

第 63 回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：令和 7 年 1 月 17 日（金曜日）14：30～16：30

場所：佐賀県社会福祉会館 中研修室

1、開会

（事務局 小寺県土企画課副課長）

定刻になりましたので第 63 回佐賀県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

はじめに、本日の委員会の成立についてご報告いたします。公共事業評価監視委員会設置要綱第 6 条の方に、開催条件の規定がございます。全人数の 10 名に対して 2 分の 1 以上の出席が条件となっております。今回、9 名の委員様にご出席いただいておりますので、本会議が成立することをご報告いたします。

2、県土整備部長挨拶

（事務局 小寺県土企画課副課長）

それでは、県土整備部長の横尾よりご挨拶を申し上げます。

（横尾県土整備部長）

県土整備部長の横尾でございます。今日は第 63 回、本年度 2 回目の事業評価監視委員会ということで、本当にお忙しい中ご出席いただきましてありがとうございます。また今日は、寒い中でしたが、午前中から現地の方を見ていただいて、有明沿岸の佐賀福富道路、そして伊万里の方の伊万里久原臨港道路、西与賀地区のクリーク防災事業、3 箇所見ていただいたということでございます。なかなか、会議の場で説明させていただくのとまた違って、実際、現場を見ていただくと、よりいろんな事業の取組というのがご理解いただけたのではないかなと思います。寒い中ありがとうございます。

最初に少し公共事業の話題について、スライドでお話しさせていただければと思います。県道東与賀佐賀線です。佐賀大学のそばの交差点の南部バイパスとの交差点から南側におりていったところに、4 車線のバイパスを作っております。現在の道路の幅員が少し狭くて歩道もない区間がありまして、安全上の対策ですとか渋滞ということで、バイパスを作って安全対策、渋滞対策をやっていくということでございまして、平成 23 年度から事業を行っていたところでございます。昨年 9 月 30 日に開通したということで、その開通前にイベントをしたというご紹介です。近くの本庄小学校の 6 年生 80 名の皆様にご参加いただいて、開通前の道路で、左上の写真がそれぞれ 3 クラスのパネルを、それぞれ生徒さんに絵を書いていたものをパネルにして掲げたということと、下の方は、4 車線の道路になりま

すが、その全体を使って皆で輪になってテープカットをやったり、その後は、右側の方になります。クラス対抗の3輪車レース大会をやったり、非常に6年生にとっては卒業前の思い出になったということで、先生方、生徒の方、ご父兄の方々に喜んでいただきました。開通前だったので、ここに車が通り出したら後はなかなか入れないよということを言うと、寝転んでみるとか、いろんなかたちで喜んでもらって、本当にいいイベントになったのではないかなと思います。

次が、県営ダムの周年イベントということで、嬉野にある岩屋川内ダムが作ってから50年経ったということで、50周年の記念イベントを行いました。一般の方に、自由に見学いただくということで、普通は入れないダムの中の監査廊といいますか、管理用の通路に入らせていただいて、ダムの管理の状況だとか、いろいろ観測している情報とかを見ていただいたり、ダムの管理所の方で、管理の状況とか、その他の状況とかという説明をさせていただいたり、下の真ん中の写真は、監査廊の中にお絵かきしていただいて、何かいろいろ思い出に残るようなことを好きに書いていただいたりしたところがございます。そして、この50周年で、何か特別なことができないかということでいろいろ考えたところがございますが、ダムアートということでゴジラとコラボしたプロジェクトを実施しました。完成から50年経っているので、ダムの壁面に苔がつくとか、いろいろ汚れているところを、ケルヒヤーがやる高圧の洗浄機でその汚れを落としてアートを、絵を描き出すというようなことで、ダムと佐賀県とコラボした、ケルヒヤーさんのご協力を得て、今、パソコンを操作している田中君の熱い思いでケルヒヤーさんと交渉して、ドイツから7名の技術者さんが来られて、絵を描いてもらいました。白っぽいところが汚れを落としたところです。ゴジラの絵が出ているところが苔とか汚れ、50年の蓄積があるものがございます。11月の半ばに仕上がってから2ヵ月弱で20,000人ぐらいの見学者が来ていただきまして、いろいろこういった取組は珍しいということで、マスコミにも多く取り上げていただいて全国のメディアにも取り上げられて、関心が高く20,000人というかたちでございました。右下の方にダムがあるということで、ダムそれぞれの情報をお知らせするようなカードを作っていて、今回50周年記念のダムカードを作ったのですけれども、左側が最初に配った第1弾で1,500枚作ったのですけど、5日間で配布が終了してしまうぐらいの人気でございました。そこで第2弾ということで、着工前が第1弾で、絵を描いた後の姿が第2弾というかたちで、今日15日、一昨日から配布をはじめたところで、1,500枚で足らなかったのも、今回は3,000枚頑張って作って配布をはじめたということで、こういった社会資本整備をしながらいろんな仕組みだとか効果をPRしながら、社会資本整備にご理解を深めていただければということでの取組でございます。

それでは、本題になりますが、今日は、諮問事項が2点ということで、再評価の実施箇所の継続の状況ということと、河川事業の新規箇所の評価マニュアルの変更というこの2点の諮問事項、そして報告事項といたしまして、本年度に前倒しして着手を予定しております新規箇所のご報告でございます。ご審議の程、よろしくお願いたします。

(事務局 小寺県土企画課副課長)

はい、ありがとうございました。

それでは、これより先の議事につきましては、伊藤委員長に進行いただくことになっております。伊藤委員長よろしく願いいたします。

(伊藤委員長)

はい、では議事の方を早速ですけれども進めていきたいと思えます。資料の表紙の方に議事次第ということで全体が今スクリーンの方に映っています。まずは諮問事項の1番目の令和6年度公共事業再評価についてというところからはじめたいと思えます。再評価の案件なのですけれども、表紙にございますように、港湾事業が2件、道路事業が5件、河川事業が4件、砂防事業が8件と、合計19件の諮問がでております。こういった複数件多量な諮問が出ている場合は、これまでのやり方として、まずはそれぞれの担当課で、全体の概要を一括でまずご説明いただいた後に、その中で代表的なものを1件、詳しく説明していただき、その最初の全体を承認するか否かという流れでいつもやっておりますけれども、今回もそれでよろしいでしょうか。はい。

では、まずは諮問概要の説明、全体概要の説明からですね、事務局の方からお願いします。

(事務局 野口県土企画課長)

事務局を担当しています、県土企画課長の野口より説明をさせていただきます。

今回、再評価の概要につきまして、実施要領の再評価の事業区分ごとにご説明をさせていただきます。資料1の3ページ目、対象事業の一覧表をお願いいたします。同様の資料をスクリーンに映し出しております。まず、上段の表になります。実施要領第2条(2)②に該当いたします事業として、事業採択後10年を経過した事業と、国の再評価実施要領に基づき実施する事業につきまして8箇所。次に、中段の表になります。実施要領第2条(2)④に該当します、前回の再評価から5年を経過した事業と、5年を経過する前に工期延長や事業費増額の変更を行う事業といたしまして10箇所。カラーの表になります。実施要領第2条(2)⑤に該当いたします、社会情勢の変化により見直しの必要性が生じた事業1箇所の合計19箇所となっております。今回、再評価の概要は以上になりますが、合わせて事務局より3点説明をさせていただきます。

まず1点目は、上段の表の2番目、河川事業の実松川の再調査につきまして、実施要領に基づき事業採択後10年目となります昨年度に再評価を実施すべきところ、今回11年目の実施となりました。実施の遅れが生じ申し訳ありませんでした。この他に、同様な事例がないことを確認しております。今後は事業の実施状況を適切に確認し、再評価を定められた時期に確実に実施するよう取り組んで参ります。

次に2点目、お知らせとなります。再評価の資料につきましては、今回から事業の実施状況や経緯が分かりやすくなるように、新規事業評価時点の事業概要を参考として添付する

ことといたしております。

最後に3点目になります。事業採択後10年を経過して再評価を行う前に、新規事業時点から工期の延長や事業費が増加するケースにどう対応していくのか、今後、委員の皆様のご意見を伺いながらよりよい評価の進め方となるよう整理していきたいと考えております。事務局からの説明は以上でございます。

では、引き続き対象事例の説明に入らせていただきます。まず、港湾課の方から説明をさせていただきます。

(中西港湾課長)

