

# 平成23年度第1回佐賀県公共事業評価監視委員会

日 時：平成23年9月26日（月）  
13：30～16：05

場 所：特別会議室A

○副島(良)副本部長 定刻となりましたので、ただいまより平成 23 年度第 1 回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

なお、本日、池田委員、齋藤委員につきましては、所用があつて少々おくれるというご連絡を受けているところでございます。

では、会に先立ちまして、県のほうは新しい体制となっております。そのために県のほうから自己紹介をしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○井山本部長 県土づくり本部長の井山と申します。よろしくお願いいたします。

○小野部長 交通政策部長の小野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○副島(良)副本部長 本日、司会進行をいたします県土づくり本部副本部長の副島でございます。よろしくお願いいたします。

○副島(孝)副本部長 同じく県土づくり本部副本部長の副島と申します。よろしくお願いいたします。

○山下副本部長 同じくなんですけれども、交通のほうを担当しております山下と言います。よろしくお願いいたします。

○副島(良)副本部長 それでは、会に先立ちまして、県土づくり本部、井山のほうからご挨拶申し上げます。

○井山本部長 県土づくり本部長の井山と申します。よろしくお願いいたします。

今年度第 1 回でございますので、冒頭の挨拶ということで一言お話をさせていただきます。

佐賀県公共事業評価監視委員会ということで、今年度に入りまして引き続き委員をお願いする方々、それから新たに委員になっていただいた方、それぞれおられると思います。恐らくまた何度かご審議の時間をちょうだいすると思いますが、お付き合いのほどよろしくお願ひしたいと思います。

既に委員をやっている方におかれましては重々ご承知かと思いますが、佐賀県の公共事業を外部の目でチェックしていただくということで、今日は新規事業の関係ですが、また継続事業の関係、あるいは完成した事業の状況、そういったような新しい事業からでき上がったものに至るまで外部の目でチェックしていただき、我々の今後の事業執行につなげていくという趣旨の会でございます。

今、正直言いまして、公共事業関係についても一時に比べますと事業量は約半分に減少いたしておりますし、非常に厳しい状況が続いております。県内のインフラの整備については引き続き必要なものが多々あるかと思いますが、これまで以上に選択と集中ということで、そういう意味で、まさにこういった場でいろいろご意見をいただき、それを事業展開に反映させていくということが非常に大事な状況になっているところでございます。

今年度の予算の状況をご紹介しますと、県としての予算で言いますと、公共事業関係、県土づくり本部では大体 80%台、昨年度の当初に相当する予算に比べますと 80 数%というふうなレベルにとどまっております。非常に厳しい状況であります。昨年、一昨年は、当

初予算に加えて補正予算なんかも経済対策で追加をされておりましたが、今年度はご承知のように、東日本大震災というようなこともございました。そこへの対応での補正予算等は今まで1次、2次、今3次が準備されていましていろいろ話題をにぎわせていますが、全国的な公共事業の追加というのはなかなか望めない状況です。全国的な防災対策、震災対策とか津波対策をやらないかんじゃないかという話がありますけれども、被災地以外にはなかなか手が回らないというふうな状況が正直なところだと思っております。そういう意味でも、今年度から着手する事業、また来年度の予算要求なんかも始まりつつありますが、どういう事業を選択・集中していくかということが非常に大事な段階に至っているかと思えます。

そういうことで、こういった場でいろいろ佐賀県がやっております事業について、正直なところ、実態を具体的にお示ししまして、それで外部の目でいろいろご意見なり、ご指摘なりをいただければというふうに考えております。我々は我々なりに、ここ数年、予算が厳しい状況が続いておりますので、一定の考え方を整理して望んではおりますが、ひょっとしますと、いろいろ抜けている点とか、あるいはもう少しこういった見方もあるんじゃないかというふうな違った視点なんかもあろうかと思えます。ぜひ忌憚のないご意見をこの場でいろいろぶつけていただければと思いますし、我々事務局のほうもなかなか、我々の理解で説明をしてしまったり、わかりにくかったりとか、説明が足りなかったりというふうな点もあろうかと思えます。そういうことも含めて、限られた時間ですけれども、率直なところ、実のあるやりとりができればというふうに思っておりますので、よろしく願いしたいと思えます。

冒頭の挨拶とします。よろしく申し上げます。

○副島(良)副本部長 先ほど申し上げましたとおり、今回が23年度の第1回の公共事業評価監視委員会ということでございまして、委員の皆様方には、ことし7月から2年間の任期ということで委員をそれぞれお願いしているところでございます。きょうが初顔合わせとなります。また今回、先ほど本部長の挨拶の中にもございましたとおり、3名の委員の方に新たにご就任いただいているところでございます。きょうが初顔合わせということで、委員の方々には、それぞれ一言ずつご挨拶を兼ねて自己紹介をお願いしたいと思います。

古賀先生のほうからお願いできますでしょうか。

○古賀委員 佐賀大学の名誉教授であります古賀でございます。この委員会が発足してからずっと世話になっておりますけれども、もうそろそろ引退しなきゃいけないだろうというふうに思っておりましたら、他の県の人間も必要だというふうなことを理由にしていたで、またすることになりました。どうぞよろしく申し上げます。

○愛野委員 祐徳自動車の愛野と申します。この委員会の2期目になろうかと思えますけれども、1期目ではなかなか参加ができない委員会もありましてご迷惑をかけております。私も企業をやっている人間として、また旅客運送事業をやっておりますので、道路事情等にも関係があることも多いと思えますので、そういう意味からいろいろと意見ができれば

というふうに思っております。よろしくお願いいたします。

○**荒牧委員** 佐賀大学を2年半ぐらい前にやめました。土木工学、都市工学をやっている、もともとは道路関係のことをやってきたわけですけど、最近是有明海とか、川のこととか、水関係のことを取り扱っています。そこにありますように、さが水ものがたり館の館長というのもやっています、水と道路の両方興味を持ってやっているということです。よろしくお願いいたします。

○**伊藤委員** 佐賀大学の伊藤でございます。今回から新任になります。公共事業の監視委員会は佐賀市のほうでもやらせていただいています、今回、佐賀県さんのほうもお呼びがかかりまして、少しながらもご協力できるかと思っております。専門は都市工学をやっております。どうぞよろしくお願いいたします。

○**鳥井委員** こんにちは。フリーアナウンサーの鳥井智子です。ことし4期目になります。4期目ということで机の位置がだんだん中央のほうに入ってきてまして何となく責任を感じています。私、報道家ということで選ばれているようですが、報道から離れて結構長くて、番組をしております。そういったタイムリーな話はなかなかできないと思いますが、母の視点とか、それから一県民として素朴に思った疑問等をお話をさせていただければなど、そんなふうに思っております。今年度も来年度もよろしくお願いいたします。

○**山本委員** 佐賀大学経済学部の山本長次と言います。今回からこちらの委員にさせていただきました。専門は経営学と経営学の歴史というのを専門にしているんですけども、今、県庁におきましても経営感覚というのが求められているという感じがいたしておりますので、そんな観点からもいろいろお話しさせていただければ地域にも貢献できるのではないかとこのように思っております。どうぞ今後ともよろしくお願いいたします。

○**佐藤委員** こんにちは。「NPO法人森林をつくろう」の理事長をしております佐藤和歌子と申します。先ほど鳥井さんがお話しされたように、私も恐らく4期目ぐらいを務めさせていただくことになるかと思いますが、わからないことばかりでまだまだ発言数が足りない、これからは勉強させてもらいたいと思います。報酬泥棒だと言われぬように一生懸命頑張りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○**中村委員** 新しく委員になりました中村さやかと申します。本職はイラストレーターをしまして、何で環境の区分にイラストレーターがいるんだという感じなんですけれど、前職が日本野鳥の会のほうでレンジャーをしておりましたので、多分それで委員になったんだと思います。土木のことは全くの素人で、皆さんにご迷惑をかけることが多くあると思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

○**副島(良)副本部長** ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

それでは、委員会設置要綱の第5条に基づきまして、委員長を選任を行う必要がございます。委員長の選任をお願いしたいと思いますが。

〔「荒牧先生」の声あり〕

○**副島(良)副本部長** 荒牧先生ということで声がかかっておりますが、荒牧先生、よろし

ゆうございますでしょうか。

○荒牧委員 はい。

〔拍手〕

○副島(良)副本部長 よろしくお願ひいたします。

それでは、ただいまから議事に入りたいと思います。議事につきましては委員長に務めていただくようお願いしております。荒牧委員長、よろしくお願ひいたします。

○荒牧委員長 それでは、早速ですが、議事に入りたいと思います。

きょうはテーマが 3 つあって、新規評価マニュアルの追加。それから、新規評価事業の中から維持管理事業の一部を廃止するというふうにお聞きしています。それから、公共事業新規箇所評価の取組状況について、この 3 つのテーマで議論を進めていただくことになります。

それでは最初に、1 つずつ参りますので、新規評価マニュアルの追加について事務局のほうから説明をお願いします。

○野口課長 交通政策部道路課長の野口でございます。よろしくお願ひいたします。

では、新規評価マニュアルの追加につきましてご説明申し上げます。

対象事業といたしましては、これまで維持管理というくくりになっておりました橋梁の長寿命化事業ということでございます。道路事業の中で維持管理につきましては、道路事業全体が、新しく道路をつくる、あるいは拡張するという整備系と、現在ある道路をどうやって維持していくかという維持管理系、大きく分けると 2 つございます。この中で、維持管理業務という道路課の業務の中に、これまでは橋梁に関しましては橋梁の維持補修、それと道路の防災、あと側溝を整備したり舗装をやり直したりするような業務が入っておりました。

実は橋梁につきましては、後ほどご説明いたしますけれども、橋梁をつくりまして長年時間がたって、この維持補修だけをやっていくと将来コストがかかるということで、橋梁の延長が 15m 以上の橋梁につきまして、橋梁を長生きさせる長寿命化ということを考えました。俗に言うストックマネジメントでございますけれども、これまでの対処療法的な補修から予防保全的な補修ということを考えまして、全体的なライフサイクルコストを低減させようという考え方でございます。これまでの維持補修につきましては、先ほど対処療法的と申しましたけれども、こういうふうな桁とかのコンクリートの剥離あるいは鉄筋の露出等が発現しましてからそれを補修してきたわけでございます。長寿命化というところを考えますと、小さな段階から予防的な補修・補強をやっていって橋梁全体の寿命を長くしていくという考え方でございます。

佐賀県が管理する建設後 50 年以上の橋梁数の推移でございますが、平成 19 年、20 年に調査をいたしました。この段階では橋長 15m 以上の橋梁が 623 橋ございます。平成 20 年現在では、このうち 35 橋が既に 50 年を経過している。平成 30 年になりますと 94 橋で、平成 40 年で見ますと 202 橋、平成 50 年で見ますと 344 橋と、50 年以上の橋梁がずっとふ

えてまいります。

これを対処療法的にやっていきますと、ここにちょっとグラフを描いておりますけれども、何か問題が起きたときに大規模な補修をやっていくというふうな形になってまいります。これを、この段階で小さな補修を繰り返しやっていくことで予防保全的な補修をやっていきたいと。これが時間軸で、こちらがコストでございます。小さな段階で小さなコストで補修をやっていきますと、大きな補修をやる時に比べまして全体的にコストが下がるということでございます。

もう一つここで、基準にはなっていないんですけれども、大きな補修ということを考えますときに、橋梁で通行止めとか、そういうふうな車が通れないような事態にもなりかねないわけでございます。そうすると、一般的な県民生活にとって、やはりここでコストの考え方でございますけれども、通常の事業費だけではなくて、県民生活に与えるコストもこれ以上大きくなっていくということで、予防保全的な補修をやっていきたいと。その予防保全的な補修をやっていくためには、定期的な点検を行って、橋梁の健全度を数字で表してまして、その点検結果によってどういった補修を今後やっていくかというふうな計画を立てるものがございます。これを平成 21 年度に佐賀県橋梁長寿命化修繕計画ということで策定させていただいております。

定期点検と申しますのは、概ね 5 年に 1 回点検いたします。アーチ橋とか、トラス橋とか、特殊な橋梁につきましては 3 年に 1 回点検をいたしまして、健全度ということで数値化したもので判断します。例えばこれはメタルの橋梁、鋼橋でございますが、この部分が主構でございます。で、支承があって、ここに基礎があって、上にコンクリートの床版がのっているというふうなものでございますが、この一つ一つにつきまして評価項目を設けてまして、その評価項目につきまして A から E ランクまで 5 段階で評価いたします。それにつきまして、例えばこの主構につきまして、言ってみれば、塗装がはげているとか、亀裂が見えるとか、いろんな評価項目につきまして 5 段階で評価して点数化します。それを評価項目ごとに重みをつけて、さらに計算いたしまして数字を出すわけでございます。それぞれの数字を出して、一番危険側の数字で健全度を設定します。最高点は 100 点です。100 点からマイナスしていくとどうなるかということでございます。

