

令和5年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会

日 時：令和6年1月29日（月）
14時00分～14時52分
場 所：長崎県庁3階302・303会議室

— 午後 2時00分 開会 —

1. 開 会

○事務局（中村） それでは、定刻になりましたので、ただいまから、令和5年度第3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中村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の出席者数について事務局からご報告いたします。本日の委員会につきましては、全委員7名のうち5名の委員が出席されております。委員総数の過半数に達しておりますので、長崎県政策評価条例第11条の規定により、本委員会が成立していることを報告いたします。

続きまして、本日お配りしております資料は、ファイル資料1冊となっております。皆様、よろしいでしょうか。

本日ご審議いただきます案件は、土木部の県事業が3件でございます。それでは、審議の進行について、友広委員長、よろしくお願いいたします。

2. 審 議

再評価対象事業の説明及び審議

○友広委員長 皆さん、こんにちは。委員長を仰せつかっております友広です。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから早速、審議を進めることといたします。

まず、事業者からご説明を行っていただいた後、委員の皆様からのご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

各事業者におかれましては、審議のポイントをご説明いただいて、委員会の審議にご協力をよろしくお願いいたします。

本日は、ただいま申されましたとおり3件についてでございます。再評価の対応方針（原案）についての意見諮問となっております。通常、1件ごとに審議を行っていただいておりますけれども、今回の道建-1 一般国道251号（出平有明バイパス）と道建-2 一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）については、同じ島原道路における2つの

事業区間でございますので、両者関係する事項が多いために、まとめて説明をしてもらって審議をしたいと、このように思っているところでございますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 よろしいですか。では、そのようにして2件をまとめて審議したいと思います。

それでは、事業者のほうからご説明をお願いいたします。

道建-1 一般国道251号（出平有明バイパス）

道建-2 一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）

○島原振興局道路第二課（酒井） 島原振興局道路第1します。座って説明します。

まず、はじめに、整理番号 道建-1 道路改築事業 一般国道251号（出平有明バイパス）について説明をします。

今回再評価に諮る理由としましては、再評価後の事業費・工期の変更となります。

次のページ、2ページをお願いします。

審議経過ですけれども、平成24年度に新規評価を受けておりまして、今回は第4回の審議となります。事業費を130億円から160億円へ30億円の増加、事業期間を令和6年度から令和8年度へ2年延伸するため、今回再評価に諮るものです。

次のページをお願いします。

出平有明バイパスは、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ICまでの所要時間短縮や、定時性確保による農産物・観光振興の支援や救急搬送時間短縮による医療体制の強化を目的としております。

次のページをお願いします。

出平有明バイパスの計画延長は3.4kmで、計画交通量は1万2,700台を見込んでおります。平成25年度から事業を開始しておりまして、現在、全面的に工事を展開しております。事業進捗率は、事業費ベース75%、用地進捗率は面積ベース97%となっております。

次のページをお願いします。

事業の効果・必要性ですけれども、島原道路整備によって所要時間短縮や定時性確保により、農産物の輸送効率がアップすることによる農業発展の支援、あと高速ICまでの所要時間短縮による観光交流人口の拡大や3次救急医療施設への搬送時間短縮による救命率向上に寄与すると考えております。

次のページをお願いします。

今回、全体事業費を130億円から160億円に30億円増額します。事業費増の内訳については、次ページ以降で説明をします。

次のページをお願いします。

まず、橋梁下部工形式の変更についてです。当初、用地取得前に地質調査結果を基に

支持層を想定し、杭の長さや基礎形式を決定していましたが、用地取得後にジャストボーリングを行った結果、想定より深い位置で支持層が確認されたため、基礎形式を変更するものです。これにより 1.3 億円の増額になります。

次のページをお願いします。

地盤改良の工法変更についてです。橋梁と同様に、当初は用地取得前の地質調査結果を基に浅層混合と中層混合による地盤改良を想定しておりました。しかし、用地取得後の追加調査によって、想定より深い位置まで軟弱地盤層が確認されたことから、地盤改良厚を変更するものです。それと、標準的な固化材添加量により、現地試料を用いた配合試験を行いました。所要の設計強度を満足しなかったことから固化材の添加量の見直しを行っております。約 800m 区間において同様の見直しを行っておりまして、13.1 億円の増額となっております。

