

平成 20 年度第 3 回佐賀県公共事業評価監視委員会

日 時：平成 20 年 11 月 12 日

13:00～17:01

場 所：特別会議室 B

(開 会)

寺田副本部長 きょうは、お忙しい中、どうもありがとうございました。前月に引き続き 3 回目の佐賀県公共事業評価監視委員会ということでご苦労さまでございます。

本日は、長委員さん、古賀委員さん、齊藤委員さん、愛野委員さんの 4 名が仕事の都合でどうしても出席できないということで欠席をされております。また、うちの牟田本部長が急に別な用務が入りまして欠席させていただくことを申しわけなく思っているということでお伝えしておきます。

この後の進行については、委員長さんのほうからよろしく願います。

荒巻委員長 皆さん、こんにちは。それでは、非常にたくさんの議題がありますので、早速、議題に入りたいと思います。

審議に入る前に、前回、海岸保全事業の話がありました。そのときに県が担当しているところとか国が担当しているところとか個別に議論してもわからない部分があるのではありませんかというふうに申し上げて、どれくらいのお金で、どういうふうに行っているのかということ全体として 1 回説明していただいけませんかというふうに申し上げたところ、今回、担当されている農山漁村課からご報告いただけるということですので、それをまず先にお聞きしたいと思います。どうぞよろしく願います。

説明者(宮崎農山漁村課長) 農山漁村課長の宮崎といいます。よろしく願います。

前回ご指摘いただきました、まず 1 点目の有明海全体で費用対便益はどうなっているのかということで、これは県の資料ではないんですが、国土交通省のほうで、古いんですが、平成 15 年度に全体の費用対効果といいますか、そういったものを算定しております。この図面は有明海の、検討したのは大詫間の海岸から鹿島の海岸までの区間全体を検討しております。

計画規模の高潮、波浪が来たときに今のままで放置しておくとうどうなるかというのが浸水想定区域ということで、網かけしているところがそのエリアになります。このエリアの中にある各種資産について便益を出し、それと全体のコスト、海岸堤防を構築した場合のコストを過去からずっと積み上げて、将来のものまで積み上げて算定しているというやり方になります。それがこの結果になりますが、先ほども言いましたように、大詫間から鹿島海岸 58 キロにおいて試算しております。

総費用については、農水省管轄の事業、それと国交省事業の総計という形になります。便益については、一般資産、あるいは農地資産、公共土木資産、間接被害といったことで、全体の便益が 1 兆 8,326 億円ということです。それと堤防整備に必要なお金としまして 3,549 億円、これを割り戻しますと B / C は 5.16 という数字がこの当時試算されております。何分、15 年と古いデータですので、今後もうちょっと整備するとすれば、資産のほうはあまり変わらないと思うんですが、コストのほうの精査みたいなものがあるかもしれません。

もう 1 点、全体の事業の進捗状態ということで整理した表でございます。真ん中の直轄事業、これは国交省の事業ですが、これについては現在、平成 20 年度に完了する予定になっております。延長としますと 22 キロ、これに該当します。それと直轄事業の有明地区、これは 17 年度に完了しております。旧有明町エリアの干拓堤防のところを直轄の農水の事業でやっております。それと、一番上が県営事業ということで、予算規模でいきますと進捗率が 68%。真ん中のもう一つ、直轄事業、農水、福富地区、旧福富町のエリアですが、これについては実は 17 年度まで県営事業で実施しております。ただ、事業進捗もなかなかかどらないということもあり、ちょうど有明地区が完了しましたので、この地区を県営事業から直轄事業のほうへ振り向けてもらって事業進捗を図るということで 18 年度から実施しております。どれくらいスピードが変わるかといいますと、例えば、県営事業ですと、有明で 9 地区をやっております。年間平均 1 億円前後の事業費になります。それに対して直轄事業でいきますと大体 7 億円から 8 億円の事業がつけられるということで、そのスピードの差が生じて、この分は今のところ、平成 29 年度に完了予定になっております。県営事業のほうは前回もご指摘いただいておりますが、しばらくかかるという状態になっております。

これが事業の全体像でございます。以上です。

荒巻委員長 どうもありがとうございました。何か皆さん、ご質問ございませんでしょうか。やっと理解できました。

前回も質問したかもしれませんが、これは伊勢湾台風クラスとか、ターゲットにしている災害規模というのはどのレベルですか。

説明者 伊勢湾台風クラスの台風が有明海にとって一番悪いコースを通ったと想定して、その気圧変化に基づく波浪を入れます。

荒巻委員長 気圧とかなんとかは伊勢湾台風を想定して、それが一番危険なところを通ったときを想定して堤防高が決まっているということですね。わかりました。

川本委員 さっきの地図の一番上の線は、どのあたりでしょうか。

説明者 佐賀の南部バイパスの道路ぐらいでとまるという想定です。これが南部バイパスのラインです、県庁はこの辺になります、という想定でつくられています。

川本委員 県庁より前では止まると。

説明者 はい、止まるという想定です。

荒巻委員長 ほかに何かご質問ありませんか。

この規模全体を見ないと、細切れに見るとなかなか全体像が見えなくて、大体、佐賀平野がこういう状況であるということのために三千数百億円、国の費用と県の費用を足し算すると3,500億円…。