地域交流部港湾課長の中西と申します。本日、港湾事業につきましてはお手元の資料2-1の方でご説明をさせていただきます。よろしく申し上げます。

資料1ページをお願いします。今回、港湾事業における再評価箇所は2箇所お願いをしております。1つは、唐津港、東港地区の緑地整備について、前回の評価から5年を経過することから再評価をお願いするもの。2つ目は、伊万里港、久原南地区における臨港道路の整備について、橋梁の耐震補強にかかる費用の増が見込まれることから、今回、全体事業費を見直すものでございます。

2ページをお願いします。改めて、港湾整備事業の目的です。港湾施設の建設又は改良により、港湾を利用する一般公衆の利便性の向上を図ることを目的としております。個別箇所の説明の前に、B/Cの考え方について簡単にご説明いたします。まずは、緑地整備の考え、整備事業におけるB/Cの考え方です。総便益ベネフィットでございますけれども、周辺地域の環境・景観の改善や、周辺の就労者の就労環境の改善などの4つの便益を貨幣換算し、これらを足し合わせたものを便益としています。総費用については、緑地整備に要する事業費と供用後の維持管理費を合計したものを総費用としております。

次に、臨港道路の拡幅事業におけるB/Cです。3ページをご覧ください。総便益につきましては、走行時間の短縮便益、それから走行経費の減少便益、これは整備によって走行速度が改善されることで燃費経費等の減少をあらわしたものでございます。それから、交通事故の減少便益、3つを貨幣換算し足し合わせたものを総便益として出しています。総費用につきましては、整備に要する事業費や供用後の維持管理費及び更新費を合計したものを総費用としています。

続いて、個別箇所のご説明をさせていただきます。本日、代表箇所として伊万里港久原南地区の臨港道路についてご説明いたします。資料の方は12ページをお願いします。再評価理由に、社会情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じたためと記しておりますけれども、具体的には道路の拡幅にあたり橋梁の耐震補強にかかる費用の増が見込まれることから、今回、全体事業費を見直したいというふうに考えております。午前中にご視察をいただいたところですが、久原臨港道路の立地です。半導体産業の投資が進む久原南地区にございまして、久原工業団地、それから国際コンテナターミナルのある七ツ島地区を結ぶ

久原瀬戸臨港道路、これは伊万里湾大橋でございますけれども、それと国道 204 号を接続する臨港道路です。現在は暫定 2 車線で供用しておりまして、4 車線化を、今、進めているところでございます。13 ページの方をお願いいたします。改めて、事業の目的でございます。写真の方でお示ししているのは、久原臨港道路の朝の渋滞状況です。令和 4 年度の交通量調査では、国道 204 号との接続である楠久津交差点、それと久原瀬戸線の入り口交差点では共に 1 日で 8,000 台以上の交通量があることから 4 車線化により交通渋滞の緩和、ひいては人流物流の促進を図ることを目的に事業を進めさせていただいているところです。事業の概要でございます。整備の内容としましては、横断図のように 2 車線で供用しているところを 4 車線化に拡幅するものということですが、下の方の表で、当初、新規評価時の計画を左に、それから今回の見直しの内容を右の方に記載させていただいています。詳細は後ほどご説明をいたしますけれども、昨年度と今年度で橋梁の詳細設計を、耐震補強の必要性が確認されたことから、事業費を 24 億円から 30 億円に見直し、工期につきましては 1 年短縮を見込んでいます。また、費用対効果 B/C につきましては、費用増を見込んでおりますけれども、利用の増も見込んでいます。1.1 となっております。

続いて 14 ページの方をお願いいたします。事業の進捗状況ですが、渋滞のボトルネックとなっておりました楠久津の交差点、こちらの改良から着手し、この改良は昨年 6 月に完了しております。事業費ベースで申しますと、今年度の段階で約 23%の進捗ということを見込んでいます。事業内容、事業費の見直しの理由についてご説明いたします。久原臨港道路でございますけれども、暫定 2 車線で供用しておりまして、橋梁の下部工については 4 車線化ということがもう既に完成しているような状態です。今回、道路の 4 車線化にあたりまして、橋梁の詳細設計を行ったところ、この 2 号橋につきまして下部工の耐震補強の必要性が確認されたことから事業費の増を見込んでおります。この 2 号橋ですけれども、新たに設置する上部工が既設の上部工よりも軽くなるということもありまして、計画当初、この下部工の補強が必要とまでは判断できずにおりました。そういったことからこの工事請負費を計上していなかったというような次第でございます。

続いて 15 ページをお願いいたします。事業を巡る社会経済情勢等の変化としては、久原南地区では半導体産業の投資が進んでおりまして、工場の増設も予定されております。その様なことから、更なる交通量の増加ということが見込まれております。今回、総便益の算定にあたりましては、この工場増設に伴う新規雇用者の通勤車両ですとか、貨物の車両の増を加味して計画交通量の見直しを行っております。その結果、全体の事業費の増となっておりますけれども、その一方で交通量の増加による便益の増により費用対効果 B/C については 1.1 となっております。コストの削減策でございますけれども、再生資材の利用促進を図る取組を実施するようにしております。

16 ページをお願いいたします。最後に対処方針でございます。事業の目的については当初と同じでして臨港道路の整備により交通の円滑化が図られるものを考えております。また、B/C につきましても 1.1 ということで引き続きこの 4 車線化に取り組むことで交通への

円滑化、ひいては人流物流の促進のために事業を継続させていただきたいと考えているところ。港湾課からの説明については以上になります。よろしくお願いいたします。

(伊藤委員長)

ありがとうございました。今、ご説明いただきました伊万里の方は、今日、午前中に見学させていただいたところにはなります。全体を通して、見学された委員の方、この委員会からご参加の委員両方含めてこれら港湾事業に関して、ご意見やご質問ございましたらよろしくお願いいたします。参加された見学の方、現場の方いかれた方は結構丁寧にレクチャーを受けましたので、新たな質問は現場の方で消化しておりますのでないかも知れませんが。

(鳥井委員)

質問よろしいですか。

(伊藤委員長)

どうぞ。

(鳥井委員)

ここの便益のところ、支払意思額とか消費者余剰、ここだけ少し説明をしていただければと思います。9ページの費用対効果のところ、背後住民の世帯数×支払意思額というのが分からなくて。すみません。

(中西港湾課長)

はい、非常に分かりにくい専門的な言葉になってしまっていて申し訳ございません。支払意思額というのは、アンケート等募りまして、この場合ですと、就労者の就労環境の改善としていますが、こういった働いている方、いわゆる利用者の方がまたここに来る、東港の緑地の広場の話なのですから、そこに行きたいと思うか、いくら払って行きたいかということアンケートで集計しまして、それを対象人数と掛け合わせたようなかたちで算出をさせていただきました。

(鳥井委員)

例えば、利用者が300人ぐらい行きたいなど、アンケートの中で300人行きたいなど、じゃあいくらだったら、例えば、公園でいうなら、いくらだったら払ってでもそこに行きたいかというのが支払意思額というふうに表示されていますか。

(中西港湾課長)

分かりやすく説明いただいてありがとうございます。

(鳥井委員)

そういうことですね。

(中西港湾課長)

はい、鳥井さんがおっしゃったようなことです。いくらなら払って行きたいと思うかというような、そういったことでございます。

(鳥井委員)

ちなみにどれぐらいだったかは、そこは分からないのですか。

(中西港湾課長)

分かると思います。

(鳥井委員)

消費者余剰というのもよく分からないのですが。

(中西港湾課長)

これもすみません、分かりにくいことでございますけれども、これもアンケート調査をさせていただいて、この緑地を訪れる人が支出する交通費だとか、費やす時間を換算するのですけれども、そういったものを掛け合わせて、消費者余剰という言葉はピンとこないと思うのですけれども、そういった来るための交通費、それから費やす、どれくらい居たいか、その時間を貨幣換算したものを掛け合わせて、そういった出し方をしています。

(鳥井委員)

その場所の価値をあらわすものとして表示したものと捉えたらいいですか。

(中西港湾課長)

そうですね、平たく言うとそういうことになります。

(鳥井委員)

分かりました。ありがとうございます。

(伊藤委員長)

