

平成 29 年度 第 1 回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成 29 年 7 月 20 日（木）10：00～12：00

場所：特別会議室 A

1 開会

（事務局）

皆様おはようございます。お時間少々早うございますが、お揃いのようなので、これから始めさせて頂きたいと思っております。開会に先立ちまして本委員会定足数について、ご報告させていただきます。本日、10 名の内 9 名の委員にご出席頂いております。佐賀県公共事業評価監視委員会設置要綱第 6 条第 2 項に規定されております、委員の二分の一以上の出席という会議開催要件を満たしております。本委員会が有効に成立していることを、ご報告致します。それでは、ただいまから平成 29 年度第 1 回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催致します。私、本日司会を務めさせていただきます県土整備部 県土企画課の片渕です。宜しくお願い致します。開会に当たりまして県土整備部長山崎よりご挨拶を申し上げます。

2 県土整備部長挨拶

（山崎県土整備部長）

皆様おはようございます。副部長の時に色々お世話になりましたけど、また改めて今後とも宜しくお願い致します。それでは委員会に先立ちまして一言ご挨拶をさせていただきます。まずもって委員の皆様方には、今年 7 月より 2 年間、この委員会の委員への就任について、ご承諾頂きまして、誠に有難うございます。また、この委員会だけではなく、それぞれのお立場で県の行政に対してご協力、ご尽力を頂いておりますことを重ねてお礼を申し上げるところでございます。さて、今月の初めに九州豪雨が福岡県の朝倉市と大分県の日田において、大きな被害が発生しました。佐賀県においても、かなり雨が降っておりまして、白石においては最大で 400mm を超え、日雨量も 300mm を超えたということで、今非常に言われております線状降水帯が丁度 6 日の日付が変わったところから佐賀県でも唐津から南のほうに発生致しまして、大きな雨が降ったということでございます。床上浸水が 1 棟、床下が 71 棟ということで、あとは県管理の道路を含めまして一時的ではございますけど、冠水による通行止めが発生しております。ただ幸いにして人的被害は無かったということでございますけれども、有明海沿岸には流木の漂着が発生しておりまして、潮の状況とか、風の状況で毎日状況が刻々と変化しているわけなのですが、既に一万立米以上の漂着があるということで、これにつきましては 14 日から既に撤去に着手させて頂いたところでございます。一万立米といいますと 4t トラックで 5 千台分ぐらいの量になりますので、相当な量だと私たちも考えているところでございます。それから昨年発生した熊本地震も、記憶に新しいところでございまして、例年どこかで色々な災害が起きているということで、自然災害の脅威を感じますと共に、社会資本整備の重要性を改めて認識している

ところでございます。加えまして、今後、急速に進んでいきます施設の老朽化ということについても、なるだけ長く機能を保ちながら、しっかり取り組んでいかなきゃいけないというふうに思っております。一方で県民の皆様から寄せられる要望は多様化しております、様々なところから色々な要望が寄せられているということでございます。今後も引き続き社会資本整備の重要性は高まっていくものと考えておりました、より一層の透明性、客観性の確保が求められているところでございます。こうした中、新規事業の評価を行うために策定しておりますマニュアルの存在は非常に重要なものと考えておりました、本日は新規マニュアルの変更が諮問事項となっております。委員の皆様からは様々な視点でのご意見を賜りたいと思っております。また昨年度の新規評価や、事後評価の結果等につきましても、合わせてご報告させて頂きたいと思っておりますので、最後までどうぞ宜しくお願い致します。簡単にではございますが挨拶とさせていただきます。本日はどうぞ宜しくお願い致します。

(事務局)

ここで、7月10日付で異動のあった出席者についてご紹介させていただきます。県土整備部副部長の逢坂でございます。

(逢坂県土整備部副部長)

逢坂と申します。どうぞ宜しくお願い致します。

3 委員長選定

(事務局)

委員の皆様方には本年7月から2年間、委員をお願いさせて頂いておりましたところ、ご多用の中、前任期に引き続き、ご就任頂き、まことに有難うございます。委嘱状を皆様の机の上に配布させて頂いております。ご確認頂ければと思います。それでは議事に入ります前に委員長の選出をお願いしたいと存じます。委員長につきましては、佐賀県公共事業評価監視委員会設置要綱第5条第1項に委員の互選により、これを定めると規定されております。委員の方から、どなたかご推薦などはございませんでしょうか。

(山本委員)

伊藤先生が、以前委員長でしたし、ご専門の上でも一番適任ではないかと思っておりますので、私や恐らく皆さんからもと思っておりますが、推薦させて頂けないかと思っております。

(事務局)

今、伊藤先生のご推薦がございましたが、伊藤先生に委員長にご就任頂くということで皆さんご了承頂けませんか。有難うございます。それでは伊藤先生、宜しくお願い致

します。伊藤先生、委員長席へのご移動をお願いして宜しいでしょうか。それでは改めまして、伊藤委員長から一言ご挨拶お願いできますでしょうか。

(伊藤委員長)

はい、一言宜しいですか。皆さん、おはようございます。

(全員)

おはようございます。

(伊藤委員長)

前年度に引き続きまして委員長を拝命致しました佐賀大学の伊藤でございます。どうぞ宜しくお願い致します。先ほど県土整備部長さんからお話がありましたように、ちょうど2週間前に日田と朝倉のほうで悲惨な豪雨災害がございました。別件なのですが仕事で昨日、日田のほうに行って参りましたところ、やはり河川のインフラ構造物、相当被害を受けてメディアでよく映像で流されているように大変に甚大な被害だということが分かりました。被災を受けられた方のコメントで、私見しましたところ「50年に1回の確率で降るような大雨が5年に2回も降ったんだ。もうどうにかしてくれ。」という悲痛な叫びが目に入りましたけれども、そういった昨今の局所的で異常な気象データが、どんどん揃ってきていますように、インフラもまだまだ新しく、もしくは従来 of 昔のインフラを変えていかなければならないということもございます。この委員会はそういったことから、インフラの新設、更新に限られた予算が効率的に効果的に使われているかを評価するのが、我々の委員に課せられた使命でございます。県民へのアカウンタビリティ含めて、透明化するために私、委員長、微力ながら勤めていきたいと思っておりますので、どうぞ、宜しくお願い致します。

4 議題

(事務局)

有難うございました。それでは、これより議事に移りたいと思います。これより先は委員長に進行して頂くことになっておりますので、伊藤委員長、どうぞ宜しくお願い致します。

(伊藤委員長)

はい、先ほどご説明がありましたように本日、審議事項、諮問事項が2件と報告事項がございます。本日は、まずその諮問事項、審議事項のほうから参りたいと思います。道路課さんから新規評価マニュアルの変更というのが審議事項になっておりますので、まずは事務局からご説明頂けると、はい、お願い致します。

《諮問事項》

(1) 新規評価マニュアルの変更について

(事務局)

本委員会の事務局を務めております県土企画課の寺島でございます。宜しくお願ひ致します。それでは本日の諮問事項でございます新規評価マニュアルの変更についてご説明を致します。新規評価につきましては、評価の基準となります新規評価マニュアルを新しく制定する場合ですとか内容を見直す場合に、この委員会へご審議を頂くということになってございます。11 ページに参考資料と致しまして公共事業評価制度や新規評価の概要に関する資料を添付してございますので、説明は割愛させていただきますけれども、ご参照して頂ければと存じます。本日は整備系の道路事業と維持系の河川事業に関する新規評価マニュアルにつきまして変更を行ないたいと考えてございます。それぞれ担当課から、ご説明をさせていただきますので、ご審議を宜しくお願ひ致します。それでは、まず道路事業についてです。資料は3 ページの資料 1-1 でございます。ご説明のほうは道路課から行ないます。では道路課お願ひします。

①【整備系】道路事業（生活関連） 【道路課】

(岩永道路課技術監)

道路課で技術監をやっております岩永といいます。本日は宜しくお願ひします。評価マニュアルの変更の説明を行ないたいと思います。事業区分については「生活関連」ということで、道路については、「広域」と比較的身近な「生活関連」があり、主に「生活関連」のほうがはるかに数が多いのですが、こういったもので評価をやっております。その中で交通安全事業の交差点改良について、変更をお願いしたいと思います。評価項目が幾つかある中で、渋滞長を1つの評価項目として設けています。現行では渋滞長 200m 以上、渋滞長が 100m 未満、50m 未満という評価の指標になっており、それぞれ 20 点、15 点、10 点という配点になっておりますけれども、評価の表記ミスがございまして赤字で表記しております、未満というところが、以上という形で表記ミスがあったものと思われまふ。ですので、今の現行の表記ですと 100m～200m というところが評価出来ない形になっておりますので、この分で表記ミスということで修正をお願いしたいと思ひまして、今回お諮りしているところです。説明は以上です。