説明者 この金額は、平成14年度を基準年にして、過去のものを、例えば昔の100円は今の500円に該当するという換算係数を使っていますので、実際の…。

荒巻委員長 かかった費用とは違う。

説明者 かかった費用はこれですね、1,800億円になります。

荒巻委員長 今まで長いことやってきたやつを現在の単価に換算して…。

説明者 換算したのが3,500億円です。

荒巻委員長 ベネフィットのほうもそうなんですか。

説明者 そうです。

荒巻委員長 伊勢湾台風クラスというのは、何年に一遍来るんですか。

中村部長 難しいですね。

荒巻委員長 地震のようにはいかない。

中村部長 そういう出し方はしてないですね。今まで一番厳しかったのが伊勢湾台風だということ。

荒巻委員長 既往最大というのが一番わかりやすいですね。

ほかに何か質問ありませんか。ご了解いただけただけでしょうか。ずっと前から議論になっているんだけど、県でやると進捗率が1年間に1%とか2%、何年かかるつもりなのと、2%ずつやっていくと50年かかるわけですね。だから、それはちょっといくらなんでもという感じでしたけど、まあお金のないときだからいろいろ工夫されてこういうふうには県ができないから国に任せるといってやってこられているんでしょうね。

昨年度、大規模浸水対策何とかという委員会があったんですけど、そのときのターゲットは高潮なんですよ、一番大きいのは。ですから、それで守れないと佐賀平野は全滅するという、1兆8,000億円ぐらいですか、それぐらいの資産が失われていくことになるということで、計画論だから実際にはよくわかりませんが。

ご理解いただけただけでしょうか。 それでは、どうもありがとうございました。これで宿題を終わりにしたいと思います。

それでは、引き続きまして道路のほうに移りたいと思います。

前回と同じように、1番から4番までを1つずつご説明いただいて、そこで継続かどうかということを審査した上で次の説明していないところに移りたいと思います。よろしくお願いいたします。

地域自立・活性化交付金事業

説明者(小淵道路課技術監) 道路課技術監の小淵でございます。よろしくお願いいたします

す。

1 つずつご説明をさせていただきたいと思います。

まず最初に、主要地方道伊万里畑川内巖木線、地域自立・活性化交付金事業でございます。

場所は、巖木町の、ここが高速の多久インターでございます。今、203 のバイパスができておりまして、ここが巖木バイパスの相知のところでございますけれども、巖木町の浪瀬というところから入っていきまして、ここに新たに新産業集積エリアとして工業団地を整備するようになっておりますけれども、これから入りました県道でございます、伊万里のほうからこういうふうなルートで、こういうふうな県道になっておりますけれども、そういうことで伊万里港、あるいは七ツ島工業団地、こういったところからの多久インターへのアクセス道路として一番近いルートであるということでございますが、いかんせん、この区間は未改良でございます、幅員が非常に狭いということで、最近、伊万里港から陸揚げされるコンテナが大型化しております。その大型コンテナが通れないというふうな状況でございます、そういうふうなものを目的に産業を支えるということで整備を進めておるところでございます。

これは先ほど説明いたしましたように、伊万里港と長崎自動車道多久インターをつなぐ産業を支えるような道路であります。しかしながら、幅員が狭く、線形も悪いということで改良することによって交通の円滑化を図る、産業の振興に寄与するということを目的に事業を進めております。

これは現状の写真でございます。離合も非常にままならないというふうな状況でございます。

この事業につきましては、全体事業費を 20 億円ということで計画いたしまして、平成 11 年度から事業を進めておりましたが、まだ完成を見ていないということでございます。全体は約 2 キロ、1,950 メートルでございますけれども、この中で 3 カ所、現在まだ用地買収が完了していないところがございます。そういったことで用地買収を今鋭意続けておるところでございます。

これが現道でございます、この区間、縦断勾配が相当きついというふうなことで、これからこの区間につきましては、斜面に新たにバイパスをつくるということで計画をいたしておるところでございます。

