

平成23年度  
第3回長崎県公共事業評価監視委員会  
議事録

日 時 平成23年6月20日(月) 13:30～

場 所 長崎県市町村会館 6F

出席委員 園田圭介委員長

中村聖三副委員長

河西宏委員

平岡教子委員

森永敬子委員

## 平成23年度 第3回長崎県公共事業評価監視委員会

事務局：定刻となりましたので、ただいまから平成23年度第3回長崎県公共事業評価監視委員会を開会いたします。

私は、本日の進行を務めます、土木部建設企画課長の田村でございます。よろしくお願いいたします。

議事に入ります前に、県を代表いたしまして、土木部次長の宮崎よりご挨拶申し上げます。

宮崎次長：土木部次長の宮崎です。こんにちは。

本日は、委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、第3回長崎県公共事業評価監視委員会にご出席いただき、まことにありがとうございます。

本日諮問させていただくのは、再評価事業として31事業、県の事業が21事業、市町村事業が10事業であります。それと、事後評価の対象事業として、県事業の9事業が対象となっております。

長時間のご審議となりますが、よろしくお願いいたします。

事務局：本日の委員会でございますが、委員の過半数の出席をいただいておりますので、長崎県政策評価条例第1条の規定により、本委員会は成立していることをご報告いたします。

次に、審議に入ります前に、今後のスケジュールについてご説明いたします。

本日の第3回委員会では、再評価及び事後評価対象事業の対応方針原案をご説明し、現地調査の実施や詳細な審議の必要性についてご審議をお願いしたいと考えております。

現地調査の実施や詳細な審議が必要になった場合、8月上旬ごろに第4回委員会で現地調査を、8月下旬ごろに第5回委員会で、詳細な審議をお願いしたいと考えております。よろしいでしょうか。

それでは、ここで報道関係の皆様方へのお願いでございます。

会議が公正かつ円滑に運営されるよう、審議における委員名は匿名としていただきますよう、お願いいたします。

本日の委員会では、再評価事業が31事業、事後評価が9事業、その他報告事項が2項目ございます。

それでは、審議の進行につきまして、委員長、よろしくお願いいたします。

委員長：まずもって、さきの第1回、第2回の委員会の審議、並びに知事の答申にあたりましては、大変ご苦労さまでございました。

それでは、第3回の公共事業評価監視委員会を開会いたします。

「議題① 再評価対象事業の説明・審議」について、水産部、土木部の順でお願いしたいと思います。事業者につきましては、できるだけ簡素に、正確な説明をお願いいたし、委員会の進行にご協力ください。

実質的な審議を効果的に行うために、審議対象事項を詳細な説明を行う「個別審議」と、それ以外の「一括審議」に事前に分けております。まず、「一括審議」対象事業の説明をお願いいたしますが、その後、対応方針に関する質疑・審議を行います。

次に、「個別審議」対象事業の説明をお願いし、適宜事業課単位や事業単位等で区切りながらお願いしたいと思っております。そして、その後対応方針、議案に対する質疑・審議を行いたいと思っております。

なお、現地調査等必要な場合については、その折々に皆様方からご指摘をいただきたいと思っております。

それでは、水産部の「一括審議」5事業の説明をお願いいたします。

水産部：水産部の一括審議

漁港－1 有喜漁港漁港関連道整備事業（原案：継続）

漁港－2 式見地区農産漁村地域整備交付金（原案：継続）

漁港－3 神崎地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

漁港－4 早福地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

漁港－5 獅子地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

長崎県：それでは、「一括審議」にかけさせていただきます、水産部5事業についてご説明いたします。

まずはじめに、漁港－1の有喜漁港関連道整備事業についてご説明いたします。

有喜漁港は、諫早市南部の橘湾に面する県管理の漁港であり、主な漁業形態としましては、あぐり網漁や小型底びき網漁などでございます。

事業主体は長崎県でございます。

有喜漁港で水揚げされる水産物や漁港関連物資等の輸送の円滑化、効率化を図るため、有喜漁港から幹線道路の国道251号線に接続させるための関連道962.7mを整備しておりますが、用地買収に不測の日数を要していることから、事業の進捗に遅れが生じておりま

す。しかしながら、用地買収は全 53 筆のうち、平成 22 年度までに 52 筆を買収し、残すは最後の 1 筆のみとなっていることから、有喜漁港で水揚げされる水産物等の輸送の円滑化、効率化、また、平成 18 年度に供用した海水浴場へのアクセスの向上を図るためにも、事業を継続してまいりたいと考えております。

費用対効果は 1.22、平成 25 年度の完成を予定しております。

続きまして、漁港－2、式見地区、農産漁村地域整備交付金についてご説明いたします。

式見漁港は、長崎市の北部に位置し、好漁場である五島灘に面した県管理の漁港であり、主な漁業形態としては、刺し網漁、一本釣漁などがございます。

事業主体は、長崎県でございます。

式見漁港では、台風襲来時の波浪により、背後集落の浸水被害や漁船、漁具に被害が生じていることから、平成 13 年度より防波堤の新設並びに既設防波堤の改良、導流堤の整備を行ってまいりました。しかしながら、背後集落の浸水被害等を解消するための導流堤の配置やその規模を計画するにあたりまして、より詳細な検討が必要となったことから、事業の進捗に遅れが生じておりますが、式見漁港における安全安心な生活環境や労働環境を確保するためにも、今後も事業を継続してまいりたいと考えております。

費用対効果は 2.23、平成 25 年度の完成を予定しております。

続きまして、漁港－3、神崎地区、地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

神崎漁港は、佐世保市の西部、旧小佐々町に位置する佐世保市管理の漁港であり、主な漁業形態としてはあぐり網漁が盛んでございます。漁獲されたイワシ類を加工した煮干しの製品出荷量は、全国第 1 位を誇ります。

事業主体は、佐世保市でございます。

神崎漁港では、陸揚げ準備のための係船施設や漁網を保管する用地が不足していることから、漁業就労の円滑化、効率化を図るため岸壁や用地の整備を行っておりますが、市の財政状況が厳しく、当地区への事業費を十分に確保できなかったことから、事業の進捗に遅れが生じております。

近年の属地陸揚げ量は一定で推移しており、漁業後継者も多い地区でございます。

施設整備に対する地元要請も強く、整備効果も見込めることから、今後も事業を継続してまいりたいと考えております。

費用対効果は 1.79、平成 25 年度の完成を予定しております。

続きまして、漁港－4、早福地区、地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

早福漁港は、平戸市の南西部に位置する、平戸市管理の漁港であり、主な漁業形態としては一本釣り漁でございます。

事業主体は平戸市でございます。

早福漁港は、台風や冬季風浪時の港内静穏度が低いことから、港内泊地の静穏度の向上を図るための防波堤整備や陸揚げ準備作業の効率化、軽労化を図るための浮棧橋等の整備を行っておりますが、市の財政状況の変化に伴いまして、当地区の事業費を十分に確保することができなくなったことから、事業進捗に遅れが生じております。

近年の陸揚げ量は一定で推移しておりまして、漁業後継者にも恵まれ、活気がある地区でもございます。施設整備に対する地元要請も強く、整備効果も見込めることから、今後事業を継続してまいりたいと考えております。

費用対効果は1.48、平成25年度の完成を予定しております。

続きまして、漁港-5、獅子地区、地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

獅子漁港は、平戸市の中央西部に位置する平戸市管理の漁港であり、主な漁業形態としては定置網漁でございます。

事業主体は、平戸市になります。

本漁港は、港内静穏度の確保と潮位差による陸揚げ作業等に支障を来していることから、防波堤並びに浮棧橋の整備を行っておりますが、早福漁港同様、市の財政状況の変化に伴い、当地区への事業費を十分に確保することができなくなったことから、事業進捗に遅れが生じております。

近年の陸揚げ量は一定で推移しており、付加価値の高い活魚にも力を入れるなど、精力的な漁港であります。施設整備に対する地元要請も強く、整備効果も見込めることから、今後も事業を継続してまいりたいと考えております。

費用対効果は1.2、平成28年度の完成を予定しております。

以上、水産部一括審議5件の事業説明を終わらせていただきます。

委員長：ただいま水産部の一括審議5事業について説明がありましたが、何かご質問その他ありますか。

委員：最初の有喜の漁港ですけど、用地買収は全部終わっているのでしょうか。

長崎県：あと1筆だけ残っています。

委員：それは、可能性としてはどうなのですか。

長崎県：鋭意努力しております。

委員：海水浴場が隣接していると言われましたが、どのあたりが海水浴場になるのですか。

長崎県：有喜漁港の右側になるのですが、この航空写真には写っておりませんが、右側にございます。

委員：海水浴場に行くのにも、今の赤い線、上から、251 から下りて行くことになるのですか。

長崎県：今は251 から、この黄色の線を通して入っております。

長崎方面から来ますと、こちらの関連道を通して入りやすくなると考えております。

委員：漁港-2 から漁港-5 まで、いずれも事業採択後10年経過ということで、今回町の分も出されておりますが、2 から5 までの部分の用地買収というのは関係するのですか。

長崎県：関係しません。

委員：そういう意味での配分ですね。

長崎県：はい。

委員：わかりました。

予算さえつけば集中できる、そういうことですね。

長崎県：はい。

委員：3 から4、5 のところが、B/C のところは当初案から全部下がっているのですが、これは事業費が膨らんだのか、それとも逆に見込める効果が下がったのか、どちらですか。

長崎県：事業費が膨らんでいるというところがございます。ほとんど事業費が膨らんでいるとご理解いただいてよろしいと思います。

委員：想定以上にお金がかかっている。

長崎県：そうでございます。あと、漁船が若干減っているとか、そういうこともございまして、便益が減っているというところもございます。

委員：はい、わかりました。

委員長：漁港はいつも気になるのが、だんだん漁船の数が減ったり、組合員の数が減ったりというのが気になってくるが、この漁港-1 なんかも正組合員は70%減っていますね。どうしてこんなに減っていくのだろうか。組合員数も減っているし、利用船隻も減っているし。海水浴はいいだろうけど、漁港そのものがちょっとばかり、B/C は1.22 出ているけど、その辺の今後の見通しはどうですか。

長崎県：組合員数の減少とかは、やはり高齢化が大きな要因だと思っております。それは全国的なものかなと思っております。

委員長：高齢化によって正組合員が減っていく。しかし、組合員そのものも半分近くになってい

ますね。だから、これの完成が平成 25 年、完成時にもっと減っていくという可能性がないでもないですね。そうすると、B/C は 1 をキープできますか。どうですか、見通しは。

長崎県：そうですね、確かに、今から先は横ばいと考えておりますけども。

委員長：何とかそういうことで、海水浴客は喜んでいるけども、漁港の方は寂れているというのは、ちょっと心外な面もあるけりますが。しかし、何とか組合員がそれだけ残っていくということになれば、利用度は維持されていくのでしょうか。

ほかにいかがですか。

ほかになければ、水産部一括審議 5 事業は、対応方針原案どおり継続ということによりよろしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：よろしいですね。それでは、そのように決定いたします。

#### 漁港－6 深江地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

委員長：続きまして、水産部の個別審議の事業の説明をお願いいたします。

まず、漁港－6 からお願いいたします。

南島原市：皆さん、こんにちは。南島原市です。

ただいまより、深江地区、地域自主戦略交付金事業について説明いたします。

深江漁港は、島原半島南東部に位置し、有明海を漁場とする沿岸漁業の拠点港であり、漁業は本地区の主産業の一つです。事業構成は、一漁港一漁場で、主な漁業形態は、キス、ヒラメ等の刺し網、イカかご、タコつぼ、クルマエビの養殖です。

今回、本地区の深江漁港におきましては、事業採択後 10 年が経過したため、再評価の対象となっております。

深江漁港の事業を航空写真により説明いたします。

本漁港は、台風や荒天時には港内が荒れ、安全な係船ができない状況にあります。また、漁業者の高齢化が進んでいるため、今後の漁業活動の作業効率を維持・向上させるためには、就業環境の改善が必要となっております。その対策として、本事業により防波堤や護岸、用地、泊地、物揚場の整備改良を進めてまいりました。

写真、青色で示した施設は既に完成しており、進捗率は 84% となっております。進捗の遅れの原因といたしましては、本市の財政が厳しい状況にあることから、本地区への事業費を確保することが難しくなったことにあります。しかしながら、本漁港はこの写真で示しておりますように、台風や荒天時には波浪が港内に侵入し、漁船の安全な係留ができない

状況です。

その対策として、防波堤改良の整備を今後も引き続き行い、港内静穏度の確保を図る必要がございます。さらに、防波堤の整備が荒天時に他の漁港への避難が不要となり、生産コストの縮減にもつながると考えております。

また、船揚場はこれまで施設がなく、島原港を利用し、漁船の修理、点検を行ってまいりました。船揚場を整備することにより他の漁港への移動が不要になり、労働力や運航経費の削減が図られます。近年の漁業環境の悪化により水産資源は減少傾向にあります。また、漁業生産の不振から後継者の減少や従事者の高齢化も深刻な問題となっている一方で、本事業により整備した漁場で海面養殖業が生産額においては増加傾向にあります。本地区の主産業の一つであります水産業への期待は依然として大きく、地元の漁民や漁協の漁港整備に対する要望は非常に強いものがあります。

また、費用対効果につきましては1.16となっていることから、事業効果は確保できるものと考えており、平成25年度の完成を予定しております。

以上でございます。

よろしくご審議賜りますよう、お願い申し上げます。

委員長：ただいま、漁港－6 深江漁港の説明をいただきました。何かご質問ございますか。

委員：先ほど荒天時の写真を見せていただきましたが、今回の計画どおりの整備が終われば、基本的には、先ほどの写真くらいの台風が来ても港内の静穏度を保てると考えてよろしいのですか。

南島原市：はい、そう考えております。

委員：はい、わかりました。

委員長：ほかにいかがですか。

これも組合員、漁船の減少が大きいですね。漁船が20%減、組合員が53%減。当初からすると、高齢化なんかで減っているというのはわかりますけど、この辺はどうなのか、今後の見通しは。

南島原市：その件につきましては、確かに高齢化というのは全国的なものかと考えております。ただ、南島原市におきましては、委員ご存じのように、干潮の干満差が大きいということで、5mほどございます。その関係で重労働ということで、早期にある程度年配の方もやめていかれるというのが原因の一つになっているかと思っております。今回、浮棧橋等を整備することによりまして、その辺の労働環境の改善も図られていくと思っておりますし、現

在の漁業者の年齢構成からいきますと、俗にいいます 60 歳が定年といたしますと、60 歳以下の方がまだ半数ということで、漁業者に関しましては 70、80 まで頑張られる方は頑張っていると思いますので、こういう整備が進むことによりまだ減少率は横ばい状態を続けていくのではないかと考えております。

委員長：B/C が 1.24 から 1.16 に下がっていますが、これは、生産高が減少となったことが原因ですか？。

南島原市：お答えします。

最新の原単位により計算し直したのですが、変更の主な原因といたしましては、全体の単価が上がったというのも一つ、また先ほどご指摘がございましたように、漁船の減少傾向にあるというのが一つの原因と考えております。

委員長：いかがですか。

委員：先ほどから委員長から何度かご質問があっている組合員の数の減少とか、そういったところで高齢化という話をされていますが、シーズンなりこういうふうにするというのわかりますが、例えば、バックデータと言うのでしょうか、実際に組合員になっておられる方のアンケートをとって今後続けていく意思があるかないかとか、そういったことを確認されたりしたことはあるのでしょうか。

南島原市：南島原市におきましても、現在、漁場課の方で後継者育成の事業とかはメニューとして上がっておりますので、私どもの方も各漁協さんを通してそういう育成の事業の希望がないかの確認とか、今後の仕事の考え方につきましては、各漁協さんを通して、詳細とはいきませんが調べさせていただいております。

委員：そういった結果として今後、これ以上そんなに極端に減ることはないだろうと判断されているということでしょうか。

南島原市：はい。

委員長：ほかにいかがですか。

干満の差が大きいのが、今度栈橋ができて作業環境が改善されたというのが大きいというふうな話をされておりますが、これは完成しているのですね。浮栈橋 1 基は。

南島原市：そうですね。完成しております。

委員長：これはどうでしょうね、一回現地を見てみたいと思いますが。何となく、説明をきいて大丈夫かなというのが率直な感じとして残ります。完成年度が平成 25 年ですから、進捗率が 84.6、当初よりも幾らか進んでいるというのはわかります、これは詳細審議というこ

とにさせていただきますでしょうか。一回現地を見てみましょう。いかがですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、この件については、詳細審議ということにさせていただきます。

#### 漁港－7 厳原東地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

委員長：次の漁港－7、厳原東。

長崎県：厳原東地区地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

厳原東地区は、対馬市南端の東側に位置し、周辺海域が天然の好漁場であることから、漁業が盛んで地区の基幹産業になっております。本事業地区は内院漁港、久和漁港、安神漁港の3漁港と安神漁場から構成され、主な漁業形態としてはブリ、マグロの一本釣り、イカ釣り、定置網、アワビ、サザエ等の採貝業でございます。

内院漁港において、事業採択後10年が経過したことから、再評価の対象となっております。

安神漁場が平成15年度、安神漁港が平成17年度、久和漁港が21年度に完了し、それぞれ効果を発揮しております。

内院漁港ですが、青色で示す－2m泊地及び沖防波堤については完成しておりますが、赤色のA防波堤－3m岸壁などは未完成でございます。現在の進捗率は57%となっております。

この進捗の遅れの原因として、平成17年9月に策定された対馬市中期財政計画において普通建設事業費の大幅な抑制が図られたこと、平成20年度の冬季季節風による工事の手戻り及び平成22年8月の台風4号による被災で進捗が遅れております。今後の整備といたしましては、まず台風時、荒天時の港内静穏度を確保するための防波堤を完成させます。

この防波堤の整備により、港内静穏度向上による漁船の安全な係留泊地の確保だけでなく、蓄養水面を増加させ、ブリ等の漁獲物の計画出荷が可能となり、魚価の向上が期待されます。

