

平成23年度
第5回長崎県公共事業評価監視委員会
議事録

日 時 平成23年8月30日(月) 14:00～

場 所 長崎県農協会館 7F

出席委員 園田圭介委員長

中村聖三副委員長

梅本義信委員

河西宏委員

平岡教子委員

森永敬子委員

安武敦子委員

平成23年度 第5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5回長崎県公共事業評価監視委員会を開催いたします。

本日の進行を務めさせていただきます、土木部建設企画課長の田村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

また、委員の皆様におかれましては大変お忙しい中ご出席いただき、厚くお礼申し上げます。

去る8月8日、9日には、暑い中現地調査をしていただきまして、ありがとうございます。

本日の第5回委員会におきましては、これまでの委員会での議論を踏まえた7事業の再評価の詳細審議と、新たに追加となります長崎市事業の再評価についてご審議をお願いしたいと考えております。

追加する事業は、長崎市が事業主体の東長崎平間・東地区土地区画整理事業でございます。事業採択後10年が経過したことから、平成21年度に当委員会において再評価を審議していただいた事業で、審議の結果、「計画の見直しの必要があれば再審議を行う」ことを付帯条件として継続方針が認められた次第でございます。

その後、市において、地元住民からの意見聴取や合意形成、関係部局との調整等を進め、8月上旬になりましてようやく計画の見直し案が固まりました。このため、今回の委員会に諮るものでございます。

以上のことから、今回は再評価の詳細審議8事業をご審議いただきますよう、よろしくお願いいたします。

本日の委員会でございますが、委員全員のご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報告いたします。

ここで、報道関係の皆様へのご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。

それでは、審議の進行について、委員長、よろしくお願いいたします。

委員長：それでは、ただいまより第5回の公共事業評価監視委員会の審議を始めます。

まず、8月8日、9日の両日にわたりまして第4回委員会の現地調査では、大変暑い中、各委員の皆様、また関係機関の皆様方にご協力いただきまして、まことにありがとうございます。

いました。

これまでの委員会の経緯ですが、第3回委員会では、再評価の31事業、事後評価の9事業の説明、審議を行い、現地調査箇所の抽出を行いました。

第4回委員会では、第3回委員会で抽出した再評価7事業、事後評価2事業の現地調査を行いました。事後評価につきましては、この現地調査において2事業とともに事業効果が十分に発揮できているものと把握できたことから、現地において「原案どおり」と確認いたしました。

本日の第5回委員会では、再評価の8事業について、詳細審議箇所として審議をいたします。

それでは、『議題① 再評価詳細審議事業の説明、審議』について、事業者より説明をお願いします。事業者は、正確で簡潔な説明をお願いいたします。

まず、漁港漁場事業の審議を行います。漁港漁場事業については、第3回委員会においてB/Cの考え方についてわかりにくいというご指摘もありましたので、その点について今回説明をお願いいたします。

それでは、事業者よりB/Cの考え方について説明を求めます。

長崎県：詳細審議事業の審議に先立ちまして、漁港事業における費用対効果について補足説明させていただきます。

漁港事業における費用対効果につきましては、水産庁制定のガイドラインに基づき分析を行っております。効果につきましては、水産物生産コストの削減効果や漁獲機会の増大効果など、合計13個の評価項目を基準にそれぞれ便益を計測しまして、全体の便益額を算出することにしております。

続きまして、評価の基準となる効果の例としてはご覧のようなものがありますけれども、水産物生産コストの削減効果に関しましては、例にありますように、岸壁等の整備により出漁準備作業時間等が短縮するなどの労働時間削減効果、防波堤等の整備により台風来襲時の他港への避難経費が削減される、経費削減効果が水産物生産コストの削減効果としてあります。

また、漁業就業者の労働環境改善効果がありまして、浮棧橋の整備により労働環境の改善が図られ、同じ作業でも重労働から軽作業に軽減されるというような効果を、労働環境の改善効果として挙げております。

今2つ挙げているのが、先ほど説明しました13個のうちの主に使われる評価項目の2

個になります。

続きまして、B/C の比較についてですが、前回評価時点から総便益Bと総費用Cを見直すことにより、BとCのそれぞれが増減する結果、B/C の値も変動することになります。これにより前回評価時点から投資効果が失われていないかを確認いたします。

そのBとCの変化についてですが、まず、総費用Cにつきましては事業費の増減があります。次に、総便益Bにつきましては、漁船数などの受益者数の増減、計測に用いた数量や単価の変更、及び便益項目の追加及び削除などがあります。

次に、漁港－7、対馬市の事業であります、地域自主戦略交付金事業の厳原東地区のB/Cについて説明いたします。

厳原東地区は、第3回委員会の審議でもありましたが、前回評価の平成17年から事業費が約2億円増加し、漁船数や生産額などの港勢は低下しております。

このようにB/Cが下がると考えられる要因が多い中、B/Cが前回よりも上がっている結果になっております。これは総便益が上がっているためであります。

続きまして、主な便益の前回からの増減について説明いたします。

厳原東地区全体の年間便益額は、前回から約2,300万円の増となっております。

次に、主な便益を評価項目ごとに説明いたします。

最初に、水産物生産コストの削減効果についてですが、約1,100万円の増となっております。これは①の防波堤及び係留施設整備に伴う出航・係留作業時間の削減、②の用地舗装に伴う定置網の耐用年数の延長、作業時間の削減における約900万円の増が増えた要因となっております。一方で、漁船数の減により③の漁船の耐用年数延長効果と、④の物揚場の整備に伴う準備作業時間の削減では便益額が前回よりも減少しております。

①から④がすべての便益項目ではありませんけれども、各便益項目における増減の積み上げの結果、水産物生産コストの削減効果としては、約1,100万円の増という結果になっております。

続きまして、漁獲可能資源の維持培養効果についてですが、自然調和型防波堤による藻場造成に伴う漁獲量増大効果により約800万円の増となっております。

次に、漁獲物付加価値化の効果についてですが、約800万円の増となっております。これは蓄養の拡大及び蓄養期間の延長による漁家所得増大効果において、魚価の見直しにより約500万円の増となったことが増えた要因となっております。

一方で、漁業就業者数の労働環境改善効果については、漁業就業者数の減少により約300

万円の減となっております。

以上、評価項目ごとに主な便益の増減を説明いたしましたけれども、今回の見直しの結果、便益ごとに増加するもの、減少するものがあり、これらの積み上げの結果、年間便益額で前回から約 2,300 万円の増となりました。したがって、これが総便益の B の増加につながり、総費用 C の増よりも相対的に大きくなった結果、B/C も前回よりも大きくなりました。

最後になりましたけれども、漁港はさまざまな施設が一体となって総合的に機能を発揮するものであるため、多くの便益項目を積み上げて事業全体を評価する必要があります。したがって、先ほどの厳原東地区の事例でもありましたように、評価する便益の項目が多くなりがちでありまして、B/C の変動につきましても単純に何らかの指標のみで変動利用を説明できない面も持っております。しかしながら、今後ともより一層わかりやすく説明できるように努めてまいりたいと考えております。

以上で説明を終わらせていただきます。

委員長：ただいま B/C の考え方について説明がありましたが、何かご質問ありますか。

委員：それぞれの項目で、結果的にどれだけ増減したかというご説明があつて、定性的にどんな項目で変わったかというのはわかりますが、結局最終的に問題になるのは数字ですから、数値の根拠というのがわからないんですね。これこれこういう効果というのは、ダイレクトに金額になるものであればすぐにわかると思いますが、時間の短縮効果だとか、そういうことをあげられて幾らと出ていますよね。結局、その根拠が妥当かどうか議論できないと、出てきた数字が妥当かどうかという議論はできないわけですね。

この間申し上げたのは、そういったところが個別に細かくこの場で説明していただく必要はないかもしれませんが、こういうふうな考え方、例えば時間がどれだけ短くなるというふうに見積もったと。それに対して 1 時間当たり幾らの額がそれに相当するということなど出てこない、我々としては積算された値自体が妥当かどうかという評価もできませんし、議論もできないと思います。大分項目としてはこんなことが効果があるんだなというのはわかりましたが、何らかの形で、ここで時間をとって全部説明するというのはとてもじゃないけどできないとは思いますが、添付の資料なり何なりで我々が見て判断ができるようなものを出していただければありがたいなと思いますけど。

長崎県：便益項目につきましては、例えば、厳原東地区ですと、約 40 項目の便益項目があります。それぞれ、先ほどありましたように時間の短縮時間等が出ております。短縮時間に労

務単価等を掛けて、それが何人おられる、漁船数が何隻いる、と掛け合わせまして、年間当たりの便益額を算出することになっています。そういったことの積み上げの結果が、今お出ししている数値だけの結果になっているのですが、その計算過程といいますか、それを個別に出すのは大量になりますので、代表的な大きい変化があったところをご説明していくのが今後必要かなと考えております。

委員:それではよろしいのですが、大きな変化があったところだけこうやって出されていますが、あの数字はどうやって出たんですかというのがわからないんですよ。そこが、例えば、ガイドラインに則ってやったというお話でしたから、ガイドラインを見れば全部わかることであれば、ガイドラインを配付していただければいいですし、例えば、県なり事業者の方で時間短縮効果をこういうふうに見積もったということは県の判断ということであれば、そこはこういうふうな根拠に基づいてこういうふうに判断したというのを出示していただきたいというところなのです。

委員長:どうですか。限られた時間ですから、どうしてもその辺の限界はあるようですが、我々としては出されたものを根拠に判断していくわけですが、出されたものがどういうことでその数字になっているかというのがなかなか理解しがたい面があるものだから。