まず、80 点以上とれたものは当面の補修は不要である。80 点から 60 点までは予防的にちょこちょこ修理が必要だと。60 点から 20 点までは緊急の修繕が必要である。今修繕しないと将来これを全体的に架け替えなければいけないとか、そういうふうな影響が出るということで 60 点から 20 点を設定しております。20 点未満については、とにかく今すぐ架け替えをするような検討が必要だというふうな、この 4 段階で考えております。

今回のマニュアルの追加でございますが、評価の視点といたしまして、位置付け（県の施策や役割）にどう反映するか。必要性・効果（現状・課題・効果）と書いております。実施環境（実施するための条件）ということで評価項目をそれぞれ設定しております。

位置付けにつきましては、点検によって既に年次計画ができていくというのが評価項目

でございます。現在、15m以上の橋梁につきましては橋梁長寿命化修繕計画がございますけれども、15m未満の橋梁につきましては調査中でございます。今年度まで調査をやっております。

特性でございますが、これは経過年数、つくってからどれぐらい経つかということと、橋梁の種類、コンクリート橋なのか、メタル橋なのか。メタル橋だったら、トラスとかアーチとか斜張橋とか、いろいろございますけれども、その橋梁の種類によって設定させていただいております。

必要性・効果ですが、安全性が一番問題になってくるところでございまして、先ほどの健全度という数字のどの分類に当てはまるかでここを設定させていただいております。

利活用度、これは交通量の区分で設定させていただいております。交通量が多いということは、その橋梁が損傷を受けた場合には県民生活に影響が大きいということで、交通量を分類して設定させていただいております。

実施環境でございますが、道路の機能、我々が道路に期待している機能ということでございます。一番重要なのが地域防災計画の中で設定しております緊急輸送道路、これは緊急時に物資の輸送あるいは緊急車両の輸送にまず最初に通れるようにしなくてはならない道路ということで、先ほど申しました佐賀県地域防災計画で設定しております。もう一つは、児童・生徒のための通学路、交通弱者のための機能ということで考えております。

道路の分類でございますが、これは主要幹線道路、幹線道路、生活道路、その他というふうな分類で点数を配分させていただいております。

あと、地域振興に資するかどうかということでありますと、観光ルート。これは緊急の際に、当然他県からお見えになっている方もいらっしゃるわけで、なかなか情報がつかみづらいだろうということで、観光ルートも地域振興の中に入れさせていただいております。

あと、環境等でございますが、これはほかの事業と同じでございます。自然環境保全、生活環境対策、コスト縮減、これを常に考えているところでございます。こういう評価指標でもって考えさせていただいております。

具体的な配点につきましては、お手元の資料に配付させていただいておりますけれども、橋梁長寿命化修繕計画に位置付けられていれば、年次計画を策定しているということでございますので60点。特性でございますけれども、50年経過したコンクリートの橋梁、または30年を経過したメタルの橋ということでございます。先ほど申しました橋梁の種類でございますが、特殊橋梁、トラス橋、アーチ橋、斜張橋など、橋長100m以上の長大橋、あるいは第三者に影響を与える可能性がある鉄道をまたぐ跨線橋、あるいは道路をまたぐ跨道橋につきましては、いずれかに該当すれば20点配点するというふうなことで考えております。

安全性ですが、評価指標として損傷の程度。先ほど健全度ということで説明をさせていただきました。現在一番修理したほうがいいよという60点未満、これにつきましては60点を配点させていただいております。予防保全的な考え方で、今しておけば将来大きなお

金が要らないよというのにつきましては 50 点で、今特段補修しなくていいよというのは零点でございます。その他の部材、この健全度といいますのは、橋本体、橋そのものの用に供するための点検を行いますけれども、その他に手すりの損傷。それから伸縮装置。これは、橋は伸びたり縮んだりしますので、大丈夫ようにかみ合わせてあるわけなんですけれども、その装置が傷んでいる場合は 60 点というふうに配点させていただいております。

この健全度のほかに耐震性というのがございます。これは東日本大震災でもございましたが、震災で落橋した橋梁はほとんどありません。津波の引き波で落ちた橋梁というのが多いんですけれども、まず地震に対して、ある程度大きい地震が来ても橋が落ちないという装置がございます。これは橋台とか、そういうところとつなぐものなんですけれども、橋が落ちないようにする。あるいは、橋台がしっかりしていても、橋脚の耐震性が悪くて、橋脚が折れたりして橋が落橋するというのも防ぐ必要がございますので、橋脚の補強が必要であるというふうな耐震性を考えまして、それで何らかの対策をしたほうがいいよという橋梁については 50 点を配点しております。

実際やるときには、この健全度と耐震性を、橋梁の補修と耐震補強というのを同時にやるほうが時間的なコストも額的なコストも落ちますので、これで実際にやるときには一緒にやるということが多いと思います。

先ほど交通量によって分けておりますよと申し上げましたけれども、1 日 10,000 台以上通るような道路にある橋梁については 40 点、4,000~10,000 台については 30 点、500~4,000 台については 20 点、500 台未満については 10 点というふうに配点させていただいております。

実施環境の道路の機能でございますが、先ほどご説明いたしました緊急輸送道路に位置付けられている道路に関する橋梁については 60 点。この橋梁が落ちた場合、あるいは壊れた場合、通れなくなった場合に迂回路があるかないかで考えております。迂回路がないという橋梁でありますと 60 点を配点させていただいて、迂回路があるけれども迂回する距離が 2km 以上というのが 40 点、2km 未満が 30 点というふうに考えさせていただいております。

通学路の指定については 60 点配点。

あと、この道路の沿線に公共的な施設がどれぐらいあるか、3 箇所以上、2 箇所、1 箇所というふうな形で配点を考えさせていただいております。これに該当しないものをその他ということで 20 点配点させていただいて、ここの項目で最高 60 点というふうに設定させていただいております。

次に道路の役割ですけれども、主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路と分けまして、主要幹線道路、県土の骨格となる東西軸、南北軸でございますが、これについては 30 点。ほかのものについては重みをつけないで、ほぼ 20 点と。県民にとっては、その道路が身近な道路であれば、これによって分類するのはおかしいかなということで 20 点にさせていただいております。



観光ルート、観光地と主要幹線道路を結ぶ道路につきましては配点を10点ということでございます。

健全度という数字をどうやって出すんだという話があるかもしれませんが、実はこの佐賀県橋梁長寿命化修繕計画というのは、学識経験者の方々に入ってくださいました第三者委員会で、その健全度の出し方について評価あるいは提言をいただいております。本委員会の荒牧委員と伊藤委員にはそのメンバーになっていただいたところでございます。

説明としては以上でございます。

**○荒牧委員長** それでは、今のご説明に関して何かご質問がありましたら、お願いいたします。

**○古賀委員** 私は技術的なことは明確にわからないものですから、とんちんかんな質問になるかと思いますが、経過年数が何年と、それだけで決めるわけじゃないですね。例えば環境とかにありました海岸に近いところとそうでないところ、そういうふうないろんな条件がありますけど、そういうのはどこで評価されるんですか。

**○野口課長** まず、コンクリート橋梁で50年以上たったもの、あるいはメタル橋で30年以上たったものにつきましては、コンクリート橋で計画的に5年に1回点検をするわけです。鋼橋については3年に1回という形で橋梁の点検をやります。この橋梁の点検は、国土交通省が出しております橋梁点検マニュアルに従って点検をいたしまして、それでどこかまずいところがあったらそれを再度評価していくという形で、長寿命化修繕計画のローリングをやっていくわけでございます。

**○古賀委員** わかりました。それから、交通量の問題ですけど、道路によっては、例えば重いものを運ぶ工場が周辺にあって道路を車が頻繁に通ると、それを車1台で計算すると非常に不公平になるような気がしますけど、そういう計算というのはどこで入れるんですか。

**○野口課長** 大体交通量が多いところについては、やはりそれだけの重交通といいますか、大きい車が通るといのは感覚的にわかりになると思います。実際、10,000台以上通っているところの大型車混入率というのが大体15~20数%の間で推移します。ですから、この中で10,000台でしたら、1,500台から2,500台ぐらいが通るといことで考えますし、もう一つは、橋梁は重交通対応ということで、車が橋梁に与える荷重の大きさを20tないし25tというふうに設定して当初設計をやっておりますので、それで交通量に関しては、それが何回繰り返しになるかとか、そういうふうなことで、橋梁を設計する段階で、これだけの強度が必要ですよという基準がございます。それを設計してつくっているわけなんですけど、その橋梁にどれだけ損傷があるかというのを先ほどご説明申しました定期点検で点検いたしまして、損傷がひどいものについては早急にやっていく、あるいは損傷が軽いものについては何年か後でもいいよというふうな計画を立てるような形になります。

**○荒牧委員長** 1つだけちょっと、古賀先生の質問は、今言われた荷重の20と25t、重荷重と重荷重でないものとをこの点数でつけましたかということ。今つけていないでしょう。

○野口課長 つけていないです。

○荒牧委員長 だから、今先生が言われた質問では、その項目は今のところ評価の対象に  
していないということになるのが正しいよね。

○古賀委員 だから、そこが私はよくわからなかったんですけれども、それも計算のどこ  
かに入れるべきではないかなという気がしたんです。

○荒牧委員長 どうですかね、今、重荷重 25 t が通れない橋というのは幾つもあるんだっ  
け。

○野口課長 はい。

○荒牧委員長 そうすると、古賀先生のアイデアは、25 t が通れる橋のほうが重要度が高  
いという仕分けはないですかという設問だと思うんだけど。

○野口課長 先ほど簡単にご説明したんですけれども、交通量が多い少ないがありますけ  
れども…

○荒牧委員長 まず大型車混入率だと 25 t は通行禁止というのがあって…。大型車だけ。  
何のマークがついているんですか。

○野口課長 大型車通行止め。

○荒牧委員長 それの評価点をつけたかどうかだから。つけていないの。ほかのもので代  
替できるかというのは。

○野口課長 実は交通量が少ないところについて、20 t 荷重、25 t 荷重に対応できていな  
いところが多いわけですね。大体この 500 台以上というところについては対応がで  
きていると思っております。

○荒牧委員長 でも、古賀先生の質問は、その 20 t、25 t のものは交通量でほぼ評価でき  
ているというふうに考えているわけですか。

○野口課長 はい、評価できているというふうに考えております。

○齋藤委員 それに関連していいですか。私は鳥栖なんですけど、5 年に 1 回定期点検とお  
っしゃいますが、ここ 3、4 年で鳥栖はすごい物流基地になってしまっているんですね。そ  
れで、大型車というのは何 t からですか。20 t 以上。大型車以上はだめだというところが  
どこにあるかはわかりませんが、通常の道路、いわゆる幹線道路にしてもすごいんです  
よね。そういうところの規制というのは、これと一般と一緒にされると住民は非常に困る  
んですね。だから、何台から何千、10,000 台というこの枠の広さですね、これが鳥栖に  
とっては当てはまらないんじゃないかと思います。地理的なものを当然ご存じだと思います  
けど、4,000~10,000 でしょう、6,000 の幅があるわけですよね。これは鳥栖にとってはす  
ごくデメリットになっていると思いますけど、その 5 年に 1 回の点検で本当にいいんだろ  
うかと思います。だから、さっきの質疑じゃないんですけど、そういう対象箇所というの  
はもうちょっと定期点検のスパンを短くしてあげて、やはり問題ないような答えが当然あ  
るべきだと思うんですね。ですから、その辺については、今後の対策とか、いわゆる市町  
村関係の物流事情というものの見直しも必要ではないかと思うんですけど。

○野口課長 地域振興等によって、鳥栖の物流拠点とか、今後計画されているグリーン・ロジスティクスですね、そういうところにつきましては、大型車がふえるということは交通量もふえてくるということでございます。この 4,000～10,000 台というのが幅が広過ぎるというご指摘でございますけれども、逆に申しますと、4,000 台以上あれば 30 点配点しております。例えばこれをもう少し小分けにして 4,000～6,000 台、6,000～8,000 台、8,000 台以上とか、そうするとこの点数が細かくなっていくだけですが、4,000 台以上あれば 30 点配点しようということなのでございます。

○荒牧委員長 聞かれていることは、上のほうの点数、健全度の点数が物すごく高いわけね、ということを導入したいというのが今回の趣旨でしょう。鳥栖のような交通量が急激に変動しているところ、大型化しているところの健全度のチェックの期間が 5 年では、佐賀ではいいかもしれんけど鳥栖ではあかんのやないかということをおっしゃられるわけで、点数はいいんじゃない、今のところ。だから、その前提となっているチェックの期間が長過ぎませんかという設問なんです。

○野口課長 わかりました。そのことに関して言えば、定期点検というところで「概ね 5 年」と書いているところはそこなのでございます。例えば橋梁の、今は補修しなくてもいいけれども将来的には補修が必要になるよというのを見たときに、その橋梁が…

○齋藤委員 すみません、橋梁に限っていないんです。道路もでしょう。今回は橋梁だけですか。

○野口課長 今回は橋梁の長寿命化だけです。

○齋藤委員 私の資料は道路もと書いてありましたけれども。

○荒牧委員長 じゃ、確認して。結局これは、この一番頭のタイトルは「維持管理<橋梁（長寿命化）事業>」ということで、これは橋梁だけを対象にしたマニュアルになります。いいですか。