また、係留施設の不足に対して岸壁を整備することにより、漁船の係留スペースを確保するとともに、その背後に用地を造成し、漁具補修作業等の効率化、経費の削減を図ってまいります。加えて、本漁港は潮位差が大きく、漁船からの陸揚げ作業に多大な労力を要していることから、既設物揚場を浮体式に改良することにより軽労化を図ります。

近年の漁業資源の減少、漁獲の低迷等はあるものの、本漁港は漁獲量、漁獲高は横ばい

で推移しており、人口の減少、高齢化に伴う島内産業の低迷の中、基幹産業である漁業への期待は依然として大きく、地元漁民及び地元漁協の漁港整備に対する要望は非常に強いものがございます。

また、費用対効果につきましても 1.19。さらに、漁業後継者もいることから、事業効果は確保できるものと考えており、平成 28 年度の完成を予定しております。何とぞご理解をいただき、継続事業としてご審議のほどよろしくお願いたします。

以上でございます。

委員長：ただいま漁港一7、巖原東地区関係のご説明がありました。何か。

委員：B/C ですね、これだけ当初が 1.16 で 1.19 と上がっていますね。ほかの漁港はみんな下がっているのに。そして、事業費が膨れ上がっているせいかなと思ったのですが、事業費は 2 億円ぐらいで、下のなんかだったら全体が 20 何億円の 2 億円だから、こちらの方がパーセンテージとしては事業費の膨れ上がりが少ないですね。これだけ B/C が上がっているのは、漁業の後継者が多いとか、何かそういう関係、これだけです。当初と現行が、ちょっとですけど、B/C が上がっている。ほかのはわかりませんが。

長崎県：評価項目の見直しを行っております。

委員：それは、ほかのもみんな見直されているのではなですか。

長崎県：はい。その中で、用地の舗装に伴います定置網の耐用年数や、作業時間の短縮や、防波堤の整備に際しまして、防波堤を自然調和型、要するに、海藻が増えやすいような構造にすることなど、そういう防波堤の構造にしまして、藻場造成を行うことによって漁獲量の増大とか、そういうの見込んでおりまして、そういうところで費用対効果が増えているような状況でございます。

委員：漁獲量の増大を見込んでいるというのが、一番大きな要因なのですね。

長崎県：大きな要因としましては、どちらかと申しますと、用地舗装に伴います網の耐用年数の増加とか、そちらの方が大きゅうございます。

委員長：しかし、費用が上がったわけですね。2 億幾らね。それに対して、それだけの便益が出たという、例えば、漁船の隻数が 20% 減、組合員 27% 減、売上もそこそこ横ばい。どうもその辺というのが、もう一回便益の一番増えた部分、数値的にちょっと出してみてください。

長崎県：先ほども申しました、定置網の耐用年数の延長、作業時間の短縮効果が一番大きな要因となっております。

委員 長：便益がどのくらい増えたの？

今日は飛行機が飛べなくて、対馬の現地の人が来られなかったものだから、本庁の方が代わって説明をするというので、ちょっと苦しい面もあるのですが。

長 崎 県：定置網の耐用年数の延長、作業時間の短縮で、年間約 1,100 万円、あと自然調和型防波堤の整備に伴う漁獲量の増大で約 800 万円程度を見込んでおります。これが、主な要因となっております。

委員 長：確かに 1.19 出るということですね。

長 崎 県：はい。

委員 長：いかがですか。

委員：今回に限った話ではないのですが、結局、いただいている資料を見て B/C の数字だけわかりますが、変化が何によるのかというのが全然わかりません。ですから、特に大きな変化があった場合には、何らかの説明を資料の中に入れていただくか、別につけていただくかしていただかないと、数字だけを見て十分ですねとか、足りませんねという議論をしてもあまりよくないと思いますから、そこはちょっとお願いをしておきたいと思います。

長 崎 県：わかりました。

委員 長：道路などは、総費用に対して便益が幾ら出て、例えば、渋滞が幾ら緩和された、あるいは時間的に幾ら効果が出たとあるのですが、水産の漁港の場合はそれが無いから、B/C の比較というのが今、委員から出たように、ちょっとわかりにくいので、今後の課題としてそこら辺は水産部の方も考えてください。いいですか。

長 崎 県：はい。

委員 長：ほかにいかがですか。

委員：この件のように幾つかの漁港があったり、幾つかの施設を造成するとかあったときに、予算が限られていますね。そのときのやる順番というのはどういうふうに決められているのですか。結局、今回みたいに台風で壊れましたと。あそこが先にちゃんとできていればどうだったという気もしますし、そのあたりの順番はどうやって決められているのか、教えていただきたいのですが。

長 崎 県：基本的には、外郭施設の方から整備を行いまして、港内の静穏度を確保していくというのが一番ですが、その次に、完成間近とか、あと、その工事を整備することによって事業が早期に発揮できるとか、そういうところを勘案しまして優先順位をつけさせていただいております。

委員長：ほかにございませんか。

では、漁港－7の件につきましては、原案どおりということで対応方針はよろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そういうことで決めさせていただきます。

#### 漁港－8 巖原東地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

委員長：次に、漁港－8、上県西地区の説明をお願いします。

長崎県：続きまして、上県西地区、地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

本地区は対馬市の北西部に位置し、周辺海域が天然の好漁場であることから、漁業が盛んで地区の基幹産業となっております。本事業地区は、佐護湊漁港、越高漁港、女連漁港の3漁港と佐護湊漁場の1漁場から構成されており、主な漁業形態はイカ釣り、ブリ、マグロ等の一本釣り、アナゴ等のかご漁業、アワビ、サザエ等の採貝業でございます。

今回、本地区の女連漁港におきまして、事業採択後10年が経過したことから、再評価の対象となっております。

その他の漁港、漁場につきましては、平成22年度までに完成しております。

なお、平成22年度までの進捗率は、事業費ベースで82%となっております。

女連漁港の概要についてご説明いたします。

平成13年度の計画時点では、波浪、強風により漁船の安全な係留ができず、係船岸への接触事故が発生したり、他港へ避難している状況でございました。しかし、本事業により防波堤等の整備を進めた結果、現在では安全係船が確保されております。

なお、青色で示す施設は、平成22年度までに完成しており、赤色の施設が残事業となっております。事業進捗の遅れの原因は、平成17年9月に策定された対馬市中期財政計画において普通建設事業費が大幅に抑制されたことであり、このことで本地区への事業費を確保できなくなりました。

女連漁港では、約30分をかけて移動し、近隣の鹿見港湾の船揚場及び蓄養水面を利用していることから、その移動コストが経営を圧迫している現状でございます。このようなことから、今後の整備により移動コストの縮減や蓄養の新規参入の増加など、安定した漁業経営につながるものと期待されております。

以上が地区の概要であります。漁獲資源の減少は懸念されるものの、漁獲量、漁獲高とも横ばいで推移しており、基幹産業である水産業の振興は漁村の存続にもかかわる重要

な課題でもあることから、地元漁民及び漁協の漁港整備に対する要望は非常に強いものがございます。

あわせて、費用対効果につきましても 1.19 であり、事業効果は確保されているものと考えており、平成 26 年度の完成を予定しております。

何とぞご理解をいただきまして、継続事業としてのご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

委員長：説明を受けましたが、何かご質問ございますか。

これは隻数があまり減ってないけど、組合員が 12.5%も減っているようですね。ということは、1 隻当たり乗る人が減ったと、漁船そのものの改良とかなんとかだということになるのですか。

長崎県：はい、そうですね。あと、事業費が若干増えております。

委員長：1 億 7,000 万円ほど増えているけど、それは何ですか。

長崎県：これは女連漁港の道路の法線変更等を行いまして、その法線変更に伴いまして、護岸部に消波工（波消しブロック）を設置せざるを得なくなったものですから、そういうところで増加しております。

委員長：いかがですか。

よろしいですか、原案どおりということで。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：では、そういうことで決定いたします。

#### 漁港－9 巖原東地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

委員長：漁港－9、豊玉西。

長崎県：豊玉西地区、地域自主戦略交付金についてご説明いたします。

豊玉西地区は、対馬市中央部の西海岸に位置し、周辺海域が天然の好漁場であることから漁業が盛んで、地区の基幹産業となっております。本事業地区の構成は、唐崎漁港、小綱漁港、豊玉西漁場の 2 漁港 1 漁場で構成されており、主な漁業形態は一本釣り、イカ釣り、かご漁、定置網でございます。

今回、本地区の唐崎漁港、小綱漁港におきまして、事業採択後 10 年が経過したことから、再評価の対象となっております。豊玉西漁場につきましては、平成 17 年度に完成しております。

まず、唐崎漁港の唐州地区においてご説明いたします。

本地区では、港内の静穏度確保のための防波堤の整備、並びに漁具補修などの作業を効率的に行うための用地の整備を行っております。青色で表示されている箇所が完成している施設で、赤色が未完成の施設です。

次に、唐崎漁港の廻地区です。

本地区も同様に、港内の静穏度確保のための防波堤の整備、並びに漁具補修などの作業を効率的に行うための用地の整備、また陸揚げ作業等の軽減を図る施設整備を行っております。青色で表示されている箇所が完成している施設で、赤色が未完成施設です。

本漁港において現在、特に支障となっているのが漁具の補修や仮置きのための用地が不足していることでございます。このため、写真にございますように、定置網を海中に仮置きすることもございます。このようなことから新たに用地を整備しまして、漁業作業の効率の向上を図ってまいります。

また、潮位の変化により船からの荷揚げに多大な労力と時間を要していることから、簡易浮棧橋を設置しまして、干潮時の陸揚げ作業の効率化及び労働時間の短縮、省力化を図るため浮棧橋を整備し、就労環境の改善を図ってまいります。

次に、小網漁港です。

本漁港は、湾口から吹き込む強風を遮るための防風フェンスの設置や、漁業活動の効率化を図るため、浮棧橋、船揚場などの施設を整備しております。青色で表示されている箇所が完成している施設で、赤色が未完成の施設でございます。

本漁港におきましては、現在特に支障になっているのが、写真に示しておりますとおり、港口により流れ込む強風によって船が動揺し安全な係船ができないことでございます。このことから、防波堤護岸に防風フェンスを設置することにより、安全な就労環境の確保を図ってまいります。

現在の進捗率は、事業全体の約 43%となっております。事業の進捗の遅れの原因といたしまして、平成 17 年 9 月に策定されております対馬市中期財政計画において、普通建設事業費の大幅な削減が図られたことにより、唐崎漁港は平成 18 年度から、小網漁港は平成 20 年度からやむを得ず休止した次第でございます。

近年の漁業資源の減少、魚価低迷等はあるものの、本地区は漁獲量、漁獲高は一定の水準で推移しておりまして、人口の減少、高齢化に伴う島内産業の低迷の中、基幹産業であります漁業への期待は依然として大きく、地元漁民及び地元漁協の漁港整備に対する要望

は非常に強いものがございます。

また、費用対効果につきましても、1.33 でございます。事業効果は確保できているものと考えておりまして、平成 28 年度完成を予定しております。

何とぞご理解をいただきまして、継続事業としてご審議のほどよろしく申し上げます。以上でございます。

委員長：漁港-9、豊玉西の説明がありました。何かありますか。

委員：工期は6年延びていまして、ほかのところも4年から6年延びて、事業費もアップしていますが、こちらは事業費が削減されていますけれども、それはどうしてでしょうか。

長崎県：事業費の削減につきましては、既に完了した事業を精算額に変えております。

また、残事業につきましても見直した結果、約7,000万円の減となっております。

委員：同じようなことですが、ちょうど今、大体43%、半分以下ぐらいですよ。使っている事業費を見ると8.2億円だから、半分よりちょっと少ないぐらい使っているから、大体事業費としてもそれぐらいで、そうしたら、平成23年度の事業費はゼロになっています。事業費がゼロだったり、長い時間かけてやっても、工事は中断して、それでもいいものかと言ったら変ですが、それで効率が、どこか1年間中断するとか、どこかで2年間中断するとか、こういうふうな形でなされている事業みたいに見えるのですが、事業の効率としてはどうなのでしょう。対馬市の財政事情があると思われませんが、素人目には、やる時にはやって、どこかが終わったらまた次やった方がいいような気がします。休み休み長い時間かけてやった方がいいのですか。そのあたりはどのように考えておられるのですか。

長崎県：委員ご指摘のように、継続してやった方が一番よろしいかと思いますが、やはり先ほど委員お話しになりましたように、市の財政状況、あと、他の漁港等への予算の配分とか、そういうのも市の事情があるものと考えております。

委員：普通、途中でやめれば、そこに行くまでの間にまた次に再開したときに、ある程度時間がかかれば、再開時点に行くまでの費用とか時間とかも少しかかると思われます。一番まずやり方のような気がします。市の財政事情も十分わかります。先ほど委員も言われていたように、優先順位とかあれして先に片づけていく、そういうふうな方向も今後検討されたらいかがでしょうか。

長崎県：了解いたしました。

委員長：対馬も財政が非常に厳しいというのはわかりますが、漁民は期待しているわけだから、

なかなかそういう形でいたずらに時間が延びていくというのもいささか問題があるだろうけど、これは財政の具体的な運営については自治体のそれぞれの考えもあるところだろうから、当委員会でもやかくなかなか言いにくい面もあるけどね。ただ、その辺についてはいたずらに時間を延ばすことというのは、問題があると思われま。

また、ここも組合員がかなり減っています。約47%減っていますね。だから、だんだん延びていくことによって、その辺との関係も出てくるのじゃないかな。利用漁船も12%減ってくる。何かその辺との関係もあるような感じもしますよね。だから、時間を今回6年延ばすということは、財政上やむを得ないことかもしれないけど、行政として問題ないとはなかなか言いがたい面もあると思いますね。

いかがですか。

委員：財政上厳しいというのはずっと話が出ていますが、そういう状態で28年度完成というのは大丈夫なのですか。というのが、結局、着工してから10年たって半分進んでないわけですね。財政状況が好転しているわけではないと思うので、あと半分をやるのにあと5年でいけるのでしょうか。

長崎県：そちらの方は、今後、豊玉西の方にも予算を回せると聞いておりますので、今後、この計画期間内の事業完了は十分できるものと考えております。

委員：見通しはわかりましたが、何となく状況がこういう状況なので、本当かなという気がしてしまうわけですね。ほかの事業も含めてそうなのですが、そのあたり残りの事業に必要な時間をどういう考え方で推定されているのかとか、ある意味、ひょっとしたらその自治体さんがどう優先順位をつけてやっていくかという意思表示になるかもしれませんけども、そういったところはしっかりご説明いただければと思いますけれども。

委員：県の方にお尋ねをしたいのですが、国でも例えば、離島、対馬というところは、漁港もしくは公共工事ぐらいでしかご飯が食べられないというのが実態でありまして、そういう中で国及び離島とかいう場合は、ライフラインに関する、あるいは支えている経済、漁業であればウエイトでもってどうだというような一つの測り方、通常の本土と違うような尺度をもって必要、B/Cのみじゃなくて、そこの中に数値化できるものを入れようとか、そういうアプローチをなさっておるようには伺っていますが、今後それをご検討なさっていくという用意があるのかどうか、自治体においても。

もう一つは、多分、離島なんか、今申し上げたようにB/Cでとらえると極めて厳しい。今後を見た場合には非常に厳しいので、そういう視点をもってやられるかということと、

あと、離島振興法が今度終わりますけど、そのあたりの見通し、継続できるという見通しがどうなのか。

二点教えていただきたいと思います。

長崎県：離島特有のB/Cにつきましても、確かに委員ご指摘のように、私どももそういうふうな視点で離島特有のB/Cを見られないかというのは考えてはいますが、なかなか国のシステムがそういうふうになっておりませんので、現在のところはできないような状況になっております。

もう一点は、離島振興のお話をごさいましたけれども、やはり委員お話しのように、漁港は水産業のみならず離島交通の基地となっておりますので、ライフラインとして必要不可欠なものでございますから、今後も必要なところは積極的に整備してまいりたいと考えております。

委員長：総じて、対馬の場合は一次産業、特に林業とか水産業、農業、特に水産業が将来的に経済基盤の一つの大きな柱であるわけですし、漁港整備というのは水産業の一つの大きな基盤づくりのための手段であるわけですね。だから、これは国・県の補助を受けて市が裏打ちをするわけですが、裏打ちをする財源が対馬市は今厳しいというので、漁港関係をしばらく待ってもらおうという形になっているわけですが、何かその辺問題なしとしませんけれども、現実には現実ですから、私どもが申しかねますが、いずれにしてもこのままでいいのかどうかということについては大きな疑問を感じているということとは言えると思います。

いかがですか。ほかになければ、この件は原案どおりでよろしいですか。継続ということで。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

長崎県：先ほどの離島半島振興法の延長につきましても、離島半島の特別委員会で今審議しているところで、海洋離島とか国境離島、半島に水産部におきましても286港の漁港がございまして、そのうち178港、60%が離島にある。あとの半島につきましても、全体の9割が離島・半島にあるという漁港でやっています。その中で今から離島振興法等を決める中で、離島の生活とか基盤をどうしていくかということ、今年の前半に、離島振興法の延長に向けての取り組みをやっていきたくてやっているとあります。

それと、先ほど出ましたけれども、水産の組合員の減少とか水揚げの減少というのは、昭和の終わりごろをピークに2,000億で100万トンの水揚げがございましたが、現在が1,000億の30万トンの水揚げとなっております。水揚量につきましても、最近はずっと横ばいと

ということで、今度新たに長崎県の水産業振興の基本計画を策定しまして、この30万トンだけは何とか維持していくというふうな方針を立てて、新規参入者の補助とか後継者育成のための補助であったり、それとか、今まではとるだけの生産者がやっていることを、水産加工まで自らできる独自産業化ということを目指して、もうかる水産業をやろうということで努力しているところです。

それと、漁港事業につきましても、現在140港あるのですが、先ほどありましたけども、漁港から漁場というふうにつくり育てる方にシフトしていこうということで、本年度につきましても、全体140億円のうち40億円が漁場事業ということで、この分についても今年7%ほど漁港から漁場に移しまして、ピンポイントで漁礁をつくることで、燃油高騰でありますけども、その分が漁港からピンポイントで行けるとということで、燃料がその分少なくなる。それとか、効率的にとれるということで、先ほど費用対効果が上がっていますのもそのことを推算しながらやっていこうと考えております。