長崎県:今お配りしております個表等ではB/Cの結果のみしか書いておりませんので、今パワーポイントで説明しました便益の結果、年間で幾ら増加しましたという結果しか書いておりませんので、こういった計算根拠で年間の便益等それぞれ算出したかというのは、別途今後資料を添付する等の対応をとりたいと考えております。

委員長:今年度のこういう案件については、ことさらにそこまで今からさかのぼってというわけにもいかんでしょうが、次年度からの中で特に漁港の関係はそういう面が若干今までわかりにくかったから、そういうところをもう少し丁寧な資料なり何なり、説明なりということ、今後の課題として考えてもらえばいいかなでしょうかね。

長崎県:はい、わかりました。

今の事例でいきますと、一番上の防波堤・係留施設整備に伴う作業量の削減というのは、1日の労務単価が1人当たり平均としまして1,435円上がりまして、隻数が51隻あって、出漁になじむ時間が0.33時間ということがあって、

委員:そういった0.33時間というのが、例えば、何かのガイドラインにこれこれこういう整備をしたら、こういう見積りをしなさいという数字があるのか、それとも聞き取り調査をやらせてそういう数字を出されたのか。そこなのですよ。

長崎県：それはガイドラインに則る部分と、聞き取りとかアンケートとか、その分の集計でケース・バイ・ケースでやっております。労務単価なんかもなかなかガイドライン等でもできませんし、出漁についても個別の、対馬とか島原とか出漁時間が違いますので、その辺の分は漁民の方々に聞いて、通常その分を用いて計算しています。ガイドラインの中でできる分はガイドラインで。変動しない分についてはガイドラインのままやっています。

委員：基本的にそういったところを説明していただいて、ガイドラインでこうやったらこうなりますよということであれば、一回我々がガイドラインを見ればいい話ですし、聞き取り調査をやった結果に基づいて、こういうデータがあるからこれでもって決めましたという説明を加えていただければ大体のイメージがつかめますので、それだけでも結構かと思いますが、要は、何かにつけてこういう B/C になると、事業者としては効果を多めに見積もったんじゃないかという話が出てくるわけですね。そうじゃなくて、ちゃんとした定量的な根拠に基づいて出しているんですよという説明をぜひしていただきたいんですよ。そうしないと、痛くもない腹を探られることになってしまうので。

長崎県：B/C をもとに事業の継続ということで決めてもらっていますので、今後県民の皆様とか、皆様にわかりやすいように資料等も作成して、実際にこの事業がより県民の皆様の効果があるものだとということができるだけ資料で提出させてもらうように努力していますので、よろしく願いいたします。

委員：よろしく願いします。

委員長：ほかにいかがですか。

委員：関連して簡単な質問なのですが、B/C の出し方は、個人とかだれが出すかによってはぶれない、数値はぶれないと考えていいですか。

長崎県：はい、いいです。

委員長：いいですか。

ほかになければ、この問題については質疑を終わります。

先ほど申し上げたように、今後の課題としてそちらの方も受け止めていただきたいと思います。

漁港－6 深江地区地域自主戦略交付金（原案：継続）

委員長：それでは、詳細審議に入ります。

まず、漁港－6、地域自主戦略交付金、深江地区からお願いいたします。

南島原市：ただいまから、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。

深江漁港の事業を、航空写真により再度簡単に説明いたします。

本事業は、港内静穏度の確保や就業環境の改善を目的に防波堤や浮棧橋などの整備、改良を進めてまいりました。平成 22 年度末での進捗率は 84%となっており、残る施設は赤色で示しております防波堤改良、船揚場、道路（A）、道路（B）になります。

今回の現地視察の際にご質問がありました船揚場についてですが、当漁港には船揚場がないため、これまで島原港まで移動し、漁船の修理や点検を行っております。本事業において船揚場を整備することにより移動が不要になり、移動にかかる労働時間及び運航経費の削減が図られます。

次に、第 3 回、第 4 回の委員会でご指摘がありました組合員数の今後の見通しについてご説明いたします。

左上のグラフをご覧ください。前回評価時からの組合員数の推移を示しております。平成 16 年度以降は緩やかに減少しておりますが、平成 15 年度から 16 年度にかけての大幅減少につきましては、アサリ養殖の不振により養殖を行っていた組合員が多数漁協を抜けたことによるものです。

次に、右上の表をご覧ください。組合員の年齢構成につきましては、60 歳以上の組合員が約 6 割程度を占めている状況になっております。この要因といたしましては、漁業後継者が不足していることが挙げられます。しかしながら、下段のグラフ 2 つをご覧ください。

このグラフで示すように、水揚げ量、水揚げ金額ともに一定量で推移し、平成 20 年度から 21 年度にかけては水揚げ量は増加しており、本漁港を利用している漁船についても一定量で推移していることから、整備してきた施設は十分に活用されているものと考えております。

また現在、漁業就業者数の維持を図るため、本事業において就労環境の改善を行っており、これに加えて漁業後継者対策、そして水産資源の保全をあわせて 3 つの対策を行っているところです。これら 3 つの対策について説明いたします。

まず初めに、漁業後継者対策といたしまして、本市において平成 22 年度より県の補助事業であります 21 世紀の漁業担い手確保推進事業を活用し、新規漁業就業者に対して技術習得期間中の生活費等の支援を行っております。平成 22 年度は 1 名、今年度は 2 名の方がこの事業で支援を受けております。この事業の活用により漁業就業者の維持を期待しております。

次に、就労環境の改善といたしまして、本事業において簡易浮棧橋を設置し、写真で示

しますように、潮の干満差に影響されない環境へ改善いたしました。このことから高齢者にとっても長く漁業が続けられる環境を確保しております。

最後に、水産資源の維持・増加を目標として、海底耕うんや藻場干潟の保全活動に取り組んでおります。

下の概略図で示すように、海底耕うんにより海底表層に堆積したヘドロ質を攪拌させ、生物が生息しやすい環境に改善し、また藻場の造成により魚の産卵場所などを確保することで、水産資源の維持回復を図っております。この維持回復作業により不振に陥らない安定した漁業収入を確保していきます。また、藻場の保全活動には、写真で示しておりますように、地元の小学生にも参加してもらい、漁業活動に関心を持ってもらえるように取り組んでおります。

以上の対策により新規漁業就業者を初め、漁業を長く続けられる環境及び安定した漁業収入が確保され、漁業就業者数は維持すると考えており、このことから一定の事業効果は確保できるものと考えております。今後、未完了施設である防波堤改良、船揚場、道路(A)、道路(B)を事業計画に基づき継続し整備することにより、漁船の保護や作業効率の向上という効果が発生してまいります。また、本地区の主産業の一つ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あります。

今後の事業推進につきまして、何とぞ事業趣旨をご理解いただき、継続事業としてご審議のほどよろしくお願いいたします。

委員長：今、事業者より詳細審議事項の説明がありましたが、何かご質問ございませんか。

組合の減少は、要するに、何の業者が減ったわけですか。

南島原市：アサリの養殖をやっていたのですが、環境の変化もございまして、アサリの養殖が廃止されまして、その折に組合員数が一度に減ったということが構成調査等からは見受けられます。

委員長：要するに、特徴的なそういうことがあったので組合員が減少したと。その後は先ほどの説明では横ばいですね。

南島原市：はい。

委員長：ただ、従事年齢層から見ると、若年、中年というのが少なく、60歳以上の高齢というのが多いようですが、将来にわたってそういう方々が今労働環境もよくなったりして、ずっと漁業に従事されていくということはそれなりに理解をするんですけど、近い将来、い

つかそういう方々が漁業をやめていった後の従事者の後継者というのが不安が残るんですが、子どもたちへの啓蒙とかいろいろやっておられるようではすけれども、その辺はどうですかね。

南島原市：確におっしゃるとおりでございます。ただ、現地でご覧いただきましたように、今までは5mの干満差の中で作業されておりましたので、年齢的にも苦しいものがあったと思いますが、今回、浮棧橋等の施設を整備したことによりまして、作業効率も上がっております。おっしゃるよういつまでも漁業はできないと思いますが、ある程度息長くできるのではないかとということと、今申し上げましたように、新規就業者につきましても支援しながら促進していております。これがいい方向に進むものと私どもは期待しております。

委員：支援事業の話があったかと思いますが、生活費でしたか、相当支援されるということですが、それはどこの支援事業ですか。県ですか、それとも市ですか、国ですか。

南島原市：これは21世紀の漁業担い手確保推進事業ということで、長崎県の事業の中で市も一緒になって補助をして事業を進めております。

委員：それは、今後ともしばらくは継続するということによろしいですか。

南島原市：はい。県の方が支援していただける間は引き続き行っていきたいと思っておりますし、終わりましたら市の方でも何なりの対応は考えていかなければならないと考えております。

委員：さっきの21年度の数字を見ると、あまりにも若いところ、若いと言っても40歳以下ですけれど、人数が少ないですから、そこを何とかしないことには、横ばいと言われても、多分あと10年もしたらどさっと上の方が抜かれるでしょうし、なかなか話が通じないかなと思って、ぜひこのあたりは県も含めてご検討いただければと思いますけど。

長崎県：水産部の中で漁業就業者数の減少というのが、平成15年が2万人おられたのですが、平成22年になりますと1万7,500人。それを動的にずっと下がっていくと、平成35年には1万1,300人になってしまうという動的な統計が出ていますので、長崎県としても今1万5,000人ぐらいいらっしゃいますけれども、この分を10年計画でずっと維持していこうということで計画を立てております。その中には新規就労者が入ってくるように、年間最低でも150人は確保して、今おられる方の就業者数を確保していくと。それと、水揚げについてもピーク時には、昭和の終わりごろには3,000億円の100万トンあったのですが、現在が1,000億円の30万トンを割っておりますので、この30万トンも維持していこうということで考えております。