他にございますか。よろしいですか。私も、15 ページで B/C のところの内容ですが、今まで長年デフレが続いてきて、こういった現在価値に割り戻す方法って一切入っていないのですよ、一切入っていないというか、考慮しなくていい時代だったのですけれども、昨今、物価インフレが進みまして B/C の計算、多分この委員会はじめてかな、10 年前くらいに割り戻しの考え方少しやったかも知れませんが、ここ 10 年くらい多分出て来ていないはずなのです。なぜここがいけないかというと資料 15 だと、社会的割引率と書いてありまして、今、1.1 の B/C を算出されているときは割引率が 4% ですが、参考値で 2%、この辺多分あまり使われていなかったと思うので、簡単にご説明いただけるとありがたいです。

(事務局 小寺県土企画課副課長)

事務局よりご説明をさせていただきます。B/C の考え方につきましては、通常 4% という社会的割引率を使用して算出をしております。スライドにありますように、また伊藤委員長からございましたように、社会情勢、経済の伸び率とか非常に大きくなっていますので、スライド下段の改定方針ということで、これは国の資料になりますけれども、参考として出されているのが 2 つございまして、今の社会情勢を踏まえた値を算出して議論してもいいんじゃないかということで、一番下の 2 行の数字になりますけれども、1 つは平成 15 年から令和 4 年の期間の国債の実質の利回りを踏まえた 1%、それともう 1 つは、平成 5 年から令和 4 年の期間の国債の利回り踏まえた 2% ということで、そういったことも少し参考に議論をされてはどうですかということで、そういったものを踏まえた参考とすべき値を設定してもよいとなっているので、今回の評価からお示しをさせてもらっているということで対応させていただいております。

(伊藤委員長)

ありがとうございます。よろしいですかね。例えば、50 年前の貨幣価値と今の貨幣価値とでは買える物が違いますので、そういった意味が、もともと B/C にはこういう公共事業は期間が長いので、その辺のところは 50 年とか比較的年月が長いので、どこかのポイント、いわゆるこれだったら令和 6 年のお金の価値に 50 年先、100 年先のお金を戻して考えなければいけないのですよね。ですから、そういった話が、今回 4% とか、参考値で 2% とか 1%、こういう格好で入ってきたというようなかたちになっております。

(事務局 小寺県土企画課副課長)

先程の 15 ページで今回利用されているケースで申しますと、資料の今、1.1 ということで B/C として評価をされているのが今までのやり方 4% ということで、右下の方に参考値として B/C=1.5 これが社会的割引率 2% ということで、もう 1 つが B/C=1.8%

ということでこれが社会的割引率1%ということで、15 ページのスライドの7という数字がついたところのその上の欄になります。

(伊藤委員長)

環境的に細かい数字を出していただいたものを信じるしかないのですけれども、感覚的に、今、インフレ進んでいますから、その辺の概念がこういったB/Cにもきちんと入らないといけないよということですね。

はい、他にどうでしょうか。なければ港湾事業の方、継続ということによろしいでしょうか、はい、ありがとうございます。

それでは、続きまして、道路事業のご説明です。

(草津道路課長)

それでは、道路課長の草津でございます。私の方から道路事業の方、説明させていただきたいと思います。着座にて失礼いたします。

まず、資料2-2です。めくっていただきますと、連なって一覧表がございます。こちらの方からはじめていきたいと思います。1ページ下段に、今回、お諮りいたします道路事業をお示ししています。今回、道路事業としては全部で5路線です。先程、事務局の説明からもありましたが、一番上の国道204号、松島工区、こちらが国の補助事業でございますので、国の再評価実施要領に基づきまして再評価をお願いするものでございます。2番から5番の4箇所につきましては、前回の再評価から5年を経過したということで、今回、事業費の見直しとか工期の見直しということで再評価をお願いするものになっています。めくっていただきまして、2ページです。道路事業についてご説明を差し上げたいと思います。上段が道路事業の整備系でございます、高規格道路の整備でございます。高規格道路の整備の目的でございますけれども、これは単路線ごとの交通混雑の緩和であったり、そういうことだけではなく広域的な地域間の連携強化であったり交流促進による地域の発展に寄与する道路環境を創出するということが目的となっています。県が事業主体となっているものにつきましては、有明海沿岸道路の佐賀福富道路や福富鹿島道路、それから佐賀唐津道路の佐賀道路等を高規格道路としてやっています。今回の評価をお願いしています、国道444号、佐賀福富道路がこの高規格道路の事業となっているところです。その下段でございます。こちらICアクセスと書いてあります。ICとはインターチェンジのことでございます、先程申し上げました高規格道路であるとか、ある意味では高速道路というもののスマートインターチェンジなどのそこへのアクセス道路を整備するものでございます。今、お示ししている写真は、今年の6月に開通いたしました小郡鳥栖南スマートインターチェンジを上空から見た写真でございますけれども、青い字で県道鳥栖朝倉線と書いてあります。これがスマートインターチェンジのアクセス道路として整備した事例でございます。

続きまして1ページめくっていただきまして、整備系の道路事業で一般改築と書いてあ

ります。こちらはいわゆるよくみられます、道路の拡幅であったりとかバイパス等を整備して交通渋滞だったりとかを解消して交通の円滑化を図ると。我々が最もやっている事業でございます。写真は、佐賀川久保鳥栖線の鳥栖の乗目というところでございます、よく道路交通情報などでも乗目交差点ということでありまして、よく渋滞しているところですが、ここを4車線化して交通の円滑化を図った写真です。

続きまして下段が交通安全というところでございます、こちらは名前のとおり歩道整備でありますとか、交差点改良をいたしまして、歩行者・自転車の安全性の向上であるとか、あるいは交通の円滑化を図る事業です。交差点などですと、右折車線を作ったりすると非常にスムーズにいつているというのが非常に分かりやすい事例かなと思っております。写真は国道264号、佐賀市の巨勢でございます、狭い歩道はあったのですが、こちらの歩道をきちんと整備して、遊歩道を整備したという事例をお示ししているところです。

続きまして、4ページです。こちらが道路事業の費用対効果B/Cの考え方でございます。これは先程、港湾事業で臨港道路の説明がありましたけれども、これはほぼ同じ感じでございます、効果といたしましては走行時間の短縮、そして走行経費の減少と交通事故の減少という3つの項目での効果をしています。費用としましては、やはり作る費用と維持管理、それから更新にかかる費用ということで各々総便益と総費用を求めて費用対効果を出しているというのが道路事業における費用対効果の求め方でございます。

続きまして、道路事業の代表的な事例といたしまして、今日、現場の方を見ていただきました国道444号佐賀福富道路についてご説明をさせていただきたいと思っております。資料につきましてはお手元の資料の2-2の22ページをお願いいたします。このページの下段にまず位置図をお示しております。有明海沿岸道路、非常に長い道路でございます、福岡の大牟田のところから佐賀の鹿島まで続く計画がある、非常に長い地域高規格道路でございます。今、旗揚げを3つしておりますけれども、これが佐賀県内の非常に長い道路で区間分けをしております、佐賀県内に3つ区間があります。青い旗揚げが大川佐賀道路、これが国の方で整備をしていただいている直轄事業でございます。真ん中の赤い旗揚げと、左の緑の旗揚げ、これが県で施行しております佐賀福富道路と、福富鹿島道路ということになります。これら道路のうち、福岡県側から来ております直轄区間につきましては、今、諸富インターチェンジまで開通しております、ここが大牟田からきますと全体で29km完成しています。あと、供用している部分といいますと佐賀県内の嘉瀬南インターチェンジから福富インターチェンジまでの約10km、これが今供用しているところでございます。ページをめくっていただきまして23ページをお願いいたします。事業の目的でございます。ここに最初に書いていますとおり、人・モノ・地域がさらに近くなり、この道路を整備することによって、端的には移動時間が短縮いたします。そのことによって、この場合、有明海沿岸道路で申しますと、有明海沿岸の各都市であるところの地域間の交流が非常にやりやすくなると、これが、観光の振興であるとか、産業の振興であるとか、そういう非常に大きな効果をもたらす事業だと思っております。もともと大牟田から鹿島まで、この当時の計測で約110分

かかるということですが、最終的に全体が整備できると40分くらいということでは約1時間の時間短縮が見込めるということです。先程申しましたとおり供用も進んできたところで、有明海沿岸の観光協会等が力を合わせられまして、環有明海観光連合というものを令和5年度に立ち上げられております。これはみんなで頑張ってお客を振興していこうというもので、そして今年になって、今度は商工会議所関係と行政が手を取り合いました、有明海沿岸地域振興会議というものを組織しております、これも産業系を盛り上げていこうというふうにソフト面でもいろんなことをやられておりますし、これをハード面で支えるのが有明海沿岸道路ということで考えているところでございます。