○齋藤委員 そうしたら、道路の分類と役割というようなのは、その橋梁に当てはまっていくんですか。

○野口課長 その道路が持つ分類あるいは役割、道路自体の中に余分的に橋梁が設置されているわけでもございまして、橋梁がやられることによって道路全体の機能がなくなるものですから、その橋梁について長寿命化計画を立てて補修をやっていくコストを下げていきましょうというのが長寿命化計画なんです。

○齋藤委員 じゃ、道路はまた別ですか。

○野口課長 道路はまた別です。

○齋藤委員 でも、道路と橋はくっついてはいますけどね。橋梁だけ。すみません、そうしたら、私の勘違いです。ごめんなさい。

○野口課長 道路の事業の中には整備系と維持系というのがあって、新しい道路をつくったり拡幅したりするのを整備系というふうに考えています。維持系につきましては、これまでは橋梁の補修と道路の防災と側溝整備や舗装補修、これを道路の維持管理事業という

ふうに我々はやってきておりました。ただ、この中で橋梁の維持補修については対処療法的な、要するに、どこかが傷んでいると、これを直さなければ危ないよということで対処療法的にやってきたわけですね。これを、橋梁の寿命を延ばしてライフサイクルコストを下げようということで、対処療法的な補修から予防保全的な補修へと転換して橋梁の長寿命化を図ろうという事業について今回新規マニュアルをつくらせてくださいというお願いでございます。

○齋藤委員 わかりました。橋だけですか。すみません、勘違いしていましたが。ただ、道路についても、鳥栖はすごく傷だらけです。ですから、その辺についても非常に不満があったものですから。

じゃ、橋だとおっしゃるならば、去年現地調査に行ったところの 3 号線から村田のほうに通じる橋、あそこがとまったままですけど、どうでしょうか。

○荒牧委員長 あれは拡幅事業でしたかね。

○齋藤委員 はい、橋の架け替え、拡幅です。あそこは今すごいんですよ。あれは絶対に必要ですと言って、あのときも…

○小野部長 34 号。

○事務局 村田の交差点だから 34 号だろうと。

○荒牧委員長 いえいえ、あの団地のあるところでしょう。

○齋藤委員 旭のところの団地を通過して村田のほうに抜ける、西新のほうに抜ける。

○荒牧委員長 流通団地、この間見学に行ったところでしょう。

○小野部長 ああ、中原鳥栖ですか。

○荒牧委員長 名前はわかりませんが。

○野口課長 鳥南橋。

○事務局 いやいや、●サイカのところですね。

○齋藤委員 去年現地調査に行ったでしょう。

○荒牧委員長 そうそう。

○副島(良)副本部長 鳥栖朝倉線ね。

○小野部長 例のグリーン・ロジスティクス・パークの南側のところですかね。

○荒牧委員長 そうそう。

○小野部長 鳥栖朝倉の橋といたら、高速道路のすぐそばでしょう。

○齋藤委員 いいえ、全然違う。久留米に行くバイパスの小森野の大きな信号から、西新のほうに真っすぐ川を越えて田んぼの中を突っ切っていく道です。JAのガードの下を潜っていく道。

○野口課長 中原鳥栖。将来、グリーン・ロジスティクスが来る道ですかね。あその鳥南橋については、3 号線から大体 1,800m について今事業をしまして、そのうち 880m が完了しています。あと 960m が今年度完了して、その後、橋のところにかかるわけなんですけれども、今、橋の予備設計をやりまして、まず堤防道路で市道が取りついていますの

で。

○齋藤委員 どこに。

○野口課長 その橋のたもとのところが信号のない交差点になっているじゃないですか。堤防道路から真っすぐ橋に入れるような形になっています。

○齋藤委員 交差点は昔からありましたね。

○小野部長 鳥南橋じゃなしに、もうちょっと手前の橋を今年しよるやろう。

○野口課長 鳥南橋から東については今年完了させる予定でございます。

○齋藤委員 東は信号から向こうでしょう、それか信号前後でしょう。あれは途中まで済んでいますね。

○野口課長 信号前後の橋については 2 カ所ありますけれども、それは今年完了する予定です。

○荒牧委員長 齋藤さん、その話は次回で、この間ちゃんと事業仕分けをやったけど、結果どうなっているのと聞いてくれませんか。今回は新規事業評価の中の…

○齋藤委員 すみません、これを見てどうしても聞かなきゃいけないと思って。

○荒牧委員長 気持ちはよくわかりますけど。

新規事業評価の中で、1 つだけ教えてください。橋梁を分けたのはなぜか、もう一回説明してくれませんか。舗装と橋梁の 2 つありますね。維持だから舗装と橋梁でいいんですよね。

○野口課長 大きいのは。

○荒牧委員長 これを橋梁と舗装に分けて長寿命化計画としたのはなぜか、もう一回説明してくれませんか。

○副島(良)副本部長 ちょっと待ってください。すみません、うちの小野部長が所用がございましてここで退席させていただきますので、申しわけございません。

○小野部長 すみません。

○荒牧委員長 では、お願いします。

○野口課長 橋梁につきましては、損傷が激しくて通れない事態になった場合の影響が大きいと。で、それを復旧するために必要とする時間も長くなる。そういうことで、まず橋梁を長もちさせる方法を考えたいと。舗装に関しましては、通常、道路パトロールとかで舗装の状況を見て回っておりまして、どうしても重交通が多いところが傷みやすいんですけども、舗装補修の必要な部分を限られた予算の中でプライオリティーをつけて上からやっていくと、舗装補修という形で現在やらせていただいております。

○荒牧委員長 影響の大きさと思っていいですね。

○荒牧委員長 はい。ほかにどうぞ、何か皆さんご質問がありましたら。

○愛野委員 この 4 ページの健全度というところでちょっとお伺いしたいんです。長寿命化計画ということで、50 年以上になる橋梁がどんどんふえていくわけですけども、現在 15m 以上の定期点検が終わった段階ですよ。この中で、取りかえが必要と言われる 20 未

満の橋はどのぐらいあるんですか。あるいは、20 から 60 の緊急の修繕が必要という部分はどのぐらいあるんですか。

○野口課長 全体で 96 橋につきまして何らかの手当てをしなくてはいけないという結果が出ております。

○愛野委員 何らかの手当てというのは、これでいくと緊急な修繕が必要ということですか。そうではなくて、予備的な修繕が…

○野口課長 60 未満の点数が出ているのが 96 橋ございます。そのうち架け替えを含む検討が必要なのが 29 橋です。緊急の修繕が必要なのが 67 橋ございます。

○愛野委員 そうすると、20 幾つが最優先ですよ。60 幾つが次に優先されるわけですよ。そうしたら、その長寿命化というのはどの部分を言うんですか。いわゆる予備的な修繕が望ましいというところをふやすことにあるんですかね。

○野口課長 そうです。まず、21 年度から 5 カ年かけて 60 点未満のものをなくしたいと、その後は予防保全的な補修だけでやっていきたいという考えでございます。25 年までに 60 点未満のものをなくしていきたいということで予算措置もさせていただいておりますが、去年までの緊急経済対策等で前倒しにしてやらせていただいておりますので、予防保全的な措置も前倒しになってくるかということも含めまして、今年この新しいマニュアルをご提案申し上げて、長寿命化計画に年次計画がきちっと入っているものについては前倒しであっても事業採択をさせていただきたいという趣旨でございます。

○愛野委員 これは千差万別だと思いますけれども、架け替えが必要だという橋梁というのは何をもって判断をしているのかちょっとよくわかりません。床版なのか、主構なのか、躯体の部分なのか、どれが一番問題になってくるんですか。

○荒牧委員長 架け替えが必要な橋は今のところ認識していないでしょう。

○野口課長 今のところはございません。

○荒牧委員長 架け替え評価をした橋というのはないんですね。

○野口課長 ないです。

○荒牧委員長 20 点未満で架け替えも含む検討をなささいといった橋が 29 橋あるんですか。

○野口課長 はい。コストの部分も絡みますけれども、まず補修が一番必要となるようなところは床版の部分でございます。

○荒牧委員長 いや、愛野委員さんが言われていることは、架け替えるといったときの判断は何を基準にしてやられるんですか。

○野口課長 架け替えを判断するときには、ここで 20 点未満になるという話でございますが、この 20 点未満になるということは、床版、主構、支承、基礎、躯体、それぞれをとって健全度を出しまして、一番健全度の低いものがその橋梁の健全度になるわけです。で、床版さえやりかえれば健全度が 60 点以上になるよということがあるわけなんですね。じゃ、床版だけやりかえましょうと。その中で、もし主構をかえなければいけないよとなった場

合には、ここだけかえたらいいのか、ほかの主構も取りかえたほうがいいのか。どうせ取りかえるなら床版まで取りかえたほうがいいのかという話になってきたときに、じゃ、架け替えたほうが安くなるねという可能性がなきにしもあらずというところですよ。現在のところ、そういうふうな橋梁はないということでございます。

○愛野委員 こういう寿命というのは、よくアメリカなんかでも橋がドカーンと崩れたりするじゃないですか。ああいうものの寿命とか、耐震も含めたそういうのというのはどのぐらいなのでしょう。

○野口課長 コンクリート橋につきましては、道路橋示方書というところで平成14年にコンクリートの塩害に対する指針が変わったんですね。それ以降につくられたものについては、適切な管理をしていけば100年もつというふうに出されております。鋼橋の場合はそれぞれの種類によって違いますが、塗装の具合にもよりますし、海からの距離とか塩害のあれにもよりますので今のところきちとした数字は出ていませんが、塗装がやられて主構に影響が出るというのが大体30年ぐらいというふうに言われていますので、最初に、コンクリートでは50年を経過したもの、メタルでは30年を経過したものというふうにご説明したところでございます。

○荒牧委員長 ほかにどうぞ。皆さん、一番わかりにくいかもしれません。この長寿命化計画についてはちょっと説明があれかもしれませんが。どうぞ。

○鳥井委員 概ね5年に1回点検というふうになっていまして、九州は地震がないと言われていますが、どのくらいの震度で緊急の点検というふうになるんですか。緊急点検とかはないんですか。

○野口課長 地震が発生しましたらその都度点検いたします。

○鳥井委員 全部ですか。

○野口課長 まず、順番がありますけれども、緊急輸送道路から1日2日のうちに点検してしまっ、その後ずっと点検していきます。最終的には全橋やります。

○鳥井委員 古いとか見た目的に危ないなと思うものは通らないようにして、地震があったらここは危ないんじゃないのとよく思うんです。じゃ、地震があったときは必ずどこもちゃんと点検はされているということなんですね。

○野口課長 はい。

○伊藤委員 震度によらずにですか。

○野口課長 震度4です。

○伊藤委員 NEXCOも4でやります。緊急点検は4から入りますね。

○荒牧委員長 ほかにどうぞ。何かありませんでしょうか。

○伊藤委員 では、1つよろしいですか。先ほど15m未満の橋梁は現在調査中ということをおっしゃいましたが、今把握されている15m未満の橋梁は何橋ですか。

○野口課長 1,700です。

○伊藤委員 それも同じような健全度の評価をされるんですか。

○野口課長 15m未満の橋梁の中には、普通はコンクリート橋が多いように考えますけれども、歩道橋がある橋梁があります。健全度について同じようにやるのかどうかという形なんですけれども、現在やっているのは同じような手法で調査はやっておりますが、評価をどうやるかというのは再度またその結果が出た時点で…

○伊藤委員 さっきの重みづけの20点とか30点は変えられるということですね。

○野口課長 そうです。

○伊藤委員 私、県の橋梁長寿命化策定委員会もやらせていただいて、佐賀市は去年終わりましたけど、今、久留米市と鳥栖市をやっているんです。佐賀市に関して申し上げますと15m以下が2,500橋ぐらいですね。ですから、莫大な数だけまず点検の費用も大変だと、点検によって劣化がわかっても長い15m以上の橋梁と同じような評価をしていたら予算が幾らあっても足りない、そういうことを言われて、また別の視点でやらなきゃいかんと。簡単に申し上げますと、15m以下というのは短いものですから一遍に架け替えたほうが安いんですね。細々補修をかけるほうがお金がかかる。そういう試算がありまして、同じような調査をされるのも結構ですけども、千数百橋あったら、多分年間で2億円ぐらいの調査費がかかるかもしれない。

それで、さっき20点未満の架け替えが現状で29橋あるというようなことをおっしゃいましたね。恐らくそれを本当に架け替えると、部分にもよりますけれども、恐らく100億円前後のお金が必要になってくるはずですよ。それを15m以下の1,500橋に同じような点検をしたら、金額的にも物すごい額になるわけですね、架け替えの数も。ですから、そこら辺のところをうまく予算規模と見合った金額で。今、県はお幾らぐらいですかね。県土で800億円ぐらいですか。800億円の10%ぐらいです。

