

平成26年度

第2回 佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成26年10月30日（木） 9:30～

場所：特別会議室A

佐賀県土づくり本部 企画・経営グループ

## 平成26年度 第2回佐賀県公共事業評価監視委員会

### 1. 開 会

(副島県土づくり本部副本部長) 皆さんこんにちは(こんにちは)それでは定刻になりましたので、ただいまから平成26年度第2回の佐賀県公共事業評価監視委員会を始めさせていただきます。冒頭にはございますが、今日本部長の副島のほうが所用で上京することになりました。皆様方にお詫びと今日の審議のお願いを預かっておりますので、ここで皆様にお伝えさせていただきます。

それでは議事の進行につきましては荒牧委員長のほうにお願いしたいと思います。

(荒牧委員長) はい、それでは議事次第に従いまして進行をしていきます。

まず最初に報告事項が1件、それから諮問事項がそこについて2番の再評価対象事業地区に関する諮問があります。まず報告事項のほう、事務局のほうからお願いをいたします。

### 2. 議 事

#### 【報告】

#### 1) 佐賀県公共事業再評価実施要綱の一部改正について

(副島県土づくり本部副本部長) 失礼します。今日報告事項といたしまして、『再評価の要綱の改正』についてご報告をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料1のほうに要綱改正の資料を添付させていただいております。要綱第3(2)を『事業採択後10年間を経過した時点で継続中の事業、ただし国の再評価実施要領等で定められた地方公共団体が実施する再評価対象事業については、当該実施要領等に従い実施する』、また要綱第3(4)を『前回の再評価実施後5年間を経過した時点で継続中または未着工の事業、但し国の再評価実施要領等で定められた地方公共団体が実施する再評価対象事業については、当該実施要領等に従い実施する、に変更する』と、これは現在の要領の中で実施、「一定期間」の表現を変更し、再評価対象となる事業を明確にしたいということで改正をさせていただいております。

また要綱第3を『再評価を実施する事業及び実施時期』に変更する、また要綱第3の2といたしまして、再評価を実施する時期は以下のとおりとする。(1)『第3の1の(1)、(3)及び(4)の事業にあつては、5年目の年度末までに再評価を実施する』(2)『第3の1の(2)の事業地区にあつては10年目の年度末までに再評価を実施する、を追記する』ということで、これは再評価実施時期を明確にし、再評価の未実施を防止するためということで改正をさせていただきたいと考えております。

次の新旧対照表を見ながらご確認をいただきたいと思っておりますけれども、改正の理由といたしましては、今年度の再評価対象地区の照会を関係各課に投げました折にその実施時期の取り扱い、解釈について少し不揃いがあったということが分かりました。現行の実施要綱で定められました、再評価を実施する事業の記載内容では、その実施する時期が明確でない。このため実施時期を

明確にして今後再評価等の実施時期について統一した扱い等を行うために要綱を改正することをしたいというふうに考えております。

改正前につきまして第3の(1)から(4)『再評価の実施対象事業』について定められておりましたが、この内容ではそれぞれの対象事業について定められた当該期間が経過した翌年に再評価を実施することができるというふうに読むこともできるということ。

また、再々評価の実施については現行の要綱では第3の(4)『再評価後一定時期が経過した時点で継続中または未着工の事業』と定められておりますが、再評価の実施につきましては第3の(2)『事業採択後一定期間（事業の特性に応じて5年間から10年間とする）を経過した時点で継続中の事業』と定められておまして、一定期間の定義が明確でないというふうに考えましたので、今回改正後、右側にありますように明確に、その一定期間という表現ではなくて、採択後何年を経過した時点というふうな形で明記させていただいたというところでございます。

また一定期間経過したあとという、例えば10年を経過した時点で継続中の事業というのは、10年目を迎える前にご審議いただいて10年後、11年後の継続に至るべきであるという解釈から(2)のところにありますように、例えば5年目でありますと5年目の年度末までに再評価を実施する、10年目の年度末までに再評価を実施する、そういった形でその時期をむかえる前までに、この審議を受けるということを確認にしたいということで変更をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。以上でございます。

(荒牧委員長) はい。これ報告事項ですので審議は必要ないと思いますが、質問のある方いらっしゃいませんか。

一つ確認していいですか、今まで我々がやってきた中で5年あるいは10年経過したあと、翌年にやった事例っていうのはあるのですか。

(副島県土づくり本部副本部長) 実際はございます。

(荒牧委員長) あるね。だからそういう事がもうないように10年目の、だから11年目に入る前には終わってかないといけないよという定義になったということですね。

(副島県土づくり本部副本部長) はい、そこを徹底したいということで今回改正を行わせていただきたいと思います。

(荒牧委員長) 今までなんかちょっと課ごとに違っているということだとちょっと問題が起こるので、まあ行政内部の問題ですけど、よろしいですか。はい、それでは報告事項はそういうふうに変更しましたということで報告を受けたいと思います。それでは次にいきます。

## 【諮問】

### 2) 再評価対象事業地区諮問

(荒牧委員長) これが本番ですけれども、再評価対象の諮問事項について、佐賀県知事古川康さんから第2回佐賀県公共事業再評価監視委員会に対して、再評価地区の諮問が17件、そのうち2件は市町事業、市・町の事業ということになっています。地盤沈下対策事業が1件、河川関係の事業が4件、それから街路事業が1件、道路事業が7件、林道事業が1件、港湾関係事業3件、

合計 17 件の諮問が出ていますが、これ全部 17 件やるとだいたい丸一日ほぼかかってしまいますので、申し訳ありませんが、これからこれまでと同じように各事業においては、それぞれの同じようなものが重なってあって先ほど言いましたように、例えば道路事業に関しては 7 件という形で非常にたくさんありますけれども、そこは一括してまとめて報告していただいたあとで、一件について詳細に説明していただいて、全体を承諾するというやり方でやりたいと思います。よろしいでしょうか。

これまでやってきたとおりのやり方で行いたいと思いますので、順番に従ってまず最初に農山漁村課のほうから県営地盤沈下対策事業について。これは 1 件ですので、この事業についてご説明をお願いいたします。よろしくどうぞ。

#### **(農山漁村課 県営地盤沈下事業 1 件)**

(山口農山漁村課長) おはようございます。農山漁村課長の山口でございます。県営地盤沈下対策事業の白石平野地区の再々評価につきまして、ご説明をさせていただきます。

まずパワーポイントの資料に入ります前に、佐賀白石平野の特徴ですけれども、佐賀白石平野につきましては自然干陸、それから人工の干拓によりまして造成された農地、平野ということでございまして、平地部に比べて水源となる山地部が少ないという特徴がございます。そういうことから白石平野につきましては、農業用水はもとより生活用水につきましても、非常に不足しておったという状況でございます。

農業用水につきましては、ため池、それから地下水、また平野部にクリークを掘りまして、反復利用するというふうな工夫をしてきたところでございます。農業用水を地下水で使うということにつきましては、昭和 30 年代から水中ポンプの技術が発達しまして、その発達してから深い層の地下水の利用が可能になったということがございまして、白石平野につきましてはこの地下水、深井戸と申します、この深さにつきましては 150m から 200m の深井戸から、農業用水の用水を行っていったというような状況でございます。

そういうことから農業用水、干ばつになりますと農業用水が不足しまして地下水を過剰に汲み上げるといったことがございまして、施設の抜け上がりとかそれから施設に亀裂が入るとか不等沈下によりましてですね。それから沈下によりまして湛水被害が生じるということがございます。そういうことからそういう防止のために水源の転換、地下水から地表水に水源を転換すると。それから地盤沈下により機能低下した農業用施設の機能を復旧するということが本事業の目的でございます。こういうふうな障害が出た所につきまして、用排水路の改修、それから用水路、三面水路でございますけれども用水路の改修・新設、それから湛水被害が生じているところに排水機場を設置するというふうなことをしまして、農業経営の安定と県土保全に資するということでございます。

地盤沈下のしくみ、先ほどお話ししましたけれども、この図面で見ますと、粘土層、帯水層、粘土層、帯水層、粘土層、実際はですね、あまり幅は変わらないように書いておりますけれども粘土層が厚くありまして、その下に帯水層、これ砂層、砂とか礫の層ですけれどもこの砂層が数

mある。数十m粘土層があって、数mの帯水層があるというふうな状況でございます。そこにこの深井戸、これが先ほど申しました150mから200mの深井戸を掘りまして、ケーシングという外枠を入れてここに穴が開いておりまして帯水層、この砂礫層のほうから地下水が入り込んで、入り込んできたやつについては粘土層が圧縮されて地盤沈下を起こすというふうな仕組みになっております。こういうふうの流れを書いておりますけれども、そういう地盤沈下が生じて沈下しないケーシングの部分が体育館に抜け上がったり、基礎を打っているところ、基礎は変わらないでその回りの、これ橋梁ですけれども、回りが沈下することで橋梁の部分に開きが生じたり、これ旧福富役場ですけれども、階段をどんどん継ぎ足したりしている状況でございます。

これはそういう地下水の過剰汲み上げを防止するために、国のほうで地盤沈下等対策要綱というのを設定しております、規制それから観測等で地盤沈下の過剰汲み上げを規制しているということでございます。佐賀筑後平野ということで筑後平野については観測だけ。それから規制、赤の分が規制の部分でございます。白石平野につきましては赤、規制区域になっているところでございます。

それからこれは地下水の汲み上げ状況、それから沈下状況でございます。昭和38年から観測をしているところでございますけれども、農業用水につきましてはこの橙といいますか、黄色といいますか、その部分でございます。だいたい年間300から500m<sup>3</sup>、それに干ばつの年になりますと、平成6年の干ばつでは1,600万tの地下水を汲み上げております。で1,600万tの地下水を汲み上げたことで地盤沈下が平均で約3cm、大きい所で15cm程度沈下しているという所もございましたという状況でございます。

あと先ほど一番冒頭にお話ししましたように農業用水だけじゃなくて、上水というの汲み上げをしておりました。その青の部分でございます。ただこの分につきましては平成13年から上水道につきましては、佐賀西部広域水道に水源が切り替わっております、14年からは工業用水のみの取水という工業用の用水の汲み上げのみとなっております、上水の分はパタッと落ちたということでございます。

これは後ほどまたお話ししますけれども、この上水の汲み上げは終わったということで縫ノ池、白石町の縫ノ池、湧水が枯れていた、池が枯れていたという所がございましたけれども、その湧水が復活したというふうな状況もございます。

あとここに赤い線300万tという数字で線を引いておりますけれども、地下水採取の目標が300万tということで、300万tまでだったら需要と供給のバランスが何とかとれて、地盤沈下はだいぶ抑制されるだろうということが言われております。

それからもう一つ、24年から嘉瀬川ダムが完成しまして農業用水の通水が白石平野に嘉瀬川ダムから来ております。ということで地下水の農業用水としての地下水汲み上げも、ほとんど少なくなっているということでございます。

これが事業の実施地区ですけれども、これは白石、県内では白石地区とそれから佐賀でもやっております。今回も再々評価につきましてはこの白石地区の分でございます。

水源転換としまして、農業用水、地下水を地表水に切り替えるということで必要なパイプライ

ンを切り替えるための施設の新設・改修ということで位置づけているのが、嘉瀬川ダムからの農業用水を送水するパイプライン等の新設・改修でございます。

それから機能復旧ということで農業用施設の機能低下が発生しているということを申し上げましたけれども、その機能の復旧を図る、施設を改修して機能の復旧を図る。それから湛水被害が発生している所につきましては、排水機場等の新設を行うということでございます。

これに関連する国営事業ということで先ほど申しました嘉瀬川ダムでこの水源、白石平野の部分の水源は確保しまして、川上頭首工から佐賀西部導水路を通じて、佐賀西部導水白石線を通じてこの白石平野に用水を供給していくというところでございます、関係する国営事業として、関連する事業としまして嘉瀬川ダム地区は下流白石平野、それから筑後川下流白石という部分が関連事業ということになっております。当事業ではこの青い部分、それから赤い部分、水色の部分も当事業での事業内容になっております。それから排水機場につきましてはこの青の部分、5か所の排水機場の設置をしております。

事業の効果ですけれども、やはり水源転換、パイプライン等それから用水路の新設、それから用水路の用排水路の改修、排水機場の設置等を行いまして、総事業費が1,600億となっておりますが、この部分につきましては費用対効果の新しいマニュアルというのが出ておまして、前回と若干変えております。今のところ事業費につきましては500億ですけれども、当事業の500億の支出済分プラス未支出分については現在価値に換算ということ。それから関連する国営事業の分、それと過去、これから完了後の40年間の再整備費を足しまして総事業費としております。

