

## 平成 28 年度 第 3 回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成 29 年 1 月 19 日（木）9：30～11：30

場所：特別会議室 A

### 1 開会

（事務局）

司会を務めさせて頂く県土企画課の片渕です。どうぞ宜しくお願い致します。陣内委員様と亀山委員様は、本日ご欠席とのご連絡を頂いております。開会に当たりまして、最初に県土整備部長、和泉からご挨拶を申し上げます。

### 2 県土整備部長挨拶

（和泉県土整備部長）

皆様、おはようございます。県土整備部長の和泉です。本日はお忙しい中、公共事業評価監視委員会にご出席頂きありがとうございます。今回の監視委員会が今年度第 3 回目となります。本日の主な議題の内容ですが、報告事項として新規事業箇所に関する新規評価の追加報告があります。また、諮問事項として再評価の事業箇所の審議ということで事業を継続して長い期間やっている事業について審議いただきます。社会資本整備、公共事業はやはり規模が大きいため、どうしても長い時間がかかってしまう状況です。来年度の予算については、現在、政府原案が閣議決定され、それと同時に県でも来年度の予算編成をしているところです。国の予算規模は昨年、12 月の末に政府原案というかたちで示しておりますが、公共事業全体では、ほぼ横ばいの予算が確保されている状況です。やはり、国としても、インフラの老朽化、あるいは地震災害などの防災・減災対策というようなところにしっかりとした対策をしないといけないということだと思います。一方で、国の財政状況が厳しく、社会福祉関係の費用は増大しています。そのような状況ですので公共事業の予算確保が難しいことになっていきますので、20 年前に比べれば公共事業の予算自体は約半分になっていますが、ここ数年は、ほぼ同じ額の予算規模で来ているといった状況です。これから審議頂く県で行っている事業も、ほとんどが国の補助事業、あるいは交付金事業となりますので来年度の予算を佐賀県にしっかりと配布して頂くよう政策提案等で事業の必要性を国に理解してもらい、その予算がつけば我々としても事業の進捗を図っていきたいと思っています。今回の再評価ではその事業の意義とか透明性、そういうのをきちんと確認しながら、今後の事業を進めていきたいと思っております。今回の監視委員会では、その辺りをしっかりと説明させていただき、事業の意義、目的、それから、これまでの状況と変わりはないのか、あるいは変わっているのか、その辺りをよく示して行きたいと考えています。それから余談になりますが、来年は明治維新 150 年ということで、県全体をあげて明治維新 150 年事業をやっていききたいということで取組を始めたところです。今回諮問して頂く公共事業というのは社会の下部構造、インフラです。社会を下支えする重要な

部分と認識しています。インフラの分野においても佐賀は、明治期においては薩長土肥ということで非常に先進的なところでありました。このインフラに関しては明治期、あるいはもっと遡れば江戸時代から延々と佐賀県独自の技術が今も生きている、生かされているというものが結構ございます。古くは江戸時代の成富兵庫茂安が造った石井樋や、明治時代がデレーケ堤というような治水技術、あるいは、この辺りは干拓によってできた土地です。そんなことで、公共事業に長い期間がかかっていると言いましたけども、やはり 100年、200年、300年後もいかされる。そして評価されるような事業をしっかりとやっていきたいと思っております。今回は再評価ということでございますが、忌憚のないご意見等を頂きまして、審議を進めていきたいと思っております。どうぞ宜しくお願いします。

### 3 議題

(事務局)

それでは本日の資料について確認をさせていただきます。事前を送付しておりました資料と致しまして、本日の式の次第、それから配席表になります。インデックスを付けておりますが新規評価の資料 1 と致しまして、整備系の事業の資料を付けております。それから再評価の資料と致しまして、資料 1 から 4 の資料を付けております。資料 1 が再評価諮問地区の一覧表と位地図、資料 2 から 4 は再評価諮問地区を課ごとにまとめておりまして、資料 2 が港湾課の港湾事業の資料になっております。資料 3 が農山漁村課の県営地盤沈下対策事業、資料 4 が道路課の事業、4 か所の資料を付けております。最後に参考資料と致しまして公共事業評価の実施要領をお付けしております。更に本日、資料を 2 枚机の方に置かせて頂いております。監視委員会の委員の皆さまの名簿、それから再評価資料、農山漁村課の再評価資料の追加の資料を 1 枚、机の上に配布させて頂いております。皆さん、お手許にございますでしょうか。それでは、これより議事に入ります。議事の進行につきましては伊藤委員長の方をお願いしております。委員長宜しくお願い致します。

(伊藤委員長)

それでは議事進行次第に従いまして、進行させて頂きたいと思っております。本日は先程ご説明ありましたように議題が 2 つございますが、まずは 1 つ目の議題の報告事項から入りたいと思っております。平成 28 年度新規評価実施結果の追加について、事務局のからご説明をお願いします。

#### (1) 《報告事項》

平成 28 年度新規評価実施結果（整備系）の追加について

(松原県土企画課長)

県土企画課長の松原です。どうぞ宜しくお願いします。座って説明させていただきます。新規評価の実施結果について、報告させていただきます。前回 11 月 18 日に開催しました第 2 回の

委員会におきまして、本年度の新規評価の実施結果について報告させて頂いたところです。その後、状況の変化によりまして、農林水産部森林整備課の治山事業において、新たに新規評価を行う必要があったことから、追加の箇所として新規評価を実施しております。ご覧の資料の中ほど、赤囲みで囲んでおりますけど、森林整備課の山地治山事業で今回 1 箇所を追加しております。この結果、整備系全体の新規箇所数は合計欄のところですが、全体で 61 箇所所となったところです。なお、お手元の資料の方には、山地治山事業の新規評価の箇所の検討一覧表を添付しておりますので、合わせてご覧頂ければと思います。それでは、この後、今回追加しました箇所につきまして、その経緯及び結果につきまして、森林整備課からご報告させていただきますので宜しくお願い致します。

### 山地治山事業 駄地山地区（武雄市） 【森林整備課】

（外尾森林整備課長）

森林整備課長の外尾です。どうぞ宜しくお願い致します。座って説明させていただきます。山地治山事業、場所は武雄市山内町鳥海の駄地山地区というところです。事業の概要です。事業内容としては、山腹工、工種としまして排土工、アンカー工、法枠工等を行います。事業期間は 29 年度単年度 1 年です。総事業費は 30 百万円を予定しています。事業目的は、森林の維持造成を通じて、山地で起こる災害から、住民の生命・財産を守るとともに、水源かん養や生活環境の保全・形成等を図るものです。今回は新規評価箇所の追加報告ということで、その理由を説明させていただきます。まず災害の概要ですが、昨年 9 月 29 日に山腹崩壊が発生しております。被害の状況ですが、人家裏の山腹において地すべり性崩壊が発生し、崩壊土砂が人家敷地内に一部堆積した状況です。また、山腹部には不安定土砂が多く残っており、その土砂が今後の豪雨等で流出した場合に人家倒壊の恐れがあるなど危険な状況となります。下の方に記載している対応事業の検討についてですが、10 月 18 日付けで林野庁に災害関連緊急治山事業という災害関連事業の査定計画書を提出致しまして協議を行っておりましたが、12 月 21 日に林野庁のほうから不採択という回答がありました。その理由としては、採択基準となる国道へ直接の土砂流出等が現在認められないということで不採択となりました。その後、この崩壊箇所の対応について、農林水産部内で検討を行いました。その必要性については、今後の豪雨によっては人家の倒壊及び林道や国道への土砂の流出等の大規模な災害へ発展する危険性が高く、早急な復旧対策が必要であると判断し、12 月 22 日に新規箇所評価を実施し、事業実施は妥当と判断したところです。先ほども県土企画課より説明がありましたが、10 月 11 日に部内の評価会議、新規評価の会議を終わっており、その後の 11 月 18 日、2 回の公共事業評価監視委員会において、新規評価の実施結果報告が終わっておりましたので新たに今回、追加の箇所として報告させて頂くものです。具体的な事業箇所のご説明を致します。まず事業の位置です。武雄市のから有田町に抜ける国道 35 号線の道の駅の山内というところがあります。そこから 800m ほど手前に戻ったところが現地です。被災状況と復旧計画です。国道 35 号線と、その途中から林道