なかなか今、公共事業が減っていく中で、長崎県の基幹産業の水産業を発達させていくためには、今まで港は開発できたけども、本当に漁民の皆さんがもうかる漁場とか育てる漁場とかつくっていかねければと考えていますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

委員長：以上で水産部関係を終わりたいと思いますが、よろしいですか。

ご苦労さまでした。

**都計-3 都市公園事業（大村市総合運動公園）（原案：継続）**

**港湾-2 厳原港改修事業（原案：継続）**

**港湾-4 川棚港改修事業（原案：継続）**

**港湾-5 瀬川港改修事業（原案：継続）**

**港湾-6 瀬川港海岸保全事業（原案：継続）**

**港湾-7 口ノ津港海岸保全事業（原案：継続）**

委員長：続きまして、土木部の一括審議を行いたいと思いますが、13事業という大変多うございますので、二つに区切って審議をいたしたいと思います。

まず、都計-3、港湾-2、港湾-4、港湾-5、港湾-6、港湾-7の6事業について、説明を求めます。

長崎県：説明の前に、修正をお願いします。8/12ですが、港湾-1の長崎港改修事業のB/Cは1.31が1.30です。港湾-2厳原港改修事業は1.26が1.24です。

それでは、一括審議の分について説明したいと思います。

まず5/12ページの、都計-3都市公園事業の大村市総合運動公園について説明します。

事業概要は、第1期で9.6haの整備になっています。

多目的広場、テニスコート、グランドゴルフ場16ホールを整備する予定です。

この工事は、文化財保護法に基づく調査や補償物件等で時間を要しまして、平成19年完了予定が33年までに延びております。それに伴いまして、事業費も39.7億円と増えております。

事業の進捗率が31.9%、費用対効果B/Cが3.55です。

対応方針としまして、継続で提案しております。

続きまして、8/12ページの港湾事業でございます。

港湾-2 厳原港改修事業です。

離島ターミナルの整備を行っております。

岸壁7.5mの整備に伴いまして、それに付随する防波堤やふ頭用地の整備を行っているところです。大規模地震対策に関する基本方針に位置づけられたため、耐震岸壁の整備に変更しております。それに伴いまして、工期が、平成21年完了が25年、事業費も24億円が31.3億円と増えております。

事業の進捗率が89%、B/Cが1.24です。

対応方針としまして、継続で提案しております。

続きまして港湾-4、9/12ページ、川棚港改修事業になります。

これは臨港道路の整備となっております。

道路延長1,008mと橋梁1基です。工事の振動等による影響の懸念から建物補償の可能性を考慮し工期が延びております。そのために、平成21年完了が24年完了に延びております。事業費についても19.5億円に増えております。

事業の進捗率が94%、費用対効果B/Cが1.31です。

これの対応方針も継続で提案をしております。

次に港湾-5、瀬川港改修事業です。

これは小型船だまり整備ということで、基本的に漁船対策の整備になっております。防波堤、護岸、物揚場、浮棧橋等の整備を行う予定です。

事業の進捗率が99%となっております。ただ、工事の影響で建物補償の必要が急遽確認されたため、工期が延びております。平成21年完了予定が平成24年に、事業費が23.7

億円と増えております。

B/C が 1.23、対応方針は継続ということで提案しております。

次に港湾－6、瀬川港の海岸保全事業です。

高潮対策としての護岸整備になります。護岸の天端高が低く、老朽化していることから護岸整備を行う予定になっております。

事業の進捗率が 90%、B/C が 1.3 ということで、継続提案を行っております。

次に港湾－7、口ノ津港の海岸保全事業です。

これについても、高潮対策としての護岸整備となっております。

事業の進捗率が 88%、費用対効果が 9.01 ということで、継続となっております。

以上が一括審議の案件です。

委員長：ただいま土木部一括関係の前半 6 事業について説明を受けましたが、何かご質問ございますか。

委員：5/12 の都計－3、都市公園事業ですけど、工期が当初の平成 19 年だったら、もう終わっているはずですね。それが平成 33 年といたら、14 年延びているのですね。こんなに予定が延びているというのは、どうしてですか。今もまだ 39.1%しか進捗していませんし、B/C は結構上がっているようですが。

大村市：先ほどの話の中にもありました、文化財の調査等で非常に期間を要しておりまして、その分で事業期間が延びております。

委員長：黒丸遺跡というのは、いつぐらいから調査を始めたのですか。文化財調査は。

大村市：平成 14 年でございます。

委員長：まだ相当かかりそうなの？

大村市：いつまでというのが、用地を買収できてから調査に入りますので、その分ずっと継続という格好にはなりますけれども。

委員長：時間がかかるわけ。

大村市：はい。

委員：その割には事業費が上がっていないようですね。補償とかにかかるとしたら、事業費ももうちょっと上がっていてもいいような気がします、全体で。

大村市：文化財は、補償費はすべての用地の上ののっているわけではございませんので、補償の物件というのは 3 軒あたりですが、用地としましては田んぼとかそういったものがありますので、補償費が上がる場所と上がらない場所もあるということでご理解いただければ

ばと思います。

委員 長：これからですよ。まだ変化することもあり得る、事業費がね。

大 村 市：はい。

委員 長：ほかにいかがですか。

        巖原が、B/Cが1.26から1.24に変わったのですね。

長 崎 県：はい、1.24です。

委員 長：川棚の建物の工事振動というのは、どんな工事をすれば、補償しなければいけないような要因が出てきたのかな。

長 崎 県：道路の整備、後ろの画面に出っていますが、赤いルートで道路をつくっているのですが、最後の右側の方に山を大きく切る個所がございまして、そちらに大きな岩盤が出まして、その岩盤掘削の関係で補償の可能性が出てきたということになります。最後の最後ということで。

委員 長：瀬川港も背後家屋の補償があるのですね。

長 崎 県：そちらは埋立てに伴うもので、護岸の整備をするときに建物が動いているという話がありました。

委 員：今の川棚ですけれども、臨港道路というのは、港から国道に出るための道路としてつくられているのでしょうか。

長 崎 県：臨港道路という位置づけですので、港の貨物なり周辺の工場から出てくるものを国道などにタッチさせるということになります。

委 員：普通の国道の流れをよくするとか、そういう対策では出来ないのですか。

長 崎 県：その機能は臨港道路にはありません。港で扱う貨物や人とか、そういうものを運ぶためのものということです。

委 員：国道だったらもっと延長しないと意味がないような気がするのですが。

長 崎 県：その話もあるのは存じておりますが、臨港道路での機能はそのようなところは持ち合わせていないということになります。

委員 長：よろしいですか。

        ほかになければ、一括審議の前半6事業については原案どおりでよろしいですか。

        〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：以上でとどめて、次の7事業について一括説明をお願いいたします。

**河川－1 時津川総合流域防災事業（原案：継続）**

河川－2 長与川総合流域防災事業（原案：継続）

河川－3 江ノ浦川総合流域防災事業（原案：継続）

河川－5 川棚川総合流域防災事業（原案：継続）

河川－6 後の川総合流域防災事業（原案：継続）

河川－7 釣道川総合流域防災事業（原案：継続）

砂防－2 河通川通常砂防工事（原案：継続）

長崎県：10/12 ページの河川と砂防事業になります。

まず、時津川です。総合流域防災事業、時津川。改修延長が 940m で、河道拡幅や護岸の整備、橋梁架替等を行っております。

工期が平成 27 年と、2 年間延びています。

事業の進捗率が 87%、費用対効果が 7.69 となっており、対応方針は継続で提案しております。

次は長与川です。総合流域防災事業で、改修延長が 2,150m、河道拡幅、護岸整備、橋梁架替等です。完了年度と事業の変更はありません。

進捗率が 72.7%、費用対効果が 1.27 となっております。継続で提案しております。

次は江ノ浦川、総合流域防災事業です。工事延長が 2,290m で、河道拡幅、護岸整備、橋梁架替等が行われております。この事業は、完了工期を平成 32 年まで延ばしております。

事業の進捗率が 57.8%、完成年度の遅延によりまして 2.39 と費用対効果が落ちております。対応方針は継続で提案しております。

続きまして、11/12 ページ、川棚川、総合流域防災事業です。改修延長は、本川が 1 万 5,990m、支川が 8,300m で、河道拡幅、護岸整備、橋梁架替等行っております。工期の変更はありません。事業費が若干伸びています。

事業の進捗率が 98.4% となっております。費用対効果が 1.52 で、継続で提案をいたしております。

次は、総合流域防災事業、後の川です。五島市にあります。改修延長が 1,080m、河道拡幅、護岸整備、橋梁架替等を行っております。

事業採択後 10 年での再評価になっております。完了予定時期が 29 年、3 年延びております。

進捗率が 54.6%、費用対効果が 10.55 となっており、継続で提案しております。

次は、上五島町の釣道川、総合流域防災事業です。改修延長が1,450m、河道拡幅、護岸整備、橋梁架替等を行っております。工期を平成29年まで延ばしています。

事業の進捗率が76.4%、費用対効果が2.19、継続で提案しております。

次に12/12ページ、河通川、通常砂防工事。砂防堰堤2基、護岸工36.5m、管理用道路745mです。

工期の完了は平成24年、2年延ばしております。進捗率が87%、費用対効果が7.96、対応方針としまして継続で提案をしています。

以上です。

委員長：残りの7事業の説明を受けましたが、何かご質問ございますか。

委員：河川-1とか河川-5の案件が、当初からすごく期間が長いというか、例えば、河川-1であれば昭和63年から平成25年ですよね。河川-5になると、昭和33年から平成28年という形になっていますが、こんな長期の計画で、当初からこれだけの事業費を見込んでやっていたということですか。

長崎県：河川改修の場合、当初から見込まれた期間、費用で維持できているものは実際にはかなり少なくございます。と申しますのが、下流の方からずっと線状に用地を買収しながらやっていくものですから、途中やはり地権者の皆さんとの交渉で滞ったりなどということがございまして、今までに費用についてはその都度評価をし直して見直しを複数回かけております。

委員：そうでしたら、この資料の作り方がおかしいですね。当初と書いてありますね。

長崎県：前回再評価をいただいたのをここでは当初というふうに表現しておりますけども、前回評価した段階からの比較ということですよ。

委員：それは、すべての資料がそうなっているということですか。

長崎県：そうでございます。

委員：でしたら、当初という表現はおかしくないですか。前回見直し時と書いておかないと、私、これをぱっと見たら、昭和63年に着工している。その時点での見積りがこの額で、実際にかかったのが今の変更、現時点での見積額がこうなっているというふうに思ういますね。前回、例えば、5年前なら5年前ということになると、これだけ長い話に関しては、全然違う話になってきますよね。であれば、資料の書き方をぜひ変えていただきたいと思っております。

委員長：何か事務局ありますか。

事務局：この資料の作り方は、前回再評価を受けた場合は、当初のところに前回の分を書くようなルールでやっておりますが、表現がよろしくないということであれば、今後考えて改めたいと思います。

委員：いろいろ変わってきているというのはよくわかります。特に長い場合に。そのときに、本当の当初というのはずっと出てこないのですか。多分、担当の方も途中で代わられていますし、こういうところに出てこられる委員の方も代わられているわけですね。そうすると、前回というとかだか5年前とか、それくらいの時間になると思われませんが、そこからの変化だけしか見えないというのが、本当にいいのかなという気もしますが、そのあたりいかがですか。

事務局：再評価をやり始めて、当初やってない、今までやってないものが多くありました。当初の評価をやらずに。そのときは当初というのがなくて、前回の再評価後を計画の決まったことということでやっていましたが、今後再再評価というか、そういう形で増えていくということであれば、何らかの形で変遷が必要であれば提出したいと思います。

委員：そのあたり県の方でもご検討いただいて、途中で変化が出てきているのは当然だと思いますが、それがどの程度のものなのかとか、なぜなのかというのが、ある程度こういうところに来られている委員の方たちにわかるような形で出していただいた方がいいと思いますので、ぜひご検討いただきたいと思います。

事務局：わかりました。

委員長：ほかに何かありますか。

よろしいですか。

なければ、一括の13事業につきましては、いずれも原案どおりということで、継続ということにしたいと思いますが、異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、そういうことに決定いたしました。

#### **都計-1 街路事業 平瀬町干尽町線（原案：継続）**

委員長：それでは、土木部の個別審議事業の説明を求めたいと思います。

まず、都市計画課の都計-1からお願いいたします。

長崎県：よろしく申し上げます。

都計-1街路事業、平瀬町干尽町線についてご説明いたします。

当事業は平成9年度に新規採択され、平成24年度完成を目標として事業を進めており、

再評価後5年を経過するため、再評価対象事業となっております。

それでは、事業についてご説明いたします。

本事業は、佐世保市の中心部、佐世保駅西側の佐世保港に面した地域で事業を行っております。本路線上に西九州自動車道が建設されることに合わせ、景観に配慮し、電線地中化や緑化などを行う四車線道路の整備を行っているものであり、完成後には佐世保市の慢性的な交通渋滞の緩和に寄与するものと考えております。

周囲には米軍基地や海上自衛隊などの基地機能、繁華街やイベントホール、JR佐世保駅や佐世保港などの交通結節点、競輪場などの娯楽機能、そしてマンションなどの建ち並ぶ多様な機能が集中した佐世保市の中核とも言える地域であります。そのような地域において当事業は、①西九州道完成後に、②車道を付替え、③電線地中化に引き続き、④排水溝や縁石工などの道路改良工事を行い、⑤車道を完成し、⑥電線類の引き込み、電柱の抜柱を行い、⑦街路灯や⑧歩道舗装と植栽工事を行って完成するという、現場管理と工程管理が非常に厳しい条件のもと工事を進めております。

整備状況は、全体事業費129億円のうち、平成22年度まで事業費ベースの進捗率が79%、約101億円の投資をしております。

計画延長2.37kmのうち、中央部の720m間は平成23年3月に車道部まで完成いたしました。また、そのほかの区間についても鋭意事業を進めているところであります。

今回、再評価のご審議をいただくにあたり、計画の変更が2点ございます。

1点目は、工事完成時期の延長です。

現場条件の厳しい中、工事を進めているところでございます。事前の調査などは入念に行っておりますが、道路を掘削する際、不測の埋設物や補償建物の残存基礎など想定外のものの出現により、その対応に時間を要し、工程に大きな影響が及ぼされております。今後も掘削工事が引き続き行われることからさらなる影響も予想されております。

また、佐世保港の沿岸部を通過する区間においては、埋立地を道路用地といたしますが、軍港という特殊な性格上埋立ての経緯が明確でなく、土地の所有権保存登記手続に際し調査などに不測の日数を要しました。手続は概ねめどが立ち、今年度より当該区間の工事にも一部着手できる見込みではありますが、これらの理由により平成24年度完成を予定しておりましたところを2年間延長させていただき、平成26年度完成予定とさせていただきますと考えております。

2点目は、全体事業費の増額です。

前回、平成 18 年度にご審議いただきました際には、お手元の資料にもございますけれども、全体事業費は 109.1 億円とさせていただいておりましたが、今回は 128.7 億円とさせていただいております。これは、当時、当事業より電線地中化計画は含まれておらず、平成 19 年度の事業認可の見直しにより電線地中化が追加されたことによるものです。

当地区は佐世保港に面した佐世保の玄関口となる地域であることから、さまざまな面において景観に配慮した設計がなされております。当初、電線地中化の計画は盛り込まれておりませんでした。平成 19 年度に無電柱化推進計画の計画路線に当路線が盛り込まれたのを機に、さらなる景観への配慮を目指し追加を行ったものであります。この結果、B/C についても 2.04 から 1.26 に下がっております。

説明は以上でございますが、県といたしましては、引き続き事業を継続させていただくとともに、一日も早い事業の完成を目指して努力してまいりたいと考えております。ご審議のほどよろしく願いいたします。

委員 長：都計-1 平瀬町干尽町線の説明をいただきましたが、何かご質問、ご意見ございませんか。

要するに、軍港の関係で登記がなかなか難しかったけれど、目途がついたと、こういうことですか。

長 崎 県：そうです。昨年度までではほぼ目途がつきましたので、今年度用地買収をいたしまして、事業へ着手できる見込みとなっております。

委員 長：B/C が落ちたのは、これは主に何ですか。

長 崎 県：基本的には全体事業費が増えたことによるものです。

委員 長：いかがですか。よろしいですか。

それでは、都計-1 平瀬町干尽町線については、原案どおり継続ということでよろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：では、そういうことで決定いたします。

#### **都計-2 街路事業 富の原鬼橋線（原案：継続）**

委員 長：都計-2 富の原鬼橋線、お願いします。

大 村 市：都計-2 街路事業、富の原鬼橋線でございます。

富の原鬼橋線は、大村市街地の北部に位置し、市街地を西から東へ横断する都市計画道路路であります。

都市計画道路杭出津松原線との交差点を起点とし、国道 34 号、J R 九州大村線を通り、都市計画道路池田沖田線との交差点を終点とする、計画延長 1,740m、道路幅員 16m の道路であります。このうち都市計画道路杭出津松原線から国道 34 号までの約 1,000m につきましては、平成 8 年度に事業を完了し、供用を開始しております。

今回再評価をいただきますのは、国道 34 号から都市計画道路池田沖田線までの 705m の区間であります。

本路線は大村市を南北に縦断する一般国道 34 号や都市計画道路池田沖田線を介し、大村インターと連結する幹線道路であり、都市間交通、地域間交通の円滑化と地域の振興を図ることを目的として整備を行っております。

事業延長は 705m、道路幅員は車道二車線の 16m であり、道路規格は 4 種 2 級、設計速度毎時 40km の都市計画道路でございます。

事業期間は、平成 9 年度に事業着手し、前回審議時には平成 22 年度完成予定でありましたが、用地交渉等の難航により、現在平成 26 年度の完成を目指しております。