それから総便益につきましては、この改修によります効果と今後40年間完了後の40年間に生じる効果、その分も含めて効果としておるところでございます。

維持管理の節減効果内訳としまして、維持管理の節減効果につきましては今までなかった新しい施設を作りまして、その分の維持管理費がプラスになるということからこれはマイナス効果として出ております。それから農業被害、農地とか農作物、農業用施設につきましてはその部分の被害の解消が図られるということでプラス効果、それから一般の施設、公共土木施設等の被害の抑制が図れるということで、それもプラス効果ということで費用便益比にしては1.26ということで出しております。

この効果としまして白石平野につきましてはたまねぎの一大産地、佐賀につきましては北海道に次ぐたまねぎ産地ということですが、その中でも白石のたまねぎというのは早生のたまねぎが有名な産地になっております。それから大豆、レンコン、路地のレタスというところです。

先ほど申しました農業用の以外の効果ということで、白石町の川津地区という所に縫ノ池というのがございます。これは現在の状況なのですが、縫ノ池につきましては地下水の汲み上げ、農業用水それから上工水の汲み上げで地下水が枯渇しておったということですが、平成13年に上水を切り替えたことから徐々に復活したというところでございます、今でも地域の皆さんの環境の意識、環境に対する意識の向上を図られているところでございます。

それから事業の継続ということで工期の延期をお願いしたいということですが、先ほど嘉瀬川ダムが24年に完成し通水を開始したということですが、24年につきましては試験通

水ということで、実際末端の農地まで水が届くかどうかの確認をしたところでございます。もう25、26と今年3年目でございますが、やはり実際これだけの広い農地面積ですので末端まで水が通るかどうかということを確認しましたところ、やはり数か所の障害がある所が見当たりまして、その部分の工事をするために、それも含めましてですが、あと29年まで1年、事業の期間を延長したいということを考えておるところでございます。説明以上でございます。よろしくお願いいたします。

(荒牧委員長) はい、どうも有り難うございました。今のご説明に対してご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。(はい) はい、どうぞ。

(鳥井委員) おはようございます。総便益のところ、これ3,340億ですかね。すごい額なのですが、この内訳の中で農業被害の(農地・農作物の農業用施設)となっておりますが、この内訳って分かりますか。

(山口農山漁村課長) ちょっとお待ちください。それぞれですね、それぞれを全部、それぞれで出しているのではなくて、トータルで出しているものですから。今後40年間も含めて出しているものですから、ちょっと割合ぐらいで大雑把な感じでいいですか。(はい、ええ。) すみません、農業用施設がだいたい7割、農地が1割、農作物が2割、そんな感じです。

(鳥井委員) そうですか、ちょっとあの疑問なのですが、教えてください。(はい) これ農業用施設が7割かかっていて、実際に採れる収穫というのは1割しかないというふうに、これ施設がこれだけかかるには作物そのものは1割しか採れていないのだけれども、そこに7割の施設が費用としてかかるということなんですか。

(山口農山漁村課長) 施設の復旧費用としてその7割といいますか、トータルの7割が必要で、それによって被害を免れる農作物、被害を免れる減収になる分を元に戻す。減収を復旧する分についてはトータルの1割ですよってということなのです。

ですから収穫分というのはもっといっぱいあるわけですよ(はい) 収穫はいっぱいあって、そのうちのこういう地盤沈下によってマイナスになっていた分を補てんする分がこの割合という2割分ですよと。

(鳥井委員) ということはその総便益の中に収穫、これによって全て収穫できたっていうのは、表示はしないということなのですね。

(山口農山漁村課長) ああ、そういうことです、はい。

(鳥井委員) ではこの農業用の施設がないと、その今全ての作物の採れている量が維持できないというふうな考え方なのですか。

(荒牧委員長) 農作物は地下水を使っても、農作物は普通に出来るわけよね。地下水を抜いていると、どこに被害が出てくるかという農地と施設に出てくる。農作物には出てこない。地下水を使っているから農作物は出来ている(はい) 地下水を抜いているから、施設と農地が沈下するからその補修費がいる。(はい) もっぱらそこに利益が出てくる。(へえ)

農作物は地下水で使ってもダムから水持ってきて基本あまり変わらない。被害は農地と施設に表われる。その復旧費用がものすごく膨大、だから農業ができなくなるというイメージでいい

と思うのよ。(はい)

(山崎県土づくり本部副本部長) 沈下していくと波打ったりして施設自体が使えなくなります。

(はい) だからその復旧費がいるという形になるものですから、そこが大きく出てくる

(鳥井委員) ああ、そうなんですね。農地は2割なのですよ。

(山崎県土づくり本部副本部長) だから農地も不陸になったり、やっぱり水がいつも溜まるような所が出てきたりとかしますので、かさ上げしたりとか、いろんな復旧はやらなきゃいけないという状態になるものですから、そういうものも被害に軽減と。

(鳥井委員) 分かりました。ちょっとあんまり理解ができてないんですけど(笑)、はい。

(荒牧委員長) 日本中のやつでは合わないと思うよ。もし例えば1m沈下したから1m盛るとまた80cmぐらい沈むよね、でそこまた上げなきゃいけないよね。だからもう動かさないのが最良の策です。

いったん動かしてしまうとまた復旧させるとまた沈む、また沈む。圧密沈下するので(上から重しを載せたような感じになるので)(はい) だから沈ませないのが大事で、多分この計算ではその分だけしか見ないと思うのだけど、最初の1m分だけしかね。だけど沈んでいったのをまた載せるとまた沈むよね(そうですね) そんなことではいけない、技術的に。いやあ鋭い指摘だなあ、おもしろかった。

他にありませんか、あのう一番大事なところ。

(伊藤委員) いいですか、よろしいですか。今のお話に関連して、おそらくこれ今農業の被害だけを計算されていますけど、いわゆる大雨が降ったときの洪水被害の軽減にもおそらく役立っているはずなんですね。これはもうポンプ場が、かなりの数、増設されましたので今回の事業です。おそらくどうですか、北部豪雨のときにここら辺は浸かりましたか。

(山口農山漁村課長) 九州北部豪雨の時はあんまり(浸からなかった)ここら辺はやってないですね。

(伊藤委員) というのはおそらくポンプ場のおかげなのでしょうね、まあ昔のようにポンプ場が少なかった時代にはおそらく大半の農地が浸かっている可能性がございましたので、またそういうところも何かアピールされたらですね、一般の方が分かりやすいかと思います。

(荒牧委員長) どうぞほかをお願いします。この総費用の中にダムを造ったところの費用は入るのですか。入っていますね。いくらですか。1,800億ぐらいかかっているはずだけど、その内の農業分は500億とかというふうに分けていくわけね。はい。

水路とかの造る話だとか、ほかに主なものはどれですか。かかっている費用はダムを造る、それから国営の分があるのでそこは除いていいですか。

(山口農山漁村課長) 入っています。

(荒牧委員長) 入っているわけ。国営の分も入っているわけね。国営の分も県営の分も入っていて総費用の中に入っている。

(山口農山漁村課長) はい、そうです。

(荒牧委員長) じゃあ引っ張ってくる費用とか全部入っているわけですね。



(山口農山漁村課長) 入っています。

(荒牧委員長) はい、分かりました。ほかにどうぞありませんでしょうか。だいたい終わりますか、もう 29 年で。

(山口農山漁村課長) はい、あと残事業そうありませんので、あと 3 年で終わらせたいと思います。

(荒牧委員長) 何年から始まったのですか。

(山口農山漁村課長) 51 年です。

(荒牧委員長) 平成 51 年。昭和 51 年ごめんなさい。西暦でいうと何年になるんだっけ。51 年。76 年から今年が 14 年、40 年。終わるんですね。再々評価を何回やってきたことかと思えますけれど。ご意見ありませんか。

(伊藤委員) 終わると同時に、また維持管理が始まりますので、これだけ大量の設備をお造りになられて、おそらく昭和 51 年ぐらいのものはかなり老朽化していて、どんどん追っかけて、またお仕事が発生すると思いますね。

また、農業人口というのもおそらく 6 割か 7 割ぐらいに将来 20 年、30 年先にはなると思いますので、これは統廃合というのは今度ひとつのテーマになってくるかと思えますね。コメントだけです以上です。

(荒牧委員長) ちなみに縫ノ池の話をされましたけど、今度はなんか白石の役場の方から、佐賀大学低平地研究センターに「今湿田化傾向にあるので、何とか水を抜く方法を考えていただけませんか」という話が出ていますので、大笑いしました。ああそっちを来たのかということで、一所懸命考えているんですけど、先ほどおっしゃるように 300 万 t までは抜いても沈下しないはずですので「抜いたら」という話をしておきましたけど、考える必要ないんじゃないかと。今ちょっと嬉しい悲鳴が起こっているかもしれません。多分先ほどの沈下曲線からいうと、もうこれで終息したということができるといえるでしょうね。もうほとんど使ってないと言っていたので、水を。

それではみなさん、これで継続ということで出ていきますけど、継続でよろしいでしょうか。はい、異存無いようですのでこの事業については継続ということで認めたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、引き続きいきたいと思いますが、この次は道路課のほうから道路整備交付金事業、これが 7 件全体があります。このことをひとつずつやると時間がかかりますということで説明申し上げましたので、まずは概略説明していただいたあと、それから 1 件について詳細に再評価の分についてお願いをしたいと思います。

#### (道路課 道路整備交付金事業等 7 件)

(永石道路課長) はい、道路課長の永石です。どうぞよろしくお願いします。

それでは道路課分についてご説明をさせていただきます。まず今回諮問しておりますのは合計 7 件。その内 1 番と 2 番につきましてが、10 年経過による再評価。それと 3 番から 7 番までが再々

評価という案件となっております。

まず1番につきましては、現地を調査していただいた国道204号線となっております。これにつきましては後ほど詳細にご説明させていただきます。

2番につきましては、白石町の町なかにあります武雄福富線でございます、これにつきましては来年度の完了を目指しているという状況となっております。

次の3番ですが、神埼北茂安線につきましては、前回評価時の工期が平成12年から平成22年としておりましたけども、今回28年まで6年間延伸をさせていただいております。これにつきましては、用地取得に時間を要しましたことから延伸をしております。ただ今年度、すべてもうすでに用地買収が完了いたしました。このため、今後2年間で工事を行って確実に事業を完了させたいと考えております。

次の4番ですけれども、肥前呼子線ですけれども、前回の工期が平成25年までとなっておりますけれども、2年間延伸させていただいて平成27年までとしております。この箇所につきましても、用地買収がすべて完了いたしましたので、今後工事を速やかに行って平成27年度、来年度には完了させたいというふうに考えております。

次の5番目ですが、佐賀環状東線ですけれども、前回平成25年までとしておりましたけれども、今回平成31年までと6年間延ばさせていただいております。これにつきましては用地取得にモラージュ付近の道路ですけれども、4車線化事業を行っている箇所でございますけれども、用地買収に非常に時間を要しているということで、現在の状況ですけれども、用地の残りがあと1件でございますが、この1件が稼働中の工場ということで、移転先地の選定になかなか納得していただけないというか、まだ交渉中ということでございます。工事につきましてもこの物件移転後に橋梁工事を行うこととしておりますので、その工事期間も必要ということで6年間の延伸をお願いしております。ここにつきましては交渉を速やかに行っていきたいということと合わせまして、事業認定についても視野に入れて今後ちょっと取り組みたいというふうに考えております。

次の6番目ですけれども、小城富士線でございます、これが前回が平成25年度までということにしておりましたけれども、今回2年延伸して27年度までということにしております。あと用地の残件が2件ございますけれども、なるべく任意の交渉を行いまして27年度には事業を完了させたいというふうに考えております。

次7番目ですけれども、これは地域高規格道路の国道444号の福富鹿島道路でございます、現在調査ということで環境影響調査、アセスを行っております、このアセスにつきましても本年度末で完了する予定となっております。完了した後は現地調査など、まだ行いまして事業化に速やかに取りかかっているようなことで進めていく予定としております。

次に道路事業のB/C費用便益、費用対効果の考え方についてご説明させていただきます。道路整備による効果といたしましては、渋滞の緩和とか交通事故の減少、走行するときの快適性の向上とかですね、あと沿道環境の改善、災害時の代替路の確保とかいろいろな効果がございますけれども、費用対効果を便益を出すときには現在の知見によって確実に金銭表現が可能な3つの便益で算出することとしております。

一つが走行時間の短縮便益ということで道路改良によって走行時間が短縮されるとき車両 1 台当たりの価値を出しておりますので、それに伴って算出をいたします。

次の走行経費減少便益ですけれども、これは走行経費の減少ということで燃料費とかオイル代とか車両の償却費とかそういうものから算出をしております。

次の交通事故減少便益でございますけれども、道路整備による人身事故の減少ということで、これにつきまして損出額を掛けて一人当りの人身事故、1 件当たりの平均の損出額を掛けて算出をしております。この3つで便益を出すこととしております。

次に費用の面ですけれども、費用につきましては道路整備にかかる事業費費用と維持管理費の費用ということで、これにつきましては供用開始が 50 年間の費用を算出して出しております。費用便益費につきましては、総便益ベネフィットを総費用コストで割って算出するということになっております。