が入っております。その林道と国道に挟まれたところに人家が一戸ありまして、その人家の裏山が山腹崩壊を起こしております。写真①番の全景としましては赤点で示しております範囲。幅が20m以上、高さが10m以上の山腹崩壊が発生しました。写真②番ですが、頭部の滑落といたしまして1mほどずり下がっています。写真③番の人家への被害状況として、一部土砂の流出等が認められます。写真④番の全景及び保全対象ですが、対象となる人家、それから左のほうに国道があります。その間に林道が入っています。こういった保全対象地区となっています。復旧工法としては先程申しました山腹工法で、排土工、アンカー工、法枠工等を行うこととしています。これについては最後に少し説明をくわえたいと思っております。次にこの箇所の評価内容ですが、評価に当たっては、新規マニュアル評価に基づく評価としまして3つの視点での評価を行っております。まず位置づけです。位置づけについては3つの評価項目を設けており、1つ目が施策に関する方針として、私どもでは森林・林業の長期方針として「新しい佐賀の森づくりビジョン」というものを策定しており、そこに位置づけられているということで10点。山地災害発生等の危険度においては、既に山腹崩壊も発生しており、災害の大規模化の恐れもあるので50点。防災点検については、この場所は山地災害危険地区というものに指定されていますが、保全対象人家は一戸ですので20点ということで、3つ合わせて80点ということでA評価としております。続きまして必要性・効果です。これについては4つの項目で評価を行っています。1つ目が費用対効果。費用対効果については1.15という数字を算定しています。これで50点をあげています。その費用対効果の考え方ですが、総便益としましては治山事業によりもたらされる総便益額として約3,320万円、その内訳としては、災害防止便益として山腹崩壊による想定被害額、この想定被害額については、人家1戸と先ほど申しました国道と林道、この一部を評価して算定しています。総費用としては今回の治山事業による総費用としまして約2,880万円千円、この2つを割り戻し1.15ということで評価しています。続いて災害の発生履歴です。平成3年に先ほどの崩壊箇所のちょっと離れたところで一部山腹崩壊が発生しまして、その復旧を行っており、災害履歴があるので10点をあげています。危険度判定ですが、この山腹斜面の傾斜が62%程度あるということで10点をあげています。福祉・公共施設等の有無については先程言いましたが、林道・国道があるので10点あげています。そういうことで全部合計すると80点となりA評価となります。3つ目の項目の実施環境でございます。これについては2つの項目で評価を致しております。1つ目の周辺住民の合意については、人家、森林、田畑等の複数の関係所有者及び地区代表者からの要望ということで地域全体からの要望があるということで60点をあげております。市町の取り組み状況としましては、地元説明会、用地交渉などの地元調整を行い、被害防止対策としてブルーシートを被覆するなど事業に向け積極的に対応して頂いているということで評価を40点、この2つを合わせて100点ということでA評価としています。この3つの評価の視点の位置付け、必要性・効果、実施環境、すべてがA評価ということで総合評価をIとして優先的に事業を実施ということで評価を致しています。続きまして定性評価関係で

す。自然環境保全と生活環境対策について説明します。自然環境保全ですが、当該事業の実施により、森林の持つ水源かん養や土砂流出防止機能が維持されるものであり、工法の決定に当たっても、自然環境の保全や負荷の低減に配慮することとしています。具体的には法枠工等の設置により山腹斜面の侵食防止や掘削範囲の抑制を図り、森林の生育基盤を確保するとともに、法枠工枠内の種子吹付については、在来の種子、例えばヨモギとかメドハギなどの在来の種子を使い、山腹斜面の早期緑化を図ることとしています。生活環境対策としては、施工機械の選定にあたっては住宅背後の施工であるので、排出ガス対策、低騒音、低振動型の建設機械を使用する。排土工を行う際は、土砂や濁水が住宅地等へ流出しないよう、住宅背後に仮設防護柵や排水処理を行うということにしています。自然環境保全への配慮事例として過去の実施事例をあげています。先ほど言いました工法の説明ですが、先ほどの山腹斜面をある程度安定勾配まで法切りを行います。法切りをした後の斜面について、そこに法枠工としていますが、コンクリートで作った枠を斜面全体に配置して、斜面の安定を図ります。また、ここは地滑り性の崩壊が起きているので、アンカー工として、法枠工に受圧板と言う、コンクリートの枠を接地して、その奥に岩盤層が有りますが、その奥の岩盤層と法枠工を繋ぐ PC 鋼材といって鋼鉄製のワイヤーがありまして、そういったもので、この法枠工と奥の岩盤を固定します。このようなアンカーを施工して、法面全体を安定させます。自然環境への配慮としては、法枠工の中に植生基盤材というものを吹付けます。その基盤材の中に種子とかを入れるので、その種子が緑化をして、法面が緑化されて、森林の再生に繋がるということで考えております。以上です。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。本案件は林野庁に以前、災害関係の補助事業として申請していたのですが、その採択結果がちょっと遅れたということで前回の委員会に間に合わなかった件ですね。今ご説明ありましたように評価結果は、トリプル A と優先度は非常に高いということですのでよろしいですね。今回、県の単費でやられるということで追加事業、了解しました。はい、では、この件につきまして何かご質問ございましたら宜しくお願い致します。

(山本委員)

評価についてはいいと思いますが、35号線のバイパスを作ったということが何らかの形で、この崩壊の原因になった可能性はないのでしょうか。

(外尾森林整備課長)

いや、それは全くありません。この発生原因は、9月29日に24時間雨量200mm、1日あたり200mm、最大時間雨量23mmという集中豪雨があり、裏の山が集中豪雨に耐えられなくなり、部分的に崩れています。バイパスは右下ありますが、そこからは何十メートルか離れておりますので、バイパスとの因果関係はありません。

(山本委員)

雨は直接の原因だと思いますが、方向的に北側にバイパスが通っていて、そこも削っているんで、その辺も原因として考えられないのかと思った次第です。

(外尾森林整備課長)

ただ今回崩壊した範囲は、人家裏の赤で囲んでいるところで、国道との間には数十メートルの間がありますので、国道の影響というのは想定されません。と言うのが、崩れた方向がバイパスの方を向いておれば、そういったすべり面も想定されるのですが、今回の崩壊は方向として手前の林道の方に向いています。

(伊藤委員長)

少し補足させていただきます。今すべり面という言葉が出ましたが、その工事をやったからといって滑る方向というのは、ある程度決まっているのです。こういう山の原因は、1つは、昨今の異常気象による大雨が降るとというのが、原因の1つで、もう1つがちょっと写真に見えていますが、植林ですね。この場合は杉ですね。

(森林整備課長)

はい、杉です。

(伊藤委員長)

そういったことの影響も、里山のように広葉樹がたくさん生えている時代と、今、一律、杉の植林になったということで、酷いところは竹山になってしまいます。竹山は、もっと根が張らないということもありまして、こういった植林や大雨というのが原因で崩れることが多いですね。佐賀県内でも3千数百箇所ぐらいですか、こういった地滑り危険箇所というのは。

(外尾森林整備課長)

地滑りなどについては、平成21年から23年、3か年かけて、現地の調査等を行いまして、こういった山腹の崩壊危険箇所は1800箇所。あとは溪流の危険可能性箇所が1200。あとは、地滑り関係で100箇所ぐらい、全部で3100箇所ぐらいあります。

(伊藤委員長)

日本は山が非常に多いので全国至るところにこういう箇所があります。

(山本委員)

分かりました。原因は分析できているということですね。

(伊藤委員長)

他には。宜しくお願いします。

(油布委員)

先程のちょっと崩壊したところの写真を見せて頂くと、木を切った後のところが地滑りをしているということですか。

(外尾森林整備課長)

これはちょっと誤解を招くのですが、上の方は木がずっと残っています。今回あえて、再度、全体が樹木の重みで崩壊が拡大しないよう崩壊があった後に安全対策の為に伐採を行っております。

(油布委員)

元々、木があって木ごと崩壊をしたということですか。

(外尾森林整備課長)

そうですね。立ったままですね。木ごと少し下がったということです。

(伊藤委員長)

他には。

(猪八重委員)

今回の新規評価箇所追加の理由についてですが、林野庁で不採択となった理由としては、国道への直接の土砂流出が認められない、恐れがないということですが、新規評価の必要性のところでは、国道への土砂の流出等が大規模な被害へ発展する危険性が高く、なっています。国と県では想定されている雨量とかが違うのかなと思ったのですが、その辺はどのような解釈をすれば宜しいのでしょうか。

(外尾森林整備課長)

そこは詳しく説明すると、災害関連緊急治山事業という災害関連事業の採択に当たっては表の下に書いている採択基準がございます。現状として、国道などに直接被害があるということが採択基準となります。今回の場合は、人家の裏には直接被害がありますが、国道まで土砂の流出等がないということで、現状として直接被害を受けた形跡がないことになるので、災害関連事業では採択されないということになりました。我々としてはシミュレ

ーションを行い、右下の写真の赤で囲んでいるところから拡大崩壊した場合に、その土砂が流れ出して国道にも被害が出る可能性があるということで採択のお願いをしていたのですが、国の方で採択されなかったということです。

(猪八重委員)

はい、ありがとうございます。

(伊藤委員長)

はい、いかがでしょうか。この案件、色々な意見も出ましたけれども、他にご質問がなければ、ご了承して頂いたということで宜しいでしょうか。はい、ありがとうございます。

## (2) 《諮問事項》

### 平成 28 年度公共事業再評価対象地区の諮問について

(伊藤委員長)

続きまして、2つ目の議題の再評価諮問地区の審議に入りたいと思います。これは知事からの諮問案件でございます。平成 29 年 1 月 10 日付で当委員会に対して知事より 6 件の事業について再評価の諮問がっております。6 件ですので、この 6 件の進め方について、それぞれの事業を港湾事業と地盤沈下対策事業、道路事業に分けて、審議を行うことと致します。道路事業に関しては 4 件ございますので 4 件の事業をまとめて説明した後一括して審議を行って頂くという形で進めていきたいと思いますが、宜しいでしょうか。はい、それでは最初の事業に関してご説明を宜しくお願い致します。