○野口課長 今年度から770億円になりました。

○伊藤委員 県土だけで70億円ぐらいですか。そうすると、大体10%ぐらいですよ。

○野口課長 70億円といたしますと。

○伊藤委員 県土づくりさんが管理されている予算。

○荒牧委員長 それが800億円。

○伊藤委員 これは大体どの予算規模でこの長寿命化に持っていくのか。

○野口課長 最初の質問からですが、15m未満の橋梁につきましてはボックスも含まれているわけですね。ボックスにつきましては、ボックスの中を通っている水路あるいは道路の重要性がまず出てくると思うんですが、それがやられた場合は大きい橋梁のほうがコストも時間もかかる。だから、短い橋梁は緊急事態には土のうを積むだけでも通れるようになると、そういうふうなことでやはり重みづけが変わってくると思います。

もう一つ、誤解をちょっと与えてしまったかもしれませんが、架け替えを含む検討が必要なのが29橋と、20点未満というのがそういうふうな言葉になっておりますが、先ほど申しましたいろんなパーツの健全度が1つでも20点未満になれば、全体が20点未満になる。ですから、床版だけかえれば健全度が60点以上になる橋梁も多うございまして、現在架け



替えを検討しなくてはいけないのではないというところでございます。

予算規模ですが、今、県土づくりは 800 億円でございます。道路が持っているのが二百数十億円、そのうち長寿命化計画にかけているのが、平成 21 年度から調査も含めまして年間 11 億円をベースとしております。26 年度以降につきましては年間 9 億円というふうな設定で現在考えているところです。

○伊藤委員 そうしますと、今回は重みづけをして大体その予算内でおさまるようなシミュレーションをされましたか。重みづけをして、点数をつけられて。

○野口課長 長寿命化計画のときに概算のシミュレーションはさせていただいております…

○伊藤委員 私も拝見しました。その中には当然 15m未満が入っていなかったものですから、ちょっと気になったわけなんですね。

○野口課長 15m未満はこれに入っていないんですけれども、そこにつきましては改めて結果が出た段階で、予算規模も含めて…

○伊藤委員 予算規模を考え直すということですね。

○野口課長 はい。

○伊藤委員 わかりました。

○荒牧委員長 どうぞ、ほかの委員の方。山本委員さん、どうぞ。

○山本委員 2点ほど質問があります。初めての委員ですからちょっと間違えているかもしれませんが…

1つは、4 ページをよく見ていると、橋梁と橋脚がございますよね。それで、私たちの場合には、上の部分だけじゃなくて、下も合わせて橋だというイメージなんですけど、今のお話で、恐らく議論になっているのは、橋脚のことはあまり強調されていないような気がしてですね。だとすると、上だけかえても土台が悪かったら大丈夫なのかなという心配がありました。全く素人でございます。

あともう一つは、国道もこの話の中に当然入ってきているはずですがけれども、県の管轄というのがあります。県も国もそうだと思うんですけれども、これから予算が相当逼迫してくると、例えば国道を修繕しなければいけないという話になった場合、大体どういう割合で国からもお金が出てくるのかというのを、場合によっては、かえたくても、ないそでが振れないというような事態も一応考えておいたほうがいいんじゃないかなと思います。例えばそういう点数化した中でももう少し細かい優先順位とか、そういったところを考えなきゃいけないのかなというふうに思ったんです。

最初のほうは、ちょっと理屈っぽいんですけど、やっぱり大事な話かなと思ったので、この話の中に入っているかどうかを一応…

○野口課長 ちょっと説明が不足しておりますけれども、ここで定期点検でどういうところをやるかという、このメタルの部分の橋梁のモデルで、ここに基礎というのがあるんですね。この基礎というのが言ってみれば下部工に当たる、要するに橋台と橋脚に当たる

と考えて…

○山本委員 じゃ、下まで基礎でいいんですね。

○野口課長 はい。ということで考えていただければありがたいんですけど。

それと、国道に関してどうなるかというお話ですけれども、現在、一般国道につきましては指定区間と指定区間外がございます。指定区間につきましては国直轄で管理をやっております。指定区間外については県が管理しております。現在、長寿命化計画で考えているのは、その国道と県道をあわせて長寿命化計画を立てさせていただいております。

将来どうなるんだという話では、現在うちで考えている道路予算の推移がどうなるかというのには不透明な部分が多いんですけども、ストックマネジメントに関する部分についてはある程度投資規模をフィックスさせる。残りの投資の中で、維持系とさせていただいていいんですけども、維持系についてはある程度現在の投資を固定して、県民サービスについてできるだけ下げないような形にして、あと、新設とか生活関連についての新規事業箇所を減らして集中と選択をしていくというふうなことで考えております。

○荒牧委員長 1つだけ確認ですけど、基礎は評価項目の中に入っていましたかね。

○野口課長 橋脚とかは入っています。

○荒牧委員長 基礎も入っていたね。

○野口課長 はい。

○荒牧委員長 だからその中の項目、躯体、支承、主構、基礎、床版というふうに分けて、それも健全度が20点未満というのがあり得るということですね。

○野口課長 そうです。

○荒牧委員長 ただし、見えるところしかしていませんので。目視ですから、見えないところはしないという原則です。だから、底が掘れているかどうかとか、そういうのはわからない。ですから、基礎の健全度というのはほとんど、今のところはできていない、できない。だから下ですよ、底から埋まっているところ。基礎は、一番大事なものは埋まっているところから下だから、見えないところが大事なので、そこにどの程度の損傷があるかというのとはわからないことになります。見えているところだけ。

ほかにどうぞ。

○山本委員 さっきの予算の話なんですけど、この修繕というのは、例えば県債と言うんでしょうかね。一般の予算じゃなくて、国債じゃないな。県債でいいんですね。

○伊藤委員 特別会計。

○山本委員 そうそう、そういう言い方。お金の出どころというのはどうなんですか。これは一般予算ですか。

○野口課長 現在のところ、社会資本整備総合交付金と地域自主戦略交付金がございますけれども、額が大きいものにつきましては社会資本整備総合交付金で対応して、額が小さいものに関しては地域自主戦略交付金で対応させていただいております。

○荒牧委員長 だから、そういう借金で何かするというのはもう、別にこの項目で借金す

るという概念はないんですね。佐賀県が借金することはあっても、この補修で借金したという項目、分類はないということでしょう。今、山本先生が言われたのは、建設国債じゃないけど、建設国債と一般国債を分けて使うかというイメージでいいんですか。

○山本委員 まあ、そんなイメージですけど。結局、僕は、ないそでがこれから振れるのかどうかということが気になるので、それで修繕はしていかなければいけないという話ですと、どこかから借りてこないといけないということも一応…。きょうの話はそこじゃないですけども。

○荒牧委員長 非常に大事なところで、結局、財務省と国交省の攻防戦の中に、将来の維持管理系統のお金がどれくらいかかるかということで国交省が出した見積もりが過大過ぎる、だから道路特定財源を一般会計に繰り込むと。おまえたちが言っていることは信用ならん、いつもおまえさんたちは過大に言い続けると。だから、維持補修費が足りなくなってもそれは一般会計から出せばいいんだということで決着がついて、今の特定財源の廃止が決まりつつあるということだと思っただけです。この見積もりは、我々技術屋がやるとどうしても安全側に考えるから、不安なので高くつくりましますけれども、一般の人から見ると、そこまではひどくないんじゃないのというのが大体常識的に落ちつくところです。

我々はこの健全度を、伊藤先生たちに参加してもらって専門家としてチェックしたけれども、問題は、財政等の関係はここ、あるいは財政当局との間で議論するという話で、点数はつけますけど、実際にそのお金が回ってくるかどうかはわからない。

ただし、この長寿命化をやったときに一番最初に私が聞いたのは、じゃ、佐賀県としてはどれくらいの決意がありますかと。少なくとも 20 点未満のものについては確実にやる、それはお金がどうかかってもやる、それも初期 10 年の間に実施してしまうということだったので、そこまでははっきりしている。この長寿命化計画の中で明確なのは、最初の 20 橋については明確に年度計画を立ててやる。だから、そういう点で言うと、この橋梁の維持系が実際に動き出すのは 10 年目以降になる可能性はありますね。あるいは 20 橋の優先順位をつけるということになる可能性もあるという状況なので、これをつくることの意味がそれぐらいあるかということ、実際には初期 5 年が終わったところからこのマニュアルが動き出しますので、その準備をしておかないといけないということ。今から言う 20 点から 60 点の間の分が動き出てきますので、こういうマニュアルが必要になってくるということだと理解していただければいい。伊藤先生なんかは、予防的措置って何よ、定義を述べよといつも怒られているけど。

○伊藤委員 最初にご説明を口でされたからちょっとわかりにくいかもしれない。皆さんご心配なんですけれども、予防保全をしたら幾らになるか、壊れていよいよ通れなくなつてから対処療法で直すのと差額がどうなるのかという資料を今お持ちだったらお出しただければ、この必要性が大分ご理解いただけるんじゃないかなと僕は思うんです。いわゆる予防保全というのは、健康診断を毎年、この場合は橋ですから 5 年置きにやって、悪いところがあったら、お金は少しですけど、少しずつ直していく。で、長もちさせる。

- 齋藤委員 でも、そうなるとちぐはぐになりませんか。こっちは古くて、こっちは…
- 伊藤委員 それは 5 年置きに古いのも新しいのも必ずやるんですね。それをやっていると、佐賀県には 15m 以上というのが 630 だったですかね。
- 野口課長 623 橋です。
- 伊藤委員 それを予防保全型でやると金額的にお幾らになるんですか。
- 荒牧委員長 赤とブルーの間の差がトータルで幾らになるか教えてください。
- 野口課長 今後、コスト削減効果、対処療法的な補修をやっていきますと 584 億円かかると試算しております。予防保全的補修をやっていきますと 250 億円で済むということで、差額が 334 億円というふうに試算をしているところでございます。
- 荒牧委員長 正しいかどうかは別にして、プロの人たちが大体こうかなと思ってつくっていったものがそれぐらい差があるという計画になっています。実際にそのお金をどうはじき出すかというのは、皆さんたちの知恵とか、先生たちの知恵なんだけど。一応図の描き方として、あそこの差はごく小さそうだけど、我々が説明を受けたときには 30 年で 300 億円近くの差が出てきますよというふうに聞いた。だから、それぐらいのことを今計画としてつくってありますので、それ以降の、今度は、こういう格好はつくったけど、それを優先的にどこから始めるかというのはこれで決めないと決まりませんということで、道路の重要度とか、交通量とか、いろんなものを入れて、同じ 20 点から 60 点の間でどこからいくかということをチェックしていくという仕組み。この両方が動かないと動かないよということなんですが、ご理解いただけたでしょうか。
- 齋藤委員 1 つだけ、単純な質問をしていいですか。緊急の修繕が必要ということはどういうことですか。建てかえは必要ないけど、緊急の修繕というのは。例えば穴がほげたとか。
- 野口課長 例えば床版に穴がほげてそこに車のタイヤが落ち込むとか…
- 荒牧委員長 人が死ぬとか。
- 野口課長 そこまで言うと…
- 荒牧委員長 いやいや、それを心配しているわけですよ、ポコッと落ちることがあり得るから。
- 齋藤委員 それは取りかえ候補には入らないわけですね。
- 野口課長 架け替えじゃなくて、上の分だけ、そのパーツだけを取りかえる。それについては、橋全体の床版なら床版を検査して、全部かえるのか、その部分だけかえるのかというのはまたそこで判断すると。
- 齋藤委員 欄干が外れたとか。
- 伊藤委員 皆さんご心配ですから、もう一つだけフォローしておきますと、道路に穴があいたとか、橋がまさに落橋しそうだという状況はすぐにはないんですよ。恐らく県の道路のパトロールの方もしょっちゅう見て回っています。例えば NEXCO だったら毎日必ず 1 回は往復して、どこに穴があいている、落ちしそうというのは全部チェックしていま

す。県はそんなに頻度がないにしても必ず頻繁にやられていますよね。もしそういうのがあったら絶対に通行止めにしてから、そのまま放っておくことは絶対ありません。だから、通行止めじゃない限りある程度安心していただいてほしいですね。橋というのはすぐ落ちるものじゃございません。

○齋藤委員 よしっ、見ていきましょう。

○荒牧委員長 ただ、アメリカで橋が落ちちゃったものだから、すごいことが起こると思われるでしょうけど、佐賀でプロの人がチェックしている橋が落ちることはない。

○齋藤委員 鳥栖から久留米、3号線のあの橋、あそこにズーッと車が並ぶんですよ。いつ落ちるやろかと。ゆらゆらゆらゆらして、トラックとかが並んだときは本当に恐ろしいですよ、ここで飛び込んだらどうしようかと。

○荒牧委員長 確かにメタルの橋は揺れますね。

○齋藤委員 揺れますよ、本当に恐ろしい。

○荒牧委員長 よろしいですか。

それでは、この項目については具体的な中身、すなわち点数のつけ方、重みのつけ方というのはいろいろ内部でやってみてこういうことになると思いますが、この点数の配分が正しいのかどうか、あるいは適切なのかどうかというのはまだわかりません。ただ、少しトレーニングというか、それをやってみて、ごらんになって、特に20点から60点の話になってくると、その微妙な差がいろいろ出てくるでしょうから、少し経験を積んだ上で、また見直しがあれば言っていただくという形で一応これを了承したいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