次に費用便益分析におきます前回の評価時点からの変更点でございますけれども、まずは将来交通需要推計手法の見直しということで、国によりまして平成 22 年に改訂されておりました、それに伴って便益の変化が生じております。また費用便益分析マニュアルにつきましては、前回は平成 15 年の 8 月に策定されたマニュアルで算出しておりますけれども、今回また平成 20 年の 11 月に改訂されておりました、これに基づいて算定をしております。これは便益費用の検討期間が延長された 40 年が 50 年に延長されたということと、便益の計算に用います係数が見直されたということでございまして、同じ条件で算出した場合は便益が減る傾向にあるということとなっております。

次に国道 204 号唐房工区の 10 年経過ということの再評価について個別にご説明をさせていただきます。この箇所につきましては現地調査をしていただいた箇所となっております、唐津の市街地からセツ釜方面、呼子方面へ行く国道 204 号ということとなっております。

事業の目的でございますけれども、写真にありますように現道が非常に狭いということで 2 車線確保されていない、また歩道もないということで非常に危険な状況ということでございまして、バイパスを整備して交通の円滑化と歩行者の安全性を確保していくという事業でございます。

事業概要としましては、全体事業費が 52.0 億円、延長が 2km、この中にはトンネルが 1 か所と橋梁が 2 橋ございます。平成 25 年度までの進捗率ですけれども、用地の進捗率が 95%、今年度 100% 目指して今取り組んでいるという状況となっております。

これが平面図でございますけれども、現地調査をしていただいた箇所が、この辺を見ていただいたかと思えます。その赤く塗っているところが橋梁でございまして、橋梁については今年度完了を目指してやっているという状況となっております。それと来年度からトンネル工事、そこ黄色の部分ですけれどもこの工事に取りかかる予定としております。このトンネルにつきましては 487m ということで 3 年程度の工期を見込んでいるというところでございます。

これが現地の状況でございますけれども、これが今年の 7 月の写真でして、現在は左側の写真につきましては盛土がかなり出来上がっております、その奥に小さく黒く見えるんですけど、ここがトンネルでございまして、これは旧国鉄時代に呼子線ということで建設がされておりました

結局使われなかったんですけども、このトンネルを拡幅していくこととしておるところでございます。はい。

これが横断図ですけど現況が2車線なくて車道が4m程度しかない。全幅で5.8mと非常に狭いという状況でして、今回事業行っているのにつきましては、3.25mの2車線を確保する、それと片側歩道ですけども2.5mの歩道を確保して、総幅員11.0mということで事業を行っているところでございます。

事業を巡る社会経済情勢等の変化ということでございますけども、交通量につきましては平成17年度がちょっと多いんですけども、あんまり変わってないということでここが交通量調査の地点がちょっと離れたところございまして、今年2月にこの現在の狭い場所、先ほどの現道のそこで調査をしましたときには、8,500台程度の日当たり交通量があったということを聞いております。また平成25年の4月、昨年4月に二丈浜玉道路が無料になりましたので福岡方面からの観光客の増加が見込まれるということで、また今後この路線については観光路線として非常に重要な道路だというふうに考えているところでございます。

費用対効果の算出でございますけども、便益について合計62.9億円、費用が合計52.1億円ということで便益比については1.2という状況となっております。

次、コスト削減は代替案等の可能性ということですけども、まずは再生資源・資材の利用促進ということで、これについては全ての事業で行っているところでございます。また先ほど申しました、旧国鉄用地の有効利用ということで使われていない土地についても、唐津市から買収して行っているというところでございます。

今後の対応方針でございますけども、先ほど現道の状況とか見ていただきましたけども、当然まだ必要性が十分にあるということで引き続き早期完了を目指して事業を継続させていただきたいというふうに考えております。すみません、以上でございます。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。それではこの再評価の個別の箇所を先にやってから、あとの件についてもちょっと議論をいただきたいと思います。それではこの場所についてこの間見学をした所ですけども、そこについて何かご質問ご意見ありませんでしょうか。どうぞ。

(古賀委員) この前行った所、全体の道路の問題でもあると思うんですけども、この場合も先ほど指摘されましたように平成17年度の台数に比べて、22年度は減っていると。そしてじゃあその一番新しいところではどうなっているのかですね。前から平成11年度とほとんど変わらないということであったときにこの継続の問題いったいどうなのかと。

(永石道路課長) 交通量調査につきましては、だいたい5年ごとに行っておりまして、この箇所での交通量調査はまだ行ってないんです。それで、ひとつ私たちが何でこういう交通量になったのかなとちょっと考えてみたんですけども、ここに続きます唐房入口交差点というのがございますけども、それから唐津バイパス、先ほど言いましたけれども唐津バイパスが平成18年度に全線開通となっております。その時にその唐津バイパスと交わります交差点、唐房交差点といいますけども、そこが非常に渋滞ポイントとなっております。それを開通するときに交差点の改良

も合わせて行っております。その地点で国道 204 号のほうについては非常に狭いということで、唐津呼子線と書いておりますけれども、県道ですね。そちらの方向に唐津バイパスから直進で行けるような交差点改良を行っております、そういうことで唐津呼子線のほうが交通量が増えたということで、現道の国道 204 号を通過していた車両が若干県道のほうに転換したのではないかなというふうに考えているところでございます。

(古賀委員) ほかのところも見ますと、平成 11 年ぐらいが一番多いんですね。ほかのケースの場合も。ちょっと増えてまた減ったりしているというケースが多いものですから、できたらもうちょっと新しい資料、22 年度しかありませんから。そういうのを考慮されたほうがいいかなという気がします。

(永石道路課長) 先ほど申しましたけどもここの箇所について、平成 26 年、今年の 2 月 4 日にここの箇所にだけについて交通量調査をしました。その時が 24 時間 1 日当たり、8,500 台程度通っているということで、ここがちょうど集落があるということでその発生交通量もかなりあるのかなというふうに思っておりますけども。その程度 8,500 台程度がこの狭い場所を通過しているという状況となっております。

(荒牧委員長) ほかにどうぞ、お願いいたします。はい、どうぞ。

(佐藤委員) 今の古賀先生のお話とちょっと重なるんですけども、事業を巡る社会経済情勢等の変化ということで交通量の推移が先生がおっしゃるように減っていて、ただ観光客が私も唐津呼子に行く時はあの道を通るしかないの、観光客が増えるだろうというのは分かるんですが、若者の車離れというのがよく言われていて、もうちょっとこれ事業の期間がかかるという中で、果たしてその何となく社会情勢の変化というのは観光客が増えるからその道を広げなくてはいけないというよりも、例えばそこに暮らしている人たちがこれだけ道が狭いと例えばおそらく過疎・高齢化でこれから緊急車両等の通行等に支障があると書かれたほうが何となく、観光客が増えるというよりも社会情勢を巡る変化に対応されているような気がするんですが、その観光客だとかというふうに書いたほうが何となく道路事情というのは見栄えがよくなるんですか。

(永石道路課長) そうですね。道路整備の効果は先ほど言いましたようにいろいろな効果があると思っております。委員がおっしゃられたような効果は当然でございます。それを含めてちょっとここが私もちょっと事業を巡る経済情勢の変化かなとか、ちょっと中でも議論したんですけども今までもこういう表現をしているということです。あったんですけど、委員が申されたようなことも非常に重要なファクターだと考えております。また今後はそういう意見を参考にさせていただきたいと思っております。

(荒牧委員長) ほかにありませんか。はい、どうぞ。

(鳥井委員) また、費用の事ばかり今日お尋ねなんですけど、先ほどもおっしゃっていて聞き逃していたらすみません。走行時間短縮の便益が 60 億ということで、短縮時間の内訳、ここは実際どういう感じが短縮時間になるんでしょうか。

(永石道路課長) バイパスに、これが結局算出するときには、造った場合と造らない場合の差を出して、その車両 1 台当たりの単価というのが設定されております。(はい) それをその交通量

とその単価を掛けて、その差額を出していくという形でやっております。道路を造った場合と、造ってそのバイパスを通ったときの短縮されますので、それと現道を今のまま何も造らなくて現道をそのままの状態を使った場合の額を算出して、その差額が便益という形になってくるんです。

(荒牧委員長) 一番上の所の今示してもらったから、走行時間短縮便益は車両1台当たりの時間掛け、1分でいくら価値をもっているかとやるの。それはもう一覧表が出来ているわけですか。

(永石道路課長) 一覧表があるんですね。はい。

(荒牧委員長) それに短縮時間が何分、短縮する。そして交通量がいくらということで出していく。(そうです)それを50年分。

(永石道路課長) そうですね。

(荒牧委員長) 50年分、掛けた。(50年分)

(永石道路課長) それでですね、参考に車両1台当たりの時間価値の例なんですけども、乗用車が1台1分当たり40.1円。バスが374.27円ということになっております。

(鳥井委員) それは先ほど交通量で書いていらっしやったあの台数で換算していくということなんですか。

(永石道路課長) これが時間価値なんですね。

(鳥井委員) 時間価値のみですか。

(永石道路課長) はい。車両1台当たりの時間価値というのが先ほど言いました40円とか374円とかの値になってくるんです。それに短縮時間が何分短縮されるということとその交通量ですね、何台通るかで算出するという形です。

(荒牧委員長) その交通量の算出のあれが前回変わったんですか。

(永石道路課長) そうですね。将来交通量。

(荒牧委員長) 将来交通量予測が前より減ったでしょう。昔のやつはこう右肩上でいくようになって、そんなバカなことがあるかというので多分。(そうですね)それ元のままか、それから減るという予測になっていると思いますけど。(そうですね)よろしいですか。

(鳥井委員) はい、ありがとうございます。

(荒牧委員長) ほかにありませんか。どうぞ。

(伊藤委員) トンネルを1基ですね、ひとつ1本造るということで、旧国鉄のこれ貫通しているトンネルなんですね。造られるいいアイディアだと思うんですね。おそらくパイロットトンネル的なところがあって掘削土量も相当、多分3分の1以下に減ると思うんですね。ただですね、現道拡幅するのと比較して、おそらく相当トンネル掘ったほうが高い、プラス20億ぐらいいく可能性もあると思うんですが、この経済比較というのはどういう形でされているのでしょうか。

(永石道路課長) 当時そのバイパス案か現道拡幅案かということで、当然議論をしております。ただこの今後、現道沿いはすごい密集しているんですね、民家が。それでまたここが海が近くて、山があって、土地がなかなか無いという状況もございます。そういう状況でトータル的に判断してバイパス事業ということで、それと先ほど言いました国鉄の用地がずっとこのバイパス路線ずっと全部、国鉄の用地として唐津市が所有していたんですね。それにあと若干拡幅しますの

でその JR の用地よりも若干広くなりますので、そこを買収して行ったということで、未利用の土地の有効活用も合わせて行ったという選定経緯がございますけれども。

(伊藤委員) なるほど分かりました。住宅がたくさんあるということで、おそらく数十軒あれば多分ペイするというか、トンネルのほうが安くなる可能性があるわけですね。はい、分かりました。

(荒牧委員長) よろしいですか。ちょっと先ほどお話しが出たように便益のところを話すのとプラスアルファして今佐藤さん言われたみたいな、結局集落があってあそこは誰がどう見たって便益というよりもあそこは改良してあげたいよねというようなものがあるはずでしょ、県庁としては。あんなところを 4,000 台も 5,000 台も 6,000 台も走っていること自体がちょっと今の時代としてはと思うよね。だからそういう定性的なことを、これ写真があるじゃないですか。だから集落の事とか家の並びの図を出すだけでも相当表現できるような気がするけどなあ。

だからやっぱり定量的なものもちろん大事なんだけれども、と同時にやっぱり我々が克服しなければならぬ箇所がまだ何か所もあるはずですよ。国道と呼ばれてポイントになっているようなところ。例えば鹿島のほうから伊万里に抜けるところでは鍵型になって行かないといけないうようなところがあるでしょ。485 かな 498 か。だからああいう所というのはどうしてもやらなければいけないところよね。そういう場所というものの一つになっているような気がするわけ。そういうところは定性的に文章とか気合いの入った文章を書いて、なんかここだけはどうしてもやりたいというような根性が据わったようなのがないと、なんかどうも伝わってこないんだよ。あそこ見たら分かるよ、すぐ。ここやりたいよねって、誰だって思うじゃない。

だから佐藤さんが言われるみたいにただ単純に観光客だけじゃなく、もあるけどやっぱりここは何とかしてあげなきゃというふうに思うような場所だってことが佐賀県にはまだいくつか残っているはずなので、そういうところはちょっと気合い入れて書いておいてください。そうしないと伝わらないと思うけど、分かります。ちょっと余分なことを言いましたけど。文章としては定性的なものも強調していて、現場としてはここは絶対やりたいというところがあるでしょから、ぜひお願いいたします。よろしいですか。

