

### 第38回 大分県事業評価監視委員会

日 時：平成27年11月12日（木）10:00～14:00

場 所：大分市府内町1丁目137-3 トキハ会館 5階 ローズの間

議 題：公共事業評価（事前評価1件、再評価7件）

出席委員：小倉委員長、安部委員、島田委員、杉浦委員、田中委員、姫野委員、  
廣戸委員、米澤委員

対象事業：

1. 【事前評価】 都市計画道路事業 外馬場錆矢堂線（県事業）
2. 【再評価】 道路改築事業 神原玉来線 中尾工区（県事業）
3. 【再評価】 広域河川改修事業 堅田川（県事業）
4. 【再評価】 地方港湾改修事業 高田港 呉崎地区（県事業）
5. 【再評価】 港整備交付金事業 今津漁港（県事業）
6. 【再評価】 水産生産基盤整備事業 小祝漁港（県事業）
7. 【再評価】 水産流通基盤整備事業 長洲漁港（県事業）
8. 【再評価】 水産生産基盤整備事業 蒲江漁港（県事業）

---

開会

---

《事務局》 ただいまから第38回大分県事業評価監視委員会を開催いたします。まず、ご報告です。本委員会につきましては、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条2項の規定によりまして、委員の過半数の出席で成立するという事になっております。本日は委員9名のうち7名にご出席いただいております。本委員会が成立しておりますことをご報告申し上げます。なお、〇〇委員につきましては、途中からご出席いただけるということでございますので、よろしく願いいたします。それでは、本委員会の開催にあたりまして土木建築部進部長からごあいさつ申し上げます。

《進部長》 まずお詫びを申し上げたいと思います。遅れまして大変申し訳ございませんでした。急用が入りまして抜けられてなくなりました。大変申し訳なく思っております。本日、第38回の大分県事業評価監視委員会ということで、皆様お忙しい中ご出席をいただきまして本当にありがとうございます。また、10月21日の事業説明会、また28日には現地調査ということで何度もご足労いただいて本当に申し訳ないと思っております。県としてもいろいろな事業をやってお

りまして、継続のものあれば新規のものあり、また、休止というものもございます。そういった中で皆様の忌憚のないご意見をいただきながら、適切に事業を進めていきたいと考えております。休止するものは休止したいという思いで適切に事業を執行していきたいという思いでいるところでございます。本日、県事業の8件ということであまり量が多いですけれども、ご審議をいただきまして、適切な今後の方針決定をしてみたいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。本当に重ね重ね遅れまして申し訳ございませんでした。本日はよろしくお願い申し上げます。

《事務局》 はい。ありがとうございます。それでは、小倉委員長にごあいさつを頂戴したいと思います。よろしくお願い致します。

《小倉委員長》 皆さんおはようございます。本日は大変ご多忙の中にご出席を賜りまして本当にありがとうございます。この事業評価監視委員会の委員長を仰せつかっております。本日、司会を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。全国的な現象で、大分県だけのことではないんですけども、ご承知のように人口減少、それから社会保障費の増大、そしてインフラの老朽化、こういった課題が非常に多くなっていると。手を尽くすけどもそれ以上にそういう課題が次々と発生するというような状況になっています。大分県の経済社会を維持そして発展させるというためにも社会資本の整備というのはどうしても必要であると。今まで以上に地域に住む方々から熱望されているという状況だと思います。一方で、その地方の予算も非常に厳しい状況になっておりまして、効率化、それから重点化、こういったことに相当に意を尽くしてやっていかなければいけないと。また、その事業実施のプロセスの透明性、これも県民から求められているというところで非常に重要になっていると、そういう今の状況だろうというふうに思っております。私どもの事業評価監視委員会といたしましても、そういう役割を担っている。県民の皆さんの関心の高さをそれぞれ真摯に受け止め、実感をしながら、議論を重ね、県民の皆様の期待に応えていく必要があるというふうに考えております。本日は限られた時間ではございますけれども、どうぞよろしくお願い致します。以上で、簡単ではございますけれども、あいさつとさせていただきます。

《事務局》 ありがとうございます。それでは、まず、審議に入る前に、前回の委員会でご指摘いただいた補償費の算出について事務局から報告がありますのでよろしくお願い致します。

《事務局》 事務局の堀渕と申します。資料の0-4ページをお開きください。前回の委員会におきまして補償費が大幅に増額となる案件がございまして、精度を高めるようご意見をいただきました。これを受けまして土木建築部では、「道路・街路事業における補償費の適正な算出について」という通知を出し、補償額の算出の精度を高

めるようにいたしましたので報告いたします。内容につきましては、1番から3番までのとおりとなっておりますが、例えば1番では、近年の補償額の実績を調査してそれを用いて算出することとしており、補償費算出に用いる単価の精度を高める内容となっております。また、2の③番では、土地のみがかかる場合や建物の一部が支障となる場合は、移転工法について用地対策課と協議することなどにより、補償額算出の精度を高めるものとなっております。簡単ではございますが以上で報告を終わります。

《事務局》 はい。以上、ご報告申し上げましたが、この件に関しまして、改めてご質問等ございましたらお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

(一同よしの声)

《事務局》 はい、ありがとうございます。それでは、本日の審議の内容についてご説明させていただきます。本日は、知事から本委員会に諮問された事前評価1件、再評価7件の計8件について審議をお願いしております。早速審議に入らせていただきます。審議における議長は委員長が務めるということになっておりますので、これより先の議事進行につきましては、小倉委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

《議長》 議事に先立ちまして私の方で本委員会の議事録署名委員を指名させていただきます。大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第3項の規定によりまして、議事録署名委員として、米澤委員さん、それから田中委員さん、お二人を指名させていただきます。事務局の議事録作成後、審査、署名をよろしくお願ひいたします。それでは早速審議に入ります。事業の説明を10分程度でお願いしたいということでございます。説明が終わりましたら審議に入りたいと思いますのでご協力お願ひいたします。今回は、特に大きな変更などが無く再評価後5年経過した今津漁港、それから小祝漁港、長洲漁港、蒲江漁港、この4件について一括審議をすることとさせていただきます。よろしくお願ひいたします。

---

【事前評価】 1. 都市計画道路事業 外馬場錆矢堂線 (県事業)

---

《議長》 それでは、まず、都市計画道路事業外馬場錆矢堂線の、これは資料の1の1のですかね。そちらから説明をお願いいたします。

《都市計画課》 都市計画課の湯地と申します。よろしくお願ひいたします。では、座って説明させていただきます。前面のスクリーンをご覧くださいながら、資料の方

は配布しております1の5ページ、同じものがございますので、スクリーンの方で説明をさせていただきます。事前評価であります都市計画道路事業外馬場錆矢堂線でございます。外馬場錆矢堂線は中津市にございまして、図面の西側、山国川を起点として、都市計画道路東浜相原線という縦方向の道路がありますが、ここまでの交差点までの延長約3.2キロの都市計画道路でございます。都市計画道路につきましては、通行や沿道利用の機能の他に住環境の維持や防災機能などさまざまな機能がございしますが、本路線は国道10号をはじめとした主要幹線道路を補完し、中津駅、中津市民病院などの主要施設を結び中津市中心部の東西軸となります都市の骨格をなす幹線道路であり、アクセス道路としても重要な役割を持っています。沿道の状況ですが、沿線には学校や病院、郵便局や多くの店舗があり、家屋が密集する市街地です。通勤通学や店舗への利用があり、地域住民の生活道路としても重要な路線です。先ほどの山国川の起点側から道路整備を進めておりまして、平成24年度までに図面の左側の区間が整備済みとなっております。反対に、本路線の終点側から小楠小学校までの間は、交通安全事業によりまして歩道が整備をされています。車道幅員が狭いうえ歩道もなく大変危険な状態になっていることから、整備の緊急性の高い中間部の800mの間を事業区間としています。現道の利用状況ですが、一日に約1万2千台の交通量がございます。朝夕の通勤時間帯は特に牛神交差点を中心に写真1のように渋滞が発生しております。また、下の写真にありますようにバス路線となっております。中津駅から市民病院へのアクセス道路でございます。大型車の通行量も多い路線でございます。中津中学校や小楠小学校の通学路としての利用も多く、通学生を中心に歩行者や自転車が多く通行しています。また、中津駅や災害拠点病院に指定されています中津市民病院などの重要な施設が沿線にはございまして、平常時のアクセスはもちろんのこと、災害時の輸送路としても重要な路線でございます。問題点としては、大きく三つ考えられます。まず、沿線の学校の通学路でもあるにもかかわらず歩道が整備されていないため、交通量が多く狭い道路では事故の危険性が高く歩行者が危険な状態となっていること。次に、道路が狭いために走行性が悪く、主要施設へのアクセス機能が低下していること。三つ目に、建物が密集しており見通しが悪いため事故が多発しており、過去5年間には39件の交通事故が発生し、このうち1件は死亡事故でございます。これらの問題を解決するため、歩道の新設など道路幅員の整備を行うことで安全安心な都市空間の形成と主要施設へのアクセス機能の改善が図られるものと考えています。事業箇所の計画平面図です。現在の道路は幅約7mで歩道はございません。車道の2車線につきましては、現在2m75cmのものを3mに拡幅をいたします。また、両側に1.5mの停車帯と3.5mの自歩道を設置して全幅が16mというふうに広げます。整備前後のイメージということで写真を並べております。自歩道の新設により通学路の合同点検における危険箇所が解消されるなど、歩行者などの安全を確保することができます。道路幅員の整備により車道の安全性や走行性が向上されます。次に全体事業の概要ですが、事業期間は平成28年度から平成34年度までの7年間としています。全体事業費は19億5千万円で、そのうち用地補償費が16億3千万

円となっています。用地補償についてですが、この図面でちょっと見にくいかもしれませんが緑色が住宅、青が倉庫、ピンク色が店舗ということで色分けをしております。補償物件は住居が18軒、倉庫が4軒、店舗が9軒、事務所が2軒、病院が2軒、アパートが2軒で計37軒というふうになっております。下の写真は補償の一例です。赤い点線は用地買収の予定線となっておりますが、建物には直接影響がないものの残地に必要な駐車場を買収することから駐車スペースを確保できず営業に支障となることが考えられますのでこの分についても用地補償費を計上しております。用地補償費につきましては、先ほど説明がありました補償費の適正な算出についての通知に基づきました算出を行っているところでございます。環境への配慮といたしましては、都市部の事業で現道拡幅のため地形改変による自然環境への影響は小さい計画でございます。また、拡幅により住宅と車道との距離が広がり住環境の改善が期待できます。施工に際しては、低騒音や低振動の建設機械を使用したり、排水性舗装を採用する予定でございます。また、地盤改良の際には埃の立ちにくい粉じん対策をすることとしています。現道交通への影響を考慮した施工計画を検討し、歩行者の導線を確保して通行規制を最小限に抑制するなど周辺環境にも配慮いたします。景観への配慮といたしましては、中津市景観計画との整合を図っていきたくと思っています。最後に、地元からの要望書が提出されているなど地元住民や中津市のこの事業に対する理解や協力体制は整っているものと考えています。以上によりまして、平成28年度からの事業着手をしたいと考えています。以上でございます。