それと、今回東北震災で全国の1位が北海道、2位が宮城県、長崎県、その後ろに岩手

県とか青森県が水産の県でございまして、東北方面をカバーしていくためにも長崎県がどうしても努力していかなければいけないということで、最低限でも今の漁業者を維持して生産量も維持していくという施策を打ちながら、今後国内の貴重なタンパク源を確保していくということで、水産部としても全力で努力していきたいと考えております。

委員長：これはここの漁協だけではなくて、各漁港の状況を見ると大体同じような傾向だから、今、県のトータルでおっしゃったけど、長崎県として漁業の将来の担い手の問題等についてしっかりしたビジョンを持って対策を立てていかないかんという課題は、今お話のあったようなことで十分取り組んでおられるだろうけど、今後さらなる努力は必要だというふうには思いますね。

ほかにいかがですか。

委員：教えていただきたいのですが、深江漁港の南島原市における位置づけというのは、結構特殊なんですか。若手の人たちを育成しているのは深江だけで、ほかに幾つか漁港があるのか、漁港の整備方針としてすべてをこのような形で浮棧橋をつけていくのか、拠点的なもので集約化していくのか、ビジョンの中での深江の位置づけを教えていただきたいのですが。

南島原市：南島原市におきましては、県営を含めまして10の漁港がございまして、漁業協同組合としては5つの漁業協同組合になっております。現在、私どもの方では21世紀の担い手事業ということで、各漁協さんにこういう制度がありますので、希望の方がおりましたら支援していく方向で進んでおりますということで、啓蒙という言い方はおかしいですが、伝達をして進めております。

浮棧橋はどうするのかというお話でございまして、現在、深江漁港では浮棧橋がほぼ完成の域に近づいております。現在もう1港布津漁港を整備しておりますが、これにつきましても順次簡易浮棧橋の整備を進めていこうとしております。その原因といたしますと、先ほど申しますように、潮位差が大きくてどうしても作業が重労働になるということで、これにつきましては地元との協議も当然必要になってまいります。できれば浮棧橋の設置につきましても進めていきたいと考えております。

委員：すべてを浮棧橋化しても財源的には負担にならない、そういうビジョンと考えていいのでしょうか。もちろん労働力が軽減できる方がどの漁港にとってもプラスになると思いますが、お金の使い方としてすべてをやっていくということがいいのかとも思います。

長崎県：簡易浮体については、長崎県の方で基準を持って設置をしております。一定の漁船数

と一定の水揚げ量がある漁港についてはやるということが一点と、もう一つは、潮位差に対応するための施設ですので、満潮時と干潮時の潮位差が 2m以上ある漁港についてやるということになっておりますので、その要件から漏れるところは今のところ実施する予定はありません。

委員 長：この間見せていただきましたが、立派なのができでしたね。だから、立派なものできて、これから船揚場もつくっていくわけで、そうなるって漁業環境がよくなったということの効果がしっかり出てくればいいんでしょうけど、その辺なかなかいろいろ今後の先行きを見ると、不安がないとは言にくいというのが現実ですから、その辺は県当局も先ほど申し上げたようなことで、しっかり受け止めて頑張っていかなきゃいかんということになるでしょうね。当委員会としてもそういう一つの意見を持っておるといふうな受け止めをしていただいて対応ができればと思います。

委員：一つ教えていただきたいのですが、先ほど若い人が漁業に従事する方を増やしたいというか、そういう形でトータルとしては減らさないという方向でいろいろやられているというお話でしたけども、先ほどの南島原市さんのお話だと漁協のお話をされていると。こういう制度があるから活用したらどうですかということを言われているというお話でしたけれども、県としても県の中でそういう広報をされているのですか。

長崎 県：はい、やっています。

委員：私が言いたいのは、逆に県外に、全国に向けて発信されたりとかしていないのですか。

長崎 県：やっています。

委員：これこれこういう支援事業があるからぜひ来ませんかみたいな話はやられているのですか。

長崎 県：県外からも I ターンなりやられて、離島地区で漁師をやりたいとかという方もいらっしゃいます。

委員：わかりました。ありがとうございます。

委員 長：かなり大きな投資をするわけですね。金額的には。事業費は。だから、それについてはしっかりいろいろな面で効果が出るような対応をしていかなきゃいけないということでしょうか。

ほかになければ、次へ進んでよろしいですか。

委員 長：それでは、本事業につきましては原案どおり継続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：それでは、そういうことに決定します。ご苦労さまでした。

都計-2 街路事業 富の原鬼橋線（原案：継続）

委員長：それでは、ただいまから都計-2の富の原鬼橋線について説明を求めます。

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、前回現地確認していただいて場所を見ていただきましたけども、大村市の北部に位置しておりまして、市街地を西から東へ横断する道路でございます。

全長が1,740m、道路幅員16mございまして、今回ご審議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区間でございます。

現在の705m区間の起点部と終点部の状況でございます。

本線は大村市を南北に縦断する一般国道34号と都市計画道路池田沖田線を介しまして、大村インターに接続いたします幹線道路でございます。したがって、都市間交通、地域間交通の円滑化、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。

事業期間といたしまして、平成9年度に着手し、前回審議時には平成22年度完了予定でございましたが、用地交渉等の難航によりまして、現在は平成26年度の完成を目指しております。全体事業費は約27億3,000万円を予定しております。

前回審議時において進捗率が50%と低いということで現地の方も確認をしていただいたところでございます。

現在の進捗といたしましては、起点部国道34号から270m区間を既に供用開始しております。残りの区間につきましては、本年4月、JR九州との間で平成23年度、24年度の基本協定を結びまして、立体交差部の事業を実施いたします。

平成23年度の事業といたしましては、立体交差部の鉄道レール、土留など仮設工、図の赤い部分になりますけども、と掘削工事を実施いたします。

平成24年度に、ブルーで着色しております本体工事を実施いたしまして、JR交差部につきましては23年度、24年度で完成させる予定でございます。

立体交差部以外の400m区間につきましては、終点部から平成23年度95m区間を完了させます。平成24年度に引き続き45m区間を完成させ、平成26年度に立体交差260m区間を完成させる予定でございます。

社会状況の変化といたしましては、宅地化に伴いまして人口と交通量が増えたこと、また、整備新幹線西九州ルートが事業化され、当該地区に新幹線駅が設置されることが決定しております。したがって、早期全線開通が地元の意向でございます。

委員 長：ただいま都計－2 の富の原鬼橋線の説明がありましたが、何かご質問その他はございませんか。

ここはこの前も現地を見せていただいたので分かっているのですが、要するに、新幹線が通るようになったから、跨線橋では高さがかかなり高いので、取付の区間では勾配が厳しいということで地下へ潜ったということで計画が進められているわけだけでも、その辺についてはもちろん J R とも調整を取られたらと思うけど、地下になってくるとかなり雨水などの流入が、あそこら辺でかなり降る場合もあるでしょう。

大 村 市：立体交差部になりますのが約 300m 区間でございまして、その前後の上流部につきましては、現在県営事業で池田沖田線を整備していただいておりますけれども、それから上流に来る部分の雨水はすべて雨水管線を入れまして、立体交差の中には入らないようにする、極力流入を交差部では抑えるような形で計画をしております。

委員 長：長崎も宝町に立体交差があるけど、雨でかなり浸水して大変な事態になった経験も、我々は見たりしているものだから、その辺心配ではあったけども、十分計画は織り込み済みだというふうな認識ですね。

大 村 市：そういうふうに考えております。

委員 長：ほかにいかがですか。

平成 26 年。これは J R との関係も取れているようだし、地権者と概ね話がついているという話だったから、この 26 年がキープできるということは今のところ間違いのないと思いますか。

大 村 市：はい。予算次第で何とかなるということで、執行可能と考えております。

委員 長：予算のつき次第ということですか。

ほかにいかがですか。ほかになければ、本件につきましては提案どおりの継続ということでも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、そういうことに決定をさせていただきます。

【都計追－1】土地区画整理事業 東長崎平間東地区（原案：見直し継続）

委員 長：それでは、続きまして都市計画課の都計追－1 の土地区画整理事業、東長崎平間東地区について説明をお願いいたします。

長 崎 市：東長崎平間・東地区土地区画整理事業は、冒頭にご説明をいただきましたが、平成 21 年度の委員会におきましてご審議をいただき、見直しの状況があれば再審議を行うことを

付帯条件に継続の方針を認めるというご意見をいただいております。今回ようやく事業計画変更の認可の見通しがたちましたので、本日ご審議に追加させていただいております。内容につきましては、次長からご説明いたしますのでよろしくお願いいたします。

長崎市：それでは、ご説明いたします。

長崎都市計画長崎国際文化都市建設計画事業、東長崎平間・東地区土地区画整理事業でございます。本事業につきましては、平成21年度に事業着手後10年経過を理由として当委員会において審議を受けております。その際の当委員会の意見としては、当地区において良質な住環境を整備するため、道路等の公共施設整備を含めた事業であり、必要性は認識する。一方、地価の下落や都心部への回帰傾向など、社会情勢が大きく変化している現状を踏まえ、今後整備のあり方について再度検討し、地域の意向を十分聞いた上で見直しの必要性があれば再審議を行うことを付帯条件に継続の方針を認めるとの内容でございました。このことから事業見直しに関する住民からの意見聴取や合意形成、関係機関との協議等とあわせて当委員会での再審議についても並行して進めていく必要があり、タイミングをうかがっていたところでございます。

