺副委員長 はい。

○井上委員長 ほかにございませんか。

○岡委員 同じところなんですけれども、ちょうど写真があったので、質問しようかどうしようかと思っていたんですけれども、今回、今月雨が降った際は、この河川の氾濫はあったのか、全然地区が違うのかどうかというのが一つ。

あと、手前に戻って、これはプリントミスかなと思うんですけれども、道建-7の2ページの工期の完了時期が「H30(R2)」と、多分、「(R2)」が間違いですよ。平成30年は令和2年じゃないので、これは多分間違いかなと思うんですけれども、その点。

○井上委員長 説明資料の2ページですね。当初の完了が、「H30(R2)」と書いている。これが間違いじゃないかと。

○岡委員 はい。簡単なことです。

○上五島支所 まず、道建-8の川の氾濫があったかどうかということなんです、今年度も雨はかなり降ったんですが、今回は氾濫はありませんでした。

○県北振興局 2点目のご質問です、道建-7になります。県北振興局道路建設第二課の真鳥と申します。

まず、この道建-7につきましては、平成24年度に新規採択評価を受けておりまして、再評価自体は、今回が初めてになります。ただ、その途中に、もともと工期は平成30年度までとしておったんですが、工期が令和2年度まで延びますということを経済報告するという制度があった際に、工期が延びますという報告をしておりましたものから、

「(R2)」というのを資料の2ページのほうには書かせていただいているという状況でございます。

○岡委員 ありがとうございます。逆に、間違いじゃなかったということで、わかりました。

○井上委員長 ほかにございませんか。

ないようですので、ただいま説明がありました一括審議の5事業は、原案どおり認めるということで、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 ご異議がないようでございますので、原案どおり認めることといたします。続いて、一括審議対象事業、土木部の次の5カ所の説明をお願いいたします。

まず、港湾課の港湾-2、次に、河川課の河川-1、河川-2、河川-3、河川-4、以上、5カ所の説明をお願いいたします。

○説明者 これから5件のご説明をさせていただくんですが、事業者が代わりますので、しばしお待ちください。

人の入れ替えがまだ済んでないんですが、説明のほうをさせていただきたいと思います。

ファイルの港湾-2から進めていきますので、港湾-2のインデックスをお願いいたします。

それでは、港湾-2「面高港海岸保全事業（護岸整備）」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は西海市になります。再評価の理由については、再評価後5年経過になります。

審議の経過ですが、本事業は、平成8年度に事業着手し、今回で4回目の審議となります。

本事業は、台風などの高波・高潮による浸水被害を防止するため、護岸改良を行い、地域住民の安全・安心を確保することを目的とし、延長951メートルに既存護岸を嵩上げ及び補強・改良するものとなっております。現在、うち410メートルを整備済みとしております。

今回、事業費の見直しとしまして、労務単価等の上昇により、事業費を0.2億円増額しております。また、事業期間の見直しについては、年度内の海岸予算が限られている中で、令和元年まで高潮浸水被害対策である護岸の開口部対策事業へ全県的に緊急優先配分をしたことから、本事業の工期を令和2年度から令和7年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業費の増額、工期の延長により、B/Cが1.27から1.22と減少しております。

対応方針については、本事業は、高波・高潮による浸水被害を防止するもので、事業進捗率は71%であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の微増、期間延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川-1「時津川」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は時津町、再評価の理由は再評価後5年経過になります。

審議の経過ですが、本事業は昭和63年度に事業着手し、今回が5回目の審議となりま

す。

本事業は、洪水に対し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、延長 2.7 メートルの総合流域防災事業になります。事業進捗率は 86% で、用地進捗率は 90% となっております。

今回、事業費及び事業期間の変更はありませんが、費用対効果において、浸水区域内の資産の減により、B/C が 5.67 から 4.94 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対して、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は 86% であり、地域より整備促進を要望されております。費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川-2「須川川」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は南島原市、再評価の理由は再評価後 5 年経過になります。審議の経過ですが、本事業は昭和 53 年度に事業着手し、今回が 5 回目の審議となります。

本事業は、洪水に対し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、延長 900 メートルの総合流域防災事業になります。事業進捗率は 60% で、用地進捗率は 38% となっております。

今回、事業期間の見直しとしまして、用地買収及び家屋移転補償に時間を要していることから、工期を令和 6 年度から令和 12 年度へ延長しております。

費用対効果においては、事業期間の延長、浸水区域内の資産の減により、2.37 から 1.74 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は 60% であり、地域より整備促進も要望されております。事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川-3「早岐川」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は佐世保市、再評価の理由はその他になります。

審議の経過ですが、本事業は、平成 26 年度に事業着手し、今回が第 1 回目の審議となります。本事業は、令和 3 年度から交付金事業から個別補助事業への移行に当たりまして、外部有識者の意見を踏まえる必要があり、今回、再評価を行うものになっております。

本事業は、洪水に対し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、延長 1.84 キロメートルの広域河川改修事業になります。事業進捗率は 17% で、用地進捗率は 32% となっております。

今回、事業費及び事業期間の変更はありませんが、費用対効果において、浸水区域内の資産の減により、B/C が 3.41 から 3.36 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、地域より整備促進を要望されております。費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川－4「後の川」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、再評価の理由は再評価後変更になります。

審議の経過ですが、本事業は平成14年度に事業着手し、今回が第3回目の審議となります。

本事業は、洪水に対し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、延長1.08メートルの総合流域防災事業になります。事業進捗率は67%で、用地進捗率は97%となっております。

今回、事業費の見直しとして、周辺施設の騒音・振動対策として、環境に配慮した仮設工法への変更により、計画事業費も13.6億円から15.2億円へ増額しております。また、事業期間の見直しとして、仮設工の工法見直しや、一部用地買収に時間を要していることから、工期を令和4年度から令和9年度へ延長しております。

費用対効果においては、事業費の増額及び事業期間の延長により、B/Cが10.55から9.47と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は67%であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額、事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

以上で、一括審議、港湾－2、河川－1から河川－4までの5件について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。

○井上委員長 ただいま説明がありました一括審議5事業について、ご意見、ご質問等があれば、よろしく願いします。

○五島委員 ただいまの河川－4なのですが、環境に配慮した工法の見直しというのは、具体的にどのようなことですか。

○五島振興局 五島振興局の野澤と申します。

環境に配慮したというふうな説明がございましたけれども、騒音・振動等を低減することによる、周辺住環境といいますか、周辺の工事の騒音・振動を低減する目的での環境というふうに捉えていただければと思います。

○井上委員長 ほかにありませんか。

○岡委員 河川－2ですけれども、着工が昭和53年ということで、今から40年ぐらい前ということですがけれども、数字だけ見ると、用地進捗率が38%ということで、地元の方は早い完成を望まれているということですがけれども、数字だけ見ると、時間がたっている割に用地の取得がうまくいっていないなというのがありますので、その辺がどういう理由かと思ひまして、ご意見させていただきました。

○島原振興局 島原振興局の折原と申します。よろしく願いします。

資料の3ページ目に天神橋がございまして、赤着色の部分でございまして。こちらの用地買収が440平方メートルございまして。この土地の境界確定に時間を要してございまして事業が遅延しているということで、この土地の買収が解決すれば、ここより上流部の用地買収が大幅に進捗するというございまして。

○岡委員 数字だけで見ていると、ちょっとわかりにくかったので、ありがとうございます。

○井上委員長 ほかにありますか。

○中村委員 河川－1の2ページ目、当初、昭和63年度に事業着手、その時の改修延長が940メートル、今度、第4回、平成27年度のときは社会情勢の変化のところで、改修が2,700メートルとなっているんですけども、この940メートルと2,700メートルというのは別物なのでしょうか。そこを教えてください。

○井上委員長 お願いします。

○長崎振興局 長崎振興局河川課の馬場と申します。

先ほどおっしゃられました区間の940メートルと2,700メートルが別々なのかということなんですけれども、図面のほうで説明いたしますと、もともと下流から河川工事を行いますので、下流から940メートルが、当初予定しておりました整備延長でございまして、その後、時津町周辺の都心化が進んでおりまして、その上流側の整備の必要性が増してきたということから、その上流の区間を追加しまして、合計2,700メートルを整備することとなっております。

○中村委員 含まれるということでしょうか。

○長崎振興局 そうです。含まれるということです。

○井上委員長 ほかにございますか。——ないようですね。

河川事業が続きましたけれども、今後、個別審議のほうでも河川があるようです。先ほど部長の挨拶にもあったように、長崎県でも河川の氾濫という状況がありましたので、やはり河川事業については、今後、現地箇所を見る必要もあるのではないかというふうに思っております。

審議をしていく状況の中で、河川の中で現地を見る必要があると、詳細審議をしたいという箇所が出てくる場面もありますので、最終的に審議が終了した時点、あるいは個別審議を行っている時点で、そこら辺は判断していきたいというふうに思っておりますが、それでよろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ほかにご意見がないようですので、この土木部の一括審議、5事業については、原案どおり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〕

○井上委員長 ありがとうございます。

それでは、続いて一括審議対象事業、土木部の3カ所、河川課の河川－5、河川－6、河川－7についての説明をお願いします。

○説明者 まだ移動がっておりますが、進めさせていただきます。

続きまして、一括審議のうち、河川－5から河川－7までの3件についてご説明します。

河川－5「佐護川」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は対馬市、再評価の理由は再評価後5年経過になります。

審議の経過ですが、本事業は昭和59年度に事業着手し、今回が5回目の審議となります。

す。

本事業は、洪水に対し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、延長 6.85 キロメートルの総合流域防災事業になります。事業進捗率は 51%で、用地進捗率は 54%となっております。

今回の事業期間の見直しとしまして、離島地区では近年、浸水被害が頻発しており、離島の 8 河川の整備バランスを踏まえた現実的な工事工程を検討した結果、工期を令和 8 年度から令和 18 年度へ延長しております。

費用対効果においては、事業期間の延長、浸水区域内の資産の減により、B/C が 1.69 から 1.58 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は 52%であり、地域より整備促進を要望されております。事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川-6「田川」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は対馬市、再評価の理由は再評価後変更になっております。審議の経過ですが、本事業は平成 14 年度に事業着手し、今回が 4 回目の審議となっております。

本事業は、洪水に対し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、延長 1.68 メートルの総合流域防災事業になります。事業進捗率は 62%で、用地進捗率は 100%となっております。

事業費の見直しとしまして、橋梁の架け替え工事に伴う騒音振動対策の工法変更や、橋梁基礎杭における支持層が想定より深い位置にあったことから、基礎杭の延長、また護岸基礎部における軟弱地盤の対策、また、河口部では真珠の養殖が行われており、より慎重な濁水対策が必要になったことから、また、労務費等の上昇により、約 5.3 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は、護岸基礎工の施工見直しや、橋梁架け替えの地元協議等に時間を要していることから、工期を令和 4 年度から令和 7 年度へ延長しております。

費用対効果においては、事業費の増額、事業期間の延長により、B/C が 5.03 から 3.99 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は 62%であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額、事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、河川-7「江川川」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、再評価の理由は再評価後変更となっております。審議の経過ですが、本事業は昭和 56 年度に事業着手し、今回が 6 回目の審議となります。

本事業は、洪水に対し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、延

長 2.53 キロメートルの都市基盤河川改修事業になります。事業進捗率は 89%で、用地進捗率は 95%となっております。

事業期間の見直しとしまして、河川沿いに住宅が密集しており、大型重機での施工が困難なことや、橋梁の架け替えに伴う仮設橋の設置位置や、交通規制等の検討に時間を要していることから、工期を令和 3 年度から令和 7 年度へ延長しております。

費用対効果においては、事業期間の延長、浸水区域内の資産の減により、B/C が 3.57 から 3.08 と減少しております。

対応方針については、本事業は水害被害に対し、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し、河川氾濫を防止するもので、事業進捗率は 90%であり、地域より整備促進を要望されております。事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

以上で、一括審議、河川-5 から河川-7 までの 3 件について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。

○井上委員長 以上、河川 3 事業について、何かご意見、ご質問があれば、よろしく願いいたします。

○大嶺副委員長 河川-5 の最後の 8 ページなんですけど、土砂を活用してコスト削減を図るといふことがあるんですけど、工費の中で土砂はどういう処分とか利用の仕方が提供されているのか。それが、実際にほかの事業で使えるような状況なのか。それによってコスト削減になるということだと思んですけど、その点、もう少し説明をお願いします。

○対馬振興局 対馬振興局の菅崎といいます。

土砂については、大きな河川になると、土を盛り上げて堤防というのを整備するようにしております。川の幅を広げるために掘削した土のうち、かなり土質のいいものは、堤防に使わせていただいております。

あとは、他工事等に利用ということで、工事間調整ができないかということで、地方機関内で、道路の工事がいつごろ土砂が必要だとかいうものを情報交換を行いまして、良質な土が出た場合は、そういった工事に流用していくということで、事業間調整を行ったりして、できるだけ残土処分場に持っていく量を減らしていく工夫をしております。

○大嶺副委員長 場合によっては、コストがかかることもあるということですか。やわらかくて使えない場合は。

○対馬振興局 そうですね、土質が悪い場合は処分場へ持っていきますので、コストがかかることとなります。

○大嶺副委員長 わかりました。

○井上委員長 ほかにございませんか。

ないようですので、ただいま説明のあった一括審議 3 事業については、原案どおり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〕

○井上委員長 それでは、ご異議がないようですので、原案どおり認めることといたします。

続いて、一括審議対象事業、土木部の最後となります 4カ所の説明をお願いします。

砂防課の砂防-1、砂防-3、砂防-4、砂防-5、以上 4カ所の説明をお願いいたします。

○説明者 続いて、一括審議のうち、砂防-1、砂防-3 から砂防-5 までの 4 件についてご説明します。

砂防-1「水頭川火山砂防事業」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、再評価の理由は事業採択後 10 年経過になります。

審議の経過ですが、本事業は平成 23 年度に事業着手し、今回は第 1 回目の審議となります。

本事業は、人家 23 戸や市道等を保全対象として、土石流災害を防止し、当該地区の民生の安定を図ることを目的とし、堰堤工 1 基をはじめとする砂防事業となっております。事業進捗率は 60%で、用地進捗率は 100%となっております。

今回、事業費の見直しとしまして、管理用道路において詳細測量の結果、当初より地形が急峻であったことから、大規模な構造物へ変更になったことや、労務費等単価の上昇により、約 2 億円の増額となっております。

事業期間の見直しとしまして、管理用道路の構造物変更に伴う工事期間の延長や工事用運搬路が狭小であり、運搬車両において小型化や運搬台数の制約による工事期間の延長、他事業と運搬路が重複しており、運搬路の利用時間の調整に時間を要していることから、工期を 7 年間延長しております。

費用対効果においては、事業費の増額、事業期間の延長により、B/Cが 3.4 から 3.25 へと減少しております。

対応方針については、本事業は土石流災害を防止し、当該地区の民生の安定を図るもので、用地進捗率は 100%であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額や事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、砂防-3「一重川通常砂防事業」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は対馬市、再評価の理由は再評価後変更になります。