(伊藤委員長)

はい、ただいまご説明がありましたように、従来では区分に入らないようなところがあったということで、修正案は全ての区分が入るように修正されたということです。

(岩永道路課技術監)

はい、ミスですね。

(伊藤委員長)

単純なマニュアルの変更というより、一部区分の変更ということですね。

(岩永道路課技術監)

はい、その通りです。

(伊藤委員長)

従来、区分に入っていなかったところを職員の方が判断してやられていて間違いはなかったというようにお話は聞いておりますので。

(岩永道路課技術監)

はい、ここの未満の表記のところを以上という形で解釈をしております、その形で評価は、これまでも行なっております。これを明確化するために下のように変更案では 100m 以上から 200m 未満という表記にさせて頂いて明確化したいというような変更になっています。

(伊藤委員長)

はい、こういったご説明ですが委員の方から、ご質問等あればお願い致します。特にございませんか。はい、道路事業に関する新規評価マニュアル変更という形で承認頂いたと思います。はい、有難うございました。

②【維持系】河川事業（維持管理（施設）） 【河川砂防課】

(事務局)

有難うございました。次に河川事業についてご説明致します。資料は 4 ページからの資料 1-2 でございます。どうぞ参照ください。説明は河川砂防課から行なわせて頂きます。じゃあ、お願いします。

(土井河川砂防課副課長)

河川砂防課副課長の土井と申します。宜しくお願いします。座って説明させていただきます。資料のほうについては前の画面とお手元の資料等があると思いますので、それに従って説明させていただきます。それでは新規評価マニュアルの変更について説明させていただきます。対象事業のほうは維持系の河川事業の部分でございます。目次をつけておりますけど、次の順序で行いたいと思います。まず目的でございますが、ここに書いてありますとおり、佐賀県が管理しております河川管理施設の内、排水機場、水門について、健全度調査を行いまして、今回、長寿命化計画をとりまとめましたので、これまで新規評価マニュアルによ

る事業評価を行っていたものを、計画に基づく維持管理へ移行するというものでございます。維持管理への移行についてですが、この表にありますように、公共事業では、左の段にありますように、事業の選択やコスト縮減など 5 つの目的がございます。これまでは、中程にあります公共事業評価で行ってございましたが、右の欄の長寿命化計画でもこれら 5 つの目的を満たすように今回、策定しております。これは体系表でございます。今回、変更しようとしていますのが、黄色の部分でございます。河川事業の中の排水機と水門でございます。この排水機と水門につきましては、今回、長寿命化計画を策定しましたので、新評価マニュアル対象施設から外しまして、これからは先ほど申しましたように、長寿命化計画に基づきまして維持管理を行う事としております。次に今回、削除を予定しています排水機場と水門とは、どういうものかについて説明をさせていただきます。左側にありますように排水機場については書いてありますとおり、住宅街に溜まった水を排水ポンプで河川排水しまして、周辺地域の内水被害を軽減するための施設でございます。下の写真にありますように、下の写真は昭和 58 年に佐賀市南部に整備しました八田江排水機場でございます。右側にあります防潮水門ですけど、これについては、高潮によって海水が河川に入ってくることを防止しまして、周辺地域の被害を軽減するための施設でございます。写真は、先ほどの八田江排水機場の隣に整備しております、八田江防潮水門でございます。次に、それら排水機場と水門の位置でございます。地図を見て頂きますように、自然排水が困難な佐賀平野に多くの排水機場と水門が設置しております、右の表のように、排水機場は、52 機、水門は 32 機、合計で 84 機ございまして、排水機場については赤文字でありますように、九州で突出しております、更に排水機場につきましては、全国で一番多い状況になっております。次に現状と課題でございます。排水機場等の重要な河川管理施設については、建設後 30 年以上を迎える施設が多くございまして、今後は老朽化等により整備とか更新が必要となる施設が増加していきます。このために、河川管理施設の能力が長期に亘りまして、確実に発揮できますように、効果的な維持管理に努める必要があるということで考えております。左の写真は排水ポンプ内部の羽根車を覆う鉄製の筒でして、その腐食状況と補修後の写真でございます。右側の下の写真は、その筒の中の羽根車の腐食状況と、その羽根車をステンレス製に交換した写真でございます。こういうふうな維持管理をしていくという計画でございます。続きまして今回、策定しました長寿命化計画の概要でございます。まず、基本方針でございますが、施設の大きな損傷に至る前に、月点検や、年点検、こまめな修繕を行いまして、施設の健全性を継続的に維持し、県民が安全で安心して暮らせる県土を作るために、今回、長寿命化計画を策定する事としております。下のほうにイメージを付けております。2 つ表を付けておりますけど、上の段の表が劣化状況のイメージです。下の段はコストのイメージでございます。上段の表では、赤色の予防保全による整備更新によりまして、施設の信頼度が回復される事、そして下の段の表では施設の稼働開始から稼働停止するまでの費用、いわゆるライフサイクルコストの縮減が図られる事

が分かると思います。次に補修の優先度を示す指標を今回、設定しております。評価するに当たりまして、排水ポンプが塩分を含む水を排水するかどうかとか、常時、水に接しているかどうかの設置条件を縦軸に設定して 3 段階で評価しております。また、横軸には耐用年数を基準にして、これも 3 段階で評価しております。この表によりまして、ピンクの部分レベル a、黄色の部分レベル b、水色の部分をレベル c、と評価をして、3 段階評価をしております。続きまして、予防保全によりコスト縮減でございます。先程、言いましたように排水機場 52 門、水門 32 施設ございまして、全部で 84 施設を、対象に今回、策定しております。計画評価期間 40 年で青色のところは事後保全のコストになりますけど、40 年で 605 億円、今回、計画を立てております長寿命化計画は、赤色の予防保全では 490 億円と試算しております。今回、予防保全を行うことにより 115 億円のコスト縮減が図られるという試算を出しております。続きまして、計画の公表でございます。今回、策定致しました長寿命化計画につきましては、下の表にございますように、排水機場、水門ごとに総合評価、補修計画、概算事業費など、これらを一覧にしたものを県のホームページに公表する事としております。これらの計画については、月点検とか、年点検のデータを蓄積しまして、点検結果を反映して、5 年おきに計画の見直し、修正などのフォローアップを行う予定でございます。最後になりますが、今回、策定しました計画につきましては、今回、外部有識者の皆様に計画の妥当性や客観性についてご意見を伺っております。ご意見と致しましては、今後、計画的に予防保全を実施すると共に、全てが補修にならない電気、機械設備であることから定期点検のデータ蓄積、操作日報の気づきなどを踏まえて、計画をフォローアップすることが、より効果的・効率的な長寿命化対策になるのではないかと、ご意見を頂いております。この意見に対しまして、河川管理施設の信頼性の確保を図るために、定期点検、操作日報のデータを蓄積し、計画のフォローアップを行い、計画の整備、更新により施設の延命化に努めて参ります、というふうに考えております。すみません、長くなりましたけど、これで新規評価マニュアルの変更について説明を終わりますが、ご審議の程、宜しくお願い致します。

(伊藤委員長)

はい、有難うございました。こういった既存のインフラの新規評価マニュアルから維持管理の長寿命化修繕計画が出来上がった後には、そちらのほうに移行するという案件で以前は、道路橋、道路の橋も同じように、長寿命化修繕計画のほうに移行しました。それと、あと都市公園も確か、昨年か一昨年移行しました。そういった同じような流れの案件で河川の中でも、今回、ダムは入っていませんけれども排水機場と水門の長寿命化修繕計画への移行という形ですね。では、委員の方から、ご質問等ございましたら宜しく申し上げます。少し、時間を取った方が宜しいですか、ご理解頂くまでに。はい、お願い致します。

(猪八重委員)

長寿命化計画の概要についてというグラフがあったと思うのですが。これで分解・整備していくと元の健全度まで、もう戻っているのですけれども、これはずっと戻り続けると考えていいですか。それともちょっとずつ下がっていくと思えばいいですか。

(土井河川砂防課副課長)

赤の部分が予防保全ですけど、完全に元の機能までは回復しないと思っております。ですけど、限りなく、元の状態まで戻るというふうに。新品に戻らないので、どうしても機能は少しずつ右肩下がりで下がってくるというふうに理解しております。

(猪八重委員)

分解・整備していくと、どこかで、もう全部取り替えないといけないというところがあるのですよね。そういうところというのは何か分かっているのですかね。

(土井河川砂防課副課長)