○荒牧委員長 それでは、よろしくお願ひします。それでは、この議題については了承したということにしたいと思ひます。

ちょっと5分程度トイレ休憩をとらせていただけませんか。こんなに皆さんの食いつきがいいとは思いませんでした。スッと無視されるのかなと思つたら、今までの議論の中で一番受けがよかったという感じがします。

私の時計で55分から再開したいと思ひます。それでは、5分間休憩します。

(休憩)

○荒牧委員長 それでは、時間になりましたので、きょうの議事の第2項目、佐賀県公共事業新規評価（維持管理事業）の廃止にむけた検討ということです。これはまだ結論を出すということよりも、今後こういうことということのようです。

その前に、先ほどのことでちょっと補足をということです。どうぞ。

○野口課長 先ほど早急に対応が必要な橋梁が29橋ございますと申し上げましたけれども、今年度までに1橋を除きましてほぼ完了する予定でございます。先ほど言いました20点以上60点未満のところは今後入っていく予定でございます。

○荒牧委員長 いつから始めたんでしたかね。

○野口課長 21年度からです。

○荒牧委員長 ことしは23年度よね。3年間でほぼ終了できた。

○野口課長 20点未満がですね。60点未満はまだ残っています。

○荒牧委員長 ちなみに、ちょっとだけ教えてください。先ほどから皆さんお金のことが非常に興味深いようですので、結局その20橋を補強するのにトータル幾らかかったんですか。アバウトでいいですよ、細かいことはいいです。大体これぐらいのオーダーと。

○野口課長 毎年、工事費としまして10億円ずつなので、今年度までで30億円です。プラスで補正で5億円、35億円。

○荒牧委員長 大体20橋を35億円でしてきたということですね。1橋当たり大体1億5,000万円ぐらい。

○野口課長 橋梁の大小によりますけれども。

○荒牧委員長 それぐらいずつかけてきて、20点未満が健全度として80点にはなったんですか。80点に上げたということですね。

○野口課長 はい。

○荒牧委員長 わかりました。どうもありがとうございました。

それでは、佐賀県公共事業新規評価（維持管理事業）の廃止にむけた検討、こういう検討を行いたいということのようですが、その方向性のことについてご説明をお願いいたします。

○副島(良)副本部長 まず、公共事業の評価というのがどういう形なのかというご説明を前段で、パワーポイントがございませんので、私のほうからご説明申し上げたいと思います。

1つは、公共事業に着手する前に行うものが新規事業評価、いわゆるこういう必要性があって、こういう効果があって、地元の受け入れ体制がこうでございますというのをきっちり評価して着手するのが新規事業評価。

それから、事業の途上でやりますのが再評価と言います。これは、とまらない公共事業、一たん着手したらとまらないという大きな非難を受けまして、着手してからある一定の年を過ぎたもの、5年とか10年とかを過ぎたものは、所期の目的がまだ目的として続いているのか、もしくは今その効果が求められているのか。この事業を今後継続していくに当たって、本当に継続していくべきなのか、今の段階でもうやめるべきなのかというのを再評価しております。

それから、事業が完了いたしまして検証という意味で、当初、目的もしくは効果をきっちり書いて新規事業のところで評価していたわけですが、そのとおりの目的が達成できたか、もしくは効果が発現できているか。発現できていなければ、どういう原因があったのか。そういうのを追求しまして新しい事業に反省点としてやっていくということで、公共事業に着手する、途上で、完了してからという3つの評価の構造を今佐賀県では進めているところです。

その中で、再評価につきましては1件1件、委員の皆様方のご意見を伺いながら、続けていくのか中止するのかを決めていく。事後評価につきましては、こういう効果があって、こういう反省点を県側として持っておりますということをご報告させていただく。また、今回議論をいただいております新規事業評価につきましては、こういう評価基準でよろしいでしょうかというマニュアルを策定していただく、もしくは新しい箇所はこういうところに着手しましたということを見ていただく、こういうことで物を進めてまいっております。

今回ご議論をお願いしたいと思っておりますのは、県のほうで考えております新規事業評価、特に維持系でございますが、それに関しましての、こういう修正案にしたらどうかということでの案をお持ちしております。それについてご意見をいただきながら、今後の我々の検討材料としたいということで考えております。

では、パワーポイントのほうでご説明申し上げます。

公共事業の新規事業評価は、新たに道をつくる、川を広げる、ダムをつくるという、いわゆる「つくる」側と、もう一つは、先ほど橋梁で大分ご議論いただきましたけど、つくったものを安全にする、それとちょっとだけグレードアップする、機能を少し上げるといふのをいわゆる「維持系（まもる）」というふうに呼んでいるわけでございます。今回議論を行いたいと思っておりますのは、この「まもる」側の評価手法の見直しということでございます。これは、公共事業評価の先ほど3つ言いました大きな目的として、この5つの目的を我々は掲げております。

1つは、今までわかりにくかった、要するに見えなかった部分の透明性を向上しようと、一般の県民の方でもだれでも見られるようにしようという一つの大きな目的がございます。それから、専門用語で公共事業は非常にわかりにくうございましたけれど、これを平素の言葉で置きかえたりしまして、皆さんがわかりやすいような公共事業にしようという目的。それから要望とか、住民の方々、地域に住まれる方ならではの意見というのがございます。そういうのを反映しようというのが大きな目的。それから、コストをできるだけかけないように、同じ効果を発現するのであれば安い手法をとろうというコスト縮減策。それから、厳しい予算の中から事業を選択するというところで、この公共事業評価の目的としては5つ持っているわけでございます。

これまでの手法といいますと、マニュアルをご審議いただいて、先ほどの橋梁のようなマニュアルをつくりまして、それによって事業の実施の判定の有無を決めていた。そして、そのマニュアルにつきましては評価監視委員会のほうでご議論をいただいていた。そして、評価結果につきましては、ホームページ等で公表することで透明性、わかりやすさを保っていたということでございます。これを、先ほど橋梁の長寿命化計画案等をお見せいたしましたけれど、今後こういう長寿命化、「まもる」について、きちっとした計画をつくり上げてそれぞれで公表をしていくことで、1個1個、やる、やらないという判定をするのではなく、計画に従って維持管理を進めたらどうだろうかということ考えております。この公共事業評価の目的を、これまではこういう形で担保しておりましたけれど、今後こうい

うふうな形で担保していきたいと考えております。

また、この中での今後の長寿命化計画、先ほどの計画書等をつくるに当たりましての各要素といいますか、ファクターについては、例えば健全度あたりとかいうのが出ておりましたけれど、その判定の方法等につきましては、この委員会でご議論して諮問するような形で答申をお願いしたいというふうに考えております。最終的には、維持系につきましては、計画等を諮った上で、その計画書ができ上がれば、マニュアルとしては廃止をしていきたいというふうに考えているわけでございます。

ただ、すべてがすべて計画書ができるかということ、そうではございません。例えば先ほどの橋梁みたいなものはプライオリティーをつける必要がございます。こういうふうなところは急ぎます。こういう基準でやらなければ、順番を追っていかなければ、先ほどご議論いただいた予算的な面もでございます。だから、計画的に進められるもの、いわゆる予防保全的なものと言うんですか、計画書ができるということは基本的に予防保全ができるものでございますので、この予防保全的なもの。橋梁、公園、排水機場、港湾施設、漁港施設、それから水利施設。土地改良事業でつくりました水門や水を用水する場合がございますので、そういうものの機能保全計画。ダム等の保全計画。これはそれぞれ予防措置で取り組みますので、計画書を当委員会に諮ることにおいてやっていきたい。1件案件として評価はしないで、計画書をご承認いただくことにおきまして計画書どおりに進めていきたいというふうに考えております。

もう一つは、維持管理のその他のものでございます。ここに防災とか舗装補修とか護岸とかと書いておりますが、実はこれは予測できないもの、道路に穴があいたら、計画書どおり、穴があいていないところを補修して穴があいているところをほっておくのかということ、そうではなくて、穴があいた瞬間に直ちに補修する必要がございます。もしくは傷みを見つけたら直ちに補修する、護岸が壊れたら直ちに補修すると。これは直ちに対応すべきものということで考えております。例えば道路防災なんかは落石等がございます。落石等があったり、のり面が少し壊れそうで、この前の水害のときも土砂崩れが起こっておりました。ああいうのを未然に見つけた場合、対策をやっておく必要がある。こういうものについては一定の基準をつくりまして、それ以上危険なものについては直ちにやっていくということでの整理をしたい。例えば「AAA」とか「AAB」とかいう評価指標がございますが、そうではなくて、もうこの一定基準で危ないと判定されたものについては直ちにやっていくという方針のもとで、これは基準づくりを本委員会にお願いしたいということでございます。その基準ができれば、それに基づいて、危ないものについては直ちに行政としてやっていくというふうにしていきたいということでございます。

つまり、この「まもる」を1事業1事業、今、1つずつマニュアルをつくって判定評価をしておりますけれど、長寿命化計画ができたものについては、長寿命化計画を諮問し、それを公表することで、その計画のプライオリティー順にやっていく。そして、先ほど説明した直ちにやるべきものは、ここで基準をつくっていただいて直ちにやるというような形



で取り組んでいきたいというふうに考えております。これが大きくマニュアルを見直したいということでございます。

言葉の使い回しで、「廃止にむけた検討」と書いてありますけど、実はこれは廃止ではなくて、マニュアルは廃止しますけれど、新たに長寿命化計画書をつくったり維持管理すべき基準をつくると、そういうことで形を変えて前進したいというふうに考えております。

先ほど予算のお話がございます、それについてちょっとお答えをさせていただきました。新規事業評価を、先ほど「つくる」、「まもる」という部分でご説明いたしましたけれど、今後は幾分かギアチェンジをしまして、今あるものを大切にしようという方向に少し変えさせていただきたいと思っております。そのために、限られた財源でございますので、どうしてもこの新たに「つくる」というのを我慢せざるをえないと考えておまして、つくるものを我慢して今あるものを大切にしていこうということを、今後の大きな方針として県土づくり本部で取り組んでいるところでございます。

以上が今年度ぜひ検討したいという項目でございます。

以上でございます。

○荒牧委員長 どうもありがとうございました。何かご質問がありましたらお願いいたします。

○古賀委員 つまり整備系、「つくる」というところは、この委員会では、ある意味では無視するということですか。

○副島(良)副本部長 新規事業評価に関しましては、「つくる」というマニュアルはそのまま継続させていただきます。ただ、「まもる」という部分のマニュアルで整理していましたが、計画書だったり基準であったりにかえさせていただきたいという大きな流れでございます。

○古賀委員 あそこに「廃止にむけた」とあったものですから。だから、つくと維持するの2つがあるわけですね。その維持するほうを精緻化しようということでしょう。

○副島(良)副本部長 はい、そうでございます。

○古賀委員 それだったらよくわかります。

○荒牧委員長 ほかにどうぞ。

これ、議論としてはどういうふうに進められますか。例えば2ページのところにある橋梁は先ほどから我々の委員会が先行して動いていますけど、公園、ダム、港湾、漁港等のそれぞれの施設ごとに何かそういう第三者的なものをつくって議論をされた計画を練られる予定ですか。

○副島(良)副本部長 専門的な計画はそれでできるだろうというふうに思っておりますが、県民の視点、もしくは環境分野とか、いろんな分野で見ていただくというのは本委員会では…

○荒牧委員長 ああ、ここでやるの。

○副島(良)副本部長 はい、本委員会では最終的には見ていただきたいと。

○荒牧委員長 じゃ、橋梁のときのような形での、橋梁のほうも実は専門家のところの部分だけで、結局きょう出された分があるじゃないですか。きょう出された一番最初の議題でやった新規マニュアル、すなわち橋梁の部分について、そこと同じようにやる気はないんですか。すなわち、これ自体はどうしてもまだ、いわば健全度とか、そういうようなところのあり方を問うのであって——健全度のあり方ですね。それを健全度と呼ぶかどうかは知りませんよ。それともう一つ、県民の視点と言われた道路の重要性であるとか、位置づけであるとか、いろんなものを通してマニュアルをつくってやっていますよね。それと同じ考え方なんですか。それとも、それはこの計画の中に含ませるわけですか。

○副島(良)副本部長 それは含めて、例えば健全度とか、県民の視点から、環境面から見たらどうかというのをトータルとして計画書をつくりたいと。

○荒牧委員長 とすると、橋梁長寿命化修繕計画自体も練り直さないといけないですよね。

○副島(良)副本部長 そうですね。

○荒牧委員長 そうしたら、きょうつくったマニュアルみたいなものを内部に取り込んで、計画の中に取り込んで、そして公表するというようなことをやるの。

○副島(良)副本部長 きょう橋梁のほうをご説明しましたけど、大枠のところは多分変わらないかと思いますが、足りない視点、ご意見をいただいたと思うんですね。環境面はどうですかとか、重交通量に対してはどうですかと、そういうご意見をいただいて、改めてブラッシュアップしまして、そして計画書にして、ここにご了解をとった上で公表したいと。