それではさっきの一覧表を見せてもらっていいですか。再々評価の分も載っていたほうについて。

はい、今このところで 2 番は再評価ですから、80%までほとんど出来上がっていますので問題ないと思いますが、問題は 3 番から 6 番まで、この再々評価が結構時間がかかりすぎているよという批判を受けそうな場所です。そこについて先ほど道路課長さんのほうからは土地の取得の問題がほとんど全てということになって、上の 2 件についてはそれが完了したのでほぼ問題なく実施できると。あとの 2 つについてはまだ、用地の取得ができていない箇所が 1 か所、および数か所あるということなので、このことについて何かこの再々評価の分について何かご質問ありませんでしょうか。

1 つだけお聞きしたいんだけど、今結局何年間か土地が買えませんでしたということをおっしゃっているんだけど、今はあまり無理しないという方向性ですか。土地のところではなかなか難しくな

ったときには無理しないと。昔だったら「エイヤー」と土地収用かけてやるなんてことも、荒っぽいことも、荒っぽいとは言わないな。普通のことをやっていたと思うんだけど、今はどういう状況ですか。やり方としては。

(永石道路課長) まずは、任意交渉で理解していただいてやるというのが当然だと思います。それで、あと最後付近、今事業やってあと1件とかあと2件とかになってきて、非常にやはりそこが出来ないことで終わってしまうわけにはいかないということについては、やっぱり収用を見て判断をしていくということをやっているところです。

(荒牧委員長) 最近そういう例がありますか。収用までに至ってしまったとかということとは。

(西村交通政策部長) 最近ですね、江北から芦刈にぬけるバイパスをですね。あその路線で収用手続き、あれバイパスだったので、地権者1人ですね、強固に反対されたのですが、そこはできないとバイパス全体が機能しないということで収用手続きにいったん入ったのですね。収用手続きの途中で妥結した、というか、はい。

だからここも環状東線も1軒だけ今残っているのですけれど、かえって2車から4車に拡幅しているのですけど、かえって両サイドが4車でそこだけ狭くなっているのです、ここはどうしてもお願いして、土地を買収して4車にしないとかえって危ない状況がいつまでも続くことになるので、これはしっかりと交渉をして最終的には収用も見せた動きをしなければいけないかなと思っています。

(荒牧委員長) 前のここではないですけど、ほかのところで土地の所有者の遺産相続が明確でなくて所有者が誰かがよく分からない土地が、特に墓地だとかいろんなところで起こっているという話を聞いていますけど、最近、この件の中ではそういうことはないのですね。所有者は明確に分かっておられる、ということね。(そうですね、はい)

だからいわゆる何代にもわたって土地の変更が行われていないということでものすごく時間がかかるという話しを、川のところであるとかいろんなところでお聞きしていますけれども、そういうことは今回はない。大丈夫ね。

(永石道路課長) 無いですけども、相続というのが(やっぱりあるわけ)やはり残っているのが多いんですよ。相続関係の手続きが。結局土地をキチンと相続した方の、亡くなられて相続をキチンとされていないケースというのが、そういうところがやはりあれば長くかかる一つの要因になっているのです。

(荒牧委員長) ほかにどうぞ、ご質問ありませんか。それではこの全部で、いちばん下の7番目はこれはまだ始まっていない道なのに、再評価に係ってくるという不思議な現象ですけども。これはまだ私が環境影響評価の委員長やっています、まだ環境影響評価まだ中ですので、もうすぐで評価書を書き上げるという状況ですので、これは環境をちゃんとやってからということになりますので、これはちょっとパスしたいと思います、ほかの1番から7番までについて継続という方針で提案されていますがよろしいでしょうか。はい、それでは継続ということで承認したいと思います。



それでは次にまいりたいと思います。次は港湾課、港湾整備事業3件について、これも全体概要とそれから個別に説明をお願いいたします。

**(港湾課 港湾整備事業等 3件)**

(田崎港湾課長) 失礼いたします、港湾課長をしております田崎です。よろしくお願ひいたします。私のほうから港湾事業3件説明させていただきます。座って説明いたします。

まず諮問地区3箇所、この概要でございます。1番、NO.1ですが、港湾整備事業、これは唐津になります、唐津港の佐志地区の整備事業でございます、第1点。それから2番目に防災・安全交付金の高潮対策事業として取り組んでおります、同じ唐津の呼子でございます、呼子港。これは地方港湾ということで港湾管理しておりますが、この海岸の防災、高潮対策の事業をやっています、これが2点目。それから3件目に港湾環境整備事業として同じ唐津港の中の東港地区ということで、今、壱岐フェリーが発着をしている、その背後地の緑地等の整備を進めております。この3件が今回の諮問をさせていただいている案件になってございます。

この内3番目に示しております、唐津港の東港地区の港湾環境整備事業、これにつきまして、事業年度につきまして変更、延伸をさせていただいております。その理由についてご説明いたします。前回、再評価が平成16年度でございましたが、その時点では平成22年度までの事業期間ということでお諮りをさせていただきましたが、その後東港の背後地の緑地の整備の計画エリアの中に、国の合同庁舎、これは税関とか保安とか、そういう港の管理上の機関が入っている合同庁舎がございまして、それが非常に老朽化したということで建て替えの計画が話しがあってございました。それが事業実施期間がだいぶ延びたということが一つ。

それともう一つが唐津市にございます歴史民俗資料館という、ちょうどこの東港から約1キロぐらい離れたところにちょっと目立たない形であるのですが、それをせつかく東港が景観的に緑地が整備されると。唐津市の一つの意見として、資料館を東港の背後地の緑地の計画の中に位置づけて、港からすぐ見えるところに置いたほうがいいんじゃないかという声が起こっております。まだ唐津市として最終的に判断はされておりませんが、そういう計画があって、そこら辺も取り込んだ形で整備を進めていきたいというような思いがございまして、そこら辺の今後の見直しを含めまして、今回平成35年度までということで事業の延伸を考えているということでございます。はい、次。

まず、再評価におきます港湾事業等のうち、まず港湾緑地整備の費用対効果B/Cの考え方についてご説明いたします。便益、まず総便益につきましては緑地の整備ということで公園的な整備ということに関する総便益額というのを算出しております。内訳といたしまして4点挙げておりますが、まず緑地を整備することに伴う地域環境、景観の改善ということ。それから港湾周辺、就労者の就労環境の改善。それから港湾の旅客利用観光の改善。船を使って利用される方も緑地に恩恵を受けるだろうという考え方です。それから港湾来訪者の交流機会の増加。これは直接船を利用されない方でも周辺の地域の方に港湾の緑地の恩恵を与えるという考え方でございます。これにつきましては右のほうに算定の式を書いておりますが、支払意思額。要は仮想評価法。ア

アンケート等によりまして、どれくらいならお支払い負担できるというような形でアンケート等をベースに算定をしているということが一つ。それからいちばん最後の来訪の交流機会の増加につきましては消費者余剰と書いておりますが、これは実際近隣の港で緑地を整備したあと、来られている方にアンケートいたしまして、どちらから来られていますかということと、ここには年に何回ぐらい来られていますかというような、データを元に、要は旅費を払った上での価値がある。旅費を除いた余剰の価値ということを算定する式でございまして、それを用以まして便益を算出してしております。それを50年分算出しているというのが総便益になってございます。総費用につきましては一般的な算定でございまして事業費。それから今後供用開始後50年間での維持管理費ということを算出しております。この費用をもってB/Cを算出しているというものでございます。

次に先ほどの高潮対策事業でやっております、海岸事業でございまして、このB/Cの考え方。これは安全・安心という観点で一般的な考え方でございまして、高潮でございまして高潮浸水被害の防護に関する便益、それから護岸等の整備をすることによって海岸線の侵食被害の防護。ここにつきまして便益の算出をしております。総費用は事業費と維持管理費ということで、先ほどと同じく50年間ということで算定をしております。はい。

続きまして個別事案ということでご説明いたします。唐津港佐志地区の港湾整備事業でございます。場所は先ほど道路のお話しがございましたが、現地視察のすぐ近くでございます。唐津港のエリアの中の佐志地区という赤丸でお示しをさせていただいている所で、海沿いの地区でございます。次。

これは航空写真でお示しをしておりますが、赤で囲んでおります佐志地区でございまして、大体の規模は面積的には、横方向が約500m、縦方向が約300mのエリアでございまして、この約16、7haの範囲での事業でございまして。次。

ちょっと鳥観的な写真をお示しして、同じ地区でございまして赤で囲んでいる所が今回の港湾整備事業のエリアでございまして、もともとこの地区は砂浜でございました。佐志の砂浜ということでそのところを、右上のほうに妙見国際ふ頭ということで、港のふ頭の整備をしておりますが、その前の海の中で船が通る航路。それから停泊する泊地ということの水深を確保するための浚渫事業を行っております、その浚渫した土砂を埋め立てる処分地として、当佐志地区の地区を埋め立て地として計画をして、砂浜を埋め立てて土地化をした、というところの地区でございまして。

今回の再評価をお諮りしている事業はその埋め立て事業ではなくて、埋め立てたあと土地化された物のうわもの等の整備事業ということが今回の対象事業になってございます。中身的には着色をさせていただいておりますが、土地化したあと緑地を整備しようということで緑のエリア。海沿いのエリアを緑地化する。その中に一部、人工海浜と書いてありますが、人工的な海水浴場を整備するということ。それから、その内側道路側でございまして陸地側ですが、土地区画整理ということで、土地化をして今のところ企業の誘致を図っていくということで雇用の創出等も図っていくという計画をしております。あとそれに伴う幹線道路関係も整備をするということでこちら辺りもろもろ合わせた内容が今回の港湾整備事業ということで、県の単独事業ということで事

業を進めているものでございます。

なお周辺の状況でございますが周辺にはお示ししておりますように佐志の小学校。それから中学校。それから背後地には住家等たくさんございます。それと近くに先ほど申しましたように唐津港そのものの貨物のふ頭用地がございます。その背後地には工業団地があるということでございます。それと今回の整備地区の前には臨港道路が通っておりまして、先ほどと同じように呼子につながる道路になってございます。非常に呼子に向かわれる観光者の車が多いところに面する地域と、今回の事業地ということになってございます。

地元からは緑地の整備によります交流の機会の創出や憩いの場の創出というようなこと。それから区画整備後の企業進出による雇用創出というのが非常に期待しているという声をたくさんいただいている状況でございます。

事業費、それから事業期間でございますが2番目の丸でございます。全体事業費は先ほど申しました内訳等に、トータルとして9億8,000万を予定しております。事業期間は平成16年度から平成30年度ということで予定をしております。下にお示ししております図は先ほど申しました緑地の中の一部でございますが、人工海浜ということで土地化したところをあえて一部掘削をして、海水を入れ込んで人工的な海水浴場、海浜を整備するというものでございまして、ここもあと2年ほどで整備が完了する予定になってございます。次。

これまでの整備状況を写真でお示しをしております。左上でございますが平成18年3月にこの地区の中の一部でございますが、地元の佐志の公民館の整備がなされております。これは唐津市のほうで公民館の整備はされております。そういうことで利活用いただいているというものでございます。右側は先ほど申しました人工海浜ということで左側が海でございますが護岸を残した形で護岸を透水といいますか、海水が通過するような形で水が入ってきて海水が、塩の、外海とつながっているということで人工海浜を整備すると。長さがだいたい100mぐらい。それから奥行きといいますか、海側に約30m程度ということで、主に地域の方等の海水浴に興ずるということで計画をしております。それと下のほうに写真を示しておりますのは一部植栽を終わっている緑地の整備状況でございます。緑色で濃く写っている所が植栽が終わった緑地の所でございまして、黒松を植栽をしております。風対策または潮対策ということでここは地元からも強い要望がございまして、港湾計画上も緑地ということになっておりますので黒松を植栽をしている状況でございます。

費用対効果の算出でございます。先ほど申しました港湾の緑地の整備に基づく費用便益比を算出をいたしました。便益といたしまして12億8,900万円。これは50年分ということでございますが、それから費用としては先ほど言いましたように現在価値化いたしまして11億5,300万円ということでB/C費用対効果といたしましては1.1ということで算定をさせていただいております。

今後の方針でございますが先ほど申しましたように現在まで佐志の公民館が整備され、利用されております。それから公民館の横に多目的グラウンドも一部整備が済んでおりますので、そこも地元で憩いをいただいているということで随時整備をしたところは供用し、利用いただいでい

るような状況でございます。それから土地区画の整備も進んでおりまして現在別途の所管しております、担当課のほうで企業誘致を進めていくというような状況でございます。このため今後とも事業を継続し、地元および就労の場、憩いの場となるよう整備を進めていきたいということで継続をさせていただきたいということで考えております。以上でございます。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。それでは今説明いただいたこの箇所についてご質問ご意見を先に聞きたいと思っておりますがいかがでしょうか。ありませんでしょうか。どうぞお願いいたします。