(松原県土企画課長)

それでは、今年度再評価の対象となっております事業の全体概要について説明させていただきます。画面のほうを見て頂きますと、まず一番上の表になりますけど、公共事業評価実施要領の第 2 条第 2 項第 1 号に該当する事業です。これは事業採択後、5 年間を経過した時点で未着工となっている事業になります。今回は該当ありません。上から 2 番目の表が実施要領の第 2 号に該当する事業です。これは事業採択後 10 年間を経過した時点で継続中の事業となっております。道路事業の 2 箇所が対象となります。3 番目の表が実施要項第 3 号該当事業です。これは準備計画段階で 5 年間が経過している事業ですが、今回は該当ございません。上から 4 番目の表が実施要項第 4 号該当事業です。これは前回の再評価実施後 5 年間が経過した時点で継続中または未着工の事業となっております。継続中の事業として港湾事業、浦ノ崎地区と、地盤沈下対策事業、佐賀中部地区、この 2 箇所が対象となっております。この 2 箇所につきましては、これまでも何回か再評価を実施しています。直近では平成 23 年度に再評価を実施しております。それから最後、一番下の表ですけど、実施要綱第 5 号該当事業です。これは社会情勢の変化等により見直しの必要が生じた事業と



なっております。道路事業の 2 箇所が対象となっております。この 2 箇所につきましては現在、国の社会資本整備総合交付金を活用した事業として実施をしておりますが、事業進捗を図るために来年度から新たに国で創設される個別の補助事業に移行する予定にしております。この補助事業の採択要件として、各都道府県の公共事業評価監視委員会の意見を聞くということになっておりますので、今回、再評価の諮問を行うものです。お手元の資料には、これら対象箇所の位置図も添付しておりますので参考にして頂ければと思います。以上が今年度再評価対象地区の概要になります。先程説明しました再評価の対象事業については参考資料として佐賀県公共事業評価実施要領を配布しております。この要領の第 2 条第 2 項にも示しておりますので、後ほどご確認ください。それではこれから個別地区について関係課から説明をさせていただきますので宜しくお願い致します。

### ①廃棄物海面処分場整備事業 伊万里港（浦ノ崎地区）（伊万里市） 【港湾課】

（宇曾谷港湾課長）

港湾課長の宇曾谷です。宜しくお願いします。港湾課の再評価の案件と致しまして、廃棄物海面処分場の整備事業についてご説明を致します。まず、事業箇所について説明します。今回、対象になっている事業箇所は、伊万里市の伊万里港湾になっています。当該事業地区は画面の上の伊万里港の中の浦ノ崎地区で長崎県と佐賀県の県境に埋立処分場を作っています。現在、伊万里港は国際貿易港として、七ツ島地区に国際航路を含め 5 航路 6 便の定期航路が運行されています。次に、事業の概要ですが、画面のオレンジ色のところが今回の事業箇所です。この事業地についてはⅠ期工区とⅡ期工区の 2 つの工区に分けて工事を行っています。この事業については、この埋立処分地の外周の埋立護岸、器を作る護岸の事業として、工事自体は埋立護岸の工事です。その中に廃棄物処分の土砂等を受け入れることになっています。この事業は、前回、平成 23 年度に再評価を受けています。今回、それから 5 年経過したということで再評価になっております。費用対効果についてですが、総便益については、この浦ノ崎地区廃棄物処理用地が、無い場合は、他の場所に捨てないといけません、他の場所に捨てる場合と浦ノ崎に捨てる場合のコストの差額を便益として積み上げています。総費用については、先ほど言った護岸整備と維持管理に関する総費用を積み上げています。その B/C となります。埋立土砂の予測としては伊万里港や唐津港の航路・泊地の維持浚渫等で発生する浚渫土砂を受け入れる計画としています。事業の実績は昭和 58 年から事業を実施致しており、現在まで継続的に土砂を受け入れています。通常の便益の算出方法は、社会的割引率等を踏まえて費用を算出しています。先ほど言いました便益の差額の考え方ですが、元々この処分場が無ければ海洋処分場ということで五島列島の福江沖に処分することになるので、そこまで行かずに伊万里港に処分場をつくることにより浚渫土砂を運搬する距離が短くなるので、コスト的に 12 億円ほど年間平均縮減が図れることとなります。事業概要は、総事業費が 265 億円、工期が昭和 57 年から平成 43 年という計画になっています。先ほど言ったようにⅠ期工区、Ⅱ期工区に分けて工事を進

めています。Ⅰ期工区については、すべて埋立護岸工事が終わって土砂の受け入れをしています。Ⅱ期工区については、現在、一部の護岸整備を残して、護岸工事は全て完了しています。平成23年度の再評価と若干事業概要が変更となっているのは埋立土量、受入土量がⅠ期工区において地盤沈下により前回の再評価時に比べて受入容量が増えているところです。事業進捗については、埋立護岸工事はⅡ期工事の一部を残して90.6%完了しています。事業費は平成27年度末時点で、240億円程度を使っております。最終的には今後、浚渫工事等の受入土砂の状況に合わせて一部残している護岸工事に着手する計画としています。この写真が平成26年3月現在の現地の状況です。真ん中のⅠ期工区は大分埋立が完了しています。Ⅱ期工区については、一部、土砂の搬入を行っていますが、表面上にはまだ出てない状況です。赤い点線の部分は今回、残工事として残っている部分ですが、この開口部は土砂運搬船直接中に入って土砂を捨てるために一部開けています。社会情勢の変化については、昨今、メンテナンス元年と言われており、維持管理に力を入れるように県としても他の港湾、伊万里港や唐津港等の保全と維持に関する浚渫を現在行っており、その土砂を今後も継続的に受け入れることとなりますので、この事業は継続をさせていただきたいと考えています。費用対効果の要因の変化については、大きな変化はありません。総便益924億円、総費用は707億円となります。コスト縮減対策については、コストをできるだけ抑えるために護岸工事等を行う場合は、作業船等を効率的に運用させ、他の工事でも作業船が必要であれば、その作業船を引き続き使うことで、コスト縮減を図っています。代替案については、変わるものがないため、検討は特になしと考えています。対応方針ですが、今後、計画的に港湾の浚渫土や公共事業の残土等を受け入れる必要がありますので、残りの護岸工事については、事業継続という事をお願いしたいと考えております。以上です。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。この件については審議案件ですので、積極的にご質問とか、ご意見を頂きたいと思うのですが、私のほうから申し訳ありません。この事業名、廃棄物海面処分場と聞くと、一般の方は相当何か悪い事ではないのですけれども、そのようなことをやっているような名称に聞こえますので、事業名は何とかなりませんか。実際は浚渫土ですよね。海の中を掘った土砂を整備した護岸の内側に埋めるだけの話ですよね。浚渫土が廃棄物になるという定義は、私は勿論存じ上げていますけれども、もうちょっと名称に一工夫あるといいかなと思ったところです。申し訳ありません。じゃあ、すみません、他の委員の皆さんご質問のほうを宜しくお願い致します。はい、お願いします。

(中村委員)

このまま、Ⅱ期港区をどんどん浚渫土で埋め立てていくと思うのですが、後どのぐらいで埋め立てというか、浚渫土がいっぱいになるのでしょうか。

(宇曾谷港湾課長)

はい、Ⅱ期工区については、上の破線の中が現在Ⅱ期工事を行っている箇所ですが、現時点で108万m<sup>3</sup>の土砂を受け入れています。土砂は沈んでいるので見えませんが、あと残りが、370万m<sup>3</sup>程度、こちらには入ります。Ⅰ期工区については真ん中がほぼ埋まっていますが、Ⅱ期工区の反対の右手側も、まだ、土砂を埋める余地が残っていますので、そこも今後、埋まっていくこととなります。計画的には、平成48年まで計画的に受け入れていくということで、まだまだ余裕がある状況です。その受入の状況を見ながら、最終的には、赤い点線の護岸がまだできていないところを封鎖して、最終的に事業完了させる工事です。

(中村委員)

ありがとうございます。最終的に埋め立てた後というのは、どうされるところかという計画まであるのでしょうか。

(宇曾谷港湾課長)

現在、最終的に埋まった後の土地利用計画というのは、今後、検討しないといけません、現在の目的としては、土砂を受け入れる施設の整備という目的があるので、それが完了した後、広大な100ha近くある土地になりますので、今後、有効利用を検討することとしています。問題点としては、今、現に地盤沈下が進行しているので地盤沈下が落ち着くまでは、相当の時間を要するため土地の有効利用を検討するには、タイミングが早いという認識を持っています。

(伊藤委員長)

他の委員の方、いかがでしょうか。お願いします。

(佐藤委員)

すみません、工事の内容が、あまりイメージできないのですが。「便益の発生について」という資料に、五島列島の福江沖には海洋処分場があって、伊万里港には海面処分場があると思うのですが、この2つの処分場の違いは何でしょうか。

(宇曾谷港湾課長)