次のページをお願いします。

埋蔵文化財調査の追加です。当初、教育庁公表の遺跡地図に記載のあった遺跡に対して本調査を予定しておりましたが、現地踏査の結果、遺跡地図に記載のない新たな遺跡が発見されたことから、埋蔵文化財本調査を追加で実施するものです。これによって 7.3 億円の増額となっております。

次のページをお願いします。

前回評価年次である令和 3 年度以降の資機材と労務単価の伸び率は、お示しのグラフのとおりとなっております。これによって 8.4 億円の増額となっております。

次のページをお願いします。

前回再評価時から、近隣の事業箇所から盛土材の流用を受けるよう調整をしておりましたが、新たに国交省の砂防事業から追加で盛土材の流用を受けられるようになったことから約 1,000 万円のコスト縮減となっております。

次のページをお願いします。

事業期間については、橋梁、地盤改良の施工数量の増加に伴う施工期間の増加、埋蔵文化財発掘調査の追加、用地取得の遅延ということで、このことにより完了工期を令和 6 年度から令和 8 年度に変更するものです。

次のページをお願いします。

社会経済情勢等の変化につきましては、島原道路の一部であります長野～栗面工区、森山拡幅のうち森山東～森山西の区間が現在開通をしております。

次のページをお願いします。

費用対効果については、前回評価時の 1.37 から 1.61 となっております。事業費、事業期間の増はありますけれども、費用便益分析マニュアルの改訂によって、原単位増によって B/C については増加をしております。B/C では計測できない効果としましては、農産業、観光振興の支援や救急医療体制強化が挙げられます。

次のページをお願いします。

対応方針としましては、事業効果や関係団体からの要望状況、費用対効果を考えますと、事業継続でお願いしたいと考えております。

道建-1については、以上になります。

引き続き整理番号 道建-2 道路改築事業 一般国道 251 号（瑞穂吾妻バイパス）の再評価について説明をします。

今回再評価に諮る理由としましては、再評価後の事業費・工期の変更となります。

次のページをお願いします。

まず、審議経過ですけれども、本事業は、平成 27 年度に新規評価をされまして、平成 28 年度から事業化されております。今回が第 2 回の審議となります。事業費を 180 億円から 270 億円へと 90 億円の増額、事業期間を令和 7 年度から令和 10 年度と 3 年延伸するため、今回再評価に諮るものです。

次のページをお願いします。

目的については、先ほどの出平有明バイパスと同様になりますので割愛させていただきます。

次のページをお願いします。

事業概要とこれまでの経緯について説明をします。瑞穂吾妻バイパスは、雲仙市瑞穂町から同市吾妻町を結ぶ延長 6.4km の計画になります。自動車専用道路で、計画交通量は 1 万 1,200 台～1 万 3,400 台を見込んでおります。事業進捗率は事業費ベースで 38%、用地進捗率は面積ベースで 81%となっております。これまでの経緯としましては、事業化した平成 28 年度から事業を開始しておりまして、令和 3 年度から工事に着手しております。

次のページをお願いします。

こちらの説明についても、出平有明バイパスと同様になりますので、割愛をさせていただきます。

次のページをお願いします。

今回、全体事業費を 180 億円から 270 億円に見直しをしております。瑞穂吾妻バイパスは 6.4km ありますけれども、今回の再評価の対象区間としましては、主に島原側の瑞穂 IC から吾妻東 IC の 2.4km になります。次のページ以降で詳細を説明します。

次のページをお願いします。

先ほどのスライドを瑞穂 IC から吾妻東 IC に拡大した平面図になります。事業見直しの内容は 7 項目ありまして、合計 90 億円の増額となっております。次のページ以降で詳細に説明をします。

次のページをお願いします。

1 つ目ですけれども、橋梁下部工基礎等の変更で 15.1 億円の増額となります。瑞穂 IC から吾妻東 IC 間における本線の橋が 4 橋、跨道橋の 9 橋において、当初、用地取得前の地質調査結果を基に想定した支持層により基礎工を計画しておりましたが、用地取

得後に追加調査を実施した結果、想定より深い位置で支持層が確認されたため、杭の長さや基礎形式の変更が生じました。それと3号橋、4号橋、5号橋においては、詳細設計の結果で工事用道路のルートや道路構造の変更が必要になりました。対象橋梁が多いので、代表して1号橋と4号橋で説明をしたいと思います。