続きまして下段の方でございます。では具体的にどのようなことがあるのかと申しますと、佐賀県、特に南西部の方というのは農業・漁業が盛んでございます。こういったところの産物が新鮮なままに早く届けていけると、単純に有明海沿岸のところもいけますし、実際、今、開通している嘉瀬南までいきますと、そこから鍋島駅にすぐ出られる、鍋島駅から貨物列車が出ておまして、それで福岡県内にも早く運んでいけるというメリットもございしますので、非常に大きな効果が出るものと考えているところでございます。

次のページ、24ページをお願いいたします。上段に事業概要をお示ししているところでございます。今回、全体の事業費を前回の再評価から7億円増の627億円として、工期につきましては3年延長ということで令和10年度までということでお諮りしているところでございます。この表の下の方に実際整理をどんな感じでやっているかということでお示ししております。全体計画といたしましては4車線化の計画でございますけど、まずは全体延長をつなげることが優先ということで、暫定の2車線ということで今整備を進めているところでございます。この下段ですけれども、事業の進捗状況をお示しているところでございます。先程申しました通り、嘉瀬南インターチェンジから福富インターチェンジまで10kmが供用しております、あと、残るは嘉瀬南インターチェンジから佐賀ジャンクション（仮称）まで、こちらの約0.5kmの整備を行っているというところでございます。進捗の状況ですけど、用地買収は100%完了しておりますし、工事の方も全体としては91%終わっているというところでございます。

次、25ページをお願いいたします。こちらが事業内容の見直しの理由でございます。まず、事業費の増額に関しましてなのですけれども、こちらにつきましては主に近年の物価高騰であるとか、人件費の高騰、こういったものの影響で事業費の7億円の増額をお願いしているところでございます。また、事業期間の延伸ですけれども、これは主な理由として2つあげさせていただいています。1つは軟弱地盤対策工法の検討に要する期間が長くなったと、これにつきましては、先程申し上げました佐賀ジャンクションの部分なのですけれども、それがこのページの右下の図面でお示しているところなのですけれども、盛土をしていくのですけれども単純な断面ではなくて、複数の断面が重なり合ったような形でして、単純な盛土よりも検討に時間を要するというので期間の延伸の理由の1つであります。下段の方にもう1つの理由といたしまして、函渠これはボックスカルバートです。こちらの計画変更

に伴う期間の延伸です。これは元々この道路の予備設計を行う際に、横断する水路と道路を集約して最初はまとめるということで計画していたのですけれども、実際、詳細な調査、設計をしていく中で、技術的には非常に細かい基準になりますけれども、ボックスから道路表面までの土被りと申しますか、これをある一定以上確保しなければいけないという基準があるのですけれども、このままではそれを満たしていけないというところがありまして、この構造を、水路と道路を分離する形としています。分離する関係上、施工に時間を要するということになります。

26 ページに現地の状況でございます。これは現場を見にいただいたところを航空写真でそれぞれ現状をお示したところでございます。社会的な状況の変化につきましては、前回から大きな変化はございませんけれども、先程申し上げた通り、非常に効果が大きいと考えておりますので事業の必要性は高いと考えております。

27 ページに、費用対効果でございます。こちらは、今回の見直しでも費用対効果は1.7ということで計算をしています。コスト縮減と代替えにつきましては、残土の利用であるとか、効果的な地盤改良ということを考えて、コスト縮減を図っています。

最後に対応方針でございますけれども、先程申し上げた通り非常に大きな効果があるということ、費用対効果も十分確保されているということで、事業の完成に向けて事業を継続したいということでお示したいと考えております。説明は以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございます。そうしましたら委員の方から何かご意見やご質問ありましたらよろしくお願いいいたします。はい、お願いします。

(鳥井委員)

前から思っていたのですが、道路の場合、B/Cのところやはり走行時間だとか、走行経費削減、交通事故等のみになっているのですが、今だったら観光振興とか、産業振興とか、ソフト的なところの期待値が非常に高く、今日、現地調査に伺ってSUMCOさんが入ってくるとか、企業誘致であるとかそういったところも非常に大きいのだなということを思いました。インフラ整備をすることによる期待値みたいなものをB/Cの中に少し落とし込むとか、何か、これがあることによって今後佐賀県の発展のためにこういうことになるのではないかなということを入れ込むことって出来ないのかなと前からそう思っていました。以上です。

(草津道路課長)

おっしゃるとおりだと思います。なかなか数字的に、定量的に求めることが難しいので、その辺はこういった効果があるという定性的なアピールをさせていただくことになっていくのかなと思いますが。

(鳥井委員)

そうですね。ただ目に見えて、ここで見ると、こうして説明をして頂くと納得できますし、現地で見たらそうだなと思うのですが、この紙面だけでみるとどうなのかなと思ったので、何かいい方法ないのかなと思います。

(草津道路課長)

勉強させていただきます。

(伊藤委員長)

現状でも走行の時間短縮だとか、経費の削減とか入れても1を超えるのですよ。今、言われたご提案を入れると2とか3とかかなり有利になれますから、とりあえず今のところ外してあるのでしょうか。作りにくい何か理由が必要な道路だったらあえて入れる必要があるかもしれませんが。

(鳥井委員)

これはB/Cが下がるから、じゃあ上げます。じゃあこれは今プラスだから入れないというのだったら、公共市場の透明性とか、公平性というところにちょっと観点が違うのではないかなというふうに思います。

(伊藤委員長)

県のところには、国の予算が半分くらい入って来ますので、国のルールなのです。計算方式、これを変えることはできない。今、委員の考え方をちょっと入れるとすればという仮定の話を少ししたところではあります。

(鳥井委員)

ありがとうございます。私は、今日の説明もお聞きすると、やはりインフラ整備は佐賀県をもっと発展させる効果的な手段なのだろうと思うのですが、何かここに期待されるようなものが組み入れられないのかなといつも思っていて。

(伊藤委員長)

実際はそういうものはいっぱいありますよね。

(鳥井委員)

そうですね。私はこの委員をして20年近くなるのですが、最初はどちらかというと自然環境とか、今後の少子高齢化とか考えたときに道路は本当に必要なのだろうかと思っていたのですが、最近は道路が出来ること、このインフラ整備というのは佐賀県の発展のために

は本当に大事なのだなということを改めて痛感しているのです、そういった意味で県民の皆様は訴える力として何か説明ができるものがないのかなとそんなふうに考えていました。

(伊藤委員長)

定量的に、分かりやすく説明するには委員のご提案のような数値化した、例えば、他県等の同じ様な道路の数値比較というのは分かりやすいのですよね。

(横尾県土整備部長)

根拠を数字で表すというのは非常に大切なことかなと、分かりやすくして。

(鳥井委員)

そうですね。

(横尾県土整備部長)

これが、今のやり方というのが、走行時間だとか、費用とか今のような項目が、今、世の中の的にオーソライズされたやり方ですが、鳥井委員が言われるようにいろんな効果があるがあるので、それをどう数値化するのかというところが、貨幣価値判断というのですか、その辺を我々としても勉強していかなければいけないなと思います。

(鳥井委員)

それを言うのだったら、9ページの先程私質問させていただいたのですが、支払意思額なんて「えっ」と思うような、それがあって道路に関してはどうしてないのだろうと疑問に思うところがあります。

(高塚県土整備部副部長)

先程やはり、委員長が言われたように、国の法というか、基本的にはこれが基準になっているわけです。この基準でいくと基本的に交通量が多いところはB/Cはでるけれども、地方とかへき地とか半島のところとかはそういうのがなかなか出にくい状況となっています。けれども言われるように、生活環境とか地域振興とか地盤改修とか、能登半島みたいな効果もありますので、そういったものを上乘せしていくと更に効果は出て来ると思っています。そこをいかにアピールするかということが大事になります。

(伊藤委員長)

では、個々ご検討下さい。他いかがですか、よろしいですか。はい、ではまとめて道路事業の方5件ございますけれども、すべて継続というかたちでまいりたいと思います。はい、ありがとうございました。

それでは、引き続きまして河川事業です。

(中原河川砂防課長)