審議の経過ですが、本事業は平成 20 年度に事業着手し、今回は 2 回目の審議となっております。

本事業は、人家 90 戸や市道等を保全対象として、土石流災害を防止し、当該地区の民生の安定を図ることを目的とした堰堤工 3 基を整備する砂防事業となっております。なお、支川の 2 堰堤については、平成 27 年度に完成をしております。事業進捗率は 61%で、用地進捗率は 98%となっております。

今回の事業費の見直しとしまして、堰堤の切土部において法面補強工の追加変更や、地盤改良工の追加、労務費単価等の上昇により、約 3.1 億円の増額となっております。

事業期間の見直しとして、管理用道路及び支川 1 堰堤の用地交渉に時間を要したことから、工期を令和 4 年度から令和 6 年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業費の増額、事業期間の延長により、B/Cが 9.26 から 6.32 と減少しております。

対応方針については、本事業は土石流災害を防止し、当該地区の民生の安定を図るもので、砂防堰堤 3 基のうち 1 基については、工事中もしくは完成しており、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額や事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、砂防-4「坊ノ上地区地すべり対策事業」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は佐世保市、再評価の理由は事業採択後 10 年経過になります。

審議の経過ですが、本事業は平成 23 年度に事業着手し、今回が第 1 回目の審議となります。

本事業は、地すべり対策として、抑制工及び抑止工等の対策工を実施し、当該地区の民生の安定を図ることを目的とし、集水井工 3 基、集水ボーリング工 36 本、横ボーリング工 47 本、杭工 220 本を施工する地すべり対策事業となっております。事業進捗率は 47% で、用地進捗率は 100% となっております。

今回、事業費の見直しとして、当該地区における地下水位及び地すべり変状の観測結果により、アンカー工から杭工への対策工の見直しや、新たな対策工として杭工の追加、労務費単価等の上昇により、約 3.4 億円の増額となっております。

事業期間の見直しとしまして、対策工の追加や対策工の変更等に伴い、工期を令和 2 年度から令和 7 年度へ延長しております。

費用対効果については、事業費の増額及び事業期間の延長を行っておりますが、費用便益分析マニュアルの改定により、B/Cが 3.89 から 6.56 と増加しております。

対応方針については、本事業は地すべり対策を実施し、当該地区の民生の安定を図るもので、用地進捗率が 100% であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額や事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

続いて、砂防-5「三川(3)地区急傾斜地崩壊対策事業」についてご説明します。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市、再評価の理由は再評価後変更になります。

審議の経過ですが、本事業は平成 19 年度に事業着手し、今回が 2 回目の審議となっております。

本事業は、人家 27 戸、市道を保全対象として、自然災害等から人命を守るため、崖高 36 メートルに対し法面工約 6,800 平米の防災対策を実施する急傾斜地崩壊対策事業となっております。事業進捗率は 60% で、用地進捗率は 100% となっております。

今回、事業費の見直しとして、一部地元の住民の方より、事業の影響で環境の変化が少なくなるよう要望された箇所があり、立木等を伐採しないノンフレーム工への工法変更や、対象対策範囲の見直し・拡大、労務費単価等の上昇により、約 1.8 億円の増額となっております。

事業期間の見直しとしまして、環境へ配慮した工法見直し、検討及び対策範囲の見直し

の拡大に伴い工期が延長したため、工期を令和3年度から令和6年度へ延長しております。

費用対効果につきましては、事業費の増額及び事業期間の延長により、B/Cが2.44から1.82と減少しております。

対応方針につきましては、本事業は人家27戸、市道等を保全対象とした自然災害等から人命を守るもので、用地進捗率は100%であり、地域より整備促進を要望されております。事業費の増額や事業期間の延長はあるものの、費用対効果も見込まれることから、事業継続で提案しております。

以上で、一括審議、砂防-1、砂防-3から砂防-5までの4件についての説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました砂防4事業について、ご意見、ご質問等があれば、お願いいたします。

何かご意見はありませんか。

○大嶺副委員長 砂防-4は、費用便益分析マニュアルの改定によって、かなりB/Cが上がっています。砂防-5は、逆にB/Cが下がっていますが、砂防-4と同じようにマニュアルの改定でプラスになった部分はあるのでしょうか。

○砂防課 県庁砂防課の太田と申します。

砂防-4は、地すべり事業になります。地すべり事業の費用便益分析マニュアルは、平成24年度に改定されて、大幅に便益を見込めるようになりました。

一方で、砂防-5は、急傾斜事業になります。急傾斜事業の費用便益分析マニュアルは、平成11年度以降改定されていないので、急傾斜事業においてマニュアル改定に伴うB/Cの変更は発生しておりません。

○大嶺副委員長 マニュアルが改定されればB/Cが高くなる可能性があるということでしょうか。

○砂防課 地すべりの費用便益分析マニュアルを考慮した形で改定すると、より大きなB/Cが算出できると思います。

○大嶺副委員長 わかりました。ありがとうございます。

○井上委員長 ほかにありませんか。

○中村委員 砂防-5の8ページに「地元からの要望により開始した」また「地元が早期完成を望んでいる」と書いてあります。にもかかわらず「環境への配慮」あるいは「対策の範囲の拡大」など、完成が遅れるような要望が出ているように見受けられます。それによって完成が3年遅れるわけですが、それでも構わないという要望なのでしょうか。

○砂防課 県庁砂防課のほうより回答させていただきます。

今回の事業では、地権者様、またお住まいの方々から環境への配慮について要望があり、その対応に時間を要しています。要望者の自治会などには、対応の状況を説明し、工期の延長について了解を得ています。

また急傾斜事業は、地権者様から土地を無償提供していただいて事業着手しております。今回は新たに地権者様から同意を得られたので、対象範囲を拡大し、工期を延長しています。

○中村委員 分かりました。自然災害が増えている時期に、地元の人が工期を延長する選択をしているということですね。

○砂防課 はい。

○中村委員 わかりました。

○井上委員長 ほかにございませんか。

ないようですので、ただいま審議のあった4事業については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ご異議ないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

これで、一括事業の審議は全て終了いたしました。

ここで10分休憩をとります。

— 午後 2時44分 休憩 —

— 午後 2時51分 再開 —

○井上委員長 続きまして、議事を進行させていただきます。

これからは個別審議を行います。

農整－1 地方創生道整備推進交付金基幹農道（川棚西部地区）

○井上委員長 まず、農林部の農整－1の説明をお願いしますが、時間の関係で、1件当たり7分程度で審議をしたいと思っております。ですから、説明は3分程度で、質問を合わせて大体7分ぐらいでやっていければと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、説明をお願いします。

○説明者（県央振興局） 県央振興局農道課の畠中といいます。よろしくお願いたします。

前方のスクリーンで説明をさせていただきたいと思っております。

今回の再評価対象事業は、地方創生道整備推進交付金基幹農道（川棚西部地区）になります。事業主体は長崎県、再評価の理由ですけれども、事業採択後10年経過となっております。

審議の経過ですけれども、平成22年に事業着手しておりまして、今回初めて審議をお願いするものです。工期は令和6年まで、事業費は80億円、工事概要は、総延長6キロメートル、有効幅員5.5メートル、全幅員7メートルの基幹農道の新設になります。

事業の目的ですが、川棚町の中山間地域を横断する基幹的な農道の整備により、農畜産資材等の輸送の合理化を図るとともに、畜産農家と耕種農家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としております。

これまでの経緯ですが、平成22年度に事業に着手し、昨年度、用地買収については100%完了しております。事業の進捗状況ですが、事業費ベースで、これまでに40%の進捗がありまして、路線延長6キロメートルのうち1キロメートルについては、既に供用を開始しております。

事業の効果・必要性ですが、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

山間地域の畜産農家に輸送し、牛の餌や敷き材等に利用しています。また、その稲わらを牛の糞尿と混ぜることにより堆肥を生産し、その堆肥を、先ほどの水田地帯のほうにまた輸送し農地にまくことにより、地力の向上を図っております。しかしながら、現状の輸送路である町道は幅員が狭く、勾配も急なことから、輸送車両の大型化も困難であり、農家の経営に多大な影響を与えております。このことから、基幹的な農道を整備することにより、中山間地域地帯と水田地帯の輸送ルートが確保され、畜産農家と耕種農家の連携による有機物資源の地域内供給システムが確立されることにより、農業生産地域の安定的な発展に寄与することができると考えております。

事業期間についてですが、用地の取得が 100%完了したことにより、現在、令和 6 年度の完成に向け、地元や関係機関と連携し、順調に進めているところです。

費用対効果ですが、当初 1.04 であったものが、現在 1.02 と減となっております。要因としましては、路線変更による事業費の増であります。

最後になりますが、対応方針としましては、本事業につきまは、用地買収が 100%完了し、地元からも早期完成を強く望まれておりました、また、令和 6 年度の完成に向けて、現在、順調に進んでいるところであります。今後も、事業の早期完成を目指し、引き続き事業の進捗を図りたいと考えております。対応方針案としては、継続とさせていただいております。

説明については、以上となります。ご審議のほどよろしくお願いたします。

○井上委員長 ただいま農整-1 について説明がありましたが、ご質問、ご意見等があればよろしくお願いたします。

○岡委員 見方がわからないので申し訳ないんですけども、今回の道路は、新たにゼロからつくっている道路なのか、それとも、今ある道路の幅員を広げている道路なのか、すみません、ちょっとわかりにくかったです。

○説明者（県央振興局） 今回の道路は、新設の道路になります。

○岡委員 では、まだ供用区間などはなく、全部できないと通れないということですか。

○説明者（県央振興局） 資料のちょうど真ん中の辺にピンクの四角囲みのところがあるんですけど、見にくくて大変申し訳ないですけども、ここが 1 キロぐらいありまして、この間が、現在供用を開始しております。

○岡委員 新設道路ができるということで、つくってらっしゃるということですね。ありがとうございます。

○井上委員長 ほかにご質問はありますか。

○山本委員 今回、前回よりも事業費が 7 億円増額したのは、路線の変更ということですよ。どうして路線変更されるのか、理由を教えてください。

○説明者（県央振興局） ここが起点になるんですけども、ここがちょうど波佐見町との境になります。地すべりの防止区域がこの辺にありまして、当初から、計画を立てる時点からわかっておったんですけども、実際に事業が始まった時点で、さらに詳細な調査を行いまして、できるだけ地すべりに影響がない路線を、この段階で取り直しております。その結果、若干事業費のほうが増となっております。

○山本委員 わかりました。

○井上委員長 ほかにございますか。

ないようですので、ただいま説明がありました農整－1については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ご異議ないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

道建－1 道路改築事業 一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）

○井上委員長 続きまして、土木部の個別審議16カ所のうち、道路建設課の8カ所の説明をお願いします。

まず、道建－1の説明をお願いいたします。

○説明者（島原振興局） 整理番号道建－1「道路改築事業 一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）」の再評価について、島原振興局道路第二課の小川より説明させていただきます。

2ページをご覧ください。

本事業は平成27年度に新規評価され、平成28年度より新規事業化されております。事業採択後5年が経過したことにより、今回、再評価に諮るものであります。再評価に当たり、新規評価からの変更としまして、調査・設計に時間を要したことにより、工期を延長したいと考えております。

3ページをご覧ください。

一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）は、地域高規格道路「島原道路」の一部を形成しております。島原道路は、南島原市深江町を起点としまして諫早市貝津町の諫早ICに直結する約50キロメートルの自動車専用道路でございます。島原道路は、これまでに38%に当たる、黒色実線の約19キロメートルが供用しております。

4ページをご覧ください。

瑞穂吾妻バイパスは、島原道路の一部として広域ネットワークを形成し、島原半島地域から高速道路、空港、整備中の新幹線等へのアクセス向上、緊急医療体制の強化支援や、長崎、県央地域との地域連携強化、災害時の代替路確保を目的としております。

5ページをご覧ください。

次に、事業の概要とこれまでの経緯をご説明いたします。瑞穂吾妻バイパスは、雲仙市瑞穂町と同市吾妻町を結ぶ延長6.4キロの計画であります。道路断面は、1車線3.5メートルの幅員が中央の分離帯で上下に分離され、全幅が12メートル、設計速度は時速80キロメートルの自動車専用道路であり、計画交通量は1万3,800台を見込んでおります。事業化した平成28年度から昨年度までに測量、調査、計画説明会、用地幅杭設置を実施しており、事業進捗率は9%となっております。

6ページをご覧ください。

島原半島地域は、県内農業産出額の約5割を占めており、農業の盛んな地域であります。農作物等の物流効率化にも貢献するものと期待されます。

7ページをご覧ください。

次に、事業の進捗状況をご説明いたします。今回の再評価で、完了工期が令和5年度から令和7年度に延伸させていただきたいと考えております。その要因としましては、計画地が地すべり地形であり、平成28年度の熊本地震において橋梁の沈下により通行止めが発生するという事例があったため、橋梁の調査・設計において、改定された道路橋示方書による新たな知見で、広い範囲を慎重に調査する必要がございました。また、地質調査については、地権者にボーリング調査の同意を得る必要があり、平野部や谷部は水田地域であったことから、稲刈り後といった限られた期間でしか作業ができませんでした。現在、地すべり地形の橋梁6橋全てにおいて設計に取り組んでいるところであります。

8ページをご覧ください。

次に、関連事業の状況について説明します。島原道路の一部である吾妻愛野バイパスが平成29年度に、諫早インター工区が令和元年度に供用しております。また、有明瑞穂バイパス延長10.4キロメートルが、令和2年度に新規事業化されております。これで、島原半島内の島原道路については、全て事業化されました。

9ページをご覧ください。

平成30年7月には、「原城跡」が世界遺産に登録され、今後ますますの観光客増加が見込まれるところでございます。

10ページをご覧ください。

次に、事業の投資効果です。全事業の費用対効果は、前回評価時は1.3ですが、今回の評価で1.93となっております。プラスとなった要因としましては、有明瑞穂バイパスが新規事業化となり、便益算定に当たって道路ネットワークを追加したことと、交通需要推計の更新による将来交通量が増加したことが要因となっております。マイナス要因としては、供用開始時期の遅延があります。

11ページをご覧ください。

最後に、対応方針につきまして、昨年度から計画説明会、用地幅杭設置を行い、今年度から用地買収に着手しており、地元自治会から早期整備を強く要望されております。以上のことから、期間の延長はあるものの、事業の必要性、重要性などから、引き続き、事業継続でお願いしたいと考えております。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました道建-1について、何かご意見、ご質問があればお願いいたします。

○大嶺副委員長 7ページに地すべりの絵が載っているんですけど、それで、ボーリングの調査を今から行うんじゃないかと思うんですけど、この結果によっては、対策費用がまたかさむとか、そういったことは考えられるんでしょうか。

○説明者（島原振興局） ボーリング調査状況としましては、現在、完了しております。すべり面を現在想定して、橋梁の設計を進めている状況でございますので、今後増額するということは考えておりません。