次のページをお願いします。

まず、1号橋ですけれども、用地取得後に追加調査を実施した結果、想定よりも深い位置で支持層が確認されたため、杭の長さや基礎形式に変更が生じたことにより2億9,500万円の増額となっております。

次のページをお願いします。

4号橋の変更内容は、3点ございます。1点目ですけれども、こちらも1号橋と同様、用地取得後に追加調査を行った結果、想定より深い位置に支持層が確認されたため、基礎形式の変更が生じております。2点目は、斜面崩壊面の見直しによって、A1橋台側の位置を変更して、橋の長さを87mから96mに変更しております。3点目ですけれども、真ん中のP1橋脚の施工において、当初、直接基礎を予定していた既存道路を活用して資機材を搬入する予定でした。基礎形式変更に伴いまして、セミトレーラーで資機材搬入が必要となりましたので、既存道路のアンダーボックスを通れなくなりましたので、工事用道路のルート変更、道路構造の変更が必要になりました。以上の3点によりまして3億8,100万円の増額となっております。

次のページをお願いします。

2つ目は、切土勾配等の変更になります。こちらも用地取得前の地質調査結果から、当初は切土勾配を1対1.0と設定をしておりましたが、追加調査の結果、かなり風化した火山堆積物層であることが判明したことから、切土の勾配を1対1.2に変更しております。勾配の見直しにあわせて法面工の変更も必要となりました。切土勾配の変更によりまして、当初計画しておりました跨道橋の橋の長さの変更も必要となりまして、合計6.9億円の増額となっております。

次のページをお願いします。

3つ目は、補償費の増額になります。当初、他工区の施設移転料を参考に概算で補償費を算出しておりましたが、詳細な補償費算定を行ったところ、建物の中に機械設備等が設置されていたことと、当初想定よりも建築年月日が新しかったことから補償費が変更になりまして、これにより7億円の増額となっております。

次のページをお願いします。

4つ目は、地盤改良工の工法変更で6.9億円の増額となっております。これも区間1及び区間2については、当初、用地取得前の地質調査結果で地盤改良が不要と判断をしておりましたが、追加調査の結果、地表から4mから5m程度の地盤において軟弱地盤層が確認されたことから、中層混合処理による地盤改良を行う必要が出てきました。それと区間3においては、これも当初は1m程度の軟弱地盤層を確認して、

浅層混合処理による地盤改良を想定しておりました。こちらについても追加調査によって、地表から7m程度の地盤において軟弱地盤層が確認されたことから、深層混合処理による地盤改良に変更しております。

次のページをお願いします。

5つ目は、埋蔵文化財本調査の追加で20.3億円の増額となっております。こちらも教育庁公表の遺跡地図に記載のあった遺跡に対して本調査を予定しておりましたが、現地踏査の結果、遺跡地図に記載のない新たな遺跡が発見されたことから、埋蔵文化財本調査を追加で実施するものです。

次のページをお願いします。

6つ目ですけれども、労務費と資機材単価上昇によって33.9億円の増額となります。前回評価年次であります令和2年度以降の資機材と労務単価の伸び率は、お示しのグラフのとおりとなっております。

次のページをお願いします。

7つ目ですけれども、残土処分先の変更によって1,000万円の減額となっております。当工区で発生した残土については、当初、近隣の仮置き場へ運搬するように予定していましたが、工事工程の見直しによりまして、近隣事業箇所（有明瑞穂バイパス）へ直接運搬することができるようになりましたので、仮置き場の整地敷きならし作業のコスト縮減が可能となりました。

次のページをお願いします。

事業の進捗状況についてですけれども、今回の再評価で完了工期を令和7年度から令和10年度に延伸させていただきたいと考えています。3年延伸する主な要因としましては、事業費の増、施工数量の増による施工期間の増、それと埋蔵文化財の本調査が追加されたことによりまして3年間延伸が必要となりました。

次のページをお願いします。

社会経済情勢等につきましては、出平有明バイパスと同様になりますので割愛させていただきます。

次のページをお願いします。

事業の投資効果になります。全事業の費用対効果は、今回評価で1.09となっております。費用便益分析マニュアルの改訂によりまして、原単位増がありましたけれども、事業費、事業期間及び交通量の減少によりましてB/Cが減少しております。B/Cで計測できない効果としましては、農産業・観光振興の支援、救急医療体制強化が挙げられます。

次のページをお願いします。

対応方針につきましては、この事業も島原道路の一部を形成しておりまして、地域産業の活性化や観光振興に寄与する事業でございます。令和3年度から工事に着手をしておりまして、地元自治体からも早期整備を強く要望されております。