ここの中で、点検等を詳細に、計画等を立てておりますので、ある一定期間は 1 回目や 2 回目は分解。部分的な部品交換というので、やれるのですけど、ある時点で大々的な 1 回、2 回程度は部品交換とか簡単な整備でやって、3 回目に重大な更新とか機械の更新をやるという計画で、ずっと回しております。

(猪八重委員)

分かりました。

(伊藤委員長)

無いようでしたら、この河川管理施設の中でも、水門の排水機場、排水施設の新規評価マニュアルの変更案については、お認め頂いたということで宜しいでしょうか。はい、有難うございました。

《報告事項》

(2) 新規評価実施箇所の予算化状況について 【県土企画課】

(伊藤委員長)

諮問事項、いわゆる審議事項のほう 2 件お認め頂いたということで、以降は報告事項になります。既に完了したような事業で、どういった事後評価、住民の意見を含めて、どのような結果になったかということで、ご報告頂けると思いますが、まずは報告事項の 1 項目ですね。まずは新規事業実施箇所の予算化状況です。これについて、ご説明をお願い致します。

(県土企画課)

はい、新規評価実施箇所の予算化状況についてご説明を致します。14 ページの資料 2-1 のほうをご覧ください。このページは、まず整備系についての資料になってございます。昨年度の第 2 回と、それから追加で第 3 回とございましたけれども、昨年度の委員会で事業を実施するに値する候補としてご報告を致しましたのは、その表の下から 2 段目の合計欄のところの左側でございますけれども 61 件、全てでございました。そのうち予算化致しましたのは、その右側の 47 箇所でございます。従いまして、予算化を見送りました差し引きの 14 件でございますけれども、具体的には、その表の中程でございます森林整備課の山地治山事業の 14 箇所、これが予算化見送りとなっております。次に 15 ページの資料 2-2 をご覧ください。こちら維持系でございます。昨年度の第 2 回の委員会で事業を実施するに値する候補として、ご報告を致しましたのは、上のほうの表でございますけれども、その下から 2 段目の合計欄でございますように 32 箇所ございました。そのうち予算化致しましたのは、その右側 29 箇所でございます。予算化を見送りましたのは、その表の上のほうでございます港湾課の港湾整備事業 1 箇所と港湾機能施設整備事業 2 箇所の計 3 箇所でございます。また、そのページの下の方の表は本年度に入りまして急遽事業化の検討が必要となりまして、先日、委員の皆さま方にご報告をさせて頂いた 1 箇所についてのものでございます。続きまして 16 ページ、17 ページの資料 2-3 には、先程、申しました整備系で予算を見送りました 14 箇所について、それから 18 ページの資料 2-4 では維持系で予算化を見送りました 3 箇所、これらの状況を一覧表として添付させて頂いております。予算化見送りの理由と致しましては、非常に厳しい財政状況の中、予算確保には努めておりますけれども、一定の限度がございますので、その中で継続中の箇所も残っておりますことから継続箇所に優先的に予算を配分したりですとか、あるいは緊急度優先度のより高い箇所から予算を配分したりといったような結果、全ての箇所の予算化ができなかったというものでございます。これらの予算化を見送りました箇所につきましては、今後も引き続き予算の確保に努めまして緊急性の高い箇所から予算化をして参りたいというふうに考えているところでございます。新規評価実施箇所の予算化状況についてご報告は以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、有難うございました。何か、この件でご質問等ございましたら、お願い致します。私の記憶ですと昨年度は見送りが結構たくさんあって、今年はだいぶ減っているような感じを受けましたが、いかがでしょうか。

(県土企画課)

予算確保は毎年度、努めておりまして、県の予算だけで社会資本というのは、中々追いつかないものですから国のほうにも予算・補助金・交付金、そういったものをお願いして予

算確保をする努力をしております。全体的な調整の中ということもございましてけれども、今年度は残念ながら14箇所と3箇所と見送らざるを得ないところはございましたけれども、今後とも出来るだけ見送りとならないように予算確保には努めて参りたいというふうに考えております。

(伊藤委員長)

昨年度、もっとたくさんあったような記憶があつて、今年はだいぶ減つていて、ご努力をされたのかなというようなことを感じました。委員の方いかがでしょうか。

(山崎県土整備部長)

今の部分についてですけど、昨年度、大きな補正もございましたので、その予算の確保ができるようなところは、しっかり活用して、今回、優先度も整理をしたのですけれども、出来るだけ、そういう部分については補正とかを活用しながら、前倒しで取り組んだというところもあつて、昨年度より今年は少し減つたということですので、今後も、しっかり、その辺の予算が、そういう部分があれば、しっかり確保に向けて頑張っていきたいというふうに思っています。以上です。

(伊藤委員長)

是非とも先ほどご挨拶で申し上げましたように本当に従来計画のインフラでは対応できないような気象状況になりつつあります。それを全部、インフラを新しい計画で更新しようとするとうる莫大な予算がかかります。インフラばかりは建設まで時間もかかりますので、コツコツとマメに長期計画でやっていくしかないのですね。こういった、まずは危険箇所から優先的にご配慮頂いて、予算もできるだけ確保頂いて、長い目を見て、事業継続して、やって頂ければと私は個人的に思っております。いかがでしょうか。無ければ、これは報告事項でございますので次の議題に移りたいと思います。次の報告事項は、簡易事後評価の実施結果についてお願い致します。

(3) 簡易事後評価実施結果について 【県土企画課】

(県土企画課)

はい、簡易事後評価実施結果についてご報告を致します。公共事業の事後評価につきましては事業完了後、概ね5年を経過したものにつきまして、その効果を評価し必要であれば、何らかの措置を検討するといった目的、それから内容を今後の事業に生かしていくといった趣旨で実施をしているものでございます。20ページの資料3-1をご覧ください。事業評価につきましては平成23年度から進め方を変更してございまして、すべての箇所について、この委員会にお諮りするのではなく、まず私どものほうで簡易事後評価を実施致します。具体的には次の21ページと22ページにお示ししておりますけれども、こういった各評価

項目につきまして ABCD の 4 段階で評価を行いまして、その結果 C 評価があった場合は見直しの検討が必要かどうかを、まず判断を致します。また D 評価があった場合は必ず見直しを行い、本委員会にお諮りするというふうにしてございます。今回は平成 22 年度に事業が完了した箇所が対象でございまして 20 ページの表のほうに記載してございますとおり全部で 47 箇所ございます。ご覧頂きますとおり、対象箇所におきまして C 評価、あるいは D 評価につきましては、今回ございませんでした。従いまして、今回、本委員会の諮問は行わず、簡易事後評価の結果の報告をさせて頂くものでございます。23 ページの資料 3-2 のほうをお願い致します。簡易事後評価の、この結果一覧表につきましては評価項目のそれぞれにつきまして、何故そのような評価になったのかが分かりにくい資料になっていたといったことが昨年度の委員会でもございましたことから反省致しまして今回、評価項目ごとの評価の理由・位置図・事業実施前と実施後の現場の写真を掲載して、出来るだけ分かりやすくなるようにということで様式を変更させて頂いております。簡易事後評価を実施致しました 47 箇所の評価結果は 24 ページから 47 ページまで、1 ページにつき 2 箇所ずつお付けしてございますのでご参照頂ければと存じます。またこれら簡易事後評価を実施致しました 47 箇所の中から 4 箇所の事業につきまして、この後、事業の効果等についてご報告をさせて頂くこととしております。簡易事後評価実施結果についてご報告は以上でございます。

(伊藤委員長)

ただいまのご説明のとおり、これはスクリーンに今出ている部分ですね。ああいった形で前回か、前々回の委員会で委員の方からご指摘がありました。もうちょっと分かり易くというような格好になっておりますが、いかがでしょうか。皆さん、分かり易くなっていますでしょうか。評価結果と位置図と写真が同時に見られるような形になって、以前は今書いてある BB だとか AA の表が並んで、名前だけを聞いても何の事業なのだろうというのがよく分からなかったのが、かなりはつきり、パッと見てイメージが湧くようになったと思えますが、いかがでしょうか、皆さん。特にご質問が無いようでしたら次の議題のほうに移りたいと思います。

(4) 公共事業の効果等について

(伊藤委員長)

次は先ほどのご説明でありましたように 4 つの案件です。個別の案件について、今の評価・効果ですね。結果と詳細なご説明を頂けると思えます。まずは港湾課さんのほうからお願い致します。

・地方港湾改修事業（星賀港星賀地区・行田山地区） 【港湾課】

(宇曾谷港湾課長)