事業費は、27 億 3,000 万円を予定しております。

事業評価の理由は、事業再評価後 5 年を経過したためであります。

事業の進捗状況としましては、全体事業費約 27 億円のうち、平成 22 年度末までの執行済額が約 13 億円であり、進捗率約 50% であります。

また、起点から 270m の区間については、供用開始しております。

関連事業で現在進行中のものは、都市計画道路池田沖田線の整備であります。

社会状況の変化としては、さきにも述べましたとおり、宅地化に伴う人口と交通量の増加が進んでおります。したがって、早期全線開通が地元の意向であります。

当初、現行とも費用対効果は 1.5 であります。これは原単位や交通量推計の変更を行いました。また、事業費の見直しで事業費も減っているため同じ値となっております。また、代替案立案の可能性は特にございません。

現在、市北部から市中心部、市役所、長崎医療センターなどの市街地南部への唯一の幹線道路である国道 34 号は慢性的な渋滞に陥っており、都市計画道路池田沖田線の整備とあわせ、緊急かつ計画的な整備が必要であります。継続事業としてご審議のほどよろしくお願いたします。

委員長：都計-2 富の原鬼橋線の説明をいただきましたが、何かご質問ありませんか。

これは要するに、J R との問題だったということですか。

大村市：JRとの協議が出来なかったということもございますが、やはり用地の買収に不測の日数を要したという部分もあります。

委員長：用地進捗率は99%になっておりますね。

大村市：はい。

委員長：あと1%というのが、一番問題になっているJRとの関係ですか。

大村市：いえ、あと1%というのは、最終的な契約の合意はできておりますので、最終的に契約文書を交わすという段階に来ております。

委員長：あと4年延ばすというわけですね。今進捗率が半分行ってないわけですし、それが今まで用地が遅れたからこれだけ遅れたということですか。

大村市：はい、さようでございます。

委員長：あと50%、あと4年でやると。ちょっとこの辺も進捗率がかなり低いから、現地を見てくださいかね。どうですか、詳細審議で。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そしたら、都計-2の富の原鬼橋線は、一回現地を見せてもらって、詳細審議ということにしたいと思います。いいですか。

大村市：はい。

#### 道建-1 道路改築事業 一般国道251号道路改良工事愛野森山バイパス（原案：継続）

次は、道建-1。説明をお願いします。

長崎県：事業名は道路改築事業、施設名は一般国道251号道路改良工事愛野森山バイパスです。

事業箇所は、雲仙市愛野町から諫早市森山町です。

主な事業目的としまして、島原道路の一部として、島原半島と県央地区の交流促進を図ること。主要渋滞ポイントである愛野交差点の渋滞解消です。

再評価の理由は、事業採択後5年経過です。

島原道路は、南島原市深江町から諫早のインターチェンジまでの約50kmの自動車専用道路です。

全線完成しますと、現在の所要時間90分から50分短縮され40分となります。完成済みはまだ島原市内の2区間7kmですが、現在国土交通省が2区間、長崎県が4区間、合計6区間約21kmを事業中であります。その中の愛野森山バイパスは、全体延長が約1.8km、全体幅員12mの完成2車線の自動車専用道路となっております。

愛野森山バイパスは平成19年度事業化され、平成22年度末現在の事業費ベースの進捗

率が約 64%、用地の進捗率は約 95%です。

未買収地は、この図面の右下の方に示しています愛野側の 7 筆 2 地権者となっております。

愛野インター側からの写真で現状を説明いたします。

①現国道 251 号と島鉄を越える橋梁の橋台の島原側からの写真です。

②同じく諫早側からの写真です。既に橋梁の下部工は完成し、上部工は工場で製作中です。

③愛野側、田んぼのところの状況です。地盤改良工事等を現在実施しております。

④愛野側を越える橋梁は、下部工が一部完成しております。

⑤森山側の盛土の状況です。

⑥盛土の中のボックスカルバートの状況です。

⑦島鉄の海側の状況です。市営住宅等の取り壊しが行われております。

⑧島鉄の山側の状況です。現在、橋梁の下部工を施工中です。

⑨国道 57 号の状況です。一部橋梁の下部工を施工中です。

⑩国道 57 号の付替工事の状況です。

用地の状況について説明いたします。

用地買収には平成 20 年度から着手しております。先ほど説明したとおり、用地の進捗率は約 90%です。未買収地は 7 筆 2 地権者となっております。現在、任意の交渉を継続しておりますが、不測の事態に備えまして、並行して事業認定の手続を進めております。任意での交渉がうまくいかなかった場合の権利取得が平成 24 年の 3 月ごろとなる予定です。

費用対効果分析基礎の要因の変化について説明します。

計画交通量が事業採択時の 1 日 1 万 1,100 台から 9,300 台と 1,800 台、約 16%減少しております。これは、国が平成 20 年度に実施しました交通量の伸び率の見直しによる伸び率減少が主な原因となっております。それと、全体事業費が採択時の 92 億円から 101 億円へと 9 億円、約 10%増加しております。これは、橋梁等の工事費が増えたのが要因です。この結果、費用対効果が採択時の 1.9 から 1.6 に減っております。また、一部用地買収の遅れ等により完成予定年度が平成 24 年度から 25 年度へ、1 年延期しております。

以上説明したとおり、若干費用対効果が下がりましたが、依然本事業は整備効果も進捗率も高いことから、対応方針は継続と判断しております。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

委員長：道建－1 愛野森山バイパス、何かご質問ございませんか。

委員：進捗率が高いと言われましたけど、現在のところ64%ですよ。あまり高いとは思われないのですが、今、4年かかって64%ですよ。あと、今の事業を1年延ばしたとしても25年だからあと2年ですよ。今年はまだ半分過ぎていますから、あと1年半ぐらいで完成するということになるわけで、あと40%ぐらいの完成になると。普通感覚だったら、進捗率が高いとは思えないのですが。

長崎県：今年度の予算が20億円ということで、今年度の予算まで入れると85%ぐらいになります。

委員：ああ、予算ですね。

長崎県：はい。あとの残り、次年度以降というのは、もう16億円ぐらいしか残っていないということで、予算的にも十分確保されていますし、工事も進捗の見込みが十分たっているという状況です。

委員：じゃ、今年度20億円の予算がついているわけですけど、それだけ十分進捗しているのですか。

長崎県：去年からの繰越事業もありますが、債務負担等で事業を行っていますので、今年度の予算もほぼ契約自体は既に半分ぐらいは終わっていますし、半分ぐらいは年度内に十分できる予定になっております。

委員：お尋ねします。

今、長崎に中国のお客様方がたくさんお見えになると。この11月3日には上海航路初回が就航して、3月の折には1日置きに1,500人ばかりおいでになる。そんな中で、島原というのは一つのポイントでありましょうし、ジオパークがある、あるいは雲仙。皆さん方、大変温泉がお好きでございます。そういったスケジュールを考えると、ちょっとこれは間に合わないという気がいたしまして、そういうことを目途とした場合に、もうちょっとスピードアップするとか、議会でもってどうかすると、そういうことは可能でしょうか。ほかのよりも優先してやってしまうとか、多分必要という気がいたしますが。

長崎県：土木部の中、特に、道路建設の予算としまして、ここには60億円を超えるぐらいの年間予算を投入して集中的にやっております、国と事業箇所を合わせると6区間やっているということで、長崎県の重要事業ということで力を入れてやっております。ただ、50km延長がありますので、それができても半分ぐらいの供用ということなので、今後も新規事業等を伸ばしていきながら、事業を促進していきたいと思っております。

委員 長：用地買収が、一応事業認定が認められたということでめどが大体ついた。任意交渉では難しいのですか。

長 崎 県：いろいろ代替地の要求とか、いろいろそういうのでなかなか近くに適地がないとか、そういうようなことでの条件面での折り合いが難しいと。

委員 長：対象地権者は1人？

長 崎 県：2人ですが、1人は大分めどが立っているような状況、というように聞いています。

委員 長：用地が解決しなきゃ、いくら事業予算がついてもどうにもならないので、そっちの方を何とか急がなきゃいけないようですね。

ほかにないですか。

ほかになければ、道建-1 愛野森山バイパス、提案どおりの継続でよろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、そういうことに決定いたします。

#### 道維-1 一般国道499号電線共同溝整備事業（原案：継続）

委員 長：続いて、道路維持課の1、国道499号。

長 崎 県：一般国道499号の電線共同溝整備事業について説明いたします。

事業名は、電線共同溝整備事業でございます。事業箇所は、一般国道499号の長崎市元船町から常盤町の区間でございます。

事業概要は、道路延長が590m、電線共同溝整備が740mとなっております。

事業期間は、平成14年度から平成26年度までで、全体事業費が8億円となっております。

なお、本事業は平成23年度末で事業採択後10年が経過するため、今回再評価の対象となっております。

進捗状況につきましては、これまでの事業費が約3億6,000万円で、進捗率は約46%となっております。

今年度事業費は2,000万円で、来年度以降の残事業費は約4億2,000万円となっております。

社会情勢の変化は特にございませんが、事業期間が伸びた理由といたしましては、中島川の河川改修計画の中で、本事業箇所内にあります玉江橋付近の計画についてさまざまな検討がなされてきており、その期間本事業を休止したため、完了予定の時期が平成19年度から平成26年度に伸びております。

また、本事業は長崎港の玄関に位置し、出島オランダ商館が隣接しており、歴史的景観形成を担う箇所であり、そのため平成24年度以降も事業を継続し、無電柱化を進め、歴史的町並みの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化を図ってまいりたいと考えております。

以上で説明を終わります。よろしくお願いいたします。

委員 長：道路維持課-1の国道499号の説明を終わりましたが、何かご質問ありますか。

玉江橋を改修する予定が、改修しないと決まったその間に時間的なものがあったということですか。

長崎 県：はい、そういうことです。

委員 長：玉江橋は、何だったのですか。拡幅ですか。

長崎 県：玉江橋につきましては、架け替えを含めて検討していたところです。

委員 長：老朽化？

長崎 県：老朽化とか、いろんな検討がなされたのですが、老朽化等につきましては、これは架け替えまで至らないということで結論的には至っております。

委員 長：その見極めがかなりかかったというわけだ。

長崎 県：そうです。時間的に。

委員 長：まだ7年ですね。延ばすのが26年。この辺は観光地で、極めて長崎の将来にとっては大きな意義ある場所なのだけどもね。いかがですか。

これから一挙にやっていると、予算的なものを含めて。

長崎 県：そうです。

委員 長：何かほかにありませんか。

平成26年ということで、大幅に延びたわけですね。しかし、今平成23年だから、あと3年後ですか。これは地中化というのはかなり時間がかかるのですね。工事が。

長崎 県：なかなか事業としましても、地中に入れるものですから、夜間の工事とかいろいろ制約が出てくるものですから、ほかのところの作業と違いまして結構時間を要するし、慎重に作業をやらないと時間を要するということがありますけれども、努力して早く完成するようにはしたいと思います。

委員 長：いかがですか。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、そういうことに決定いたします。

## 道維－2 道路改築事業新烏帽子岳線（原案：継続）

委員長：続きまして、道維－2 新烏帽子岳線。

佐世保市：事業名 道路改築事業。施設名 新烏帽子岳線についてご審議をお願いいたします。

事業採択後 10 年を経過した事業として、再評価をお願いするものでございます。

事業の目的ですが、本事業は烏帽子山手地区と中心市街地を結ぶ現道は幅員が狭く、屈曲部が連続していることから、一般車両のすれ違い及び大型バス等の通行に支障を来しており、非常に危険な状況であるため、バイパスルートとして本路線の整備を行うものでございます。

また、中心市街地から烏帽子岳周辺の観光施設等への通行を快適にし、安心して安全な生活道路の確保とともに、観光施設利用者の利便性の向上、及び施設利用者数の増客を図り、本市観光事業の発展にも寄与する道路として期待するものです。

事業の概要ですが、事業延長 1,070m、幅員構成は、車道 6m と片歩道の 2.5m、全幅で 10m、総事業費は 9 億 9,000 万円です。平成 26 年度の供用開始を予定しております。

事業箇所は、市中心市街地より北東へ約 2 km の烏帽子岳の中腹に位置しております。事業箇所拡大図の青色の線が現在の市道であります。線形が蛇行している状況がわかると思います。本事業はこの道路機能の改善を行うことを目的として、赤色の線で整備計画を進めているものです。

事業の進捗状況です。

平成 22 年度末事業費ベースで 54%、用地取得率は 98% となっております。

事業の必要性についてですが、事業目的でも説明しましたとおり、現道が中心市街地と烏帽子岳地区を結ぶ重要路線ですけれども、幅員が狭く、平面設計も屈曲しているため、危険度が非常に高い状況です。

現道の拡幅改良は地形的に困難で、かつ事業費が高価になるため、本路線をバイパスルートとして整備し、中心市街地から烏帽子岳周辺の観光施設への通行を快適にすることで、安心して安全な生活道路を確保するとともに、観光施設利用者の利便性の向上及び増客を図るために必要な道路でございます。

次、事業の必要性として、烏帽子岳周辺の観光施設の配置図です。

烏帽子岳周辺にいろいろな観光施設が点在しているところでございます。

次に、対象路線の現道の状況でございますけれども、幅員が非常に狭い道路ですけれども、路線バスも通っておりますが、路線バスと軽自動車を通る場合でも路肩を外れて離合しな

ければいけない状況です。また、非常に急なヘアピンカーブなどもあります。

次に、事業の整備効果ですけれども、現道の通行車両が本バイパスの方に転換されることにより、現道の歩行者等の安全性も向上しますし、沿道市民の日常生活における不安や危険性が軽減されるなど、安心して安全な道路の確保を図ることができます。また、中心市街地から烏帽子岳周辺施設までの所要時間が約4分短縮されます。中心市街地から大型観光バスもアクセスが可能になりますので、本市観光客の増加を期待することができます。

事業評価として、費用便益は1.19となっております。今回の再評価につきまして、事前に本市の重点事業等の方針を決定する機関であります、佐世保市の経営戦略会議においても事前に図りまして、事業継続という方針に決定しておりますので、その点もご配慮いただき、ご審議のほどよろしく願いいたします。

委員長：道維-2、新烏帽子岳線の説明をいただきましたが、何かご質問ありますか。

用地は1筆残しておるけれども、これは何とかかなりそうですか。

佐世保市：はい。6名の相続者との協議を進めておりまして、最終段階に入っているというふうに判断しております。

委員長：任意交渉で。

佐世保市：はい、そうです。

委員長：B/Cが1.19というのが、ちょっと低いような感じがするけど、どうですか。さっき交通が大変難儀されているところですから、改修されるとかなりB/Cが上がるかと思ったけど、そうでもないですね。

佐世保市：そうですね、山岳部ということもありまして、事業費が若干大きくなっているというところもあると思っています。

委員長：まだ23%ばかり残っていますね、工事が。用地が何とかなれば、あと2年で何とかいけるということでしょうかね。

佐世保市：はい、中期財政計画の中でも予算を確保しておりますので、予算的には問題がありませんので、あとは用地と事業をいかに進めるかというふうに考えております。

委員長：かなり工事が残っておるので、ちょっと、懸念がないわけでもないですが。

佐世保市：残る区間がどうしても、大型擁壁が残っておりますので、その分の事業費として。事業費は残っておるようになってはいますけれども。

委員長：一回現地を見せてもらいましょうか。

詳細審議ということによろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、詳細審議でよろしくをお願いします。

ここでしばらく休憩いたします。

委員長：それでは、再開いたします。

長崎港改修事業、長崎港 小ヶ倉柳地区について、説明を求めます。

#### 港湾－1 長崎港改修事業（原案：継続）

長崎県：それでは、港湾－1 長崎港改修事業、長崎港 小ヶ倉柳地区、ターミナル再編事業についてご説明申し上げます。

本事業は、平成 19 年度に新規事業として着手いたしまして、本年度着手後 5 年目に当たるため、再評価を実施するものでございます。

それでは、長崎港の概要と事業概要についてご説明申し上げます。

長崎港は、長崎市の中心部に位置する重要港湾でございまして、1571 年のポルトガル船の入港以来、人流、物流の拠点として栄えてまいりました。長崎港は幾つかの地区に分かれておりますけれども、その中で本事業は長崎港で唯一公共施設として外国貿易を行っている小ヶ倉柳ふ頭において、既存の貨物ふ頭を再編し、より利便性の高い使いやすいふ頭を整備することを目的としております。

長崎港小ヶ倉柳地区は、韓国釜山との間にコンテナ航路が就航しておりまして、船舶用資材や食料品などのコンテナ貨物や風力・火力発電機器等の産業機械などの一般貨物を取り扱っております。

過去 5 ヶ年の海上取扱い貨物量は、平均で約 23 万トン、年間コンテナ取扱量個数は、20 フィートコンテナで換算いたしまして約 6,000 個でございます。

小ヶ倉柳ふ頭は、昭和 40 年代に建設したもので、建設後約 40 年が経過しており老朽化が著しく、このままでは使用に支障を来すような状況でございます。

また、貨物を荷捌きするスペースも狭く、発電機器などの重量貨物を運ぶ船とコンテナ船が輻輳し、大変非効率的な荷役を強いられてきました。このため、施設の配置や計画推進の見直しを行い、不足するふ頭を確保することで、より利便性の高い使いやすいふ頭に再編することといたしました。あわせて岸壁の耐震化を図り、大規模地震発生における長崎市南部の防災拠点として、避難や緊急物資輸送路を確保することといたしました。

総事業費は約 68 億円。事業期間は、平成 19 年度から平成 25 年度となっております。

主な施設といたしましては、岸壁10mが延長170m、岸壁7.5mが延長130m。そのほか道路600m、ふ頭用地5.3haの埋立てを計画しております。さらに、このほかに国の直轄事業といたしまして、水深12mの岸壁延長240mの整備を行っております。

事業を実施することにより、コンテナ貨物が風力・火力発電機器などの一般貨物を柳ふ頭に直接持ち込むことができ、不要な横持ち費用が削減されることで輸送コストが低減されております。また、耐震岸壁を整備することにより、震災直後から食料や衣類などの緊急物資や通常取扱い貨物の輸送が可能となり、地域住民の安全、安心な生活を確保することができると考えております。この結果、50年間でトータル約160億円の便益を見込んでおります。