以上のことから、事業費の増、期間の延長はあるものの、事業の必要性、重要性などから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、よろしく申し上げます。

○友広委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様からご意見、ご質問をお伺いしたいと思います。

○五島委員 遺跡についてなんですが、これはどのような遺跡が埋まっているのですか。

○ 出平有明バイパスでいけば、9ページになりますけれども…。

○五島委員 これは埋め戻すんですか。

○島原振興局道路第二課（酒井） いや、発掘しまして保管をする、埋蔵文化センターで。

○五島委員 取り出すんですか。

○島原振興局道路第二課（酒井） はい、掘り出してあります。

9ページにありますけれども、縄文時代の土器とか、そういうものが出土されております。

○五島委員 杭の跡とか、そういう町の建物の跡とか、そういうようなもので保存する遺跡はないんですか。

○島原振興局道路第二課（真木） 現在のところ、そういったものは出土はしておりません。ただ、ちょっと珍しい例で言うと、さっき写真に写った矢じりですね。矢じりを削ったであろう場所とか、石で黒曜石をはじくので、はじいた破片が四方に散らばっている状況が発掘で分かったというような、意外と珍しいそうなんですけど、そういうのがございました。

○五島委員 遺跡は、物の場合と場所の場合、建物とかいろいろあって、取り出せるものと取り出せないものがあるので、そこら辺、取り出せないものが出た時にはどういう処理をするのかなと思ってですね。

○島原振興局道路第二課（真木） すみません、専門家ではないので、聞きかじった程度の回答になるんですけども、重要度に応じて対応は変わるかと思えます。基本的には状況を確認して、データを取得して埋め戻すというふうには聞いております。

○五島委員 ありがとうございます。

○友広委員長 ほかにありませんか。

○村上委員 今回の再評価の検討資料で数字の上、今の説明を聞くと、数字的なところの単純な質問になるかと思えますけど、事業費が180億円から270億円という5割増しの増額の変更になっています。今、ずっと説明を受けていたら、なるほどなという納得するところがありました。事業進捗で令和5年度は9億円しか予算がついてないということは、何かそこに理由があるものか。令和6年度の残事業の事業費が168億円ありますが、工事完了が令和10年度になっております。先ほどの遺跡とか、そういう関係で後の方に事業費の予算が詰め込まれているものか、その辺を聞きたいなと思いま

して質問しました。

○**島原振興局道路第二課（酒井）** 本年度の補正予算でも 28 億円程度予算をいただいでいまして、残事業が約 160 億円ですけれども、その当初予算と補正予算を使いまして、令和 10 年度の完成を目標に頑張っております。

○**村上委員** 分かりました。私も運転手ですので、森山の道路もずっと利用させてもらって、一部区間でも開通するだけでこれだけ人の流れが多く、またいろんなものがスムーズに進行するというのにはとても感動しておりますので、早期に実現するよう期待しております。

○**狩野委員** 長崎経済研究所の狩野です。島原道路については、個人的にも島原半島の地域経済の発展のためには、その観点からも非常に事業効果は高いものというふうに思っているんですけれども、一つ実際に今、供用が開始されています長野～栗面工区と森山東から森山西、先般開通しましたけれども、もし分かれば計画と実際の交通量等の効果というか、そのあたりが数字的にもし分かれば教えていただきたいんですけれども。

○**島原振興局道路第二課（酒井）** 担当部署じゃないので、また確認して、後日説明、報告したいと思います。

○**狩野委員** 分かりました。先ほどの村上委員と同じように、非常に利用台数が多いんじゃないかなと思いますので、このあたりもどんどん積極的にアピールしてもいいのかなというふうに思います。

あと一つ、事業費が高くなった要因として、想定より深い位置まで軟弱地盤層が確認された。用地取得後の調査の結果なったということで、同じような理由で両区間とも事業費が増えているというふうになっていきますけれども、こうなってくると、今後、その先の道路をやる上で、同じように想定よりも深い位置に支持層があるというのは、これはもう予想できることなんですか。言ってみれば今後も事業費が多分増える可能性が、それは調査しないとやっぱり分かりませんよというものなのか、いや、もう事前に、島原半島のこの地域は、最初はそんなに深いと思ってなかったけれども、やっぱりずっと深い位置にあるものなのか。将来的なコストを考えると、そのあたりも早めに検討していく必要があるのかなと思うんですけれども、そのあたりはどうでしょうか。