港湾課の課長をしております宇曾谷といいます。宜しくお願ひ致します。それではお手元の 49 ページのほうお開き頂ければと思います。その次のページのほうにパワポの資料がございますので、それとあわせて簡単ではございますけど、ご説明をさせていただきます。星賀港地方港湾改修事業の公共事業に係る効果の説明を致します。まず事業の背景と目的ですが、星賀港は鷹島肥前大橋が架かります鷹島と陸部に挟まれた天然の良港として古くから水産基地として栄え、また唯一の向島離島航路の発着所となっております。星賀港の利用状況につきましては船舶が年々増加致しまして、また船舶の大型化が進んでいることから港内奥部で大型貨物船と漁船が輻輳致しております、近年、航行の安全に支障をきたしているという声を受けての事でございます。主な事業と致しましては 1 点目に大型貨物船と漁船の係留場所を分離致しまして航行安全性を向上させるため港内入口部に新たな大型貨物船の係留岸壁を整備致しております。いわゆる休憩護岸という護岸でございます。それと 2 点目に台風や発達した低気圧の高波が発生した場合、港内まで高波が到達致しまして船舶の航行や係留作業に大変、危険を伴っておりますので安全性と効率性を高めるため、防波堤を整備致しております。3 点目に中心集落と向島離島航路発着所、それと埠頭へのアクセス道路が人家密集地を通る県道星賀港線のみでございましたので沿線住民と港湾関係者、また港湾利用者との交通混雑で交通安全等にも支障をきたしてございましたのでこの車両交通の円滑化と生活道路の生活環境の改善を図るために臨港道路を整備致しております。次に事業概要でございます。平成 3 年度から平成 22 年度までの工期で総事業費は約 33 億円をかけて整備を行っております。事業内容としましては貨物船を係留、または荷役をするための護岸、船の航路の確保のための泊地の浚渫、台風の高波から港内を守るための防波堤、それと臨港道路の 4 つが主な事業でございます。次に事業実施箇所の位置図でございます。海側の、こちらの半円の点線がございます。これが港湾区域の範囲でございます。この中が港湾区域でございます。港内入口部の自然護岸に岸壁 140m を整備しております。こちらのほうです。今までは、こちらのほうは自然護岸になっておりましたのを整備致しております。それと図の左端の海側のほうですけど、こちらのほうに 120m の防波堤を作っております。それと臨港道路につきましては、県道星賀港線から分岐を、こちらの県道から分岐を致しまして、こちらの埠頭へ向かう臨港道路、約 792m と併せて、こちらの埠頭をつなぐ分の臨港道路 67m を整備致しております。それと、こちらの黒の波線がありますけど、この泊地、いわゆる泊地と言われている分ですけど、この一部分の赤く着色しているこの部分がちょっと水深が浅かったため浚渫を致しております。次が航空写真でございます。赤くハッチなり、線を入れている箇所が今回の整備箇所になっております。次に事業効果の発現状況でございます。左側が整備前の航空写真ですが、以前は大型の貨物船を港内奥部の物揚場に、こちらの写真のように縦付で停泊をさせておりました。このように大型船が係留している横を漁船が通りますので漁船のほうが大変危険な状態であったというふうな状態でございます。右側が整備後ですが、港内入口部に大型船の係

留を、こちらの湾奥部から入口部のほうに護岸を移動させておりますので、大型貨物船を分離することで航行の安全が向上致しております。次に左側の写真の整備前ですが、こちらのほうに台風や発達した低気圧による高波が発生した場合、湾内のほうに入ってきておりましたので、その為、右側の写真のように、この部分に防波堤を作りまして、湾内の船舶の航行や係留している船舶の安全性を向上させております。次に臨港道路に関してですが、以前は港に行くのに青色の県道のみでございまして、人家が密集した中を通っておりました。右上の写真のように幅員も狭く、港の利用者や住民様の車両が混雑した状態で危険を伴っておりました。それで赤色のルートに片側一車線の臨港道路を整備致しまして、左下の写真のように交通の円滑化と生活道路の改善が図られております。次に施設の維持管理状況でございます。港の管理につきましては唐津土木事務所のほうで管理を致しております。現在、維持管理計画を策定致しまして 5 年ごとに専門家による定期点検を行うなど計画的な管理に努めております。維持管理に関しましては現時点では、特に問題は発生致しておりません。次に、この事業が完了致しまして漁業の方や地域住民の方々の意見と致しましては、大型船の入港時、または係留で接触事故の心配が少なくなった。漁船が安心して航行できるようになった。また防波堤ができたので以前に比べて台風の影響を受けなくなって係留が安心して行えるようになった。それと臨港道路につきましては生活道路の交通量が減少して以前より安心して通れるようになった。このようなご意見を頂いております。以上の事から本事業で整備しました護岸・防波堤・臨港道路、それぞれの効果が適切に発揮しておりまして、現在のところ改善をすべき点はないと思っております。以上で説明を終わります。

(伊藤委員長)

はい、有難うございました。ただ今のご報告に関しまして、何かご意見等ございましたらお願い致します。

(佐藤委員)

はい。

(伊藤委員長)

はい。

(佐藤委員)

港湾のことは、よく分からないので教えて頂けたらと思うのですが、ここに大型の貨物船が係留するということなのですかけれども、ここに係留して、どこかで荷を降ろすというような役割を果たす港なのですか。

(宇曾谷港湾課長)

はい、星賀港につきましては、この大型貨物船は、そこで荷降ろしをやるのではなくて、この大型貨物船は、日本全国ぐるぐる移動して回っています。そういう荷役関係が全国でないときに、一旦、ここに戻ってくる母港になっています。台風の時とかは避難する港でもございますけど、主に、そこを拠点にして荷役の港をめぐるということで、そういう基地局になっております。佐賀県の港湾としては9つございます。1番大きいのが2つ重要港湾というのがございまして、唐津港、それと伊万里港で、大体ここが外国との貿易も、コンテナ関係も、そちらの大きいとこでやっています。当然、そこにも貨物船は来ますし、この星賀については離れたちょっと良好な港なので、そこを基地にして、そこから出ていくという、そこで荷を扱っているわけじゃないのですけど、そういう箇所は玄海のほうでは伊万里、唐津、星賀ぐらいですかね。あとは普通の漁船が主に使っています。

(油布委員)

すみません、この資料の中に、自然環境についての、整備前と整備後の状況について、というのが書かれてないように思ったのですけれども、そういった工事をすることによって、自然環境の変化とか影響というのは何か無かったのでしょうか。

(宇曾谷港湾課長)

そうですね、着工に対して、手元に資料がないものですが、それは調査をやって、工事のほうは進めておりますので、その辺は環境的には影響はない。そういうふうに思っております、はい。

(伊藤委員長)

こういったBとかAとか書いてある評価一覧の中の事業による環境影響、人間の生活環境だとか、その次が自然環境。これがこちらにもございますよね。B以上であることは、最初にご説明頂いて、間違いないと思いますので、一応、評価されていて、問題があったということはないみたいですね。

(宇曾谷港湾課長)

はい。

(事務局)

すみません、事務局からですけど、資料3の今、伊藤委員長のほうからお示し頂きましたように、24ページの1番のところ、ただいま港湾課の方から説明をさせて頂いた星賀港の分でございますけれども、こちらのほうで自然環境のほうBとしてございますけれども、その内容と致しまして、事業実施による地形の変化に伴う海水の水質等の変化はみられな

いということで評価をさせて頂いているところでございます。捕捉させていただきます。

(伊藤委員長)

他、特になければ。先生お願い致します。

(猪八重委員)

すみません、事業前と事業後で係留の仕方が縦から横になっているのですが、それで横になると結構、写真見ると 2 台で埋まってしまうと思うのですが、そういうところで、使いたくても使えないという大型船、貨物船が増えたということはないのですか。

(宇曾谷港湾課長)

何隻使われているかというのは、ちょっと述べしか分からないのですが、そのような船会社さん同士で調整をしながら、やられているので、今のところちょっと足りていないというお話は聞いておりません。たまたま写真のほうは 3 隻入っている状況ですけど。その辺は、また違う港なりに調整をやりながらやっているみたいで、今のところ、そういうお話は聞いておりません。

(伊藤委員長)

これは停泊料というか、当然、収入もあるわけですよね。

(宇曾谷港湾課長)

はい。

(猪八重委員)

はい、分かりました。

(港湾課長)

停泊するときには唐津土木のほうに入港料とか、接岸料の使用料を徴収させて頂いております。事前に申し込みを受けての接岸ですので、その辺で調整をするようになっております。

(伊藤委員長)