海洋処分というのは、深い海域に直接土砂船の底を開けて深いところに落とし込む処分方法です。船が特殊な船で、写真がありますが、荷を積んだら底がV字に開くようになっていて、目的地まで行ったら、船底が開いて、土砂が落ちる仕組みになっています。

(佐藤委員)

なるほど。

(宇曾谷港湾課長)

伊万里の海面処分場がない場合は、やっぱりどこかに、海洋処分しないといけないので、最も近い福江の沖に海洋投棄を行うこととなりますが、環境評価等色々課題がありますので今回のように陸地沿いにコンクリートの壁で護岸をつくり、外周を囲んだ中に船を入れ、そこに埋立処分を行います。一方、海洋処分場である福江沖にはそういう護岸はありません。

(佐藤委員)

五島の方はコンクリートの壁は全くないところに、船を開けて土砂を捨てるということですか。

(宇曾谷港湾課長)

はい、捨てるだけです。伊万里の方はそういうことではなくて、跡地利用も将来的にはあるかもしれませんので有効利用をしようということです。そういうところで陸続きの距離的にも近い五島沖まで行くと 150 キロぐらい運搬しないといけないところを、2 キロ程度で運搬できる近場につくろうという事業でございます。

(佐藤委員)

伊万里の方はコンクリートの護岸の中に土砂を捨てて、福江の方は海の中に捨てるというようなやり方になるのですね。

(宇曾谷港湾課長)

福江には壁はありません。

(佐藤委員)

では、コンクリートはその海の中に入っていると思うんですが、例えば、何か環境影響とかはないのですか。もう港湾になっているから特に。

(宇曾谷港湾課長)

元々、護岸の整備に着手したのが昭和 57 年で、もう大分前になりますが、当時から環境も配慮しながら工事をやっていますので、直接コンクリートを打ち込むということではなく、ブロックを組み込んで、中に天然の石を中に詰め込んで護岸をつくっていますので、環境への影響は、ほとんど無いと思います。

(佐藤委員)

ありがとうございます。

(伊藤委員長)

はい、宜しいでしょうか。他にどなたか。どうぞ、すみません。

(鳥井委員)

すみません。10 ページのところの社会情勢等の変化のところでは国土交通省で、平成 25 年、メンテナンス元年と位置付けと書いてあるのですが、そのメンテナンスというと、結局、今あるものを維持管理とか、そういった形をメンテナンス元年という風に位置付けているのですかね。そういうことなのですか。すみません、ちょっと、ここの意味が理解できていないのですが。

(宇曾谷港湾課長)

これまでは、新設で橋など色々ものをつくって来ましたが、それらがもう耐用年数の五十年を過ぎて来ています。具体例でいうと道路の橋であれば、もう三十年も四十年も前につくった橋などが、耐用年数的で古くなってくるので、それらの更新とか、補修とか、そういう事をやらないといけない時期に来ているということで、平成 25 年度以降、そういうメンテナンスに力を入れようということを国が打ち出しています。

(鳥井委員)

そういう事ですよ。私のイメージの中では、メンテナンスというと、すでにあるものを修繕、補修することだと思っていますが、今回の事業は、浚渫した土砂を入れるところを作りましょうという話ですよ。そうすると、メンテナンスで修繕とか補修していくというよりも新しく作るという意味合いなのではないのですか。この書き方だとそういう風に思うのですが。

(宇曾谷港湾課長)

そうですね。このような書き方をすると、整備しているもの、そのものの修繕というイメージでとらえられるということですね。

(鳥井委員)

はい。この事業、要は浚渫土砂を処分するところが必要なのですよということだったら、1 つ目は要らないのではないかと。

(吉野地域交流部副部長)

今、委員が言われた、維持すべきものは、整備している廃棄物処分場ではなく、航路という船が通る道のことです。航路も徐々に土砂が発生して埋まって行きますので、その航路に関しても適切に維持管理するために浚渫などを行うメンテナンスが必要ということです。航路を維持するため、掘る必要が出てくるので、それを捨てる施設が必要ということです。

(鳥井委員)

そういう事ですね。ありがとうございます。

(山崎県土整備部副部長)

近くで見ると川なんかも泥が溜まるじゃないですか。そうすると川の流れが悪くなるので浚渫をするのと一緒に海の方も船が通るところには泥が堆積をしていきます。そこは船が通れるように、維持管理をしていかなければならないため、それを捨てる場所が必要になるということです。

(宇曾谷港湾課長)

今後、航路などメンテナンスしていくことになるので、当然、発生した土砂を受け入れないといけないので、その施設が継続的に必要ということです。

(鳥井委員)

すみません。ありがとうございました。

(伊藤委員長)

やはり事業名については、分りやすい名称がいいかもしれませんね。他にいかがでしょうか。そろそろ意見も出尽くしたようですので、この事業の継続の可否について、ご審議頂きたいと思いますが、この件、継続という事で宜しいでしょうか。

(各委員)

はい。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。

**②県営地盤沈下対策事業 佐賀中部地区(佐賀市・小城市) 【農山漁村課】**

(伊藤委員長)

それでは続きまして、農山漁村課の方の継続案件でございます。宜しくお願い致します。

(中村農山漁村課長)

農山漁村課長の中村でございます。宜しくお願いします。再評価の諮問という事で「県営地盤沈下対策事業 佐賀中部地区」をお願いしております。事業年度は平成3年から33年度の予定で進めております。進捗率でございます。平成22年度までが76.2%。平成27年度までが86.0%ということで、これについては平成23年に再評価を諮問しております。今回は再々評価という事でお願いをしたいという風に思っています。対応方針としましては、継続という事で考えております。この事業のB/Cの考え方でございます。事業費のCでございます。県営地盤沈下対策事業と関連事業であります国営総合農地防災事業で、新設あるいは復旧した施設の整備費用の換算値を使っております。Cの算出でございます。事業費につきましては、本事業の156億円、それと関連事業であります国営事業の780億円を足しまして937億円程度をCとしております。それから妥当投資額です。県営地盤沈下対策事業と関連事業である国営総合農地防災事業の整備によりもたらされた事業効果の算定額、被害軽減額をBとしております。具体的には下の方に書いておりますけど、地盤沈下に起因する被害、例えば浸水被害や、水路の機能低下などが発生している地域において、事業を実施することで軽減される効果額を算定しています。まず、減産防止効果ということで、16億円を計上しています。これは、水稻を干ばつから守るということで、水稻の減産を防止するという効果です。それから災害防止効果を27億円程度、計上しています。これについては家屋、それから農地の洪水を防止するというようなことで、その効果額を計上しています。それから更新効果が20億円ということで、これについては、後程、説明しますが、今ある用水路を改修することになりますが、その用水路が持つ従前からの効果をそのまま計上しています。効果額の合計が64億円程度、それから廃用損失額が1000万円程度。還元率を考慮して、妥当投資額を出していますが、概ね1000億円の効果になります。B/Cについては1.08になります。それでは、本事業の内容について、説明していきたいと思えます。まず県営地盤沈下対策事業ということで説明をします。地下水のくみ上げ等に起因した地盤沈下により、機能低下している農業用排水施設の機能復旧と新たな湛水対策を実施しております。横の写真を見て頂きたいと思えますけれど、地下水のくみ上げによる、地盤沈下により、抜上りが生じています。右の写真ですが、大体、前あった構造物と今の農地の高低差が、この写真でいくと大体80cm程度あるので、前あった農地から80cm程度の地盤沈下が生じている状況です。それから、その下の写真ですが、真ん中に走っているのが用水路の施設ですが、地盤沈下により水路がデコボコになって機能が低下しているという状況でした。それから左の写真ですが、これも地盤沈下により、湛水が起りやすくなっており、少しの大雨でも、すぐに洪水になるというような状況でございます。そのようなことで、下のほうですが、用水路の改修、これは灌漑用水の用水路ですが、この用水路を改修するという事、それから湛水被害については、新たな排水機場を整備して、その排水機場に続く排水路の改修をあわせて行っています。この図面は筑後・佐賀平野地盤沈