先ほど言いました用地買収の進捗状況につきましては、4 人の方が今まだ契約ができておりません。平成 19 年度末の用地の進捗率が 94.2%、20 年度末で 94.8% ということで、全体 5 万 3,800 平米の用地買収のうち、今、約 5 万 2,000 平米が完了しております。家屋が 3 戸のうち 2 戸が契約済みということでございます。こういったことで用地交渉を速やかに行いまして事業の完成を図りたいというふうな考えておるところでございます。

工事につきましては、全体 1,950 メートルのうち浪瀬側の 360 メートルが完成しておるということでございます。これはできた部分でございます。ここはまだ工事に着手してい

ないというふうな状況でございます。

事業の効果といたしまして、便益は走行時間短縮便益、走行経費縮小便益、交通事故減少便益、費用は事業費と維持管理費、費用対効果ということでB / Cは2.4ということで事業効果は十分にあるというふうに考えております。

先ほども申しましたように、今後の対応方針といたしましては、新産業集積エリアができるというふうなことで、これは21年度から分譲されるというふうに聞いております。あわせて県道の途中に2工区ほどまだ別に事業をやっております。そういったことから、現在、非常に通りにくいところが通りやすくなるということで、さらに交通量がふえるというふうなことを考えておりますので、当該箇所についても早急に用地交渉等を進めて事業を継続させていただきたいというふうに考えているところでございます。

以上です。

荒巻委員長 どうもありがとうございました。

ご質問がありましたらお願いいたします。

最初の路線地図をお願いします。今、できたところがどこだとおっしゃったんですか。黒いところですか。

説明者 そうです。これが完了しております。と出ております部分です。

荒巻委員長 変な質問で小淵さんが答えられるかどうかは別にして、伊万里と佐賀をつなぐ、あるいは有料道路、高速道路に乗せるのは、県としてはどの道を通そうという作戦なんですか、基本。

説明者 いろんな使われ方が、ユーザーの方が選択されます。県が進めております高速交通ネットワークというもののなかで、それを補完する道路というふうなもので、ある意味、工業団地等も、今、工業誘致等を進めておりますので、そういったものを集中的に選択しながらやっていかなければならないということです。

今先生がおっしゃるどのルートと、伊万里から来る中には、やっぱり498号を来て武雄インターから乗るという方もいらっしゃいますし、あるいは武雄に工業団地がございまして、こういったところの方は今のような経路であるとか、女山峠を越えて多久インターなり佐賀方面に行かれるということで、高速道路を利用される方と、伊万里の方でも大川とかあちのほうにも結構流通があるんですね。ですから、そういったルートの使い方の仕分けというのが必要かと考えております。

荒巻委員長 非常に重要なところですよ。伊万里とこちらをどうつなぐか、498を重視してみたり、こっちのほうに行ったりとかばらばらになっていることはないですか。

説明者 先ほど言いましたように、現時点では大型トレーラー等が通れるような状況ではないので通っていらっしゃらないんですけども、そのためには遠回りをしてでも回ってこざるを得ないという形で、ここでいきますと498の松浦バイパスが供用しておりますけれども、あれから相知に抜けるとか、そういった形で皆さん利用されているというふうに思いますので、より一層、利便性を向上させて産業の発展に寄与するということが必要

かと考えております。

荒巻委員長 よろしいですか。 それでは、特にご意見もないようですので、継続ということで承認したいと思います。

続けてお願いいたします。

それから、古賀先生から個別箇所づけで質問が出ていることがありますよね。私、きょう、メモを持ってきていないので、もしそのところに当たったら事務局のほうから紹介していただいてご回答をお願いいたします。

説明者 ちょうど今の箇所でございますけれども、この件について古賀先生のほうから将来の交通量がふえるというふうに見込んでおられるけれども、それが必ずしも明確ではないと。

荒巻委員長 古賀先生が指摘されているものはどこに記載されているんですかね、将来計画が見込まれるということが資料の中にあるんでしょう、その資料はどこを見ればいいですか。

説明者 「事業を巡る社会経済情勢等の変化」というところです。ここに数字で示しておりませんが、県の将来の道路整備計画といいますが、そういったものを決める上で現在の交通ネットワークと、今後進めていく道路整備、そういったものを見込んだところでの、これは交通量の伸び等も影響してきますけれども、将来の配分交通量というふうなことで、ここの道路が現在は未改良でございますが、改良されればそれなりに走行性能が上がるということから交通配分計画を立てております。

現在、平成 42 年の交通配分計画を立てておまして、その中で交通量がふえるというふうな…。

荒巻委員長 場所に指定されていると。

説明者 はい。

荒巻委員長 要因は、新産業とか、そういうエリアが近くにできることによるということですか。

説明者 先ほども言いましたように、こういったところから多久インターに行くには近いんですけども、いかんせん通れない。そのために回っていくと時間がかかると。こっち側に道ができると時間短縮が図れるということで、ここを利用される方は、今、こっち側を行かれておる方もこういうふうに乗りがえられるというふうな、時間で、起終点でそういうふうな配分を出しております。