はい。

(山本委員)

いわゆる受益者負担という観点からですが、公共的な要素が結構強いとはいえ、船舶会社

から収入は、どのようになっているのでしょうか。具体的にいうと、金額や、船舶会社の
本社の所在地も、県に入ってくる額にかかわると思います。

(宇曾谷港湾課長)

当然、公共岸壁として整備をしております。整備に関しては、地元のほう、市町のほうから
も負担金を少し頂いて、交付金等でも活用して整備を進めております。先程、使用料頂
いておりますけど、そんな大きな金額では当然ないので公共性を含めて地域の経済発展の
ために資する港ということで、そんな大きな金額は頂いておりませんので、その辺で収入
だけで全部、維持・管理ができるかと言われたら、ちょっと無理がございます。

(山本委員)

そうすると、例えば、公共岸壁全体の中で、係留場所にかかった金額がいくらぐらいにな
るかといった、割合も大事な要素になるかと思えます。

(宇曾谷港湾課長)

全体事業としては 33 億かけてやっております。部分的に防波堤にいくら、臨港道路にいく
ら、それは分かれておりますので、ちょっと抑えてですね。その岸壁にいくらかけて、そ
の岸壁代を使用料だけでというのも、ちょっと無理がございまして、コスト縮減に努めな
がら、整備もやっておりますし、今後も維持・管理についても、できるだけ抑えながらや
っていくしかないかな、というふうに思っております。

(山本委員)

そのような場合、コスト削減のみならず、使用者からの回収についても、大事な要素にな
るかと思えます。

(宇曾谷港湾課長)

はい。

(伊藤委員長)

停泊料とか入港料も、本当に公共事業の、いわゆる総額建設費からすれば微々たるもので
何十年かかっても、恐らく百年かかっても回収できないような金額なんです。ただ、こう
いった公共性の高いところは、経済波及効果が大きいですよ。いわゆる道路と同じよう
に、ここから荷物が出たり、ここは違いますけど、観光客が乗り降りすることによって、
地元にお金が落ちたり、こういったこと亀山先生ご専門じゃないですか。一言コメント頂
ければ助かりますが。

(亀山委員)

山本先生のご指摘、ごもっともなところがありまして、ちなみに船舶、漁港との関係でいくと公共性はあると思うのですが、一方で、この大型船というところで行くと、これ特定の会社になるのですか、それとも何社か入られているのですか。

(宇曾谷港湾課長)

船舶としては何社か会社があります。個別に何隻というのはちょっと分からないのですが、年間、平成 28 年でいいますと 500t 以上の大きさの船が 66 隻ぐらい停泊を致しております。

(亀山委員)

どちらかという特定の会社か、どうかというのが気になっていて、特定の会社だったら、専用バースという形で整備して頂くというのも、一つのやり方なので、そうすると金を使わなくとも済むし、そういうふうにシフトしていくことも考えて頂いていいのではないかなとは思っています。

(宇曾谷港湾課長)

今のところ、整備の時は特定という考えは無しに、もう誰でも使って良いということで作っております。専用になってしまうと、その人、独占になってしまうので他の人が使えなくなるので、そういうことも考えて、公共で、うちで整備するという。また、そこに係留したいという船会社さんが居れば、当然、そちらもつけるよう調整をするということで、ちょっと専用になると、もう本当の。

(亀山委員)

現状は、だから複数の会社が入っているという理解で宜しいのですよね。

(宇曾谷港湾課長)

5t 以上 500t 未満でも、のべでいうと 1600 近く年間停まっておりますので複数。会社が何件というのは今、分からないのですが、複数入っているのは確かでございます。

(山本委員)

結局、折衷案ということになるのかと思いますが、やはり特定の企業が受益している訳ですから、全面的にある企業のものとして使う訳ではないにしても、公共的な要素だけではないような気がします。

(伊藤委員長)

似たようなもので漁港というのも同じような意味合いがひとつあるわけですね。

(山本委員)

それは、いいと思います。

(伊藤委員長)

漁港の整備備しますものね、こちらでも、はい。

(宇曾谷港湾課長)

そこも公共的に整備をしております。

(伊藤委員長)

建設費用が安ければ、あまりこういった議論にはならないと思うのですが、長い目で見ても百年どころか、二百年か、三百年ぐらいの修繕計画に、恐らくその頃は移行していると思いますけれども、その時には当然、投資の回収は確実に色々な面から含めて出来ていると思うのですが、こういったものが公共事業で、まあ、先生の厳しい目で指摘して頂いたほうが今後の計画に是非とも生かせると思いますので、また宜しくお願い致します。この案件は。ああ、すみません、どうぞ。

(鳥井委員)

すみません、船舶のことが良く分からないので、ここでお聞きする内容かどうか分からないのですが、この場所は、出入りが非常に不便で大型船舶が停まっているからというご説明だったというように思うのですが、船の出入りの時の交通ルールはどうなっているのでしょうか。例えば右側通行で運行するルールになっているとか、潮の満ち引きで行っているとか、飛行機だったら管制塔の指示があるように、整備を行う前に交通ルールは検証されていて、それでも尚、整備が必要という判断になったのかという疑問があります。

(宇曾谷港湾課長)

船舶の航行に関しては航行安全の違う法律で縛られていますけど、私も詳しく船舶のルールという運行のルールというのは詳しくはないのですが、言われる通りぴしゃつとしたルール。右側なら右、大型船の直進が優先とか、そういうルールがございますので、それに乗っ取って、この貨物船は動いているとは思いますが、今回、問題になっているのが一番、湾奥部に漁船も停まる場所に、この大型貨物船が縦で、ずっとこう並んでいるということで漁船のほうは航行のルールを持っているとは思いますが、やっぱり結構小型が個人で動いていますので。ちょっと大型船と混合して、そこに停泊していますので、縦に並んだような写真があったのですが、同じところに漁船が停まっていますので、その

辺が危険だなということで、びしゃっと分離をしましょうと。大きい分と漁船の分ということが今回の整備の目的でして、当然、湾内に入ってくる時の航行のルールは、船舶の法律に基づいてルール化はされていると思いますので、それとは別に係留している時の安全とか、そういう意味合いでの整備も重点に置いた整備になっております。

(鳥井委員)

分かりました。有難うございます。

(伊藤委員長)

はい、では、宜しいでしょうか。では次の報告に移りたいと思います。どうも有難うございました。

(宇曾谷港湾課長)

有難うございました。

・ 県営地域水田農業支援緊急整備事業（大宅間地区） 【農地整備課】

(伊藤委員長)

はい、ではご準備が出来ましたら農地整備課さんのほうから、ご報告宜しくお願い致します。

(下川農地整備課長)

農地整備課長の下川でございます。県営地域水田農業支援緊急整備事業 大詫間地区について説明させていただきます。お手元の資料の 56 ページからになります。事業概要ですが、まず、これは佐賀市川副町の 1 番南に位置します大詫間地区、早津江川と筑後川に囲まれました地区でございます。平成 18 年度から 22 年度にかけまして総事業費、約 2 億 8 千万で暗渠排水の整備をしております。暗渠排水の整備内容については後程ご説明しますが、この事業につきましては農林水産省の補助事業で実施をしております。事業の背景と目的でございますが、この地区は昭和 44 年から 53 年にかけて、ほ場整備 A 事業で暗渠排水を施工しておりますが、施工後 30 年以上が経過しまして、経年変化により機能が低下しまして、畑作物の作付けとか生育に影響が出ておりました。このため、ほ場の排水対策を行うことによりまして転作による大豆、野菜、麦などの水田フル活用に向け、多様な営農ができるように畑作物に適した土壌環境を確保することを目的として実施をしております。こちらが暗渠排水の標準図でございますが、左側の図の上のほう、ここが道路になります。支線道路、農道になります。下のほうの青いライン、これが水路になります。その両側を畦畔で囲まれておまして、大体、標準的な区画として 30m の 100m の通常 30a、3 反区画になっておまして、そこに大体 10m 間隔で暗渠排水の吸水管というのを入れておりま