《議長》 はい、ありがとうございました。外馬場錆矢堂線につきまして説明をいただきました。何かご意見等ございましたら。

《委員》 都市計画道路ということで計画されているのはよく分かったんですけどもJRの中津駅の方からだんだん整備が進んできているように感じました。それで中津駅周辺の交通の流れをもう少し俯瞰的に説明していただけるとありがたいと思いますのでよろしくお願いたします。

《都市計画課》 今お話しにもありましたように、中津駅の周辺は中津市が区画整理事業等も完成させまして中津駅の北側の道路も広がっております。この南側に青い線を引いておりますのが国道213号でございますけども、国道213号もかなり交通量が多く渋滞をしておりますのでこの外馬場錆矢堂線、県道名は中津吉富線と言いますが国道213号と並行して走っていることからこの国道213号を避けて、また、中津駅の北側には商業施設等もオープンしております、駅周辺に向かう車がこの外馬場錆矢堂線を通して沿線に向かっているというような状況でございます。

《委員》 国道10号に沿って平行に海側に何本か走ってる、その間に今回の道路も含まれていると思いますけども、交通量の配分が、今回予定のところができるとう

いうふうになると予想されるとか、今ネックになっているのがこの辺でこうなるとい  
うところも踏まえてお話しいただけるとありがたいと思ったんです。

《都市計画課》 交通量としては現在が1万2千台を超えるような状況になっており  
ます。拡幅することで大きく交通量が3割も4割も増えるということにはなっ  
ていませんが、ほぼ1万2千台、これから人口減少ですとか交通量の減少等も予測さ  
れることもあります。この路線につきましては引き続き多くの交通量が流れるとい  
うことが予想されております。それと北側には中津高田線と言いましてダイハツとか  
中津港の方から中津市の中心部へ向かう道路も走っておりますけども、この3本の路  
線がそれぞれ補完し合いながら主要な交通を配分するような状況となっております。

《委員》 言いたかったのはB/Cが0.94で1より下回ってるんですよ。それ  
で交通量の問題というよりは安心安全の方に重点があってるのかなというところなの  
で、その辺バランスをどういうふうに捉えてアピールされるのかなということをお聞  
きしたかったんですけど私の質問はこれぐらいにしておきます。

《都市計画課》 すいません。ご指摘のとおりでございます。

《委員》 現地調査で行かせていただいたんですけども、交通量が多くて学校もすご  
く近くてとても危険だなと思いました。事故も多いそうなのでこれは本当に早急に作  
らないと子供の安全が確保できないのでこれはB/Cにかかわらず必要な道路だと思  
いました。工事期間が7年間になっていますけども、多分用地買収で延びることが多  
々あるのでもっと延びる可能性はあると思うんですけども、その7年なり7年以上  
の間に何かきちんと安全対策を学校の方と連携して行っていただきたいと本当に思い  
ました。すごく心配ですごく危険だなと思いましたのでその辺の対策をよろしくお願  
いいたします。

《都市計画課》 はい。7年と言わず少しでも早く事業が完了するように努めていき  
たいと思いますし、地元の方々にも、要望もございますけども、地権者の方々にもそ  
ういうお願いをしながら少しでも早くする努力はしたいと思っております。また、事  
故対策につきましては、学校や警察やPTAなどといっしょに安全点検等もしており  
ますので、ソフト対策も含めまして土木事務所の方で事業中の安全対策についてはい  
ろいろと考えたいと思います。

《委員》 よろしくお願いいたします。

《委員》 事業の必要性については了解をいたしました。B/Cは0.9ということ  
ですけれども、学校も近いあるいはすでに整備済みの区間もあってそれを延伸してい

くというかたちで進めていっていただければと思います。2点お聞かせいただきたいんですけども、事業区間の設定について、ちょうど今切れているところが小学校までのところまでということに切っているのかなと思ったんですけども、その東側に未整備区間、主要交差点までの範囲があると。なぜ一括されなかったのかということが少し気になります。例えばそのあとまた延伸する際にそれを事業として組み上げるのかもしれないんですけども、そうすると額が下がってくるのかその辺がちょっとよく分からないんですが、なぜここを切り離しているのかということをお聞かせいただきたいのが一点と、もう一つは、延伸するとは言え、周辺の用途地域を見ますと、整備済みの区間というのは、住居地域と商業地域が被ってて、今回はおそらくこれを見ると低層住居地域ですよ。何らかの違うパターンで行くのか、周辺用途地域に合わせて何か考えているところがあるのか、整備完了イメージ図が出てるんですけど、これはおそらく商業地域を走ってる場所の図なのかと。分からないんですが整備済みがそういう用途地域を走ってるようですので今の2点お聞かせください。

《都市計画課》 先ほど説明はしたんですけども、小学校よりも東側の区間につきましては16mの幅は当然ございませんが、学校側の方に、図面で言うと下側の方に既存の歩道があります。それほど広くはないんですけども歩道が設置されています。

《委員》 歩道は小学校の東側ですね。

《都市計画課》 小学校よりも東側の方に。

《委員》 ということはつまり延伸する予定は今の段階ではない。

《都市計画課》 いや延伸する予定がないわけではないんですけども、事業規模などを考えまして、まず、歩道が全くない区間を最優先で早く整備したいということで800mの区間を設定しております。それから沿道につきましては、ご指摘のように駅周辺は商業地域で今回の区間は主に住居系の区間でございますけども、沿道にはかなりの商業施設と言いますか、近隣の商店ですとか病院とか人の出入りするようなコンビニですとかそういうものもたくさんございますので、道路の幅員と言いますか構造につきましては商業系の機能もありますので駐車帯を確保して両側に歩道を設置するという計画でございます。

《委員》 それはすでに整備済みの区間とはちょっと違う、それとも同じことでしょうか。

《都市計画課》 幅員としては同じなんですけども、整備済みの区間は植栽をしております。街路樹を植えております。今回の区間は、出入りも結構多いということが予

想されますので植樹帯は設置しない予定にしております。

《委員》 街路樹はないということでしょうか。

《都市計画課》 今回の区間は街路樹は植えない予定にしております。

《委員》 続けてお尋ねしたいんですけども、中津市の景観計画との調整を図るということで書かれているんですが、中津市の景観計画における、まだ指定は受けてないのかもしれないんですけど、主要景観構造物と言うか公共施設に対するガイドラインとどのあたりをその整備の中で、これから細かいところは詰めていかれるんだと思うんですけども、今、街路樹はないとおっしゃったんですが、積極的な緑化を図るということも含めて、樹種の選定も含めて景観計画には書かれていると思います。このあたりはどういうふう調整されるつもりでいるのかということをお聞かせいただけますでしょうか。

《都市計画課》 景観計画という言葉在先ほど申し上げましたので、具体的にはやはり、街路樹とかそういうものが景観に与える影響は非常に大きいところだとは思っております。ただ、地域の方々の声を聞いたところ、やはり見通しが悪くなるというようなマイナスの要素もございますので、この区間につきましては学校にも近いということもあって今のところ街路樹は設置しないような計画になっていますがそれ以外の部分で景観計画をしっかりと見まして配慮できるところは配慮したいというふうに考えているところです。

《委員》 ということは、すでに中津市さんとも少しそのあたりもお話しされた上で今言われたのは地元の方の要望が街路樹なしでということであるという理解で間違っていないんですね。その上で地元行政とも少しお話しをされているという理解をしておいてよろしいですか。

《都市計画課》 はい。

《議長》 他にご意見、ご質問ございましたらお願いいたします。

《議長》 それではご意見等も出そろったようでございますので、事業者が申請しております対応方針案の事業実施が妥当であると認めることでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。それでは、都市計画道路事業外馬場鍔矢堂線は事業実施を妥当ということにさせていただきます。

---

【再評価】 2. 道路改築事業 神原玉来線 中尾工区 (県事業)

---

《議長》 続きまして、再評価対象事業に入らせていただきます。道路改築事業神原玉来線につきましてご説明をお願いいたします。

《道路建設課》 道路建設課です。よろしく申し上げます。それでは、一般県道神原玉来線中尾工区の道路改築事業についてご説明申し上げます。本事業は平成22年の再評価後5年経過未完成のため、再度、今回評価を受けるものでございます。本路線は竹田市神原を起点とし主要地方道竹田五ヶ瀬線を経由し竹田市玉来に至る一般県道で、周辺には竹田湧水群、祖母山、白水ダム、白水の滝等の多くの観光資源が存在しております。今回評価対象となっている区間は、竹田市大字門田から吉田で実施している延長1118mのバイパス事業です。当該区間は地域住民の通勤通学路として利用されており、沿線には地場企業等が立地しております。整備区間の現道の状況ですけれども、曲線半径60m未満のカーブが二箇所存在しており、幅員は5.5mと狭く、特に曲線部の幅員は不足しております。また、歩道も未整備の状態となっております。本事業により、幅員狭小、線形不良箇所が解消され、生活道路として地域住民の利便性が向上すると共に、周辺観光資源へのアクセスの改善が図れます。当該区間の状況ですけれども、上の写真は急カーブで見通しが悪く幅員が足りないため大型車のはみ出した状況になっており交通安全上危険な状態となっております。また、下の写真は神原方面と竹田五ヶ瀬線との交差点ですけれども、非常に狭く、特に大型車の右左折が困難な状況となっております。こちらは本事業の計画平面図ですけれども、左が起点の神原方面、右が終点側の玉来方面ですけれども、黒の着色のところは平成26年度までに施工した箇所で、黄色が28年度以降の施工箇所となっております。また、緑色で着色している区間は、平成24年度から本線と交差する竹田五ヶ瀬線の道路改良事業の施工範囲でございます。平成27年度は赤で着色している箇所を施工予定で、竹田五ヶ瀬線の門田工区と合わせて本年度供用開始の予定となっております。また、本事業では大規模構造物としてトンネルが一箇所あり、平成20年9月に名水の里、入田トンネルを含む延長790mが部分開通済みでございます。本事業の幅員構成ですが車道幅員3mの2車線で片側に2.5mの歩道を設置する全幅9.75mの計画で実施しております。全体事業の概要ですけれども、事業延長が前回よりも58m増えて、1118mとなっております。また、これに伴い全体事業費が18億円となっております。前回よりも約6千万円の増となっております。また、事業期間については完成年度を平成27年度から30年へと変更しております。これについては、一部用地の取得に