荒巻委員長 これ、1,950メートルをやるだけでも11年から23年までかかるんですね。そうすると全線ルートが開通するには何十年かかるんですか。

説明者 先ほど言いましたように、現在まで、途中に用地買収ができてないところがございまして、ここの区間がバイパス区間ということもございまして、ここに約2件ほど、用地の未買収物件がございますので、これを全体的に買収を終えないと工事に入っていけないといえますか…。

荒巻委員長 それは理解します。それは23年までに終わらせるんでしょう。全体としてはどれくらいかかるんですか、こういうルートを設計するのに。

説明者 川西工区と立川工区、これはトンネルのところなんです、ここの改良をやってあります。これをやりますとほぼ全線にわたって、今までもずっとこの路線については改良工事を進めてきてありますので、当然、42年にはできるというふうに我々は考えております。23年にはここはできるんですけども、42年にはこの道路はできておるといふうなことで、平成42年のネットの中では改良済みというふうなカウントをしておると。

荒巻委員長 今出されている、佐賀県がお持ちのネットワーク図というのは、平成42年をターゲットにしているんですか。

説明者 42年をターゲットにしております。

荒巻委員長 42年度を目標にして、今、せっせこつないでますよということなんですね。

川本委員 11年から始まっていますけれども、そのときに伊万里の工業団地とか、そのあたりの計画があってここの道がということになったんですか。

説明者 伊万里港というのは、もともとございましたけれども、今ほどあんまり陸揚げが多くなかったと。

川本委員 11年のときもですか。

説明者 はい。当然、そういうふうな佐賀県の将来の産業の発展ということから考えると、先ほど言いましたように、伊万里港があって、ここに工業団地をつくったにしても、そこへアクセスする道路がないと、やっぱり物流ができないというふうなことで、延長が相当長うございますので、道路事業は結構時間がかかるものですから、そういった意味で、もともと伊万里港だけに限らず、途中にも、先ほど言いました新たな新産業集積エリアとかございますけれども、小さな工場とかそういったものもございまして。そういうものも含めて道路の整備が、基盤整備、インフラの整備をやっていくことによって産業の発展が図れるというふうなことで、平成11年当時も当然そういったことを考えながら、この区間の整備をするというふうなことで計画をさせていただいたと。

荒巻委員長 よろしいです。ほかにありませんか。 では、先ほど継続としましたので、続けてお願いいたします。

説明者 インデックスの4番をお願いいたします。主要地方道富士三瀬線でございます。

ここが国道263号、ここが大和インターでございまして、川上のほうに上っていきまして、三瀬に入ったところの湖畔荘に入っていく道路でございまして、この道路は先のほうに行きますと富士町、323にタッチする道路でございまして、山間地の交流を支える道路というふうに位置づけをしております。途中に関屋工業団地が、具体的にはコンクリートの二次製品の工場がございまして、この工業団地等からの福岡方面でありますとか、あるいは大和インター、あるいは佐賀市内への材料の搬入、あるいは製品の搬出というふうなことで必要な道路であると。ただ、ここも同じく山間部の道路でございまして、非常に狭いというふうなことから、産業を支えるといいいますか、あるいは通学路にもなっておりますということ

歩道の整備もあわせて行うというふうなことでございます。先ほど言いましたように、富士町と三瀬村を結ぶということで、途中には工業団地がある、あるいは小学校がございまして、アクセス道路、通学道路整備というふうなことで、現在、幅員が狭いところを車道を改良し、歩道をつくることによって交通の円滑化と交通安全に寄与するというふうなことで事業を進めておるところでございます。

これが現状でございます、整備箇所の通学状況です。現在の道路状況としては、こういうふう非常に狭いということで、ここは歩道がないということで子供たちが路面を歩いて行っているような状況でございます。

この事業につきましては、全体延長が960メートル、全体事業費が14億円ということで事業を進めております。ちょっとわかりづらいんですけども、ここに川がございまして、嘉瀬川の上流でございます、ダムの上流ですね、この嘉瀬川の一部をつけかえると。あわせてここに林道をつくるというふうなこともございまして、写っておりませんが、ここに440メートルと書いておりますけれども、この前後については既に工事を終えておまして、この河川につけかえ工事等を今進めております。用地買収についてはほぼ完了しておりますけれども、この部分について未買収区間がございまして、これは先ほど言いました林道の整備事業とあわせて用地買収を行うということにしておりまして、基本的には地権者の同意はいただいておりますので、引き続き事業を進めたいと考えております。