す。更に、その暗渠排水の効果を高めるために、農家のほうで弾丸暗渠というのを施工して頂いております。右側の図が標準構造図、断面図なのですが大体、田面から深さ 60cm のところに吸水管、プラスチック製の穴が開いた管なのですが、それを入れまして、それから 40cm 程度の深さまで疎水材、この地区では、もみがらを入れております。先ほど、ご説明していましたが農家が施工する弾丸暗渠というのは幅 10cm 弱程度の空隙を、これと直角方向に作るということで、こういうような弾丸暗渠とあいまって農地の地下水位を低下させるというような機能をもっております。整備前の状況なのですが、左側の上の写真が、ほ場整備の時に施工した吸水管なのですが、変形して目詰まり等を起こしていると、それから疎水材、もみがらも腐食しているような状況でございます。実際、暗渠排水等を入れていても排水が悪い農地、降雨後にも中々、水が引かないとか、大豆の生育不良、あるいは麦にも生育不良をきたしているというような状況でございます。これは施工状況なのですが、これがトレンチャーという機械で施工している状況で、この機械の後ろについております黄色いやつが吸水管と呼ばれるプラスチックの製品になっております。この機械で施工しまして、これが施工した状況です。まだ一番上の耕作土を埋め戻す前の状況になっております。1 番下に吸水管が入りまして、その上、もみがらを 40cm 程度入れまして、その上を耕作土で埋め戻すというような事になります。こちらが整備後の排水の状況、降雨後の排水状況なのですが、赤で施工したところが今回、新たに施工した吸水管で、青のところ、ほ場整備の時に施工した暗渠排水の管でございます。一部、青のところも水が出ているところはありますが、このところは水が全く出ていないというような状況で、この管に関しては、もう機能していないということでございます。事業の効果なのですが、乾田化により大型機械の導入が可能になりまして労働時間短縮した。それから作物の収量増や新たな野菜の栽培等ができるようになったということで生産性の高い農地になったということで担い手農家への農地集積が進んでいるというような効果がございます。それから、もうひとつが収量の増。これは大麦なのですが、緑のほう、県平均なのですが、青のほうが大詫間地区の収量の平均なのですが、実施前につきましては大詫間地区が大麦に関しては県平均より低い収量になっていたと。事業実施後につきましては、平成 23 年・27 年とも県平均を上回っているような状況でございます。それから大豆につきましては事業実施前から大詫間地区は県平均より高い収量はあったのですが、実施後も県平均に比べて収量が非常に高い状況になっているというようなことです。この右側の写真につきましては、これは大詫間地区の事例ではないのですが隣同士で暗渠排水を整備した農地と整備してない農地の大豆の発育状況の違いでございます。それから、もう一つ先ほど申しました担い手の農地集積の増ということで事業着手前は担い手の経営する面積が地区の面積の 3 割程度でございました。それが現時点では 95% 程度の集積率になっているということでございます。それから農家の意見としては、今まで効果で示しましたように、作物の生育が良くなり、収量が増加した。それから降雨後の排水も良くなったというようなことで、作物の適正な時期に耕起とか播種等の作業が行えるようになった

と。それから乾田化によりまして、雑草等の繁茂も減少して作業の手間が省けたと。それから最後に担い手の農地集積が進んで大型機械の導入とか水管理が楽になったというような意見が聞かれるところでございます。私の方からは以上で説明を終わらせて頂きます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございます。この件に関しまして、ご意見やご質問等ございましたらお願い致します。はい、お願い致します。

(佐藤委員)

すみません、これも分からないので、教えて頂けたらと思うのが、まず1点あって、先ほど写真の中で機能しなくなったパイプと今回、新たに設置されたパイプがあるという事なのですが、これ機能しなくなったら、ずっと新しくパイプが増えていくということですか。

(下川農地整備課長)

現在入れたやつが将来的には耐用年数が来るかと思えます。その時に邪魔であるようであれば機能しなくなったようなやつを撤去する。場合によって、また更に間に入れていく。そこら辺は今からの課題という事になるかと思えます。

(佐藤委員)

じゃあ、出てきている分のところは、カットするなり何なりの対策をされるということだと思っておりますけど地面の中にある管というのは、ずっと永久に、そこに置かれたままというか、そうやって腐っていくのですか。

(下川農地整備課長)

いや、腐りはしません。この写真で今、青い分については、ほ場整備の時に施工した部分なのですが、写真でも分かるように一部は、まだ機能しているところもあると、こういうところは、まだ水も出ているからですね。今回、2回目の施工になるのですが、ほ場整備施工した後の今やっているところについては、前からあった管も今のところは、ずっと残しております。更に今回入れたやつも何十年後かに耐用年数が来て機能しなくなったという時点では、また更に、この間に入れるのか、それとも機能しなくなったやつは撤去するのかというのは、今後、検討していくべき課題だろうと思っております。

(佐藤委員)

何かその、すみません、よく分からないのですが、中に埋められたままの管というのは要するに工業製品ですよ。それって農作物の例えば、いつの時代になるのか分からないのですが、土壌に影響だとかは無いのですか。

(下川農地整備課長)

特段、それは影響が無いものと思っています。

(佐藤委員)

無いのですね。

(下川農地整備課長)

ここの地区についても、ほ場整備で最初、施工したのが昭和 44 年からですと、もう 40 年以上、50 年ぐらい経っているのですが、そういうところに今もう入れているのですが、特段、農作物への影響はあっていません。

(佐藤委員)

はい、今のところという事ですよね。

(下川農地整備課長)

多分、それが何らかの悪影響が出るというのは考えにくいと思っています。

(佐藤委員)

そうなんです、分かりました。ありがとうございます。

(伊藤委員長)

写真に見えているのは、塩化ビニール製のパイプ、通称、塩ビパイプですよね。

(下川農地整備課長)

ああ、そうですね。

(伊藤委員長)

ですから、水道管にも我々、飲み水に使われるような、ああいった物に使われるような素材で安全性は百年、二百年、ちょっと分かりませんが、中長期ぐらいは証明されているようなものを使っているという事です。

(下川農地整備課長)

そうですね、これが実際入れている吸水管、コルゲート管です。今、委員長が言われたように塩ビ管なのですが、それと同じようなプラスチックの製品ではあるのですが。

(伊藤委員長)

はい、他にいかがでしょうか。私からも、ちょっと聞きたい事があるのですが、先ほど漁港で泊地の収入を民間、いわゆる公共事業の投資に対して特定民間企業に貸し出す場合には、そういった収入も、これから考えないといけませんよ、というご意見も出ましたが、これは、ほ場整備ですから、ある特定の農家の方が使われるだけですよね。これは、ほ場整備関係ですと受益者負担で一部は使われる方が出資されているわけですか。

(下川農地整備課長)

はい、冒頭に農水省の補助事業と言いましたけど、この事業は農業農村整備事業といわれている事業で農業農村整備事業には、色々な事業があるのですが、国の負担、それから県の負担、それから市町とか、農家の負担とあるのですが、大体いずれの事業も、農家の負担は大体取るのが普通でございます。公共性がものすごく強いようなやつは受益者負担、農家負担はないのですが、ここの大託間地区の場合は、この事業の場合は国が補助率 50%、それから県が 27.5%負担しております。残りの 22.5%の内 2.5%を合併前の川副町が負担して、それから残りの 20%を農家が負担しております。

(伊藤委員長)

事業としては、金額が大きいものですから、20%となるとかなりの農家負担ですね。

(下川農地整備課長)

そうですね、ですから総事業費は約 2 億 8 千万でしたけど、その内の 20%が農家の負担になってまいります。

(伊藤委員長)

そういった、公共事業、色々なタイプがございますけれども、ほ場事業に関しては農家負担もかなりあるという。

(山本委員)

農家の負担は、大きな民間企業と比べたら、下げた方がいいと思います。ところで、乾田化する際でも、水をはる必要がありますが、その際は、はりめぐらされているパイプの先端には、どのように蓋をするのですか。

(下川農地整備課長)

その先にネジ式のキャップがつくようになっていまして、水稻、米を作る時は、そのキャップを閉めて、ここから水が出ないようにします。

(山本委員)

そのようにして、調整するわけですね。

(下川農地整備課長)

ええ、転作で大豆を作るとか、裏作で麦とか野菜を作るといような時は、キャップを開けて、米を作る時は逆に水を、そういうふうに農地に溜める時は、キャップを閉めて出ないようにします。

(山本委員)

わかりました。

(伊藤委員長)

宜しいでしょうか。どうも有難うございました。

(下川農地整備課長)

どうもありがとうございました。

・地域防災対策総合治山事業（田頭地区） 【森林整備課】

(伊藤委員長)