河川砂防課長の中原と申します。それでは、河川の方からは資料2-3の資料をご覧いただきたいと思います。座って説明します。表に書いてありますけれども、河川事業ということで4件、砂防事業ということで8件を今回、諮問をお願いしたいと思っています。1ページ目の下の方をご覧下さい。4件の事業がありまして、最初の上の方、一番上ですけれども、これが事業採択後10年を経過したと言うことで、実松川でございます。これにつきましては先程、県土企画課長の方よりお詫びがありましたけれども11年目の諮問となりまして申し訳ございませんでした。その次の2番、3番、山犬原川と西田川、これにつきましては再評価後5年間が経過した事業となっております。それと4番目の立川、これにつきましては、再評価が5年経過する前ですけれども工事期間の延長、あと事業費の増額そういったものがある事業として再評価を行っているところです。次のページをお願いします。2ページ目の上につきましては、河川事業、皆さんご存知だと思いますので飛ばさせていただきます。その次の2ページの下になります。これは河川事業のB/Cの考え方でございます。B/CのBのベネフィットこれにつきましては、河川は、治水の整備、要は河川の堤防だとかそういったものを作らない場合こういった被害があるのかというところで、一般の資産額だとか農作物の被害、あと公共土木施設そういったものの評価をしているところです。あと総費用ということで整備費用、50年間の維持管理費、そういったものの総計をいたしましてコストということで費用額、それをB/Cということで算出をするという方法になっております。次のページをお願いします。今回、そのB/Cを求める治水経済調査マニュアルというものがありまして、これが令和2年に改定になっています。改定の内容ということで①から⑤までありますけれども、④と⑤についてはマニュアル自体の補足であったり誤字の修正だったりそういうものですので、基本的には①から③。まず①ですけれども、これにつきましては被害額というのが、被害率に基づいて算出されますけれども、それが今回ハウスメーカーであったり、カーディーラーであったり保険会社そういったところに聞き取り、ヒアリングを行いまして被害率というものを算定して、その被害額が大きくなっています。やはり浸水をするということで、近年の車はハイブリットになっています。ハイブリットは少し浸水しただけでもコンピューターが壊れてしまいますので廃車になるということもありまして、こういう被害額というのが大きくなっているというのが①です。その次、近年の浸水被害に基づく確からしい算定方法。これが農作物の施設、そういったものの算定が今までは一般資産額それに全国の一定率をかけてその面積と合わせまして被害額を出していたというところがあって、要は、一般資産額が高い町、大きな町だとかそういったところは農地の被害が高かったのですけれども、そうではないところにつきましては農地の被害がなかった、でなかったというところがございます。そういうところも農業用施設等の浸水被害に合うように算定の方法を変えてあるようです。それと③につきましては水害、廃棄物の処理費用という

ったものを見込めるようになってきているところです。それに基づきまして B/C を今回算定しているところです。

次が砂防事業になります。これは4ページの下の方になりますけれども8件ございます。1番から6番までが10年目の再評価、下の方の2つが再々評価ということで評価をしています。河川と合わせまして、それぞれ砂防事業につきましても再評価の結果、継続というところをお願いをしたいと思っております。

次の5ページですけど、砂防事業とはというところは皆さんご存知でしょうから割愛させていただきます。その下の砂防事業のB/Cにつきましても、基本は治水経済調査マニュアル、先程説明いたしましたマニュアルを準用しております。ですので、もともと土石流というのは、土砂災害と濁流、そういったもので家屋だとか車だとかが浸水をして被害額が出るという算定方法は変わりませんので、これも基本的に一般資産額、それと農作物の被害額そういったものが高くなっていますので、全体的には B/C が高くなっているというところでございます。砂防も同じように総費用ということで、整備費と維持管理費、それをコストということでB/Cを算定しているところでございます。

今、河川事業の中では代表箇所ということで、先程の河川事業の一番上の実松川につきまして、事例ということで説明をしたいと思っております。資料につきましては8ページになります。筑後川水系の実松川ということで、実松川自体は4次支川ということですので本川が筑後川です。その1次支川ということで宝満川という川があります。その宝満川の2次支川ということで大木川、その大木川の3次支川、秋光川、というとその次の第4次支川ということで実松川ということになっていまして、下の方に位置図があります。これ右の方が北になっていますけれども、基山駅の丁度西側になる下の方の秋光川から分かれて第4次支川となる実松川下流の方から1kmの区間を行っているところでございます。次のページをご覧ください。上の方ですけれども、事業目的ということで浸水被害が平成21年、24年に起きているところで、それに基づきまして浸水被害の軽減を図るということで計画流量65m³/s、治水安全度1/30ということで整備を進めているところでございます。その下でございます。実松川の工区ということで、全体事業費これは30.4億円、事業期間も令和22年までということで、実施内容としましては築堤だとか掘削そういったもので1km、橋梁改築3基、堰改築を2基ということで費用対効果は13.3ということで評価をしているところです。次のページをご覧ください、上の方になります。これが新旧の対比表になります。全体事業につきましては約19億円から30億円に増加をしております。事業期間についても22年まで14年間延ばしているところです。その結果、費用対効果というのが17.3から13.3と、やはり経費等が少し高くなった分、費用対効果もそうは落ちていないということです。その下の方に事業費の見直しということで書いておりますけれども、これにつきましては、近年の各建設資材の高騰だとか、労務費の上昇そういうところでプラス6.7億円、あと変位対策ということで、現地の地質が非常に悪くございました。それでやはり矢板を打って施工をしないといけないと、その施工をする時も矢板というのを元々見ていなくて、見たときには今度引き抜

くときにやはり泥と一緒に矢板にくっついてくるのです、そうなれば宅地の方が傾いてしまうということもございますので、そういう対策に 2.5 億円ということで事業費がかさんでいるところでございます。次のページをお願いいたします。これは事業期間の見直しでございます。これは住宅への影響を最小限にするために生活道路の迂回路を確保しながら工事区間を短縮するなど工事期間の延長が必要となっております。また、この地区はまちづくりの観点から歴史的風致地区ということで指定をされています。地元の方もそういったことで熱心に活動をされておりますので、景観とかそういったものを含めて地元様の協議だとかそういうこともやっておりますのでどうしても事業期間の延伸ということになっていくところなんです。次の下のところですけども、事業の進捗状況ということなんです。令和 5 年までに進捗率は 53%程度、用地率も 52%ということで、令和 6 年度におきましても 52%、53%になっているところなんです。次のページご覧下さい。整備の状況でございます。これにつきましては、整備前、整備後の写真を付けておまして、右岸側に拡幅するということなんです。下の方ですけども浸水の被害状況というところを付けていますので後もってご覧下さい。次のページです。事業を巡る社会情勢の変化ということで、これにつきましてはやはり浸水被害というものも過去にありまして、実際の水位というのも近年高い状況ではあります。それと流域内の家屋自体も変化はないものですから必要ということで判断をしているところなんです。次の下の方ですけども、費用対効果の要因ということで、今のところ先程も申しました通り B/C というのが一番下から 2 つ目ですけども 13.3 と、今回、総便益 428.3 億円という金額出しています。ちなみに平成 26 年の時は 297 億円ぐらいの額と想定をしておまして、だいぶうちの便益というのは上がっているというところでございます。次のページをお願いします。これについてはコスト縮減代替案ということで、これについてはクラッシャーラン等再生材を使うと、あと掘削土を盛土への流用だとかそういうものを対応しているところなんです。次、最後になりますけれども、対応方針ということで、今回、治水安全度を向上させて、住民の方の安全安心を確保するというところを目的としております。それに対して B/C の 1 以上の確保をしているところであります。更に今 52%事業費ベースで進んでいるというところでございまして、今後、工事の完成を住民の方も望まれておりますので、事業の予算確保に努めながら事業を継続したいと考えているところでございます。以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございます。只今、河川砂防課さんの方から河川事業が 4 件、砂防事業が 8 件ということで、合計 12 件のうち代表箇所として実松川のご説明をいただきました。全体を通してでも結構でございますので、この河川・砂防の方のご意見やご質問ございましたらお願いいたします。はい、先生、お願いいたします。

(猪八重委員)

河川の方と砂防の方は、Bの計算の考え方は一緒だという話だったのですけれども、砂防の方は人身被害等が入っているのだけど、河川の方は入っていなかったのですけど、それはなぜ違うのですかというのをお聞きしたいです2ページと5ページです。

(中原河川砂防課長)