用地進捗率としては90%ぐらいしか上がっておりませんが、事業費率ということで、用地につきましては、家屋補償等については既に終わっておりますし、用地買収についても同意をいただいておりますので、事業の進展は図れると考えております。

費用対効果ということで出しますと、ここは限りなく1.0に近いというふうな、それでも事業効果は上がるということで事業の継続をお願いしたいと思っております。

荒巻委員長 先ほどの図面をもう一回見せてください。見方がよくわからない。上の黄色いところはなんですか。

説明者 黄色いところは、まだ工事が終わってませんと。

荒巻委員長 下はなんですか。

説明者 この区間が河川の一部つけかえをやります。これが道路でございます。これは河川の護岸です。

荒巻委員長 中の切れているところは護岸をしなくていいと、山地だということですか。

説明者 ここは河川をつけかえる必要がないといいますが、このところはカーブが急でございまして、河川が道路側にせり出してきておる。ここについては非常に高い山でございまして、そういった意味から河川をつけかえて前のほうにやった方が、よりコスト縮減が図れるというふうなことで、この区間については河川をつけかえて道路を今の川の中に設けると。

荒巻委員長 それを道路事業としてやるんですか。

説明者 はい。

荒巻委員長 何か質問はありませんか。

ちなみに、その前の地図を見せてください。三瀬小学校と中学校の近くは、大体もう道路はでき上がったんですか。

説明者 263 はでき上がっております。

荒巻委員長 どちら辺までできていますか。大体全部できているんですか、トンネルのところまで。歩道がついているんですか。

説明者 ついてないところが、途中で神社があるんですけども、トンネルのすぐ手前に宿という集落がございまして、次にまた手前に集落がございまして、その手前の集落のところは今歩道がございません。

荒巻委員長 そこは通学路になっているんでしょう。

説明者 そこは通学路になっております。

荒巻委員長 こっちのほうも通学路になっているわけね、別の集落からの。

説明者 はい。小学校、中学校がここにしかないということで、三瀬村内から皆さん集まってこられます。

荒巻委員長 何かご質問ありませんか。

私は、昔、この場所を象徴的にずっといじめていた記憶があります。小学生が汗かきながら、車がぼんぼんぶっ飛ばしているところの横を通らせるなど。最初にここに歩道をつくれというふうに言った記憶があって、これがちょうど象徴的に三瀬小学校と中学校のところ、あそこの間のところ、ほとんど歩道がない時代があったんですよね。あそこは車がものすごいぶっ飛ばしているから、だからそれを象徴的に言っていた記憶があって、とにかく小学校の通学路をまず確保しろということを行った記憶があるので、そこそのものじゃないけど、関連したところですが。

説明者 山村でございますので、結構遠くから子供たちは通学しておりますので、先生おっしゃるように、汗かきかきという感じで通学していると思います。

荒巻委員長 大体危険なところは終わっている、そうでもない、まだ2カ所ぐらいある、263。

説明者 263 では、先ほど言いましたところ、カーブのところ、マツちゃんというところがございましてね。あれから上が歩道がないと思います。あのちょっと手前に最近パン屋さんがありましたけれども、あそこのところも若干ちょっと今、段違いになっております。

荒巻委員長 計画は立てているんですか。

説明者 はい。

寺田副本部長 やりたいということにはなっております。

荒巻委員長 ほかにありませんか。皆さん、よくご存じのところと思うんですけど、あの周辺は、よく通るところ。

よろしいでしょうか。ちょっと難工事になっているみたいで、少しお金がそういう意味ではかかっている。メートル単位でいうと単価がちょっと高くなっているから、B/Cが上がらないという感じになってますけど。理解できるのであれば継続をお認めください。

では、古賀先生からの質問を紹介してください。

説明者 これは、交通量データがないと申しますのは、インデックス4番の様式1の「事業を巡る社会経済情勢等の変化」の交通量のところで、H9、H11の「データ無し」というふうに上げております。ここについては、H9、H11のときには交通センサスとして定期的に約5年ごとにはかかっております。その前は、ここは調査地点に上げてなかったということで、そのデータがございませんということで、平成17年のときにはここを観測地点として上げておるので、ここにデータが上がっているということでございます。

荒巻委員長 H9年とH11年のときは調査地点でなかったということですか。

説明者 そうですね。この路線ではやっておりましてけれども、こちら付近でははかかっておったんですけれども、ここに県道があるということで、こっちの方でまた今回新たに調査地点として設けております。

荒巻委員長 729台という非常に少ない数のあれだからBがあんまり上がらないんですね。

説明者 そうですね。これはある意味、観光道路としての位置づけも高いので、これは平日の交通量でございましてけれども、日曜・休日変動率といいますか、そういったものでいきますと、最近の道路の使われ方というのが、三瀬の温泉につかって七山の温泉につかって福岡に帰られるというふうに、逆のコースもあるらしいんですが、そういったことで休日はそれなりに非常に多いというふうに聞いております。