今回、事業見直しに対する一定の住民理解が得られ、事業計画の変更について地元より強く望まれていることから、早急に手続を進めるため、再審議をお願いするものです。

まず、東長崎平間・東地区の位置についてでございます。画面上側が北の方角で、長崎市の東部に位置しております。現事業計画の施行面積は58.8haとなっております。

航空写真です。赤色の線で囲まれた区域が現在の事業区域を示しております。

次に、長崎自動車道から地区内を臨んだ写真でございます。画面の赤色の線で囲まれた区域が事業区域でございます。

事業区域に隣接する高城台から地区内を臨んだ写真でございます。画面の赤色の線で囲まれた区域が施行区域でございます。

次に、地区の現在の様子について説明いたします。

写真は現川線と矢上町山手線の交差部から北側を撮影したものでございます。青色の線が都市計画道路、矢上町山手線です。赤色の線が都市計画道路現川線です。この場所は既に道路やその沿道の宅地が整備された場所でございます。

城山の西側付近の矢上町山手線の現在の状況です。歩道整備を行っております。

東町の区画道路の整備を行っております。

平間町の高速道路北側付近です。事業区域北側にあります県道になります。

東町の現在の状況です。主に農地として土地利用が図られております。こちらも同様に、東町の現在の状況です。主に農地として土地利用が図られております。

東町の市道です。道路沿いには宅地や農地が点在しております。

高速道路下にある市道です。道路沿いには宅地や農地が点在しています。

現事業計画の設計図でございます。向かって右側が北になります。

こちらが高速道路の長崎自動車道、こちらが国道 34 号線です。グレーと茶色で着色している部分が都市計画道路です。

次に、現在までの事業の進捗状況ですが、幹線道路の現川線、矢上町山手線、八郎川東川端線を中心に整備を進めております。

平成 22 年末現在で事業進捗率は、事業費ベースで約 30%、仮換地指定は約 22%でございます。図面で赤色に着色した部分は仮換地指定を行った宅地、黄色に着色した部分は保留地、緑色に着色した部分は公園、黒色で着色した部分は道路整備が完了した箇所でございます。

見直しの概念図です。長崎市では、基本的な考え方として事業の早期完成と収支バランスの健全化に向けた計画への抜本的な見直しを進めることとし、外部組織での審議や地元意向の把握を踏まえ事業を見直すことといたしました。

次に、外部組織での審議についてご説明いたします。

東長崎地区の土地区画整理事業については、昭和 50 年の都市計画決定当時と比べると、社会経済状況は大きく変化し、土地区画整理事業の成立が非常に難しい状況となっているため、平成 20 年 8 月に東長崎地区土地区画整理事業を抱える問題点を整理し、その上で今後のあり方について方向性を示すため、第三者による委員会を設置し、客観的及び専門的視点から検討を行うことを目的として、東長崎地区土地区画整理事業検討委員会を設置いたしました。

事業検討委員会は、弁護士、土地区画整理士、経済分野、大学教授などの有識者 5 名で構成し、平成 21 年 7 月まで委員会は 6 回開催されました。

平成 21 年 8 月 4 日には事業検討委員会から長崎市長へ報告がなされております。

事業検討委員会から平間・東地区に関する報告の要旨といたしましては、事業の早期完成と収支バランスの健全化を図るため、事業計画の抜本的な見直しを進めることが適当であると判断され、この場合の手法として区域の見直しが最善であるとの内容でございました。

また、報告の中で社会情勢等の今後の見通しとして土地価格は下落し、住宅用地も供給過剰である。人口は今後も減少、特に20歳代は2030年に半減する。長崎の経済は今後も厳しい状況で推移する。都心部への回帰傾向から周辺部における開発促進の要因が弱まる。コンパクトシティを目指す将来像の中で、宅地抑制は政策として妥当性がある、との内容が示されています。

委員会の報告を踏まえ、長崎市では東長崎平間地区の事業見直しの基本計画方針を、①早期完成を図るため区域を縮小する。これは現在の事業費ベースで試算すると、平成37年度に事業完了することが予想されました。事業の長期化は権利者の方に大きな負担となることや、早期完成を図るため、工事着手をしている区域や仮換地等の指定がなされていない区域を継続して事業を行いますが、工事未着手や仮換地等の指定がなされていない地区は、事業区域から除外することといたしました。

次に、事業費を極力抑える。これは、土地価格の下落などにより収支不足が見込まれ、この収入源を補うため保留地面積を増やす方法は、これまで減歩率低下の要望を再三受けている関係から容易ではありません。したがって、工事費が高くなる地域については、事業区域から除外することといたしました。赤色の線で囲まれた区域約58.8haが現在の区域を示しております。

新事業区域図でございます。赤色の線で囲まれた区域約30haが新しい区域を示しております。黄色で着色された区域約28.8haが今回の変更で除外しようとしている区域でございます。

こちらは長崎自動車北側の事業未着手区域で、移転や工事などにも着手しておりません。

事業検討委員会からの報告を踏まえ、平成21年10月から平成22年4月にかけて延べ16回にわたり平間・東地区全域で事業見直しの地元説明会を開催し、その結果区域を縮小することに概ね理解が得られました。また、平成22年1月には全地権者に対し区域縮小(案)を掲載した広報誌を配付しております。

説明会での主な地元意見といたしましては、事業継続区域におきましては事業継続区域の早期完成、平均減歩率の低減を望み、除外される区域におきましては都市計画道路、東長崎縦貫線、下水道の早期整備、生活道路や公園の整備、建築規制の緩和を望むということとございました。平成22年2月には、区域縮小に伴い除外を検討している区域の地権者を対象に、土地区画整理事業に関するアンケートを行いました。配付対象者は258名で、回答者は135名。そのうち約8割の権利者から区域縮小についての理解が得られておりま

す。

地元説明会やアンケート調査結果を踏まえ、長崎市では見直しの方針として、①区域の縮小を行い、平成 28 年度完成を目標に事業を進める。②区域は 58.8ha から 30ha へ縮小する。③除外される区域のまちづくりも並行して推進する。④除外される区域では、できるだけ早期に建築規制の緩和を図る。

地元への見直し方針の説明について、平成 22 年 5 月に延べ 4 回にわたり平間・東地区全域で地元説明会を開催しております。反対意見は特にございませんでした。また、平成 22 年 7 月には全地権者に対し広報誌を配付しております。

事業計画の変更の内容ですが、事業区域を 58.8ha から 30ha に縮小、整備に要する期間として平成 28 年度まで延長いたします。また、地区全体の平均減歩率を 29.26% から 26.27% へ低減し、総事業費を 151 億円から 105 億円へと縮減いたします。事業見直し後の平成 22 年度末現在の進捗率は、事業費ベースで約 43%、仮換地指定率は約 40% となる見込みです。

事業の見直しの流れについてご説明いたします。

平成 21 年 8 月に東長崎土地区画整理事業検討委員会からの報告を受け、同年 10 月から区域縮小案の地元への提示、意向把握について説明会やアンケート調査を行いました。平成 22 年 4 月には地元の意向を踏まえ、事業見直しの方針を決めております。引き続き事業計画の変更案の作成に着手し、あわせて関係機関との協議を進めております。本年 5 月には事業計画の変更案について縦覧を行っております。

この意見書については、土地区画整理法に基づき長崎県都市計画審議会において審議し、不採択と議決され、事業計画の変更案が固まりましたので、今回当委員会で審議していただくものでございます。地元からも事業の早期完成を強く望まれており、本事業計画の変更もできる限り早い時期に行い、平成 28 年度完成に向けて事業推進を図っていくことにしております。

説明は以上でございます。

どうか、よろしくご審議をお願いいたします。

委員長：ただいま土地区画整理事業、東長崎地区平間・東地区の説明をいただきましたが、何かご質問ございますか。

委員：除外される地域で建築規制の解除を望んでいるということですけど、今、どういう建築規制で、どういう解除なのか、教えていただけますか。

長 崎 市：建築規制についてでございます。

東長崎地区の土地区画整理事業につきましては、概ね 750ha が都市計画区域になっておりますので、この区域についてすべて土地区画整理事業施行区域ということで、現在定めております。定める規制につきましては、都市計画法の 53 条に基づいてのかなり緩やかな形の都市計画の規制をしておりますけれども、現在施行しております 58.8ha につきましては、土地区画整理法の 76 条だったと思いますけれども、そこについてはかなり厳しい規制をかけているのが現状でございます。

今回、まだ事業計画変更いたしておりませんので、本来でしたら 58.8ha につきましては土地区画整理法に基づいて規制をかけるという形になりますけれども、現在事業計画の変更を目指しております、28.8ha につきましては土地区画整理法に基づく規制に減少させているという状況でございます。

委 員：区域が縮小したら自動的に解除されるわけじゃないのですか。その規制も。

長 崎 市：おっしゃるとおりでございます。ですから、現在まだ事業計画が変更されておられませんので、58.8ha については都市計画ということでございます。

委 員 長：ほかにいかがですか。

委 員：市の委員会にも入っておりましたので、よく承知しております。当委員会におきましても、皆さんと一緒に現地調査をいたしました折にも住民の方が見えまして、ぜひ規制の部分で、下水処理の部分で大変要望が強くなされたというのを記憶しております、質問じゃないのですが、ぜひ早めの事業進行をお願いしたいと思います。

委 員 長：区域を外れるので、今まで待たされとったわけでしょう。だから、その辺は今後の対策は、もちろん十分考えておられるような説明もありましたけれども、ぬかりなくやられると思いますけどね。

長 崎 市：平成 21 年 10 月から昨年 2 月までの間に説明会を 16 回開いております。そういうふうな中でいろんなご意見をいただいております。特に、委員長おっしゃいましたように、土地区画整理事業を行うことによって地域が整備されるということで、大変期待を持たれている住民の方もたくさんいらっしゃいました。そういう方たちにとっては、残念だなというところがあるかと思いますが、ただ、現在の土地区画整理事業自体があまりにも長期間にわたるものですから、多くの方はもういいんじゃないかと。とにかく早く下水道とか公園整備とか、道路整備とか、そしてまた都市計画道路の東長崎縦貫線がございしますが、その整備をとにかく速やかにやってほしいということございました。それにつ