○荒牧委員長 じゃ、きょうつくった一番最初の手冊、いわゆる追加をしましたよね、長寿命化事業として。それを計画の中に内部化するとか、取り込んでしまった形の計画に変える、それと同じようなレベルのものをここに上げられた事業についてはつくると。

○副島(良)副本部長 はい、予防措置の部分に関してはそういうふうな計画書をつくりたいと。

○荒牧委員長 新規評価マニュアルからはその項目を外すということでもいいんですか。

○副島(良)副本部長 はい。例えば橋梁が 100 橋ございまして、やりかえの順番、多分プライオリティーがいろんな面からついてくると思います。要するに背番号を 1 番から 100 番まで持つであろうと。で、1 年間に 5 橋ずつやっていきますという計画ができたとしても、それをきちっとこういう基準で評価しましたら背番号が 1 番から 100 番までつきましたということと、年間このくらいの数ずつやっていきたいですということを公表することによって、毎年毎年やる事業を個別に評価していくことをやめるということですよ。

○荒牧委員長 この前の橋梁長寿命化計画では、この橋はこの健全度ですよというところまでは公表されたんですか。

○副島(良)副本部長 公表する予定です。

○荒牧委員長 まだしていないの。

○副島(良)副本部長 まだしていないと思います。

○荒牧委員長 先ほど副島さんが言われたけど、透明性、すなわち自分たちの行政の範囲の中でやるのではなくて、いつも情報を公開した上でやるというのがこの新規事業評価の眼目ですよね。長寿命化計画でもそれを全部満たすということが前提ですよね。例えば箇所づけというか、それぞれの橋の名前が全部挙がっていて、その橋はどのような状況で、重要度もちゃんと点数がついていて、それを地元の人たちが見れば、自分たちの身近に使っている橋はどのような橋で、どのような状況にあって、それは20年後ぐらいに補修しておけば大体もつような橋だよということとは理解できる、チェックできるような仕込みができ上がるということでもいいですか。

○副島(良)副本部長 そうです。その表を公表して、この判定基準、要するに環境面から見た健全度、それから…

○荒牧委員長 優先度。例えばどっちから順番をつけていくとか、大体この順番でいくということが計画に盛り込まれていくということでもいいですか。

○副島(良)副本部長 はい。

○齋藤委員 それがホームページで全部出るんですか。

○荒牧委員長 出るようにするの。

○副島(良)副本部長 ええ、なるべく公表したいと。ただ、1点お出しできないのがあるかと思います。それはどういうことかといいますと、地元で絡む分というのが、地元の意向だとか、用地買収を伴って架け替えをしなくちゃいけない、もしくは補修をしなくちゃいけない、もしくは川のところに漁業権があったり、いろんなことがあって、もう来年度やりますよという計画をポンと出すというのはちょっとわかりませんので、その権利関係が絡んだもの、地元の意向が十分反映されていないのはある程度配慮させていただきたいというふうに考えております。

○伊藤委員 ちょっと専門的になるかもしれませんが、今の話だと1橋ごとにそういう計画を出すわけなんですよ。ということは、この間、委員長と一緒にやらせていただいた長寿命化策定委員会で調査したというのは外観目視、いわゆる表面だけを見たわけですよ。その情報しか今お持ちじゃないですよ。あれは専門家が橋梁を全体的に眺めて、表面にあらわれている悪いところはどこかというのを調査したという情報だけしかないんです。お医者さんに行ってもそうですけど、例えば大きなけがをしても、切り傷だけを診たって、中の骨が折れているかどうか、骨折したかどうかというのはレントゲンを撮らなきゃわからない。ですから、そこまではまだやっていない。いわゆる詳細調査というのを、まだ内部調査をやっていない段階。それで1橋ごとのシナリオが立てられるんですか。シナリオというのは、5年置きに補修をちょこっとずつ繰り返しておけば50年もって、さっきのお金じゃないですけど、架け替えよりも大分安くなりますよというシナリオが立つわけなんですけれども、表面をみただけでは向こう50年間のシナリオというのは多分立たないはずなんですよ。中が今どうなっているかというのはわからない。特に

コンクリートはそうですね。

○副島(良)副本部長 そのこのところは、先ほど評価軸の一つにありました、架けてから何年たったというのであったり、その上にもう一つ交通量という評価軸、どんな使われ方をしたのかという評価軸が多分あったかと思うんですが、そういうことをトータルで考えてプライオリティーをつけていく。要するに目視でコンクリートにクラックが入っている、ひびが入っている、もしくは少し割れそうだというようなものだけではなくて、そういう軸を、今回の評価委員会に諮ったものをガラガラポンでゼロにするわけではなくて、せっかく設けた評価軸でございますので、それぞれで評価していく。マニュアルをつくるとどうしてもことしやるものだけしか評価できないということになりますので、そうではなくて、来年やるもの、再来年やるものまでプライオリティーをつけておくべきだと。

○伊藤委員 そのプライオリティーの高いものは詳細調査をまずやって、それで30年後、50年後のシナリオを全部つくってから、その間に定期的に補修していくわけですね。そういうご説明が時間的に十分じゃなかったかもしれませんが、まず内科診断みたいなものもこれからやられるということですね。

○副島(良)副本部長 はい。まずは問診をした上でということですよ。

○伊藤委員 それなら安心しました。わかりました。

○荒牧委員長 ほかの委員の方どうぞ。池田委員さん、お願いします。

○池田委員 総論的にはよくわかる話なんですけど、何か具体的なイメージがわいてこない。表の段で見ると、事業計画策定があるもののほうが多いんですけど、件数で見ると、事業策定の予定がないもののほうが圧倒的に多いような気がするんです。——気のせいかもしれませんが。そっちのほうは基準をつくって云々というような話がありましたけれども、どういう基準になって、それをどういうふうに基準に当てはめていくのかというところがちょっとイメージがわからないのと、その基準を満たしたら優先的にやっていくというようなやり方だとどういうふうに予算を立てていくのかとか、それこそ補正予算的なイメージで聞こえてくる。道路の補修とかまで含めると、イメージ的には、件数はこっちのほうが圧倒的に多そうな気がするんで、そこら辺の各論の部分がもう少しわかりたいなと思うんですけど。

○副島(良)副本部長 例えば道路防災で申し上げると、既に道路防災が必要な箇所というのは点検して、そらには覚えていませんけど、数千カ所という箇所が挙がっております。その都度道路パトロール等で点検はしているんですが、危険度が高いもの、直ちにやらなければ車を巻き込んだ土砂崩れの事故等が起こるといった判定をすると、それは多分待たなしでやっておかないといけない。これを予算の範囲内であるということではなくて、つくる予算を我慢してでも待たなしでやらなくてはならないという部分だろうと考えております。予算としては、年度当初に予算を確保して、そして待たなしのところをずっと押さえていくということで、池田委員ご指摘のとおり、こちらのほうがはるかに箇所数として多くなると思います。

具体的な舗装で言いますと、舗装上いろんな数値がございます。これだけのひびが入っていれば割れて飛び散るまでに時間の猶予がないよというような数値基準もがございます。そういう基準をつくっていただくことで、ここはもう舗装をやりかえるんだというようなことで取り組んでいきたいというのが下の段でございます。

○池田委員 基準を満たすかどうかというのは定期的に見るんですか。どういうふうな形で管理するんですかね、この道路がもう補修の基準を満たしているとかいうのは。

○副島(良)副本部長 それは先ほど言っていたように、週 2 回とか、多いところで週 3 回とかいう道路パトロールをしていたり、河川のほうも点検等をしておりますので、ここはもう護岸が壊れて次の大雨のとき破堤しそうだというようなことを、プロの目と言ったらあれなんですけど、そういう専門的な目で見ると、ここは基準に照らし合わせた危険が潜んでいるという部分でやっていくということになるかと思えます。

○池田委員 で、「つくる」のほうの予算を回すこともあるということですか。

○副島(良)副本部長 はい。それは年度当初から、今、県土づくり本部の基本戦略上は「つくる」を我慢して「まもる」。もしくは、我々は「生かす」と言っているんですけど、今あるものはより有効に使えるような形に生まれ変わらせる。そういうことも含めて「まもる」、維持側にシフトしていっている途上でございます。

○池田委員 「つくる」という道路に予算がついているわけではないんですかね。自由に流用できるんですかね。

○副島(良)副本部長 今、特定のものだけが箇所づけでございまして、あとは地方の自由度を増す交付金制度というもので、先ほどいろいろ交付金の名前を言っていましたけれど、今日もまた一括交付金という、県もしくは市町村、要するに地方自治体にまとめて交付金としてお渡ししますと、地方の裁量で計画を立ててやってくださいという形に、徐々に地方分権の中で進んでいっておりますので、地方の裁量の中で整理していくということになるかと思えます。

○荒牧委員長 ほかにどうぞ。

○山本委員 たびたび予算の絡みがあるんですけど、まずは今議論している話というのは、大体何年後を見据えて何年間の計画を立てようとしているかというところの確認をしたいんです。

あと、さっきの交付金なんですけど、念のため。これは単年度の予算じゃなくて、こちらのほうである程度計画を立てれば、ほぼ毎年必ずその予算については捻出されるというものなのかというところ。つまり何をいわんとしているかということ、まあ、大体伝わっていると思うんですけども。

あともう一つ、ちょっと橋のイメージが強いんですけど、今議論しているのは広くインフラ関係の話をしているわけです。これがつくられた時期というのは、ピークというタイミングがきっとあったはずなんです。そうすると、今後、計画を立てていく中で、その寿命というのが仮に 50 年だとすると——50 年も先まで見なきゃいけないかということ、僕は

見たほうがいいんですけれども。そうすると、あるつくられたピークから何年何十年後かにまた大きな修繕のピークというのがやってくると思いますので、何かあれこれ言いますが、平準化もしなければいけないし、一方で、予算のほうが比較的単年度的な傾向が強いということだと長期的な計画を立てる上で無理がないかなというようなことも思うわけですね。

いわんとしているのは、このタイミングでしっかり長期を見据えた計画というのをちゃんと調査をした上で立てたほうがいいと思うんです。平準化もしないといけないし、お金もちゃんと来るかどうか、大丈夫かという心配もあるので、少なくとも計画は調査を前提としてきちんと立てておかないといけないんじゃないかと思うんですけど。

**○荒牧委員長** それはどうですか。財政的な裏づけみたいなものまで含めた計画になり得ますか。

**○副島(良)副本部長** 財政というよりは役割だと思っております。1つは、社会保障費を払わないかという、やっぱり義務的経費として払っていくんですね。だから、維持管理というのは、つくって提供していますので、これを使えなくなった状態のまま行政が知らないふりをするかという、そうではないと思います。新たにつくるところはやめてでも、今ご提供しているサービスというのは、きちっと将来にわたって提供していくべき。いわゆる義務的経費の取り扱いになるのではないかということで、予算的には単年度でございますが、将来にわたって、そこに道を使われている方がいらっしゃれば、道を提供し続けるというのが一つの役割じゃないかなと思っております。予算的には単年度ですけど、きちっと機能を発揮している以上は長期的に維持管理をしていきたい。もしその機能がなくなれば、今度はつくるのではなくて、その分を除却する、もしくは間引きする、もしくは転換する。もう道として使わなくて、広場として使ってしまうみたいな、転換するという概念を持ち込んで、通路としての提供をしなくなった段階で何らかの方法を考えていくというのが我々に課された役目ではないかというふうの一つ思っています。

それから、事業計画ですが、何年をめどにということをおっしゃっていただきましたけれど、それは目標がそれぞれ異なると思っております。排水機場あたりは、いわゆる発電機であったりポンプであったり、機械物でございます。それとコンクリートで固めた橋梁、もしくは公園の木でつくった遊具というもの、それぞれ耐用年が違いますので、それぞれにおいて計画されるべき、目的に応じてされるべきだというふうに思っておりますので、このはっきりした目標年次は全体としてはちょっと言えないと。

**○荒牧委員長** ただ、副島さん、考え方として聞きたいのは、結局、この上の維持管理事業で事業計画を策定するというのは、こういう予防的な措置をとっていけば、対処型でやるよりはコストとして相当縮減が可能であると、そのスパンはどれぐらいで見るんですかという質問だと思うんです。

**○副島(良)副本部長** ただ、そのスパンは、先ほど言いましたように、耐用年数から多分くると。

○荒牧委員長 だけどそれは、耐用年数が10年のものもあるけれども、しかし、全体としてのコスト縮減は、それを大体50年ぐらいで見て、公園の数が300ぐらいあって、それで順番でやっていけばこうなるよねというようなことというのは大体どれぐらいのスパンで考えるかを言わないと、コストが…。

結局、我々土木の何が一番信用されていないかというのと、例えばベネフィットがだんだん落ちてくると、そのベネフィットをとる期間をパッと100年に延ばすわけよ。そうすると、どんなものもベネフィットが出てきてしまって、どんなものも、つくっていいことになるわけ。ところが、今厳しく言われているのは、50年間でベネフィットがちゃんととれるものにしなさいと言われていているわけじゃないですか。そこの分はきちっとしておかないと、これはバーッと延ばしてしまったり短くするとできたりできなかつたりするから、そこら辺のところを明確に、目標期間とか設定した区間の中でどの程度のコスト縮減になり、それから維持管理が可能になってくるかということはやっぱり言っておかないと信用されないと思う。