川本委員 三瀬トンネル有料道路のループ橋が8月に開通しているということで「交通量の増大が予想される」とここには書いてありますが、その辺はどうなんですか。

説明者 先ほど言いましたように、ご存じかと思えますけれども、トンネルの先は非常にヘアピンで、佐賀から福岡というのは263が近いということで、さらに利便性がアップしたということもありまして、先ほど言いましたような観光目的のお客さんがどんどん増加されるというふうに、このところについては何人ぐらいというふうな調査はいたしておりませんが、さらにふえるんじゃないかと。あわせて、今後、嘉瀬川ダムもできるというふうなことで観光としての...

中村部長 まだ調査は十分に行われてないと思いますが、開通直後の、8月中のデータでたしか1割ぐらいふえていたと。

川本委員 三瀬トンネルの値段がちょっと上がったんですか。

説明者 50円上がっております。

中村部長 それでも1割ぐらいふえております。ただ、夏休みですので、それがまた9月以降は少し落ち着いてきているとは思いますが、それでも非常に好調だということでございます。

荒巻委員長 三瀬まで来た福岡の人を富士町にもってきたいと富士町の人が出てました。三瀬までは福岡の人がたくさん押しかけてくれるようになっていそいだということのようです。よろしいでしょうか。

古賀先生のご質問は、データがないというのは、どういう意味だということのようですね。センサスが17年から始まったということのようですので、700台というのはちょっと少ないですけど、お認めいただければと思います。

では、次、続けてお願いします。

説明者 インデックスの6番をお願いいたします。主要地方道諸富西島線でございます。

その前に、この路線と絡みます、諸富西島線と申しますのは、筑後川の堤防道路でございます。筑後川下流域未来空間形成計画というものがございまして、それについて若干ご紹介をさせていただきたいと考えております。

この目的といたしましては、筑後川という九州で一番大きな川でございますけれども、この空間を有効活用しているんな形で利用しよう。それは道路にも利用しますけれども、いつも大水が流れるわけではございませんので、そういったところの利活用、既に洪水敷にゴルフ場があったりとか、そういったこともありますけれども、そのほかにも今後は川自体で遊覧をするといいますか、観光船といいますか、そういったものも含めて、いろんな意味で空間を活用していこうではないかということを中心に、国、県、下流域の自治体ということで、福岡、佐賀両県にまたがりますけれども、5市1町、久留米市、大川市、柳川市、佐賀市、神崎市、みやき町でメンバーを構成いたしております。

この計画策定までの経緯を簡単に書いておりますけれども、協議会が平成18年3月30日に設立されまして、その後、協議会の中で協議をしていただいて基本構想というものができ上がりました、平成19年3月29日に今回の推進計画が策定されたというふうなものでございます。

区間といたしましては、筑後川の河口から豆津橋まで約25キロの区間を下流域、上のほうにもまた中流域と、そういうふうなことで河川はただ洪水調節のためだけではないというふうな形で利用していこうというふうなことで未来空間ということにとらえて、みんな、いろんなことで活用しようということを進めておるということでございます。

ここに基本理念と基本方針ということ、ここに四角で囲んでおりますけれども、道路整備というものも当然入っております。

今考えられておる中には、これも見づらいなんですけれども、景観スポットを何とかするとか、河川を利用しているんな事業をやっていこうよというふうなことを、ハード、ソフトあわせてやっていくということで、いろんな事業を進めていくということで考えられております。川の環境整備といいますか、そういったことで真っ先にできるのはごみ拾いということで、美しい筑後川づくりということでやっていただいております。あるいは道路をつくるであるとか、景観スポットとしては駐車場を整備するでありますとか、そういうふうなハード対策もやっていきます。当然、川でございますので、減災対策といったもの、

あるいは川を使う人たちのルールづくり、そういったソフト対策、いろいろあわせて川とみんなと一緒に生きていくといいますが、そういうふうなものをつくっていかうということでこういうふうな流域未来空間形成計画というのがつくられております。

そういった中で先ほどご紹介させていただきました道路整備もその中に入っておりますけれども、堤防道路の役割は何であるのかということで、ここに書いておりますけれども、沿線を連絡する道路であるとか、河川空間へのアクセス道路であるとか、あるいは沿線地域の生活道路でもあります。筑後川の河口からということで大野島に有明海沿岸道路が来ますので、これへの広域的なアクセス道路としても非常に重要な道路であるということでございます。