(伊藤委員) こういった港湾施設のいわゆる利益が伴わないような施設の費用便益、大変厳しい多分計算方法になると思いますけれども、今5億程度、便益のほうで出ておりますけれども、利用者数、これの推定は年間何名ぐらいという計算。例えば港湾周辺就労者の環境改善。こういったところ、もしくは利用観光者。利用者数、どのぐらいをお見積もりで。また現状と50年後は何名ぐらいという推定でやられているのでしょうか。

(田崎港湾課長) はい、便益の内の利用者数、①・②・③等に関わるところでございますが、まず周辺の環境景観の改善につきましては半径500mぐらい、マニュアルで決められておりまして、その世帯数ということで算出をしております。それで今のところ世帯数として336世帯で算出をしております。それから休憩ということで周辺就労者ということで算出をしておりますがそこも同じく半径500m範囲と決められておりまして、この企業の就労者数ということで見積もりをさせていただいております。ここは一企業辺りの従業員数というのを平成24年の経済センサス、基礎調査より佐賀県平均値として求めておりまして、だいたい9人ということで算出されていまして32企業ということで約300名ほどを算出ポイントとさせていただいております。

それから年間の利用者数につきましては、来訪者ですね。来訪者につきましては、たくさん来られるのは人工海浜。それから緑地辺りということで分けて考えておりまして、人工海浜につきましては同じ太良の人工海浜がございまして、その利用者数を参考にさせていただきまして、利用者数を算出して、年間1万1,000人程度ということで算出をしております。それから緑地に関しましては住ノ江港に緑地の整備をしております、同じ地方港ということでそこを参考にいたしまして約1万7,000人ということで合わせまして年間で約2万9,000人ご利用いただけるだろうということで算出をさせていただいているというところでございます。

(伊藤委員) 将来推計はそんなに伸びがないという、現状とあまり変わらないということですね。

(田崎港湾課長) そうですね、いまのところそれをベースに。はい、変わらないという前提で算出をさせていただいております。

(伊藤委員) 分かりました。ありがとうございました。

(荒牧委員長) それではほかに、どうぞ。

(古賀委員) ちょっと先に進んじやうかもしれませんけれども、東浜、東港ですか。(はい東港です) あちらのほうはそんなに距離がありませんよね。(はい、そうです) その中にイベント広場というのが両方ともあるわけですね。

(荒牧委員長) 港湾の中に広場があるのですね。

(古賀委員) 両方とも、要するに港湾の緑地を利用しようという、あれがありますね。そういうときに果たしてそれだけ人が集まるのかなというのちょっと気になるところなのですね。

それからここは土地区画整理ですか、佐志の場合は。土地区画整理なのですが、これは工場が来るのでしょうか。

(田崎港湾課長) いや、工場とは限っておりませんので、地元の方からはあまり環境に影響の無いような企業ということで、クリーンな工場になるかもしれませんが、企業を望まれているのでその方向で誘致を進めていくと思います。

(古賀委員) 例えばここに家を建てたいというような人が来た時も、やはり含まれるのでしょうか。

(田崎港湾課長) ここは港と背後地は一体的に整備をしたほうが望ましいということで、港湾計画というものを策定しておりまして、その中でこの土地利用については規制をかけております。現時点では都市機能用地ということでそういう企業とか、小さいお店とかいうことは可能ですが、今後、現在この佐志地区については非常に歴史のある土地になってございまして、いろいろ議論した中で先ほど申しましたように現時点としては企業を誘致しようということですので、一般の住宅とか、いうこと土地では今のところやらないということで計画をしております。

(古賀委員) 現在のところ利用者はかなりあるということですか、この緑地に関して。

(田崎港湾課長) 先ほど申しましたように公民館が設置されました。その背後地にゲートボール場ということで整備は終わっておる地域もございまして。そういうところをご利用いただいているということでございまして。部分的には供用しているという。

(古賀委員) 例えば水道みたいなもの、お便所とか、そういうものはもう整備されているのですか。

(田崎港湾課長) いや、まだ整備をしておりません。これからでございます。人工海浜は一般の方、子どもさんたちも多く来られると思いますので、そういううわものの施設の整備は来年度にかけてやる予定にしております。

それと最初にご指摘いただきました東港にも緑地があつて、こちらにも緑地ということでございますが、東港は主にイベント、芝生広場といいますか、現場にも視察いただいたと聞いておりますが、そういうところで幅広い広場的なものを考えております。こちらはどちらかという植樹といいますか松原みたいな、ちょっと利用が違うので向こうがあるから、こちらは使えないということにはならないと考えております。

(古賀委員) 分かりました。

(荒牧委員長) ほかによろしいでしょうか。それでは今も古賀委員さんから、もうすでに出ていますけど、ほかの2件についても。

1つはこの間、見学をした箇所。もう1つのほうは高潮対策ですから呼子の港の向かい側というところの高潮対策の話が出ていますが、ちょっと一覧表だけ載せておいてもらっていいですか。その2つについてもご質問があればと思いますがいかがでしょうか。

呼子の港の海岸の所の殿ノ浦の所は、これは高潮対策だから一般的な防災事業と思ってよろしいですね。

(田崎港湾課長) はい、あと遊歩道を設置をするということで。防災プラス利用ということで。

(荒牧委員長) あそこの道路はちゃんと通れる。

(田崎港湾課長) ちょっと狭いところ。あそこは市のほうで管理をされていると思いますが。市道になっております。唐津市のほうで管理されています。うちのほうは海岸管理をしておりますので、そこに遊歩道だけは作るということで。防災と利活用ということで考えています。

(荒牧委員長) この前の19号の時は皆さん緊張されたと思いますけれど900hPaが来るぞというので、もしホントにここに来たらとんでもないことになるなというふうに皆さん思われたと思いますけど、高潮対策がどうも昔よりもすごく大事になってきたな、というのが。ちょっと台風の桁が違ってきたなという話があるので、着々とやっていかないとホントにもつのかなと思いますけど、このくらいでは。もたないよね。

(田崎港湾課長) 900hPaというのは、1,010hPaが普通の気圧としたら1mぐらい海面が上がる計算です。

(荒牧委員長) そうそう、そのまま上がるし、吹き寄せで上がると。

(田崎港湾課長) 計画上そこまではちょっと。

(荒牧委員長) 勘弁してっていう感じですよ。そこまでは考えないことにして、来ないということにしておかないと。どうぞ。

(伊藤委員) もう一つ南海トラフの連動の時、地震の時にハザードマップが出たと思うのですが、ここの地区の津波はいかがなものでしょうか。

(田崎港湾課長) これ、呼子は日本側。南海トラフは太平洋側ということだと思います。ご指摘のように8月ぐらいですか、国のほうから、日本海側の津波高の想定ということが発表されました。日本海側、北海道から九州、長崎までということだったのですが、全体の中では唐津というのは宅地とか、家とか道路とか無いところ。自然の海岸も含めて、最大で津波高2.6mということで。日本海側全体の中では伊万里も含めて非常に最も低い高さということで震源がちょっと離れているというようなこともあって、影響は全体の中では相対的には低いということですが、それを含めて個別に、私のほうは港湾ですけども、護岸とかそういうのが高さとか浸水が大丈夫かということを今年度細かく検討を進めるということにさせていただきます。

(伊藤委員) なるほど。そうしますと高潮よりおそらく高いことになるわけなのですね。

(田崎港湾課長) ちょっと、そこが。

(伊藤委員) まだ分かってないですか。

(田崎港湾課長) 前提となります潮の高さをどう設定するか。津波だけだったら2mとか3mとか設定できますが、その前提となる潮の高さをどこに持ってくるかということと合わせて最終的な高さが決まりますので、若干津波を考える場合と高潮を考える場合、少し前提が違って来るかと思しますので一概に津波だから絶対高いというわけにはならないと考えています。

(伊藤委員) そうですか、かなりきつ抗するとか、計算によっては設定によっては変わっ

てくるのですね。大幅に高潮だけ見ながら対策というか、事業されるだけではなくて、今回新しく計算シミュレーションされるのだったら。そうか、計画だから今さら変えづらいでしょうね、今さらですね。

(田崎港湾課長) もちろんチェックはする形になるかと思います。

(伊藤委員) はい、分かりました。

(荒牧委員長) はい、それでは時間もありますので、この3件について事務局担当の港湾のほうからは継続したいということが出ていますがよろしいでしょうか。特に異存がなければ継続ということを決したいと思います。どうもありがとうございました。(ありがとうございました)

もう1件やったあとで休憩にしたいと思いますので、ちょっとここまではぜひお願いいたします。

まちづくり推進課のほうから街路整備交付金事業についてご説明をお願いします。

#### (まちづくり推進課 街路整備交付金事業 1件)

(杉野まちづくり推進課長) まちづくり推進課から、それでは再々評価の対象である街路整備事業の内町迎田線についてご説明いたします。内町迎田線につきましては、次お願いします。ちょっとすみません、この中で事業年度という所に平成11年というふうに書いてありますが、すみませんこれは平成12年度の誤りですので、すみませんが訂正をさせていただきます。大変申し訳ございません。合わせて様式にA3の用紙がお手元にあるかもしれませんが、そこにも事業概要の欄のところに事業認可、工期は平成12年としておりますけど、事業認可が平成11年になっておりまして、そこが平成12年の誤りになっておりますので合わせて訂正させていただきます。大変申し訳ございません。

この路線につきましては平成12年度に着手しておりまして、平成27年度に事業完了を予定しております。事業進捗率につきましては再評価を受けた平成20年度末時点では34%でしたが、平成25年度末時点では75%となっております。本事業箇所につきましては事業を継続してまいりたいと考えております。次お願いします。

まず、街路事業について簡単にご説明いたします。街路事業とは計画的なまちづくりを行うために定められた都市計画に関する事業のひとつでございます。このため都市計画法に基づき国の認可を受けて事業を施工しております。ただし都市計画決定された道路がすべて街路事業として整備を行っているわけではございません。原則として人口集中地区、いわゆるDID区域内の都市計画道路については街路事業として整備を行っておりますけれども、それ以外の道路につきましては一般的な道路として整備を行っております。次お願いします。

街路は都市の中の道路でございます。多種多様な役割を担っております。まず、市民生活や経済活動等に伴う自動車交通等を円滑に処理する交通処理機能や沿道の施設への出入りなど、沿道利用のための機能が挙げられます。また良好な居住空間を形成する機能もございます。そのほかにも避難路や救援路、災害遮断等の都市防災機能。電気・ガス・上水道等を設置する公共施設の収容機能。また街区の形成と市街化の誘導などのさまざまな機能があります。街路の整備は都

市における円滑な交通確保と豊かな交通・公共空間を備えた良好な市街地の形成を目的としており、安全で快適な都市の実現に欠かせないものであると考えております。

さて個別の箇所の説明に入る前に費用便益分析の考え方について説明したいと思っておりますが、先ほど道路事業のほうで説明がありましたが街路事業も道路事業と同じマニュアルになっておりますので、この説明については少し割愛させていただきます。次、お願いします。これも道路事業と同じとなっております。

それでは内町迎田線について説明いたします。内町迎田線は武雄市にございまして武雄市市役所と東京駅駅舎等を設計した辰野金吾が設計した楼門で有名な武雄温泉を結ぶ街路でございまして、その内延長 235mの整備を行っているものでございます。

全体事業費は5億4,400万円で平成12年度から平成27年度までの事業期間で実施しております。関連事業としましては武雄北部土地区画整理事業 JR 佐世保線武雄温泉駅付近連続立体交差事業、甘久武雄線街路整備交付金事業がございまして。事業の目的はここに示しているとおおり、歩道整備による交通安全と円滑な交通の確保でございます。

次に費用便益分析結果について説明いたします。費用便益分析につきましては、先にご説明したとおり国交省のマニュアルに沿って算出しております。便益額は7億9,300万円、費用は5億6,600万円であり、費用便益は約1.4という結果になっており十分な効果が期待できます。

次、平面図でございまして。図面でいうと左側の武雄市役所側の工区につきましては、土地区画整理事業および連続立体交差事業と合わせて整備を行いましたため、優先的に進捗を図った区間でございまして、すでに供用開始しております。その区間の整備前と整備後の写真が下の写真になっております。整備前は歩道が整備されておりましたが、ご覧のとおり歩道が整備され、歩行者等の交通安全は格段に向上しております。また歩行者や自転車と錯そうしていた自動車交通も円滑なものとなっております。図面の右側の工区につきましては、用地保証の遅れにより整備が進んでおりません。残る保証物件は金融機関のみとなっております。現在移転先地の選定に入られているところでございます。工区の中央付近で交差する道路は都市計画道路甘久武雄線、これ県道でございます。この道路も現在県で整備を進めているところでございます。

次お願いします。これは未整備区間の状況でございます。上の写真は整備済みの区間から未整備である交差点を見たものでございます。白い建物が、現在移転交渉中の金融機関でございます。下のほうですけれども武雄温泉側、終点側になりますが、武雄温泉側から未整備区間を見たものでございます。