時間を要しているためでございます。まず、事業延長および事業費の増についてでございます。前回の平成22年度の再評価時点では、竹田五ヶ瀬線の拡幅は本事業の進捗状況を見ながら事業化することとしておりました。その後、地元との協議を重ね事業化への気運も高まったことから、平成23年度に事業評価を受け竹田五ヶ瀬線門田工区が事業化されました。この竹田五ヶ瀬線の事業化に伴い、本路線の交差点改良が必要となり、交差点部の延長58mが増となりました。また、事業延長増に伴い、道路工が約6千万円、用地補償費が公民館等の追加の補償等もあり約300万円の増額となっております。次に事業期間の延長についてですが、当初は25年度までに用地買収を完了させる計画でしたけれども、一部用地交渉に時間を要しており、その部分が現在でも未買収の状態となっております。引き続き関係者との交渉を進めてまいります。今後交渉に一年半程度を要することが想定されるため、用地買収後の工事期間も踏まえ事業期間を3年間延長し、完成年度を平成30年にしたいと考えております。次に残事業区間についての状況ですけれども、残事業区間における現道は今回の事業区間の中でも特に線形が悪く、さらに小学校近辺でもあるにもかかわらず歩道幅員が狭小であったり歩道が設置されてなかったりと非常に危険な状況であります。このような状況からも速やかに残りのバイパス部の工事を実施し、通行車両ならびに歩行者の安全を確保する必要があると考えております。整備前後の状況ですけれども、整備後については幅員も広く見通しもよくなり歩道も設置したため、安全で快適な通行が確保されている状況であります。環境への配慮につきましては、周辺環境と調和を図るため切土法面については緑化を行い自然環境への負荷低減を図っております。また、本事業では、一般部とトンネル部を合わせ約6万9千立米の土砂が発生し、そのうち2千立米については本事業の盛土として流用しておりますが、残りの6万7千立米については他の公共工事、特に今は国道442号の久住バイパス等の盛土材への流用を図っております。事業の進捗状況ですけれども、平成26年度末の事業進捗率が92%、供用済み延長は790m、用地の取得率については95%であります。また、未完了の理由については、先ほど説明しましたけれども、一部用地取得に時間を要しているためでございます。本事業は再評価後5年を経過して未完成の事業でございますが、事業延長1118mのうちすでに790m区間を供用し事業効果を発揮しております。残る328m区間についても事業が完了し供用開始されることにより、線形不良箇所や幅員狭小区間が解消されると共に、周辺観光資源へのアクセス改善などの効果が期待されます。また、地元については事業にも理解を示しており協力的でございます。費用便益については0.9であります。残事業B/Cについては6.6となっております。高い便益を示しております。以上により、対応方針としては、事業継続としたいと考えております。以上で説明は終わりです。よろしくお願いいたします。

《議長》 ありがとうございます。道路改築事業神原玉来線につきましてご説明をいただきました。何かご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

《委員》 費用便益に関して質問いたします。現在のところB/Cが0.9、そして残事業B/Cが6.6、これが全部事業が完成した時点であるということだと思っております。そうなることの根拠をもう少し詳しくお願いいたします。

《道路建設課》 資料の2の4ページをご覧くださいと思います。ちょっと数字が細かいんですけども上の方に道路建設費と書いてありますが17億円。これは、建設費17億円と維持管理費の50年分を考えて費用というものを算出しております。B/CのCに当たるものがこの17億と1億6千万円を現在価値化したものになります。ただ残りの事業費は、もうトンネルも供用しておりますので、大半が終わっております。残事業費分ですと道路の建設費は1億4千万しかかからないということでCが非常に小さくなっています。B/CのCが非常に小さくなっています。便益の方ですけども、走行時間短縮便益が52億円出るという計画になってはいますが、もう半分供用しておりますので、残りの区間ができることでさらなる便益がどれだけ出るのかというのは、その右側の備考欄に書いてある26億円分の便益が生じるという計算になっております。道路の建設費は計算上は4%で割増されて、便益の方は将来の価値なので若干割引かれて、単純に言えば52億円割る17億円というのがB/Cになるんですけども、これを割引現在価値化すると0.88という数字になりこれを0.9とこう読んでいます。残事業分というのは、残りの残事業費が非常に小さいので1億4千万円プラス維持管理費の1億6千万円、合わせて3億円。それから便益の方は、26億円プラス4億円プラス5千万円というような便益を現在価値化した上で計算すると、残事業のB/Cは6.6という数字になると。便益はあと半分ぐらい、今半分ぐらい発現して残り半分ぐらいが残りの事業で発現する。費用の方は9割方すでに使っているので残り1割の費用で残り半分の便益が出るということで、全体としての便益B/Cは1を割るような事業に結果としてはなってしまうんですけども、あと残り3億円を投資すれば、1億4千万円を投資すれば残りの便益がたくさん出るのでB/Cが高いという計算になっております。

《委員》 考え方の基準でこうなっているんですが、B/Cの考え方としては走行時間短縮の割合が交通事故の減少便益よりもその時間短縮の方に重きがあるという捉え方をしているんですね。

《道路建設課》 確かに基準でそうなっているということなんですけども、やはり、事故の減少というのが、いったいどのぐらいの価値があるのかということで、人が一人死ぬ交通事故がどのぐらいで発生するのか、事故の発生確率で、その人命が損なわれる、あるいは怪我をするという、交通事故は保険金を通常払うので、交通事故で払っている保険金の額がだいたい交通事故の損失という考え方になりますので、案外安い金額になってしまうので、だいたい十分の一もないぐらいの計算になっております。あらゆる事業でそんな感じであります。

《委員》 まず質問なんですけども、現状写真でお見せいただいているところがちょうど線形不良のカーブの部分をご提示いただいています。その写真の車線の半分がライトブルーで塗りつぶされている。このスライドでは分かりにくいんですけど、現地へ行くと非常にびっくりするような色で。実はここだけではなくておそらく他の市町村でも県道においてこういう場所が何カ所か見受けられます。まず、なぜこの色なのか、例えば線形が不良なので目立つようにしてるんですとか何か、なぜこうなっているのかがまったく理解ができないし、交差点でもなっているところがあるので、何か基準があるのですかということとを一点、まず、お聞かせいただきたいです。

《道路建設課》 カーブでの注意喚起は路面を赤にする場合、青にする場合、白のドットにする場合が標準かなと思ってるんですけども、たぶん地元で警察と協議をして、こういうかたちでやろうと思うけどどうでしょうかということとで協議の上、こういうふになったんだと思いますけれども、赤でやりましようと思ってたのか、青でやりましようかと思ってたのか、そこまでは分からないんですけども、安全喚起という観点で警察と協議をして決めているということとでございます。

《委員》 今言った赤がいいのか青がいいのかということのを警察に聞くのかどうなのか。もちろん警察と安全面を考慮してということとはとても重要な部分だと思うので引き続きその作業は続けていただきたいとは思いますが、色もそうですけども素材も含めて決めていく際に少し参照していただきたいのは景観計画であるとかっていう部分はお伝えしてると思うんですが、一つは、まず県としてこういった部分でどういう手順とするのかっていうものはおありなんだろうけど、今言われたように例えば赤を持っていったのか、青を持っていたのか、白のドットなのかということとを協議したのかが分かりにくいこともおありなんだろうけど、こういう道路も含めた公共施設に対する何らかのガイドラインであるとか見本というかというようなものも本来ですとあるといいんじゃないかなと思うんですが、そういったことについてどう思われているのかということとを一点お聞かせいただきたいなと思います。

《道路建設課》 先ほど課長の方からも申し上げましたとおり、どういう対策を取るかということのは、沿道状況によっても変わってくるんですけど、家屋とかがないところであれば少し微妙な段差を付けるとかいう方法もあると思うんですけど、色については、それもやはり周りの景観とかそういうものと調和するというか、逆に、こういう色は目立たないと悪いという面もありますからどうしてもケースバイケースになってくるんだと思います。

《委員》 そのケースバイケースでも最低レベルをどこまで合わせるのかっていうことも含めて、やっぱりガイドライン、それはすいませんが道路建設部門でのお仕事な

のか景観行政側でのお仕事なのかちょっとそのあたりは難しいところだとは思いますが、やはりそういった基準であるとかガイドライン、例えば、違う担当者にした場合に違う色になるのかとかですね。逆に言えばもしそうなった場合には大変なことになると思うんですね。必ず誰が判断しても同じようなパターンになるんですっていうようなそういうレベルを合わせていく基準というのはいるのかなというのが一点と、併せて今周囲の景観とか現状ごとに市町村ごとにやっていくんですってご回答をいただいてまったくその通りだと思うんですけども、一方でちょっとすいません2の5ページにある表の再評価チェックリストなんですけども、ここの例えば景観の部分で、当時、たぶん、これが事業化された時には竹田市には景観計画がなく、おそらく公共施設に対する基準もなかったと思うんですが、今、確か作ってらっしゃいまして公共施設に対するガイドライン等々もあるので、ここで反映していただきながら調整をしていただくっていう作業も必要でしょうし、併せて今お伝えしたところの基準みたいなものはあった方がいいのかなと。おそらくここ数年のはやりなんじゃないですか。最近ですよ、このブルーが極端に注意喚起のところで増えてきたのは。それも含めてちょっと合わせてご検討。実はやっぱりびっくりするとか確かに注意喚起になるのかどうなのか分からないんですけど、突如、緑の中をドライブしていると鮮やかな見たこともないようなブルーが目飛び込んでくるっていうのでびっくりして急ブレーキを踏みそうになった交差点とかもあるんですけど、何かやっぱりそのあたりも含めて改めてご検討いただけるとありがたいなというふうには思います。

《道路建設課》 既存の道路をどうするかという問題になると思いますので関係機関と協議したいと思います。

《委員》 現地で説明を受けたものなんですけども、入田トンネルの出口のところの説明をしていただいたんですけども、ちょうどその目の前のところで今質問があったようなところの道路を見させていただきましたが、こういうことが、今度は解消されることになるのかなというふうに思いました。入田トンネルから出たところから交差点までは何か見下ろす感じになってたので、土木の人間としては縦断勾配が気になったので、今の現道については地形に沿ったかたちで作られていたのかなと。そしてまた、交通量等に合わせてやっぱり少し注意喚起、幅員が足りない、カーブの線形と言いますか、曲率がちょっと厳しいとかいうことで、今のような道路の色を付けて注意喚起になったのかなというふうにそのへんは理解したんですけども、今回交差点計画ができるところの周辺の縦断勾配がちょっときつくなって、また、あるいは道路改良、交差点改良が行われてスピードアップされるんじゃないかとか、そういうことを現地から戻って心配してみたんですけどもそのへんあたりの対応と言うかお考えをお聞かせいただけるとありがたいかなと思います。

《道路建設課》 現地は確かにトンネルの方から下がっていくのは分かっているんで

すけども手元にデータがなく図も持ってないので縦断勾配が分からないんですけども、交差点の手前については基準がだいぶ厳しくなってるので交差点まで縦断がそのまま行くというのはない設計にしておりますので安全上問題がない、基準には沿った設計ができているというふうに理解してます。たぶん8%とか6%とかそんなような勾配になると。

《委員》 交差点の周辺は平地になってるような感じですけど、それに至るトンネル出たところから近いあたりが急勾配で下りないといけないな、交差点までどうなるのかなという感じが若干したんで、盛土とかで多少ゆるやかにされるんだろうと思ったんですけどちょっと気になったのでお尋ねいたしました。