○大嶺副委員長 それはないということですか。

- 説明者（島原振興局） はい。
- 大嶺副委員長 じゃ、この地すべり対策は必要ないということですか。
- 説明者（島原振興局） そうです。
- 大嶺副委員長 わかりました。
- 井上委員長 ほかにないですか。
- 岡委員 これから用地買収に入るということですのでけれども、地元説明会の雰囲気からしてどのような、予定どおりいきそうかどうか、今の中での判断はどんな感じでしょうか。
- 説明者（島原振興局） 説明会の反応といたしましては、皆さん、協力的だと判断しております。
- 岡委員 ありがとうございます。今日の幾つかの説明の中で、用地を無償で提供される場所があったと聞いておりますけれども、こちらは無償とかではなくて有償ですかね。
- 説明者（島原振興局） はい、有償での契約となります。
- 井上委員長 ほかにございませんか。
- ないようですので、ただいま説明があった道建-1については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

- 井上委員長 それでは、ご異議がないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

道建-2 道路改築事業 一般国道383号（草積拡幅）

- 井上委員長 続きまして、道路建設課の道建-2の説明をお願いいたします。
- 説明者（県北振興局） 県北振興局道路建設第二課の真鳥と申します。よろしくお願いたします。

資料の1ページ、道建-2「道路改築事業 一般国道383号（草積拡幅）」についてご説明いたします。場所は、平戸市の中央部に位置しております。

2ページをお願いします。

本事業は、平成25年度に新規採択を受けまして、今年度は8年目となりますが、事業費の増額及び工期の延長が見込まれることから、再評価のご審議をいただくものでございます。

3ページをお願いします。

この事業は、隘路及び線形不良の解消による走行性の向上と歩行者の安全確保を目的として、現道の拡幅を行う事業でございます。令和元年度末現在で言いますと、事業費ベースで32%の進捗、用地買収については、面積ベースで72%の進捗となっております。このうち410メートルについて供用をしている区間がございます。

4ページをご覧ください。

事業の必要性についてご説明します。当区間につきましては、車道が狭く、大型車の離合に支障を来している状況でございまして、事故等も発生している状況にございます。また、近隣には小中高校が存在しておりまして、通学路のために道路を歩いている学生や生

徒等も見受けられますが、歩道が整備されていない区間もあり、今回の整備により安全が確保されることになっております。このために、道路の車線を2車線にし、加えて歩道の整備を行って、車両の走行性の向上と歩行者の安全確保を図ることとしております。

5ページをお開きください。

さらには、南部方面からの救急医療体制の強化、それから、物流機能の強化についても、この道路整備によって図られるものと考えております。

6ページをご覧ください。

次に、事業費の見直しについてご説明いたします。事業費が増加しておりますけれども、理由が2点ございます。1点目としましては、詳細な現地調査、土質の調査を行った結果、想定よりも地盤が脆弱なところがございます、すべり防止のためのアンカー工を使用する法面が必要になったことから、事業費が増加しております。2つ目については、物価上昇等による労務費や資材費の増加になっております。合わせて4億円の増加となっております。

7ページをお開きください。

次に、事業期間の見直しについてご説明します。主に理由が2つございます。1つ目が、相続が発生している用地において、計画についての同意をいただいているという方が相続人の一部にございまして、用地取得に時間がかかっている部分がございます。この方につきましては、同意をされている相続の方にご協力をお願いして、その他の相続の方の説得等をお願いして解決を図っていきたいと考えているところです。2つ目が、所有者同士で用地の境界の位置の主張が異なっておりまして、境界が確定できないという場所がございます、用地取得が遅れているところがございます。この点につきましては、平戸市とか、あと、地元の方々にご協力を仰ぎながら、早期に用地の境界が確定できるように進めていきたいと考えております。以上の2点から、用地の取得、その部分の工事が遅れることで工期を延長するものでございます。

8ページをご覧ください。

事業の投資効果についてでございます。今回の事業費の増加、それから事業期間の延長に伴いまして、当初評価時のB/C、全体B/C1.35が1.11となっております。

次のページをお願いします。

最後に、対応方針でございます。本事業については、車両の走行性の向上、歩行者の安全の確保など利用者の安全・安心の確保に寄与する事業であるということ、それから、用地進捗については、既に72%が進捗しておりまして、先ほど言いました用地取得に対する課題についても解決を図ることで、事業進捗は図れる状況であると考えています。さらに、地元の平戸市からも整備の要望というのが強く出されております。以上のことから、事業費の増額、事業期間の延長があるものの、費用対効果が見込まれておりますので、事業継続として考えております。

以上、ご審議のほどよろしく申し上げます。

○井上委員長 ただいま説明がありました道建-2について、ご意見、ご質問等があればよろしく願いいたします。

ないようですので、道建-2 つきましては、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ご異議ないようでございますので、原案どおり認めることといたします。

道建-3 道路改築事業 主要地方道野母崎宿線（飯香浦工区）

○井上委員長 続きまして、道建-3 の説明をお願いいたします。

○説明者（長崎振興局） 長崎振興局道路建設課の平と申します。よろしく申し上げます。

道建-3「道路改築事業 主要地方道野母崎宿線（飯香浦工区）」についてご説明いたします。なお、本事業は、ご覧の長崎半島の東側を縦断する県道に位置しているものでございます。

2 ページ目をご覧ください。

この事業は、平成 26 年に新規事業評価を受けた後、6 年が経過したことから、今回、再評価の審議をしていただくものでございます。また、事業期間につきまして、用地取得の手の関係から、完了年度を令和元年度から令和 8 年度に変更したいと考えておりますので、併せてご審議をお願いいたします。

3 ページをご覧ください。

当工区は、主要地方道野母崎宿線における、延長 1.1 キロメートルの未改良区間について、平成 26 年度から道路拡幅及び線形改良を行って事業を進めてきております。昨年度末の事業進捗率は 25%、用地進捗率は 18%であり、画面の青線で示している 260 メートルの区間につきましては、昨年度に完成し部分供用を行っているところであります。

4 ページをご覧ください。

事業の必要性についてでございます。当工区は、写真に示しますように、幅員が狭い上に線形が屈曲しており、見通しの悪い区間が連続している状況となっております。また、一般車や路線バスに加えて、当地区が茂木びわの生産地であることから、貨物車の往来も多く、安全な通行に支障を来し、離合することも困難な状況となっております。このため、車道の 2 車線化及び線形改良を行うことにより、走行性が向上し、車両通行の安全・安心な通行を確保することとしております。

5 ページをご覧ください。

事業期間の見直しについてでございます。画面の赤色で囲んでおります未整備区間 840 メートルにおいては字図混乱が生じており、用地境界の確定が困難な状況となっていることから、昨年度から長崎市において地籍調査を実施中であり、令和 3 年度までには完了する見込みとなっております。このため、当該地区につきましては、地籍調査完了後の令和 4 年度から用地買収に着手したいと考えており、今後のスケジュールを検討した結果、工期を令和 8 年度まで延伸したいと考えているところでございます。

6 ページをご覧ください。

事業の投資効果でございます。事業期間の延長に伴い、当初評価時の費用対効果が、1.16

から 1.15 に下がっておりますが、引き続き事業効果は十分に期待できるものと考えているところであります。

7 ページをご覧ください。

最後に、対応方針についてでございます。本事業は、幅員狭小及び線形不良箇所の改良により、通行車両の安全・安心な通行が図れるよう、長崎市及び地元自治会からも整備の要望が上がっている路線でございます。今回、事業期間の延長はあるものの、費用対効果が見込まれることから、引き続き事業継続でお願いしたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました道建-3 について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願いいたします。

○中村委員 字図混乱地域が存在しておりというご説明でしたけれども、これは、この事業を計画する段階から確認済みであったものでしょうか。

○説明者（長崎振興局） 字図混乱につきましては、平成 26 年度に着手しまして用地測量等を実施してから、その辺が判明したものでございます。

その当時から、長崎市で国土調査というものを行っておりますけれども、それをお願いして、ようやく昨年度から、長崎市において国土調査が実施されているところでございます。

○中村委員 事業を計画するときには、事前にそういう土地の状況、権利関係というものを、概略は全部把握されるということですがけれども、でも、今回の場合は、それが分からなかったということなんでしょうか。

○説明者（長崎振興局） そうです。

○井上委員長 ほかにごまませんか。

ないようですので、ただいま説明があった道建-3 について、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、道建-3 についてはご異議ないようでございますので、原案のとおり認めることといたします。

道建-4 道路改築事業 主要地方道小浜北有馬線（大亀～矢代工区）

○井上委員長 続いて、道路建設課の道建-4 について説明をお願いいたします。

○説明者（島原振興局） 島原振興局道路第一課の太田尾と申します。

整理番号道建-4「道路改築事業 主要地方道小浜北有馬線（大亀～矢代工区）」の再評価について説明させていただきます。

事業箇所は、島原半島の南西部に位置し、諏訪の池の東側を通る県道でございます。

2 ページをお願いします。

本事業は、平成 22 年度に新規事業評価を行っており、今年度は事業採択後 10 年が経過し、事業費増額及び事業期間を変更する必要が生じたことから、再評価に諮るものでございます。

3 ページをお願いします。

本事業は、県都長崎市や県央地域と南島原市の交流促進及び地域間交通の安全性向上などを目的に事業化したものでございます。

4 ページをお願いします。

事業概要としましては、トンネル 896 メートルを含む延長約 1,380 メートル、幅員 7 メートルの道路改良事業でございます。昨年度末の進捗率は、事業費ベースで 18%、用地進捗率は 100%でございます。

5 ページをお願いします。

当工区の整備により、安全で円滑な交通の確保及び緊急輸送道路としての防災機能強化が図れるものでございます。

6 ページをお願いします。

今回、事業期間を平成 28 年度から令和 9 年度に延長することとしております。理由としまして、1 つ目は、トンネル工事により生活用水である井戸水の枯渇を懸念され、地下水などの調査を行い、トンネル計画に対する地元の理解を得ることに不測の日数を要したこと。2 つ目は、地質調査の結果、補助工法を併用したトンネル掘削やインバートコンクリートを全区間に施工する必要が生じたことによる事業量の増加でございます。

7 ページをお願いします。

今回、全体事業費が 37 億円から 53.5 億円に増額となります。内容としましては、補助工法を併用したトンネル掘削及びトンネル全区間へのインバートコンクリートの施工による増額、終点側の橋梁区間において、急斜面における作業ヤード確保のため、橋脚施工時の仮設構台が必要となったことによる増額、最後に、労務費や資材等の単価上昇などによる増額です。合計で約 16.5 億円の増額となります。

8 ページをお願いします。

島原半島は、「島原半島ジオパーク」に代表される豊かな自然があり、また、南島原市においては、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の構成資産である「原城跡」があるなど、観光客が増加傾向でございます。

9 ページをお願いします。

事業の費用対効果につきましては、事業費の増額及び事業期間の延長により、前回の 1.33 から、今回、1.11 となっております。

10 ページをお願いします。

対応方針としましては、当事業は、県都長崎市や県央地域と南島原市の交流促進に寄与し、また、線形不良区間の解消により、地域の安全を確保し、交通の円滑化、さらに、島原半島の観光や産業の発展に寄与するものです。用地進捗率は 100%であり、地元自治体からも再三整備促進を強く要望されているところです。事業費の増額、期間の延長はありますが、費用対効果が 1.0 を超えること、また、事業の必要性を考慮し、対応方針は、継続としております。

ご審議をよろしくをお願いします。

○井上委員長 ただいま説明がありました道建-4 について、ご意見、ご質問があればよ

ろしくお願いいたします。

○山本委員 水文調査をされていますけれども、施工によって地下水環境に影響があるとすると、また今後、対策による事業費増といった可能性も出てくるわけですが、そのあたりはいかがでしょうか。

○説明者（島原振興局） トンネル工事が済まない、最終的な結果はわからないんですが、今のところ、それに対する事業費増というのは見込んでおりませんが、確かに、トンネル工事で井戸の枯渇とか影響があれば、その辺の対策は、今後やっていかないといけないとは思っております。

○山本委員 現時点の水文調査の結果では、影響はないと見ておられるわけですね。

○説明者（島原振興局） 今のところ、影響ないということで判断をしております。

○岡委員 補助工法を併用してトンネル掘削ということですが、ちょっとぴんとこないんですけれども、もっとわかりやすく、経費が10億円くらいかさ増しになっているので、そこが影響しているんでしょうけれども、よろしくお願いいたします。

○説明者（島原振興局） パワーポイントの画面を見ていただければと思います。

今回、地質調査の結果、やっぱり脆弱な地質ということが判明しまして、トンネルは全体的に強い風化、変質を受けた岩質があるということです。また、風化凝灰角礫岩の破碎帯が4カ所あるということで、やっぱり全体的にインバートコンクリート、全面をコンクリートで巻かないといけないということと、今、画面のほうを見ていただきたいんですけど、左のほうは、通常やっているトンネルの工法です。ロックボルトということで、地山に鉄筋を串刺しするような感じなんですけど、今回、山が脆弱ということで、左側の工法が先受工法ということで、事前にAGF鋼管というのを、先に鋼管を打ちながら、落盤がないことを確認しながらどんどん進んでいくという工法であります。長尺先受工法AGF鋼管というものでございます。一般的に、山が脆弱なところはこういう工法をどのトンネルでもやっております。

○岡委員 ありがとうございます。

○井上委員 ほかにございませんか。

ないようですので、道建-4については、ただいま説明があったとおり、原案どおり認めるということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ご異議ないようでございますので、原案どおり認めることといたします。

道建-6 道路改築事業 主要地方道平戸田平線（田平工区）

○井上委員長 続きまして、道路建設課の道建-6の審議に入ります。説明をお願いいたします。

○説明者（県北振興局） 県北振興局道路建設第二課の真鳥です。よろしくお願いいたします。

道建-6「道路改築事業 主要地方道平戸田平線（田平工区）」についてご説明いたします。場所は、平戸市の田平町になります。

2 ページをお開きください。

本事業は、平成 21 年度に新規事業採択を行いまして、平成 30 年度に 1 回目の再評価を受けております。その後、事業費の増加が見込まれますので、今回、再評価の審議をいただくものでございます。

3 ページをご覧ください。

この田平工区は、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、地域の交通安全確保を目的に、延長 2.3 キロのバイパス道路の整備を行うものでございます。令和元年度末現在、事業費で 81%、用地面積ベースで 99%の進捗となっており、このうち 812 メートルが供用しております。

4 ページをご覧ください。

左側になりますが、この田平工区は西九州自動車道、青で示しているのが西九州自動車道になりますが、このインターチェンジから平戸市（平戸島）へのアクセスの向上を目的として整備するものでございます。左の図面のオレンジが広域農道で、現在ございまして、その左に赤い線で丸をつけているのが、今回説明しております田平工区になります。この整備を行うことで、地域産業の活性化や観光振興が図られることとなります。また、右の図面になりますが、この道路を整備する周辺については、小学校、中学校がございまして、住宅地も多数存在するものですから、今回の整備によりまして、歩行者の安全確保等も図られることとなります。