○**島原振興局道路第二課（酒井）** 極力、増額できる分は今回でも入れているんですが、どうしても用地を取得しないとその構造物の下の地層は分からないものですから、幾らか増えていく傾向にあるとは思いますが。

○**狩野委員** 今回の能登半島地震とかを考えると、やっぱり道路についても安全性というのはさらに重視をしなきゃいけないなというのは分かります。ですけれども、コストの面も含んだところで、できる限りのコスト削減と、ただ、安全性には十分に留意した取組というのをお願いしたいと思います。以上です。

○**中村委員** 道建-2 のほうで、事業費の増額と工期の延伸に関してとても分かりやすい説明をいただいで納得したところではありますが、今、狩野委員の質問からでも、用地

を取得しないと地質のことが分からないというお話でしたけど、スライドで言うと 17 ページですかね、今後の工期の計画に関して、用地の取得に関して 3 年間延伸されているということで、ちょっと残りの用地のパーセントに対して少し長めかなと感じるんですが、3 年間かかる理由と、ここを取得した上で、その先にまた事業費の増額の可能性があるのかどうかというところを教えてください。

○島原振興局道路第二課（酒井） 用地取得につきましては、今回、島原側の 2.4km の再評価になっておりまして、その諫早側の約 4km ですね、今、用地取得は進めているんですけども、まだちょっと時間がかかる。距離があって、トータル 6.4km と長いものですから時間がかかっております。先ほどもお話をしましたように、どうしても用地取得後じゃないと、本当の地層は分からないものですから、工事費については幾らか増額になるのかなというふうに考えております。

○中村委員 今回ご説明いただいた部分と、さらに別の 2.4km でしたかね、そちらのほうの用地がまだということなんですね。

○島原振興局道路第二課（酒井） そうですね。用地取得には入っているんですけど、まだ 9 割とか、まだまだ用地取得にかかっているような状況ですね。

○中村委員 やっぱり年々資材単価等も上昇していることですので、できれば工期の間もできるだけ早く終わらせていただければと思います。以上です。

○友広委員長 ほかにございませんか。

○狩野委員 はっきりした回答はないかもしれませんが、大体今のところ全線開通はどれくらいのイメージでしょうか。

○島原振興局道路第二課（酒井） 今の時点では、ちょっとまだお答えできるようなことはできません。

○狩野委員 分かりました。

○友広委員長 ほかに。では、私からですけど、今、島原道路 50km ですかね、延長。県下あちこち高規格道路が計画されております。島原半島特有の地質といいますか、遺跡とかもあるようでございますけれども、何かほかの地域に比べて非常に難しいといいますか、そこら辺、何か道路の特殊性といいますか、事業費が先ほどから話がありましたように相当増額になっているということから見ますと、何かそういう特殊性というのがあるのかどうか、そこら辺、感じとしていいですけども。

○島原振興局道路第二課（酒井） 特殊性になるのかちょっと分かりませんが、もともと雲仙火山から噴出されたもので火山灰からなる火山灰層が軟弱で、その層厚が厚かったら地盤改良とかがかなり必要になってくるというふうな状況ですね。

○友広委員長 ほかにございませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 なければ、対応方針のとおり「継続」ということでよろしいか、お諮りをいたしたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 それでは、道建-1の一般国道251号（出平有明バイパス）と道建-2の一般国道251号（瑞穂吾妻バイパス）につきましては、対応方針の原案どおり「継続」を認めることといたします。

どうもありがとうございました。

道建-3 都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）

○友広委員長 では、次に、道建-3 都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）について、ご説明をお願いいたします。

○長崎振興局 都市計画課（山口） 長崎振興局都市計画課の山口といたします。よろしくをお願いいたします。それでは、座ってご説明をさせていただきます。

都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）についてご説明をいたします。

今回、再評価に諮る理由といたしましては、再評価後の工期の変更となります。

2 ページ目をご覧ください。

まず、審議経過ですが、平成23年度に新規評価を受け、今回が第3回審議となります。事業期間を令和6年から令和8年に2年延伸するため、今回再評価に諮るものです。

3 ページをご覧ください。

滑石町線（大神宮工区）は、沿線の開発により渋滞が著しくなっていることから交通環境の改善を目的としております。全体計画1,430mのうち今回の大神宮工区は850mで、計画交通量は日当たり2万6,200台です。事業経過については、左下の囲みに記載しておりますが、平成23年度に事業開始、平成24年度から用地買収、平成25年度から工事に着手しております。事業進捗率は、令和5年11月現在、事業費ベースで72%、用地進捗率は面積ベースで90%となっております。