次は森林整備課さんのほうから、ご準備できましたらお始め下さい。よろしく願います。

(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。お手元の資料の 63 ページからになります。画面のほうで説明致します。地域防災対策総合治山事業 田頭地区のご説明を致します。事業の概要でございます。唐津市相知町の田頭地区で、平成 19 年度から平成 22 年度までの 4 ヶ年で事業を実施しております。事業費は約 5 億円の投資をしております。事業内容でございますが、治山ダム 16 個、山腹工 7 箇所、流路工 41.6m です。事業の実施位置図でございますが、下の方が佐賀方面で、左上が唐津方面になります。国道 203 号線がこちらです。JR 唐津線の岩屋駅がこちらにございます。国道から右のほうに入ったこの区域が今回の事業の対象地になります。事業の背景・目的でございます。事業の背景と致しまして、平成 18 年 9 月 16 日の秋雨前線、この前に秋雨前線が停滞しておりまして、今でいう線状降水帯といわれるような前線が停滞した中に南からの湿った空気が入って不安定になって、集中豪雨が起きております。時間雨量 92mm、午前 7 時から 11 時の 4 時間で 323mm という集中的な豪雨が起きて、複数の山腹崩壊が発生したところです。この山腹崩壊が溪流のほうに流れ出しまして、2 つの溪流で土石流が発生し下流の田頭地区まで流下

して、家屋の全壊が1戸、損壊が4戸、橋梁7基が破損しております。幸い、住民の方は早めに避難されておりました、人的被害はなかったというところでございます。この事業の目的でございますが、この被災したすぐ後に緊急的な防災対策、発生源対策と致しまして、災害関連の治山事業を行っております。それと土石流の抑止対策としまして、河川砂防課のほうで砂防の緊急事業を行っております。この事業とは直接は関係ございませんが、そういった事業に着手しながら、翌年度から、被災後も山腹の拡大崩壊や溪流内の不安定土石等の流出の恐れがあることから、先ほど言いました田頭地区上流域で、総合的な山地災害治山対策を実施するというところで、この事業を実施したところでございます。ちなみに保全対象でございますが、人家が78戸、小学校1校、県道1700m、田畑が35ha程度となっております。この写真が被災時の状況でございます。一番大きなものが田頭川になりますが、もうちょっと上に発生源があります。もう1箇所が、こちら側に支流がございまして、こちらでも発生源の山腹が崩壊して、それが田頭川のほうに流れ下ることと、こちら側の溪流をまた流れ下り、このように2つの方向から流れ出しまして、こちらの集落が被災したという事になります。一部、こういった山腹崩壊も起きております。施工地の位置図になりますが、先ほど申しました発生源対策としまして、こちらに書いています災害関連の緊急治山で治山ダムと山腹工を行っております。こちらに緑で示しておりますが、ここに1箇所と、もう1箇所が、こちら側の発生源の、こちらにもう1箇所、2箇所行っております。それと緊急砂防事業で砂防ダムを平成18年度から、こちらに1箇所、後こちらのほうに3箇所、全部で4箇所設置致しております。こういったことで治山対策と土石流防止対策を連携して緊急に行ったところです。その後、平成19年度から治山ダム、この赤で示していますが、谷の溪流のところを全部で16箇所配置しております。あと山腹工と致しまして、こういった山腹の崩壊したところの復旧を行ったところでございます。治山ダム、先程言いましたが16個と山腹工7箇所を行ったところでございます。この田頭地区の地域防災対策の事業区域と致しましては242haを対象としているところです。事業効果、および環境への影響ということで治山ダムと山腹工、2つの工事について、ご説明致します。まず事業効果でございますが、治山ダムや流路工の施工により、不安定な土石の移動防止や溪岸浸食の防止が図られた。環境への影響と致しましては、生活環境としては溪岸浸食による濁水が防止され、水質が改善された。自然環境への影響としては、溪岸の緑化により、多様な植物が生育し、生物環境が良くなったということで、事例と致しましては平成18年当時の被災時が、こういった状況でございまして、ここに、この場合は平成22年度施工済みの分ですが、こういった治山ダムを上の方にも、もう1基入れています。この2基を入れて、そして下流の浸食防止のために流路工を入れております。それと、溪岸の緑化ということで緑化工を行っております。そういったことで7年後の現在でございますが、ここに治山ダムを入れていった周辺が樹木と植物の緑化が図られて、こういった状況になっているということで、こちらの安定化が図られているということになります。続きまして山腹工でございますが、事業の効果としましては山腹崩壊地の緑化によ

り、山腹の安定や土砂の流出防止が図られております。環境への影響と致しましては、自然環境としては崩壊地の緑化により、多様な植物が生育し、生物環境が良くなっている。社会文化環境と致しましては、森林の再生が進み、景観への影響は発生していないということで、被災当時は、こういった山腹の大規模な崩壊があっていたところですが、平成 20 年度に山腹の一番下のほうに土留め用の工事を行って、その上のほうの緑化を種子、木本ですとか、草本とか、そういった種子の入った芝を張ったり、あとは樹木を植栽して、そして緑化を進めた結果が 9 年後の現在は、こういった森林化が図られているということでございます。施設の維持管理ですが、その後の施設の維持管理としましては、先ほども言いました治山ダム等の構造物については、県により点検・補修等の適切な維持管理を実施しているところございまして、地元の唐津市においては、豪雨時における現地調査、梅雨入り前の時期に市主催の防災パトロール等を通じて適切な管理が行われております。後は地域住民のご意見を伺ったところ、豪雨災害発生当時は土石流により家屋や道路が被災して恐怖で眠れない日が続いたが、平穏な生活が戻ってよかったということと、治山工事により荒廃した溪流や山腹の崩壊地が復旧整備された姿を見ると安心感があるというような評価を頂いているところでございます。概略、以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、有難うございました。この件に関しまして、ご意見やご質問等ございましたらお願い致します。2 週間前のいわゆる九州北部豪雨の時は何 mm 位、ここは降ったのでしょうか。

(外尾森林整備課長)

こちらはそんなには降っておりません。

(伊藤委員長)

先々週に限らず、整備されて以降、100mm 以上降ったというケースはあったはずですよ。

(外尾森林整備課長)

はい、ございます。

(伊藤委員長)

その時も、一切被害は無かったわけですね。以前のような。

(外尾森林整備課長)

そうですね、ここは安定化が図られています。

(伊藤委員長)

はい、分かりました。もう 1 点、宜しいですか。県内で、またこういった整備箇所、何箇所ありましたでしょうか。前、聞いたことあると思うのですが。

(外尾森林整備課長)

整備箇所と申しますか、危険地区というのを平成 21 年から平成 23 年にかけて 3 ヶ年で調査致しましたところ、危険地区度の区分もございしますが、山腹崩壊危険地区、崩壊土砂流出危険地区、あと地すべり危険地区、全部合わせまして 3,100 箇所程度でございます。その中で、順次、整備していきまして、今のところ 4 割程度の整備が図られています。今後も、危険度と地域の方の要望を踏まえて緊急度の高いところから順次整備していくこととしております。

(伊藤委員長)

はい、分かりました。

(外尾森林整備課長)

先ほどの降水量の話ですが、7 月 5 日から 6 日にかけて、唐津で 160mm 程度降っているということでございます。今回は鳥栖方面、東のほうが福岡県との隣ということで 300mm 以上降っております。

(山崎県土整備部長)

雨の状況をいいますと、時間で一番多く降ったのが 6 日の 0 時から 1 時で小城の祇園で時間雨量 87mm というのが最高の状況です。当時、小城多久、それから武雄、白石のところが、いわゆる線状降水帯みたいな形で非常に多くの雨が降っているということで、鳥栖のほうも、先ほど課長からありましたように、最初のほうに降っている時間、かなりの雨が降っているということです。ちょうど中心のラインが結構降っていきまして、そのラインで大体、日雨量 300mm を超えているような雨になっているという状況でございます。

(伊藤委員長)

今のは 1 時間あたり 87mm ですね。

(山崎県土整備部長)

最高がですね。1 時間あたり 87mm というのが県内で観測しているところでは小城の祇園で最高の雨量でございました。

(伊藤委員長)

そういった 87mm が、線状降水帯がそこに留まることによって、1 日、2 日、3 日と続くと日田のように五百何十 mm というような莫大な雨の量になりますので、今後とも気を付けていかなければいけないようなことなのですが、中々天候の話ですから難しいところがあり、現状で 40%の整備率ですので 100%を目指して宜しくお願い致します。はい、では宜しいでしょうか。有難うございました。