次お願いします。最後に事業継続の必要性についてご説明いたします。現時点では交差点を含む区間が未整備であり、円滑で安全な交通を確保するためには、連続立体交差事業や土地区画整理事業と合わせた整備を推進し、相乗的効果の発現を図る必要があると考えております。このことから事業を継続して早期完成、事業効果の発現を図りたいと考えております。以上で説明を終わらせていただきます。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。何か質問ご意見ありましたら、お願いいたします。



最終完成年度は、いつごろと言われたんですかね。

(まちづくり推進課) 最終完成年度は平成27年、来年度を予定しております。

(荒牧委員長) 来年度ですか、分かりました。よろしいでしょうか。全体、土地区画とか高架事業と一緒に進められている事業の一つということですので、これでだいたい完成するのですかね、あそこは。全体が(はい)これが終われば。

(まちづくり推進課) だいたいこの部分は完成しています。

(荒牧委員長) 完成するんですね、よろしいでしょうか。それでは、はいどうぞお願いいたします。

(伊藤委員) コメントですが申し訳ありません。こういった街路事業いわゆる歩道をですね、車歩道をきれいに分離するという事業は非常に私、重要だと思っております。高度経済成長期の70年代には交通事故死者数が1万6千ぐらいあったのが、今は4千数百で4分の1ぐらいになりました。交通の教育も含め安全教育も含めて、こういった車歩道分離の事業が非常に寄与していると思うのですね。

ですから、これからも未整備のところがございますら、どんどん安全交付金等をお使いになって、広げていっていただきたいと思っております。もうコメントだけですから、すみません。

(荒牧委員長) はい、一緒に特にスクールゾーン近くのところは「数かぞえていてね」というふうに申し上げていると思いますので、どこにどれくらいあるのかということ数を数かぞえて、できるだけそこら辺からやっていくのが今の時代のやり方かなというふうに思いますので、ぜひ調べられたりして。

1回あそこに見学に行ったときにちょうど伊万里の学校のすぐ近くを、いわゆるトラックがどんどん走っているすぐ横を小学生が汗ふきふき歩道のない道を歩いているのを見ると「やべえ」と思いますよね、やっぱり。ああいう所を多分、だから歩道を付けていますとおっしゃっているから、そのとおりでと思ったんだけど、まだ箇所が何か所ぐらいあるのか調べていただいて、ぜひ道路事業のほうでしようけど、やっていただければ頑張っていたいただければ。

(まちづくり推進課) 道路の交通安全対策これはですね、一昨年二年ぐらい前に京都のほうで小学生の集団登校に突っ込む。そういったことがあって緊急点検をしております。教育委員会と公安委員会と道路管理者で、135か所ぐらいですね、まだ要対策箇所が残っているということで、基本的には伊藤委員さんがおっしゃったように歩道をきちんと、歩道と車道を分離する形で造らないと安全が守れないということで計画的に今、力を入れてやっているところでございます。

(荒牧委員長) ありがとうございます。毎日通っている私の前の思斉館のところ、なかなか広がらないので、という話を私の教え子にしたら「土地が買えません」とか言って、こっちに振ってこられたので、何とか土地交渉しろみたいな言い方をされたんですけど頑張っていたいただいて、あそこは非常に重要なポイントだと思うし、外環状線の一環だと思いますので、ぜひ進めていただければと思います。悪乗りして申し訳ありません。

それでは継続ということで進めさせて、提案されていますけど承認したいと思っております。よろしいでしょうか。はい、それでは承認したいと思っております。

ちょっと5分程度休ませていただきたいと思いますので、25分から再会したいと思います。あと3つ残っていますので、ぜひおつきあいください。

それでは25分に再会します。よろしくお願いいたします。

(休憩)

(荒牧委員長) 時間になりましたので、それでは再開をさせていただきます。

河川砂防課のほうから河川のお話をお聞きしますが、伊万里のほうの〇〇(01:54:03)の分がありますので、そこは別個にお話をお聞きしたいと思いますので。

それでは13番目から15番目まで、について河川砂防課のほうからご説明をお願いいたします。よろしくどうぞ。

### (河川砂防課 総合流域防災事業等 3件)

(王丸河川砂防課技術監) 河川砂防課の技術監をしております王丸と申します。よろしくお願いいたします。

今日は河川事業の再評価につきましてご説明させていただきます。ちょっと座って失礼します。今年度の再評価の対象となっております河川は、この4河川でございます。1番の西田川と4番の煤屋川につきましては、代表事例ということで先ほど委員長からありましたように個別説明をさせていただきます。それと両方とも今回が一回目の再評価ということになっております。先ほど言いました煤屋川につきましては事業主体である、伊万里市さんから後ほど説明がなされます。

次に2番の武雄川と3番の中通川は、前回平成21年度に再評価を受けております。それから5年間が経過しております。今回が再々評価ということになっております。武雄川は武雄市街地西部を流下し六角川と合流している河川です。現在は事業区間の中ほどにあります上西山橋という市道橋ですけど、その上流付近の改修を進めております。平成25年度末までの進捗率は事業費ベースで58%というふうになっております。

そして今、上西山橋の上流に固定堰がございます。この改築方法、堰のタイプですとか、その堰を存置するとかそういうことにつきまして、地元調整に時間を要したために事業期間を4年間延伸しております。今後の事業の見通しですけど、残りの上流側の用地がほとんど済んでおります。そういうことで特に問題は無いというふうに考えております。

次の中通川の支川の山犬原川でございますけど、これは先日現地調査をしていただいた河川でございます。現在は国道203号と交差する京町橋下流付近の改修を進めております。平成25年度末までの進捗率は事業費ベースで62%というふうになっております。

これまでは多久駅周辺土地区画整理事業の区間内の整備ということで、その事業と調整を図りながら改修を進めていました。それとまた国道203号の交差する京町橋の改築につきまして国道管理者との調整に時間を要していたということで事業期間を4年間延伸しております。

今後の事業の見通しですけど、残りの残区間は橋を含みます80mというふうになっております。今後、橋梁改築そしてその迂回路、そういうものの詳細設定を行い、それをまた地元の方々に説明し、また理解を得て総意しながら進めて行きたいというふうに考えております。

続きまして、河川改修事業のB/Cの考え方をご説明いたします。総便益Bでございますが河川改修を行わなかった場合に堤防決壊や堤防からの越水、そういうものによります浸水エリアと浸水深、深さですね。これらを氾濫解析により求めます。こちらの絵に書いてある赤い色のところが、そういうエリアになります。この結果をもとに、その浸水エリアにあります家屋や事業所などの一般資産、それと農作物、公共土木施設などの浸水によります被害額を算出をいたします。求められた浸水被害額は、河川改修を行うことで軽減されるということで考えておりまして、これを被害軽減額といたします。その被害軽減額をもとに年平均被害軽減額を算出しまして、対象期間にわたって足し合わせたものを総便益Bといたします。ここで対象期間というのは整備期間とその整備した後の50年間の維持管理費とかがありますが、そういうものを含めた50年間を足し合わせたその期間を言っております。一方、コストCのほうは、建設費とその維持管理費を対象期間分足した分ということで、それに基づいてB/Cを出しているということになっております。

続きまして代表河川として西田川についてご説明をしたいと思います。西田川の位置でございますが、西田川というのは鳥栖市の南部のほうを流れておりまして筑後川に合流する一級河川でございます。今回改修しております区間は筑後川本川の合流点から上流へ2,540mの区間としております。

事業の目的でございますが、西田川についても平成7年7月に家屋が83戸浸水するというふうな被害も発生をしております。このような浸水被害を軽減するために河川改修を行っているというものでございます。

この写真は平成11年6月と平成13年7月洪水のときの西田川流域におけます浸水状況の写真です。平成11年6月、上のほうでございますけど、1時間当たり56.5mmの雨で、下のほうの13年7月の洪水では1時間当たり50mmの雨が降っております。河川改修がなされていなかった儀徳町や下野町などで被害が発生しているという状況です。

続きまして西田川総合流域防災事業の概要について説明をいたします。整備区間は先ほど言いました筑後川合流点から上流へ2,540m。全体事業費は約40億円で事業期間を平成16年度から平成30年度までとしております。計画流量といたしましては、45m<sup>3</sup>/sで治水安全度としては30分の1で計画をしております。整備内容につきましては、河道の掘削それと築堤、護岸、橋梁、樋管などの整備です。

西田川の現在の進捗状況でございます。黒で塗っているところが、今済んでいるところでございますけども、本来河川は原則として下流から順次開始を行っていくというのが基本としておりますけど、この西田川につきましては図にあります2号橋の下流につきましては、その上流に比べて大きな流下能力を有していたということもございまして、下にあります2号橋から7号橋区間において、その下流の流下能力見合いで橋梁改築を含めまして一部分改修を行っているという状況でございます。事業の進捗状況としましては、25年度末で事業費ペースで24%となっております。緑で塗っているところが今後施工する箇所ということでございます。

次に西田川流域の開発状況でございます。西田川の上流部につきましては、宅地開発により流

域の資産が増加しております。右のほうの赤で囲んだところが家屋等がまた開発されております。それとまた平成 23 年に九州新幹線が開通をしております。

費用対効果でございます。冒頭に説明したように算出しますと、コストCが約 44 億円。それと総便益Bが約 121 億円となっております。費用対効果は 2.8 というふうになっております。

次、改修前後の状況でございます。左上が改修前、それと右上が改修後でございます。構造物改築の箇所、先ほど言った橋梁等も改築を含めてやっておりますので、その前後のところは、こういう完成形で一応進めているという状況でございます。川幅をだいたい 2 倍から 3 倍ほどに広げていっているという状況でございます。

続きまして自然環境への配慮について説明をいたします。河川改修を行う際はすべてにおいて景観や生態系に配慮した多自然型川づくりというもので進めております。西田川につきましては、水際部の植生の連続性を維持した整備ということを重点に行っております。

これまでご説明をいたしたとおり今後の西田川総合流域防災事業の展開としましては事業を継続し、早期完成を図りたいというふうに考えております。以上でございます。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。それでは西田川の総合流域防災事業ですか、これについて先に審議をしたいと思いますが、ご質問ご意見ありましたらお願いいたします。

橋のずっと並んでいるやつの図がありましたけど、2 号橋から下が流下能力が大きいというのは、どういう意味ですか。

(王丸河川砂防課技術監) 現況を見ますと、河川の川幅といいますか、その断面が 2 号橋から下は以前一度改修されたと思うのですが、川幅がかなり広がっているという状況でございます。要は流下断面がそれだけあるという状況でございます。

(荒牧委員長) 2 号橋から上の緑の部分は未施工、改修済みではない。

(王丸河川砂防課技術監) そうですね、2 号橋から上は未施工で、今度両方広がっていきますので、片方がまだ掘削が残っているとか、川の断面が小さくなっているという状況です。

(荒牧委員長) その能力が十分あるというのは、どこを言っているのですか。緑のところは能力が十分あるとか、意味がちょっと分からない。

(王丸河川砂防課技術監) すみません。

(山崎県土づくり本部副本部長) 緑で表しているのが、まだ川の整備が完了していない 2 号橋から上の緑の部分と 2 号橋から下流部分については、過去に。

(荒牧委員長) だから 2 号橋から上のほうの拡幅している幅の所流すぐらいの能力は 2 号橋から下は今でもあるけど、最終的にはまだ完了してない。じゃあ順番に少しずつ広げて行って最終の形になるのは。

(王丸河川砂防課技術監) そうですね、橋梁とかそういう構造物の狭窄部をまずやっつけて、そして筑後川合流点から再度広げていってという、計画規模までですね。

(荒牧委員長) 橋梁が十何橋とはすごい数なんだけど、そこは何だったのですか。圃場だったのですか。

(山崎県土づくり本部副本部長) 農道がずっと渡っていたんですね。もともと川幅が狭い状態のものですから。

(荒牧委員長) ここは圃場整備がもう済んでいるのですか。

(山崎県土づくり本部副本部長) 済んでいます。

(荒牧委員長) 圃場整備するときにこの能力は足りないことぐらいは気がつくでしょう。だって、圃場整備ってまだ何年か前だろ、やった後にまた橋かけ直すというのが、もう何ともムダな感じがするんですね。

(山崎県土づくり本部副本部長) ここはかなり早かったと思うのですけどね。それとその後上流部に色んな宅地開発が進んで、流れ出す流量がやっぱり増えているという状況もあります。そういう形の中で、もともと圃場整備等に合わせてするというのは多分、築造はされていたと思うのですけど。

(荒牧委員長) 10年に1回ぐらいとかでもともとできてた、あれ水路の溝だもんね、写真で見ると。元は溝みたいなものだと思うけど、あれでは全然下流能力が足りないもんね。