《道路建設課》 そこはもちろんその盛土で勾配を緩和しながら、交差点部は2%以下に設計するというようになっております。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《議長》 はい。それでは、意見等も出そろったようでございますので、事業者が申しております対応方針案の継続ということが妥当であると認めることでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。では、本事業につきましては、継続を妥当ということにさせていただきます。それではここで10分間ほど休憩し11時10分から再開ということでもよろしくお願いいたします。

---

【再評価】 3. 広域河川改修事業 堅田川 (県事業)

---

《議長》 それでは再開させていただきます。再評価対象事業で、広域河川改修事業 堅田川についてご説明をお願いいたします。

《河川課》 河川課の小野と申します。よろしく申し上げます。それでは番匠川水系堅田川、交付金、広域河川改修事業、1級河川番匠川水系、堅田川について説明いたします。堅田川は佐伯市に位置しており、1級河川番匠川に合流する流路延長約2.7キロメートル、流域面積約88平方キロメートルの1級河川です。こちらに当該事業の平面位置図を示します。対象となる区間は佐伯市大字青山に位置し県道佐伯蒲

江線に沿って流れています。堅田川の河川改修事業は昭和63年に事業採択を受けて事業を実施しており、全体計画延長は3800mです。事業区間については、支川である山口川を含んでおり、堅田川1800m、山口川2000mとなっております。こちらは堅田川および山口川の航空写真です。青い点線で堅田川および山口川を示しており、写真の下から上に向かって流れています。オレンジ色の線で示しているのが佐伯市街地と旧蒲江町を結ぶ県道佐伯蒲江線です。紫色の線で示しているのが東九州自動車道です。水色のハッチがこの事業の契機となった昭和57年出水時の浸水域区域を示しております。同様な洪水が発生すれば再び浸水被害が発生する恐れがありました。こちらは事業区間を示した平面図です。河川は右から左へ流れています。右下の表にこれまでの主な浸水実績を示しており、浸水範囲を水色で示しております。また、平成26年度末時点での未施工区間を緑色、施工済み区間を黒で表示しております。現在では護岸、堰などの改築が全線にわたり完了しており、平成27年度以降は谷川井堰から上流の河床掘削を実施する予定としております。続きまして、近年で被害の大きかった平成16年10月の台風の影響により発生した洪水時の状況について説明いたします。この写真は谷川橋付近上流右岸側の出水時の状況です。水位は家屋敷高近くまで達しております。続いて畑の奥橋上流左岸の浸水状況です。当該地区の主要道路である県道佐伯蒲江線が浸水し、交通網が機能していないことが伺えます。続いて、畑の奥橋下流左岸の浸水状況です。当該地区では浸水により家屋が床上まで浸水しております。このように堅田川の洪水氾濫により家屋や道路、田畑で浸水被害が発生しております。この事業はこのような浸水被害の防止、軽減を図ることを目的としております。次に、当該事業の基本的な改修方法について説明いたします。当事業では洪水時の水量を安全に流下させるために河川の断面を広げる工事を行っております。その方法としましては、周辺に調和した自然石護岸により河川断面を広げたり、河川内の土砂の掘削を行います。工事の祭には多自然川づくりの考えに基づきまして、平常時水位より上の掘削を実施するなどできるだけ現存の植生および水際、瀬、淵を保全するような改修を行っております。こちらの写真はこれまでに施工が完了した区間の写真です。周辺に調和した護岸を用いることにより良好な景観を維持しております。また、瀬や淵も見ることができます。続きまして事業の効果についてご説明いたします。施工前の畑の奥橋は河川断面が狭小なことに加え、狭い間隔で橋脚が河川内にあることから洪水による浸水の原因となっております。こちらに完成写真を示します。河川断面を青色で示した施工前の断面から現在の断面に広げることにより浸水被害の防止を図りました。また断面拡幅に伴い橋梁の架け替えも併せて行っておりますが、洪水時に流下を阻害する原因となる橋脚がない構造としております。こちらは今後の事業予定区間の写真です。写真に示すこの箇所は河道内の掘削が必要で、赤点線の掘削を実施することで洪水時の水量を安全に流下させるための断面を確保することができます。今回事業で追加しました宇山樋門の必要性などについて説明させていただきます。こちらの堅田川下流に位置する宇山樋門は、背後地の雨水、用水を排水するための施設で整備後35年が経過しております。ゲートの開閉操作については地

元に委託して行っておりますが、増水時の操作には危険が伴い地元も高齢化しているという問題がありました。洪水時にゲートの操作が行えず逆流が起これば赤色の範囲で示す農地の浸水や集落の孤立の恐れがあることから、早急に自動化する必要があります。自動化につきましては、右図にありますように、水位により浮力で上下するフロートゲートへの改修を予定しております。宇山樋門はこちらに示すとおり事業区間下流端より約5キロメートル下流に位置しております。平成26年度に国より新たな交付金制度が示され、こちらの黄色い網掛けで示す河川管理施設の質的改良であることおよび過去を含め同じ事業を実施した河川および区間であることの要件に宇山樋門の改良が該当いたしました。宇山樋門の改良については県としましても早急な改善が必要だと考えていたため当該事業への追加について国と協議を行い、この樋門の自動化を当該事業にて実施する予定としております。こちらは当該事業の年度スケジュールを示すものです。平成25年時点では平成27年度に事業を完了する予定としておりましたが、平成26年度に先ほど説明させていただきました制度の活用について協議を国と行いこれが認められたことにより、今年度に宇山樋門の測量設計、28年度に工事を実施する予定となっております。全体事業完了は平成29年度を予定しております。残土の状況につきましてご説明いたします。当該地区では堤防を築堤するために必要な土砂は4万2千立方メートルで、掘削により発生する土砂は17万4千立方メートルです。平成26年度末における今後の築堤に必要な土量はなく、今後掘削発生土量は4万5千立方メートルとなっております。この発生土量については他の公共工事に流用する予定としております。まとめとしまして、再評価基準は再評価後5年経過です。進捗状況は平成26年度末で約97%の予定です。本事業による改修効果は浸水被害の防止として家屋33戸、田畑など42.3ヘクタール、県道佐伯蒲江線などの浸水防止による緊急輸送道路、避難経路の確保です。総費用64億7千万円に対し総便益は84億円で費用対効果は1.3となっておりますので本事業を継続したいと考えております。以上、よろしく願いいたします。

《議長》 ありがとうございます。ただ今の案件につきましてご説明を賜りました。何かご質問、ご意見ございましたらお願いします。

《委員》 現地で説明を受けたものなんですけども、青山河川公園の近くで説明をいただいたんですけども、青山河川公園はどちらかと言えば環境的な施設なので洪水対策というか治水対策とはちょっと違うのかも分かりませんが、今回の事業の必要性はよく分かったんですけども青山河川公園との関係というか、今回はぜんぜん青山河川公園の方は資料では出てないんですけども、どういうふうな利用状況であるとかあるいは治水工事との関連ではこういうふうになるとかいうあたりも少し触れていただけるとありがたいと思ってちょっと質問したんですけどいかがでしょうか。

《河川課》 この河川を改修するにあたっては、多自然川づくりに基づきまして周辺

の景観や環境への配慮、また、河川の利用促進を図るため水辺に近づけるような河川整備としております。青山の河川公園につきましても、当該事業とは別事業にはなりますが、夏休み等に川で遊んでもらい、川に親しみをもってもらえるよう整備を行っております。

《河川課》 青山公園の管理及び利用状況について補足説明させていただきます。青山河川公園は河川環境整備事業により平成4年から6年で整備してございまして、現在佐伯市が管理をしております。利用状況についてですが、平成22年の7月26日から8月1日の間で調査を行った結果、河川プール利用者が168人。また、河川内で遊ばれてる方が441人でした。

《委員》 ありがとうございます。私自身は番匠川の河川整備計画を国土交通省とそれから大分県の河川課さんの協力で、10年ぐらい前になると思いますけども携わらせていただいた経緯がありました。その時は青山河川公園も目玉的な環境対策の事業として上げておりましたので、治水だけじゃなくて河川の利用ですかね、そういうことも含めて計画を立ててたのでちょっと気になったので、近いところで、ああ、こういうふうになってるんだなということちょっと思い出してお尋ねいたしました。どうもありがとうございました。

《議長》 はい、ありがとうございました。他にご質問。はい、どうぞ。

《委員》 この事業なんですけども、多自然型ということであるとか浸水域の整備であるとかそういった地域の暮らし等々も配慮していただきながら、景観面も配慮いただきながら整備されている事業だなというのがご説明の中でもよく理解できました。一方で3の5ページにあるように、この地域、佐伯市は景観計画策定していません。ですので仮に策定していたとしても公共施設に対するガイドラインを持っていない地域というのももちろんございます。河川も公共施設の一部ですけども、そういった場所においてこの例は非常に有意義にいろんなことを勘案いただきながら整備いただいている例だと思うんですけども、そうはなっていない河川というのもたくさんあるかと思えます。まず、そういったものがどのように判断されているのかということをお聞かせいただきたいのと、例えば担当者が変わった場合でもまったく同じような整備がなされていくのか、そういったガイドラインというか、本来は、私は景観行政の中で公共施設に対するガイドラインというのは、景観計画を持ってない以上は持つべきだというふうに思っているんですけどもご担当者レベルでどのように調整されているのかということをお聞かせください。

《河川課》 まず、当該事業箇所である佐伯市につきましては、委員ご指摘のとおり景観計画を持っておらず、また他の河川に同様な箇所は多々ございます。我々が計画

を立てる時にどういった進め方をするのかというご質問に対してですが、先ほど島田委員からお話しが出ました河川整備計画の中で、河川の特長等を十分踏まえながら、河川の整備方法を定めております。また、この河川整備計画に基づいて、住民の方や利用者の方の意見を聞きながら事業箇所毎に実施工事計画を立てております。担当者が変わりましたが、全体計画を定めております河川整備計画を十分に引き継ぎながら一つの目標に向かって整備を進めているという状況であります。

《委員》 ありがとうございます。全体像としてはそういった、例えば多自然型もそうなんですけども、今回のところでいいますと少し水際の保全のところですね。現存する植生を利用して水際を保全していくというようなところなんですけども、例えば細かい部分で、ここなのか他の部分も、例えば外来種も含めて持ってくることによってその緑の環境保全を図ってる場合と、できるだけ現存の植生、今、トレンドはそうなってると思うんですけども、でやっていく場合と、そういった例えばきめ細やかな部分ですね、全体像の計画があってそれに従ってというところはあるんだと思うんですけども、全体像例えば今言ったこの護岸も石積みでもいろんなタイプの石積みがあってその選定においてどういうふうなプロセスを踏むのかとかちょっと細かい部分なんですけども、そういったものが担当者レベルで異なってくる可能性があるのかどうかっていうのをちょっと聞いたかったです。すみません、ちょっと質問のしかたが悪かったです。

《河川課》 当該事業に関してですが、魚類や植生の分布・生育状況等の河川の特長について調査を実施しております。調査の中で重要種が見つければ保全方法を検討したり、調査により判明した魚類や植生の分布図を作って計画図と重ね合わせるというような作業をしております。また工事に用いる護岸につきましても、自然石護岸の採用や、表面に自然石や砂等の素材を用いたブロックを採用することで、当該地域の環境や景観に配慮しております。