そういうふうな役割の非常に多い道路でございますけれども、2車線で整備されておりますのが右岸側、主に佐賀県側でございますが、約3割。福岡県側の左岸側で約6割ということで、途中で左岸側に河川が流入してきておりまして、そのところは現在、不連続になっております。そういうふうな状況でございます。

そういうふうな状況でございますので、現在、河川改修事業、当然、用地買収も伴いますけれども、改修事業とあわせて一体的に整備をやっていかうということで、河川事業、道路事業、あるいは既に河川整備が終わっているところには腹づけ盛土等をして道路の拡幅を行うということで、先ほど申しました不連続区間につきましては、今後、関係機関と連携を図りながら早期整備の方向性等について検討していきたいと考えております。

これは、こちらが有明海で、早津江川、筑後川、ここが有明海沿岸道路でございます、これが現在の国道208、諸富橋があるところでございます。この兩岸につきまして最終的に全体的に、ここは豆津橋でございますけれども、つないでいきたい。途中で天建寺橋であるとか下田大橋であるとか、必要な箇所にはそれなりに橋梁も、400メートルから500メートルぐらいの結構長い橋でございますけれども、右岸と左岸の連携が図れるような橋梁もつくっていくと。

現在、本県でやっております堤防道路といたしましては、きょう、この後ご説明させていただく千代田町の区間と、ここはみやき町の天建寺橋のすぐ上流でございます、こちらも同じくみやき町でございますけれども、天建寺橋の上流、下流というふうな4カ所で県の道路事業として河川事業とあわせて整備を進めておるところでございます。

以上、簡単に流域未来空間形成計画についてご説明させていただきました。

これが筑後川でございますけれども、ここが208号でございます、ここが諸富橋でございます。ここは福岡県が出てきておるところでございます。青木中津大橋のすぐ上流になります。こここのところで河川改修とあわせて道路整備を進めておるところでございます。

これは将来的には佐賀県東部域、鳥栖、三養基地区と有明佐賀空港をつなぐ、あるいは先ほどご説明したような沿線住民の方の重要な生活道路でもあるというふうなことでございますけれども、幅員が狭いと、1車線しかございませんので車両の通行に支障を来しているということで、拡幅することによって地域の連携強化が図れるというふうなことでござい

ます。

これが現在の状況でございます、非常に狭い幅員でございますので離合もままならないと。危うくすると、堤防でございますので、川に転落する恐れもあるというふうな状況でございます。ここは交通量が、信号がないということもあと思いますが、利用が結構多くて、なかなか河川改修事業とあわせて道路事業が進んでいないということがございます。

今回進めております 2,000 メートルのうち、ほぼ完成いたしておりますけれども、ちょうど青木中津大橋といったところ、これも河川改修とあわせてやるわけですが、墓地がございます、そのお墓の移転に、地権者が多くございまして、相続等もいろいろ発生しております、結構時間がかかるものでございます。それをずっと今まで整理をやってきて、相続関係を調べて、かなり数が多いということで時間がかかっておりますけれども、何とか今だんだんめどが立ってきたと。ここだけしか残っておりませんので、この用地を買収してこの 2 キロ区間について幅員が狭いところの解消を図っていきたいと考えております。

全体延長が 2,000 メートル、全体事業費が 18 億円ということで事業を進めております。現在までの進捗状況が、用地取得進捗率といたしまして事業費ベースで約 88%、先ほど言いました共同墓地のみであるというふうなことで、この用地買収をできるだけ早く進めていきたいと。19 年度末で 2,000 メートルのうち既に 1,640 メートルは供用をいたしておりますと。整備後はこういうふうに快適に走れるというふうな状況になっておるところでございます。

こういった事業でございますので、先ほど申し上げましたほかの区間も含めて、全体的な筑後川流域の堤防道路というものを今後も計画的に進めていくこととしておりますので、これも継続でぜひともやらせていただきたいというふうに考えておりますので、よろしくをお願いします。

荒巻委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問はございませんでしょうか。

この前、見せていただいたところですよ、場所は。あの場で筑後川の下流域の空間形成計画に従って実施しておりますとおっしゃっておられたので、それを委員会の席上でご説明くださいというふうにお願いをして先ほどのような説明があったんだと思います。何かご質問ありませんでしょうか。

村田委員 冒頭ご説明のあった下流域の全体計画ですね。鳥栖とか久留米とか、あの地域は昔から福岡県と佐賀県を意識しない地区だろうと思んですけども、協議会をつくってありまして、佐賀県、福岡県がうまくいくものですか、うまくいったんでしょうか。トラブルみたいなものはないんですか。

説明者 ここは私よりもひょっとすると部長のほうが...