○副島(良)副本部長 はい、わかりました。

○山本委員 じゃ、疑い深いんですか。

○荒牧委員長 いやいや、我々はそう言われ続けていますから。

○副島(良)副本部長 荒牧委員長からちょっと話がありましたけど、基本的にできてから概ね50年ということでのB/Cの計算をします。ただ、言いわけになるかもしれませんが、できた時期が違うので、今の段階から50年かと言われると非常に厳しいものがあります。耐用年があと20年しかないものもございますので、全部が50年ですと言い切ってしまうと、そのところは逆にうそになりますので。

○伊藤委員 B/Cの計算は、補修をするとすれば、補修に使ったお金、その補修をかけたらあと何年もちますよと、そのB/Cで簡単に耐用年数を決めればいだけなんですよね。

さっきのご質問じゃないですけど、耐用年数というのは財務省で決まっていて、橋梁なら50年、都市公園だったら20年か30年だったですかね、下水も30年ぐらい、全部一覧表になっています。ですから、それに準じてやられればいいことだと思います。

もう一つ、山本委員のご質問で、ピークがあったんじゃないかというお話がありましたよね。当然のごとく、日本のインフラのピークは、昭和60年の初めからオイルショックがあった75年の間に大多数の施設が物すごくたくさんできたわけですね。60年代にできた施設というのは橋梁でも今50歳ぐらいなんです。そうすると、耐用年数が来ている橋がたくさんあるわけですね。佐賀県は運よくというか、スタートがちょっとおくれたせいもあって、さっきのご説明じゃないですけど、50歳の橋はまだ少し。ただ、あと20年ぐらいたつと、人間で言うと後期高齢者みたいな橋が大量に出てくる。そのために長寿命化計画でやるということですね。

○副島(良)副本部長 ありがとうございます。

○荒牧委員長 ほかにご質問はありませんか。これは意外と皆さん食いつきがいいなど。どうやら我々はもう維持のほうに来たんだなというイメージがね。今までは新規事業評価で、大体新しくつくるときに行政の担当者の方が恣意的に、あるいはどこかの圧力でやっていて、透明性が確保できていないのではないかとというのが疑われてこのシステムができたと思うんだけど、どうやら今の皆さんたちの感覚は、維持のほうで同じようなことが起こらないのかと。ですから、財政という新たな視点で、破綻することはないのか、本当にこれは持続可能なのかということが問われていると思います。今の副島さんの話だと、それはファンダメンタルズとして、きちっとサービスとして提供しなければならない義務が公の側にはあるという視点でやっていますということですけど、それでも疑われているんですね、ちゃんとできるのと。

1つだけ私のほうから質問させてください。どうも上のほうのものは、橋梁と同じように、具体的なポイント、あるいは県の施設だからわからないではないんですけど、先ほど副島さんが説明された道路事業の防災というのは、多分地すべりとか、がけ崩れとか、ああいふ危険なところを予防的措置でずっとやっていくことは、今のところ、それほどちゃんとした技術なり判断ができないと。だから、ちょっとした地割れが出てきたとか、どこかに変状が起こったと、そういうのを一つとらえて対策を打ち始めるというやり方でやるよと言われた、そこまでは理解できます。

ただ、道路事業の中で、先ほど皆さんたちから出ていたけど、橋梁よりもむしろ舗装と呼ばれているところのほう金額が相当大きくなりませんか。そうすると、舗装のほうを防災と一緒に並べてここの中でくくってやるのはどうもあまり納得しがたい。そういう点で言うと、上のほうは納得できますけど、下のほうのところも結構大きい事業。すなわち、道路はこれから先、快適には言わないまでも、ちゃんと使えるかということと言うと、舗装事業に関しては、もうちょっと知恵を出し合って計画的にやらざるを得ない、あるいは予防的にやらざるを得ない。すなわち変状というのは、わだち掘れが起こったとか、ひびが入ったとか、ちょっとでも何かあれば、予防的措置をとるのか、全部ひっばがして改修をやるのかというようなことがあるでしょうけど、舗装にもやっぱり予防的な視点がないとまずいでしょう。だから、それはちょっと区分けしておいたほうがいいと思うけど。先ほどの説明だと、どうしても対処療法的にやるほうの中にみんな入れてしまっている感じがするので、それはちょっとくくり過ぎだと思うんです。

○副島(良)副本部長 どの数値を用いるかでいろいろ変わるとは思いますが、「等」と書いているのは、まとめて1個の基準をつくるのではなくて、防災は防災の基準、舗装は舗装の基準、それから護岸は護岸の基準ということで、一つ一つそれに応じた基準が必要となってこようかと思うんですね。

○荒牧委員長 だから、上のほうのものと下のほうのものの違いをもうちょっと明確に出していただきたいんです。その上のほうのものは、ちゃんとそこには優先順位まで入れてつくりますよと、下は、ある意味で言うと流動的に、まだ行政判断が優先する箇所も随分



ありますよというようなことであるならば、その違いを。

○副島(良)副本部長 下のほうは、行政判断が入るのではなくて、ある一定の基準に達したら必ずやらなければいけないのではないかと。要するに、対処療法的に言ってですね。

○荒牧委員長 だけどそれは、道路の舗装なんかの場合、穴ぼこがポンとあけばすぐやらなきゃいけないけど、例えばちょっとしたひびが入っているときにそこをパッと詰めておいたほうが、水がそこに侵入して後でどんどんやられることが少なくなるということで予防的にやることもあるじゃないですか。それとは必ずしも同じではない。

○副島(良)副本部長 だから舗装あたりは、本当はすべて事業計画をつくるのがストーリーなんですけれど、ちょうど中間ぐらいに位置するのかなと。予防を少し持ちつつ対処療法で整理をしていくのかなと。だから、多分そういう基準になってこようかなと思っております。

○伊藤委員 予防を持ちつつ対処療法というのは、今、地すべりの話とか、のり面の崩壊の話が多分想定されて言われていると思うんですが、どちらがウエートが大きいんですか。

○副島(良)副本部長 多分対処療法がウエートの的には大きくなって…

○伊藤委員 ああ、そうですか。今、橋梁長寿命化の説明をずっと受けましたけど、僕は佐賀県で橋梁が落ちる可能性はほとんどないと思うんですよ。片やのり面とか地すべりは佐賀県の中で1年に1件ぐらいは起こっていますよね。この前、奈良県、三重県というのは深層崩壊で町ごとやられるとか、そういう状況でしたけど、あそこまで民家に近いのり面というのは割と少ないんですけど、道路に接しているのはたくさんありますよね。その地すべりが恐らく、私の知っている間に5年で6、7件起こっていますよね。通行止めになった箇所も何カ所かあります。ですから、僕は主にその下のほうこそ予防保全のウエートを大きくしてですね、もちろん対処療法というのは必ず必要ですけど、こっちもできれば計画的に考えられて、どんどんお金をつぎ込んで…。それこそ、さっき橋が落ちたら通行止めになって経済損失がでかいとか、もちろん緊急輸送路の問題、生命に危険を及ぼすとかと言われましたけど、のり面崩壊をしても同じなんですよ。佐賀の場合は山がちですから、佐賀市から唐津に向かう場合は一気にもう、ないですからね。

○齋藤委員 落石とかね。

○伊藤委員 できればこっちのほうも予防保全の考え方をどんどん入れられて進められたらどうかと思いますけど。

○副島(良)副本部長 きょう明確にすべての基準を私がお答えできるのではなくて、一つ一つご議論をしていただいて、基準ができればそれを反映していきたいと。まずはそういう基準を持って進めるという方向で検討してよろしいでしょうかというのが今日の大きな投げかけでございます。

○荒牧委員長 多分この場というか、公共事業再評価の委員会、新規事業評価のところだけではなくて、ある意味で言うと、今伊藤先生がおっしゃったように内部で詰めた議論が相当必要なので、皆さんたちが行政内部で行われるその中に、専門家集団とか、いろんな

人を入れて意見を聞くという話、それとこういう一般の視点でもう一回見直してやるという視点を少し分けておいたほうが良いような気がするけどね。

○副島(良)副本部長 先ほどの橋梁と一緒に、原案作成のときは…

○荒牧委員長 それをぜひお願いします。そこを飛ばしていると、こっちに全部かかってくるというのは勘弁してほしい。

○副島(良)副本部長 前のところできちっとさばくようにしますので。

○荒牧委員長 お願いします。ほかにどうぞ。よろしいでしょうか。

こういう形で、この廃止とかいうことではなくて、むしろ維持管理をどうやってやるかということの精度を上げていきたい、あるいはシステム化したいということのようです。それと、そこに入らないものについてはまた次の手を考えていくということのようですから、少なくともこの上に上げられた 7 個の事業についてはそういう計画をどんどんつくっていただいて、もうちょっと正確な精密な事業計画として県民に公表するということについては多分異存はないと思いますので、よろしいですか。だから、そこについてはぜひ進めていただきたい。そして、見える形で佐賀県がこれからストックをどういうふうにマネージしようとしているかということを知るようにしていただきたいと思います。

特に皆さんたち、今度防災のことを考えたときに、港湾にしる何にしる、例えば水利施設が本当にもつのかと。ポンプ場ってちゃんとメンテナンスしているの、というような話とかいうのは、土地改良区に任せてありますと言うほどの実力はもうなくなっているから、佐賀県が相当意図的に指導していかないといけない。洪水のときに実際に動かそうと思ったら、この前の津波じゃないけど、油も入っていなかったとか、そういうことはないのねというようなことが多分今からチェック項目として必要だと思いますので、ぜひメンテナンスと危機管理、この両方を少しチェックしていただければ助かります。ここは、今日はメンテナンスのほうですけど、もう一つ加えて危機管理も同じような施設について当然話題になるでしょうから、そのことはぜひ項目ごとにチェックしていただければいいかなと。

それでは、下のほうの分はまた聞くことにします。維持管理事業に関する防災とか舗装補修のことについては、また専門家の方たちの意見を我々も聞かせていただいた上で、どういうものでありたいかということを議論していきたいと思いますので、少なくとも上のほうの事業についてはお認めいただければと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

○荒牧委員長 それでは、どうもありがとうございました。これで 2 つの議題が終わりました。

今日、これは報告事項になるのかもしれませんが、我々が新規箇所評価のマニュアルを作成しました。そのマニュアルに従ってどういう作業が行われたかということについて事務局からのご報告を受けたいと思います。よろしくをお願いします。

○企画・経営グループ(王丸) 企画・経営グループの王丸と申します。よろしくお願いたします。

お手持ちの資料-3、資料 3-1 と 3-2 でご説明させていただきたいと思います。

まず 1 ページでございますが、ここにあらわしておりますのが平成 23 年度の公共事業の新規箇所の一覧でございます。1 ページに整備系、2 ページ、裏のほうに維持系という形で、2 種類でまとめさせてもらっております。

まず整備系のほうですけれども、左のほうに課名を入れております。この関係する課とそれに付随しています事業、そういうものでその箇所の検討を行っております。上から行きますと、まちづくり推進課は検討箇所が 2 個です。それと農山漁村課が 24 カ所、農地整備課が 9 カ所、河川砂防課が 12 カ所、森林整備課が 39 カ所、道路課が 127 カ所、それと港湾課が 8 カ所ということで、全部で 221 カ所を検討しております。これの中身は、地域の方から要望が上がった事項も含めまして、我々が必要と思ったものも含めて 221 カ所をピックアップしていると。

それを現地機関のほうで一度評価をさせてもらっております。先ほどありました位置付けとか必要性、あと実施環境、そういうもので大まかにしておりますけれども、その 221 カ所の中から現地機関で評価して上に上げられたのが 61 カ所ございました。そのほかの箇所は、実施環境等が C ランクになりまして、まだ事業実施ができないねというような形で落ちたものがございます。その 61 カ所に対して、一番左に書いてあります担当事業課でその中身をまた評価しております。それについても 61 カ所上げて OK と。それと、本部のほうでもそれを全部評価しまして、61 カ所は「AAA」とか、そういうふうなランクで、事業実施はいいというような形でございました。

それで、23 年度に予算化しましたのは、その横に書いております 42 カ所という形になっております。これについては、県土づくり本部の予算とか、そういうものもありまして、その中でこれぐらいまでしか取り組めなかったというようなことで、結果として 42 カ所というふうな形になっております。

2 ページですけど、同じように維持系でございます。これについても一番左に書いてある 4 課の事業で評価をしております。農地整備課が 1 カ所、河川砂防課が 3 カ所、道路課が 41 カ所、港湾課が 1 カ所ということで、全部で 46 カ所ございました。これについても、事業課等で評価しましたところ、全部 46 カ所とも事業実施としては可能だということになっております。