事業採択時は、既存岸壁の土質調査から地盤改良は必要ないものと考えておりましたが、ボーリング等の現地調査を行ったところ、10数mの厚みで粘性の土層が分布していることが判明いたしました。このため、地盤改良が必要となりました。

このようなことなどから、事業費が約38億円増加し、事業期間が1年延びる見通しとなりましたが、費用対効果も見込め、県の総合計画のキーワードであるアジアと世界の活力を呼び込むアジア国際戦略には欠かすことのできない事業となっております。

また、県内企業においても、世界中で注目されている風力発電の再生可能エネルギーの分野や大型客船や高度な技術力を伴う特殊船舶の需要開拓を積極的に進めております。特に、大型客船につきましては、先月の新聞報道にもありましたが、2隻の受注が大詰めを迎え、今夏までの契約成立を目指していると伺っております。

このように、小ヶ倉柳ふ頭の再整備は地域経済の発展には必要不可欠なものとなっております。さらなる事業効果が期待されることから、本事業を継続したいと考えております。

ご審議のほどよろしく願いいたします。

委員長：港湾1長崎港小ヶ倉柳地区の説明がありましたが、何かご質問ありますか。

委員：B/Cが当初からかなり落ちているのは、工事費がものすごく増えているのが原因ですかね。

長崎県：はい、工事費が増加したということでございます。

委員：埋立てされる予定ですよ。今からですか。

長崎県：ただいま前面の岸壁の施工をやらせてもらっておりまして、埋立てについては、今年度から一部開始しているようなところでございます。

委員：埋立ての土砂とか、そういう予定も決まっているのですか。

長崎県：土砂はただいま新幹線機構さんの方で、トンネルなどから出ている石とか土砂を流用することを計画して施工しております。

委員：新幹線の計画がだめになると、土砂が手に入らないということにもなるわけですか。

長崎県：もう既に諫早までのルートは着工しておりますので、そちらの方から提供いただいております。

委員：それも確定されているわけですね。

長崎県：その分について、実際搬入も始まっております。

委員：ありがとうございました。

委員長：ほかにいかがですか。

結局、今までわからなかったわけね、軟弱地盤というのは。ボーリングして初めてわかったわけ。

長崎県：これが着手前にそういうのがわかっていれば一番よかったのですが、実際、旧護岸の、現況の護岸のところの地質データをもとに断面を想定しておりましたが、今回、土地をつくるということで岸壁沖の方に100mから150mほど前出しして、かなり位置がずれてきたということもございまして、地盤の状況が変わったような状況でございます。

さらに言いますと、着手しました19年度の7月に、その前の福岡の地震等もございまして、耐震基準の見直しもございまして、その結果また断面が少し大きくなるというような結果になりまして、事業計画時点よりも大きな工事費となっております。

委員長：津波の関係は長崎港の場合は、県庁建て直しの問題で問題になってはいますが、どのくらい想定されているのですか。

長崎県：現在、津波につきましては、基本的には想定というものをこの時点ではやっておらずで、高潮の潮高によって、あびきとか、そういうものの高さを想定しております。

委員長：想定外のものは想定していないというわけ。

長崎県：津波につきましては、どのような想定を今後やっていくかということがまだ検討課題のところもございまして、まだそこまでの検証は行っておりません。

委員：小ヶ倉のふ頭は何回か行ったことがあります、長崎の海の玄関というには非常に寂しいものがあるので、ぜひ、いい海の玄関というぐらいの貿易になるよう、早く整備して長崎のイメージアップにもつなげてもらいたいと思います。

長崎県：貨物ふ頭ということで、多少景観の配慮が足りないところがございまして、今後、埋立てのときの土地利用計画の中で景観に対する整備を考えていきたいと考えております。

委員：海の玄関ですので、よろしく願いいたします。

委員：できる限り急いで整備をしていただきたいと思います。

こういうターミナルというのか、ヤードを整備なさって、他港と比べて使う側からコスト的に優位にならしめるというのでしょうか、そういったあたりの算段というか、何かお考えでしょうか。

長崎県：なかなかコンテナのヤードだけの問題じゃないのですけれども、当然こちらの方も昨年来、高速道路が小ヶ倉バイパスまで来ているということで、かなりそのあたりの陸上輸送コストについても競争し得るような条件がそろってきているのかなと考えております。

委員長：これも現地を見せてもらって、詳細審議しましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そういうことでお願いします。

### 港湾－3 大島港改修事業（原案：見直し継続）

委員長：港湾－3、大島港 神ノ浦地区について、説明をお願いします。

長崎県：港湾－3、大島港改修事業について説明いたします。

当事業は平成13年度に着手しており、事業採択後11年目となりますが、社会情勢の変化により昨年度で事業完了が図れなかったことから、今回再評価を行うものです。

まず、大島港の概要から説明いたします。

大島港は、県北部の平戸島から北方の海上15kmに位置する離島にあり、的山地区、神ノ浦地区ともに本土を結ぶフェリーの発着基地、沿岸漁業の基地として発展してきた地方港湾であります。

次に事業の概要ですが、小型船の係留施設となる物揚場－3m突堤30m、フェリー栈橋へのアクセス道路の拡幅改良240m、静穏度を確保するための防波堤55mであります。

当事業は平成13年度に着手し、事業費は15億円、平成22年度までの進捗率は76%となっております。

当地区は、江戸、明治に建てられた伝統的な建築物が数多く残っている漁村ですが、平成17年ごろから景観への配慮に対する地域住民の意識が高まっていました。道路改良については、平成14年度から整備に着手しておりますが、景観を阻害するとの声が強まったことから、平成20までの4年間地元調整を経て、青の点線で示す当初計画の橋梁案から既存の橋梁を架け替えようとする道路法線の見直し、景観対策については県のデザイン支援会議の活用を図りながら、使用材料も景観に配慮したものを使用することで地域住民

の同意を得ることができました。

同じ年に国から重要伝統的建造物群保存地区の指定がされ、これに伴い防波堤については法律に基づき専門家を交えた審議会、平戸市伝統的建造物群保存地区保存審議会に諮り、平成 22 年度に景観に配慮した構造にすることで承認を得ました。しかし、その直後、景観の保全活動を行っている地元 NPO 法人より、歴史的景観を損なう防波堤計画の見直しの要請が県と平戸市に提出されました。

早速、防波堤の整備を望む港内の利用者と景観を大事にしていきたい地元 NPO 法人とで調整を行いましたが、港内で静穏度を確保することで生活を守りたい港内利用者の意見と景観を守るために、保存地区の建設を拒む地元 NPO 法人の意見は二つに割れ、両者とも地域振興を望む地元住民ではありますが、お互いの意思は固く意見が歩み寄ることはありませんでした。しかし、県としては両者の意見を尊重し、地域住民の調整を重ねた結果、沖側に東防波堤を整備することで地域振興を図ることとし、ようやく両者の合意を得たところであります。

このように道路線形の見直しや景観対策、防波堤の位置の変更による建設費用増大と整備期間の大幅な延伸となっておりますが、費用対効果も見込まれ、何より当該地区の円満な発展を望み、今回の再評価において見直しによる継続でご審議のほどよろしくお願いいたします。

委員長：港湾-3、大島港 神ノ浦港のご説明をいただきましたが、何かご質問ございませんか。

委員：漁家の伝統的建造物群保存地区として残されるというのはわかりますが、せっかく残してそれを観光につなげていけるのかどうかですね。平戸からも大島ってとても不便なところだと思いますので、せっかくこういうふうに残されるのであれば、そちらの方面でもされるのかどうか、観光客を呼び込めるだけのものがあるとか、そういう計画はほかになされていないのでしょうか。

長崎県：我々事業サイドとしてできることは、造る施設に対し景観に配慮し、奥の道路については天然の石で石積みをついているんですけども、我々港湾管理者としてできることは、そういう景観に配慮した施設を造ることがせいっぱいですけども、平戸市の観光とか、さっき出てきました NPO の方々はそれぞれの活動をして、これらの資産を有効に観光面でも活用したいということは考えておられるようです。

委員長：どうですか。

これは見直し継続ですから、現地の調査を含めて詳細審議ということでよろしゅうござ

いますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そういうことでよろしく申し上げます。

#### 河川－4 湯江川総合流域防災事業（原案：継続）

委員長：それでは、河川－4 湯江川について、説明を求めます。

長崎県：湯江川総合防災事業について、ご説明いたします。

湯江川は、島原半島中央部の雲仙普賢岳に源を発し、北東方向に流下しながら旧有明町、市街地を通過して有明海にそそぐ、流路延長が 8.6 km、流域面積が約 15 km<sup>2</sup>の二級河川であります。

湯江川総合流域防災事業は、河口から川原橋上流までの 1,200m 区間において河床掘削、護岸整備、堰、落差工の改築、橋梁架替の河川改修を行うものです。緑色の部分が事業計画区間を示したもので、紫色の斜線の部分が計画規模の雨が降った場合に浸水すると想定される範囲です。この想定範囲区域には、郵便局、店舗、家屋、耕地などが含まれております。島鉄を中心とする旧有明町の中心部が含まれているため、河川改修による地域整備の意義は大きいものと考えております。

湯江川では、過去に豪雨による浸水被害がたびたび発生しております。昭和 60 年、昭和 63 年、平成 3 年と豪雨による浸水被害が発生し、昭和 63 年 5 月の洪水では浸水家屋 24 戸、平成 3 年 6 月の洪水では、浸水面積が 22.8ha と大きな被害を受けました。

この写真は、最大時間雨量 97 mm を記録した平成 3 年 6 月 30 日の洪水ですが、川の水が堤防近くまで迫っているのがわかるかと思えます。

このような過去の災害を受けて平成 4 年度から河床掘削、護岸整備といった河川改修事業に着手しました。現在まで国道 251 号の江川橋付近までの河床掘削、護岸整備、橋梁架替などが終わっており、今後は江川橋上流区間の河床掘削、護岸整備、橋梁架替、堰、落差工の改築を行っていく予定であり、平成 28 年度の完成を予定しております。なお、平成 23 年度は江川橋から島原鉄道間の護岸整備を行う予定です。

以上、説明しました河川整備により、河口から川原橋上流までの 1,200m 区間の洪水被害を軽減することで、約 27.3 億円の便益が想定されています。一方、河床掘削、護岸整備、堰、落差工改築、橋梁架替等の費用として、約 13.9 億円が想定されます。現在は、鉄道橋の架替えに関する島原鉄道との協議が難航し、鉄道橋及びその上流側の改修ができていないことから事業期間が長くなってはおりますが、十分効果が得られる事業であり、今

後とも整備を継続し、湯江川の治水安全度を高めていきたいと考えておりますので、ご審議のほどよろしく申し上げます。

委員長：説明いただきましたが、湯江川、何かご質問ございませんか。

委員：今、事業費は当初から 10.9 億円で、今も 10.9 億円で、全然変わってないようですね。増えてないですね。そして、今年で終わる予定が 5 年延びたというのは、島鉄との鉄橋の関係ですか。

長崎県：用地交渉と島鉄の交渉です。

委員：そして、事業費は変わってないのに、B/C が当初が 2.64 で、1.96 とかなり落ちていますよね。そして、社会情勢、経済の変化は別に大きな変化はないと書いていらっしゃるのに、B/C の落ちた主な原因は何ですか。

長崎県：町村合併に伴いまして、旧有明町の統計資料の見直しを行った結果、世帯数、漁業家数等が減少しておりまして、被害額が減少したということで B/C が減少しております。対象の世帯が減少しております。

委員：初期に見積もっていたのより洪水被害を受ける対象世帯が減ったと、見直した時点ということですか。

長崎県：はい。

長崎県：河川課ですが、補足がございます。

この B/C が落ちております原因につきましては、最も大きいのは、今回、前回と少し B/C の算定の方法で見直した部分がございます、その内容と申しますのは、これまでに投じております費用につきましては、通常はデフレーターと申しまして、物価の変動のケース、それにもう一つ割引率と呼んでいます、金利がかかっているというような部分の指数がございます、それをこれまでは従前の費用につきましては計上していませんでしたが、国の方から統一的にそれを計上するというふうに言ってまいりまして、それを評価したことによって過去の費用が金利分 1.4% なんですけれども、これの年数分のべき乗でかかってきまして、それが最も下がった原因の必要なところになっております。

あと、資産が若干目減りしているというのと、あと工事期間が延びていると、それもございまして、最も大きいのは割引率の適用というところでございます。

委員長：ほかにいかがですか。

委員：ただいまの説明の中で、島鉄さんとの河川の橋梁の架替工事絡みでの調整がという話ですが、これは具体的に、差し支えなければ教えていただきたい。コストの問題なのか、

工期の問題なのか、何なのか。

長崎県：橋梁の架け替えによりまして、島鉄の工事負担金が発生することと、島鉄の固定資産税が大幅に増額するというので、協議が難航しております。

委員長：要するに、島鉄側の負担が増えるということだよな。

長崎県：そうですね。

委員長：島鉄側のメリットは、変わらないわけ。

長崎県：いや、橋梁等は丈夫なものになりますので。

委員長：橋梁は架け替えが必要なの？

長崎県：はい。

委員長：島鉄が。

長崎県：県の方でやりますけども、島鉄の持ち物ですので、島鉄が負担金を出さないといけないようになります。

委員長：橋梁を架け替えますと。架けるけれど、架け替えは県がしますが、島鉄は応分の負担をなさいと。

長崎県：はい。

委員長：割合はどのくらい。

かなり大きいの？

長崎県：そうですね。別の橋ですけども、負担金で2,000万ぐらいというのをお聞きしています。

委員長：要するに、橋梁建て替え費用はどのくらいかかるのですか。

長崎県：今回の湯江川の場合には、まだ詳細設計をしておりませんので、はっきりした費用は算定しておりません。

委員長：架け替えは県がします。負担を島鉄さんが幾らかしてください。立派な橋になるので、企業としてはそのメリットがありますよというけれども、島鉄も経営はかなり、なかなかシビアなような状況のように漏れ聞いていますから、簡単にいかないだろうけど、それが解決しないと河川そのものの工事が進まないということになると、ちょっと問題を感じるね。

これは現地を見て、詳細審議にしましょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そういうことにいたします。

砂防-1 鳴見川 (二) 火山砂防事業 (原案:継続)

委員長：砂防-1 鳴見川の説明を求めます。

長崎県：それでは次に、鳴見川火山砂防事業についてご説明いたします。

事業採択後、平成 14 年度から 10 年経過したということで、再評価の対象となっております。

事業の目的は、土石流災害から住民と公共施設等を守ることにあります。

まず施工場所ですけれども、長崎市の北西部、滑石峠を越え京泊へ下りる県道沿いの二級河川多以良川の支川二股川の流域は土石流危険溪流にあります。当溪流は、直下には鳴見台または光風台と呼ばれる団地及び多目的ダムの鳴見ダムがあります。黄色に示しておりますのが流域全体、赤が砂防堰堤を提示しております。その南側には既設の鳴見川（ハ）の砂防堰堤がございます。このちょっと下にありますが、黒の台形で示しております。

次に、団地内から砂防堰堤を臨んだ写真でございます。

次に、航空写真でございますが、団地との位置関係がわかると思います。白い台形的位置で砂防堰堤予定地を示しております。一点斜線が流域、点線が溪流でございます。黄色の線が保全対象範囲になっております。

次に、このダムを造る契機となりました災害でございますが、平成 17 年 7 月に隣接する鳴見川（ハ）の溪流から土石流が発生いたしまして、団地内まで水や土石流が流れてまいりました。このとき幸い人的被害はございませんでした。その被害の状況を調査したものでございます。

このように鳴見川（ハ）流域から流れ出しております。茶色に着色してあるところが崩壊し、流出した範囲でございます。この災害を受けて鳴見川（ハ）、そして今回の鳴見川（ニ）、あわせて砂防事業の要望がありました。鳴見川（ハ）は順調にいきまして平成 14 年に採択されまして、5 年間で終わりました、平成 18 年には完成しております。

続きまして、当事業の便益でございますが、保全対象範囲内には人家 62 戸、市道 600 m、橋梁がありまして、直接被害軽減額、家屋とか市道に対する軽減効果は 14 億 1,400 万円、人命保護効果として 7 億 8,600 万円で、これらの総便益としては 27 億円となります。総費用は 4 億 3,200 万円ですので、費用対効果は 6.25 となっております。当初においては 5.88 でございましたけれども、このときは人家の戸数が 53 戸でございまして、9 戸増えたことによりまして 5.88 から 6.25 と費用対効果が増加しております。

これが現在の状況です。堰堤予定地付近から撮影しております。

続きまして構造物の概要ですけれども、堤体の本体は、高さ 11m、長さ 84m で、コン

クリートボリュームが 4,770 m<sup>3</sup>の規模であります。

これが全体平面図ですけれども、左側が下流で鳴見台団地であります。水色の着色が河川、茶色が市道、赤色が砂防堰堤と取付護岸工、黄色が新設する管理用道路でございます。

砂防上流側の茶色と水色の線は土石流が発生し、砂防堰堤により堰が止められた場合に、土砂と洪水がたまる範囲でございます。堰堤や道路などの構造物ができる範囲以外に、この範囲までが砂防事業に必要な用地の範囲となります。私たちが計画しておりますのはこういった砂防堰堤でございまして、コンクリートで遮断せずに、河川の連続性環境に配慮した構造物でスリット型の構造で施工する予定にしております。

最後に、事業が長期化した原因でございますけれども、平成 15 年度から用地交渉を進めてまいりましたが、一部の地権者が当該用地を購入したときの単価と県が提示した買収単価に大きな開きがあったことから、なかなか買収には応じられず、県としても任意交渉をあきらめようとしているところございましたけれども、度重なる交渉で平成 22 年度に買収に応じることになられまして、用地買収は急転直下解決いたしました。地権者の方は、山口とか鹿児島の土石流の災害のニュースを見られて、災害が発生した場合に自分の責任となるのは非常に困るということで、考えが傾いたということも話しておられました。