砂防事業は、元々その施設自体が何もないというところがあって、河川はほぼ、元々堤防があるところもあるのですけれども、それが基本的にないという状況のシミュレーションになります。そういった時に、やっぱり人というのは早く逃げるというのは基本なのでしょうけれども、土砂災害については、ここで起きる、あそこで起きるというのは多分分からない、河川の方はある程度河川の近くにいる人はある程度分かるというところがあって、土砂災害は突然発生しますので、家も崩れる人も危ない、命を落とすという、去年は唐津の方でありましたけれどもそういったものを含めて、砂防事業に関しまして人的被害を入れるということになっております。

(猪八重委員)

分かりました。ありがとうございます。

(伊藤委員長)

他はいかがでしょうか。ないようでしたら、合計12件の事業について、こちらもご提案継続でございますが、それでよろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。

以上で、諮問事項の1番目は終わりました。

続きまして諮問事項の2番目に移りたいと思います。2番目は新規マニュアルの変更ということなのですが、どういったことかということをお台だけ軽く触れておきますと、県が新たに事業を着手するかどうかというのはマニュアルに沿ってやっているわけです。それが新規に関しては新規評価マニュアルというものを使って新しく事業を起こせるかどうか、いわゆるマルかバツかというようなことを判断しております。そのマニュアルは過去において、道路だとか維持管理だとかいろんなマニュアルが上がってきてここで審議して、そのマニュアルが適切かどうかということは議論してまいりましたが、今回は河川事業の新規マニュアルというかたちでいらっしゃるのですよね。では、事務局の方からご説明をお願いします。

(事務局 野口県土企画課長)

事務局から、新規事業評価マニュアルの見直しの説明にあたりまして、資料の3から説明をさせていただきます。まず、資料の3の1ページ上段になります。委員会でいきます3つの事業評価のうち、赤枠で示します新規評価につきましては、その際に使用する新規評価マ

マニュアル、これにつきまして新しく制定する場合、それから今回のように内容を見直す場合、この委員会で審議をいただくこととしております。1 ページの下の資料になります。今回、マニュアルの見直しを行いますのは、下の表に示します整備系の生活関連事業の中に含まれております河川事業のマニュアルの見直しを行うのでございます。資料の2 ページをお願いいたします。新規評価マニュアルの体系につきましては3つの視点、位置付け、必要性や効果、実施環境で構成されておまして、指標ごとに点数に応じてA、B、Cの3段階で評価を行いまして、事業実施の判断をする仕組みとなっております。今回、河川事業のマニュアルの改定を行いますのは、2 ページの上段の資料の視点の位置付けの部分の評価指標についてマニュアルの見直しを行いたいと考えております。具体的な見直しの案につきまして、河川砂防課から説明をいたします。

(中原河川砂防課長)

資料の3 ページになります。下の方になりますけど、先程、黄色で着色をしていたところの最終的には河川事業の生活関連(防災)というところになります。次の4 ページをお願いいたします。上の方になります。それぞれ位置付け、必要性、効果、あと実施環境それぞれ点数がありまして、その位置付けの中河川整備計画等というところになっております。下の方の今回、評価指数の河川整備計画等というのを今回、変更させていただきたいと思っております。次のページをご覧ください。資料の上の方になりますけれども、今までは、河川法に基づく河川整備計画というところで、法的な位置付けをもった評価の要素を取り入れていました。そういう中で近年の気候変動に伴いまして、これが全国各地、水害の激甚化・頻発化となっておりますので、これに対して、あらゆる関係者が協働して、水害の対策を行おうというところで、今、流域治水プロジェクトという計画を策定して、これは公表をしているところです。それと合わせて、これが特定都市河川浸水対策法というのがあって、これ見ると都市だけの法律だったのですけれども、これが全国の河川に拡大をできたということで、令和5年3月28日に佐賀県六角川水系でも特定都市河川に指定をされています。特定都市河川に指定されることで、下の方の流域水害対策計画、これを法的な位置付けということで策定をするという必要がございます。これが要は新しい計画ということになりますので、今回、マニュアルの方に追加をしたいというのが主な理由でございます。右側の現行制度というのがあります。この40点のポイントのところの中長期河川整備計画、これにつきましては、県の独自で、そういった河川の必要なところをまとめていたということで、補助事業であったり単独のちょっとした局所的な事業だったり、そういうものを含めておまして、その中から上の方の河川整備計画に位置付けるということ、これは河川法が平成9年改定をされまして、それに基づいて優先順位をもって河川計画を立てていると、その時に整備計画を立てたということであれば50点、そうでなかったら要は策定中だったら30点という配点を現行案でございました。今回は、中長期河川整備計画というものが、流域治水プロジェクトに進化をしていますので、今回、中長期河川整備計画ということばを流域治水

プロジェクトという言葉にまず変更させていただきたいというのが1点。もう1つは、河川整備計画、これも法的な位置付けです。今回、流域水害対策計画、これにつきましても法的な位置付けがございますので、河川整備計画に追加するようなことで流域水害対策計画、その両方それぞれの計画自体が策定をされているのだったら50点、策定中若しくは公表済みであったら30点というような位置付けでそれぞれに流域水害対策計画というのを加えさせていただきたいという内容になっております。以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございます。新しい河川事業を起こそうとするときに、ご説明がありましたように、いろんな視点から点数を付けて位置付け、必要性・効果、実施・環境といったところから点を付けていくのは従来通りなのですが、その中の計画の部分で新しいいわゆる計画の分類が入ってきたので、直したいということですよ。その部分だけ、ほんの一部の修正です。昔は河川整備計画というのが一番重要で50点だったのですけれども、それと同等な、例えば、この間武雄で2回、水に浸かったように、ああいうところを重要なプロジェクトと位置付けるようにカテゴリーができましたので、それも50点なり、この赤字のところですよ。40点なり、30点なり、いろいろ新しい言葉を入れこまなければ成り立たなくなってきたわけですよ。とりあえず変更のお話があったと思います。はい、では委員の方々ご意見等ございましたらお願いいたします。特にございませんか、では、この通りで変更をお願いしたいと思います。では、この諮問に関しては承認ということで、これで終わりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

はい、ではこれで諮問事項以上でございますけれども、続いて報告事項についてよろしいですね。

報告事項の1番目です。公共事項の新規評価個別地区の評価というところに移りたいと思いますが、これは事業課さんの方から、はい、ではまとめてご説明をお願いいたします。

(事務局 野口県土企画課長)

新規評価の結果の報告につきまして、資料4の1ページをお願いいたします。今回、新規評価を行いましたのは、昨年12月に成立いたしました国の防災・減災国土強靱化に関する補正予算を受けた事業となっております。一覧表をご覧くださいますと、今回、補正予算を受けまして、今年度に前倒しして着手することいたしました事業は4事業、治山・砂防・地すべり対策・急傾斜地崩壊対策の合計11箇所となっております。新規評価の結果はいずれも優先的に事業を実施するものとしております。今回は、この中から代表事例といたしまして、治山事業と砂防事業について担当課から説明をさせていただきます。

(武田森林整備課長)

森林整備課長の武田と申します。よろしくお願いいたします。それでは座って説明させて

いただきます。まず、資料の4-1の方をお願いいたします。なかなか治山事業という言葉、聞いたことがないと思いますので、まず治山事業の説明をさせていただきます。資料4-1の2ページをお願いします。治山事業というのは下の方になりますけれども、住宅とか道路とかの公共の施設、これの上流の森林におきまして山崩れであったりとか、土石流、地すべり等の山地災害を予防するために、いわゆる治山施設と言いまして、ダムであったりとかそういうものを設置したりとか、間伐と言いまして木の抜き切りをやったりする森林整備を行うことによりまして、健全で災害に強い森林の維持増進、造成を行うものでございます。3ページをお願いいたします。

治山事業の主な工法を説明させていただきます。大きく治山事業というものは、山腹工と溪間工というものに分かれます。山腹工というのは、いわゆる山の斜面が雨とかで崩れてしまいますけれども、右上のようなかたちで山崩れが起こってくるものを、その山の斜面をここに書いています土留工と言いましてコンクリートの擁壁を作ったりとか、あと水路を作ったりとか、木を植えて、もともとの山の斜面に戻していく、こういったものを山腹工という工法で行っております。もう1つ、溪間工と言いまして、いわゆる谷です。谷地形のところを、私達、溪間と言っていますけれども、その溪間、谷に大雨が降ったりすると土砂が溜まったりとか木が流れ出したりとか、写真のようなかたちで、大きいものは土石流とか、そういったものが出て来るのですけれども、こういったものを、こちらの砂防と似たような構造で作る、泥を止めるダムです。これは砂防と似たようなものなのですけれども、土砂を溜めることによって谷を安定させること、山裾を安定させるという工法で溪間工というのを、それから、その周りに木を植栽して山の安定を図っていくというような事業でございます。