《委員》 現場ごとに判断されているってということですか。

《河川課》 そのとおりでございます。

《委員》 分かりました。ありがとうございます。

《委員》 搬出土の件なんですけども、ちょっと記憶がはっきりしないんですが、前に佐伯の公共工事で残土の処理場のことがちょっと取り上げられたことがあったんじゃないかなと思うんですけども、捨て場、残土処理の場所がないという話が出てたような気がするんですが、他の公共事業に流用とありますけども、現時点で具体的にこのどういう工事に使うっていう計画とか予定っていうのははっきりあるんでしょうか。

か。

《河川課》 当該事業の実績としましては、隣接する佐伯蒲江線の工事に5万7千立方メートル。また、ほ場整備に3万立方メートルの残土を流用させていただいております。これから発生します4万5千立方メートルについては、現段階では事業の特定はできておりませんが、今後工事を発注するタイミングや残土が発生する時期等を勘案しながら公共工事に流用していきたいと考えております。

《委員》 決まらなくてもだいたい処理できるっていう見込みはあるんですかね。

《河川課》 これまでも約10万を超える土砂について、すべて流用を図っておりますので、残りの分につきましても有効活用を図っていききたいと考えております。確定事項かといわれますと、様々な事業の発注タイミングもありますので、これから調整をさせていただきたいと思っております。

《委員》 そんなに困っているという感じではないっていうことですね。見通しははっきりしてないけども処理できるだろうっていうことでよろしいですか。

《河川課》 はい。そういうふうに進めていきたいというふうに考えております。

《委員》 本来なら平成26年度でこの事業は完了予定だったはずなんですけども、新たな交付金制度を活用してということで、この新たな交付金というのはこれは国の方からってことなんですか。これを使いませんかって国の方からあったんですか。

《河川課》 こちらに示しております施設機能向上事業というものが平成26年度に国から示されました。これまでこの樋門の改修について必要性を感じていたものの、樋門単独で事業化できるメニューがない中、この制度に合致したことから国と協議をさせていただいて当該事業にて実施できるようになりました。

《委員》 それを聞いて安心しましたというか、需要と供給が合致したということで、予算があってそれを使わないことには次の予算がみたいなきなかなと思ったりもしたんですけど、交付金があれば樋門をもともと整備したかったというこちら側の思いがあったということでよろしいのですね。

《河川課》 はい、そうです。

《議長》 他に本件に関してご質問、ありましたら。

それでは、ご意見等も出そろったようでございますので、事業者が申しております

対応方針案の継続ということが妥当であると認めるということによりよろしくごさいましようか。

(一同異議なしの声)

《議長》 ありがとうございます。では堅田川の件は継続ということをお願いいたします。

---

【再評価】 4. 地方港湾改修事業 高田港 呉崎地区 (県事業)

---

《議長》 次も再評価対象事業で、地方港湾改修事業高田港の案件でございます。それでは、再評価対象事業、地方港湾改修事業高田港につきましてご説明をお願いいたします。

《港湾課》 港湾課でございます。よろしくごさいまします。これより高田港呉崎地区で実施しています地方港湾改修事業についてご説明させていただきます。本事業は平成22年度の委員会におきまして継続の答申をいただいておりますが、前回の再評価後5年を経過しましたので、今回再度ご審議いただくものでございます。高田港は県北の豊後高田市の桂川河口部に位置する地方港湾でございます。近隣には、旧真玉町にマイナス3m物揚場を有する地方港湾の臼野港と、国際物流ターミナルとして整備を進めています重要港湾の中津港がございます。高田港の整備箇所についてご説明させていただきます。これは高田港整備区域の航空写真で、青く丸く示した箇所に、桂川河口部の右岸側に古くから利用されています旧港があり、マイナス2m物揚場が供用し主に小型船船溜まりとして利用されております。写真の左下に赤く示した箇所が今回ご審議をいただく呉崎地区新港で、砂利貨物を取り扱うことを目的にマイナス5.5mの岸壁の整備を進めております。続いて高田港の整備目的についてご説明させていただきます。高田港の背後圏域には建設資材関連の港湾利用型企業が立地しており建設資材の需要が多くございます。しかし、当港には建設資材を陸揚げできる岸壁がないため、背後圏域で消費される建設資材は遠距離となる中津港や臼野港からの陸上輸送により搬入されている状況であります。このようなことから現在取り扱っている中津港と臼野港の砂利貨物の一部を高田港に集約することにより建設資材の陸上距離の短縮を図ると共に、大型貨物船の受け入れを可能とすることで物流コストの低減を図り、低廉な建設資材を安定的に供給できることを目的に高田港にマイナス5.5mの岸壁をワンバース整備するものでございます。この図は高田港を中心とした物流のイメージ図です。青色の矢印は現況の砂利貨物の物流経路を示しており、数字は平成7年の実績値を表示しております。中津港に69万2千トンが陸揚げされ

中津市内や宇佐方面などに陸送されております。また、臼野港では20万トンが陸揚げされ、豊後高田市内や宇佐市内方面に陸送されております。赤色の矢印は高田港備後の物流イメージ図で、中津港から宇佐方面に陸送されています19万2千トンと臼野港の14万5千トンの併せて33万7千トンを高田港に集約することにより陸上輸送距離が短くなりコスト縮減が図られ、豊後高田市内および宇佐市内への低廉な建設資材を安定的に供給できるものと考えております。続いて臼野港の現状についてご説明させていただきます。臼野港にはマイナス3mの物揚場が整備され、砂砂利貨物の陸揚げとして利用されていますが、水深の浅い物揚場と狭い泊地は大型船の入港が困難な状況で海上輸送コストが割高となっており、高田港を整備することで大型貨物船の入港が可能となり海上輸送コストの削減につながる事となります。また、河口部に位置していること等による地形上の条件もあり、泊地と航路の埋塞も課題となっております。続いて高田港の整備計画についてご説明させていただきます。本事業で整備する施設としては、防波堤、護岸、岸壁、航路、泊地、埠頭用地、臨港道路の各港湾施設を整備する計画であります。赤色で表示している区間が平成26年度までに施工済みの区間で、青色、茶色で示した箇所は残工事の箇所です。平成26年度末での進捗は防波堤の基礎工である地盤改良の砂杭工が延長で310m施工済みとなっております。続いて高田港の事業概要についてご説明させていただきます。事業費については左欄の当初計画の下段に示しておりますとおり、事業開始時には52億3千800万円で事業をスタートいたしました。その後事業計画の見直しを行い、現在は42億1千400万円となっております。また、第3回変更計画時は事業期間を平成29年度と計画しておりましたが、今回の評価では事業期間は未定となっております。進捗率は平成26年度末現在で26%。残事業費は31億2千200万円でございます。なお、これまでの投資額は10億9千200万円です。続いて高田港の事業経過についてご説明させていただきます。本事業の開始は平成7年度で、当時は個別の国庫補助事業である地方港湾改修事業で採択され事業を開始いたしました。平成7年度に調査設計等に着手。平成10年度までに漁業補償が完了し、平成11年度に本工事、防波堤に着手しております。高田港の第1回目の事業評価は平成12年度に委員会に諮っており継続の答申をいただいております。平成15年度の2回目の事業評価で砂砂利需要の低迷等の理由により委員会へ休止で提案させていただきましたが、地元からの事業継続の要望があり再検討が必要となったことにより次回審議となった経緯がございます。その後事業規模等の見直し、今後の需要予測等を再検討し、翌々の平成17年度に改めて本委員会に諮り継続の答申をいただきました。平成22年度の3回目の事業評価でも平成17年度と同様継続の答申をいただいております。次に高田港を取り巻く社会情勢の変化と事業を推進するにあたっての課題についてご説明させていただきます。このグラフは砂砂利貨物の実績と見込みを表したもので、赤紫は中津港から、水色は臼野港から高田港に集約されると想定している貨物量で、平成26年度までは実績値、それ以降は予測値を表示しております。事業開始時の平成7年では先ほど説明しましたように33万7千トンを目安としておりましたが、昨年の実績では18万

1千トン、平成37年予測では17万6千の予測となっており、当初計画に比べ約48%の減となっております。特に近年では、前回の再評価時である平成22年度当時に比べ平成23年は15万3千トンと6万トンの減となり、近年は平成22年度の水準には達していない状況が続いており、今後も貨物の需要の増は見込めなくなっております。先ほども説明しましたように、当初計画時に見込んでいた石材関係の貨物量も年々減少し、今後の予測でも当初計画時に比べ約48%の減少傾向にあり、主な要因として公共投資の縮減、民間事業の鈍化などが考えられます。現在でも石材関係の貨物は中津港、臼野港で対応しており、現貨物量であれば今後も現港湾で可能と判断される状況です。また、石材関係以外のその他貨物については、近隣の工業団地では自動車関連企業がほとんどであり、その他貨物の需要も現状では見込めない状況であります。高田港を取り巻く社会情勢の変化は今説明させていただいた状況であります。当初計画時の整備目的である物流コストの改善などについては課題は残っております。なお、事業の費用対効果分析の変化は平成17年当時に1.5、平成22年度で1.2、今回の分析では貨物量の減少等により費用対効果は0.8となっております。このような社会情勢の変化や課題を踏まえ高田港の今後の方針について提案させていただきます。先ほどもご説明いたしましたが、平成7年度の事業開始時に比べ石材関係の貨物量の需要は低迷しており、今後の需要についても増加が見込めません。また、近隣の工業団地はそのほとんどが自動車関連企業で陸送が中心となっており港の利用につながりません。このような中、当初計画時の整備目的である建設資材の物流コストの改善についての課題は残っております。しかしながら一方で東九州自動車道の開通など道路網の整備などによる効果が期待でき、石材の需要の増、その他貨物の取扱いなども含め今後の社会情勢の変化を見極めた上で残りの事業の実施について検討したいと考えております。これらの理由からも高田港の今後の方針として休止を提案させていただきます。なお、当面、臼野港での現状での諸課題については必要な埋没対策などを講じてまいりたいと思っております。以上で説明を終わらせていただきます。よろしくお願いたします。

《議長》 はい。ありがとうございます。ただ今、高田港の今後の方向についてご説明をいただきました。本事業につきまして、ご意見をいただきたいと思っております。

《委員》 事業を真摯に見直していただいて休止というご判断をされているということでもよく理解できました。一方で、ちょっと経緯を存じ上げないので改めて確認したいんですけども、資料の4の10ページにこれまでの経過というところで書かれています。一度事業評価で休止になった提案が次回審議となって、それは休止というふうにその段階では判断されてないという理解をさせていただいていいんですか。次回審議になっているので、結局、休止で提案されたけども休止という結論が出ず、その二年後に継続で検討されると。一度事業評価で休止となっているのかどうかことの確認をさせていただきます。