用地買収がすべて終了し、事業進捗を妨げる要因が全くなりましたので、県としては事業を継続し、一日も早い防災工事の完成に向けて努力したいと考えております。

ご審議、よろしくお願いいたします。

委員 長：砂防-1 鳴見川の説明をいただきましたが、何かご質問ありますか。

地権者とは同意を得たわけですか、任意で。

長 崎 県：買収も済みました。

委員 長：用地は 100%。

長 崎 県：100% 終わりました。後は工事をするだけです。

委員 長：工事進捗がまだ計画の半分以下になっておるわけで、だから 9 年延ばして、あと 3 年でこれだけやれるのかなあ。

長 崎 県：隣接して施工しました鳴見川も、(ハ) の方もうまくいけば、これと同じような工程で進むことが十分できるので、17 年度から 18 年度には鳴見川の (ハ) の方は終わりましたので、あとは工事の本体のみを残すだけでございますから、十分に完成は可能と考えております。

委員 長：あそこの団地が造成されて家が建った後に、砂防の問題が発生したわけですか。

長崎県：そうでございます。団地、人家はそのときもありました。その後に先ほど言いました戸数が増えたような状況になっておりますけれども、当初から団地には家がもう建っております。

委員長：社会情勢等の変化でさらに9戸増えたと、対象家屋が。

長崎県：そのときには分譲されてはいましたが、まだ家が建っていないという状況で、この事業採択後に土地を買われて家を建てた方がおられるということです。

委員長：そういうときは、そういう事情を承知の上で買収されたわけでしょうね、当然。当事者はね。

長崎県：すみません。そのところはわかりませんが。

委員長：それは不動産売買の仲介屋としては、当然そこは説明しなければいけないところだから、それは説明は聞いているだろうけど、いずれにしても、この人家がこれだけ密集しとるところの近くでこういう問題が起きるとするのは、非常に難儀だね。

長崎県：そうですね。

現在は、新しく土砂法という、土砂災害に対する法律ができて、危険な区域はお知らせするようなことになっておりますけれども、ここで買収される方に対して、うちの方からこういった場所だよというのはお知らせすることはないです。

委員長：いずれにしても、これも現地を見て詳細審議にしますか。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：では、現地を見て詳細審議にいたします。

それぞれ今まで個別審議をしてきましたが、現地調査などについては、その都度皆さんにお諮りしたようなことで、一応詳細審議の案件については次回審議ということにしたいと思います。

そのほか、もし現地が必要ならば、当委員会の委員長に一任をいただければと思っております。

それでは、議題②事後評価対象事業の説明・審議に移ります。

都市計画課の都計-1から説明を求めます。

#### **都計-1 街路事業小ヶ倉蛸茶屋線（田上工区）（原案：対応方針どおり）**

長崎県：それでは、都市計画道路小ヶ倉蛸茶屋線（田上工区）の事後評価についてご説明いたします。

小ヶ倉蛸茶屋線は、長崎市南部の一般国道499号小ヶ倉交差点を起点としまして、一般

国道 34 号蛸茶屋交差点に至る延長約 9.51 km の都市計画道路でございます。

本路線は、長崎市中心部の交通渋滞の緩和と、長崎市特有の斜面市街地の交通問題の解消、防災機能の向上を図ることを目的とし、県及び長崎市により整備を進め、画面のとおり順次供用開始をし、平成 22 年 7 月に全線開通いたしました。

今回、事後評価の対象となります田上工区は、平成 6 年度より事業着手し平成 18 年 10 月に完成、供用しております。

田上工区は、南が丘交差点から田上交差点までの延長約 1,033m ございまして、沿道には県立長崎南高や国立長崎病院などが立地しております。

起点部の南が丘交差点の整備前後でございます。背後には長崎南高が見えております。

終点部の田上交差点の写真です。手前が国道 34 号で、画面にはございませんが、右側に長崎病院が位置しております。

中間地点の写真です。整備前は、ご覧のとおり大変混雑しており、歩道もなく狭小な道路でしたが、整備後は安全で快適な道路空間になっております。画面では道路の幅員構成を示しております。3.5m の両側歩道を持った、全幅 18m の道路となっております。

整備前後でのこの区間の平均旅行速度は、時速 15 km から時速 29 km と大きく改善されております。

交通量は、画面のとおり平成 18 年 10 月の完成、それから、昨年平成 22 年 7 月の市施工区間の全線開通に伴いまして増加をしております。

その後、今年 2 月の長崎南環状線新戸町インターから田上インター間の開通に伴い幾分減少しまして、現在約 1 万 1,500 台ということになっております。

また、国道 499 号の交通量は、小ヶ倉蛸茶屋線の全線開通によってご覧のとおり減少し、交通の分散化が図られてきていることがわかります。

生活環境面では、救命救急や消防活動が大幅に強化されまして、斜面市街地における安心して暮らせるまちづくりに貢献しております。

これは朝の通学風景です。近くには南高や小島中学校、愛宕小学校があり、通学も安全で快適なものとなりました。

バス停の利用状況です。後続車両の追い越しもスムーズになりました。

このように本路線を整備したことで、斜面市街地の生活環境が大きく改善され、市街地中心部の交通渋滞も緩和されておりました、十分な整備効果を発揮しているものと思っております。

以上で説明を終わらせていただきます。

委員 長：都計－1 小ヶ倉蛭茶屋線（田上工区）の説明をいただきましたが、何かご質問ございますか。

交通量が今のところ計画の 1.4 倍。これが南環状線付近ができると将来的にはどういう見通しですか。

長 崎 県：南環状線が今年の 2 月に開通しております、その結果若干の交通量の減となっております。この区間につきましては、一般国道 499 号と南環状線、小ヶ倉蛭茶屋線、3 つの幹線道路で交通量を分担して、例えば、499 号でしたら南部地区と中心部を結ぶ幹線道路として、南環状線は諫早の広域的な幹線道路のネットワークをつくるような道路として、そして小ヶ倉蛭茶屋線は、それに加えて斜面市街地のネットワークの強化、こういったものを受け持つ道路としてそれぞれ役割分担ができているものと思っております。

委員 長：何かありますか。

非常にこれは、その辺の複合的な効果がかなりいろいろな面で出てくるという面もあるようですね。再審議で小ヶ倉のふ頭から通ってみますかね。非常に便利になって、特に南環状線との関連とか、その辺についても現地をもう一回確認してみましょう。いかがですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、一回現地を見せてください。

#### 道建－1 道路改築事業一般国道 251 号田屋敷拡幅（原案：対応方針どおり）

委員 長：次に、道建－1 の国道 251 号田屋敷の拡幅。

長 崎 県：それでは、一般国道 251 号田屋敷拡幅事業の事後評価についてご説明いたします。

一般国道 251 号田屋敷拡幅事業につきましては、島原市新馬場町を起点としまして、島原市大手原町に至る延長約 2 km の区間でございます。

同国道につきましては、海岸沿いに島原市内を縦断するとともに、これと並走する島原道路（がまだす道路）及び建設中の島原中央道路、さらにこれらを連結する都市計画道路八幡町北門循環線、県道礪石原松尾町停車場線などにより道路網が構成されており、市民の日常生活に欠かせない重要な幹線道路となっております。

道路の幅員構成としましては、片側に車道 3m25 cm、歩道 3m、停車帯が 1m75 となっております、両側で総幅員が 16m となっております。

島原市内の町並みにつきましては、大まかに分けまして山側に農地、中央部に住宅地、

海側に商業地が配置された構成になっております。その交通量につきましては、国道 251 号に依存しているような状況でございました。そうした状況にもかかわらず、当該地区は路肩を含めて車道幅員が 6m と狭く、特に北門の交差点では右折帯がなかったことから、朝夕の通勤時間帯については渋滞が頻発しておりました。また、歩道が 1.5m と狭い片側歩道でありましたことから、歩行者や自転車等については、通学や日常生活において不便を強いられておりました。

今回ご審議いただく一般国道 251 号田屋敷拡幅事業につきましては、昭和 48 年に都市計画決定された島原縦貫線約 7.4 km の一部でございまして、平成元年度に道路事業により事業化しております。その後用地取得に着手しまして、平成 2 年度から工事に着手いたしました。ところが、平成 2 年度に発生いたしました雲仙普賢岳災害に伴いまして、土石流が中尾川に押し寄せ、当時の川幅では非常に危険な状態になったものですから、大規模な河川改修計画がなされ、その計画とあわせて道路計画の見直しも行いました。

周辺地域や道路を土石流災害から守るため、平成 10 年度から中尾川に架かる扇田大橋の架設工事に着手しまして、順次区間中央部より道路改良工事に着手しております。

この公共事業評価監視委員会が始まりました平成 14 年度には、事業採択後 10 年経過並びに社会情勢の急激な変化等の理由によりまして、再評価対象事業となっております。当時の事業進捗率としましては、事業費ベースで 78%、用地の取得率が 77% でございましたが、残件が土地のみということでありまして、当時の意見としましては、特に交通事情の悪いところありますから早く整備をした方がよいと、整備をする必要があるというふうなことで事業継続の判断をいただいております。

今回、当事業は平成 18 年度に完了したことから、事業完了 5 年ということで事後評価の対象となっております。

事後評価の対象は、図面の中で示す赤の区間の延長 2 km の区間でございます。全体事業費としましては 51 億 7,000 万円、市街地内の交通円滑化、歩行区間の確保、雲仙普賢岳災害時の避難道路の確保などに加えまして、郊外店舗の出店が事業後の効果として挙げられております。

道路改良前後の車両の通行状況の写真をお示ししておりますけれども、道路改良後は歩車道が区分され、車両の通行がスムーズになっております。

まず、事業効果につきまして数字的なデータでお示しますと、混雑度の観点からいきますと、事業着手前の昭和 63 年においては 1.71 であったものが、1.65 に緩和されてお

ます。旅行速度につきましては、整備前の時速 21 kmから時速 28 kmへと向上しております。

また、中尾川に架かる扇田大橋では、雲仙普賢岳災害に伴う中尾川河川改修に合わせ橋長を延ばすとともに、桁下の空間を確保し、土石流や大雨災害時に強い道路となっております。

なお、費用便益につきましては、1.2 という結果になっております。この数字の中には災害時の安全、安心の確保という部分の観点では数字は加味されておられません。

事業完了後の道路の交通状況をご説明いたします。

先ほど申し上げました中尾川や扇田大橋の状況を左側に示しております。

当初の計画では、橋梁の長さが 12m程度でございましたけれども、中尾川の改修に合わせて橋長が約 7 倍の 84mとなっております。今後心配される土石流や大雨災害時においても交通遮断が起きないように、橋梁部の道路縦断を上げ桁下クリアランスも確保しております。

市街地内の交通円滑化の状況でございます。

車の利用者につきましては、道路幅が広がったこと、並びに路肩が十分確保されていること、及び右折車線の確保等により停車車両や右折車両があった場合においても、本線の通行を阻害されることなくスムーズな交通が確保されております。

続きまして、歩行空間の確保の観点から申しますと、車と歩行者が完全に分離され、安全が確保された街づくりが行われております。歩道の拡張、新設により、歩行者、自転車の通行が快適に行われており、近隣の小中学校への通学路としても安全、安心が確保されました。

また、郊外には郊外型の店舗の出店も見られます。これはこの地域の交通アクセスが向上したことへのあかしであり、市民生活の利便性が格段に向上しているというふうに考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

委員長：国道 251 号田屋敷拡幅の件ですが、説明をいただきました。何かご質問ありますか。

これは B/C が 1.5 から 1.2 になっていますね。ところが、交通量というのは 195%ですね。1 万 8,955 台。かなり実績は上がっているのに。

長崎県：今算定しております B/C につきましては、平成 42 年度時点での計画交通量でございます。ですから、この交通量は島原道路全線がすべて開通したときの交通量でございます。ですから、今、南島原の方から諫早方面に向かう車が 251 号とか、今暫定的に供用しておりますがま

だす道路を使って走っておりますけれども、島原道路が全線開通いたしますと、ほとんどの通過する車両が 251 号から島原道路の方に転換するというので、今 1 万 8 千数百台の数字が約半分、8,600 台に低減するというのを加味した上での B/C になっております。

委員 長：平成 42 年には 8,600 台というのが計画交通量のようなですね。

長 崎 県：そうです。推計ではそういうふうになっています。

委員 長：それが今は。

長 崎 県：1 万 8,955 台です。

委員 長：1 万 8,955 台走っているわけ。しかし、それがその他の道路が整備されると、交通量というのが平成 42 年見通しの 8,600 台ぐらいになるだろうと、こういうことですか。

長 崎 県：はい。それを見越した上で費用対効果を算出してしておりますので。それでも 1.2 はありますと。

委員 長：走行経費減少便益が 1 億から 10 億になっているようですね。見直しでね。その辺がそういうことになるわけだね。

長 崎 県：すべて交通量にきいてきますので、時間短縮においても、走行経費の減少についても交通量が変わると、そこら辺が金額にきいてくるということになります。

委員 長：事業費は 46 億から 51 億 7,000 万円に増えたのは、どういう理由からですか。

長 崎 県：先ほど申しました普賢岳の災害に伴いまして、もともと橋の長さ、もともと川幅が 12～13m ぐらいしかなかったのですが、それが土石流災害に対応するために 87m に広がりました。それによってもとからの橋梁の長さが 7 倍ぐらいに広がりましたものですから、その関係で事業費が増額していると。

左側の写真を見ていただくと、もともとの川幅は矢印ぐらいしかなかったのですが、それが河川改修に伴いまして広がるということで、事業費が増額しております。

委員 長：これも近くに行きますから、現地に行ってみましょうか。どうですか。

現地、その辺を見せてもらいましょうかね。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、そういうことでお願いします。

## 道建-2 道路改築事業一般国道 382 号大久保バイパス（原案：対応方針どおり）

委員 長：道建-2 国道 382 号の大久保バイパスの説明をお願いします。

長 崎 県：それでは、一般国道 382 号、道路改築事業大久保バイパスについて、ご説明いたします。

一般国道 382 号は、対馬市を南北に縦断し、北は上対馬町比田勝港を起点として、島内

主要町を経由しながら南の厳原港と連絡する幹線道路であります。そのため、対馬において経済、社会、生活を支える最も重要な路線であり、島内物流、空港、港、病院等へのアクセス、通勤・通学、買い物など、日常生活においても必ず利用する道路であります。

大久保バイパスは、対馬島中北部の峰町内にあり、上県町、上対馬町との分岐部になる交通の要衝とも言える区間であります。道幅が狭く線形も不良であったことから、337mのトンネルを含むバイパスとして、道路改築事業を行ったものであります。

計画区間 1.9 kmについて、平成 7 年度より事業着手し、約 33 億円をかけて平成 18 年度に完成しています。曲線が連続する 1 車線の道路を、車道幅員 6m、全幅 10m の二車線とし、線形も大幅に改良されたことにより、3 分以上の時間短縮が図られ、安全かつ快適な走行性が確保されました。

整備前の写真、状況でございます。道路幅が狭く、離合が困難な状況であります。

整備後の写真でございます。2 車線となり、円滑な交通が確保できるようになりました。

当箇所は、路線バスを含む、1 日約 2,200 台の交通量がありますが、近年大型スーパーが近くに開店したことにより、買い物客等の車が多くなってきております。

平成 16 年に合併し、人口減少が進む対馬市ですが、当区間を含む上県町方面からの連続した道路整備により、峰町と上県町の距離が大きく短縮したことで、対馬市全体の南北及び東西の交流に促進が図られ、地域活性化に寄与しているところでございます。

平成 22 年度の最新交通量調査の結果から、交通量が幾分減少しております。そのため、費用対効果 B/C におきましては、1.2 が 1.0 に減少いたしました。一定の整備効果が得られることが確認され、今後の事業評価の必要性はないと考えておるところであります。

以上でございます。

委員 長：道建-2 国道 382 号大久保バイパス、何かご質問ありますか。

B/C が 1.0 といったら、微妙ですね。

長 崎 県：そうですね。今後の伸びというものも、交通量が減っていく予想をしておりますので、1.0 が今後大きく下がっていくということはないと思っております。

委員 長：総便益は当初よりも大分減っているようですね。走行時間短縮効果というのはどうなっているのですか。

長 崎 県：短縮効果につきましては、区間延長が大きく 2.75 から 1.9 km に短くなったこと、線形もよくなったということで、約 3 分の時間短縮が得られております。

委員 長：場所が場所で、かなり高低差もあるところのようですね。

交通量も実績が80%だけど、この見通しはどうか。

長崎県：次のページをお願いいたします。

平成11年度の交通量予測調査としては2,525台でございました。将来推計として2,800台を想定しておったわけですが、平成22年度の実測交通量が2,242台ということで、42年の推計交通量は2,158台を推計しております。それまでの伸び率としては0.9倍ということで、将来も交通量が多少減るということでもございました。しかしながら、対馬の観光客としましては、データはございませんけども、ここ10年で1.5倍ほど増加しております。また、6町が合併したということで、交流をますます島内全域で活性化していくということから、交通量については多少低めの設定をしておりますけれども、これ以上大きく減るとことは想定しておりません。

委員長：これは対馬の南北を縦断する幹線道路ですよ。対馬全体の交通量が減っているのかな。

長崎県：平成17年度に交通量調査、その後が22年度になっているんですけども、島内全体で平均して91%ぐらいの交通量になっております。非常に厳しいところもございますけども、やはり国道ということで幹線道路でございますので、今後は南北の交流をますますしていくような、地域活性するような道路整備を進めていく必要があるのかなと考えておるところでございます。

委員長：この382号に代わる代替の道路が整備されてきつつあるという影響もあるのですか。

長崎県：一部分は国道しかない部分もございます。ただ、上の方では県道の上対馬豊玉線というのが東側にございまして、その整備もあわせて進めております。今のところ、南から北に行くときに、どちらのルートを通っていくかということで、現在は佐須奈とか国道の方が若干早いかなと思っております。今後国道の整備によれば、国道の方が少し主体的になるのかなと思っております。

委員長：確かに、新しい県道ができたことによる分散というものもあるだろうけど、なかなか国道そのものが今まで整備が遅れていたから、どうしても交通量の伸びというのがなかなか見られなかったのかもしれませんが。