今回、新規評価として行ったのは、先程、説明がありました5箇所ということで、資料4-1の1ページに一覧表を掲げさせていただいています。説明があつた通り、判断としましては、全てランクIということで優先的に事業を実施するということで、小城市、唐津市、それから武雄市において5箇所の地区を予定しているところでございます。そのうちの武雄市、一番下の5番目の上大峠地区、これを代表地区ということでご説明をさせていただきます。

資料4の2ページをお願いいたします。まず事業の概要でございますけれども、事業地区は上大峠地区、武雄市の北方町になります。事業期間は、令和6年から8年度までの3年間ということで、総事業費としましては6,500万円を予定しています。事業の目的でございますけれども、次のページを見ていただくと、事業の位置図を付けております。3ページの上の方ですけれども、この地区はJR北方駅これから北に約2.5kmのところの位置をしております。これまでの豪雨等によりまして、先程の溪間、谷が荒れた状態になっていると、今後の集中豪雨などによりまして、更に谷の荒廃が進んで、土石流が発生するとか、下流に被害を及ぼす恐れがあるということで、先程の溪間工を、治山ダムの方を実施しまして、災害の未然防止を図りたいというものでございます。被害の状況、これは先程の詳細のものなのですけれども、施工箇所、赤の三角のところでございます。この下流に市道の大峠線があり

ます。そして大峠集落、これは11戸ございますけれども、こういったものが位置しているという状況でございます。現地の写真でございますけれども、少し写真分かりにくいかもしれませんが、こういった溪岸浸食といたしまして、谷の地表があらわれてこういう状態になっていると、あと流れ木であるとか、不安定な土砂が溜まっているような状態、こういったものがこの谷に見られます。そういったことで、先程のダムを作ってこういったものの流出をおさえていくと。少し絵を描いていますけれども、治山事業をしないとこういった土砂というのが流れ出して災害の発生が起きるよと、そういったことでこういった治山ダムを作って、この土砂が流れ出さないようにする。あと、雨が降った時の流速を落とす。この勾配が緩くなるということで、そういった効果もあります。

評価マニュアルに基づく評価の内容でございますけれども、まず位置付けとしまして、80点で評価はAということにしています。80点の内訳は、まず、施策に関する指針、こういうものに位置付けられているかということで、こちらはさかの森林、林業ビジョン2023それから県が作っております地域森林計画、これに位置付けられているということで10点、それから山地災害発生等の危険度があるかどうかということで、先程、写真の通り不安定土石の堆積等の状況がありまして、今後、災害発生の恐れがあるということで30点、それから防災施設点検というところで、ここは県が現地を調査して山地災害が起りやすいよという地区の指定をしております。そういった区域にも指定をされていて、先程の保全の人家が11戸ということで40点、合わせまして80点ということで、まず位置付けとしてはということでAとしております。次、2番目に必要性・効果というところで、これは80点、先程と同じように80点でAの評価としております。まず、費用対効果ですけれども、費用対効果は5.02ということで2以上あるということで60点、少し、治山事業の費用対効果の考え方を申し上げますと、まず総便益としまして、治山事業によりもたらされる総便益額ということで、要は山腹崩壊、先程の山崩れとか土石流によって想定される被害額これを算定しまして、これが255,783,000円、それから費用の方ですけれども、治山事業に要する建設の費用ということで、社会的割引率4%で計算しておりますけれども、50,935,000円。これをB/Cに割り戻して5.02ということで評価をさせていただいているというところで、次に、災害の発生履歴というところですが、資料に誤りがあり申し訳ありません、これ発生履歴があると書いていますけどありません。まだ災害の履歴はないということでここは0点で、危険度の判定としては溪床勾配が13%ということで10点、それから保全対象ですね、被害想定区域内に公共施設、これは市道があるということで10点、ということになっています。

それから、最後3番目に実施の環境はどうなっているのかというところで、今、80点のA評価としています。内訳としましては、周辺の住民の方からの強い要望があるということで60点、それに関連する市町の取組状況でございますけれども、地元である武雄市さんが事業に向けて協力的というところで20点ということで合計80点のA評価としています。そういったことで、先程の位置付け、必要性・効果・実施環境それぞれ80点のA評価という

ことで、判断としてはIということで、優先的に事業を実施ということで考えています。以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございました。国からの補正予算が昨年度末に付きまして、治山だとか砂防だとか安全・安心を補助させるようなものを造って下さいということで、今回、治山が5件、砂防が6件、それぞれ事業を新しく行いたいというお話なのですが、5件のうちの代表箇所を只今詳細にご説明いただきました。

では、委員の方々ご意見等ございましたらよろしくお願いいいたします。

私の方から簡単な、質問かどうかは分かりませんが、治山ダムと砂防ダムという言葉がございますよね。構造的には似たようなものが多いのでしょうか、何か規格が違うとか、砂防堰堤と砂防ダムがあって、ある高さで堰堤からダムに切り替わるように、治山も何か、あまり治山詳しくないのですけれども、治山の区切りも何かダム堰堤だとか、そういった区切りってあるのですか。

(武田森林整備課長)

治山の方は、ダムとか堰堤とかいう区切りはなくて、実は治山ダムの中には谷止工というものと床固工という種類が2種類あります。これはどういったものかと言いますと、基本的には考え方は一緒なのですけれども、谷止工というのは基本的に少し待ち受け的な構造のものがあるのと、床固工というのは、床を固めると書きますので、まさしく谷の底を固める、土砂を固定させるというのが大きな違いがあります。そういった違いはあります。

(伊藤委員長)

ルールが違うわけですね、構造が仮に一緒だとしても。

(武田森林整備課長)

似たようなものではあるのですが、目的も少し、砂防事業と治山事業では変わっております。

大きくは、砂防の方は土砂の流出を止めるということで、ダム、堰堤本体で土砂を止めると、治山の場合は、こういった治山ダム、先程も申しました治山ダムとか、あと植栽工事、それから森林の整備とかそういったもので土砂の流出をおさえるということになっていきます。

(伊藤委員長)

委員会に出ると本当に勉強になって、割とそういう関連の勉強をしたことがないものから、なるほど、こういう違いがあるわけですね。はい、分かりました。すみません。私

の興味本位でご質問しました。委員の方々何かございましたらお願いいたします。よろしいですか、では、ありがとうございました。

(武田森林整備課長)

ありがとうございました。

(伊藤委員長)

はい、では、最後の議事になりますが、砂防関係です。全6件のうちの代表箇所を、ご説明お願いいたします。

(中原河川砂防課長)

河川砂防課です。6件ございます、資料4の次のページですか、全体で6件、砂防事業3件、地すべりが1件、急傾斜事業が2件ということで、その中で、砂防事業の代表箇所ということで、資料4の7ページをご覧いただきたいと思います。7ページの下の方にありますけれども、これが射場谷川という川でございまして、これについては7年から8年間の工事で、総事業費4億円、ここは保全人家、土石流の氾濫のところに保全人家120戸あります。その他にもJR唐津線、市道、福祉施設がございまして、そういうところでございまして。次の8ページからは大体の場所だとかそういったものがありまして、8ページの下の方に分かるように黄色で氾濫区域を示していますけれども、そのなかにやはり保全家屋120戸、福祉施設1戸、保全道路、あと保全線路そういったものがあるような場所です。9ページからは、基本的にマニュアルに沿ってうちの方が評価をしていますので、飛ばさせていただきます。最後の11ページの上になりますけれども、位置付け的にはB、必要性・効果はA、実施環境はAということで、総合評価をI、優先的に事業を実施するということで考えているところです。

次に資料4-2にいつてもらって1ページに先程申しました6箇所につきまして取りまとめをしているページがございまして。横になっていますけれども、一番上の方に、その他の5箇所、全てにおいて真ん中の方にありますけれども、判断ということで優先的に事業を行う箇所ということで評価をしているところです。以上でございます。

(伊藤委員長)