それで、23 年度に予算化いたしましたのは 46 カ所すべてです。維持管理等は当然やらねばならぬ我々の責務ということで、46 カ所を全部上げております。

3-1 と 3-2 の説明ですけど、3-1 は先ほど言った整備系の内容でございます。3-2 が維持系ということでまとめさせてもらっております。

この一番上の 6 番に港湾課という項目がございますが、これについては、評価した限り新規箇所がございませんでしたので、中のほうには何も内容が入っていないということで、6 番目の港湾課は消していただければと思っております。この 5 課の分で予算化したものが 42 カ所入っております。

上から順番に行きたいと思います。農山漁村課の分です。ため池整備等という感じで3カ所採択しております。これは老朽化したため池等の整備ということで、洪水吐とか下水吐、そういうものを少し広げるとか、あと堤体が少し漏水ぎみなのでそこら辺をちゃんと手当てするとか、そういうふうな事業が入っております。

続きまして6ページ、農地整備課の分でございます。これについては、ほ場整備等从今年から始めるというものとか、かんがい排水事業という形でパイプラインとか、農業用水の水路とか、そういうものを整備していくというような事業で3カ所入っております。

河川砂防課の分ですけど、砂防関係ということで、土砂流出を擁壁等でガチッと受けとめるというふうな事業でございます。そういうものを砂防堰堤と言いますが、その堰堤をつくっていくという事業で3カ所採択させてもらっております。

次の10ページでございますけど、森林整備課の分でございます。これについては、まず治山事業という形で、雨とか地震等で山が崩れてくるというものを、崩壊を防ぐということで治山事業という形でさせてもらっているのが、このページでは1、2、3、6の4カ所ございます。あと、地すべりの兆候が出たところはきちっととめていって、被害が出ないような形にするということで2カ所を上げております。このページについては、23年度の当初予算の中で組み入れたものが治山の4カ所、それと地すべりが2カ所という形になっております。

次に、12、13ページは森林整備課の分が続きますけど、治山事業という形で山の崩壊を防ぐという形で、ここでは21カ所上がっております。このページは、6月補正の予算の肉づけ試算をしたときに新規事業として上げさせてもらっております。

続きまして、道路課の分でございます。全部で6カ所という形で、1番、2番は、交通安全等を見据えた形で整備していくという歩道整備でございます。あと、3、4、5、6は道路改良という形で行っております。特に国道とか、そういう主要幹線の代替機能を持つという形の中で、悪いところを道路改良していくという形で新規のほうに入れさせてもらっております。

続きまして、資料3-2でございます。16ページですけど、ここについては4課の分で46カ所がございます。

まず、農地整備課の分でございますけど、これは18ページになろうかと思います。これについては、昨年ストックマネジメントのマニュアル作成を承認していただきまして、その分で評価をさせてもらっています。土地改良事業により造成された基幹的な農業水利施設のストックマネジメントということで、白石沿岸地区が1カ所上がっております。それを評価させてもらった箇所でございます。

次に19ページですけど、河川砂防課の分でございます。

20ページから1つつ評価調書載せておりますけど、最初は伊岐佐ダムの水質保全という形で、ここはアオコとか、水質が悪うございますので、そこら辺に対する対応という形で事業として上がっております。

続きまして 21 ページですけど、これについてもダムの施設の維持管理の中で、伊岐佐ダムそのものの修繕と申しますか、そういう維持管理の分で上がっております。

続きまして、22 ページでございます。ここについては竜門ダムの施設管理という形で上がっております。対処療法と予防の両方あったんですけど、対処療法の中でやっぱりしておかなくてはいけないというふうな状況になっている分が上がっております。

続きまして 24 ページ、道路課の部分です。これについては、先ほどから橋梁の長寿命化等の話でいろいろ議論にもなっていたかと思えますけど、ここには 16 カ所の橋梁の修繕という形で上がっております。これについては、健全度が 20 点から 60 点の間の橋が大体上がっているというような形で、実際もうやらなくてはいけないというものが上がっているということでございます。

次に 25 ページですけど、これについても橋梁の 6 カ所が新規です。24 ページとの違いは、24 ページは国の交付金関係で行うということで、昔、補助とか、そういうものがあつた分でございます。25 ページのほうは、国からの交付金ではなくて、県の単独事業として行うということで予算費目で分けておりますけど、この分が橋梁について 6 カ所あるということなんです。

続きまして 26 ページですけど、舗装補修でございます。これについては、現地を確認して悪かった部分、早期にやらなくてはならないところを 5 カ所、今のところ上げております。

それと、道路防災という形で 14 カ所が上がっております。これについては、過去にのり面でモルタル吹きつけ等をやっていたんですけど、そのクラックとか●・・・で、やはりこのまま放置できないようなところとか、そういうものの事業がこの中に入っております。

28 ページ、港湾課でございます。これについては、諸富港の 2 号栈橋というのがございますけど、その周辺が有明海のガタ土で水深がとれなくなっているという形がございまして、そこら辺をしゅんせつ等で水深を確保するというふうな事業で維持管理等で上がっております。

以上、整備系と維持系をご説明させていただきました。

以上で報告を終わります。

○荒牧委員長 どうもありがとうございました。

それでは、これは報告事項になって承認を必要としないと思いますが、皆さん方、ご意見、お気づきになった点がありましたらお願いします。

なければ、私のほうから聞いていいですか。これ、数が 42 個採択されて、そのうちの 27 個、半分以上が森林整備関係、特に治山関係ですけど、何か重点項目なんですか。これは本部長に聞いたほうがいいのか。これはどういう意図ですか。

○井山本部長 治山なんかの事業は、性格上、前年度の災害というか、集中豪雨とかの対応の延長線上でやっていくという事業が多くて、特に去年、おとしあたり、ことしも集中豪雨はなかったわけではないんですけど、ことしに比べるとはるかに時間雨量なんか

大きくて、やっぱり山合いのところで結構やられているところがあるわけです。そういう事業の応急的にすぐ災害復旧的にやる部分と、さらにそこにもう少し手を入れてやる部分というのがあって、この治山事業なんかは、後者の部分が時間おくれで順次立ち上がってくるという性格があるんですね。そういう関係もあって、恐らくこれは年よって非常に変動があると思います。このままの調子でいくと、例えば来年の今ごろの議論では箇所がそう出てこないんじゃないかとか、そんなことも類推されるんです。

○荒牧委員長 それは災害の起こり方、昨年度、一昨年度から水害が続いていますけど、その後始末の部分が結構たくさんあったということですか。

○井山本部長 ですから、ある意味では、これはまじめにこういう審議箇所を整備系と上げているんですけど、いわゆる改良復旧的な意味合いですね。これを機に安全度を高めようという、災害がきっかけで始まっているという性格の事業ですので、何かあらかじめ、こういうところはやろう、ああいうところはやろうというのが災害の前に待ち受けていて、一遍に出てきたという感じのものではないと思います。

○荒牧委員長 ですから、そういう点で言うと採択率は高くて、これは先ほど副島さんが言われたどうしてもやらざるを得ない項目の中に入っていると。

○井山本部長 そういう性格のものだと思います。数が多いので、ご指摘のとおり、ちょっと違った感じを受けておられるのかもしれないんですけどね。

○荒牧委員長 だから、結局、依頼されたというか、地元のほうから何とかしてほしいと言われたことの大部分は事業化しておやりになったと、そういうふうに解釈してよろしいんですね。

○井山本部長 はい、そういうことです。

○荒牧委員長 ほかにありませんでしょうか。

新しく入られた方々はなかなか理解できないかもしれませんが、この新規事業評価というのは、ある意味で言うと、佐賀県さんが独自にシステムをつくられてきた仕掛けです。多分、再評価事業といって、今現在継続されている事業を継続するか中止するかということについては法律で定められた業務だと認識していますけど、この新規事業評価は、佐賀県さんが自分たちで、ここに諮られた上で新規マニュアルというのをつくって、それに従って評価をして公表をするという、佐賀県独自でやってこられた仕組みです。

ただ、幾つか改良点を皆さん方に要請していて、それはどういうことかという、一番最初に出てきたときには、その評価した箇所と採択した箇所が全く同数であるということでは評価になっておらんではないかということ随分申し上げました。今回やっとそれらしく見えてくるのは、本部のほうに上がってきたものをそのマニュアルに従ってやった点数に多分財政事情が加味されていると思いますけれども、それを加味した上で、優先順位の高いものからやっているということになっているはずだと。これをもし裏切っておられると、この新規事業評価はむしろやらないほうが良い仕掛けになっています。ですから、もしその点数をそれぞれの現場の方々、地元の方々が見られて、何でこっちよりこっちを

先にしたんだということが言われるようなことがあると、それはむしろ逆効果ですよ。だから、恣意的に行っていませんということを証明するための仕掛けです。ここまで来たということ自体は非常によいと思いますので、あとはそれがちゃんとしたものであるかどうかを、できれば県民の皆さんにチェックをしていただきたい。そんな暇ないよと言うのであれば、それはそれで構わないということだと思います。この委員会はその点数を 1 個ずつ見ていくだけの余力がありませんし、そういう事務的な機能もありませんから。

あとは、公開したかどうか、公開したものに特にクレームがついていないかどうか、そういうことが多分一つの大きな指標になるだろうと思います。今のところ、この新規事業評価で公表したものについて、県民の方から、おかしいとか、優先順位が違うのではないとか、そういう形でクレームがついたことはないと思っていいですか。

○副島(良)副本部長 今のところございません。

○荒牧委員長 ですから、一番大事なことは、この点数がちゃんと公開されているということ。公開されたものについて今のところクレームがついているようなことは起こっていませんということだと思います。こういうことをすることによって、土木事業が透明性を確保できていないとか、文句を言ったやつ勝ちみたいなものは多分なくなるだろうし、それから、裏で何かを決めているんじゃないのかというのものないということの一つの証拠立てに県が使われてきたということですよ。

何と言っても、法律上は再評価委員会、再評価だけが法的に定義されているんですよ。で、この委員会ができています。初代のころから参加していますけど、そのときからずっと出ているのは、再評価というのは、大体 8 割ぐらいできた後で再評価しろと言っても何も意見が出らんんじゃないかというのがあって、新規事業評価に関して何らかの市民的な感覚を入れたほうがいいということで、こういうものに取り組んでこられたというふうに理解しています。これはブラッシュアップされて、先ほどからずっと維持系に入ってきましたし、維持系のほうも少し精度を上げていくという取り組みをなさっていくようですので、今後とも繰り返しその努力を続けていかれたらいいと思います。

山本先生が入ってこられたから突然お金のことが、今までは古賀先生が B/C をチェックするというのでやっていただきましたけど、これからは予算というようなことまで話がきますので、それはもう担当の方は十分わかりだと思いますから、そのことで皆さん方に理解しやすいような形で説明していただければと思います。

ホームページを見たときに、この仕組みの意味というものをもう少しわかりやすく表現する工夫をしてください。いいですか。なかなかわかりにくい。

○齋藤委員 意見がないのはそれと思う。

○荒牧委員長 表を見てもなかなかわかりにくいので。とにかく一番大事なことは、不満に思う方、あるいは怪しいと思う方はチェックしてみてください。そのデータは公開していますという点が一番大事な点だと思いますので、そのことをわかりやすく県民の方に知らせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

私の取りまとめはそれだけで終わりますが、報告はこれとして受け取って了承をしましたということにしたいと思います。よろしいですか。

それでは、今後の事業計画、再評価委員会のスケジュールについて、残りはそれでいいですか。

それでは、事務局のほうから連絡をお願いいたします。

**○事務局** そうしたら、事務局のほうから連絡を1点だけしたいと思います。

次回、第2回評価監視委員会は再評価委員会なんですけど、それに先立ちまして現地調査を行います。先日、委員の皆様にはうちの稲田のほうから調整のアンケートをさせてもらったんですけど、現地調査は10月11日(火)に行いたいと思います。委員さんの一番多かった日で決定させてもらっています。それで、2回目の評価監視委員会、再評価委員会を10月26日(水)午前中をお願いしたいと思います。正式な文書等は改めて送らせてもらいますので、よろしくをお願いいたします。

以上です。

**○荒牧委員長** それでは、委員の皆さん方、日程を確保していただいて、できるだけ参加していただきたいと思います。私、相談を受けまして、参加できないということをあらかじめ日程の中で言われた方がおられましたけれども、やむを得ませんねということで、事務局と最大数が出席できる日を選ばせていただきましたのでお許してください。

事務局のほうからほかにありませんでしょうか。

委員の皆様方から特に発言がありましたら、お願いをいたします。よろしいですか。

あと2回、現地調査と再評価の部分があります。先ほど言いましたように、再評価の部分が法的事項でして、これはもし我々が中止と言ってしまうと本当にとまってしまうだけの権限を有した委員会です。そのことについて次々回、10月26日に行いますので、そのときにはじっくりと1つずつの事業について、適切であるかどうか、それから継続するかどうかということを決めたいと思います。

それでは、私のほうからお返ししますので、事務局のほうで閉めてください。よろしくをお願いします。

**○副島(良)副本部長** 長時間にわたりましてご審議をありがとうございました。本当にお忙しい中、当委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございました。

それでは、これもちまして平成23年度第1回佐賀県公共事業評価監視委員会を終了させていただきます。

本日はありがとうございました。

(閉 会)