下防止等対策要綱の対象地域となっています。この要綱については、昭和 60 年に国が制定しています。この対象エリアにつきましては、白石平野と佐賀地区の二地区が対象地域となっています。右のほうのエリアが佐賀中部地区のエリアになります。この地区については、地下水の採取目標量が設定されており、年間 600 万 m<sup>3</sup>の地下水の制限がかかっています。それから緑色で囲った分が白石平野ですが、この分につきましては、年間 300 万 m<sup>3</sup>の地下水の規制ということになっています。本県においては、県営地盤沈下対策事業を二地区で実施しております。今回は佐賀中部地区の再評価の審議をお願いしています。この範囲の受益面積が大体 10,000ha の受益範囲ということになっています。下のほうに地盤沈下量の経年変化を示すグラフがありますが、上の赤い線が佐賀中部地区となっています。累積の沈下量で見ると、大体昭和 46 年から現在まで 17 cm 程度の沈下となっています。それに対して、青の線で示した白石平野については、56 cm 程度の沈下という事になっており、現在は、水源転換も図られているので、沈下の程度は収まってきています。これは先ほど説明した用水路の地盤沈下という事で、その前歴事業を紹介した分です。一番上に北山ダム、それから、真ん中辺に川上頭首工があります。ダムで確保した水を川上頭首工で取水し、その取水した水を幹線水路と支線水路で末端の農地まで届けているというような地図となっています。この水路についても国営の嘉瀬川農業水利事業、それから県営のかんがい排水事業嘉瀬川地区で造成をしています。国営事業については、昭和 24 年から 48 年に実施しています。内容は、ダムの造成と川上頭首工の造成、それから幹線用水路を大体 5 km 程度造成をされており、事業費としては 60 億円程度で整備がされています。それから県営事業ですが、県営事業については、国営事業の末端部の整備として、支線用水路、図面でいくと緑の線で示した部分が県営事業で整備した箇所、用水路の延長としては、約 41 km で、事業費は 24 億円をかけて用水路の整備をやっています。まず、用水路の機能回復に取り組みました。先ほど説明した国営、それから県営事業で整備しました用水路については、左の写真を見てわかるように段差やズレが生じています。それから右の写真は、水路にデコボコができて、通水機能に障害を起こしています。このような用水路を改修して農業用水の機能を回復させ、安定的な供給を行うという事業を行っています。それから二番目の排水機能の回復強化として、佐賀平野については、元々、標高が低いという事で有明海の潮位が高い時は海面が陸地よりも高くなるので有明海への排水が出来ないという地域特性があります。これに加えて、地盤沈下により農地が下がったということで、慢性的な湛水被害が発生している状況でした。このようなことから、排水機場の新設と排水路の整備を行い、湛水被害を未然に防ぐという様な目的で実施をしています。下の写真が平成 2 年 7 月の洪水時の写真となっています。左の写真が小城市の牛津町の洪水の状況、それから右の写真が佐賀市兵庫町の状況で、土嚢を積んで地区のほうに洪水が入らないような対応をしている写真です。本事業の内容です。本事業については、関連する国営事業の末端施設の整備ということで、実施しています。国営事業と県営事業の違いですが、国営事業のほうが末端の受益面積が 300ha 以上、300ha 未満の分を県営事業でやるということ



で仕分けをしています。関連する国営事業については、平成2年から22年まで実施しており、国営事業で実施した事業量は、図面の緑色の分、用水路を63km、それから水色の部分の排水路が15kmと排水機場11箇所、頭首工1箇所になります。これは川上頭首工の改修ということになっており、事業費が、全体で679円億程度になっています。それから本事業については、国営の末端部分の整備という事で、図面の赤い線になりますが、用水路25km程度、それから図面の濃い青色になりますが排水路が31kmを県営事業として実施した部分です。また、排水機場3箇所を整備しています。現地視察でも1箇所見て頂きましたが、牛津に1箇所、それから大和町に1箇所、それから久保田町に1箇所、合計3箇所を整備しています。事業費は139円億程度、工期は平成3年から33年度の予定で現在、実施しています。事業の効果ですが、先ほど説明した通り、用排水路の改修、それから排水機場の整備をすることにより、農地の高度利用ができているということで、代表的な作物である、二条大麦、大豆、それから施設園芸については、イチゴ、アスパラ、こういうものが作られており、安心して営農ができる基盤づくりに繋がっています。繰り返しになりますが、費用対効果の要因の変化ということで、効果算定に用いる換算総事業費については支出済換算係数というのを使って現在価格に変える訳ですが、前回の再評価から5年が経ったということで、その効果に使うコストのほうが増えたということでB/Cが1.08に下がっています。妥当投資額については、単価を現在の単価に置き換えて算定しなおしています。コスト縮減については、掘削残土を構造物の埋め戻し土として再利用をしています。それからコンクリート水路については既存施設を利用した新工法として、樹脂塗装による内面更生で、補修を実施しており、それらによるコスト縮減を図っています。代替案の検討については特にありません。対応方針ですが、今日、担い手の育成など新たな水田農業の確立が求められており、このためにも農業用水の安定供給や排水条件の改良は必要不可欠であると考えており、農業経営の安定化に向け、必要となる整備を本事業で継続することにより実施していきたいと考えております。説明は以上です。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。只今、ご説明ありましたように、これ佐賀平野の特に佐賀県において、一番、大耕作地帯である、この辺りを全てネットワークする農業用排水事業でございますね。我々、委員の方は昨年、こちらの排水機場と用排水路の一部を見学、視察させて頂きました。委員の方々、その経験も踏まえて、ご意見のほうを頂ければと思います。宜しくお願い致します。私のほうから宜しいでしょうか。冒頭に和泉部長の方からご説明ありましたように、こういった大規模な事業は公共事業として、本当に長い期間、半世紀以上ということですよ。やっていかないと出来上がらないというご説明がございましたけれども、これ最終的に何年ぐらいで終わるのでしょうか。これも再々評価の再がいくつ付くかもわからないぐらいやらなきゃいけないと思うんですが。

(中村農山漁村課長)

昨年度までの進捗率が 86%ということで、後 14%ほど残っている状況になっております。今、考えている工期は、後 5 年ぐらいで終わると考えています。

(伊藤委員長)

今回の事業はそうですね。例えば、県が新しいまた事業も加えて、ここの佐賀平野の農業用排水路のネットワークを全て確立しようと思ったら、後 14%で終わりということですか。まだ足りないというところというのはございませんか。

(中村農山漁村課長)

一応、今の事業で完成をしていくことで考えております。

(伊藤委員長)

もうそれでこのネットワークが確立するわけですね。ありがとうございます。はい、お願いします。

(鳥井委員)

この公共事業の評価監視委員をさせて頂いて、もう十年なのですけれど、これまで、色々事業をみせて頂いていて、どちらかというところ、この監視委員の方は、私たちは何かどこか落ち度がないかとか、そういうところの目線で意見を言わなければいけないのかなと思っていたのですが、今回この地盤沈下の対策事業を実際に見せて頂いて、現地で説明を受けて感じたことは、そもそもの原因が井戸を掘ったり、そういうことで、地盤沈下が起こってしまうと。私、勉強不足で、本当に申し訳なかったのですが、勝手に地盤沈下したのだらうと、そんな風に思っていて、この公共事業によって、本当に私たちの暮らしが守られているという事を思ったのです。そんな中で、やはりあの、これは最初に、冒頭にその地盤沈下しているから、こうしないといけないという風にならされているのですが、そもそもの原因は私たち県民の暮らしにあって、それが、やっぱりこういう結果を招いたということ、きちんと言わなければならないこと、その対策にもなるでしょうし、この県の事業がこうして私たちの暮らしを守るために事業をしているということを広く周知することができるのではないかなと、そんな風に思いましたので、この事業以外にも本当に私たちの暮らしをずっと守ってもらえる事業があるのですが、これ大きく思いましたので、そういったことを謳われてもいいのかなと、そんな風に感じております。以上です。

(伊藤委員長)

ありがとうございます。専門家目線ですと、当然、前提は知っていたものですから、どうして地盤沈下が起きるのかという、新しい観点ですね。また、公共事業に関して、色々

アピールをしてくださいという、ご意見だと思います。その点宜しくお願いします。他にいかがでしょうか。じゃあ、お願いします。

(中村委員)

すみません、今回の再評価地区とは、ちょっと直接関係ないのですけれども、お隣の白石平野のほうの進捗状況というのは、あと 5 年ぐらいでどうでしょう、同じぐらいに終わるのでしょうか。

(中村農山漁村課長)

あの白石平野につきましては、来年度完了するというので、今事業を進めています。

(伊藤委員長)

他にいかがでしょうか。はい、お願いします。

(佐藤委員)

すみません。この公共事業の評価と全く関係のない話になるのかもしれないのですが、用排水路とクリーク防災で、杭木が使われるというのは、全く違う事業ですか。

(中村農山漁村課長)

あのクリーク防災事業につきましては、クリークの法面崩壊を修繕するというような事業で、地盤沈下とは関係のない事業となっております。

(佐藤委員)

わかりました。全く関係ないですが、私、山の関係なので林業課の方とか、森林整備課の方と交流することもあるんですが、そちらの肩を持つ訳ではないのですが、例えば杭木を収める山林所有者の方だとかの話の中で最初は、林業の活性化とか、森林保全の観点から、その木材の利用拡大という意味で、杭木利用というのをやってみようという話になった経緯がいつの間にか、何か物凄く規格が厳しくなっているという話を聞いて、それが何か農山漁村課の方から、凄く厳しい基準を言われるというのを業者の方々から伺ったんですね。その辺りを勿論何でもかんでも使うということには、公共事業なのでならないのは当然だと思うのですが、ただ木材も生き物というか、中々コンクリートだとかとは、同じ扱いが出来ない部分だとか、勿論コンクリートだとかに比べると、そういう技術だとかというのが、遅れている部分もあるのでしょうかけれども、森林整備の観点、林業の活性という観点からすれば、ちょっと目を瞑って頂く訳にはいかないのでしょうかけれども、もうちょっと受け入れて頂くところがあつたらいいなと思っています。

(中村農山漁村課長)