4 ページをご覧ください。

事業の効果・必要性についてですが、この滑石町線沿線には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、交通量が増加している状況となっております。交通量の増加により、慢性的に渋滞が発生していることから、本工区の整備により円滑な交通を確保するものです。

5 ページをご覧ください。

今回、事業期間の見直しを行いますが、理由としましては施工時間帯の制限、工事の分割施工に伴う工程見直し、相続問題による用地取得遅延によるものです。施工に際し、交通管理者と協議を行った結果、交通量の多い朝8時から9時までの通勤時間帯において、施工箇所によっては施工を制限したところがございます。また、用地取得遅延については、地権者1件において、関係者の間で相続問題が発生し、契約ができておりません。こちらについては、今年度中に解決する見込みとなっております。工事の分割施工

に伴う工程見直しは、次ページでご説明をさせていただきます。

6 ページをご覧ください。

本工区は、写真のとおり沿線に行政センターや商業施設、住宅が立ち並んでいることから、乗入れ箇所が大変多くなっております。本線工事着手前に、地元地区に対して説明会を開催し、調整することとしておりました。実際には、説明会に全ての関係者が参加しているものではなく、また、工事に着手しますと、工事施工中の車の出入り口の調整が必要になったことから、施工範囲を細かく分割し、出入り口を確保しながらの施工となっております。通常より時間を要しております。

7 ページをご覧ください。

次に、事業の投資効果ですが、費用対効果については、前回評価時の 1.15 から 1.18 となっております。事業期間を 2 年延伸しておりますが、費用便益分析マニュアルの改訂による原単位増加、時間価値の上昇により、B/C についてはわずかですが増加しております。また、B/C では計測できない効果として、沿線地域の生活環境改善が挙げられます。

8 ページをご覧ください。

対応方針として、事業効果や事業進捗状況、費用対効果を考えると、事業継続が妥当であると考えております。

以上、ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○友広委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方からのご意見、ご質問をお受けしたいと思います。

○狩野委員 質問ではないんですけども、工期の延期の理由等も含めたところで致し方ないといえますか、しょうがない理由ではないかなというふうに感じます。以上です。

○五島委員 ちょっと確認なんですけれども、この図面を見たところ、赤いところが今工事する…

○長崎振興局 都市計画課（山口） 路線ですね。

○五島委員 ですよ。これ、現況の道路を拡幅しているという感じなんですか。それとも、別のところに道路を造っている。

○長崎振興局 都市計画課（山口） 今、2 車線ありますところを 4 車線に拡幅をしております。

○五島委員 広げるんですか。

○長崎振興局 都市計画課（山口） はい。

○五島委員 そしたら、今あるスーパーとかは後ろに下がるというイメージ。

○長崎振興局 都市計画課（山口） スーパーとかコンビニとかと書いているほうは広げずに、今ご覧になっている写真の下のほうに拡幅するようにしてございまして、右側は、その道路の横に大出手川という河川が流れていますけれども、河川を付け替えることで道路幅を確保してございまして、それよりも、図面の左側ですね。

○五島委員 住宅とか、

○長崎振興局 都市計画課（山口） 住宅のほうは、県営住宅のほうは駐車場になっていたところがございます、そちらに拡幅ということで、建物が支障になっているところは、この行政センターと書いているところから、飲食店と書いているんですけども、飲食店、この写真でいきますと上側が住宅としては大きく支障しており、住宅というか、建物としては支障しております、基本的に一戸建ての建物が多いような上側は支障せずに、下側のほうを拡幅するような形でしております。なので、建物の移転は、この写真の真ん中あたりが主になっております。

○五島委員 じゃ、その現況のお店とかは直接触ってないというか、被害がないというか、動かなくてもいい状態。

○長崎振興局 都市計画課（山口） こちら側にあった商店街については、市場を上側に移転したところもございまして、今、もうほぼ移転を終わっているところで、残っているのがこの NTT 基地局とガソリンスタンドの移転がまだ終わってないということです。