はい、ありがとうございました。そちらも資料4-2の1ページ目に残りの案件に関しては総括表というかたちで載っております。ほとんどBAAかAAAかそのどちらかしかない、非常に優先度が高いものしかということですね、今回、あげていただいたのは。はい、では委員の皆様何かございましたらお願いいたします。

県内であと砂防をやらなければいけないだろうなという箇所ってざっくり言うとどのくらい残っているのでしょうか。

(中原河川砂防課長)

今、引き続き調査をしているという反面もあります。ただ、その中でも危険な箇所ということで、佐賀県が先にピックアップをした箇所が、全体で、砂防事業も含め、砂防・地すべり・急傾斜も含めまして3,500箇所くらいある中で、そのうち約27%、約1,000箇所しか終わっていないという状況です。

(伊藤委員長)

全国的にもそのくらいですよ。

(中原河川砂防課長)

ただ、今、航空写真、写真ではないですけどもレーザープロファイルということで、要はドローンとかを飛ばして、地形を判断できるようなところもありますので、そういったものを見れば、もうちょっと増える可能性があって、そういったところが今後、危険な箇所だよということで利用しながら進めていきたいと思っています。

(永松県土整備部理事)

補足しますと、土砂災害といわれているものが3つあって、県内で、土石流と地すべりとそれから急傾斜この3種類あるのですが、だいたい今、県で把握しているのが9,900箇所くらい。そのうちやはり人が多く住んでいるとか、優先的にやるべきところが3,500箇所くらいあって、そこに今、事業しているところ、そのうちだいたい終わっているのが1,000箇所。999箇所ということなので、まだまだ優先的にやるべきところは残っているという状況でございます。

(伊藤委員長)

こういった山がちな国なので、佐賀県にかぎらず長野とか岐阜とか高い山がいっぱいあるようなところはもっとすごいことになっている可能性がありますよね、箇所数として。これは未来永劫、人が住む限り続くような公共事業だと思います。大変だと思いますけれどもよろしく願いいたします。何かご質問、はい、お願いいたします。

(鳥井委員)

これ、私、全てあまりよく分かっていないのですが、往々にして、位置付けはBが多いのですけれども、新規評価マニュアルが変わってしまって、100のうち60がBに当たるのですよね。

(中原河川砂防課長)

そうです、9ページの上の方ですかね。

(鳥井委員)

そうです。そうすると、Bになった理由というのは、避難実績を今、見ていたのですが、避難実績、自主避難の実績がない、ないと40のうち0になるから、これがなかった場合には60のB評価になるのかなと思っていたのですが、Bになる理由って何があったのでしょうか。着手するということは、必要性のところは100ということですよ。

(中原河川砂防課長)

やっぱり地元の方が一番その危険性というのがよく分かっているというのがある。雨が降った時にやっぱり少し泥水が多いとか、鉄砲水みたいな水が多いとかであれば、やっぱり雨が降るという時には避難をされていると、そういう箇所が多くあります。そういう中でそういう避難をしてやっぱり危ないと思っている方々のところは早目に優先的に実施するという評価になっています。

(鳥井委員)

そうすると、これは実績があったら40だから、高くないといけないのに、分かっているということは、

(中原河川砂防課長)

実績があるということですね。

(鳥井委員)

実績があるということだったら、40、40だから100にならないのですかね。

(中原河川砂防課長)

なります。

(鳥井委員)

そしたら今のは、位置付け全部Bが多いのですが、どうして60になってしまうのかが知りたいということです。位置付けはほとんどBなので、なんでBなのだろうと思って、これだと危ないと思っているということは逃げる、やっぱりそれは公共事業評価、公共事業をしなければいけないのかなと思うのですが、これで見ると自主避難の実績がないだと0/40だったら、地元の人には危なくないから逃げしていない、なのに整備をやっているみたいな感じに少し見えてしまうのですけれども、要は60になった理由が知りたかっただけなのですけど。

(中原河川砂防課長)

マニュアル調査の位置付けというところで、そういった元々、うちの基本方針を続けているかどうかとか、戸数がどうだとか、そういったのを総合的にみて60点という評価をこのBとしています。

(鳥井委員)

今、私達がみている、この新規マニュアルでいうと、この3つは青丸でしか見えていなかったのですが、40、60になった理由の40というのは、最初この、自主避難のここなのかなと思ったのですが、そうではないのですね。

(中原河川砂防課長)

上の2つだけ要は基本方針に位置づけているかどうかとか、あと保全家屋が50戸あるかということで60点になっていて、更に要は実績だけは100点満点というようなイメージでこのマニュアル自体は、位置付けというところに関しては整理をしているところです。

(伊藤委員長)

10/10とか、50/50とか40/40、あれを全部足したものが60/100になるのです。

(中原河川砂防課長)

位置付けと、その他に必要性だとか効果。

(鳥井委員)

そうですね、そこはAなのでいいのですが、どうして位置付けは全部ほとんどBなのかなと思ってしまって、何があってBになるのだろうと思っただけで。

(中原河川砂防課長)

そうですね。そこが要は10点足す50点で60点になってしまったということですね。今の説明だと自主避難をやっていないから。

(鳥井委員)

そうそう。

(中原河川砂防課長)

やっぱり地元に説明した時に、協力が得られない場合もあったりするものですから、そういうところも含めてうちは全体的に評価をするようにしています。

(高塚県土整備部副部長)

崩れたことがないから避難しない。けれども、いきなり崩れて本当に崩れるとは思わなかったというのが、どこもそういう状態にあって、だから佐賀県は、B評価とって、実績がなくても危険度とかの判定をして、客観評価をしてやった方がいいですよということをして危険な箇所をチェックしています。

(伊藤委員長)

なかなか難しいところありますものね。先祖代々、全然動いていないよとか、心配ないよと思っているところが時によって、だいぶ前に広島のと砂災害とか60数名亡くなりましたけど、ああいうところも江戸時代からは古い地名で荒谷とか流れていたんですけど、宅地開発とか砂防とかある程度やりはじめると、皆安心してしまうのですよね。

(鳥井委員)

安心だと思ってしまうということですね。

(伊藤委員長)

その通りです。激甚のいわゆる地方が激甚災害になるような豪雨が降りますので、いろいろな考え方を変えないといけないですよ。

(横尾県土整備部長)

地形的に危険な箇所ですよというところ、区域を示して地元の方々にもお知らせしていく、危険な箇所という認識はあると思っても、今、言ったように災害対策が出ていなかったら、避難までは行動としては起こらない。ただ、日頃から例えば雨でゴロゴロと石が出て危険を感じられている方は、雨の降り方を見て避難される。そういうところはより危険度が高いので、緊急性としての必要性としては高く評価しようというのが今の考え方です。

(鳥井委員)

そこが少しずれですね。

(横尾県土整備部長)

少しですね。ただ、危険な箇所というのは変わらないので、そこは整備としては我々としてやっていくべきだということでB評価でもやりますということなんです。

(鳥井委員)

分かりました。ありがとうございます。

(伊藤委員長)

それぞれのご報告の件、よろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。

以上で予定されていた諮問・報告事項すべて終わりましたけれども、全体を通しまして委員の方々から何かコメントなどございましたらお願いいたします。よろしいですか。はい、ありがとうございました。

では、事務局の方にマイクをお返しします。

(事務局 小寺県土企画課副課長)

はい、事務局です。伊藤委員長におかれましては、議事の進行、そして委員の皆様につきましては、長時間のご議論をいただきましてありがとうございます。また、現地視察に参加いただいた委員様につきましては、1日ばかりのご対応ということで本当にありがとうございました。本日、いただきましたご意見、再評価でいきますとB/Cがなかなか出てこないようなことの効果とか、そういったところの資料への盛り込み方とか、区分の仕方とか、そういうところを含めて、今日いただいたご意見については今後の取組に活かしていきたいと考えております。

最後に、今後のスケジュールについて少しお知らせをさせていただきます。今年度の予定としましては、本日19件の再評価の諮問をお願いしたところですが、他の事業箇所についても、まだ準備中の再評価の諮問の予定箇所がございます。そちらの分の再評価の諮問と、今回、補正予算での前倒しの新規事業ということでございましたけれども、来年度の令和7年度の予定しています新規事業については評価結果の報告を今年度内に再度お願いしたいと思っております。日程等につきましては、また事務局から改めてご連絡をさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。

4、閉会

(事務局 小寺県土企画課副課長)

それでは、これもちまして、第63回公共事業評価監視委員会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

(参加者一同)

ありがとうございました。