《港湾課》 15年度の時に委員会に休止で提案させていただきました。基本的に休止で提案させていただいたんですけど、急きょ地元の方からも事業継続の話もありまして、とりあえず休止という判断を提案しましたが結果は出ておりません。再審議というかたちになってまして、それで15年度に事業評価をかけたのちに2年間、17年度までの事業評価を結果的にかけたんですけど、その期間に事業規模の見直しだとか、今一度貨物量の予測あたりをやりまして、17年度に再度、委員会で再評価に正式にかけさせていただきました。それで最終的に継続という判断をいただいております。

《委員》 次回審議というのは、この次回というのは、その次の事業評価監視委員会で協議ではなくて、その時に条件付きになってこの審議事項を整えた上で、例えば再検討の項目を今口頭でおっしゃっていただいたんですけども整えた上で、もう一度事業評価にかけることっていうふうな但し書きが付いたので2年かかったという理解でよろしいですか。

《港湾課》 そうですね。この表には入れてないんですけど、15年度で休止という提案させていただいて、次回というのをできるだけ早くその年の年度の評価に今一度かけようと考えてたんですけど、どうもちょっと調整とかいろんな事業の規模等を見直す中で時間を要しまして、それで最終的に2カ年かかったようなかたちになっております。その途中15年度にもう一度かけた時のことは書いてませんが15年度に休止で出して、その次の時に、まだちょっと時間をくださいということでその時にまだ結論は出ておりません。そういう経緯があります。

《委員》 はい、分かりました。ありがとうございます。もう一点なんですけど、地元の強い要請というお話を今いただいたんですが、どういう主体からの地元からの要請であったのか、それは、何でもないよりはあった方がいいんだとは思いますが、そのあたりのところをちょっと具体的にお聞かせいただけますか。どういう主体から、例えば運送事業者さんである、建設事業者さんである、あるいは住民である、いろいろあるかと思えます。

《港湾課》 事業そのものが建設資材等のコストが削減されるということの中で、港ができれば安く資材等が供給できるということで、そういった関連した関係の方から要請がありました。

《委員》 いろんな経緯があるんだとは思いますが、今、ご回答の中で、休止が適切なのかどうかという、いつも、なかなか廃止には難しいので休止というのが付くんだと思うんですけども、休止となったものがまたまた継続になったりするっ

というのも懸念材料として残る部分もあって、休止が妥当なのか廃止なのかっていうのはよく考えた方がいいのかなというふうにはこの情勢下の中で思われます。逆に言えば、例えば地元企業についても、その企業立地を継続していただきたいがために基盤整備を整えるというのはもちろん公共側の仕事であるということは理解してるんですけども、であればこんな効率の悪い港ではなく他の部分に回して、そういった環境改善を図るということの方がいいのかなという気もしましたので意見として申し添えさせていただきます。

《議長》 ありがとうございます。他に、高田港呉崎地区の件。

《委員》 結論を休止とする点については、私は特に、休止か廃止かという問題はあるかもしれないんですけど、とりあえず継続ではなく休止の方向ということについて否定的な意見ではないんですが、前回の事前の質問をさせていただいた際に、この休止とか継続とかのところ、一度質問させていただいた際に、この砂利の数字について私はちょっと素人なのでいまいよく分からないというお話をしたと思うんです。その337(千トン)という数字から178だったり176だったりというマイナス48%という点はかなり下がっているというのは私でも分かりますし、なので、その休止の方向っていうことに対して否定的ではないというところなんですが、前回の説明会の時に、例えば平成22年度の時は213という数字で伸びがあるので需要がありという判断になったという話だったと思うんですね。この337と178を比べればかなりダウンしたというところは分かるんですけど、213は伸びがあるっていう、196、186、213、ここらへんは伸びがあるという判断だったっていうことだったので、今回その休止の必要性、肯定的な部分については砂利の減少だと。ただ、物流コストの改善などの課題もありますという中なので、その一番の根拠となる数字についてはもう少し分かりやすい説明があってもよかったんじゃないのかなと感じています。あともう一点ですね、今後の点について、最後の方で一言触れられていたと思うんですけど、今後これを休止とされて予算が付かない中で、何かされるっていう場合は、その予算とかはどうなるのかなというのが分からなかったのによければ教えてください。

《港湾課》 最初にありました数字の話ですね。貨物量の数字と、何で休止かという話なんですけど、平成7年当時は33万7千トン、指標で言いますとB/C費用対効果から見ると平成7年当時はそういった算出のしかたはなかったんですけど、当時、事業の始まりが33万7千トンに対して費用が52億ぐらいかかるという状況でスタートしております。その後、先ほど説明させていただいた15年度の時の休止提案および17年度の時の継続というようなお話もさせていただきましたが、15年度の当時も貨物量は落ちてきてなおかつ事業費は変わらないという状況でB/Cの指標でもだいぶ厳しい状況が出てきたというのもありましたが、17年度の時に約10億ぐ

らいコスト見直しをかけております。それでなおかつ、貨物量も確かに減っているんですけど、指標を見た時にB/Cはまだあるということで17年の時は継続ということかたちを採らせていただきました。なおかつ22年度の時も確かに17年度に比べれば約21万トンぐらいなんですけど、前年度だけ見るとかその当該年度だけ見るわけじゃなくて5カ年ぐらいを予測して、17年から18年、19年ぐらいがいちばん低いんですけど19年からまただんだん伸びが出てきているということで、また砂砂利の需要が増加するんじゃないかという判断の下で22年度の時は継続ということで事業をさせていただきました。またそれから22年度から経過しまして今年度27年度にあたっては、22年度から見た時に23、24と過去の5カ年を見るとまた落ちてまして、今後22年度の数字までまた上がってくることもないと。なおかつ、今の現況のままでいくと17万から18万ぐらいのところで推移している状況なので、コストはもう17年の時は落として変わってませんが、貨物量がだんだん落ちてきてるので今現在として検討する中で休止と提案させていただいております。今後の様子を見たいということで、貨物量から見るとですね。どうしても貨物量だけじゃなくてコストの面もありますのでそれでもって判断しております。それと先ほどの一番最後にありました当面の臼野港の話なんですけど、それについては今やってる事業とは別にそういった維持管理上の予算を確保して何らかの対策をしていきたいというふうに考えております。以上です。

《議長》 はい、どうぞ。

《委員》 最初の点なんですけど何となく分かったような分かってないようなところがあるんですが、別にこれについてはもうこれ以上説明は求めないんですが、例えばこの件につきましてはこのこの経過が非常に複雑でしかも皆さんここに一番興味があったと思います。そういう場合についてはもう少しこの辺について説明を、例えばパワーポイントを作られる際もここについて分量を少し裂いて経過を詳しくとか理由を詳しくとか書かれてもいいんじゃないかなと思いました。

《議長》 今のご意見と言うかご要望と言いますか、何か事務局からございましたら。

《議長》 よろしいですか。

《議長》 高田港呉崎地区の件について、他の方は何かご意見は。はい、どうぞ。

《委員》 臼野港の現況についてなんですけど、航路泊地の埋塞したものを頻繁に取るってことなんですけど、それに対しての緩和策、どのくらいの頻度でそういった埋塞をどうやって計られているのか、埋塞の緩和についてどのようなかたちで対策を取られているのかお聞かせください。

《港湾課》 埋没の測量と言いますか、そういったものは、今、砂利バースとして利用されている企業さんからどうも浅くなってきているというような情報を仕入れてその時点で何らかの測量をするというなかたちをとってまして、毎年測量をやっているということではありません。それで、埋没の対策の頻度というのもなかなか何年に1回掘りますというかたちはとってなくて、今言ったように、貨物として利用されてる企業さんの話があれば、やっぱり今時点で掘らないと悪いという判断をしたときに掘るようなかたちで維持管理の浚渫をやっている状況です。それと強いて言えば、今、泊地とパワーポイントに書かれているそのエリアが狭いというのも企業さんからお話しが入ってます。貨物が入ってきた時に船が回ったりするのに少し泊地を広げていただけないだろうかという話も来てまして、そういったかたちのものをやっぱり今後高田港を休止した場合には、今の現状の臼野港をできるだけ使いやすいようなかたちで維持していくということも考えてまして泊地を少し広げる計画をしております。そういったもので対策を講じていこうというふうに考えております。

《委員》 1回に予算いくらぐらいかかるんですか。

《港湾課》 埋没の量によって違いがあるので、1m掘る場合もあれば2mということはないと思うんですけど、浚渫の量によって違うので一概にいくらぐらいかかるというのは言える状況ではないです。

《委員》 川がけっこうあるので、多分、埋没する土砂とかも多んじゃないかなと思うんですよね。

《港湾課》 そうですね。臼野港は旧の真玉町に位置してるんですけど、ちょうど川が両側に出てまして、臼野川と北川という川が出てまして、やっぱりその影響も大きくあると。それと県北はどうしても遠浅なところが多いので、そういう沿岸的な漂砂だったりそれも若干影響してるのかなというふうに考えております。

《委員》 分かりました。

《委員》 ちょっと基本的なことというか、分からないので教えていただきたいんですけども、休止の状態でのどのくらいキープできるんでしょうか。例えば10年とかこのくらい経ったら廃止にするとかそういう規定はないんですか。

《港湾課》 今年度27年度に休止というかたちで提案させていただいて、今後、東九州自動車道の関連とかそういったものも見極めてやっていきたいと思ってまして、通常5年経過で何らかのかたちで再評価を委員会に諮らせていただいているので、5年

後に何らかのかたちで再度説明させていただきたいとは思っております。

《委員》 その5年後にまた休止というふうに例えばなった場合、5年ごとにずっと休止って、休止の状態でどのくらいキープできるのかなと、ちょっとそれが分からなかったんですけども、何年以上休止の場合は中止にするとかいう、そういう決まりっていうのはないんですか。

《事務局》 今委員おっしゃったような決まりというものはございません。あくまでもこうした再評価、再々評価、5年経過時点での情勢をその時点で判断してお諮りするということをごさいますして、もちろんその時点で、もう中止に相当するものであれば当然中止提案となるでしょうし、情勢的にまだ不透明なところを含めてまだ様子、状況を見る必要があると判断されれば、当然また休止の継続になろうかと思いますがそういったことです。

《委員》 休止のまま何十年ということもあり得るわけなんですね。

《事務局》 はい。理屈的にはそういうことなんですけど現実的にはそういったことになるかどうかはやっぱり時代の情勢もございますのでしっかりと見極めていく必要があるとは思っております。

《委員》 でも、はっきりした何年以上休止の場合は中止にするっていう決まりはないっていうことですね。

《事務局》 はい。事業ごとの特性もございますし、一律に休止がもう何年だからということにはなっておりません。

《委員》 はい、分かりました。ありがとうございます。

《議長》 はい、ありがとうございました。他にご質問、ご意見がございましたら。

《事務局》 先ほど〇〇委員から取扱貨物量の需要予測についてもう少し詳しく説明を期待しますというご意見がございました。当然、取扱いの需要予測等はしっかりとした根拠に基づいて出されているということですので、今後、その他のいろんな予測量を出す時の根拠について併せて説明を加えてもらうように事務局の方でも意識をしっかりとっていきたいと思います。