その件については、話を伺っています。それで今、現在は単価の設定の妥当性とか、杭柵を使う安定計算というのもありますので、その両方から、今、現地機関とも話をしながら今後どうしていこうかなということで検討をしているところです。

(佐藤委員)

はい。

(中村農山漁村課長)

ちょっと、もう暫く検討をさせてください。

(伊藤委員長)

非常に貴重なご意見です。あのクリーク防災事業、通称「クリ防」と我々、呼んでいる訳なのですが、今のお話はもう商品にならないような、間伐材を有効利用しようという形で、主に佐賀県さんが色々、国に提案されたり、工夫をされて、結構、県外にも広がっている有名な事業です。それを初心にかえってという訳ではないのですが、間伐材をできるだけ沢山使うというご意見ですので、そこら辺をよくご議論頂いて前向きにご検討を頂ければと思います。はい、他いかがでしょうか。ないようでしたら、この案件も特に反対のご意見ございませんでしたので、継続という形で、宜しいでしょうか。

(各委員)

はい。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございます。それでは、休憩を入れましょうか。5分だけ休憩に入りたいと思います。宜しくお願い致します。

### ③道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 【道路課】

(伊藤委員長)

引き続き、審議案件でございます。道路課の方からご説明お願い致します。

(平尾道路課長)

道路課長の平尾です。宜しくお願いします。道路関係で今回、再評価をお願いしているのが、合計4件です。事業採択後10年経過をした道路整備交付金事業の上から国道498号、それから、多良岳公園線の2箇所、また、国のほうで新たに構成された事業メニューへの移行に必要な再評価ということで今回、事業評価の要領の中では社会情勢の変化に該当す

る対象事業として 3 番目の武雄福富線、それから 4 番目の東与賀佐賀線、この 2 箇所、合計 4 箇所、今回は審議をお願いしています。また、このうち一番上の国道 498 号については、昨年 11 月に委員の皆様には現地を視察していただいた箇所となっています。まず、説明に先立ち、道路事業の B/C、費用対効果についてご説明をさせていただきます。道路事業における費用対効果については、道路整備に伴う費用と維持管理に要する費用、それから、道路整備によりもたらされる総便益、この双方を比較することによって評価をしています。便益については、金額に換算できる指標ということで 3 つ便益を算定しています。1 つ目が走行時間短縮便益で道路整備を行うことによって走行時間が短縮されるという便益。2 つ目が走行経費減少便益で走行にかかる燃料経費の減少が図られるという便益。3 つ目が交通事故減少便益で、交通事故の減少が図られるという便益。この 3 つの便益を足し合わせて総便益を算出しています。また、費用については、道路整備にかかる事業費、供用後の維持管理。こちらを足し合わせた形で計上をしています。費用便益としては、総便益を総費用で割った値で算出しており、便益と維持管理費については、供用開始後 50 年間で算定をしています。引き続き 4 路線続けてご説明させていただきます。

### ③道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 一般国道 498 号（若木バイパス工区）

まず、一般国道 498 号、若木バイパス工区についてです。事業採択後 10 年が経過したことによる再評価となっています。498 号は、鹿島市の国道 207 号を起点として、武雄・伊万里を通り、佐世保市に至る幹線道路です。今回、評価をお願いしている若木バイパス工区については、武雄の川古の大楠。この付近から伊万里市の境界付近までの延長 3,400m のバイパス事業になります。また、周辺では多久市と武雄市とを結ぶ県道多久若木線の女山トンネル。こちらの工事も、県のほうで進めている状況です。続きまして事業の目的です。佐賀県総合計画の 2015 では、広域幹線道路ネットワークの整備を重点項目に掲げています。左上の図、ちょっと小さい図になっていますが、西九州自動車道、有明海沿岸道路。この 2 つの道をつなぐ佐賀唐津道路。それから、今回、再評価の審議をお願いしている国道 498 号。これらの広域幹線道路ネットワークの整備を重点項目に掲げています。今回、再評価をお願いする部分、については右側の写真でも出ているように、現道区間、幅員が狭くて交通事故也多発しており、早急な対応が求められていることから、広域ネットワークの形成や安全性の向上を目的としてバイパス整備を行っています。右上のバスが事故を起こしている写真。これは平成 18 年 5 月の事故の写真を載せています。続きまして、事業概要です。事業費が 57.4 億円。工期が平成 19 年から平成 29 年度。延長は 3,400m で、進捗状況は今年度までの事業費ベースで 91.8%。用地買収は 100% となっています。続いて現在の状況です。平面図で表しています。青の区間が昨年度までに整備が進んだ区間、赤が今年度、整備を実施するところ、黄色が次年度以降となる区間です。また、バイパス区間の上部の薄いオレンジ色の部分が現道の 498 号となります。武雄市のほうの現道の 498 号につながる黄色の部分が、来年度施行の予定をしている箇所となります。続きまして、現地の状況、

現場も視察もして頂いていますが、左上から①起点側で、現道の国道 498 号が写っていますが、バイパスができると、赤い破線のほうに入っていく道路になります。また、先程、黄色の部分が来年施工する部分という説明をしましたが、④の写真の部分が来年度施工を予定している区間になります。横断図です。現道部で車道が 2.75m と狭いことから、車道が 3.25m、全体幅員 10m のバイパスとして整備を進めているところです。続きまして、事業を巡る社会情勢等の変化です。平成 25 年度に重要港湾伊万里港の大型船舶に対応する一 13m 岸壁、それと荷役設備が整備されて、また先程、お話した、多久若木線の女山トンネルの工事も順調に進められています。こういったことから大型車等の通過交通の増加が見込まれる路線となっています。また、今回の区間から武雄側に行ったところに平成 27 年 1 月に武雄北方インター工業団地がありますが、こちらに大同メタル工業との進出協定が締結をなされ、昨年 6 月から操業が開始されている状況となっています。続きまして費用便益です。便益が 131.6 億円、費用が 65.3 億円で、費用便益が 2.02 となっています。続きまして、コスト縮減です。コスト縮減としては再生資源の利用促進、工事で発生する残土の盛土等への流用を行っています。対応方針としては、この事業については、バイパスによる整備であることから、整備効果を発現するためには、事業の継続が必要であり、当初から事業の必要性に変化がなく、また、交通円滑化と交通安全を図るため、平成 29 年度は事業の最終年度にもなっていることから、引き続き事業を継続していきたいと考えています。国道 498 号については以上です。

#### ④道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 一般県道多良岳公園線（多良工区）

続きまして、一般県道 多良岳公園線 多良工区です。この事業も先程の事業と同様、事業採択後 10 年が経過したことによる再評価となります。多良岳公園線の位置です。佐賀から江北町、白石町を通過して、有明海沿いに長崎方面へと向かう国道 207 号。これと多良岳県立自然公園を結ぶのが多良岳公園線となります。多良工区は国道 207 号から図の中程を示しています。多良小学校、多良中学校付近までの延長 766m の区間となります。事業の目的としては、道路幅員が非常に狭く、また歩道もないということで一部バイパス等区間も含んで、道路を整備することで、交通の円滑化、また安全性の向上を図ることを目的としています。なお、学校前の付近については、上の写真右側です。整備が既に一部完了をしており、その部分については供用を開始しています。事業概要については、事業費が 15.5 億円。工期は平成 19 年度から平成 30 年度。延長は 766m。進捗状況は今年度までの事業費ベースで 92.6%。用地買収は 100%と完了をしている状況です。平面図で現在の状況を示しています。青の区間が昨年度までに整備が進んだ区間、赤が今年度、黄色が来年度となっています。図面の中程、JR の踏切がありまして、その部分、あわせて、小学校付近の交差点の部分。この部分を除いて道路整備が完了しています。図面右側、先程説明した、多良小学校前から多良岳公園のほうへ向かう部分については、すでに供用を行っている状況です。現在の現地の状況を写真でお示ししますと整備が進んだ区間が上の写真 2 枚です。

右側の写真、こちらの部分については、全体の整備が完了してからの供用ということで、今のところまだ一般の供用はなされていない状況です。左下の写真、こちらが先程説明した踏切の部分で、子供たちが通学時、下校時、通学している状況です。左上の既に供用を開始した区間については、地域の方々から「小学校前の交差点が非常に見通しが良くなって、子供たちが通学している姿が見やすくなった。」また、「歩道が整備され歩行者がより安全に通れるようになった。」というような意見を地域の方々から頂いています。続きまして、横断図です。現況の約6m程度の道路を全体幅員で12mに拡幅して、中に両側2.5mの歩道を整備しています。続きまして、社会経済情勢等の変化です。多良岳公園線の事業が開始した後の平成22年度に鹿島市と諫早市を結ぶ多良岳オレンジ海道が全線開通をしております。国道207号と併せて多くの方が利用されて国道207号と多良岳オレンジ海道を結ぶ多良岳公園線は新たなネットワークとしての役割を担うようになっています。費用便益についてでございますけども便益が43.1億円、費用は18億円で、費用便益費2.39となっています。コスト縮減については、先程と同様、再生資源の利用促進。また残土の盛土等への流用を行っている状況です。対応方針としては、小学校、中学校が隣接する道路ということで、歩道整備を進めているところですが、交通の円滑化、また、交通安全を図るため、引き続き事業を継続していきたいと考えています。多良岳公園線につきましては以上です。