(山崎県土づくり本部副本部長) そうですね、もともとは上流部に宅地とか無かったので、下流の農地の整備の中で多分農業用水路とかという形の中で、出来ていると思うのですよね。

(荒牧委員長) それとあくまでも水田が広がっているから遊水で十分間に合っていた。あそこ一帯は当時は人間が入ってくることはなかったのに、宅地がどんどん進出してくると要求がだんだん高くなってくる。

(山崎県土づくり本部副本部長) それと、もちろん下流が狭いので宅地のところの水も流れきれずに湛水するというふうな上流部のですね。そういうのも状況として合わせて出てきているということで、水を引っ張ってあげなくてはいけないという状況もあります。

(荒牧委員長) 左側の写真と右側の写真では能力が全然違うような気がしますね。

(王丸河川砂防課技術監) だいたい左側で6m<sup>3</sup>/sぐらい。今、計画は45m<sup>3</sup>/sで流すという。

(荒牧委員長) そんなものなんだな。はい、どうぞお願いします。

(鳥井委員) 質問なんですけど、計画治水安全度が30年に1回ということなんですけども、これだけ集中豪雨とかあって大雨洪水が災害がちょっと心配される中で30年にたった1回の確率なのかなというのがあるんですね。

費用対効果は非常に2.8倍と盛られている感じ、これは非常に重要な事業のような数字になっていますけど、でも今の環境の変化から考えて30年に1回という、これはいつぐらいのを評価というか算出なのでしょう。30年に1回という確率、今最近の傾向でも30年に1回というふうになるのですか。

(王丸河川砂防課技術監) 計画するときには対象期間におそらく統計処理すると、今の現象もその中に評価されると思います。それで、この計画を立てたときが平成14年とか、その過去のデータを元に雨量データを元に統計処理しているんですけど。

(荒牧委員長) 県がやられるこの程度の規模の河川のところで30年に1度というのは普通ですか。あるいは高いほうですか、低いほうですか。

(山崎県土づくり本部副本部長) 一般的にだいたいそうです。

(鳥井委員) 一般的なんですか。

(山崎県土づくり本部副本部長) 河川はどうしても支川という大きな、ここですと筑後川が一番大きな、全部合流しますよね。それに合流している河川のまた支川が枝葉みたいにずっと張り付いているわけなんですけども、もともとの一番大きなところの河川は影響が大きいので、その治水安全度として例えば100年に一度100分の1とか、そういう設定をしていくわけなんですけど、枝川になると本川より大きなものを流すことはできませんので、社会的というか宅地の張り付き、市街地の状況とか、そういう影響の範囲とかを見ながら県ですと、だいたい大きなそういうもので50分の1程度で50年に1回来る確率があるような雨を対象に。

(鳥井委員) 高潮とかどのくらいで算出されているのですか。

(王丸河川砂防課技術監) 基本的には伊勢湾級台風が佐賀県にとって一番最悪のコースをたどったときに有明海とか高潮でてきますよね。それで海岸もそれで造っていますし、それに連続する河川の堤防、高潮堤防もそれに合わせた形で造っています。

(鳥井委員) それで何年ぐらいなんですか。

(伊藤委員) 伊勢湾台風、昭和36年だったかな。私の生まれる2、3年前、私も地元名古屋だったのですけれども起きていて、それ以降はそのクラスは無いものですから、いわゆる50分の1に現在なっていますね、だいたい。

(鳥井委員) ということは30分の1というのは非常に来る確率が高いというふうに考えたほうがいいですね。なるほど。

(王丸河川砂防課技術監) 例えば、平成2年の7月に佐賀市街地も1万戸ぐらい浸かった、雨が降ったんですね。その時の雨でもだいたい時間雨量が72mmぐらいだったと思う。それを統計しますとだいたい50分の1前後ぐらいですね。ですから、あの時の雨よりちょっと低いと思う。

(伊藤委員) おそらく60mm前後ですね。佐賀市内も60mm/時間、降った時の確率で多分計算されていると思うのですが、今60mmって2年にいっぺんぐらい降っているんですね。実際ですね。だから「最新の統計にされてはいかがですか」と、多分ご質問でもあるかもしれません。

(鳥井委員) はい、15年に1回とか、そのくらいからの30年に1回ぐらいなのかなと。すみません、確率でどうこうではないのですけれど。ありがとうございました。

(荒牧委員長) ほかによろしいですか。はい、どうぞ。

(佐藤委員) すみません、今出していただいているスライドの所で、改修前の所は橋が無いんですけど。改修あとは、これは川幅が広がったからわざわざ橋を設けられるんですか。

(河川砂防課) すみません、場所がですね、おそらく下の橋があるんですけど。

(佐藤委員) 違うんですね。

(王丸河川砂防課技術監) 川幅をうまく見せるために写真をですね。

(佐藤委員) そういうことですか。無い所に農業者がこういうのを要望されるのか。何か管理のためにわざわざ造られるのか。

(王丸河川砂防課技術監) いえ、新しく造った橋じゃなくて、もともとあった橋を川幅を広げるために架け替えたという状況です。この右側の写真も下のほうに行くと川幅が左のほうの川にまた戻っています。

(佐藤委員) ああ、そうなんですね。

(王丸河川砂防課技術監) ですから橋の所だけを、あとで橋の下とかもう施工できませんので、完成形で橋の所だけ造っています。

(佐藤委員) 同じ所だと思ったので、ムダなものみたいな感じがして。

(王丸河川砂防課技術監) すみません、ちょっと表し方が違うですね。申し訳ございません。

(伊藤委員) 一つだけ、よろしいですか。さっきの平面図、橋がいっぱい写っていたあれにちよっと戻していただきたいんですが、北側に放水路ですか。これは管理者はどこですか。

(王丸河川砂防課技術監) 上の川は沼川ですね、管理は県管理です。

(伊藤委員) 両方とも県管理で。そうですね、かなり近い所にあつてですね。何かアイデアは無い。こちらは改修済みなんですね、護岸がきれいで写っていますものね。

(王丸河川砂防課技術監) そうですね。沼川は築堤河川と言われて、堤防をこう、大きい堤防を持っている河川で、どっちかという西田川のほうは堤防が低いといいますが、ほとんど掘り込みに近い川です。ですから西田川の水は沼川のほうに入らないです。高さが、西田川のほうが低いです。ですから向こうの川を使って向こうに流すとか、そういうのがある。高さが逆転しますので逆にポンプでアップして上げるとかですね。

(伊藤委員) 使っても、ポンプ場を造ってもあれですね、改修したほうが安いと。

(王丸河川砂防課技術監) そうですね、45 m<sup>3</sup>/s のポンプ造るとなるとすごい、数十億分もかかりますので、あとメンテナンスとかですね。かかりますので、河道の整備という形にしております。

(伊藤委員) はい、分かりました。

(荒牧委員長) はい。まだあるかもしれませんが、継続という提案なされていますけれども、この3件について継続でよろしいでしょうか。はい、それではどうもありがとうございました。

それではもうひとつ、伊万里市の土木管理のほうからは、煤屋川のほうは市のほうから説明いただけるということですのでよろしく願いをいたします。

#### (伊万里市土木管理課 総合流域防災事業 1件)

(大川内伊万里市土木管理課副課長) 伊万里市建設部でございます。よろしく申し上げます。

資料につきましては、資料7の29ページからお願いいたします。煤屋川総合流域防災事業の再評価について説明させていただきます。まず煤屋川の位置になりますけれども、煤屋川は伊万里市の北部、波多津町煤屋を南北方向に流れておりまして、伊万里湾に注ぐ準用河川になります。近隣には伊万里車エビセンターやイマリビーチ、伊万里ファミリーパークなどの施設がございます。河川改修の区間につきましては、横堤となり氾濫区域が分断される市道、福田煤屋線の煤屋橋から国道204号までの840mの区間になります。

次に事業の目的でございますが、浸水被害を軽減することを目的に河川改修事業を行っております。煤屋川では平成14年と事業着手後の平成18年に水害が発生し、家屋の浸水被害についても発生しております。この水害発生の要因は煤屋川の河川断面が小さく、流下能力が不足していることにあります。このような浸水被害の軽減を図り、洪水に対しての安全・安心を確保するという目的の下に煤屋川の河川改修を行っているところです。

これは平成14年9月の洪水の時の煤屋川の状況になります。この時は連続雨量が239mm、1時間あたりの最大雨量が86mmの雨が降りまして、家屋浸水床下が8戸という被害が発生しております。また、改修着手後の平成18年9月には連続雨量299mm、最大時間雨量94mmの雨が降りまして、やはり8戸の家屋浸水が発生し、うち1戸は床上浸水となっております。

これは本年8月の洪水の時の未改修区間の状況になります。この時は連続雨量が239.5mm、1時間あたりの最大雨量が27.5mmの雨が降っております。この時点では下流側の宅地前の河川改修は完了しておりましたので、家屋浸水の被害は発生しておりません。しかしながら上流部の未改修区間につきましては左岸側の農地に洪水氾濫が発生しております。

続きまして煤屋川総合流域防災事業の概要について説明いたします。まず事業箇所としましては先ほど申しましたとおり、下流が市道の煤屋橋から上流が国道204号の取り付けまでの約840mの区間になります。全体事業費は5億1千万円で事業期間は平成17年度から平成28年度までを予定しています。計画流量は20m<sup>3</sup>/sで河川計画の安全度は10分の1となっております。整備の内容としましては、掘削や築堤、護岸、橋梁、堰などの通常の一般的な河川改修となっております。片側の管理用道路は市道改良工事も含んでおりまして、道路改良事業と並行して工事を行っております。

これは煤屋川の航空写真でございます。現時点では黒色で着色しております下流から約560m区間の河道整備が完了しておりまして、整備で残っておりますのは緑色で着色しております上流280mの区間ということになります。進捗状況としましては、平成25年度末で事業費ベースで76%が改修済みといった状況でございます。

次に費用対効果B/Cでございます。総費用額につきましては、治水施設の整備の費用と施設完成後50年間の維持管理に必要な費用の合計で算出しております。総便益額は治水施設の整備による施設完成後50年までの浸水被害等の軽減額で算出しております。総費用と総便益を現在の価値で比較しますと、総費用が6億4,000万円、総便益が7億7,600万円となっております。内訳の主なものは画面のとおりとなります。これによりまして、費用対効果は総便益を総費用で割りまして1.21となっております。

次に改修が完了している区間の河道状況になります。これらの写真は煤屋川下流部の宅地前付近のものでして、改修前の河道状況が下の写真になります。改修前後の写真を比較していただくとご理解いただけと思いますが、当初は排水路程度の断面であった煤屋川を拡幅・築堤・掘削を行うことによりまして、流下断面の増大を図っております。これも同じく煤屋川の改修完了区間の写真でございまして、宅地の上流端付近にあたります市道橋、新田橋付近になります。改修の基本方針は先ほどの下流側と変わらず、拡幅・築堤・掘削により流下断面を増大し、治水安全



度の向上を図っております。こちらと同じく改修前後の比較になります。現在改修が完了している区間の上流側の橋梁、道府橋の架け替えを実施している状況です。

こちらは現在未改修区間の状況になります。現状の河道は狭く、排水路のような断面しかございません。今後は右岸側へ河道を拡幅しながら堤防整備と河道の掘削を実施していく予定です。

最後になりますが今後の煤屋川総合流域防災事業の継続についてでございます。河川改修の効果として、①治水安全度の向上を図り、②近年の洪水による浸水被害を軽減することにより、③地域住民の方の安全・安心を確保するという大きな効果があります。以上の事から今後の事業の展開といたしましては事業を継続し、早期完成を図りたいと考えております。

以上で説明を終わります。よろしくお願いたします。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。それではご質問・ご意見ありましたら、お願いをいたします。

一番最初の地図を見せてもらっていいですかね。この下流部はどうなっている。あそこはずっと上から流れてくるのですよね。緑の所から黒のほうに向かって流れてきて。それから下のほうは、その下、伊万里湾まではどうなっているのですか。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) 青の細い線になりますけれど、このように流れまして伊万里湾に直接放流と。

(荒牧委員長) そこは十分能力がある。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) 一応、ここにつきましては干拓の時に整備は済んでおる状況です。

(荒牧委員長) 今は上と対応するぐらいの流下能力は持っている。そういうことね。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) 若干、堤体が低い所はございますけれど、一応潮遊びという感じになっております。

(荒牧委員長) なるほどね。ほかにどうぞ、ありませんでしょうか。よろしいですか。

ちょっと見た感じ、昔からこんな感じだったのですかね、この地域は。溝みたいな所だけで暮らすということの概念がよく分からないのですよね。もうちょっと何か、昔の人たちだって怖かったらうから、掘っていたんじゃないかなと思うのだけど、ホントに普通の生活排水路、農業排水路ぐらいしかないでしょう。どういうふうに、どういうつもりでここで暮らされていたんだらう、昔の人たちは、というのがよく分からない感じがするな、という。