○五島委員 分かりました。意見なんですけど、現況のここの街路樹が、非常に状態が悪くて、状態の悪いのに 2 つ原因があって、毎年の剪定が非常にぶつ切りで、そのぶつ切り剪定をして、樹幹のほうがかけてきているということと、下の植え枘が小さいというような、ちゃんとその面積が取れてないということ。

やっぱり街路樹は健康であれば結構なんですけど、こういう状態でふらふらだと、災害の時に倒壊したり、それはそれで危険なので、今みたいな植え方をするんだったら植えないほうがいいし、植えるのであれば、生き物ですので街路樹がちゃんと生育できる環境を整えて植えられるように、最初のうちに計画されたほうがいいと思います。

○長崎振興局 都市計画課（山口） ありがとうございます。今、大神宮工区で植樹されているものについては、樹種を替えまして、横道工区、今、完成している横道交差点側のほうの木に替えるようにしております、あともう一つは、植える際に専門の造園業者さんにもいろいろとご意見を聞いたところ、やっぱりできるだけ深く掘って柔らかくしてから植えたほうがいいというのは聞いていますので、そのあたりは…

○五島委員 やっぱり小さいところに大きいものを植えているとか、水がないのに水がほしいものを植えているとか、そういうこともありますし、上に電線があるのに大きくなるものを植えて、それをぶちぶち切っていてもしょうがないので、そこら辺はよく考えて植えるか植えないか決めてください、植えてしまってから抜くのは大変なので。

○長崎振興局 都市計画課（山口） そうですね。今、常緑樹を植えることには決定しております、伐採だけはさせていただいたところです。今の落葉樹を常緑樹に植え直すようにはしております。

○友広委員長 ほかに。

○中村委員 7 ページの B/C のところで、マイナス要因に計画交通量の減とあるんで

すが、実際、想定から交通量が減っている理由というのは何がございませうか。

○長崎振興局 都市計画課（東） 前回の令和 12 年の予測交通量が 2 万 7,900 台で、今回、2 万 6,200 台になったんですけれども、そうですね、ここに最近、都市計画道路長崎時津縦貫線が計画をされて、これをフルでもってきた時の交通量を、前回 27 年度センサスと条件を変えて算定をしております、今回、こちらの大神宮工区では若干ですけれども、1,000 台程度計画交通量が減るということで、あとは令和 12 年から令和 22 年に計画交通量の測定段階が延びていまして、交通量的には今後微妙に減っていく状況になっているものですから、10 年先延ばしの計画交通量を出したところ 2 万 7,900 台から 2 万 6,200 台に減っているということで、ご理解いただければと思っております。

○中村委員 分かりました。

○友広委員長 ようございませうか。――ほかにご意見はございませうか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○友広委員長 それでは、お諮りいたしたいと思ひますが、今回の道建-3 については工期の延長というのが主な要件でございませうので、説明をいただきましたとおり、道建-3 の都市計画道路 滑石町線（大神宮工区）につきましては、対応方針（原案）のとおり「継続」を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〕

○友広委員長 ありがとうございます。では、ご異議がないようですので、原案のとおり認めることといたします。

どうもありがとうございます。

以上で、本日の 3 件の審議をしていただいたところでございますが、せっかくお集まりいただいておりますので、このことを含めて、この案件以外でも結構でございますので、何か皆様方からのご意見なりご要望があればと思ひます。

○道路建設課（張本） 島原道路の際に狩野委員からご質問がありました島原道路の交通量についてご回答します。

令和 4 年度に開通した長野～栗面間ですが、計画交通量については 1 万 5,500 台、実測としまして 1 万 4,000 台弱の実測の数値となっております。

森山の区間については、国のほうの事業になりまして、現時点では実測値というのはまだ出てない状況となっております。以上となります。

○友広委員長 ありがとうございます。

委員の皆さんから何か、よろしいですか。

委員の皆さん方からご意見がなければ、一応審議を終了するということでようございませうか。

では、事務局のほうにお渡しいたします。どうもありがとうございます。

3. 閉 会

○事務局（中村） ご審議ありがとうございました。本日の議事内容につきましては、速記録に基づき議事録を作成し、委員の皆様にご確認いただいたうえで公表したいと考えております。また、意見書の内容につきましては、この後、委員会閉会後に意見書の取りまとめの時間を取りたいと考えておりますので、ご多忙中とは存じますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上をもちまして、第3回委員会を閉会いたします。

どうも本日はありがとうございました。

— 午後 2時52分 閉会 —