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、ご意見も出そろったようでございます。事業者が申しております、高田港対応方針案の休止が妥当であると認める

ことよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございました。では、本事業については、休止ということでさせていただきます。ここで午前中の審議を終了し休憩とします。

《事務局》 ありがとうございます。これで午前中終わりました。昼食の方に行くんですけども、再開の時間なんですけど13時からよろしいでしょうか。

(一同よしの声)

《事務局》 では13時からということでどうもありがとうございました。

(昼食)

---

【一括審議】

【再評価】 5. 港整備交付金事業 今津漁港 (県事業)

【再評価】 6. 水産生産基盤整備事業 小祝漁港 (県事業)

【再評価】 7. 水産流通基盤整備事業 長洲漁港 (県事業)

【再評価】 8. 水産生産基盤整備事業 蒲江漁港 (県事業)

---

《議長》 それでは再開します。これからは、再評価対象事業の一括審議を行うということにしております。次第の再評価の4番、5番、6番、7番、この4件の事業が対象でございます。資料の5の1、6の1、7の1、8の1、この辺にございます。港整備交付金事業で今津漁港、水産生産基盤整備事業で小祝漁港、水産流通基盤整備事業で長洲漁港、水産生産基盤整備事業で蒲江漁港、この4件につきまして、概要説明と補足説明を続けて行ってください。

《漁港漁村整備課》 漁港漁村課長の倉橋です。本日は事業の再評価としまして、港整備交付金事業の今津漁港。水産生産基盤整備事業の小祝漁港と蒲江漁港。水産流通基盤整備事業の長洲漁港の評価をお願いします。今、言われた今津漁港と小祝漁港と長洲漁港、これは県北の中津からずっと高田の前まで遠浅になっておりましていずれも航路がまだ未完成の状態でございます。航路を作るためには両サイドに防砂堤を建設しまして、航路を作るような事業が主に残っております。この3漁港とそれと蒲江においては津波対策で防波堤を強化している事業が残っております。これらを一括してまとめて説明させていただきます。どうぞよろしくをお願いします。

《漁港漁村整備課》 それでは概要についてご説明いたします。

まず、お手元の資料の5の1ページをお開きください。港整備交付金事業今津漁港についてです。所在地は中津市大字鍋島です。事業の目的としましては、漁港施設の整備を行うことで、漁業就業環境の改善や安全な漁船の係留、航行などを図ることを目的としています。計画概要ですが、整備する漁港施設として、防砂堤、防風柵、航路浚渫、道路、用地舗装、浮体式の物揚場、維持浚渫があります。再評価基準としましては、再評価後5年未完成に該当します。変更内容および変更理由につきましては、中津市の財政上の問題で、当該事業にかかる市町村負担金の額を減額せざるを得なかったため、事業期間を延伸し完成年度を平成30年度から平成32年度に変更したものであります。事業費および事業量には変更はございません。

続いて資料の6の1ページをお開きください。水産生産基盤整備事業小祝漁港です。所在地は中津市大字小祝です。事業の目的としましては、漁港施設の整備を行うことで漁業就業環境の改善や安全な漁船の係留、航行などを図ることを目的としています。計画概要ですが、整備する漁港施設は、防砂堤、導流堤改良、防風柵、浮体式の物揚場、物揚場や船揚場の改良、航路泊地の浚渫、道路、用地埋め立てがあります。再評

価基準としましては再評価後5年未完成に該当します。変更内容および変更理由につきましては、主に地震津波対策である物揚場改良の追加、経年堆積による航路の浚渫量の見直し等に伴い事業費および事業量が増加したものです。また、事業費および事業量の増加に伴い事業期間を延伸し完成年度を平成28年度から平成30年度に変更しています。

次に、資料の7の1ページをお開きください。水産流通基盤整備事業長洲漁港について説明いたします。所在地は宇佐市大字長洲です。事業の目的としましては、漁港施設の整備を行うことで漁業就業環境の改善や安全な漁船の航行などを図ることを目的としています。計画概要ですが、整備する漁港施設は、防波堤、導流堤、防砂堤、航路泊地の浚渫、浮体式の物揚場および物揚場の改良です。再評価基準としましては再評価後5年未完成に該当します。変更内容および変更理由ですが、地震津波対策である物揚場改良の追加により事業費および事業量が増加したものです。また、導流堤の延長や航路浚渫量の減は計画の見直しによるものです。なお、物揚場改良による追加による事業費および事業量の増加に伴い事業期間を延伸し完成年度を平成29年度から平成30年度に変更しております。

続いて最後4件目ですが、資料の8の1ページをお開きください。水産生産基盤整備事業蒲江漁港について説明します。所在地は佐伯市蒲江大字蒲江浦です。事業の目的としましては、漁港施設の整備を行うことで漁業就業環境の改善を図り、安全で効率的な漁業活動を支える環境を整え、快適な漁業地域を形成することを目的としています。計画概要ですが、整備する漁港施設は、防波堤、護岸、岸壁、浮体式の岸壁、物揚場、航路浚渫、道路、船揚場、用地埋立です。再評価基準としましては再評価後5年未完成に該当します。変更内容および変更理由ですが、小蒲江地区につきましては、高潮時の浸水被害を解消するために物揚場のかさ上げ。蒲江地区につきましては、主要な防波堤、岸壁における地震津波対策をそれぞれ追加したことにより事業費および事業量が増加したものです。また、特に地震津波対策につきましては平成23年に発生した東日本大震災による被害を受けての対策でありまして、平成24年度以降に調査設計等を進めてまいった関係上、対策工事を完了させるためには事業期間の延伸をする必要がありましたので完成年度を平成23年度から平成29年度に変更しております。以上で概要説明を終わります。

引き続き補足説明をいたします。今お開きの資料8の1ページをそのままご覧ください。水産生産基盤整備事業蒲江漁港ですが、資料中央の計画概要の一覧表がございます。この中で、工種として防波堤からずっと工種が並んでおりますが、二番目の護岸というのがございます。これにつきまして10月28日の現地調査の際に第1回変更の数量が、護岸につきましては数量が16m、金額が2千800万円となっておりますが、第2回変更で延長が63mに増えておりまして金額が3千600万ということになっておりますが、これを1mあたりに換算しますとかなり金額が下がっているかたちになっておりまして、これについてのご質問がございましたのでこれについて説明したいと思います。まず、第2回の変更の護岸の63mなんですけれども、

このうち16mというのは第1回変更の時に計上しております。これはそのまま変わらず、16mの2千800万円です。その差し引きの残りの47mなのですが、ここは浸水被害を解消するために物揚場のかさ上げを行っております。その物揚場のかさ上げをするということは背後の埋め立て地全体をかさ上げすることなんですけれども、その埋め立て地を構成する一つの施設として護岸がございます。ですので、そのかさ上げに伴って護岸も同じくかさ上げの必要が生じたんですけれども、これは施設を一から作るわけではなく上部のコンクリートを打ち足したものですので、金額的にそんなに高くないということで、延長に比較して金額が安いというのはその上部のコンクリートのみということになっておりますので、実際には800万円程度で完了できたということになっております。以上で補足説明を終わります。

《議長》 どうもありがとうございました。ただ今ご説明いただきました4件の事業についてご意見をいただきたいと思っております。今津、小祝、長洲、蒲江それぞれ。

《委員》 先日現地調査の時に今津漁港と小祝、長洲漁港の方に行かせていただきまして、遠浅の海で生活するっていうことがいかに大変かっていうことを知りました。私たちが恵まれた環境で漁ができてるっていうことを実感しました。そして潮待ちで操業しなくてはならない。潮待ちで漁に出なくちゃならないというそういった環境の中で生活をされてる。本当にいつでも出港できるようなそういった態勢を確立してほしいなと思いました。そうすれば後継者もそこには育つと思いますので、是非早急に解決をしていただきたいなと思います。そしてこの漁港を見てもみると、船の数が少ないところがあって、これから先漁業者が減少していく中でこの漁港の維持管理、そういったものはどうなっていくんだろうかなっていう、負の遺産になるんじゃないかなっていうことも実感しましたので、そういったところでどういったお考えを持っておられるのかお聞きしたいです。

《漁港漁村整備課》 今から漁業者は少なくなっていくわけなんですけれども、そのあとの維持管理ということでございますけど、機能保全事業っていう事業がございますが、今はこのような状態にあると、それが何年か後には少しずつあそこが悪くなってくるとそういう予測を立てまして50年後のことまで計画をしております。そんな中で悪くなったらその部分をやるように計画をしております。長寿命化と言うか、場合によっては壊してやり替えた方が全体のコストとしては安くなるのであればやり替える場合もあるし、そうではなくて補強したりとかそういうのを比較検討して50年間ほど機能保全をしていこうという考えであります。だんだん漁業者が少なくなっていけば、例えば岸壁がもうそんなに延長がいらないとなれば、当然必要な延長のみの補修になるかと思っております。そういうことでよろしいでしょうか。

《委員》 はい。もう50年後になると漁業者がいなくなるんじゃないかなと思うん

ですね。そういった中でやっぱりそういった補強工事とかその時に応じた臨機応変にやっていかれると思うんですが、やっぱりこれからの漁村を守っていくというのは大変だなというのを思いました。

《漁港漁村整備課》 委員がおっしゃるとおりで防波堤とか岸壁とかはそれなりに必要のところだけ整備ができるんですけども、航路は例えば一隻でもやっぱり航路が埋まってしまうと出られないということで、その辺は非常に大きな課題は残るかなと思っております。

《委員》 一隻でも残ってるうちは、是非そういった事業に力を貸していただけたらありがたいです。お願いいたします。

《漁港漁村整備課》 ありがとうございます。

《議長》 他に。どうぞ。

《委員》 事業の概要ですね。再評価書の1ページのところをそれぞれ見ると進捗率が微妙に違いますよね。私は蒲江の方の現地視察行ったんですけど、蒲江の方はもう進捗率は今年度はもう94%に達してますよね。それから県北の方になると長洲の方が70%で高いんですけど、小祝、今津については小祝は58%、今津にいたっては49%というふうな進捗率になっているんですけど、数字だけで言うのもおかしいですけど、もう8割9割方整備できるところはいいかなと思うんですけど、これからというところは、どうも何か私的にはこのまま整備を続けていっていいのか、もうある程度のところで見切りを付けるというと漁民の方に悪いですけども、何とか現実的な対応で我慢してもらうところは我慢してもらい、本当に必要なところは整備するということが必要ではないかと思うんですけども、特に小祝、今津については今後本当に整備を続けていく意義というのが、緊急度あるいは必要度というものがどの程度なのかというところをもう少し説明してほしいなというふうに思います。それから事業の名前が若干違いますよね。水産流通基盤であったり水産生産基盤だったり港整備交付金だったりというふうに、三種類ぐらいになってるようなんですけどもそういうことも含めて少し説明をお願いしたいというふうに思いますが二点よろしく願いします。