5 ページをご覧ください。

今回、再評価をお願いするのは、事業費の増加があったためでございまして、主に 3 つの点で事業費の増加が見込まれております。まず 1 つ目が、現地の掘削した土砂を用いて盛土を行う予定としておりましたが、この掘削した土砂が、想定していたよりも軟弱でございまして、土質を改良して盛土を行う必要が生じたことで、事業費が増加しております。2 つ目が、現地調査を行った結果、盛土をする下の土が軟弱でありまして、その土台となる土のところの軟弱層を改良する必要が生じた箇所が、想定よりも多かったというのが理由でございます。3 つ目が、物価上昇等による労務費・資材費の増加ということになりまして、合わせて約 5 億円の増加になっております。

6 ページをご覧ください。

社会経済情勢等の変化として、まず 1 つ目は、西九州自動車道について、松浦市のほうになりますが、調川 I C から今福 I C までが平成 29 年度に、それから、松浦 I C から調川 I C までが平成 30 年度に供用されております。また、佐々 I C から松浦 I C までの間については平成 26 年度に事業化され、現在整備が進んでいる状況でございまして、2 つ目といたしましては、当地域については歴史的な教会群や体験型観光の施設がございまして、観光客が増加している状況にございます。3 つ目でございまして、本道路を整備する沿線については、住宅等の建設が進んでいる状況にございます。

7 ページをご覧ください。

事業の投資効果についてでございます。今回、事業費を増加したことに伴いまして、前回評価時の B/C 1.06 が 1.03 に低下している状況にございます。

8ページをご覧ください。

最後に、対応方針でございます。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、観光振興に寄与する道路でございます。用地もほとんど買収が終わっている状況であるということ、工区の3分の1以上が既に供用しているということ、併せて、平戸市からも強い要望があるということ踏まえ、事業費が増加しておりますけれども、費用対効果が見込まれておりますので、事業継続の方針として考えております。

以上、ご審議のほどよろしくお願いたします。

○井上委員長 ただいま説明のありました道建-6について、ご意見、ご質問があればよろしくお願いたします。

○岡委員 毎回、この公共事業評価監視委員会で話題になるのが、実際、詳細な地質調査をしたら、思ったより軟弱地盤で、後から何十億も変更、変更ということが多なのが話題というか、課題になっているところだと思うんですけども、もともとはこれは土を利用して、もう少し安くする予定だったけれども、土が軟弱な材質だったから使えなかったということですよ。

これはこれで意見なんですけれども、もう一つ、質問は、西九州自動車道は途中まで有料かと思うんですけども、ここはもちろん無料の区間だと思うんですが、通行料金に関してですけども、有料か無料か。先をつくっていくと、今現在の有料の部分が高くなるんじゃないかということ、以前聞いたことがあるんですけども、その辺、関係あるのか、わかる範囲で結構です。

○道路建設課 西九州自動車道の話ということで、道路建設課からお答えいたします。

西九州自動車道は、今、無料を前提に、国の直轄事業で事業を進めております。完成時期とかその辺のところは、まだ公表されていないところです。

○説明者（県北振興局） 先ほどのご意見の中で、掘削をした泥というのは、全く使わないわけじゃなくて、少しだけ手を加えて使えるようにして使っております、その手を加えた部分での費用がかかったというところでございます。

○岡委員 処分するためにお金がかかるかというのは、今回なしで、材質をプラスアルファにして使うということですね。ありがとうございます。

○説明者（県北振興局） そういうことでございます。

○大嶺副委員長 今の土質改良に関してですけど、土量と単価は幾らぐらいで改良されているのか。3.5億円ということで、かなり費用がかかっているのか、土量がすごい量だったのか。

○説明者（県北振興局） 土量は5万立米なんですけれど。

○大嶺副委員長 じゃ、この区間だけでそれだけ出ているということなんですね。土量というのは、改良が必要な土量？軟弱で…

○説明者（県北振興局） 今、画面をお示ししております、左の赤丸で示している部分のちょっと左のほうの山を切って、その掘削した泥を、右側の赤丸、1つ目の赤丸と2つ目の赤丸のところに盛土をしておりました。それが全部で5万立米になります。

○大嶺副委員長 土質改良を行った土量も5万立米ですか。

○説明者（県北振興局） はい、全部で5万立米になります。

○大嶺副委員長 じゃ、全部軟弱だったという意味ですか。

○説明者（県北振興局） 軟弱といいますか、そのまま盛土材として使うには少し軟弱だったということです。

○大嶺副委員長 5万立米というのはすごい量だと、わかりました。

○井上委員長 ほかにありますか。

ないようですので、ただいま審議されました道路建設課の道建-6については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり認めるということで、決定をさせていただきます。

道建-9 道路改築事業 主要地方道巖原豆酛美津島線（吹崎工区）

○井上委員長 続いて、道路建設課の道建-9について審議をいたします。説明をお願いします。

○説明者（対馬振興局） 対馬振興局建設部道路課の田崎でございます。よろしくお願いいたします。

道建-9「道路改築事業 主要地方道巖原豆酛美津島線（吹崎工区）」についてご説明いたします。

事業主体は長崎県で、事業採択後6～9年経過し、再評価の対象事業となっております。

2ページをお願いします。

審議経過です。当工区は、当初平成26年度から令和3年度の予定で、延長2キロメートル、事業費30億円でいう予定としておりました。今回、採択後6年経過をしておりますけれども、ルート見直しにより、道路延長が2.22キロメートル、トンネル延長が1,020メートルへ増加し、そのために工期完了が令和8年度へ、事業費が48億円と増加し、B/Cは1.06となっていることから、再評価の審議をいただくものです。

3ページをお願いします。

事業目的・事業概要・これまでの経緯についてです。事業目的は、主要地方道巖原豆酛美津島線（吹崎工区）は、対馬の下対馬を周回する幹線道路の一部で、円滑で安全な交通の確保や漁業・観光等の産業支援を図ることを目的としております。事業概要についてです。赤の実線の変更計画について説明いたします。吹崎工区はトンネル2本1,020メートルを含む延長2.22キロメートル、道路幅員7メートルのバイパスを整備する道路改築事業です。事業経過についてです。平成26年度に事業化し、用地進捗率が30%、事業進捗率が5%となっております。

続いて、4ページをお願いします。

事業の効果・必要性についてです。当工区は、幅員狭小や線形不良のため、車両の離合が困難な箇所が多数あり、車両の通行に支障を来しております。また、緊急輸送道路に指定しておりますけれども、過去に災害により通行止めが発生している場所や、落石・崩壊

等の災害危険箇所があり、緊急時に課題がございます。当工区の整備により、安全で円滑な交通の確保や緊急輸送道路としての防災機能の強化を図ります。

5 ページをお願いします。

再評価に至った理由をご説明いたします。まず、事業の進捗状況（ルート見直し）についてです。当初計画の終点側、ルートは右側、箕形側と書いてありますが、破線の部分に当たりますけれども、トンネルの計画をしておりましたけれども、地質試験等の詳細調査の結果、地すべり末端をトンネルが通過するため、地すべり対策等に多額の費用がかかることが判明しました。右の表をご覧ください。地すべり対策に 10.7 億円、労務費や資材等の単価上昇、諸経費の上昇等を含めると 20.7 億円の事業費増加となることがわかりました。そのため、事業効果が見込まれるルートの中から、地すべり箇所を回避し、費用対効果が高いルートを選定し直しました。それが変更計画、赤のルートになります。その結果、当初計画の延長 2 キロメートルから 2.22 キロメートルと、0.22 キロメートル計画延長が延びることになりました。

6 ページをご覧ください。

ルート見直しになった地すべり対策についてご説明いたします。右の図面をご覧ください。地質調査の結果、青色の地層になりますけれども、脆弱な頁岩が堆積しており、採掘したものを調べると、過去のすべりの痕跡が見られるなどがわかりました。強固な頁岩との境界、地層境界、赤の破線のところになります。地すべり面と想定され、平均深さが 19 メートルとなっております。左の図面をご覧ください。赤のルートが当初の計画になります。グレーで着色した幅 110 メートル、延長 210 メートルが地すべりの範囲というふうに想定をしております。トンネル掘削により地山が緩むため、地すべり対策が必要となり、対策工事としては抑止工のアンカーと抑制工の集水ボーリングを併用する工法で、約 10.7 億円となります。地すべり対策に多額の費用がかかるため、地すべり対策箇所を回避し、費用対効果が見込まれるルートを選定しました。

7 ページをお願いします。

事業費の増加についてです。ルートの見直し、詳細調査の結果、土工計画の見直しとコスト削減を行い工事費用を算定し直しましたが、当初の 30 億円から 48 億円と 18 億円の事業費増加となりました。内訳は、トンネルの延長が、当初 2 本で 820 メートルだったんですが、見直した結果、1,020 メートルと 200 メートルの延長となり、9.5 億円の増額です。地質調査の結果、地山が脆弱な箇所や落石の危険な箇所があり、その対策として、切土勾配の見直しにより切土量の増加や、法面や落石対策工事の追加、また残土の有効利用による運搬費等で約 2 億円の増加です。さらに、労務費や資材等の単価上昇による増額の 6.5 億円を加えて、18 億円の増加となります。

8 ページをお願いします。

事業期間の見直しについてです。地すべり検討に伴うルート見直しに時間を要したことにより、工事着手が遅れており、令和 3 年度からの工事着手を予定しております。また、工事区間についても、トンネル延長増等により工事期間を延長するため、完了工期は、当初計画の令和元年度から令和 8 年度に、7 年間の延長となります。

9 ページをお願いします。

社会経済情勢等の変化についてです。吹崎工区から北西約 5 キロに尾崎漁港があります。尾崎漁港は、県内屈指のクロマグロ養殖の生産地となっており、吹崎工区を經由して巖原港へ出荷されております。尾崎漁港は、長崎県と対馬市で平成 28 年度から尾崎漁港水産基盤整備事業で、浮棧橋や沖防波堤の整備等を実施しております。漁港の整備が進むことで、漁獲量の増加、当工区を利用するトラック等の交通量の増大が見込まれております。吹崎工区の整備により、運搬時間の短縮効果や線形改良による活魚の鮮度を維持する等の効果が見込まれております。

10 ページをお願いします。

事業の投資効果についてです。当初 B/C 1.07 が、今回、1.06 となっております。今回は、ルート見直しにより、費用便益等も増加しております。プラス要因は、走行時間短縮効果、大型車交通量の増加、マイナス要因は、事業費の増加や事業期間の延長があります。今回の便益は、走行時間短縮、走行時間経費減少、交通事故減少の計 46.3 億円となります。ルート見直しによる短縮距離の増加、交通量の増加、速度低下により便益が増加しております。費用は、事業費と維持管理費用の合計 43.7 億円となり、B/C は 1.06 となっております。

最後に、対応方針です。地すべり対策に関する費用がかかることからルート見直しを行いたいと考えています。用地進捗率は 30% で、事業費の増額、事業期間の延長はあるものの、費用対効果は見込まれます。地元対馬市からも早期の完成を望まれており、近隣の尾崎漁港の生産性向上にもつながるなど、吹崎工区の整備により、円滑で安全な交通の確保や漁業・観光等の産業支援を図りたいと考えております。対応方針としては、見直し継続で考えております。

以上で、説明を終わります。ご審議をよろしくをお願いします。

○井上委員長 ただいま説明がありました道路建設課の道建-9 について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願いします。

○山本委員 B/C を算出されるときに、平成 26 年度と今回とで用いた計画交通量の伸び率はどれぐらいで算定されているんですか。今回、20 億円ぐらいアップしているんですが、6 年前ぐらいと。

○説明者(対馬振興局) 交通量は、前回は 1,038 台、今回は 1,125 台、約 1 割増加しています。

○山本委員 それでこんなにアップするんですかね。

○説明者(対馬振興局) その効果だけではなくて、県道の走行時間を計測しております。その結果、車の時速が、今、16 キロと観測しております。前回までは、それが 21 キロというふうに算定しております。短縮時間による効果が、今回多かったということです。今、スライドで出ておりますけれども、この表になります。前回の分が左の緑色の部分になって、今回の分がピンクの部分になります。時間短縮と距離の短縮ということで、それぞれ比較をして、今回の分が、自動車の交通量も増えたんですけれども、短縮時間が増えたという効果が一番大きくて、B/C が前回よりも減っているんですけれども、便益は増

えてます。

○**山本委員** わかりました。ありがとうございます。

○**井上委員長** ほかにございませんか。

○**岡委員** もともとの対策、地すべり対策追加による増加額が 20.7 億円の予定だったけれども、今回、ルート変更によって 18 億円の増で済んだということだと思わなければならないけれども、その他の費用が、地すべりの場合の 8 億円を想定されて、今回の新しい方式であれば 6.5 億円の算定をされているということですが、1.5 億円ぐらい違うのは、いろいろあるかと思うんですが、特にわかりやすい点ではどのような点が、その他の面の金額の違い。その他を同じ 8 億円にしたら、実際あまり変わらないのかなという気がするので、その辺でお願いします。

○**説明者（対馬振興局）** 事業費のその他のところになりますけれども、今回の分というのは、ある程度設計が進んだものですから、数量が明確なものになっており、ある程度精査ができてきている状態になっているということで、工事の内容が、若干、当初と比べて変わってきているというのがございまして、その差もあって、この 6.5 億円と 8 億円という差になっております。距離の短縮が大きく、5 ページを見ていただければわかるんですが、当初計画のルートと違い、右側の黄色になっているところの分が短縮になっているので、同じ事業費であっても、非常に短縮効果が大きいので事業費は、若干、当初計画に地すべり対策をしたほうが高いという結果になっていますが B/C は、変更計画が当初計画に地すべり対策を加えた計画に比べてかなり高くなっております。

○**岡委員** 当初の予定は、トンネルプラス右側の黄色い道路も合わせた額だったんですよね。

○**説明者（対馬振興局）** 黄色のところは、当初は施工する予定はない部分で、今回も施工しません。右下の赤い実線のところがあると思いますけれども、変更計画を示しており、当初計画からは、黄色の部分がより短縮になったということになります。当初計画と比べてトンネル延長は延びたんですが、距離と時間が短くなったということになります。

○**岡委員** しっかり計算されているということで、ありがとうございます。

○**井上委員長** ほかにございませんか。

それでは、私のほうから。この事業だけじゃないんですが、これまでずっと審議してきた情勢の中で、事業費の増額の理由です。共通して挙がってきているのが、労務費や資材費の単価上昇というのが大体全ての事業に挙がってきているようなんですが、この労務費はどのように、ある基準の段階でどの程度上がっているのか、その理由がわかたら教えてほしいんですが。

○**事務局** 全体的な話ですので、事務局のほうからお答えさせていただきます。

手持ちの国土交通省が作成した資料がございますので、例年よく労務費単価とかというのが問題になるので、このあたりの資料を準備しておりましたので、こちらを見ていただければと思います。

この資料でいきますと、全国の全職種の平均値というのが、平成 25 年度に前年比 15% というふうに大幅に上昇しております。こちらは社会保険料を含む集計方法に見直したと

いうことで増えているというようなところ。それ以降も、年々、年3%増前後上昇しているところがございますけれども、こういった増額というのが、働き方改革などの法改正というものを反映したりとか、あとは、慢性的な人手不足などによって労務費が上昇するというところで、県の工事の設計金額についても、調べますと、平成24年度と比較すると、今年度でいきますと、30%から35%程度の上昇という結果が出ております。