佐賀平野に住んでいると、やっぱり広く取っておかないと怖くてしょうがないという感じがあって、水路がいっぱい掘ってあるのだけど、ここは昔からでもちゃんと水路は造れたらうに、というふうに思うような所なので、どういうふうに考えて暮らされていたのかなという感じがして。

それからあとで住宅が進出してきたの、とかね。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) いえ、もともとです。

(荒牧委員長) もともとですか。10分の1でもこれぐらい広げないといけないのに、これは毎年浸かるような感じの所ではないのですか。ちょっとかわいそうすぎるというか。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) 右下の写真でご説明しますと排水路のような川がありまして、若干宅地のほうが道路よりも高い状況でして、雨が降れば右の田んぼに流れるということです。

(荒牧委員長) そうそう、だからあその地図の上のほうの所は書いてあるヤツが全部が川みたいなイメージで作られていたような感じがするね。自分の所だけはちょっと上げて。昔の治水のあり方の一つとして考えられる感じですよ。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) そうですね、はい。年2、3回、田んぼが浸かるのはしかたないという感じで。

(荒牧委員長) 普通ということですよ。そうそう。そんな概念で作られていたのだろうなという、今ふうに治してあげましょうということでしょう。

(大川内伊万里市土木管理課副課長) そうです。

(荒牧委員長) すみません、余分な事を言って申し訳ない。何でだろうというふうに思っていたものだから。はい、どうも、よろしいでしょうか。

では、継続ということをご提案されていますので、承認したいと思います。どうもありがとうございました。

最後になりますけれども、森林基盤整備交付金事業ということで、唐津市の農地林務課さんのほうからご説明お願いいたします。

#### (唐津市農地林務課 森林基盤整備交付金事業 1件)

(岩本唐津市相知支所産業課長) 私、唐津市役所の岩本です。最後になりますが、よろしくお願ひいたします。座って説明をさせていただきます。

平成26年度公共事業再評価諮問資料のNO.8森林基盤整備交付金事業林道向野線についてご説明いたします。まず、林道の必要性についての説明をさせていただきます。森林は水を蓄え、洪水を緩和する働きや土砂の流出・崩壊を防止する働き、さらには二酸化炭素の吸収・貯蔵等の働きによる地球温暖化防止など、木材の生産以外にもさまざまな重要な役割を果たしています。

森林の持つ、さまざまな機能を維持・増進していくためには間伐などの適正な森林整備が必要となります。植林した木々が雑草やつるに負けないよう草刈りを行う下刈り、それから木が成長してくれば混み合った森林の中の木々を間引く間伐、それから最後は伐採して木材を生産する。この循環が適正に行われることで森林が守られてきました。

これは森林整備の実施前とあとの写真です。適切に整備されていない森林は森林内に太陽の光が入らないため、ほかの草木が繁茂していません。このため雨が降れば土砂が流れてしまいます。また木が密集していることにより一本一本の木が細く、風や雪などによる被害が起きやすくなる。同時に材としての価値も低くなります。このようなことから適切な森林整備を実施すると、森林内に光が入り下草が生え、残った木の成長にも適した環境を作ることができます。こうした環境を整えることで森林の持つ重要な役割を発揮できると考えています。森林整備の作業を実施するために山の中を何時間も掛けて歩いていくわけにはまいりません。間伐などを行う機械等の運

搬も必要になります。また、伐採された木材は非常に重たいのでトラックで運び出さなければなりません。そこで車両が通行できる林道が重要となります。林道が出来ますと、森林へのアプローチが容易になり作業を効率的に進めることができます。また、そのほか、山村地域の生活道路としての役割も果たすことができます。

それでは引き続き、評価対象の向野線についてご説明いたします。事業名は森林基盤整備交付金事業（道整備交付金）（林道事業）向野線。全体延長は5,000m。全幅員、4.0m。全体事業費8億円。事業期間は平成17年度から平成32年度までで、事業主体は唐津市でございます。

当路線は唐津市相知町に位置し、唐津市相知町平山下の林道押川線を起点とし、唐津市相知町平山上の市道平山町切線を終点とする林道です。山の尾根を境に東が叡木町、西が相知町となっており、相知町側の中腹に位置しております。この林道は森林の適正な管理と林業経営の合理化のため、関係地区森林所有者からの強い開設要望によりまして、平成17年度から事業を着手したものです。昨年度までに完成した箇所を黒の実線、平成26年度計画を赤の破線、27年度以降計画を赤の実線で表しております。

これは向野線の計画および実績を整理した位置図でございます。平成25年度末の開設延長は1,839m、進捗率は36.7%となっております。赤線が平成26年度以降の計画です。平成26年度は赤の破線で示していますが、舗装工事271m、開設工事187mを計画しており、平成26年予定で進捗率は42.2%となり、未完成延長は2,890mとなる予定でございます。

次に向野線の利用区域内の森林資源について説明します。森林面積は全体で185haあります。そのうち人工林が122haで人工林が66%を占めております。また、間伐等の保育が必要な樹齢45年生以下の森林は102.2haで、人工林面積の約8割を占めております。

掲載している写真は当路線の利用区域内に存在する樹齢100年を超える杉林の様子です。一般的には樹齢で言えば30年から50年、直径で言えば20cmから50cmの木が多い状況ですが、この杉林には直径70cmを超える大木があります。これは異例の大きさではありますが非常に貴重な資源と言えます。しかし、大きいがゆえに現状のままでは木材を搬出する手段がありません。搬出するには大型の車両が必要となり、そのためには林道の整備が欠かせません。この杉林の所有者の方も林道の完成を待ち望んでおられます。

次に向野線を整備することにより期待される効果についてお話しします。左の写真は利用区域内で間伐が行われた森林の状態です。また右の写真は同地区内の林道を利用して平成22年度に建設された治山ダムの様子です。昨今多発しているゲリラ豪雨により住民の防災意識は非常に高まっています。特に今年は広島の大規模な土砂災害を受け、唐津市においても山地の崩落や鉄砲水について、多数の要望、問い合わせがあつているところでございます。林道の整備によって山地への進入が容易になった結果、山の奥深くに潜む災害の恐れのある箇所の早期発見や予防対策の実施など防災の面においても重要な役割を果たすことができると期待しております。

向野線の開設にあたりましては、コストの削減にも努めております。従来のU型側溝に変えてL型側溝を採用しておりまして、切土および法面保護面積の削減を図っております。向野線の全延長にL型側溝を用いたと仮定した場合、およそ3,200万円のコスト縮減につながります。

次に費用対効果といたしましては施設整備により、もたらされる総便益額が9億1,500万円、施設整備及び維持管理に要する総費用が5億200万円となっており、費用便益比は1.82になりますので、事業として十分な効果が期待できます。

本路線については開設途中ということもあり、間伐などの森林整備が十分に進んでおらず、その効果が最大限に発揮されているとは言えない状況にあります。しかし、地域の林業に対する意識の高さを鑑みれば、開設を継続することにより今後森林整備などが推進され、森林の持つ多様な機能をより一層発揮できると期待されます。また、山地災害の恐れのある箇所を早期発見し、対策事業を実施するなど防災事業に役立てられると考えています。このため、未完成区間の早期完成を目指し、事業の継続が必要であると考えています。

以上で説明を終わります。どうぞよろしくお願いいたします。

(荒牧委員長) はい、どうもありがとうございました。今のご説明に対してご質問・ご意見ありましたらお願いいたします。

この間、現地を見せてもらった箇所ですね。印象としてはえらく何か枝打ちがきれいに行われているのを初めてというか、久しぶりで見たような気がしましたけれども。相当、結構、林家の方がおられるんですか、まだ。

(岩本唐津市相知支所産業課長) そうですね。光栄ではございますが、前組合長であられました方も平山下の方で、その方が特に地域内での木材、また林業の必要性を強く抱いてあるので、そういうふう過去ですね、枝打ちをされた林数が多い状況でございます。

(荒牧委員長) ほかにご意見ありましたらお願いします。どうぞ。

(古賀委員) この前見せていただいたのですけれども、平山下と言うんでしょうか、読み方は。あそこの辺りはものすごくよく整備されていましたね。それで、こんなに大きくなりまして。だんだん行っていまして、やはり整備されているところというのは、今まで私たちがずっと県内を回ってきたときの感じでは、3分の1ぐらいしかまだ出来ていないわけですけども、かなりあそこはいいやり方をされているなど感心して見ていました。この材木が大きくなったときにきっと上がってくれたらいいなと思いながら見ていました。

(岩本唐津市相知支所産業課長) 集落が平山下尾部田とあるんですけれども、平山下のほうが先、篤林家の方がおられまして、その方が、昔は林業一本で生計を立ててあった二代目なんですけれど、そういう方がおられたことで今のような林相がなっています。

(古賀委員) そうですか。

(荒牧委員長) はい、どうぞ。お願いします。

(鳥井委員) 先ほど、道路を造ったときの効果の中に広島例を出されまして、道路を造るとこういうふう安全の予防とかができるよというような安全確保の事をおっしゃいましたが、具体的にどういうことが道路を造ったことによって安全確保につながっているんでしょうか。

(岩本唐津市相知支所産業課長) 200haほど山があるものですから、仮に道が無いとしまして、山があるものですから、すべて谷が何本でもあるんですけれども、基本的に災害が谷沿いに起きるんですけれども、林道があることによって、その谷の状況を見ることができると、仮にそこが危

ないということになりますと林道を利用しての工事ができると、そういうような便益が確認、便益としてカウントできます。

(鳥井委員) 分かりました。

(荒牧委員長) ほかにありませんでしょうか。はい、どうぞお願いいたします。

(中村委員) 進捗率のほうで36.7%とあまり進んでいないような気がするんですけど、事業の期間が平成32年までを予定していらして、これが32年までに全部終わるのでしょうか。

(岩本唐津市相知支所産業課長) 確かに今指摘を受けましたように、進捗率については今現在では遅れている状況でございます。その理由としましては、唐津市としましても合併後、この事業に取り組んだということがありまして、市として総事業費、唐津市の予算としてなるべく事業を抑えていこうという全体の予算として、林業に限らずですね、そういう傾向がありまして財政的にちょっと今まで強く林道の事業を推進していけなかったということがありますので、今後は平成32年度の完了に向けて事業の予算を市としても充てて、推進をしていきたいと考えております。

(荒牧委員長) ちなみに市と県とで分担のルールみたいなものがあるんですか。県でやられている分もあるし、それから市町でやられている分もありますけれど、それはどういう区分けで林道については分けて、分業されているんですか。

(松永森林整備課森林管理担当係長) 県と市町が行う林道につきましては、まず規模の大きい林道があるのですけれども、その規模が大きい林道は県でさせていただいております。それとあと、県内に環境林と言いまして、特に公益的機能の発揮を望む森林があるのですけれども、そちらのほうにある計画されている林道については県のほうでさせていただいております。それ以外については市町のほうでやっていたらいいということになっています。

(荒牧委員長) 唐津はえらく広域になったから、よその所の町と区切って面倒くさいということもなくなってきたでしょうから、唐津市さんがやる仕事がえらい増えているだろうなというふうに思っているんで。

はい、よろしいですか。それではこの件について継続ということをお願いしたいということの申請が出ていますけれど、よろしいでしょうか。はい、どうもありがとうございました。では継続ということにさせていただきます。

### 3) その他

(荒牧委員長) 一応これで今回予定されております事業についての再評価は終了いたしました。特に委員の皆さん方から何かコメント等ありましたらお聞きしたいと思いますが、ありませんでしょうか、よろしいですか。特に無ければこれで終わりにしたいと思います。だいたい委員長の講評というのがシナリオに書いてあるんですけど、言うことはありませんので特にありません。

見学というか、現地視察等を見せていただいたときでも皆さん方熱心にご質問されていましたが、特に必要性を疑うようなことは質問として無かったように思いますし、今日も特にそ

ういふことの発言も無かつたようですから、今日出された評価値点については十分今後継続して完成を急いでいただければという場所だったというふうに理解しています。

いろいろ土地の買収というのが最終的には一番難しそうなので、そこで苦労されていると思いますけれども、今の時代ですからそんなに何と言うか「えいやっ」とやるようなことはなかなかできにくいと思いますけれど、着実に進めていって発現が速やかに行われるように努めていただければと思います。特にコメントになっていませんでしたけれども、これで私の役割を終わらせていただきます。

それでは事務局にお返ししますので、今後のスケジュール等の事についても何かあるということですのでちょっと説明していただければと。お願いします。

### 3. 閉 会

(藤県土づくり本部企画・経営グループ副課長) 委員の皆さま、長時間にわたりましてご熱心なご審議をいただきまして、誠にありがとうございました。今後のスケジュールですけれども次回は1月下旬、もしくは2月上旬に平成27年度の新規箇所評価の報告を予定しております。また時期が決定しましたら別途ご案内を差し上げたいと思いますのでよろしく願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

(荒牧委員長) どうもありがとうございました。