きましては、私どもの方も十分内容については聞いておりますので、町内の方でも平成33年までの期間におきまして、可能な限り実施をするということで、現在予定を立てておりますし、財政当局とも協議をしながら現在の財源の確保にも努めているという状況でございます。

長 崎 市：下水道は今年度から3カ年で整備をいたします。先ほど言った33年というのは、まだ未施行地区の、今回除外する場所じゃなくて全体を含めた部分が33年ということでありますので、今回除外するところはもっと期間を縮めて整備ができると考えております。

委 員 長：前回審議のときからこれは完全に見直しをしなきゃいけないよという感じで、これは市の方も今後十分検討していくという中で、こういうステップを踏んで今日の見直しに至ったわけでありましょうから、そのことは十分理解はするわけですね。大体半分ぐらいになったわけですね。

ただ心配するのは、事業自体が縮小してやっていくという中で、例えば、保留地の処分とかそんなような見通しが、当初に比べるとどうなのかなあという心配もありますが、どうでしょう。

長 崎 市：保留地処分についてでございます。

当初の58.8haのときの総事業費が151億円でございます。見直しをして30haに減らしたということで、総事業費が105億円になっております。また、それに合わせまして現在は事業計画の変更を行っているところでございますが、保留地の値段等につきましても、十分精査の上、当初1㎡当たり11万強ぐらいの値段でございましたけれども、事業計画上4万強ぐらいに減額しております。当然その差額につきましては、若干事業費の不足が生じます。その分が概ね8億ぐらい保留地の、販売の減少に伴って不足が生じることになっておりますけれども、それも長崎市の庁内の中で検討いたしまして、その部分につきましては、特に長崎市の場合単費という形で事業費については、不足する分についてはカバーするという話合いを進めているところでございますので、保留地の問題につきましても概ね財源的な問題は解決したんだろうと思っております。

あとは、販売につきまして十分広報等をやっていく中で、いろんな方たちに一般公募なんかにも参加をしていただいて、ぜひ購入してもらおうような施策と申しますか、広報活動を積極的に行っていきたいと思っております。

委 員 長：換地の状況はどうですか。

長 崎 市：先ほどの保留地の販売の分ですけれども、今まで売り出したものはすべて完売しております。

す。ですから、また準備ができれば今年度も売り出していこうということでございます。

委員長：換地はどうか。

長崎市：仮換地指定率でございますけども、平成22年現在、事業見直し後は概ね40%程度になるという状況でございます。

委員長：大体そういう形で進んでいくのですね。

長崎市：はい。概ねこの分につきましては順調に進んでいるというふうに考えております。

委員長：減歩率が29.幾らから26.幾らになるのですね。

長崎市：はい。

委員長：それは、事業当初は減歩はそれでやってきたわけだけど、最後に納めるときに最終的には均等化されるわけですか。その地域の減歩率は。

長崎市：事業を始めるときは29.27%でございましたけれども、今度残しました事業を継続する区間というのは、どちらかといえばまちが少しできておりました。そういうことで減歩率は、道路とか整備がされとったものですから下がっております。その平均減歩率の26.27%になるわけなのですが、その分は今のところはしっかりしているんですけども、個々の各土地についての減歩率は今年度末に業務委託で出しておりますので、その分で出てくるかと思っております。最初の減歩率よりは高くはならない、下がるということです。

委員長：一時格差が出るということになると住民間のいろいろ問題が出てくるだろうから、その辺の注意はしとかないかんでしょうね。

ほかにいかがですか。

なければ、本件については見直し継続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〕

そういうことでご確認をいただきます。

道維-2 道路改築事業新烏帽子岳線（原案：継続）

委員長：それでは、続きまして、道路維持課の2番の道路改築事業、新烏帽子岳線についてお願いいたします。

佐世保市：事業名につきましては、道路改築事業で社会資本整備総合交付金事業です。施設名称は新烏帽子岳線です。

事業の目的ですが、3回目の委員会と同じ内容で申し訳ございませんけども、本事業は烏帽子山手地区と中心市街地を結ぶ現道（市道烏帽子岳線）は幅員狭小で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、非常に危険な

道路状況であるため、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しているものです。

事業の概要ですが、事業期間は平成 13 年度から平成 25 年度、事業延長が 1,070m、総事業費は 9 億 9,000 万円です。

幅員構成は車道 6m、片歩道 2.5m で、全幅で 10m です。費用便益につきましては前回の説明申し上げましたとおり 1.19 と試算しております。

次に事業箇所でございますけれども、事業箇所につきましては、先日の現地調査でご確認いただいたとおり、烏帽子岳の山腹に位置しております。事業箇所拡大図に現道（青）と本路線（赤）の位置関係を示しております。本路線はショートカット路線であることがおわかりになると思います。また、烏帽子岳の山頂周辺には観光施設が散在しており、本路線を整備することで施設利用者の利便性の向上を図り、集客数の増員を期待しております。

次に、現道の状況です。現地調査のときに通られておわかりのとおりでございますけれども、非常に幅員が狭く縦断勾配も急な道路の状況です。現道はバス路線でもありますが、離合が非常に困難でありまして、危険な状況がおわかりになると思います。

同じく現況ですが、屈曲したカーブ、ヘアピンカーブが多く視距が不足しておりまして、非常に危険な現状でございます。

次に、事業の整備効果でございます。本事業を実施することでの事業効果ですけれども、1 つ目に安全な生活環境の確保でございます。バイパスの整備により道路の機能分担を図ることにより、現道の通行車両が本路線に転換されることから、現道の歩行者等の安全が向上し、沿道住民の日常生活における不安や危険性が軽減されるなど、安全で安心な道路確保が図れます。

2 つ目に、烏帽子岳周辺観光施設までの時間短縮効果です。中心市街地から烏帽子だけ周辺施設までの所要時間が約 4 分間短縮され、施設利用者の利便性の向上を図り、本市観光資源への貢献を行うことができます。

最後に、事業の進捗状況と今後の予定ですが、平成 22 年度末までに事業費ベースで 54% となっております。平面図をご説明しますと、青い線が現道を含む周辺道路で、黒の破線が本路線の計画ルートです。黄色の線が改良工事が完了している区間で、660m になります。赤色の線が残工事区間になっております。延長 440m を約 3 億 9,000 万円かけて改良

する予定です。緑の丸の箇所が用地取得が難航していた箇所、平成22年度末までに買収登記が完了した箇所です。赤色の丸が今年8月に買収が完了した箇所、これで用地取得率が100%となりまして、起点側からの工事も可能となりました。

今後の予定ですが、本年度を含め3ヵ年で未改良区間410mの改良工事と、本路線全区間の舗装工事を実施する予定です。先ほどご説明しましたとおり、用地取得がすべて完了したため、起点側から、また終点側からも施行できるような状況になりましたので、本路線に重点投資を行いまして、平成26年度の供用開始を目指しております。

以上ご説明申し上げましたとおり、事業効果は十分あると考えておりまして、今後3年間の予算も確保していることから引き続き継続事業としてご審議いただきますよう、よろしくお願いたします。

委員長：道路改築事業新烏帽子岳線、説明をいただきましたが、何かご質問、ご意見ございますか。

用地問題が解決して両方からやれることになったということになると、これからの工事の進捗はかなりスピード化されるのでしょうか、擁壁が10mという難工事の道路工事の状況もありますが、その辺何とかクリアして平成26年完成というのが計画されているようですが、どうですか。

佐世保市：財政的な裏付けも市の内部の経営戦略会議で確保しておりますし、平成26年度にがんばらんば国体の会場で、ホッケー競技の会場が烏帽子岳の青少年の天地の方に決定しましたので、ぜひ中心市街地から烏帽子岳アクセスルートをさらに予定どおり完成しないと、国体に関係する施設にもなりましたものですから、ぜひ完成を急いでやりたいと思っております。

委員：直接事業と関係ないのですが、この道はショートカットになるわけですね。現道があるわけですね。現道はそのまま供用するわけですね。2本になるわけですかね。

佐世保市：はい。

委員：先ほど現道の危険な、この前行きましたけど、ヘアピンカーブとか、現道の整備はしないわけですか。現道の方も少し危険なところを整備するという計画はないのですか。

佐世保市：基本的に今回整備する改良、バイパスルートの方へほとんどの車が転換されると思っていますので、あとは現在周辺的生活道路として必要な道路になっておりますので、安全関係の維持関係は当然継続してやっていきます。なおかつ、さらに特に危険な箇所については、拡幅というようなことはなかなか難しいのですが、現状の安全維持ということでは当

然やっていく予定です。

委員：結構宅地も周りにあったみたいですから、そのあたりやってほしいと思います。

委員：先ほど国体のお話が少し出ましたけれども、スポーツの里再生計画がございます。これで足並みをそろえるということでもよろしいですかね、考え方としては。別ですかね。スポーツの里の再生計画の進捗と。

佐世保市：スポーツの里の再生計画もあわせて、この事業と整備年度は同じで、同時に平行して整備を進めていく予定です。

委員：ありがとうございます。

委員：私も烏帽子をよく利用させていただいておりますので、この完成をすごく待ち望んでいるのですが、一日の交通量の1,100台とか、ここを利用される方というのは烏帽子とか上の住宅、そういらっしゃらないと思うんですけども、どこからこの数字が出てくるのかなと思うくらい多いんじゃないかと思うんですけど。

佐世保市：今は大型バス等が通れませんが、観光バス等はすべて北部の方、現地視察していただいたときに通ってきたルートで大型バス等は来るものですから、そちらの方の交通量も当然こちらの方に転換してくるだろうというふうな配分の予測をしている数字でございます。現在の交通量調査をしても、1,000台程度の現況の交通量はあるというふうに、交通量調査で確認をしております。