そういったところから、個別の再評価を行いますと、それぞれそれ程度の増嵩というところで、この結果に出ているものというふうに考えております。こちらがわかりやすい資料かなと思ひまして、お持ちしました。

○井上委員長 ただいまの説明の中で、もう少し聞きたいということがありますか。——ありませんか。

それでは、道建-9について、ほかに何かご意見がありましたら。——ないですね。

それでは、ただいま説明がありました道建-9について、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、道建-9については、原案どおり認めることと決定いたします。

道建-10 街路事業 都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）

○井上委員長 続いて、道路建設課の道建-10について説明をお願いいたします。

○説明者（長崎振興局） 長崎振興局都市計画課の川原でございます。

道建-10「街路事業 都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）」の再評価についてご説明いたします。

2ページをご覧ください。

本事業は、平成23年度に新規事業評価を行っており、今年度事業採択後10年を経過することから、再評価の審議をお願いするものでございます。

3ページをご覧ください。

まず、事業の目的等についてご説明いたします。図面の赤色で示しております区間が大神宮工区になります。本路線は、県道名で言いますと、主要地方道長崎畝刈線であり、国道206号の滑石地区と新長崎漁港がある三重地区を結ぶ幹線道路となっております。本事業は、沿線の開発による交通渋滞が発生していることから、交通環境の改善を図ることを目的とし、延長850メートル、車道幅員13メートル、総幅員30メートルの街路事業でございます。なお、青色で示しております横道工区は、平成25年度に供用開始しており、交通の円滑化が図られているところです。事業進捗率は、事業費ベースで44%、用地進捗率は、面積ベースで約75%の進捗となっております。

4ページをご覧ください。

続きまして、事業の必要性についてご説明いたします。当事業箇所沿線には、長崎市最大の住宅団地が位置するほか、郊外では新長崎漁港周辺で宅地開発が進み、そのアクセス道路として利用されていることから、当路線は慢性的な交通渋滞が発生している状況です。そのため、当工区を整備することにより、交通渋滞を緩和するものでございます。

5 ページをご覧ください。

今回、事業の見直しを行うことについて説明いたします。まずは、事業費についてでございますが、今回、事業費は 60 億円から 67 億円の増額となります。増額の理由としましては、電話基地局等の大型補償物件において、当初見込みより補償費が増額となったことによる増が約 6 億円、そのほか労務費や資機材単価の上昇による増が約 1 億円でございます。

6 ページをご覧ください。

続きまして、事業期間の見直しについてでございます。用地補償において、電話基地局などの大型補償物件の移転手法や移転先地の調整に日数を要したため、全体工期を令和元年度から令和 6 年度に変更しております。

7 ページをご覧ください。

費用対効果につきましては、事業費の増額及び工期の延長により、前回評価時の 1.7 から、今回、1.15 となっているところです。

8 ページをご覧ください。

対応方針といたしまして、事業費の増、期間の延長がありますが、費用対効果が見込まれること、また、隣接している横道工区が平成 25 年度に完成しており、引き続き大神宮工区を整備することでより高い効果が期待できること、用地の進捗率も面積ベースで 75%あるということなどから、また、交通環境の改善など事業の必要性から、引き続き、事業継続としております。

以上で、説明を終了いたします。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました道路建設課の道建-10 について、ご意見、ご質問があれば、よろしくお願いいたします。

○中村委員 7 ページの B/C のところで、1.70 から 1.15 に下がりましたという説明ですけれど、これは具体的には、どんな要因でどれくらい下がったのかを教えてくださいませんか。

○説明者（長崎振興局） この B/C につきましては、先ほど説明しました大神宮工区と横道工区を一つの路線として算出しているところでございますが、事業費につきましては、今回の増額と、完了しています横道工区につきまして、完成したときの最初の事業費も増額となっております、事業費が増額になっていることから、今回のような数字の減少が起こっているところでございます。

○中村委員 前は、コストのほうが 107 億円で、今回、154 億円に増えたということ、このことですかね。

○説明者（長崎振興局） はい。事業費の増と、工期の延長もしているところから、B/C が下がっているところでございます。

○中村委員 どちらがどれぐらいの割合というのは、わかるんですか。

○説明者（長崎振興局） 申し訳ございません、ちょっとわかりません。事業費と工期のそれぞれの数字については、現在手元にはございません。

○中村委員 結構です。ただ、1.70 から 1.15 に下がったということで、本当にこんなに

下がっていいのかという感じがするので、これはもう少し説明がほしいなと思いました。

○説明者（長崎振興局） 両工区の工事費で約 15 億円ほど事業費が増額になっていること、また、今回、期間も 5 年間延ばしたということで、大きく影響しているものとおっております。

○井上委員長 ほかにございませんか。

○中村委員 6 ページのところ、用地補償において不測の日数を要したためということでございます、これは計画段階、基本設計の段階から、こういう地権者というのはあまり変わってないと思うんですけども、そういうところとの話し合いというのは、かなり詰めて進んでいたものなのか、途中で変わってきたものなのか、ちょっと教えていただけませんか。

○説明者（長崎振興局） こちらにつきましては、ずっと調整はしてたところなんですけれども、基地局という施設の関係上、今の施設をつくるということと、隣接する土地を使って再建するという計画で話を進めていたのですが、その隣接地も買収対象でございまして、そちらの移転の計画変更等があり時間をとったことから、基地局も一緒に調整が長引いたということになっております。

○井上委員長 ほかにありませんか。——ないですか。

私のほうからちょっと意見を言わせていただきます。この大型事業について、もう少し詳しく、詳細に現地を見たいなという気持ちがあるんですが、皆さん、どうでしょうか。意見はございませんか。

○中村委員 今もちょっとご質問しましたけれども、実際、現地はどうなっているのかなというところを見てみたいなというふうには思いますけれども、いかがでしょうか。お近くでもありますし、現地視察をしやすいところでもありますし、一番参考になる部分ではないかと思っております。

○井上委員長 先ほど話があったように、大型物件の移転補償が絡んだ大きな事業でもありますし、実際に現地を見て説明をいただいて、詳細に審議したいと思っております。

それでよろしいでしょうか、皆さん。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、現地調査による詳細審議を行いたいと思います。

説明は、これで終わります。

道建－11 街路事業 都市計画道路 池田沖田線（竹松工区）

○井上委員長 それでは、道路建設課の道建－11 に進みたいと思います。説明をお願いします。

○説明者（県央振興局） 県央原振興局道路第二課の酒井です。よろしく申し上げます。道建－11「街路事業 都市計画道路 池田沖田線（竹松工区）」について説明いたします。事業主体は長崎県で、事業箇所は大村市鬼橋町から沖田町になります。

2 ページをご覧ください。

これまでの経過ですけれども、本事業は、平成 22 年度に新規事業化され、昨年度工期

の延長及び事業費増額を行う必要が生じたことから再評価に諮り、事業継続となっております。その後、工法変更等が必要となり、事業費増額が判明したことから、今回、再評価に諮るものでございます。

3 ページをご覧ください。

まず、位置関係ですけれども、一番右側に国道 444 号がございます。国道 444 号が大村 IC につながっていきまして、そのまま国道 444 号は、下側に行きますと長崎空港になります。国道 444 号のところに新幹線の新大村駅が今建設中ということと、左側が新幹線の車両基地、水色になりますが、今建設中ということで、今回の竹松工区は赤の点線で示している部分になります。本事業は、国道 444 号と都市計画道路久原池田線及び市道富の原鬼橋線と一緒に広域ネットワークを形成することで、環状道路として、国道 34 号の渋滞を緩和することを目的とした、延長 1,970 メートル、幅員 20 メートルの街路事業となっております。進捗率ですが、昨年度末で事業費ベースで 86%、用地が、面積ベースで 96% の進捗となっております。平成 28 年度から本格的な工事に着手しております。また、昨年度、起点側約 210 メートルなんですけど、部分的に供用いたしております。

4 ページをご覧ください。

事業の必要性ですが、大村市中心部の幹線道路であります国道 34 号、桜馬場交差点や竹松交差点付近において、交通集中による渋滞が慢性的に発生している状況でございます。当工区を整備することによりまして、広域的道路交通ネットワークが形成され、交通の分散を図り、円滑な交通の確保が期待されております。

5 ページをご覧ください。

事業費を見直すことになった主な要因をご説明いたします。今回、全体事業費が 57 億 6,000 万円から 64 億 6,000 万円と 7 億円の増額となっております。まず 1 点目ですが、本路線は電柱や電線を設置しないこととしておりまして、電気通信事業者に、道路を横断する場合は地中に埋設を行っていただいております。埋設管より地上に立ちあがる電柱設置位置を地元住民などと調整した結果、埋設の長さが延びたことによりまして約 6,000 万円の増額。2 点目としまして、前年度までは掘削した土砂は自工区等で流用していましたが、今年度はもう流用先がなくなったことから、土砂の処分費の追加によりまして 9,000 万円の増額となっております。

6 ページをご覧ください。

また、終点側は、JR 大村線と交差しておりまして、JR 大村線の下を本路線はくぐるようになっております。JR に工事を委託して、コンクリートボックス工事を、昨年度から着手しております。3 点目としまして、その掘削に必要な仮設の土留矢板設置を行いましたが、想定より転石の混入が多かったことから、矢板の圧入が、非常に難航したため、矢板の圧入をする前に、地盤を砂に置き換える工法に変更したことによる、約 5 億円の増額。4 点目としまして、周辺に住宅がございます。近隣住民から、工事の音とか振動に対しての配慮を求められたことから、JR 大村線のもともとあった橋脚・橋台の撤去を、当初はブレーカーによる取り壊しをと考えていたんですけれども、それを変更しまして、機械で構造物を割る、静的破碎工に変更したことによる増額が 5,000 万円、トータル約 7 億

円の増額となっております。

7ページをご覧ください。

費用対効果ですが、今回、事業費の増額だけになっておりまして、前回評価時が、B/C 1.36、今回が 1.28 となっております。

8ページをご覧ください。

対応方針ですけれども、先ほどもお話ししましたが、国道 444 号とほかの都市計画道路と広域ネットワークを形成することで、環状道路として国道 34 号の渋滞緩和に寄与する事業だと考えております。また、新大村駅のアクセス道路、新幹線車両基地へのアクセス道路にもなる予定でございます。また、大村市からも整備促進を要望されております。ということで、事業費の増額はございますが、費用対効果が 1 以上あることから、事業の必要性を考慮し、事業継続と考えております。

ご審議よろしく申し上げます。

○井上委員長 ただいま説明がありました道路建設課の道建-11 について、ご意見、ご質問があればお願いいたします。

○大嶺副委員長 騒音・振動で住民への配慮ということなのですが、ブレーカーという、当初から音が出るようなやり方は、例えば法律で何デシベルとか決まっていると思うんですけど、それ以下になるように、住民がそれを求めてこういう対策をしているのか、どうなんでしょうか。

○説明者（県央振興局） 騒音・振動ですね、昼間の工事なので問題ないと思うんですけども、かなり近くに住宅があって、病気をされている方とかも在宅されているので、それで、昼間ずっと、施工するという事は、ちょっと厳しいかなということで、今回、コアを掘って、そこにジャッキを入れて破碎するというふうな形で、極力音が出ないような工法に変更した次第でございます。

○大嶺副委員長 それはわかるんですけど、法律の基準が、私は正確には覚えてないんですけど、昼間だからいいというわけではなくて、昼間でも、住民が近くにいたらどれぐらいに抑えるというのがあるんじゃないかなと思うんですけど。

○説明者（県央振興局） 法律上は 85 デシベルで、今回、どうしても瞬間的には 91 とか騒音が出るものですから、それを継続的にやるということはちょっとどうかなということで、今回、JRのほうで判断をされて変更に至ったということです。

○大嶺副委員長 なので、本来は住民からの要望というよりも、事業者側でそういうのをあらかじめ想定して別のやり方というのが必要だったということでしょうか。

○説明者（県央振興局） そうです。そういうふうになると思います。

○井上委員長 ほかにございませぬか。

ないようですので、ただいま説明のあった道路建設課の道建-11 については、原案どおり認めるということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり決定をさせていただきます。

それでは、ここで 5 分間の休憩を挟みたいと思います。

— 午後 4時16分 休憩 —

— 午後 4時22分 再開 —

○井上委員長 それでは、再開いたします。

道維－1 街路事業 大黒町恵比須町線

○井上委員長 次は、道維－1の説明をお願いいたします。

○説明者（長崎市） 長崎市でございます。

それでは、道維－1街路事業で実施しております、都市計画道路「大黒町恵比須町線」について説明させていただきます。

事業主体は長崎市でございます。本路線は、平成26年度に事業採択されてから6年を経過することから、再評価の対象となるものでございます。

審議経過といたしましては、平成26年度に着工、今回が初めてご審議をお願いするものです。

事業の目的としましては、長崎駅周辺の交通混雑を解消し、交通の円滑化及び歩行者の安全確保を図るとともに、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成に寄与するものでございます。延長は110メートル、幅員は、画面右側の標準断面図のとおり、両側に4メートルの歩道を配置し、車道幅員は17.25メートルを予定しております。令和元年度末の事業進捗率は、事業費ベースで0.7%、用地取得率は0%でございます。本路線は、長崎中央郵便局、パチンコ店といった大規模な事業者が地権者となっており、現在は、具体的な移転先について調整を行い、契約時期について交渉しているところでございます。

事業の効果としましては、長崎駅周辺と長崎市役所、また東長崎方面等を結ぶ連絡網の一端を担い、多くの自動車交通を処理しておりますが、現状では片側1車線の2車線道路であることから、慢性的な交通渋滞を引き起こしており、ピーク時には、写真の①、②のような状況が見受けられます。今後、長崎駅周辺の整備により交通量の増大が想定されるため、本路線を整備することにより、交通混雑の解消や交通の円滑化、良好な都市環境の確保を図る必要があると考えております。

今回は、事業期間を見直す必要があることから、令和2年度までとしていたものを令和9年度まで延長したいというものになります。これまで道路詳細設計や移転補償のための建物調査などを実施しておりますが、大型物件の移転先調整などにより、用地交渉が難航しており、用地進捗率は0%となっております。現在、大型物件の具体的な移転先について詰めの調整を進めており、合意が得られ次第、速やかに工事に着手していきたいと考えております。

関連事業であるJR長崎本線連続立体交差事業が令和3年度、長崎駅周辺土地区画整理事業が令和5年度の完成を予定しており、令和6年度以降、新たな土地活用による駅周辺の交通量の増大が予想されるため、長崎駅の交通結節点として機能強化が求められおり、その一環として、大黒町恵比須町線を整備するものでございます。

費用対効果としましては、今回、再算定を行い、1.25となっております。前回からの

マイナス要因としましては、用地取得の延伸に伴いまして、社会経済情勢等の影響により、用地取得や工事にかかる費用が増加したものです。プラス要因としまして、同じく社会経済情勢等の影響により、走行時間短縮などによる便益が増加したものです。