#### ⑤道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 主要地方道武雄福富線（福富工区）

続きまして、主要地方道 武雄福富線 福富工区です。社会経済情勢の変化ということで再評価をお願いしています。武雄福富線の位置です。武雄市の国道498号を起点として白石町福富へ繋がる道路です。今回の事業区間は有明海沿岸道路、佐賀福富道路の福富インターへのアクセス道路となる延長1,200mの道路整備事業となります。周辺には福富小学校、中学校があり、当該区間は通学路にも指定をされているとします。社会情勢の変化ということで今回、再評価をお願いしていますが、その背景として、平成28年度に有明海沿岸道路等の地域高規格道路の整備と併せて行なわれるインターチェンジへのアクセス道路の整備について、集中的な支援を行うということで、国で新たに個別補助制度が創設されています。これまで、こちらの事業、交付金事業で事業を進めてきたところですが、計画的な事業進捗を図るため、確実な予算の確保を目的として、個別補助事業への移行を目指しており、補助事業への移行要件として、再評価が必要となっているため、今回、再評価をお願いしています。事業の目的です。現況は車道、歩道幅員も狭く、また、特に朝夕、通勤時間帯には歩行者、自転車、それと車両が輻輳する状況となっています。有明海沿岸道路の福富インターへのアクセス道路ともなっていることから、今後、大幅な交通量の増加も見込まれています。こういったことから車道部の拡幅、また自転車歩行者道の設置により交通の円滑化と歩行者自転車の安全性の向上を目的として現在事業を進めています。事業概要については、事業費が17.8億円。工期が平成26年度から平成32年度。延長が1,200

mで事業進捗は今年度までの事業費ベースで 36.9%。用地買収は 30%の見込みとなっています。現在の状況、平面図で示しています。距離が長いのを縮小して示しているのを見づらいですが、青が昨年度までに用地買収が済んだ区間、赤が今年度、整備と用地買収を予定している箇所、桃色が次年度以降に用地買収を予定している箇所です。また黄色は、次年度以降に整備を予定している箇所ということで、まだまだこの事業、事業の進捗が約 4割程度で、これからの事業の展開を確実に進めていくこととしております。続きまして横断図です。現況が 8.2mの道路を全体幅員で 14.5mに拡幅して、両側に 2.5mの歩道を整備する計画です。現地の状況です。右上の写真です。通勤、通学の時間帯の状況ですが、車の交通量も多く、また狭い片側の歩道に歩行者等、後ろのほうに自転車も通行をしている状況です。また、右下写真に緑色の破線で示していますが、この道路の緑の破線の部分、のあたりに今後、有明海沿岸道路が通ってきて、こちらの位置にインターチェンジが整備をされるような状況です。続きまして、社会情勢の変化です。先程も説明しましたが、平成 28 年度に地域高規格道路の整備と併せて行なわれるインターチェンジへのアクセス道路の整備に対して、新たに個別の補助制度が創設されました。また、福富インター付近において、県内 9 番目となる道の駅として昨年 10 月に「道の駅 しろいし」が登録され、今後、県と白石町の両方で整備を進めていくことになっております。費用対効果については、便益が 79.5 億円、費用は 16.7 億円で、費用便益費が 4.76 となっています。続きまして、コスト縮減です。本事業、軟弱地盤の上の道路整備で地盤の特性を的確に把握して、効率的な軟弱地盤対策工法を選定して、コスト縮減を図ることとしています。また工事で発生する残土、こういったものも盛土等に流用することで、コスト縮減を図っていくこととしています。対応方針としては、当初から事業の必要性に変化がなく、交通の円滑化、交通安全を図るため、次年度からは個別補助事業に移行して、引き続き事業を継続していきたいと考えております。武雄福富線については以上でございます。

#### ⑥道路整備交付金事業（社会資本整備総合交付金） 一般県道東与賀佐賀線（本庄工区）

続きまして最後の 4 番目です。一般県道 東与賀佐賀線 本庄工区です。こちらについても先程と同様、社会情勢の変化ということで再評価をお願いしています。東与賀佐賀線の位置です。佐賀市の中心部を通り、旧佐賀市と東与賀町を連絡する幹線道路です。この事業の区間についても有明海沿岸道路の国で整備を進められている大川佐賀道路、こちらの中に仮称ですが、東与賀インターチェンジができる予定です。そちらへのアクセス道路として延長 2,000mのバイパス整備事業として、現在、事業を進めています。また周辺には、本庄小学校等もあり、現道の区間、青い部分、こちらの部分については通学路にも指定をされているといます。続きまして、先程、武雄福富線で説明をしたので省略をさせていただきますが、こちらの路線についても、交付金事業から来年度個別補助事業への移行を目指しており、先程と同様に個別事業への移行要件として再評価が必要ということで、今回再評価の審議をお願いしています。事業の目的です。現道の幅員が非常に狭く、また、歩道も



整備されていないことから交通の円滑化、歩行者の安全性の向上を目的として、歩道整備を含めたバイパス整備等を行なっています。事業概要です。事業費が 50.2 億円。工期は平成 23 年度から平成 34 年度。延長は 2,000m で進捗状況は今年度までの事業費ベースで 25.3%。用地買収は 89% の見込みとなっています。現在の進捗状況、平面図で表しています。青が昨年度までの整備と用地買収が進んだ区間、赤が今年度の整備と用地買収を予定している箇所、桃色が次年度以降に用地買収を予定している箇所、黄色が次年度以降の整備を予定している箇所となっています。工事は、水路工事、地盤改良工事を今進めています。続きまして、横断図です。車道構成ですが、現道は車道 2.75m です。こちらの部分、現道はそのまま残しまして、バイパスとして車道 3.25m。全体幅員 23.25m の 4 車線のバイパスとして整備を進めています。現地の状況です。上の写真 2 枚、現道の写真ですが、写真を見て、お分かりになるように歩行者、自転車、それと車両が輻輳しており、車両等は中央線をはみ出して通行しています。また、左下のほう、少し破線等でも表していますが、バイパス区間の上に有明海沿岸道路、大川佐賀道路の仮称、東与賀インターチェンジが整備されるということで今現在、東与賀インター付近では国による、試験盛土等が実施されています。続きまして社会情勢の変化です。武雄福富線と同様にインターチェンジへのアクセス道路の整備が補助事業という制度が創設されたということ。それから平成 27 年度に県道西与賀佐賀線となりますが、元々、清和高校があったところ、今、ゆめマートができていますが、その与賀町交差点から佐賀大学交差点までの 4 車線化が完了しています。今回、我々が整備を進めているこの区間が北の九州横断自動車道の佐賀大和インターから有明沿岸道路の、仮称、東与賀インターチェンジ。この南北の縦路線の中で唯一、今 2 車線区間となっている状況なので、北の九州横断道、南の有明海沿岸道路を結ぶ重要な路線として、バイパス事業の 4 車線化を進めています。費用対効果については、便益のが 177.5 億円、費用は 44.6 億円で費用便益が 3.98 となっています。続きまして、先程の武雄福富線と同様に、やはり軟弱地盤上の道路整備となっています。的確かつ効率よく軟弱地盤対策のほうを進めていき、コスト削減を図ることと併せて工事で発生する残土を盛土等に流用して、コスト削減を図っていきたいと考えています。対応方針ですが、この事業は、バイパスによる整備ということで、やはり整備効果を発現するためにも、事業の継続が必要です。また、当初から事業の必要性にも変化もありません。このようなことから交通の円滑化と交通安全を図るため、次年度から個別補助事業に移行致して、引き続き事業を継続したいと考えています。東与賀佐賀線については以上です。

(伊藤委員長)

はい。4 つの案件について、ご説明を頂きました。先の 2 件は採択後 10 年ということで再評価の案件です。後の 2 つの有明海沿岸道路のインターチェンジの案件は社会情勢の急激な変化というか、むしろ予算の付替のような形です。交付金事業から補助事業へ事業の種類を帰る場合に、公共事業評価監視委員会で承認を得なければいけないという条件がある

わけです。最後の事業に関わりますが、最後の 2 件は継続という審議結果で我々はお答えしてよろしいものなのか。従来通り、再評価をお答えする場合、「継続」、「了承」という答えを知事さんのほうに答申で出すわけですが、これも同じように「継続」という答申でよろしいですか。

(平尾道路課長)

そうですね、国の方から示された流れでは、各都道府県の再評価委員会に諮問を行い、その意見を聞くということになっていますので、引き続き継続という形で答申をいただきたいと考えています。

(伊藤委員長)

はい、分かりました。では、皆さんから、この 4 つの案件についてご意見頂ければと思いますが。私のほうから 1 つ宜しいですか。最後にご説明頂いた東与賀佐賀線の案件ですけれど。佐賀大学からゆめマートの先の交差点までが 4 車線化されましたが、これ思い起こすと、私が佐賀に来た平成 8 年ぐらいから始まっているはずですが、約 20 年かけて、ようやくこの区間が繋がったわけですが、今回同じような延長ですが、いかななものでしょうか。新しい事業のほうは、用地買収を含めて、有明海沿岸道路の供用と合わせてうまく時間内に繋がる見込みなのでしょうか。