委員長：B/Cが1.19というのはちょっと低いような感じもするけど、現地のあの状況を見ると。この道路の効果はかなり大きいものだと思います。特に、上のスポーツの里との関連とか、そういう中で国体との関連とか出てくるから、一日も早い完成が望まれるということですが、先ほど申し上げたように難工事が今から待ってますからね。予算的な裏付けもそうでしょうけど、ぜひ頑張っていたきたいなあと思います。

ほかになければ、本件については継続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：そういうことで決定させていただきます。

ありがとうございました。

港湾－1 長崎港改修事業（原案：継続）

委員長：それでは、次に港湾－1、長崎港改修事業について説明を求めます。

長崎県：それでは、港湾－1、長崎港改修事業、小ヶ倉柳地区ターミナル再編事業についてご説明いたします。

本事業は平成 19 年に新規事業として着手し、本年度着手後 5 年に当たるため、今回再評価を実施するものであります。

それでは、現地調査と説明が重複するところもございますが、簡単に概要からご説明いたします。

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おります小ヶ倉柳ふ頭において、既存の貨物ふ頭を再編するものでございます。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、船舶用資材や食料品などのコンテナ貨物や風力・火力発電機等の産業機械などの一般貨物を取り扱っております。

小ヶ倉柳ふ頭は昭和 40 年代に建設したもので、既に約 40 年が経過しております。このため老朽化が著しく、このままでは使用に支障を来すような可能性が出てまいっております。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まいっております。

このため施設の配置や計画推進の見直しを行い、不足するふ頭用地を確保することに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。あわせて岸壁の一部耐震化を図り、避難や緊急物資輸送路を確保することといたしました。

直轄事業を除く県事業の総事業費は約 68 億円。事業期間は平成 19 年から平成 25 年までとなっております。主な施設といたしましては、岸壁 10m が 170m、岸壁水深 7.5 m が延長 130m、このほか道路の 600m、ふ頭用地 5.3ha でございます。このほか、国の直轄事業で水深 12m の岸壁 240m の整備を行っております。

事業採択時は既存岸壁の土質調査結果から、通常地盤改良が必要とされる粘性土がほとんど確認されなかったため、大規模な地盤改良は必要ないものと考えておりました。画面上の濃い紫のところになりますが、しかし、工事に先立ち計画地点においてボーリング等の調査を行ったところ、十数mの粘性土層が全般に分布していることが判明いたしました。その結果、大規模な地盤改良が必要となってまいりました。

海上ボーリング調査は、台船を調査箇所まで曳航するなどして海上に仮設の足場を設置して行いますが、陸上に比べて 1 本当たりの調査コストが割高になります。今回実施した地質調査は 12 点で、その費用は約 2,600 万円でございます。また、岸壁の構造設計とあわせて実施することで、現地盤の状況を適切に判断しながら設計することができます。このことから、港湾事業においては補助事業採択後、詳細な調査設計を補助制度の中で行うことが通例でありまして、計画時点においては既往のデータをもとに予測することとして

おります。

このようなため、計画と現地盤の地層の乖離がございまして、結果、本事業におきましては予想以上に粘性土が確認されたことから、事業費が増加し、事業期間が1年延びる見通しとなりましたが、地域経済の発展には必要不可欠なものとなっていることから、本事業を継続し早期実現を目指していき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：長崎港改修事業についての説明がありましたが、何かご質問、ご意見ございませんか。

工事費が、先ほどのような地盤の関係でかなり高くなった。それでB/Cが落ちているわけですね。

長崎 県：はい。

委員 長：なかなか地盤の想定は難しいのだろうけど、ボーリング1本幾らするって言ったかな？

長崎 県：今回、12点で2,600万円ほどかかっておりますので、1点当たり200万円弱程度ですけれども、実際は陸上と違いまして海上でボーリングするために特殊な作業用の台船を持てきますので、本数が減ると1本当たりの単価はもっと上がるような形になってまいります。ですから、20mぐらいの水深のところを20mぐらい掘削しておりますので、1本当たり200万円から400万円程度かかっているかと思えます。

委員 長：仮にボーリングしてそこにそういう地盤があるとして設計をあらかじめしていたとすれば、やはり同じような方法ですか。

長崎 県：工法的には今の工法と変えることはないと思います。

委員 長：要するに、どこかにもう少し地盤がいいところに変えるしかない。

長崎 県：そうですね。さらなるボーリングを何点か増やして広範囲に確認して、法線の位置を、もし地盤がよければ多少出し入れはできたかと思えますけれども、このあたりは港内でございまして、航路の確保という問題もございまして、なかなか法線位置を自由に変えるということにも制限がございまして。

委員 長：そういうことですが、いかがですか。

委員：別な話ですけど、今回、全体を見ると県の事業の箇所と国の事業の箇所がありますよね。こういう見直しというのは国の方はどうなっているのですか。

長崎 県：国も同様の評価を行っています。

委員：いや、全体一体的にやって初めて意味があるのを、見直しを県は個別、国は別でやって、片方は継続、片方は中止となったらどうなるのですか。

委員長：要するに、国の補助事業だから国の補助がもらえなかったらどうするかということですか。

委員：いえ、国の直轄事業と補助事業とあるわけですね、12mのところは直轄なので。同じように始めたとして、国の制度として何年間当たったら再評価をやりますと。それが別のところでやられていて、片方は継続、片方は中止となったような場合がもしあったとしたら、全体の計画はどうなるんだろうと思って。

長崎県：ちょっとその判断は難しいのですが、現在国の方につきましては既に再評価を受けておりまして。

長崎県：港湾課ですけれども、別途国の方で総務省から再評価を受けるようになっておりまして、その結果が年度末ぐらいに出そうです。

委員：だからそれが、要は、全体で一つの計画ですよ。

長崎県：はい。

委員：例えば、県のところができなくて、国のところだけやってもあまり意味がないわけでしょう。

長崎県：はい。そういう事例が今のところないので、何とも言えないんですけど。

委員：県の方から言う話ではないかもしれませんが、こういう一体的な整備をやるようにしていて、事業主体は違ふと。その評価を個別にやるというのは、いかがなものなのかなという疑問があったものですから。

委員長：いずれにしても、国の補助事業でしょう。県がやる事業も。だから、国がやらん限り県の方の補助金も来ないということでしょう。同じ一体化事業なら。

長崎県：そうですね。

委員長：ということは、できないということでしょう。国がやめたら。現実的にね。

委員：逆に、国がやると言っているのに県がやらんということもできるわけですよ。

委員長：それはできる可能性はあるんじゃないでしょうか。県が嫌だと言えば、その部分は岸壁だけできて、あとは国が幾らか補助か何かで強度を保つようなことで終わるということはあるかもしれませんね。

しかし、あそこはあれだけの場所が新たにできるということは、あそこのふ頭のヤードとしての役割としては大きいと思うわけですよ。特に、あのときも話題になったけど、三菱さんが客船の建造という話になってくると、かなり大がかりなストック場所が必要になってくるから。

長崎県：当然、前回、建造のときにこういう不足というのが顕著に顕在化したような状況でございますので、再度今度着手いたしますと、明らかに不足するのは目に見えているような状況でございます。

委員長：だから、当初はここじゃなくて土井首に新しくそういう場所をつくるという計画も一時期あったわけだよね。ところが、それは今はなくなってしまった。柳の拡幅で。

長崎県：はい。

委員長：あのころ外港の方に新しくヤードをつくるという話があったけど、それはなくなったわけね。

長崎県：見直してこちらの方に。

長崎県：柳へ一体化した。

委員：今回は継続でいいと思いますが、このボーリングとか、試掘とか、短期にやるという仕組みづくりを今後される予定はないでしょうか。今回は倍とか二倍以上になったりしときに、B/Cが1を切る可能性もあったりして、このような委員会とかでゴーサインが出ない場合もあると思うのですけれども、そういうことで短期で予測するためにやるのが、普通、民間なら38億円プラスする事業を継続するというのはなかなか考えられないので、そういう仕組みを県とかでもつくるのが一般的じゃないかなと考えるんですけども。

長崎県：確かにおっしゃることはわかりますが、先ほど説明したように、かなり詳細にやりますと予算が幾らあっても足りない状況でありまして、単独で調査するというのは現実的に難しい状況であります。ですから、港湾計画を立てるときにある程度予測される本数を何本かするとか、そういう対応は今後もできると思いますが、試験を見ながらとか、既存の資料を見ながらやっていく形になると思います。計画を立てるときにねらって何本かやるというのはやっていくことはできるかと思いますが、事前にきっちり単独でやってしまうというのは、今のところ現実的ではないと思っております。

委員：三菱さんの話が出ましたけども、カーニバル・コーポレーション2隻受注なさって、ほぼ確定ということのように理解していますが、船の船社への引き渡し時期から考えると、25年というのはちょっと遅いというか、そういう感じもしますけども、できるだけ早くという部分もでございます。

あと一点、サンドコンパクション工事ですか、なさっていますけど、今の野積み場、あそこは工事中は全く使えないのですか。今埋め立てているところの野積み場、岸壁の野積みする場所がありますね。あそこは工事期間中は、今工事のいろんな作業に使っていら

っしやるみたいですけど、工事期間中は全く使えない。船が着いて、それは可能ではあるのですか。

長崎県：現在も可能な限り使っていただいているような状況です。ただ、岸壁自体に船の接岸が、作業ができないものですから。用地は使用できるような形になっております。ですから、そこに直接置けないので、なかなか荷物が置いていないという部分もございます。

委員長：よろしいですか。

それでは、本県の長崎港改修事業については、継続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、そういうことに決定させていただきます。