最後に、対応方針ですが、本事業は、本路線の整備を行うことにより、長崎駅周辺の交通混雑を解消し、交通の円滑化及び歩行者の安全確保を図るとともに、長崎駅周辺の土地利用の促進により、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしい都市拠点の形成に寄与するものであり、費用対効果が十分に見込まれますので、早期の完成を目指し、引き続き事業の進捗を図りたいと考えております。したがって、対応方針としては、継続とさせていただきます。

説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いたします

○井上委員長 ただいま説明がありました道維-1について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願いたします。

○岡委員 長崎県の県庁所在地の長崎市のだ真ん中の工事ということで、B/Cなんですけれども、思ったほど、大きな工事というか、大きな計画の割に、B/Cがもっとあってもいいのかなと内心思っているところなんですけれども、この辺が妥当なところなのか、それとも、本当ならばもっとB/Cが上がるところなんですけれども、こういう要因があってこの程度の数字になっていますというのが何か欲しいところなんですけれども。

今後、用地買収もこれからということですので、長引けば、もっともつとB/Cは下がっていくんだろうと思いますので、マイナス要因というか、一番のだ真ん中の県庁所在地のすぐ近く、長崎駅のすぐ近くというところなのに、このB/C、普通の数字というのは何かあるのか、影響があるのか、その辺があればお伺いしたいところです。

○説明者(長崎市) ただいまのご質問は、B/Cのほうが1.25ということで今出ているんですが、それがもうちょっとあってもいいんじゃないかというご質問だと思うんですけども、一応、今回やっている事業のほうが、もともと通っている道路を拡幅するような事業というところもございまして、何もなくて道路をつくってあげれば、それなりにB/Cは上がっていくんですけども、今回は、もとあるところの道路を広げるというような事業になっているものですから、効果的には、もともと道路として通っていたところの機能をちょっと高めるといような改良的な事業という位置づけになっているものですから、今回、こういった1.25、ただ、これでも十分費用対効果は出ているというふうに考えております。以上です。

○岡委員 わかりました。37億円という金額をかけてするということなので、しまというか、地方であれば、そういう拡幅があつたりとか、そういう工事をして金額が上がるといのは、もう仕方がないことだと思うし、人の命がかかれば仕方がないと思うんですけども、この金額をかけて道路を拡幅して、B/Cが数字では1.25ということでしたら、実際もっと効果があるのかもしれないけれども、ちょっともったいないというのが正直なところです。

○井上委員会 ほかにございせんか。

○中村委員 説明はございますけれども、6年間、かなり時間を経過しているんですけど、

基本的には何も進んでないように見受けられますが、当初、この事業を始めるときに、事前の調整とか、説明とか、そういうことで成算があつて、令和2年には終わるという予定を立てられていたのではないのでしょうか。それが進まなかったのはどういうことなのかとか、もう新幹線の開通に当然間に合うという前提でつくられた計画だったはずなのに、それがなぜ遅れているのかがよくわからないんです。

確かに、郵便局のところとか、パチンコ屋のところとか大型物件があるということですが、それも当然、事前にずっと調整をされていたんでしょから、それがなぜ遅れているのかが、どうしてもわからないんです。すみません、ちょっと教えていただけますか。

○説明者(長崎市) 当初の計画期間から、もう6年たっているという中で、全然事業が進んでいないというお話だと思いますが、当然、今言われましたように、地権者とは、この事業を立ち上げるときに、話をしながら協議を行っております。権利者の方が、今回、この工事には5名いらっしゃるんですけど、その中で中央郵便局とか、パチンコ店とか、大型の大規模な地権者がいらっしゃいます。この事業に関しましての同意といいますか、ご理解は得られておりましたので、その中で事業をうまく進められるものと、我々はそこで想定しておりました。

ただ、今、委員が言われましたように、当然、新幹線が令和4年度の開通を目指していると。その前に、連続立体交差事業が完成すると。その中で、駅周辺の事業が完成すると同時に、また、その前に、この道路整備事業が終わっていかないといけないということで、我々も取り組んでいたんですけど、じゃ、郵便局とかをどこに移転していただくのかとかその辺の話の中で、我々も移転先を幾つか提示しております。その中で調整に時間を要したものですから、今のところ、用地の進捗率が0%となっております。

ただ、相手様とはずっと交渉はさせていただいておまして、決まりさえすれば、ぽんといくような、ご理解いただいていますもので、そこがなかなかできなかったというのは、本当に我々の交渉が不足していたのかもしれませんが、事業自体が進まないというふうには受け取っていませんで、相手との移転先の合意が得られれば、事業は目に見えて進んでいくものと。延長自体も、110メートルと短いものですから、この大きな地権者が動くことによって、そのほかの権利者もそこに合わせて、また移転先が決まっていくというふうな流れになっているものですから、そのところは、今後進んでいくものと考えております。

○井上委員長 ほかにありませんか。

ないようですので、ただいま説明があつた、道路維持課の道維-1については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、道維-1については、原案どおり決定させていただきます。

道維-3 街路事業 竹松駅前原口線

○井上委員長 続きまして、道路維持課の道維-3の説明をお願いします。

○説明者(大村市) それでは、説明をさせていただきます。大村市道路課の田中と申し

します。

道維-3 都市計画道路「竹松駅前原口線」について説明いたします。

本路線は、大村市の中央部に位置し、国道 34 号を起点とし、西側に 600 メートルを整備するものでございます。

2 ページをご覧ください。

本事業は、平成 23 年度に事業採択され、事業採択後 10 年が経過したことから、今回、初めて再評価に諮るものでございます。

3 ページをご覧ください。

図面左側が起点、J R 竹松駅方面になります。竹松駅前原口線は、近年、住宅地として開発が進む富の原地区と J R 竹松駅を結ぶ道路であり、通勤・通学の歩行者や自転車の安全確保、緊急車両等のアクセス向上を目的とし、延長 577 メートル、幅員 16 メートル、総事業費 14 億 3,000 万円を街路事業により整備するものでございます。現在の事業進捗率は、事業費ベースで約 50%、用地進捗率は、面積ベースで約 67%となっております。

4 ページをご覧ください。

事業の効果・必要性につきましては、本地域の特性として、沿線には、大村市人口の約 1 割に及ぶ住民が居住しており、周辺には小学校、中学校が立地し、本路線は学校指定通学路となっております。しかし、現在は幅員が狭い片側歩道であることから、通勤・通学時には歩道が混雑し、歩行者や自転車の危険性が非常に高く、利用者の安全確保が求められている状況であります。また、通学路交通安全プログラムに基づく合同点検においても、危険箇所として、安全対策の必要性が求められております。以上のことから、本事業により、歩行者、自転車の安全性の確保と災害時の輸送の支援向上や円滑な避難といった効果が期待されております。

5 ページをご覧ください。

事業の進捗についてですが、用地取得において、筆界未定地の存在や代替地詮索等の問題により、用地交渉が難航しておりましたが、現在は解消し、用地取得は約 7 割が完了しております。しかしながら、これらの問題の解決に時間を要したため、平成 29 年度に事業認可の変更を行い、事業期間を令和 5 年度へ延伸し、事業費につきましても、労務費及び資材高騰などの影響を受け、14 億 3,000 万円へ増額しております。

6 ページをご覧ください。

社会経済情勢の変化についてですが、資料左側の図は、地区ごとに 10 年間の人口の増減率を色分けしたもので、本路線周辺地域の大きいところで約 2 倍近く増えており、人口増加が著しいことがわかります。また、資料右側の表は、将来交通量の変化について示しておりますが、市外のその他地域関連の伸び率が 1.04 倍に対し、大村市関連は 1.2 倍以上となっており、大村市の伸び率が大きいことがわかります。これにより、本路線の計画交通量も約 1,000 台の増加となっております。

7 ページをご覧ください。

事業の投資効果につきましては、前回評価時からのプラス要因として、対象地域の将来交通量が増加したこと、マイナス要因として、事業費の増加、事業期間の延伸が要因とな

り、その結果から、費用対効果は 1.07 から 1.06 に減少しております。

8 ページをご覧ください。

対応方針としては、本事業により、住宅地として開発が進む富の原地区において、通勤・通学の歩行者や自転車の安全確保と緊急車両等のアクセス向上が図られること、また、本事業の用地取得は、面積ベースで約 67%と着実に進捗しております。事業期間の延伸や事業費の増はあるものの、費用対効果は見込まれることや、事業の必要性を考慮し、引き続き事業継続を提案させていただきます。

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。

○井上委員長 ただいま説明がありました道維-3 の内容について、ご意見等がありましたら、よろしく願います。何か質問ございませんか。

ないようですので、ただいまの道路維持課の道維-3 については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり認めるということで決定をさせていただきます。

港湾-1 長崎港海岸保全事業（護岸整備）

○井上委員長 続きまして、港湾課の港湾-1 の説明をお願いいたします。

○説明者（長崎港湾漁港事務所） 港湾漁港事務所の太田と申します。よろしくお願いいたします。では、資料に基づきまして説明させていただきます。

対象の事業は、「長崎港海岸保全事業（護岸整備）」でございます。再評価後 5 年を経過したものでございます。

審議経過ですが、本事業は、平成 18 年度に事業着手し、直近では、平成 27 年度に再評価を実施しております。今回、再評価実施後 5 年経過したため、再度再評価を実施するものです。

2 番の目的・事業概要・これまでの経緯についてでございますが、計画地は、長崎港の南側の小ヶ倉地区と毛井首地区の間に位置した海岸であります。護岸背後には、住宅や工場などが立地、密集しているところでございます。既設の護岸は、石積み護岸で老朽化しており、天端高も低く、また、台風時には波浪が直接家屋に当たるなど被害が発生しておりました。さらに、護岸背後の住宅の間に市道が通っておりますが、普通自動車が 1 台通る程度の幅員しかないことから、地元からは、護岸の改良と併せて市道の拡幅も強く望まれておりました。このことから、護岸改良と市道の合併施工により、平成 18 年度から着手を行いまして、全長 1,100 メートルを計画しております。

3 番の事業効果・必要性についてでございますが、当事業は、護岸を 1,100 メートル整備することで、防護区域 3.7 ヘクタール、防護人口 160 人の生命・財産を守ることとしております。浸水被害額は、年間 5.81 億円を想定しています。護岸の整備前は、台風などにより、家屋に直接越波被害等がありましたが、護岸整備後は、家屋などへの越波被害は確認されておられません。また、護岸を全区間整備することによって、家屋への浸水被害を回避できるものと考えております。

4番、事業の進捗状況についてでございます。事業費は、消費税率の変更や労務単価の上昇等により、0.4億円増加しております。事業期間につきましては、現地は、今、赤色で着色している部分の500メートルが完了しておりますが、当該事業は、対岸護岸と市道の合併施工で、青色の区間につきましては、長崎市道のルートが決定していないため、平成29年度から護岸工事を一時中断しております。このため、工期を4年間延長し、令和6年度までとするものでございます。

5番の事業の投資効果についてでございます。B/Cは、工期の延長により、消費税の増加や労務単価の上昇の影響を受け、工事費が上がったため、前回評価から減少しておりますが、8.47と投資効果が見込まれております。

対応方針につきましてはですが、本事業は、前面に護岸を整備することで、波浪・高潮の被害を削減し、背後の人命・財産を守るための事業です。令和元年度末時点の事業進捗率につきましては、事業費ベースで約47%となっております。当該事業と併せて、護岸の背後は長崎市の道路事業との合併施工を行っており、早期完成が望まれております。今回、事業期間の延長の要因である長崎市道のルートにつきましては、令和2年度に決定する見込みと聞いておりました、事業進捗の阻害要因は解消されるものであります。事業期間の延長、工事費の増はあるものの、費用対効果は十分に見込まれることから、事業を継続したいと考えております。

以上、ご審議のほどよろしくお願いたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました港湾課の港湾-1について、ご質問、ご意見等があればお願いたします。——ございませんか。

ないようですので、港湾-1については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり決定をさせていただきます。

河川-8 都市基盤河川改修事業 大井手川

○井上委員長 続きまして、河川課の河川-8について、説明をお願いたします。

○説明者(長崎市) それでは、河川-8「都市基盤河川改修事業」で実施しております、都市基盤河川「大井手川」についてご説明させていただきます。

事業主体は長崎市でございます。本事業は、平成27年度の再評価から5年を経過することから、再評価の対象となるものでございます。

審議経過としましては、平成13年度に事業採択され、今回が4回目のご審議をお願するものです。

事業の目的としましては、治水安全度の向上を図るとともに、環境に配慮した親水性のある河川整備をするものでございます。改修延長は2,150メートルで、事業内容は河道拡幅、築堤、護岸、河床掘削、橋梁架替え等であります。令和元年度末の事業進捗率は、事業費ベースで51.6%、用地取得率は74%となっており、1,288メートルが整備済みであります。今年度も、工事を約150メートル整備する予定でございます。

事業の効果としましては、想定氾濫区域内には、支所、中学校等の公共施設及び多くの家屋、また、並走する主要地方道の長崎畝刈線などの主要幹線道路が存在し、過去には、当該地区においても、長崎大水害で浸水被害等の甚大な被害に見舞われており、河川改修による事業効果が期待されております。

費用対効果としましては、今回、再算定を行い、3.63 となっております。前回からのマイナス要因としては家屋数の減で、主に高層住宅等への建替えにより、延べ床面積が減少したものです。

最後に、対応方針であります。本事業は、水害被害に対して、人的被害、一般資産、公共施設等を守るため、安全な河道を確保し河川氾濫を防止することと、環境に配慮した親水性のある河川を整備するもので、地元住民からも早期完成が望まれ、費用対効果が十分に見込まれますので、早期の完成を目指し、引き続き事業の進捗を図りたいと考えております。したがって、対応方針としましては、継続とさせていただきます。

説明は以上です。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました河川-8、都市基盤河川改修事業についてのご意見、ご質問等があればよろしく願いいたします。——ございませんか。

この事業につきましては、先ほど現地調査による詳細審議をしたいということで決定いたしました。都市計画街路事業の滑石町線（大神宮工区）と並行して流れている河川のようでありますので、一緒に現地調査を行ったらどうか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〕

○井上委員長 それでは、現地調査による詳細審議を行うということで決定をさせていただきます。

説明は以上です。ありがとうございました。

砂防-2 寺畑川事業間連携砂防等事業（砂防）

○井上委員長 続きまして、砂防課の砂防-2の説明をお願いいたします。

○説明者（砂防課） 土木部砂防課の橋本と申します。砂防-2「寺畑川事業間連携砂防等事業（砂防）」の再評価について説明をさせていただきます。

寺畑川は、諫早市西部の多良見町に位置する土石流危険溪流であり、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、2ページをお願いします。

1番の審議経過について説明します。本事業は、平成23年度新規事業として事業着手し、今年度は第1回審議としまして、事業採択後10年経過したことから、工期を令和5年度まで、事業費は3.6億円、B/Cは6.10へ変更しております。

続きまして、3ページをお願いします。

2番の事業の目的・事業の概要・これまでの経緯について説明いたします。事業目的は、土石流発生により被害が想定される保全区域に、JR長崎本線や国道207号や人家26戸があることから、下流域住民の人命等を保全するため、新たに砂防施設を整備することで、