《漁港漁村整備課》 はい。今から漁業者が少なくなっていく上でまだ残事業費がたくさんあるということなんですけれども、確かに委員のおっしゃるとおりでございます。例えば今津と小祝は中津市にあります。一つでもいいんじゃないかな、大きい方の漁港に行っていただいたらいいんじゃないかなという話もありました。ところが、例えば今津の漁師さんのもう年齢も高いんですけども車の免許を持たれてる、ちょ

っと今ここに資料はないんですけども、以前そういうものを調べたことがあります。そうするとかなりの人が持ってませんでした。約10キロ近くの9キロぐらい離れているんですけども、小祝の方に船を接岸できるスペースがあるんですけども、車の免許も持たずに向こうに行ってくれということにはならないのじゃないかなというふうに考えてます。それから先ほど言われたように、まだ航路がやっぱりできてないと本当に漁師さんは必要な時間に出漁できないとか帰ってこれないとか非常に厳しい面があるので、航路については完成をさせたいと思っております。それから事業名が違うという点なんですけれども、県では、流通拠点、市場っていうか荷さばき所があって県にとって重要な漁港については、流通拠点として位置づけをしております。そういうものについては、事業名が水産流通基盤整備事業になっております。それから水産生産基盤というのは流通拠点ほどまでは重要じゃないんですけども次の位置づけとして重要な漁港と考えております。県では、流通拠点が長洲と佐賀関と松浦でその三つが流通拠点です。生産拠点が小祝と蒲江でございます。それでその事業をやるのが水産流通基盤整備事業と水産生産基盤整備事業というふうに分かれているところでございます。それから港整備交付金については、これはちょっとまた通常の補助事業と違まして港湾なんかと連携した事業そのものが内閣府の方の事業になっております。それでちょっと事業名が異なっているところでございます。以上でございます。

《委員》 はい、ありがとうございました。

《議長》 はい。他にご意見、ご質問ありましたら。

《委員》 先日現地調査に行かせていただいたんですけども、この搬出土に関してなんですが、何か所か見せていただいたうち、多分この搬出土で埋め立てをされてたと思うんですけども、すごい広大な土地がこの搬出した土で海を埋め立てていて、そのまま荒れ地になっていて、浚渫土で何に使えるかっていうのはよく分からないんですが、すごく荒涼とした感じがして、さっきから、市の予算がどうのこうのって話もありますから、何かこう有効活用をするなり何かそういう施設を建てるのは無理なのかなどは思うんですが、そういった活用のこととかはお考えなんでしょうか。

《漁港漁村整備課》 委員のおっしゃるとおりで、小祝漁港で沖側に7.5ヘクタールほど埋め立てられた土地があります。実は今年の9月議会で一般質問がその件でありまして、漁港の方でその補助金の入った土地の利用の仕方としては、従来は水産業例えば加工所を作ったりとか漁師さんのための利用の仕方しかできなかったんですけども、それが実際小祝のように未利用とか低利用なところがあるということで、平成25年2月28日の水産庁からの通達で有効利用しなさいと。その有効利用するにあたっては水産業とかあるいは地域振興のことであれば今まではその市町村とか漁協

の占用しか許されてなかったのが、第三者でも水産業と地域振興であれば許されるというふうにハードルがずいぶん下がりました。そういうことを受けまして、今、小祝の方で考えてるのが加工所、最近、干潟美人、生がきが今そこで養殖されておりまして、それを今漁協の方が売り出すようにしております。その加工所とか直売所とか、そういうのを作る予定です。そうは言ってもまだまだ7.5ヘクタールもあるんで残った土地とかについては、例えばですけども中津市の教育委員会の方も多目的広場っていうかグラウンド、サッカーをしたりとかその他のスポーツをしたりとかそういったことも話を聞いておりますので広く中津市とかに呼びかけて有効利用を図っていこうと考えております。ありがとうございました。

《委員》 B/Cに関してなんですけども、小祝とか長洲に関して言えば、1を切っただけではないようなんですけども今後の見通しとしてそのB/Cが上がるようであればそのことを少し付けておいてもらえればと思うんですけど、今現在において何か限りなく1に近いような値のようにありますけどもどうなんでしょうか。

《漁港漁村整備課》 正直言ってB/Cが非常に苦しいところでございます。残事業って言うかそれをするによってどのくらい効果が上がるかっていうことをもう一度詳しく検証し直す必要があるかなっていうふうに思ってます。委員のおっしゃるとおり今から漁業者が少なくなるということで非常に厳しいものがあると思っております。

《委員》 それで生業としてのあれも大事だとは思いますが、もう一つ大事なことを言い忘れてまして、干潟も合わせてここは中津宇佐海岸というふうにまとめて言うんですが、この地域を考えると蒲江漁港以外の残りの三つはその干潟のある漁港でありそれにふさわしい漁業をやってきたわけですね。だからそういう意味では違いが元々あるんですが、同時にその干潟っていうのは行ったり来たりするのに漁業にとっては不利な部分もあるんですが、実は生物多様性の宝庫でだからこそ、そこでは魚も捕れたりする訳なんです。環境省の日本の重要湿地500というのがあって、それはラムサール条約登録湿地の予備軍みたいな部分があって、実は中津宇佐海岸は、日本の重要湿地の500中に入ってるんですね。しかもこの中津とか広い意味で見るといわゆる瀬戸内海で今最大の湿地帯になってるので、その日本の重要湿地500の中でも有力候補というふうに上げてるわけです。前回言えばよかったと思うんですけどその時はちょっと頭の中に入ってなかったのもう一回頭を整理しましたら、よくよく考えたら、絶滅危惧種のカブトガニの産卵地でもあったりしますよね。そうすると漁港としての機能も果たさなきゃいけないんですけど、同時にやっぱり生物多様性の保全ということを考えると、この工事小規模とは言え十分に配慮してほしいなというふうに思っていて、基礎調査あるいは少なくとも地元のNPOとか研究者の方でここは事前に聞いておくことが一番大事な点になるかなと。やっぱりその両立を目指す

というか地元の経済的な部分もやっぱり応援しなきゃいけないんですけど、生物多様性という保全と両輪で是非そこは進めていただきたいなというふうに思いました。そのあたりも含めてそちらの方の取り組みも教えていただければと思います。

《漁港漁村整備課》 海の工事、特に埋立が伴う工事については、環境アセスメントっていうかそういうのをやっぱりまず現状把握して、最小限の被害にするには、工事をした上で多少生物には悪いかと思うんですけどそれがどのようなかたちで工事をするか最小限に抑えられるかというようなアセスメントを海の工事はしております。そういった意味ではすごく配慮しているつもりでございます。

《委員》 ありがとうございます。最小限それは絶対必要だと思ひましてそこはちゃんとクリアされてるといふのは安心しましたが、同時にこの犬丸川の河口にダイハツがありますよね。反対側の方が産卵地じゃないかなとは思いつつ、アセスメントの部分ではなかなかそこら辺の産卵地の場所とか難しい部分があるんで、これも本当は地元の研究者なりNPOの方でそこはある程度漁協の人たちの対応も大事ですけど、地元のNPOも含めてそういう情報交換をされた方が結果的にその工事としてもプラスになると思うので、是非そのあたりも含めてご努力いただければなというふうに思いました。

《漁港漁村整備課》 はい、分かりました。工事をする上では地元の中津の方の環境を守る会を私も知っておりますのでそんな方々と話を伺いながらしていこうと思ひます。

《議長》 はい、ありがとうございます。今、今津、小祝、長洲、蒲江、四つの漁港につきまして一括審議をさせていただいております。ご意見、それぞれの漁港ごと、全体でも構いません。決定はそれぞれ漁港ごとに決めさせていただきたいというふうに思っておりますので、この今津、小祝、長洲、蒲江漁港の件で他にご意見ございましたらよろしくお願ひします。

《議長》 ないようでございますので皆さんにお諮りしたいと思ひます。最初に、今津漁港の港整備交付金事業につきまして、継続ということによろしゅうございませうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい。ありがとうございます。ではこの事業については継続を妥当とします。では、続きまして、小祝漁港の水産生産基盤整備事業につきまして、継続ということによろしゅうございませうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。ではこの事業については継続を妥当とします。次の長洲漁港の水産流通基盤整備事業につきまして、継続ということでよろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。ではこの事業については継続を妥当とします。最後に、蒲江漁港の水産生産基盤整備事業につきまして、継続ということでご承認いただけますでしょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。ではこの事業については継続を妥当とします。それでは皆様方から四つの事業につきましてご承認を賜りました。

《議長》 はい。それではとりまとめということで事業の妥当性のまとめについて申し上げさせていただきます。本日の評価結果について再確認いたします。手元の資料の0の1ページ、対象事業総括表をご覧いただきたいと思います。事前評価対象事業1件につきましては事業実施を妥当といたします。再評価対象事業の高田港については休止を妥当といたします。その他の再評価対象事業6件につきましては、継続を妥当といたします。以上、知事さんに答申したいと思いますが、よろしゅうございましょうか。

(一同異議なしの声)

《議長》 はい、ありがとうございました。それでは、ただ今の内容で、知事に答申をいたします。なお、知事への答申は、12月3日に私と副委員長さんで行うという予定をしております。以上をもちまして、本日の審議をすべて終わります。これをもって、議長の任を解かさせていただきます。ご協力ありがとうございました。あとは事務局の方よろしく願いいたします。

---

閉会

---

《事務局》大変ありがとうございます。長い時間ありがとうございました。ここで一点、今回、昼から一括審議というのを試行させていただきました。運営の仕方とか、それから一括審議全体についてご意見がありましたら伺いたいと思います。もし問題等なければ次回からは本施行と言いますか本運用させていただきたいと思っております。いかがでございましょう。よろしいでしょうか。

(一同異議なしの声)

《事務局》 はい、ありがとうございます。それでは、次回からはこのような案件がありましたら、集中審議とそれから時間短縮で本来議論すべきところに時間をかけるというやり方で一括審議を本運用させていただきたいと思います。よろしくお願いたします。それでは最後に建設政策課長の方からごあいさつ申し上げます。

《建設政策課長》 それでは最後の締め言葉を言わせていただきます。委員の皆様方におかれましては、貴重な時間をいただきまして、長い時間ご審議いただきまして誠にありがとうございます。今、委員長の方からもお話がありましたように今回の審議された結果については、12月3日に広瀬知事の方へ答申というかたちでやらせていただくということで、その節はまた、委員長、副委員長、大変貴重な時間をいただきますけれどもよろしくお願いたします。今日いただきましたさまざまな事業に対するご意見、そして事務局に対する運営についてのアドバイス等受け取らせていただきますけれども、そういったことにつきましてもこれから真摯に受け止めてしっかりと取り組んでまいりたいと思いますのでどうか今後ともまた一つよろしくお願いたします。それでは、本日の第38回の大分県事業評価監視委員会はこれをもって閉会といたします。ありがとうございました。

【議事録署名】

議事録署名年月日 平成 27 年 12 月 6 日 (日)

議事録署名委員

米澤 陽子



議事録署名委員

田中 朋子