港湾－3 大島港改修事業（原案：見直し継続）

委員長：それでは、大島港改修事業の説明を求めます。

長崎県：港湾－3、大島港改修事業についてですが、先日の現地調査を踏まえて再度説明させていただきます。

当事業は、平成13年度に着手し、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、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。港内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、事業費は約15億円、平成22年度までの進捗率は76%となっております。現地調査の際に神浦地区の町並みをご覧になっていただきましたが、江戸・明治に建てられた伝統的な建築物が多数残る漁村です。これらの町並みは平成20年に国から重要伝統的建造物群保存地区に選定されておりますが、町並み景観への配慮に対する地域住民の意識が平成17年ごろから高まり、整備中でありました道路改良について道路計画が景観を阻害するとの声が強まったことから、平成20年度までの4年間の地元調整を経て、青の点線で示す当初計画の橋梁案から既存橋梁の架け替えを中心とする道路法線に見直し、平戸市伝統的建造物保存審議会の上承を得て工事を再開し、現在の道路の進捗率は96%となっております。

続きまして、防波堤の計画につきましても、平成22年度の審議会に諮り、景観に配慮した構造とすることで審議会の上承を得ましたが、その直後に景観の保全活動を行っている地元のNPO法人により、歴史的景観を損なう防波堤の計画の見直し要請が県と平戸市に提出されました。

早速地元調整を行いました。港内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、保存地区内の建設を拒む地元NPO法人と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、県としましては両者の意見を尊重し、地域住民と調整を重ねた結果、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もあります。このように道路の線形の見直し、景観対策、防波堤計画の変更によりまして、建設費の増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、何よりも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願いいたします。

委員 長：ただいま大島港神浦地区の港湾関係の説明をいただきましたが、何かご質問、ご意見ありますか。

ここはこの前の竜巻は関係なかったの？

長崎 県：ここが神ノ浦地区と言いますが、もう一つのフェリーの発着所である山地区と、もう一地区の北側の大根坂地区、この2地区が被害があって、この地区はあっておりません。

委員 長：確かに前の鯨組の屋敷跡というのはそれなりの伝統的建造物保存地区に指定されているという理解はできたのですが、それに伴って橋の架け替えとか防波堤の位置とか変えなきゃいけないようになった。護岸の壁のあれも石でつくらなきゃいけないようになったと、自然で。

長崎 県：現在の道路の改良についても景観に配慮したものとなっております。

委員 長：かなりお金がかかる形になっておるわけでありまして、橋の架け替えだけで3億円くらいかかったかな？

長崎 県：そうです。

委員 長：防波堤が東防波堤に移ったのは、港湾の使い勝手からすれば、私はそっちの方がいいのかなという気もするけどね。

長崎 県：沖に出すことに伴って、今のフェリーの浮棧橋とかなんかも保護できるという効果は新たに発生しました。

委員 長：あそこまでせんばかなあという気はしましたが、価値観の問題ですよ。しかし、地元の人たちがそうやって一生懸命やろうという意思で保存されているわけだし、そういう強

い要望があるのであれば、もちろん行政としても単なる効率だけ、効果だけでもいけないでしょうから、その辺は理解しながらやっていかないといけないと思っております。

何かありますか。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、見直し継続ということで決定させていただきます。

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、次に河川－4、総合流域防災事業、湯江川について説明を求めます。

長崎県：湯江川総合流域防災事業についてご説明いたします。

先日、現地をご覧いただきました湯江川は、島原市の旧有明町市街地を貫流して有明海に注ぐ河川であり、下部には国道、島原鉄道を中心とする旧有明町の中心部にあります。

湯江川総合流域防災事業の概要は、河口地点から川原橋上流まで約1,200mの区間において河床掘削、護岸整備、堰、落差工の改築、橋梁架け替え等の河川改修事業を行うものです。写真は湯江川の総合流域防災事業計画区間を示したもので、白の半透明に斜線が入った部分は、計画規模の雨が降った場合に浸水すると思われる範囲です。この想定氾濫区域には郵便局、店舗、家屋、耕地などがございます。国道、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、河川改修による治水整備の意義は大きいものと考えております。

湯江川流域では、過去に幾度も洪水被害が発生しており、平成4年から河床掘削、護岸整備といった河川改修事業に着手しました。現在までに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ます。今後は、江川橋上流区間の河床掘削、護岸整備、橋梁堰落差工の改築などを行っていく予定であり、平成28年度の完成を目指しております。なお、平成23年度は江川橋付近の河床掘削等を行うこととしております。

湯江川の鉄道橋架替にかかる費用負担についてご説明いたします。

河川工事に起因して鉄道橋を架け替えるときは、架け替えに伴い鉄道施設が更新されるため、その更新費用相当額を鉄道事業者が負担することとされております。また、鉄道施設が更新されることから、施設の取得価格に固定資産税が付加されることとなります。

湯江川の架け替えの概算費用は、2億2,400万円でございます。鉄道事業者の工事負担割合は、既存の鉄道橋の経過年数や新しく架け替える橋の構造や材質により異なります。鉄道橋の現況が不明のため、各負担割合についても現在のところ不明ではございますが、築40年経過している場合、負担割合は30%程度になると推定することもできます。

固定資産税につきましては、表の下から3行に記載しております。取得後5年間は6分の1に減免されるため、52万2,666円。その後の5年間は6分の1に減免されるため、104万5,333円。取得後11年目からは100%でございます。313万6,000円と試算しております。

続きまして、鉄道橋付近の現況写真と断面図です。

鉄道橋の橋脚が河川内に3基あるため、流下断面が小さくなっております。鉄道橋地点の流下能力は、136 m³/s 相当で、計画流量は240 m³/s に対して56%の容量となっております。今後、湯江川の治水安全度を高めていくためには、島原鉄道橋の改築が必要となります。そのため、鉄道橋架け替えについて鉄道事業者との工事費用負担の協議を進めております。今後も鉄道事業者と協議を継続してまいります。協議と並行して鉄道橋上流側の暫定施工を行い、鉄道橋地点の流下能力相当の確保を図る予定としております。

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：総合流域防災事業、湯江川の説明を求めましたが、何かご質問、ご意見ありますか。

委員：今の鉄道橋の架け替えの費用の負担割合というお話がありましたが、それは協議で決まるものですか、それとも法律的にそれに従っていくと概ね自動的に決まるものですか。

長崎県：建設省の通知で決まっております。

長崎県：「河川工事に起因して生じる鉄道工事について」という通知が、平成14年に当時の建設省の河川局長と鉄道局長から出されております。それに鉄道橋の架け替えの負担割合が計算式で表示されておまして、それに基づき鉄道事業者の工事負担額が決定されます。

委員：負担額に関しては、協議で決まるという話じゃないわけですね。やるかやらないかという話だけですね。

長崎県：やるかやらないかということです。

委員長：固定資産税までかかってくるものだから、鉄道事業者としてはですね。ほかにも橋梁、例の火砕流の関係でやったものだからかなり大きな負担がかかっている。しかし、やらんというわけにいかんわけですね。ただ、河川だからやれるところからやるというわけにもいかんしね。やっぱり下流からそれぞれ断面確保していかないと、少々のあれはいいだろうけど、原則河川の改修事業というのは下流からというのが原則だから、島鉄の橋梁の上流をあまりいじって、後で何か起きたときはいろいろ問題になりそうな感じもするけれども。

いずれにしても、負担割合は決まっている、しかも固定資産税も決まっておるといふことになる、鉄道事業者の判断をいかにしてもらわなければならないわけですかね。前後いくらか鉄道橋よりも上流もいじってだんだんその辺が露出化してくると、事業者もそのままほうってという感じになってくるかなという感じも、現場を見たときにしないでもなかったけどね。

長崎県：島鉄の沿線自治体でつくっております沿川自治体協議会というものがございまして、その中でも鉄道橋の架け替えについては議論になっているところでございます。

委員：何を議論されているのですか。

長崎県：もちろん架け替えの必要性和費用の負担についても一つの話題であります。

委員長：国が決めたものはあるけれども、何とか知恵を絞って負担をなんとかできんかというのは、知恵の絞りようではあるのかね。

委員：要は、島鉄さんが一番困るのは、営業運転がずっと続けてできるかどうかだと思うのですよね。架け替える間。

委員長：仮設橋梁をつくって、仮設線路をつくって、そこを通しながらやるという形になるから、2億幾らでというのは、大方その分の半分以上はそういう費用にかかってくるのじゃないかな。

長崎県：工事期間中は鉄道の運行を確保するため、仮設の軌道を設置いたします。

委員：仮設の橋もつくる。

長崎県：ええ。鉄道を通しながら工事も並行して実施するという事です。

委員長：仮設橋をつくらないかんわけですよ。

委員：それが、今橋が架かっている位置に新しい橋を架けるのですか。ずらすのですか。

長崎県：ほぼ現況の箇所です。

委員：ということは、実際に通すための軌道はずらさなきゃいけないですよ。

委員長：そうです。ただ、現地の状況を見ると、そんなに線路をずらすというのも簡単にいかなような感じもしたところですけどね。いずれにしても通しながらしないといかないわけだから、列車はね。だから、難しい工事ではあるわけですよ。費用もかかるし。

いずれにしましても、河川というのはいつ洪水が来るかわからないわけで、何とか早く完成しないと、平成28年、あと5年。何とか島鉄さんとも協議をしながら、できるだけ早くやるという努力はしていかないといけないということでしょうね。いかがですか、継続。やむを得ないというか、何とも言い難いんだけど。

では、本件につきましては継続ということでご確認いただきたいと思っております。よろしいですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：それでは、そういうことにさせていただきます。