土石流災害を未然に防止することです。事業概要は、堰堤工 1 基及びそれに付随する溪流保全工や管理用道路等を整備する計画としております。事業の経過としては、平成 23 年度に事業化し、平成 25 年度より用地取得に着手し、令和元年度までに用地を取得しています。事業進捗率は 32.5%、用地進捗率は 100%となっております。

続きまして、4 ページをお願いいたします。

3 番の事業の効果・必要性について説明いたします。本溪流は流域内が荒廃しており、大雨時には上流域における山腹や溪岸の浸食により土石流発生が懸念されます。そのため、砂防堰堤の整備により、下流域への被害を未然に防止します。また、本事業により、人家 26 戸や重要交通網である J R 長崎本線、国道 207 号が保全されます。

続きまして、5 ページをお願いいたします。

4 番、事業費の見直しについて説明いたします。構造の変更等により、下図に示す用地交渉難航による管理用道路の再検討を行っております。また、事業期間中に技術指針改定があったため、それに対応した設計や用地補償費についても増額しており、約 9,000 万円の増額になります。一方で、工法の変更として、技術指針改定に伴う砂防堰堤形式の変更により、工事費が約 3,000 万円の減額となっております。その他、労務単価上昇等による増額によって約 5,000 万円の増額となります。その結果、事業費は、当初 2.5 億円から 3.6 億円へ 1.1 億円増額となっております。

続きまして、6 ページをお願いいたします。

5 番、事業期間の見直しについて説明いたします。用地交渉難航による管理用道路のルート再検討や用地交渉、地元調整に時間を要したため、工期が、平成 28 年度から令和 5 年度に延長になっています。また、用地取得については、令和元年度までに全て完了しております。

続きまして、7 ページをお願いします。

6 番、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 4.76、現行で 6.10 であります。プラス要因としては、費用便益分析マニュアルの改定による便益の増であり、マイナス要因としては、構造変更等による事業費の増及び用地交渉難航による工期延長になります。

続きまして、8 ページをお願いいたします。

最後に、対応方針について説明いたします。保全対象である人家 26 戸、J R 長崎本線、国道 207 号等の重要性、災害時の地域経済への影響を考慮した上でも事業継続の必要性があること。用地進捗率は 100%であり、今後、早期に整備効果が発現すること、地元が早期完成を望んでいること、事業費の増額や工期の延長はあるものの、費用対効果が十分見込まれることから、対応方針は継続でお願いいたします。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました、砂防課の砂防-2 について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願いします。

○山本委員 砂防堰堤の不透過構造から透過構造に変更されていますけど、何か急な決定であったり、経済の観点であったり、そういった理由から変更されていると思うんですが、

そのあたりを少し教えてください。

○説明者（砂防課） 砂防課の太田と申します。構造については、従来の不透過構造から透過構造へと変更しています。その経緯といたしましては、平成 28 年度に技術指針、砂防ダムを計画する上での技術指針が改定されることに伴って変更しております。

透過構造というのが、流木を先に止めて、それでジャングルジムみたいな透過部分が詰まることによって土砂を捕捉するような効果が見込まれていて、従来の不透過構造よりもダムの高さを抑制することができたり、経済的な工法となっております。

○山本委員 この溪流は、流木が多いということなんですか。

○説明者（砂防課） どうしても山に設置することになるので、想定する流木というのは多く見込んでおるところでございます。

近年発生する土砂災害においても、流木が先に流れてきてという土砂災害が頻発していることから、平成 28 年度にその技術指針が改定されたという経緯でございます。

○山本委員 じゃ、もうほとんど透過構造に変更しつつあるんですか、そういう砂防自体。

○説明者（砂防課） 国のほうからは透過構造のほうを推奨されていて、それに基づき変更しております。

○山本委員 わかりました。ありがとうございます。

○井上委員長 ほかにございませんか。——ないですか。

それでは、ないようですので、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり決定をさせていただきます。

砂防－6 陣の内（2）地区急傾斜地崩壊対策事業

○井上委員長 続きまして、砂防課の砂防－6 の説明をお願いいたします。

○説明者（砂防課） 続きまして、砂防－6「陣の内（2）地区急傾斜地崩壊対策事業」の再評価について説明いたします。

陣の内（2）地区は、佐世保市南部の陣の内町に位置する最大がけ高約 35 メートルの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、2 ページをお願いします。

1 番の事業経過について説明します。本事業は、平成 23 年度新規事業として着手しており、今年度は、第 1 回審議としまして、事業採択後 10 年間経過したことから、工期を令和 4 年度まで、事業費の変更なし、費用対効果は 4.11 となります。

続きまして、3 ページをお願いいたします。

2 番、目的・事業概要・これまでの経緯について説明いたします。事業目的は、保全対象の人家 32 戸を含む、最高がけ高約 35 メートルの急傾斜地において、自然災害等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。本事業の事業進捗率は 61%、用地進捗率は 100%となっております。

続きまして、4 ページをお願いいたします。3 番、事業の効果・必要性について説明い

たします。事業効果としましては、急傾斜地崩壊対策によって、人家 32 戸のほか、佐世保市立早岐中学校や市道 250 メートルが保全されます。

続きまして、5 ページをお願いいたします。

4 番、事業費の見直しについて説明いたします。緑着色範囲は、当初から対策が必要な範囲でしたが、事業着手後に地権者からの要望が得られて対策が可能となったことから、対策範囲拡大となりました。その結果、約 6,000 万円の増額となっています。また、赤着色範囲では、地権者との協議の結果、待受擁壁工へ工法変更を行ったことで、約 6,000 万円の減額となっています。その結果、合計では、事業費の増減なしとなっています。

続きまして、6 ページをお願いいたします。

4 番、事業期間の見直しについて説明いたします。先ほど説明したように、事業着手後に、緑着色の範囲で地権者からの要望が得られて対策が可能となったことから、対策範囲拡大となりました。これにより計画範囲の変更を行っており、当初、平成 32 年度までと予定していた完了工事が令和 4 年度まで延長となっております。

続きまして、7 ページをお願いいたします。

5 番、社会経済情勢等の変化について説明いたします。

先ほど申し上げた対策範囲の変更により、保全対象人家数が増加しております。また、その他の範囲についても、人家戸数の変動があっており、合計 11 戸の増加となっております。

続きまして、8 ページをお願いいたします。

6 番の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 3.54、現行で 4.11 であります。プラス要因としましては、保全対象人家戸数が増えたことに伴う増、マイナス要因としましては、事業範囲拡大に伴う工期延長です。

続きまして、9 ページをお願いいたします。

最後に、対応方針について説明いたします。保全対象である人家 32 戸、佐世保市立早岐中学校等の重要性、災害時の地域経済への影響を考慮した上でも事業継続の必要性があること、用地進捗率は 100% であり、今後早期に事業効果が発現すること、地元からの要望により開始した事業であり、地元が早期完成を望んでいること、工期の延長はあるものの、費用対効果が十分見込まれることから、対応方針は、見直し継続でお願いいたします。

ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました砂防課の砂防-6 について、ご意見、ご質問等があればお願いいたします。——ありませんか。

ないようですので、原案どおり認めることにご異議はございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり認めるということに決定をさせていただきます。

住宅-1 長崎都市計画事業 時津中央第2土地区画整理事業

○井上委員長 続きまして、住宅課の住宅-1 の説明をお願いいたします。

○説明者（時津町） 時津町区画整理課の大串と申します。

それでは、「長崎都市計画事業 時津中央第 2 土地区画整理事業」についてご説明いたします。

本地区は、時津町の中心市街地の南側に位置し、西側に国道 206 号、北側に国道 207 号がございます。赤線で囲まれた区域 20.3 ヘクタールについて、土地区画整理事業を行っております。

次に、2 ページをご覧ください。

これまでの審議経過でございますが、今回が 4 回目の審議となります。事業採択が平成 13 年度、事業の施工期間は平成 16 年度から令和 11 年度、総事業費が 138 億 4,000 万円でございます。

次に、3 ページをご覧ください。

事業の目的でございますが、本町の「まちの核」の一端を担う本地区において、都市基盤や市街地環境を改善することで、住環境の悪化を防止し、公共の福祉の増進に寄与することを目的としております。事業概要でございますが、国道 206 号・207 号に接続し、区域内を横断する都市計画道路、西時津左底線のほか、3 本の都市計画道路を中心に区画道路、公園等の公共施設と合わせて、黄色の区域の住宅地を整備しております。平均減歩率が 24.2%、平成 22 年に仮換地指定を行い、建物の移転補償や造成工事に着手しております。

次に、4 ページをご覧ください。

地区内の状況でございます。左側が、国道からの通過交通が地区内の生活道路に流入している状況でございます。朝夕の時間帯を中心に、歩行者の安全確保が困難な状況でございます。また、右側の写真でございますが、区域内の狭隘道路の状況でございます。区域内にはこのような道路が点在しており、緊急車両の通行の妨げとなっております。歩車分離等の対策や狭隘道路の解消を図る必要がございます。

次に、5 ページをご覧ください。

事業の進捗率状況でございますが、令和 3 年度には、区域全体のうちの西側にあたります都市計画道路 西時津左底線と冬切線を接続することとしており、国道から流入する通過交通を都市計画道路のほうに誘導し、住環境の改善と歩車分離を図ることとしております。

次に、6 ページをご覧ください。

本事業におけるコスト縮減対策として、町有地を活用した補償費用の削減を進めております。具体的には、造成済みの町所有の仮換地と、これから移転する地権者の仮換地を交換し直接移転していただくことで、仮住居費用や引っ越しにかかる費用等約 1 億 6,000 万円の事業費が削減されております。

次に、7 ページをご覧ください。

事業の投資効果でございますが、全事業の B/C が 1.04 となっております。プラス要因としては地価の上昇、マイナス要因としては事業費の増が挙げられます。また、B/C にあられない効果として、人口の流入が挙げられます。

最後に、8 ページをご覧ください。

今後の対応方針でございますが、時津町では、本事業を町の最重要施策と位置づけ、予算措置を積極的に行い、事業に取り組んでおります。また、地区内の地権者からは、事業の早期完成を望む声が多く、建物移転や工事についても順調に進捗しておりますので、原案のとおり事業を継続し、早期完成に努めてまいりたいと考えております。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました住宅課の住宅－1について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願いたします。――ありませんか。

ないようですので、原案どおり認めるということではよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、原案どおり継続ということで決定をさせていただきます。

住宅－2 土地区画整理事業 西ノ原土地区画整理事業

○井上委員長 続きまして、住宅課の住宅－2の説明をお願いたします。

○説明者（波佐見町）波佐見町の堀池でございます。よろしくお願いたします。

波佐見町の「西ノ原土地区画整理事業」の概要について、ご説明申し上げます。

中央にあります赤線で囲っている部分が、事業箇所となります。北側には都市計画道路の波佐見縦貫線、中心部は波佐見中央線が通っております。西ノ原地区は、波佐見町の中心部に位置しており、古くから商店街や窯業施設、住宅地等で形成された密集市街地となっております。また、近年、歴史的建造物や旧製陶所をリノベーションしたカフェなどが注目され、県内外からの観光客が増加している状況です。

2ページをお願いたします。

審議経過でございますが、前回再評価後5年経過により、今回、審議の対象となっております。

3ページをお願いたします。

続いて、事業概要ですが、平成7年度の都市計画決定以降、平成11年度に本工事に着工し、事業規模は16.6ヘクタールで、都市計画道路の2路線をはじめ、街区内の宅地及び区画道路、公園緑地を整備します。事業全体の総事業費は64億9,000万円となっております。

4ページをお願いたします。

次に、事業効果や必要性ですが、西ノ原地区では、毎年ゴールデンウィーク期間中に約30万人を集客する「波佐見陶器まつり」を開催しております。開催時においては、アクセス道路として、都市計画道路の波佐見中央線、いわゆる波佐見町の東西を結ぶ主要地方道佐世保嬉野線が重要な幹線道路として大きな役割を果たしております。しかし、現況の道路は見通しが悪いS字カーブがあることや、車道、歩道ともに幅員が狭いことから、たびたび交通事故が発生しており、また、雨季になりますと道路冠水等の浸水被害が発生している状況でございます。このようなことから、危険道路の解消や浸水被害の軽減を図るため、土地区画整備事業により、地区内の住環境整備を進めていきたいと考えております。

5ページをお願いたします。

次に、進捗状況についてですが、黒色の部分が過年度施工箇所となり、黄色の部分が今年度施工予定箇所となっております。工事内容は、南側は街区内の宅地造成や都市計画道路である西ノ原環状線や区画道路の道路整備を予定しており、中心部においては、波佐見中央線にかかる建物移転補償や道路整備、浸水対策工事を進めているところでございます。なお、施工期間が令和3年度となっているため、次年度に施工期間の延長の手続きを行う予定でございます。現時点における施工期間の延長は、10年と考えております。

6ページをお願いします。

本事業の投資効果でございますが、便益と費用の増加がほぼ同率であったことから、前回評価時と同一の1.02となっております。なお、そのほか、B/Cでは計測できない効果として、地元地権者による協議会の設立が、まちづくりに対する地元の熱意として伝わるものがあり、地区内への移住定住人口の増加や交通事故の減少による事業効果が見込まれます。

7ページをお願いします。

対応方針につきましては、令和元年度までの事業実績が18億4,000万円で、事業費ベースでの進捗率は28.4%となっております。近年の経済情勢の変化による税収や交付税の減収により財政状況が悪化しており、思うように事業進捗が図れない状況にあります。今年度から、事業認可変更手続事務と並行して、早期完成に向けた今後の事業の進め方について、地区住民とのコンセンサスを基本に、事業の見直し業務を実施する予定としております。早期に町の方針を定め、事業内容や施工期間について精査し、再度、監視委員会の皆様にご審議いただきたいと思っております。対応方針は、継続としたいと考えておりますので、ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました住宅課の住宅-2について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願ひいたします。——ございませんか。

ないようですので、住宅課の住宅-2については、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、そのように決定をさせていただきます。

再評価の審議については、以上で全てが終わりました。

2-2 再評価の詳細審議事業の確認

○井上委員長 続きまして、議事次第にあります、2-2 再評価の詳細審議事業の確認を行いたいと思います。

先ほど現地調査による詳細審議を行うということで決定をいたしました、道建-10「都市計画道路 滑石町線」、それから、河川-8の「大井手川 都市基盤河川改修事業」の2件が現地調査をするということで決定いたしました。せっかくですから、これに加えて、その近くで事業が行われております、河川事業の河川-1「時津川 総合流域防災事業」がありますので、この3カ所について、現地調査の上詳細審議を行いたい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〕

○井上委員長 それでは、そのように決定をさせていただきます。

以上で、再評価の審議項目を終了させていただきます。

2-3 事後評価対象事業の説明及び審議

○井上委員長 続いて、議題の2-3 事後評価対象事業の説明及び審議を行いたいと思います。

道建-1 街路事業 都市計画道路 平瀬町干尽町線

○井上委員長 まず、道路建設課の道建-1 の説明をお願いいたします。

○説明者(県北振興局) 県北振興局道路建設第二課の真鳥です。よろしくお願いします。

事後評価の道建-1「街路事業 都市計画道路 平瀬町干尽町線」についてご説明いたします。

2 ページをご覧ください。

本事業は、平成 8 年度に新規評価を受けまして、以後、2 回の再評価を得て、平成 27 年度に事業が完了となっております。事業完了後 5 年を経過することから、今回、事後評価を行うものでございます。