長崎県：次の畠ヶ浦拡幅というのをご説明いたしますけれども、そちらの方は交通量が伸びたりしております。場所場所によって増えたり減ったりしているところはあるのかなと思います。そこはそこだけしかないの、やはり上の方が分散したというものもあるのかなと思います。

委員長：いかがですか。

委員：大変通りづらい道だったかなというのがありますが、結構交通事故も起きたりするようですね。そのあたりの数字は持ってきてないですか。

長崎県：当区間における事故率の数値は、今の時点では把握しておりません。

委員長：いかがですか。

1.0というのは気にかからなくてもないですけど、しかし、ほかの道路の整備もあいまってということであれば、それなりの評価はしなきゃいかんのかなと思いますけれども、よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、道建-2 国道 382 号大久保バイパスを終わります。

### 道建-3 道路改築事業一般国道 382 号畠ヶ浦拡幅（原案：対応方針どおり）

委員長：次に、道建-3 畠ヶ浦拡幅、どうぞ。

長崎県：同じく一般国道 382 号道路改築事業、畠ヶ浦拡幅についてご説明いたします。

先ほど国道についての説明はしたとおりでございます。

この畠ヶ浦拡幅につきましては、対馬島の中南部にあり、国道以外に南北を結ぶ代替道路がない区間の道路改築事業として、幅員狭小及び線形不良の改善を行ったものであります。

計画区間 1.08 km について、平成 7 年度より事業着手し、約 13 億円をかけて平成 18 年度に完成しております。曲線部が連続し、縦断勾配もきつい 1 車線の道路を、車道幅員 6 m、全幅員 10m に拡幅し、線形、縦断勾配が大幅に改良されたことで、約 1 分の時間短縮が図られ、安全かつ快適な走行性が確保されております。

整備前の写真、状況でございます。

この路線につきましても、離合がしにくい 1 車線の道路でございました。

整備後の写真でございます。

2 車線が確保され、勾配も緩やかになったことから、円滑な交通が確保されております。

当箇所は、路線バスを含みます 1 日 6,000 台を超える交通量があり、大型車交通も多い区間であります。道路改良を行ったことで、安全、安心して走行ができるようになり、地域の皆様からも喜ばれているところでございます。

この区間につきましては、次のページをお願いします。交通量につきましては増えておりますけれども、事業費等の関係で B/C につきましては 1.4 ということで減少しております。

以上で説明を終わります。

委員 長：畠ヶ浦拡幅、いかがですか。

これも国道幹線道路拡幅ですね。

B/Cが1.4になったのはどうしてですか。

長 崎 県：次のページをお願いします。

交通量につきましては、平成11年度交通量では5,858台でございました。42年の推計としまして、6,670台を当初想定しておりましたけども、平成22年度の交通量調査では6,340台ということで、交通量自体は伸びを示しております。ただし、平成42年度の推計交通量としましては、今後伸び率が下回るということで6,115台を想定した場合のB/Cということになっておりまして、減少しているということでございます。

委員 長：今、6,340台走っているわけだね。これも全体的な量の減少と、どこかのバイパスの効果が出て減少の影響が少ないということかな。

長 崎 県：やはり平成16年に対馬市が合併いたしまして、東西南北の交流が増えたということ、それから、観光の方も大きく伸びてきております。そういった関係から交通量自体は増えているのかなと思います。特に、畠ヶ浦区間につきましては、先ほど申しましたように、代替道路がなくてここを必ず南北では通ることから、他の路線が時間短縮効果はあるんですけども、ここについてはここだけということになりますので、全体的な車の減少の影響というものが少なかったものと思っております。

委員 長：平成42年に6,115台、かなり下回ってくるようですね。

長 崎 県：そうですね、これは伸びが全県下で統一されておりますというか、下回る伸びが出されております。

委員 長：いかがですか。

よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、対応方針どおりで認めます。

#### **港湾－1 福島港改修事業（福島地区）（原案：対応方針どおり）**

委員 長：港湾－1 福島港、よろしくをお願いします。

長 崎 県：港湾－1 福島港改修事業について説明いたします。

まず、福島港の概要から説明します。

福島港は、県北部の伊万里湾に位置する松浦市福島町の中央部南部にあります。

次に事業の概要ですが、ご覧のように航路、岸壁、防波堤、道路及びふ頭用地を整備しております。

事業費としては、全体約 20 億円を投資しております。

整備工程としては、昭和 62 年度に着手し、平成 11 年度から岸壁などの基本施設を供用させ、その後に残りの航路の浚渫を行い、平成 18 年度に完成しております。

今回事後評価を行うのは、完成後 5 年目を迎えるためです。

次に、整備についてご説明します。

事業着手当時、福島町には砂・砂利等を取り扱う岸壁はなく、コストの高い陸上輸送を余儀なくされておりました。よって、本事業により海上輸送に切り替えることで、輸送コストを安くするよう岸壁の整備を行っております。しかし、近年貨物の需要が減少傾向にありましたので、平成 13 年度の再評価委員会にてご覧のスライドのように利用目的を変更しております。

－4.5m岸壁の砂・砂利のほかには漁船及び作業船用を追加しております。

次に、利用状況ですが、漁船用に利用目的を変更することにより、主にイリコ漁を行っている小型巻き網の網補修などのために新しい岸壁を利用しております。それ以前は対岸の物揚場で水揚げし、さらに民地の加工場までトラック輸送した後加工を行っていましたが、新しいふ頭ができたことにより、それまでの補修を行っていた物揚場の背後用地に新しい加工場を建設するに至っております。なお、漁獲量は増加傾向にあります。

次は、作業船の係留状況の写真です。

次に、砂・砂利の取り扱いについてですが、ご覧のように現在利用されていない状況にあります。これは付近の一部住民により、騒音や飛砂の影響を懸念されることから、整備途中の平成 11 年に苦情が出たためであります。

県としては、用地周辺に植樹を行い、飛砂防止に努めておりますが、いまだに利用の合意に至っていない状況です。しかし、今でも用地に隣接する砂業者は、陸上輸送をしております、今後も機会を見て交渉する予定にしております。

次のスライドですが、現在、本ふ頭用地は福島港の各種イベント時に臨時駐車場として活用しております。特に、火祭りの開催時期は、町外から多くの観光客により利用されております。

以上が福島港の改修事業の現状であります。

今後、砂・砂利に関しては、住民と交渉を重ねていく必要があると考えておりますが、

本事業は福島町の漁業活動や観光業などの地域振興に大きく寄与しており、新たな改善整備の必要はなしと判断しております。

以上、ご審議よろしくお願いたします。

委員 長：福島港の説明をいただきましたが、何かご質問ありますか。

委員：初期の目的に砂・砂利があったわけですから、砂・砂利のところを使えないということは、新たに何かしなきゃいけないんじゃないんですか。

長崎 県：先ほども申しましたけれども、一回平成 11 年度に 1,300 t ぐらい、隣のグラウンドの整備のときに砂をあげたのですけれども、そのときから隣接地の方が、振動、あと砂が飛んでくることについてご理解いただけていないのですけれども、この町内にはまだ砂の需要等があります。特に、クルマエビ等の養殖が盛んで、クルマエビの養殖の際は底の砂を替えたりします。そういう需要もたくさんあるものですから、当初に申しましたように、陸上輸送より海上輸送がコストが安いということで、我々としては理解いただけていない方を今後も説得していく努力をしていくべきだと思っております。

委員：それはよくわかりますが、何か方策をしないと、今までのままでとにかく飛んでくるから理解してくださいというのでは無理だと思いますね。県としてもこういうことをしましたから、ちょっとご迷惑でしょうけどということで何か考えて。今のところは何もする計画はないのですよね。それもこの港湾の改修の目的の一つだったから、その目的が達成されてないということですよ、今のままだと。砂・砂利をあげることができないということだったらですね。

長崎 県：現時点で。

委員：はい、現時点。だから、やっぱりその目的を達成するために、住民を説得すると。説得するためには何か説得するだけのものも要るわけじゃないでしょうかね。

長崎 県：次の一手ですね。

委員：はい。

委員 長：防砂ネットなんか張っているところがありますね。

長崎 県：はい。

委員 長：そういうものをするとかというのは、考えてないの？

長崎 県：正直、意見の対立が厳しいもので、まずそれをして、逆にそれを投資したことによって、防砂ネットがまた遊んでしまう現象も考えられますので、踏み込む勇気が今はない状況です。

一応その相手の方とはずっと工事を行う過程の中で、工事の説明の際にはいろいろお願いして、工事に関する最低限の用地の活用なんかはご理解いただいていたのですが、砂だけはご理解いただけない状況です。

委員 長：野積場ならいいわけ。あるいは網干場とかなったらいいわけかな。

長 崎 県：他には、町全体のためになるような、最後に出ましたけど、祭りの駐車場とか、それは全面使います。この埋立地、ふ頭用地を。それに関しては、間に福島町とか入っていただいて説得して、その程度までだったら理解していただけるのですが。

委員 長：いずれにしても、港湾計画の機能は一部そういう形になっているけど、理解をしてもらうと考えているわけですか。

長 崎 県：だから、B/C等も砂等が利用されたことを前提として算定しております。

委員 長：努力するといっても、ただ、相手の感情に訴えていくだけで解決するというのはなかなか難しいような感じもするけどね。どっちが先かやな。防砂ネットをどうかというのと、防砂ネットをつくっても相手が嫌というなら、防砂ネットがむだになると。しかし、そうなると、ここは砂置き場として使えないということになる。努力はするということでも、努力のしようがないような感じもするけどね。

長 崎 県：港湾課ですけれども、防砂ネットの規模によりけりだと思いますので、簡単な方法というか、ある程度安くできる方法も考えながら、その提案もやりながら進めていきたいと思っております。

ですから、先ほど言ったとおり一遍にやるというのはなかなか厳しい現状もあるみたいですので、その辺も含めて対応したいと思えます。

委員 長：いずれも近隣住民とのトラブルというのが、多かれ少なかれあっているし、今もあっているようだけど、しかし、港湾機能としてその砂利置き場が十分に使えないというのは問題があるから、今後かなり説得努力をしていかないかんということになるかな。そういうことでいいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員 長：それでは、港湾－1 福島港については、提案どおりということにしたいと思えます。

#### **港湾－2 迎港廃棄物海面処分場整備事業**（原案：対応方針どおり）

委員 長：次に、港湾－2 江迎港、お願いします。

長 崎 県：県北振興局の港湾漁港第一課でございます。

江迎港、廃棄物海面処分場整備事業についてご説明いたします。

主にスクリーンで説明いたします。

江迎港は、図にありますように、佐世保市の北端と平戸市の南端の両市にまたがって位置する地方港湾でございます。

港の全景写真でございますけれども、佐世保市側の赤丸がついている箇所が、今回評価対象の事業箇所でございます。

当事業の整備計画平面図でございますけれども、赤着色のラインで表示の廃棄物埋立護岸1,226mが対象施設となっております。護岸は平成3年から5年前の18年にかけて、総事業費約76億円で完了しております。茶色着色の部分に廃棄物110万 $\text{m}^3$ 受入予定をしております、それに伴って9.5haの用地が造成されることとなります。

事業名は廃棄物海面処分場でございますけれども、受け入れておりますのは、県北振興局管内の公共事業で発生する土でございます、平成7年度の第1期から現在の第3期に至る間に、位置図に示しておりますように、江迎港をはじめとする港湾や漁港から浚渫土が約7割を占めております。また、同様に陸上の残土の近隣市町村から受け入れている状況でございます。

最後は現況の写真となりますけれども、ご覧のようにほぼ埋め立てが概成している状況でございます、残る受入量は数万 $\text{m}^3$ になっております。来年度に完成を予定しております。今後は、当該事業に伴って造成された広大な用地を有効に活用できるように、佐世保市をはじめとする関係機関と連携しながら検討してまいりたいと考えております。

別記7、平成23年度事後評価対象事業一覧表の港湾-2をご覧ください。

なお、説明はこれまでと重複する分は省略させていただきます。

費用対効果の算定の基礎となった要因の変化につきましては、受入土量の実績により便益効果を検証しております。これによって、5つ目の今後の事後評価の必要性の部分につきましては、費用対効果分析の結果のとおり、建設土砂の代替処分によるコスト縮減効果が得られておりますために、必要はないとしております。

したがって、対応方針（原案）の評価結果の同種事業への反映等につきましては、特になしとしております。

以上で説明を終わります。

ご審議のほどよろしくお願いいたします。

委員長：江迎港の説明をいただきましたが、ご質問はありますか。

委員：よくわからないのですが、事業費76.2億円で、高いですね。素人目からすれば、困ん

で土を入れるだけの感じがするのに、何で76億円もかかるのかなど。素朴な疑問なのですけど。

長崎県：全体の航空写真を見せてください。

このように港自体が、江迎川の河口に位置しておりまして、ここは汚泥がものすごく堆積しているところでした。最初は1期工事という形で小さいところから始めたのですが、これを進めるにあたって地盤改良がものすごく必要になってきましたので、地盤改良の費用が大幅に増加したということになります。

もともとここに汚泥が大量にたまっていたものですから、この海域をきれいにしようと、シーブルー事業というのがございまして、その事業で浚渫をして、海域を改良しようというのがもともとありましたものですから、地盤の悪い箇所であったというのが事業費の増につながったということになります。

委員：反対に言えば、そういう改良するために、改良に使った、処分場のためというよりは、そのところの地盤を改良するために使ったと。

長崎県：そうではなく、護岸をつくるために、下の方が悪いので、その地盤改良にお金がかかったということです。

長崎県：護岸自体を整備するにもお金がかかります。

長崎県：護岸をつくるための改良です。地盤改良という。

委員長：そこを改良するためにかかったと。

長崎県：はい。

委員長：当初はたしか、16億円か幾らぐらいだね。だから、60億円も増えたというのは、そんなに増えたわけ、地盤改良で。

長崎県：規模も大きくなっておりますので、地盤改良だけでなく、やはり効果的に整備するために、間に締め切りをつくったりしたものですから、この辺も含めて事業費が大幅に増えております。

委員長：それでB/Cが1.14出るということは、算定の考えは。

長崎県：こちらの汚泥がものすごく悪く、埋立てにはそぐわないものですから、ほかのところを持っていくためには処分するために改良が必要になったものですから、その費用も含めてB/Cを見ておりますので。

委員長：それが便益になっているわけ。

長崎県：はい。

委員：せっかく 76 億円もかけて護岸をつくったようですが、活用の話をなさっていましたが。

長崎県：今ほぼ概成しているのですが、あともう少し土が入ると土地が完成します。あと 1 年ぐらいかかりますので、それを目途に使えるようになるということで、佐世保市はじめ関係機関と使い方について協議を始めていきたいと思っております。まだ完成しておりませんので、その辺をご理解ください。

委員：どういう用途を想定されているのですか。

長崎県：港湾機能施設として、港湾に関するものであればつくれる用地と、あと工業用地というのが、今土地利用としては考えております。

委員長：アクセスはいいの？

長崎県：道路は、悪いところではないです。

委員長：臨港道路ができているわけ。

長崎県：臨港道路ではないです。

委員長：土砂運搬をしなければいけないが。

長崎県：道路はありますので。

委員長：アクセスはあるわけ。

長崎県：はい。

委員長：埋まってしまえば、何か使いようがあるということなんだね。

長崎県：近くに工業、企業があるのですが、そちらからも既に土地を購入したいという意向が、まだ正式ではないのですが、若干来たりしておりますので、その辺は今後の展開でうまくいけば、全部ではなく、小規模ではあるのですが、徐々に出てくればいいかなと思っております。

委員長：売れば、それは便益になるわけだな。

長崎県：そうですね。もう既に土地単価は近隣の、近傍地価で入れております。

委員長：ちなみに、1 m<sup>2</sup>当たり幾らぐらいするのですか。

長崎県：7,000 円ぐらいでした。

B/C のベネフィットにはあまり影響しないのですが、便益自体にはですね。

委員：1 年ぐらいで埋まってしまって、後は有効活用ということのお話でございますけども、今聞いた限りでは、先だってからの東日本大震災に絡みまして、水面下ではいろんなお話が随分あるやに伺っております、例えば、振興財団とか、企業誘致にかかわるところの情報交換みたいなことをおやりになっていらっしゃるかどうかお尋ねします。

長崎県：今のところはそのようなことはありません。

委員長：いいですか。対応方針どおりということによろしゅうございますね。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：はい、終わります。

### 港湾－3 田結港海岸環境整備事業（原案：対応方針どおり）

委員長：港湾－3 田結港、お願いします。

長崎県：平成 18 年度に整備が完了いたしまして、今年で 5 年を経過する田結港海岸環境整備事業についてご説明いたします。

田結港海岸は、諫早市の西南端に位置しておりまして、橘湾に面する海岸でございます。2つの小島の向こうには橘湾が広がり、その先には島原半島を臨むという景観に恵まれた場所ではございますが、以前は大小の石や岩肌があらわれる、立ち寄る人も少ない海岸でございました。

しかしながら、長崎市とか諫早市中心部といった人口の集中した地域に近い場所でありまして、また、周辺には海水浴場が少ないといった状況でありましたことから、これら自然条件とか地理的条件を生かした海岸利用を図るために、海浜の整備を実施することいたしました。

今映しておりますのが、整備完了後の航空写真でございます。

左右にそれぞれ約 300m の砂浜を整備するとともに、背後地には遊歩道や休憩施設などを配しました。

一般への供用につきましては、写真手前側の養浜が完了いたしました平成 14 年度に、第 1 期の供用を開始いたしまして、奥側第 2 期工事終了後の平成 19 年度に全区間の供用を開始いたしました。

本事業で整備した施設といたしましては、左右と真ん中に海に突き出した防波堤ですが、突堤を 3 基、砂浜の造成が 14 万 m<sup>3</sup>、砂の流失を防ぐための潜堤が 340m、護岸が 784m などでございます。これらを平成 3 年から平成 18 年までの 16 年間で、総事業費約 66 億円をかけて整備いたしました。

こちらの写真が施設の利用状況でございますが、上の 2 枚が夏の海水浴シーズン、平成 16 年と昨年の写真でございます。どちらも多くの人でにぎわっているのがご覧いただけると思います。