砂防-1 鳴見川（二）火山砂防事業（原案：継続）

委員長：それでは、砂防課の砂防-1、火山砂防事業、鳴見川（二）について説明を求めます。

長崎県：それでは、鳴見川火山砂防事業についてご説明いたします。

この事業は、平成14年度に事業採択になりまして、事業費4億円、事業採択後10年が経過したということで再評価の対象となっております。

まず、現場にも来ていただいて見てもらいましたけれども、目的ですが、鳴見台団地に隣接する土石流危険溪流に砂防堰堤を構築しまして、土石流被害から下流住民の生命を守ることでございます。

場所は、今示しておりますが、赤の台形の位置が砂防堰堤の予定地でございます。黄色に示しておりますのが保全対象範囲の住家等が建っている状況でございます。

鳴見台団地と鳴見ダムの貯水池の位置関係がわかります。

事業が長期化した原因ですが、ダム予定地の用地交渉の難航でございました。図の赤い斜線部分、広い範囲でございますけれども、この部分の土地が3名4筆ありましたが、この買収について交渉が難航し事業が進まない状況でございました。

買収に応じなかった理由としては、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ということで、2倍近くの開きがありましたが、度重なる交渉の結果、昨年度に買収に応じることとなり用地が全面的に解決いたしました。地権者からは近年の山口県や鹿児島県の土砂災害のニュースなどに接して、被害が発生した場合、ダムができていなかった場合の責任などを考えたら、やはりダムはつくるべきだと心が傾いたというふうにお聞きしております。

このように用地買収についてすべてが終了しまして、事業進捗を妨げる要因が全くなりまして、対応方針としては継続として防災工事の完成に向けて努力していきたいと考えております。

ここに事業着手時の平成14年と現在の状況を表にまとめておりますが、当初完了予定は平成17年度と考えておりましたが、平成26年と9年間延びることとなりました。全体事業費は4億円で変わっておりません。物価の変動もなく、ダムの構造や施工位置などに

も変更がなく、何とか4億円の範囲でやれるということで事業費も変わらないというふう
に判断しております。

平成22年度までの進捗状況としましては、1億3,000万円を消化しておりまして、全体
としては33%でありまして、内訳は地質調査、測量設計、用地費、補償費、事務費でござ
います。残りの2億6,800万円になりますが、これは来年度から本格的に工事に着工しま
して、26年度には完成したいと考えております。

保全対象は、現地でも見てもらいましたけれども、事業採択後に団地に家も建ちまして、
人家が9戸増えております。それに伴いまして、当初5.88のB/Cから6.25と0.37ポイ
ント増加している状況であります。工事概要は変わっておりません。

事業を妨げておりました用地の問題が全面的に解決したということにより、本体工事に
も着手できる準備が整ったということで事業は継続したいと考えております。事業継続の
方向でのご審議をよろしくお願いいたします。

以上です。

委員 長：鳴見川の説明をいただきましたが、何かご質問、その他ありますか。

委 員：教えてほしいのですが、こういうとき鳴見台団地というか、光風台と通称言われている
わけですが、そこを開発した開発会社の責任というのはいないのですか。安全な住宅地を供
給するというのだったら、開発会社の責任があるような気がしますけど、それはないので
すか。

長 崎 県：当然あるとは思いますが、現在、そういった開発行為に対する制限という意味で、
新しい法律が、その当時は責任を明確にする法律はございませんでしたが、平成13年に
新しく法律が「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」がで
きまして、そういった危険区域を私たちが調査いたしまして、土砂災害の警戒区域、それ
から土砂災害特別警戒区域というのがございまして、そこについては開発行為を制限する。
要するに、ハード対策ではどうしようもなく、まずはソフト対策を織り交ぜながら、まず
はそこに住んでもらわないことが行政的には最終的には安上がりということになります
ので、そういった法律もきちんと、今はソフト対策の法律も大分整備されてきておりまし
て、その当時はなかなかそういった法律がなくてそのまま建ってしまったという状況であ
ります。今は開発行為の制限がきちんとできるような状況でございます。

委員 長：確かに、あの団地がなければ、そんなにお金をかけてダムをつくることは、下に河川が
流れているからそういうわけにもいかなかったかもしれないけど、そんな感じもしないで

もないので、団地造成者が費用負担の一部ぐらい持っていていいのじゃないかという率直な気持ちがないでもなかったですけどね、現地を見ると。極端にその後また増やしているわけでもんね、造成区域を。あの辺がちょっと問題だなと。

長 崎 県：土地はあったのですけども、売れていなかったという状況でありました。

委 員 長：大体みんな危ないから買わなかった。県がちゃんとしてやっているものだから、それじゃ買おうという話になったのだろうね。

どうですか。

委 員：この件に限った話ではないのですが、手元にいただいている資料には、今説明があったように、例えば、工期が長くなっている理由とか、それが今回解決されているからその後は早く進みますよというのが、この資料では全然わからないんですよ。そのあたりももうちょっと、B/Cの絡みのところは何が変わってこんなふうになりましたという説明はありますが、工期がかなり延びているのが多いんですが、そこに関する説明は全く書いてないので、こういう資料の中に今の話がメインになるのであれば特に、書き込んでいただければと思うんですけど、お願いします。

委 員 長：遅れたのはまさに、用地取得が遅れた。用地の保持者がそれなりの特定の目的をもって取得されたわけですし、その目的が達成されないでそのままになった土地で、取得単価も高かったわけですね、当時。

長 崎 県：そうですね。倍近くの差が、提示いただくと。

委 員 長：県の用地価格との格差が大きいと、そういう問題もあったのでしょうか。

そういう事情があって遅れておったのが、今回一挙に解決したということでありまして、本件について、これもできるだけ早く住民の安心を考えれば完成してほしい事業だなと思っております。

この件について、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、そういうことで決定させていただきます。

以上で詳細審議事業の審議を終わります。

ここで対応方針の再度確認をいたしますが、8件のうち東長崎平間・東地区と大島港改修事業、これが見直し継続。あとの6件は継続ということでございますが、そういうことでよろしゅうございますね。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

委員長：そういうことで確認をさせていただきました。

今年の県から付託された議案の審議はこれで終わるわけですが、今までご審議いただいた中でご意見として何かあれば、それぞれ審議の中でいただきましたご意見等々もこれからの問題として参酌させていただいて、いろいろ理事者側にも申し入れをしなければいけないと思っておりますが、何か感想その他ございましたら、この際伺います。

委員：今日お話があった長崎港の改修工事のところで、海の中のボーリングの話がありましたけども、ああいうのでお金がたくさんかかって、なかなか県の方で単独で予算を使ってやるのは難しいというのはわかりますが、過去こうやっているとろんな調査をやられたデータというのは、ずっとためられていっているんですか。それがいつでも使えるような状態になっていると思ってよろしいですか。やっていくにしたがっていろんなところのデータが増えていくわけで、地盤のデータはそんなに急に変わるわけないですから、ぜひそういったところがうまく、担当者が変わったりしても順番に次の人が使えるような状態にぜひしていただければ何か役に立つのかなと思うので、そういったところは検討いただければと思います。

事務局：事務局から今の件で述べさせていただきます。

基本的に県が発注する工事につきまして、設計、調査にかかる報告書は、データベースとして一元化しております。さらに、地質調査の資料につきましては、柱状図等も含めた形でデータベース化をしておりますし、将来的には公表して使えるような形に持っていきたいと考えております。

委員：ぜひそれは進めていただきたいのですが、そのときに使う側の立場で、データベースって作って入れたところまではいいいけれど、それがうまく使えないということがよくあるので、ぜひ利用する方の立場に立って、学術的なり何なりいろんなことがあると思うんですけども、検討していただいて、できるだけ使いやすい、いろんな方が利用できる形にしていきたいと思えます。

委員長：確かに、せっかくのデータが宝の持ち腐れになっているというのは、もったいないし、そういうことは今後有効に生かしていただくということは大切だと思います。

ほかにいかがですか。

先ほど申し上げたように、審議の経過の中で出されたもので、重要なものについては、事務局と打ち合わせをして意見書の中に入れるとか、あるいは事業者の方に申し入れをするとか、そういう適切な処置をしたいと思っております。

それでは、事務局の方から何かありますか。

事務局：一つ事務局からよろしいでしょうか。

第3回委員会のうち、長期にわたる事業については、事業の経緯等説明が必要ではないかという意見をいただきました。それについて、審議回数が再評価後、期間が10年から5年に短くなったので3回、4回という審議回数が出てきます。そのため事務局で検討しまして、素案で事業概要と今までの経過を作っていてもらって、それを個表の後ろに添付資料として付けてはどうかと思っております。

先ほどご意見がありました工期の延伸、工期があまりにも延びていることについても、資料の後ろに付けたらどうかと思っております。

それともう一つ、様式の表記の中に「当初」という文言がありますが、2回目以降になると前回のことを指していきまして、当初のことを指していないということで、表現としていかがなものかというご意見もありました。このために、注釈をつけて2回目以降の再評価の場合、「当初」は「前回」と置き換えますということで、そういうふうなことでご理解いただければと思っております。よろしいでしょうか。

委員長：さっきのB/Cの問題もそうでしょうし、B/Cの根拠の問題も十分これから工夫していかなきゃいけないと思っております。

ほかになれば、事務局にお返しします。

事務局：今後の予定ですけれども、9月9日に知事への意見書を予定しております。ご多忙かと思っておりますけれども、後日、事務局より意見書について確認させていただきますので、よろしくお願いたします。

最後に、事業者においては、本日までの委員会での意見等、最終の意見書を十分に尊重して最新の対応方針を決定していただきまして、補助金等交付にかかる要求を行われるようお願いしたいと思っております。

以上をもちまして委員会を閉会いたします。

本日は、長時間のご審議ありがとうございました。