3 ページをご覧ください。

事業の目的・概要でございます。本事業は、佐世保市中心部の国道 35 号の交通混雑の緩和を図るとともに、西九州自動車道のインターチェンジ、佐世保駅や佐世保港へのアクセス強化を図り、中心市街地の交流促進や連携強化を目的としております。

事業の概要ですが、佐世保市の平瀬町から干尽町、これは佐世保駅の港側、西側にちょうど位置しますけれども、延長約 2,370 メートル、幅員が 40 メートル、車線の本数が 4 車線の街路事業を整備したものでございます。

4 ページをご覧ください。

左側が整備前、右側が整備後の幅員構成となります。整備前 2 車線であった道路を 4 車線で整備を行っております。真ん中にある橋脚については、この上に西九州自動車道が通っておりましてございます。

5 ページのほうで、現在の佐世保駅の西側、港側になりますが、この街路事業の整備の状況でございます。

6 ページをお願いします。

事業の効果ですが、並行して走る国道 35 号の交通混雑の緩和として、35 号の整備前、平成 10 年の交通量が約 5 万 9,000 台ございましたが、平瀬町干尽町線を整備することによりまして、この国道の交通量が約 4 万 9,000 台、約 1 万台減少、率にして 16%の交通量が減少し、国道 35 号の交通混雑の緩和が図られております。

7 ページをご覧ください。

また、この事業は、佐世保駅周辺再開発事業（レインボープロジェクト）という事業の中で、佐世保駅周辺の土地区画整理事業であったり、佐世保駅の鉄道高架化事業であった

り、こういったものと一体的に整備をしたものでございまして、これらの整備に一体的なまちづくりの整備によりまして、良好な都市空間の創出が図られております。

整備効果の一例として、佐世保市の中心市街地の人口、佐世保市自体の人口は左のほうのグラフで減少していますが、中心市街地の人口は増加している。また、右のほうについては、駅の港側の歩行者の交通量を計測したものですけれども、平成 25 年度から現在、令和元年度、これは交通量の合計、グラフを全部足した合計になりますが、おおむね 5 倍に増加しているところでございまして、まちなかの賑わいの創出につながっている事業でございまして。

9 ページをご覧ください。

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ございます。事業費、完了年度、交通量、費用対効果について、前回、再評価時との比較を行っております。事業費につきましては 144 億円となりまして、前回から 15 億円の増額となっております。事業の完了年度につきましては、平成 26 年度の完了から 1 年延びまして、平成 27 年度の完了というふうになっております。交通量につきましては、一番下の段の現況交通量というところになりますけれども、平成 22 年に測りました交通量が約 2 万 7,000 台、昨年度、令和元年度に測りました交通量が 3 万 4,000 台というふうに増加をしております。費用対効果につきましては、1.26 から 1.08 というふうになっております。

10 ページをご覧ください。

事業費の増加の要因についてご説明いたします。平瀬町干尺町線については、電線類の地中化の事業を併せて行っておりまして、地面の下に電線を埋める工事をしないとイケないんですけれども、工事に当たりまして掘削したところ、当初想定をしていなかった埋設物等が多数見つかりまして、その撤去費用、移設費用等に多額の費用がかかったものでございます。

11 ページをご覧ください。

対応方針についてご説明いたします。本事業の整備に伴いまして、国道 35 号の交通混雑の緩和、都市機能へのアクセス強化による交流促進など、当初想定していた事業効果が見られておりますので、今後の改善措置、さらなる事後評価の必要はないというふうに判断をしております。

最後に、同種事業の計画・調査のあり方についてですが、関係機関と連携し、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早期完成に努めることが必要であるというふうに考えております。

以上で説明を終わります。

○井上委員長 ただいま説明がありました道建-1 について、ご意見、ご質問等があればよろしくお願ひします。

○岡委員 事後評価ということで、休日の歩行者数とか車の台数とか詳細に調べて、とても見やすかったと思います。

先ほど長崎市のほうで B/C の件で質問をした、似たような話にもなるんですけども、B/C が、今回 1.08 ということですが、人命にかかわらないのはあまり B/C が上がり

ないんだなと改めて思ったところですけども、観光都市長崎もですけども、佐世保も観光都市ということで、入り口、佐世保駅の周辺がとても観光都市らしくなっているので、大変いい結果になったんだなと思いました。

以上です。

○井上委員長 ほかにご意見はございませんか。

ないようですので、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、ご異議がないようでありますので、原案どおり認めることといたします。

河川－1 総合流域防災事業 三重川

○井上委員長 続きまして、河川課の河川－1の説明をお願いいたします。

○説明者（長崎振興局） 長崎振興局建設部河川課の橋口と申します。今から、河川－1河川事業「三重川」についてご説明いたします。よろしくをお願いいたします。

事業主体は長崎県、事業箇所は長崎市郊外の三重町になります。今回、平成27年度の事業完了後5年経過により、事後評価のご審議をいただくものでございます。

スライドの2ページをお願いいたします。

審議経過につきましては、平成10年度に新規の評価を行い、平成15年度、平成20年度、平成25年度に再評価を実施しており、今回の審議を行っていただくものでございます。

3ページをお願いします。

目的・事業概要につきましては、まず目的は、三重川におきまして、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としております。事業概要としましては、整備延長760メートルにおける河川掘削、護岸整備及び橋梁架替えについて、昭和57年度に事業着手して実施しております。

4ページをお願いします。

事業の効果の発現状況についてです。河川改修により流下能力の向上を図っておりまして、治水安全度を改修前の10分の1、すなわち、10年確率から、改修後は30分の1、30年確率に向上しております。このことによりまして、平成28年度には、計画雨量となります30年確率相当の雨を2回観測いたしましたが、洪水被害は発生しておらず、事業効果の発現が見られていると考えております。

5ページをお願いします。

費用対効果の算定基礎となりました要因の変化でございます。事業費、浸水家屋数等について、前回、平成25年度の再評価時との比較を行いました。事業費は、前回の12.2億円より11.1億円と約1.1億円の減少となっております。便益につきましては、浸水家屋の減少によりまして幾分下がりがりまして、B/Cも1.2から1.16と若干減少しているところでございます。

6ページをお願いします。

流域内の住民の方々を対象としてアンケート調査を行っておりまして、4枚のスライドにグラフでお示ししております。このまとめを10ページにお示ししているんですけども、アンケート調査結果のまとめといたしまして、総括いたしますと、今回の河川改修によりまして、約60%の住民の皆様が「水害の心配がなくなった」と、改修の効果を感じているとの結果を得ているところでございます。

最後に、11ページでございます。

対応方針の原案でございますが、当地区の河川の改修を行うことによりまして、河川の氾濫防止といった、当初想定していた事業効果が見られることから、当面の改善措置、それと、今後の事業評価につきましては、必要がないものと判断しております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました河川-1について、ご意見、ご質問があればよろしくお願いいたします。

○岡委員 まず最初に、今回、7月の雨などは全く問題なかったのでしょうか。

○説明者（長崎振興局） 今ご質問がありました7月の大雨、大雨特別警報も出ましたけれども、三重川があります三重町の北部のほうの西彼杵半島は大雨で一部被災等が起こっておりますけれども、三重川につきましては、特に被災等は起こっておりません。

○岡委員 あと一つですけど、アンケートの中で、60%の方が「水害の心配がなくなった」ということで答えてらっしゃるということですけど、残り4割の方は、やっぱりいまだに心配だということですかね。

○説明者（長崎振興局） その点につきましては、一定の効果を感じている方がいらっしゃるのに対して、今ご指摘のとおり、「よくわからない」という方が4割ぐらいということで、先ほどもお話がありました7月の大雨のような、私たちの想定を超えるような雨というものが、気候変動等によって全国的にも頻発しておりますし、そういった意味で、今の川でも、やはり大丈夫だろうかというふうなことをご心配される方は、当然ながらいらっしゃるのではないかとこのように考えております。

○岡委員 ありがとうございます。アンケートをとる時期によって、また違ったのかもしれないということですね。今とったら、もしかしたら、もっと上がるかもしれないということですね。

○説明者（長崎振興局） そうですね。アンケート自体は、昨年度の11月から12月にかけて実施しておりますので、今ご指摘がありましたように、今の時期とかに行うと、少し違った結果が出てくるかと思えます。

○井上委員長 ほかにございますか。

ないようですので、原案どおり認めるということではよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、そのように決定をさせていただきます。

砂防-1 大屋地区地すべり対策事業

○井上委員長 続きまして、砂防課の砂防-1の説明をお願いいたします。

○説明者（県北振興局） それでは、砂防-1「大屋地区地すべり対策事業」の事後評価について説明をさせていただきます。

大屋地区は、佐世保市北西部の鹿町町に位置する地すべり防止区域であり、当該箇所は、事業期間中に再評価を実施しており、全体事業費が10億円以上、事業完了後5年経過したため、事後評価を行うものであります。

続きまして、2ページをお願いします。

審議経過について説明いたします。当初は、昭和48年度に事業着手し、計4回の再評価を経て、平成27年度に事業完了しており、事後評価時点では、全体事業費16.4億円、B/Cは3.03となります。

続きまして、3ページをお願いいたします。

事業の目的・事業概要・これまでの経緯について説明いたします。事業目的は、保全対象である199戸の人家及び市道等を地すべり被害から保全することです。事業の経過としては、昭和37年に地すべり防止区域として指定され、その後、昭和47年の集中豪雨によって地すべり活動が活発化し、昭和48年に事業を開始しました。その後、平成27年に事業概成し、現在は地すべり活動が沈静化しております。

続きまして、4ページをお願いいたします。

事業の効果の発現状況としまして、事業期間中の平成20年度と事業完了時点の平成27年度時点で、地下水位は3メートル程度水位低下しており、事業で実施していた抑制工の効果が発現しております。また、地すべりの変動を示す孔内傾斜計の観測状況についても、令和2年度の観測では、事業完了時と同程度の変動量となっており、地すべり現象の沈静化が継続しております。

5ページをお願いします。

費用対効果の算定の基礎となった要因の変化を説明いたします。当初の全体計画では、対策が必要と考えていた地すべり防止施設ですが、詳細な現地調査や観測結果により、一部未施工で事業完了としております。

6ページをお願いいたします。

事業実施による環境の変化として、写真に示すとおり、事業完了後5年経過した現在においても、クラック等の拡大は確認されておられません。また、現在も抑制工からの排水が続いており、安定して地下水を排除し、地すべり現象を抑制できております。

7ページをお願いします。

社会経済情勢等の変化として、本事業においては、過年度の雨量情報を表に記載しております。特に、一昨年度と昨年度には、県北地区近傍で大雨を記録し、写真右側の写真に示すような地すべり災害が発生し、災害関連事業を実施しましたが、大屋地区におきましては、特に変化なく対策効果が発現されております。また、今年度も、佐世保市内においては、6月と7月に大雨を記録しましたが、当箇所では、特に変状はございません。

最後に、対応方針について説明いたします。改善措置の必要性として、抑制工及び抑止工により地すべり変動は沈静化しており、当面の改善措置は必要ないと考えております。また、今後の事後評価の必要性として、事業目的に見合った効果の発現が確認されており、

さらなる事後評価の必要はないと考えております。

同種事業の計画・調査のあり方として、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、早期完成に努めてまいります。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

○井上委員長 ただいま説明がありました砂防-1について、何かご意見、ご質問等があればお願いいたします。——ありませんか。

ないようですので、原案どおり認めるということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 原案どおりということで、決定をさせていただきます。

2-4 事後評価の詳細審議事業の確認

○井上委員長 以上で、事後評価3事業の説明、審議が終わりましたが、ここで確認をいたします。

この3事業については、説明があったように、事業効果は十分に発揮されているようでありますので、現地調査の必要はないと考えておりますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○井上委員長 それでは、そのように詳細審議なしということで決定をさせていただきます。

以上で、本日の審議事項は全て終了いたしました。

最後に、そのほか、この議案以外で何かご発言、ご意見がありますでしょうか。

○大嶺副委員長 時間が過ぎていて申し訳ないんですけど、何度かこの委員会に参加して、十分議論ができなかったなと思うのが、先ほどの土質改良とかでコストがかかる。通常、例えば橋梁の設計だと、マニュアルとか設計基準がきちんとあって、大体やり方が決まってくるんですけど、掘削土を処理するやり方はいろんなやり方があるので、例えば業者がこれをすると言ったら決まるようなところがあるんじゃないかなと推測するんですけど、それをもっと安いやり方とかが、本当なら検討すればあるんじゃないかというのが、そこが十分議論できているのか、例えば技術的な判断がどこかでされているのかなというのが疑問な点です。

○井上委員長 今の質問について、何か回答を。

○事務局 今回、この委員会自体は、公共事業を今後継続していくのか、中止していくのかみたいところのジャッジをする場であって、今言われたようなテクニカルなところについては、確かにおっしゃるところは、この前のときから大嶺副委員長のほうからは、盛土材の土質についてどうだったのか、今回もまた同じようなというか、土質改良についてそういった質問を投げられていまして、私も聞いている限りにおいては、なかなか十分に答えきれなかったんじゃないのかなというのを思っています。

この件については、今後、別の形で勉強会みたいなことでとらせていただくのか、そういったことを考えていきたいと思えます。

○大嶺副委員長 この委員会の範疇じゃないので、意見として、参考意見にさせていただき

ればと思っています。

○事務局 あるいは、次回に、今回は労務費とか上がっているもので共通しているところに対して、我々のほうで説明させていただきましたが、次回のときでも、そういったのを10分程度、資料等を用意させていただいて説明をさせていただくというような形をとらせていただければ、そういう形でも構いませんので、何か時間をとるように考えてみます。

○井上委員長 それでいいですか。

○大嶺副委員長 はい。

○井上委員長 では、よろしく申し上げます。

ほかにございませんか。——ありませんか。

3. 閉 会

○井上委員長 それでは、意見もないようですので、予定された議事を全て終了いたします。

それでは、事務局に進行をお返しします。よろしく申し上げます。

○事務局 井上委員長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様方におかれましては、長時間、時間オーバーにかかわらず、熱心にご審議賜りまして、本当にありがとうございました。

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

なお、事務局より、報告事項が幾つかございます。

○事務局 事務局よりご報告させていただきます。

今後の予定でございますけれども、現地調査や詳細な審議が必要な事業が3件ございましたので、日程調整の上、第2回は8月下旬に開催させていただきたいと思っております。

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

事務局からの報告は、以上でございます。

○事務局 追加で、本日の議事内容につきましては、議事録並びに議案要旨を作成しまして、委員の皆様にご確認していただいた上で公表したいと考えていますので、ご了承のほど、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、第1回長崎県公共事業評価監視委員会を閉会いたします。

どうもありがとうございました。

— 午後 5時42分 閉会 —