また、海水浴シーズン以外では、散歩をする人とか車をとめて休憩する人などを見かけ

ますが、下の写真にありますようにロードレース大会などにも利用されております。

このグラフが年間の利用客数の推移を示したグラフでございます。平成21年、平成22年に若干利用者の低下が見られるものの、供用開始以降、9年間すべてにつきまして、当初予測した需要予測2万7,000人を上回る利用がなされております。

最後になりますけれども、今回の事後評価を行うにあたりまして、昨年度利用者の方にアンケートをとらせていただきました。長崎市とか諫早市の方が多くいらっしゃいまして、「近くできれいだから訪れた」という意見が大半を占めましたけれども、「友達の紹介で」ということで、福岡とか熊本からの方もいらっしゃいました。

また、要望や感想を求めた欄には、「きれいで楽しく過ごせた」とか、「また来ます」などといった肯定的な意見が多く寄せられました。

このようなご意見や、予想を上回る利用者数から判断いたしまして、本事業につきましては、当初期待した効果が発揮されているものと考えております。

ただし、アンケートの中には「日影が欲しい」とか「桟敷を増やしてほしい」とか、施設に対するご要望とか、また、くわえたばことかゴミのポイ捨てなど、利用者マナーを指摘されるご意見などございました。今後は適切な施設の管理、施設の改善を行ってまいりますとともに、快適に利用していただくためのいろいろな啓発、PRなどにも目を向けてまいりたいと考えております。

以上、田結港海岸の環境整備事業のご説明でございました。

ご審議のほどよろしくお願いたします。

委員長：それでは、田結港、何かご意見ございますか。

委員：きれいな海岸であれですけど、当初予想された2万7,000人より増えていましたけど、去年、おとしはちょっと下がり傾向ですよ。あれは何か原因があるのですか。

長崎県：21年が一番下がっているのですけども、例年一番利用の多いのが7月の最後の土日とかそのあたりなののですけども、21年はいつも5,000人とか4,000人利用のある土日が雨で、28人とかそういう状況で、その前の週も日曜日が曇り、その次の週も土曜日が曇りと、21年はそういった状況でと考えております。22年は日曜日、曇り、雨という日があるのですけども、ひょっとしたら去年は、逆に異常な猛暑だったので、そこら辺もあるのかもしれないと考えております。

委員：このグラフを見ると、だんだん落ち込んでいるような感じがするので、当初の予想された2万7,000人より増えている。それはよくわかりますが、何となく下がっていく。この

まま下がりぎみかなという気もするので。

長崎県：その辺は私ども、今回いただいたアンケートなどで寄せられたご意見を踏まえて、これからだんだん下がっていくことがないように、管理などしていきたいと思います。

委員：その点よろしく願いいたします。

委員長：これ、海水浴場の管理はどこがしているの？

長崎県：諫早市がしております、県と諫早市がお金については負担いたしまして、実際は諫早市の方をお願いしております。

委員長：設備をこれから投資しなきゃいけないですよね、要望に沿えば。それは諫早市が主体的にやると。

長崎県：主体的には、大きな整備とかなると県の方でやっていかないといけないと思いますけども、ちょっとした整備とかはお互いで負担を考えながらやっていきたいと思います。

委員長：せっかくこれだけ立派なものできて、しかし、お客さんからの要望もあっているわけやね。コインロッカーとかシャワールームとか。そういうものを整備していくと、一層利用が増えるという可能性もあるわけだけど、その辺の具体的な取り組みは今のところ諫早市と話してないの？

長崎県：アンケートの中にも、施設に対してこれだけの施設があつていいですねという満足のお声もありますし、中にはもっと増やしてほしいというお声もありますので、その辺見極めながら、施設を増やせば増やすほど管理もまたありますので、その辺は考えていきたいと思います。

委員長：せっかく立派なものがあるそこにできたわけだから、多くの人に使っていただくということが大事だろうから、できれば利用者のニーズに沿ったような対応というのが必要じゃないかと思われませんが、ほかに何かありますか。

対応方針どおりということでもよろしゅうございますね。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、港湾－3 田結港は対応方針どおりということで認めたいと思います。

#### 河川－1 小野川小規模河川改修事業（原案：対応方針どおり）

委員長：それでは、河川－1 小野川、お願いします。

長崎県：これより、河川－1 小野川、小規模河川改修事業の事後評価の説明をさせていただきます。

小野川は佐世保市西部に位置し、二級河川相浦川の支川であり、流域面積 5.345 km<sup>2</sup>、流

路延長 4,200mの二級河川であります。

昭和 42 年 7 月 9 日の集中豪雨を契機に曲田橋上流は、災害関連工事を実施しております。その後、昭和 46 年から平成 18 年にかけて、河口から曲田橋までの 1,580mの改修を実施しました。

これは改修前後の航空写真です。改修前は、相浦川に流入する前に潮遊びに流入していましたが、改修後は直接相浦川に接続しております。

改修前の地盤線を茶色で、改修後を赤色で示しております。改修後は兩岸とも築堤護岸となっております。

これが改修後の写真です。

河川整備に関するアンケート結果を示しておりますが、実施に際しましては、改修前後の変化がわかっておられる班長 51 名に対してアンケートを実施、41 名の班長さんから回答をいただいております。

水害経験については、15%の方が経験され、29%の方は心配になったことがあると回答をいただいております。

次に、改修効果については、61%の方が改修効果があったとの回答をいただいております。

環境については、改修による動植物の変化に対して、約半数の方は「よくわからない」という回答でしたが、河川内にはコイや渡り鳥の姿も多く見られるようになっております。それと同時に、自転車、タイヤ等のゴミや、ヘドロの堆積が見受けられるとの意見もいただいております。

河川の利用状況については、27%の方が散策、ウォーキング、犬と散歩する人を多く見かけるようになったとの意見をいただいております。

清掃活動については、17%の方が既に参加され、興味があるという方が 37%もおられるとの回答をいただいております。

アンケート結果を踏まえて、事後評価の検証を行いました。

まず、治水効果ですが、水害の軽減についてはほとんどの意見がその効果を認めるものであり、改修事業における治水効果は十分発現されたと判断しております。

次に、利水についてですが、一部改修により改築された堰から、農業用水が確保されており、問題は生じておりません。

次に、環境については、見た目はきれいになったと感じる人が多いようですが、河床の

ヘドロの除去や、自転車やタイヤ等のゴミを指摘する意見がありました。今後、河床掘削及びゴミの除去を行う予定にしております。

次に、維持管理については、約2割の方が河川の清掃に参加され、参加意欲のある方も半数に上っております。今後も地域住民との連携を図り、環境面で改善できる維持管理体制がとれば、よりふるさとの川としてふさわしい河川が形成されていくものと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

ご審議のほどよろしく申し上げます。

委員長：河川－1 小野川、何かございますか。

アンケートの結果などを見ると、言うことないという感じですが、市民が河川周辺の清掃活動などに参加してくれるというのは、非常にいいことですね。

長崎県：そうですね。

委員長：何かありますか。

よろしいですか。対応方針どおりということによろしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：河川－1 小野川については、対象方針どおりということで決めたいと思います。

#### **砂防－1 曾根地区地すべり対策事業（原案：対応方針どおり）**

委員長：次は砂防です。

それでは、砂防－1 曾根地区地すべり対策事業、説明を求めます。

長崎県：曾根地区地すべり対策事業について、説明させていただきます。

曾根地区の地すべりは、五島列島北部の新上五島町中通島北西海岸の曾根郷に位置しております。地すべり防止区域は、曾根郷の北部の番岳（標高440m程度）の中腹からすそ部に至る勾配20度から30度の南西向き斜面に位置しております。被害想定区域は、赤線枠で示した約43haとなっております。

主な保全対象には、人家が64戸、ちょうど曾根峠番岳1号線、普通河川雪見田川曾根浄水場がございます。

平成元年9月に被害が発生しておりまして、被害状況は写真に示しております宅地や農地の滑落と、左上の写真にあります家屋の全壊等が発生しております。地すべりブロックは大きく3つのブロックに区分され、ABCブロックを包括するAブロック群と、右下にありますDFブロックを統括するDブロック群、それとGブロックからなります。

対策工事の概要としましては、平成元年度に地すべり防止区域指定を行いまして、水抜きのための横ボーリング工を196本、水路工410m、それと法枠工3,824㎡、アンカー工218本、抑止杭工47本を行ってございまして、事業費11億6,000万円、平成18年度で工事を完了してございまして。

事業効果の発現状況については、概成直後から現在までの期間に観測された規模の大きい降雨をこの表に示してございまして、曾根地区の地すべりブロックに変状が生じたかを現地踏査により確認した結果、変状が見受けられていないことから、事業効果が十分に発揮されていると判断してございまして。

また、事業概成後の民生安定効果の発現状況については、曾根地区地すべり防止区域に居住してござられる64世帯にアンケート調査を実施してございまして。33世帯から回答を得て、評価して、その結果地すべり被害の認識をされている人のうち67%が対策工事の効果を明瞭に感じているという回答をされてございまして。

以上のことから、曾根地区地すべり対策事業により地滑り変動が沈静化していることが現時点で確認されているため、今後の事後評価の必要性はないと考えてございまして。また、アンケート結果において地区住民も事業効果を感じてござられ、土砂災害に対する安心感が向上していることも確認されているため、特に改善処置の必要性はないと考えてございまして。

以上で説明を終わります。

ご審議のほどよろしく願ひいたします。

委員 長：砂防-1 曾根地区地すべり対策事業について説明がございましたが、何かご質問、ご意見ありますか。

このアンケートが、64人に求めて33人、回答率51.1%というのは、せっかくこれだけのお金をかけて、そういう関係者のために頑張った割には、何かちょっと、冷ややかな感じがしないわけでもないんだけど、これはどういうことですかね。

長 崎 県：もう少し欲しかったのですが、現場の動きを見ましても、ほぼ止まっておりますので、もう少しうちとしては評価が欲しかったのですが、ちょっと反応が。効果があったおかげで関心がなくなっているのかなという気もしますが、ちょっと、確かに少なかったですね。

委員 長：やり方にも一つ問題があったのかもしれないですがね、さらに何か、アンケートの協力を求めるということがなされれば、また違ったのかなという感じがしないでもないのですが、ちょっと、回答者が半分で、全体的にどうかなという見方をするのもいかがかなあと

いう感じもしないではないのですけどね。

特に、地すべり対策事業というのは、関係者の皆さん方が自分の生命、財産、安心、安全を求めて、工事の行く末を注目されているのだろうという認識をしているけれど、ちょっと寂しい感じがしますが、何か見解がありますか。

そういうものですかね。

ほかにいかがですか。いいですか。対応方針どおりということによろしゅうございますか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、砂防-1 曾根地区地すべり対策事業については、対象方針どおりということで認めたいと思います。

以上で事後評価審査9件について審査を終わりますが、詳細審議、現地調査については、先ほど審議の過程の中で皆さん方にお諮りしましたが、もし必要であれば委員長にご一任いただければと思います。

それでは、最後の議事であります、「議題④ 報告事項の説明」について、事務局より説明を求めます。

事務局：報告事項についてです。

平成20年度から再評価対象事業において、前回再評価時点の完了工期を超過して再評価を受けるような事業については、事前に報告するようになっておりますので、それについて説明します。

8事業ありまして、水環境対策課、流域下水道事業が3つあります。

まず1つ目が、諫早市、大村市で整備している大村湾南部流域です。これは、諫早市の面整備に合わせて処理場を増設する必要がでてきたために、22年が40年に工期が伸びます。

続きまして、諫早市流域関連です。下水道の予算が削減されたことから工期を延ばします。

また、大村市の流域関連については、雨水整備に関する予算が縮小されているため工期を延ばします。

次に、漁港漁場事業が2件あります。佐世保市の黒島地区地域自主戦略交付金については、新たな工種を追加したため工期を延ばしてあります。

また、美津島西地区水産生産基盤整備事業については、対馬市の事業ですが、予算の確

保ができなくなったために工期を延ばすということです。

道路維持については、対馬市の市道佐保田線になりますが、用地取得に不測の日数を要したこと、港湾、住宅の事業についても、用地交渉難航のために事業の工期を延ばすということで、来年以降に再評価を受けることとなります。

以上です。

委員長：以上、事務局から説明がありました。いかがですか。

水環境対策課の下水道工事というのは、20年延ばしてどうなるのか、なかなかこれは息の長い話やね。事柄上しようがないのかもしれないけど、これも各関係自治体のいろいろな考え方もあるのだからね。

何かございませんか。

いいですか。

それでは、次に河川課から報告を求めます。

長崎県：それでは、説明させていただきます。

はじめに、今回の報告事項の位置づけについてご説明いたします。

公共事業の評価につきましては、長崎県政策評価条例及び長崎県公共事業評価監視委員会運営要領に基づき実施しておりますけども、運営要領におきまして、河川事業の場合は河川整備計画の策定、変更の際、河川法に基づく学識経験者、関係住民、地方公共団体の長の意見を聞くにあたって、学識経験者等から構成される流域委員会等が設置される場合は、本委員会にかえて当該流域委員会等において審議を行うものとし、その審議の結果については本委員会報告を行うものとするというふうになっております。

それでは、平成22年3月に河川整備計画を策定しました久根川総合流域防災事業についてご報告いたします。

久根川は対馬市の南部下島の西海岸側に位置しています。

改修区間の状況は、下流部に久根浜集落、上流部に久根田舎集落がございます。その間は水田地帯で、河川と並行する県道が途中中央橋で交差して通っております。河川改修は平成4年度から着手し、河口から久根田舎集落の上流部までの区間、2,200mにおいて実施中がございます。平成22年度末までに河口から中央橋の約250m下流部までの840m区間の改修が完了しております。

全体事業費は33億円。平成22年度までの進捗率は61.7%となっています。

事業の完了は、平成26年度を予定しています。平成18年度の前回再評価時から完了時

期が1年延びておりますが、これは一部買収予定地で多数の相続が発生しており、用地交渉に時間を要しているためです。

久根川における水害の発生状況ですが、昭和60年、昭和61年、平成元年、平成3年、平成15年、平成17年と被害が発生しておりますけれども、近年で被害が大きかったのは平成3年8月の水害で、20戸の家屋が浸水被害を受けています。

写真はそのときの被害状況です。

上の写真が、久根大橋から下流部を見た状況です。撮影時点では水が引きかけていますけれども、正面の建物も浸水いたしました。

下の写真は、同じく久根大橋の左岸側から水田の冠水状況を撮影したものです。

これは改修後の状況です。架け替わった久根浜橋から下流を見ています。先ほど浸水していた住宅が右岸側に見えるところです。

同じく改修後の写真です。久根浜橋の左岸側から上流を見たものです。

同じく久根大橋から下流です。

改修済み区間の上流端を下流から見ています。正面に見えるところが現在の改修が終わっている上流端になります。

こちらは改修予定区間で、県道の中央橋から下流を見たものです。

同じく改修予定区間で、榎木橋から下流を見ています。

これは改修予定区間の上流端付近から下流を見たものです。久根田舎集落の状況がわかります。

次に、久根川水系河川整備計画検討委員会での審議内容についてご報告いたします。

経済分野の学識者と地元の代表者及び行政機関の職員の計14名の委員から構成しております。委員長は、長崎大学工学部教授の茅田先生にお願いいたしました。

検討委員会は、地元で2回の説明会を兼ねた意見交換会の後、平成20年2月15日に開催しております。

検討委員会の中では、河川改修工事も含めて治水、利水、及び環境面での河川整備計画についてご審議いただき、久根川総合流域防災事業については、事業の必要性、効率性及び有効性において、事業継続が妥当とのご意見をいただきました。今後は、一日も早い事業完了を目指して事業を進めていきたいと考えております。

以上、久根川流域河川整備計画における久根川総合流域防災事業に関する審議結果についてご報告を終わります。

委員 長：ただいま久根川の関係について報告がありましたが、何かご質問ございませんか。

結局、相続による地権者のあれですか。

長 崎 県：そうです。二代ぐらい前の方のお名前になっていまして、相続が相当多数発生しておりまして、対馬にお住まいじゃない方もかなりいらっしゃるということで、その辺を追跡して、それぞれの遺産の分割について了解を得るのに時間を要しております。

委員 長：対象は1件？

長 崎 県：今問題になっているのは1筆の分でございます。

委員 長：完成年度を1年延ばして、それまでに何とか解決するのかな？

長 崎 県：そうですね、整備計画の委員会を行いましたのは、先ほどご説明したように、平成20年度に行っておりますので、また今度もう一度ぐらいは再評価をいただかないといけないかなと思っておりますけれども、今回は報告でしたので、そこについては前回どおり報告させていただいております。

委員 長：わかりました。以上、報告ですが、何かご質問ありませんか。

それでは、報告どおりということで確認をいただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、そういうことで終わります。

以上で予定された審議項目は終了しましたが、総合的に見て何かこの際、ご意見ございますか。

なければ、今後の予定等について、事務局から何かありますか。

事 務 局：今後の予定ですけれども、最初にご説明しましたように、現地調査や詳細な審議が必要な事業がありましたので、8月上旬の第4回委員会で現地調査を、8月下旬の第5回委員会で詳細な審議をお願いしたいと思っております。

第5回委員会が終わりましたら、本年度の答申を知事に対して行っていただくよう予定しております。

以上でございます。

委員 長：それぞれ皆さん方お忙しいでしょうが、ちょうど夏のお盆過ぎですからかなり暑いかと思っておりますけれども、現地調査のご参加をよろしくお願ひしたいと思っております。

最後に、各事業主体においては、本日の委員会等を十分理解し、現地調査その他の場では正確かつ簡明なご説明をお願いいたしたいと思っております。

以上をもちまして、第3回の委員会を終了いたします。

最後に、事務局より連絡があればお願いします。

事務局：本日の議事の内容につきましては、速記録に基づき議事録並びに議事要旨を作成し、委員の皆様にご確認いただいた上で公表したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様には大変お忙しい中、長時間にわたりご審議いただきありがとうございました。

次回のスケジュールは、確定次第ご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして閉会したいと思います。

どうも、今日はありがとうございました。