(平尾道路課長)

今、示していますが、現在、有明海沿岸道路の大川佐賀道路は全体約 9k mありまして、佐賀ジャンクションと仮称で呼んでいますが、これから、こっちの方の佐賀福富道路を県で事業を行っています。これから福岡の方に向かって、大川佐賀道路を国で整備されます。それと併せて、この佐賀ジャンクションから好生館の横を通り、国道 34 号までを佐賀道路ということで平成 28 年度から採択を受けて事業をやっている状況です。今回の東与賀バイパスですが国が整備される東与賀インターチェンジへのアクセス道路ということで事業を行っており、有明海沿岸道路の整備に間に合うのかということですが、大体、盛土タイプでの整備が基本となっており、現在、国の方で盛土の軟弱地盤対策の効果を検証するために、試験盛土を進められていまして、まだ具体的に国から大川佐賀道路がいつまでに、どこまで完成するのかが、公式には、公表されていない状況です。ただ、先ほど説明をしましたが、現道区間の部分が、歩道もなく、非常に危険な状況で、我々としては着実にバイパス整備を進めて現道部分の車両をバイパスに転換させ、現道部分の安全確保をしっかり図り、なおかつ、交通の円滑化がバイパスを通ることによってなされることが第一だと考えています。そういった中で、国へ有明海沿岸道路の早期整備に向けた要望を行うことで、できれば東与賀バイパスが整備されるタイミングで大川佐賀道路についても東与賀インターチェンジができるよう国の方とも、今後、事業の進め方については調整をしながら、進

めていきたいと考えています。

(伊藤委員長)

ありがとうございます。どなたかご意見ございましたら、お願いします。

(猪八重委員)

すみません。東与賀佐賀線の通勤、通学の様子で、自転車に乗っている方がいると思えますけど、西与賀佐賀線とかは自転車走る専用のレーンが歩道の中で分かれていて、南バイを越えるとそれが無くなるのですが、そういった自転車への考慮はされるのでしょうか。

(平尾道路課長)

南部バイパスから北の方の国道 34 号までの部分は、委員が言われるように構造的にバリカーのようなものを作って、自転車と歩行者を分離しています。どうしても南バイから北の方には、高校も点在しており、自転車の通行量が非常に多いということで、このような分離を行っているところですが、208 号から南の東与賀佐賀線の部分については、歩道の幅員も 3.5m ということで、北の方は街路事業で基本整備していますので、全体幅員 30m の道ということで、歩道の幅員が違うので、3.5m の中で、自動車と歩行者を分離するのは難しい部分がございます。今の所、歩行者と自転車の分離は考えていません。

(猪八重委員)

例えば、車道側に自転車レーンを整備するとか。

(平尾道路課長)

そうですね。全国的に基本、自転車は車道の部分を走るということで、話があります。佐賀市を中心に自転車のネットワーク構想を検討もされています。ただ、車道の部分に全て自転車を下ろすためには、車道部分にも色々な規制等があり、例えば、車が止まっていれば自転車が通れなかったり、難しい部分はありますが、佐賀市内は自転車の通行が多いので、佐賀市でネットワーク構想を新たに見直しをかけており、その中で自転車で走行をするレーンなどの仕分けをしていこうと検討されている。その中で県の管理道路も一部入って、県内、佐賀市内においてネットワークをやろうと考えています。今、お話ししたアバンセの所から佐賀北高校に向かう道路では、佐賀市が自転車を通しやすくするために、いくらか歩道の部分を広げて、車道部分を狭くして、確か青い色か、何か歩道に色をつけたりされています。後は兵庫では、路肩の部分ですが、車道の中に外側線と歩道の間の色をつけて、自転車が走るレーンを設置されています。今後、佐賀市内の中で歩行者と自転車の分離が浸透していく計画の見直しを進めている状況です。

(猪八重委員)

まさに、私、そこの委員をやっている、その検討をしていたので。環状線の内側しか考えていなかった、もう少し広がるといいなという思いでご質問させていただきました。

(伊藤委員長)

委員の方いかかでしょうか。ないようでしたら今の4つの案件の事業継続の可否について、審議結果をお示し頂きたいと思いますが、4件の道路事業については、継続という形でよろしいでしょうか。

(各委員)

はい。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。以上で、本日の審議案件は全てとなります。諮問された6件の案件は全て継続、承認という形で委員会としてお答えを出したいと思っております。全体としまして、何か委員の方からご質問等ございましたら。

(山本委員)

有明海沿岸道路の話が出ましたが、開通が遅い気がします。やるからには、できるだけ早く整備を進めるべきだと思います。先ほどの盛土の話も、その地域の特性に合わせて色々やってみるといいことかとは思いますが、やはり、もっと早く整備して欲しいと思います。

(平尾道路課長)

道路事業、基本的に国から出た交付金事業と補助事業ということが殆ど、それで県の道路事業を進めています。まずは予算の確保というところで、国からの予算の配分がなければ、中々、事業が進んでいかないので、知事、議会を筆頭に事あるごとに機会を設けながら要望活動を行なっています。それから、先程有明海沿岸道路の試験盛土について意見がありましたが、軟弱地盤では地盤沈下等が過去色々な所で起きているので、道路事業の整備の中でも、かなり軟弱地盤に手こずっているところがあります。既に佐賀福富道路、県で事業を行っている嘉瀬南インターから芦刈南インター。ご存知だと思いますが芦刈南インターのところ供用してから数か月で地震と雨の影響で崩れてしまいましたが、あれだけの軟弱地盤の上に大量の土を乗せてやるという事業は今回県内で初めて進めているところもありまして、どうしても、地面から下の部分が、目に見えない部分ですので色々なところの地盤を改良する試験的なものもやらないと、これでどこでも対応ができる地盤対策という

ものがないので、実際、今、県がやっている軟弱地盤の対策も場所場所で土の特性に合わせて、色々な改良のやり方とか配合を変えて進めています。軟弱地盤の上に整備する道路ですので、試験盛土等に時間を要するというのは、我々、道路を整備する者としては、やっぱり必要であると考えていますし、また、大学の先生方で構成される委員会の中でも、専門家の意見も聞きながら、今やっている状況です。その部分、若干時間もかかるということについてはご理解を頂ければと思います。

(山本委員)

国の予算で整備を進めていることが、事業を遅くする要因のような気がします。

(伊藤委員長)

大規模な事業になるので、県の単独の費用では中々このような道路整備予算は出せない。今、技術的な部分の予算についてお話がありましたが、佐賀県の方は計画通り、かなり進捗状況は有明海沿岸道路に関しては良いようです。

(山本委員)

わかりました。

(伊藤委員長)

今お話が出たのは、国土交通省がこれから作り始める大川佐賀道路という区間がまだ未着工で試験的に盛土等を試験的に行っていて、用地買収も3割ぐらいですが、これには事情があるんです。西九州自動車道がありますよね。伊万里からずっと最終的には、博多に着く道路ですが、佐賀国道事務所はそちらの道路を今一生懸命事業をやられています。まだ事業区間は残っていますが、ようやくそちらが一段落つきそうなので、有明海沿岸道路の方に予算が回ってきたという感じですね。ですから、最終的に筑後川を渡るのはもう少し時間が必要ですね。

(山本委員)

私どもの目線ですと、有明海沿岸道路は福岡県側を先につくり、佐賀県側は後回しにされているように見えます。盛土の話も、もっと前から準備が出来なかったのかと思います。

(伊藤委員長)

他になれば事務局のほうにお返ししたいと思います。では、お願いします。

#### 4 閉会

(事務局)

どうもありがとうございました。委員長におかれましては、議事の進行をどうもありがとうございました。委員の皆様もご協力頂きましてありがとうございました。途中、雑音等が入りまして、ご迷惑をおかけしまして、その点は事務局のほうからお詫びしたいと思います。今後の委員会の予定について、簡単にちょっとご紹介させて頂きたいと思います。事業評価につきまして、前回、説明致しました新規評価。それから、今回ご審議頂きました再評価。それから事業の完了後に行います事後評価というのが 3 つございます。今年度の事後評価につきましては、現在関係課におきまして、事業完了後、概ね 5 年を経過した地区を対象に実証しているところでございます。事後評価の結果、見直しの必要がないと判断した場合には、この委員会に対して評価結果の報告を行うこととなります。この報告については、新年度以降開きます第 1 回目の委員会で報告をしたいという風に考えております。しかしながら、事後評価の結果、何らかの見直しが必要であると判断した場合には、今年度中に、もう一度、委員会の開催をお願い致しまして、その委員会で諮問をさせて頂きたいと考えております。現在、作業中ではございますが、改めて委員会に諮問を行う形になりますと、年度内に会議をお願いしたいと考えております。その際は、改めて、日程の調整をさせて頂きたいという風に考えております。今後の予定ということでご説明をさせて頂きました。それでは以上をもちまして 28 年度の第 3 回の公共事業評価監視委員会を終了したいと思います。本日は長時間に渡り、ありがとうございました。