・連続立体交差事業（JR 佐世保線（武雄温泉駅付近）） 【都市計画課】

（伊藤委員長）

はい、ではお願い致します。

（福岡都市計画課長）

都市計画課の福岡でございます。宜しくお願いします。私のほうから JR 佐世保線（武雄温泉駅付近）の連続立体交差事業についてご説明致します。まず事業概要でございます。所在地のほうは武雄市朝日町大字甘久を起点と致しまして、武雄市武雄町大字武雄ということでございます。事業の期間につきましては平成 10 年度から平成 22 年度、事業費は約 115 億円、事業内容につきましては鉄道を高架する事業でございまして、全長約 3.1km、鉄道高架部の計画幅が 5.6m となっております。次に事業の位置図を示しております。この辺りが武雄の市街地でございますけれども、この黄色で着色している部分が武雄温泉駅ということになります。こちらのほうが武雄温泉、それから下のほうになりますが、この右左に通っている道路が国道 34 号ということでございます。赤で着色している部分が今回、連立事業で施工した区間、約 3.1km でございまして、その下のほうに見えております白黒の帯状のものが在来線の旧線ということになります。新しい新線が、この赤の部分でございます。この在来線と交差する道路、都市計画道路が 3 本ございまして、こちらが駅でございますが、東のほうに武内永島線、平面交差でございます。それから西側のほうに中野御船山線というものがございまして、こちらのほうが立体交差をしております。鉄道の下を道路が潜っているといたった状況です。もう一つ西のほうに内町迎田線がございます。こちらは平面交差でございます。その、また西のほうに女学校踏切といたった狭隘な道路がございます。それから、この赤丸で示しておりますのが今回、鉄道高架によりまして除却した踏切を示しております。数としましては 8 箇所が除去をしたということでございます。それともう一つ、青色で着色している部分がございますけれども、これは連立事業と合わせまして武雄市のほうで武雄北部土地画整理事業を立ち上げてございまして、連立事業と一体的に、この駅周辺の整備を行うといたったところでございます。下に示しておりますのが断面図でございますけれども、高架部の計画幅としましては 5.6m、高架部の、その取り付け部になりますが盛土部につきましては 5.9m、それと駅舎の部分につきましては 25.755m といたったところでございます。駅のホームにつきましては 2 面、線路が 3 線といたった計画でございます。こちらの右手側が北側になります。こちらが南側といたったとこ

ろでございます。次に事業着手に至る背景と、その事業の目的でございますけれども、この路線は踏切によって街中の道路を分断しているといったことから、その朝夕のラッシュ時に交通渋滞を引き起こしていたといったところでございます。それから武雄市の中心市街地が、この路線によりまして南北の均衡ある発展の障害となっていたといったところがございます。そこで、この踏切を除去することによりまして、JR 佐世保線、南北の交通の円滑を図るとともに、均衡の取れた市街地形成を目指して、土地区画整理事業と一体的に都市基盤の整備を行う。このことを目的としております。これは事業着手前の状況を示した写真となっております。左手のほうは武内永島線の写真、北側と南側から撮った写真を付けております。これは平面交差点、踏切によって、このような渋滞が発生したといったところでございます。それから右上のほうは中野御船山線でございます。これは立体交差をしておりますけれども、高さ制限 1.9m というのが見えますが、こういった普通車程度しか通れない。大型車は、ちょっと通れないといった高さ制限がされていた。下のほうには女学校踏切がございますけれども、これはちょっと遠めですけれども車と自転車が輻輳しているような状況でございます。狭隘な道路であったということもございすけれども、こういった交通安全の危険性があったというようなところでございます。次に整備の効果でございますけれども、事業の着手前の踏切の撤去前でございますが、踏切の遮断時間、これが1箇所あたり1日、約100分間あったということでございまして、鉄道を高架することで、当然これが解消されたといったところでございます。武内永島線におきましては約200mの渋滞解消が図られたといったところでございます。次に先ほど見て頂きました高さ制限のあった中野御船山線でございますけれども、こちらも標準的な高さ制限となりまして、大型車通行の利便性が向上したといったところでございます。それから次に区画整理事業と一体となった整備が出来たという事で、賑わいの空間といいますか、そういったところにも貢献しているといったものでございまして、景観が良くなったとか、それから地域の住民の方が側道を活用しまして三輪車レースとか、高架下を活用したイベントとか、こういったことを催されているというような状況でございます。地域の活性化に貢献しているといったところでございます。最後に県民の声でございますけれども、今回の連立事業によりまして、振動・騒音の軽減が図られたということと、踏切による交通渋滞が解消されたと、景観が良くなったというご意見がございました。それから地域の活性化に係る部分としましては、川端通りの住民が主催となったイベント、それからイルミネーションの設置等によって人が集まる、活気が出てきたといった声が出てきております。今回、武雄温泉駅の連立事業という事で、ご説明致しましたけれども、県内におきましてはJR 佐賀駅、それからJR 唐津駅周辺で連立事業を行っております。この箇所が3箇所目となっております。恐らく、この箇所が最後じゃないかなと思っております。あとは我々、街路整備も行っておりますものですから、市街地内の、まだ歩道も無いような道路もございすので、そうしたところの交通安全対策を進めていきたいというふうに思っております。私のほうからは以上です。

(伊藤委員長)

はい、有難うございました。私も武雄温泉駅、整備後に何度も行ったことありますが、かなりすっきりした印象がありまして、地域全体というか、駅の周りが明るくなった感じを受けておりますね。地元住民の方からも評判がいいというご報告だったのですが。はい、すみません。では委員の方々から何かご質問等ございましたら。はい、お願い致します。

(中村委員)

すみません、質問なのですけれども、事業費のうち JR のほうが、どのぐらい負担はされるのですか。

(福岡都市計画課長)

今回の連立事業につきましては、JR さんからも負担をして頂いておまして、全体の約 5% 程となっております。高架下の用地が JR さんにとっては受益があるといったことから、負担をして頂いているといったところがございます。はっきりと何%という、そういうルールにはなっておりませんので、その事業ごとに負担割合は定められていると聞いております。

(伊藤委員長)

はい、お願い致します。

(猪八重委員)

区画整理事業も一緒にここ、場所としては、やられていると思うのですが、区画整理事業の事業主体というのは武雄市さんなのですか、それとも組合施行みたいな感じ。

(福岡都市計画課長)

ここは市の施行となっております。

(猪八重委員)

市の施行なのですね。元々地権者の人たちは、どういうふうに。どういう場所だったのですか。

(福岡都市計画課長)

駅周辺ですので商店街もありましたし、そういった一般の住宅もありますし、そんなに大きな建物があつたという場所ではございません。

(猪八重委員)

元々そこに住んでいらした方たちは、もう出て行かれたという感じでしょうか。

(福岡都市計画課長)

先程言いました商店街の方々には、残って継続して営業をするという方もおられましたし、今回を機に廃業するとか場所を変えるとかいう方もおられて、区画整理事業で換地をして土地を整理する訳なのですけれど、継続して、やりたい方は一塊になるような、そういう集約的な換地ですね。また今回ちょっと難しいかなという方も、また集約して、そこは、どこまでかは、ちょっとあれなのですけれど武雄市さんのほうで土地を購入されて新たな商売をされる方を募られて、土地の活用、町の再生をされているというふう聞いております。

(猪八重委員)

事業費に関しては高架化とは、もう全然、別ということですか。

(福岡都市計画課長)

そうですね、連立事業と区画整理事業は別の事業です。

(猪八重委員)

はい、分かりました。

(伊藤委員長)

すぐ駅から出て北側の道ですね。あそこが歩道を付けたことによりセットバックが入って、そういった計画でしょうか。青いところですね、主に。青いところというか、駅の北側の青の一部ですよね、はい。そこら辺の商店の方は高架の下の商店にも入られたのですかね。

(福岡都市計画課長)

高架の下にはなかったかと思います。

(伊藤委員長)

なかったですか。有田のほうに、何かちょっと、お店が一部出来たのですかね。あっちに移られたり何かをしたのでしょうかね。他に何かございますか。では、全体を通しまして、何かご意見とか、お聞きになりたいようなことがございましたら、まとめてでも結構でございますから。特に無ければ、事務局のほうにお返ししたいと思います。はい、お願い致します。

5 閉会

(事務局)

有難うございます。伊藤委員長におかれましては、議事の進行、それから委員の皆様におかれましては貴重なご意見、活発なご議論、本当に有難うございました。では、最後に事務局から今後の予定について、ご連絡をさせていただきます。次回の委員会につきましては、現時点では10月の上旬ごろを目処に今年度の再評価を予定しています箇所の現地の視察を予定しております。また、その近づきましたら日程の調整について、事務局のほうから改めてご連絡をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞ宜しくお願い致します。それでは、これもちまして平成29年度第1回公共事業評価監視委員会を終了致します。なお、意見交換、これまで何度かさせて頂いておりますが、本日は時間の都合で見送らせて頂きまして、また次回の委員会以降、開催を検討していきたいと思っておりますので、ご了承頂きたいと思っております。では以上をもちまして終わりたいと思っております。本日はどうも有難うございました。