中村部長 河川の側で仕事をしていたので。ここは、おっしゃるようなことは特になくて、もともと下流だけの期成会が、現在もあるんですけども、それとともに未来空間の

協議会は久留米市さんが中心になってつくられております。以前は久留米より上流の、中・上流の活動をされていたんだけど、私も知らなかったんですが、いつの間にか両方合わさって全線にわたる、協議会と言っていますが、事実上、期成会でありまして、いろいろな要望活動を中心に今されている状況でありまして、両県一緒になって、まさにやっておられるということです。

川本委員 この川を昔ははさんで、土左衛門とか流れてきたら、こっちに来たら向こうにとか、この辺の話をよく聞いておりました。だから、多分、先生が今おっしゃったように、川をはさんであんまり交流とかなかったと思うんですけど、この未来空間形成計画ですか、これは久留米大学のダザイ先生とかがなっていた上流の、あれが下流まで…。

中村部長 この構想はいろんな方がやられていたので、多分、久留米市が合併のときに川沿いの旧市町村を広域的につなぐという観点もあってそういうまとめをされたんだと思います。

川本委員 私も以前、この川をはさんで、佐賀からこの川を見たときには朝日が見えて、向こうから見たときには夕日が見えるという文化の違いみたいなものがあったんですけど、この道自体は九十何パーセントでき上がっているものですよ、九割が完成している。今後またこれはずっとつくっていくということ、この空間形成計画の中では、ほかの道、もとは川自体が交通網でしたしょうから、今後、それにかわる周辺の道をつくっていくのに対して、あそこは確かに狭いですけど、車で行くのに早く走らせる道だけをつくれるのか、それともこういう計画があるから、もう少し自然に配慮したとか、文化に配慮したとか、ちょっと川においていけば親水とか、親水じゃなくても、あそこはヨシとかアシとかもたくさんありますよね。そういうものも配慮していらっしゃるとか、この道に対する計画はそういうことも今後あるんでしょうか。

中村部長 結構、今も取り組みがされていて、例えばクルーズ船も定期運航するようになったようです。いつの間にならっているので私もびっくりしたんですけど、久留米のところと、それから下流のほうも、大川市周辺からも今やっているようですけど、そういうのとリンクした整備というのは、今後さらになされていくだろうと思うんですね。道路ができれば、それを活用した取り組みというのが当然できてくるし、さらに、ほかの道路というのも、例えば、佐賀県側では諸富からバイパス工事を今やっていますけれども、さらに佐賀空港にアクセスがよくなるようにする道路というのはありますので、いろいろなものが今後できるのではないかと思います。

それから、ここのいいところは2点ありまして、一つは用地が要らない。基本的には河川のほうで堤防をつくれますから、そうしますと河川の側で用地を買ってくれるので、先ほどの墓地も河川事業で実は交渉をやっております。ですから、用地が道路としては要らないというのが一ついいところ。

それからもう一つは、先ほど言いました下流の期成会の時代に頑張ったんだらうと思うんですけど、ほとんど全線が県道なんですね。地図を見ても佐賀県と福岡県と入れ子にな

って佐賀が入ったり福岡が入ったりするんですが、県が違うにもかかわらず、全線一本の県道になっていますので、県道区間、途中で分かれているところがあるんですが、諸富西島線と、上のほうは国道 264 と、いずれにしても県道として全部つながっていますので、そういう非常にやりやすいところがあります。

川本委員 わかりました。こういう計画の中に当てはまるような、全部が同じ道じゃなくて、やっぱりちょっとそういう意識した、今後計画を立てるときにお願いしたいと思います。

荒巻委員長 何かありませんでしょうか。

池田委員 基本的には事業目的のところに、有明佐賀空港と佐賀東部地域を結ぶ重要な道路だと。さっき説明があったかもしれませんが、久留米や鳥栖からどういうふうに佐賀空港まで行くことになるのか教えてほしいのと、きちんと道が、今回の地区だけじゃなくて、久留米から有明佐賀空港までずっと行ける状態にいつごろになるのか。対岸、これはここで聞いていいのかわかりませんが、久留米のほうは同じような工事がされているのかわかるか、わかれば教えてください。

説明者 こっちが基本的に対岸といいますか、久留米側になりますけど、先ほど説明しましたように、ここのところだけが、川が自然な流れできておりまして、広川と申しますけれども、ここのところは橋がかかっておりませんので不連続になっています。ですから、久留米のほうから真っ直ぐは下ってこれないと。下ってくるとすれば豆津橋を渡って、あるいは天建寺橋を渡ってというふうな形で現在利用されておると思います。豆津橋から天建寺橋、ちょうどこの付近まで国道 264 というふうな形で、これは相当以前に整備されておりまして、先ほど言いましたように、ここは事業中というふうに上げておりますけれども、これ以外のところでは既に事業をやっておるところとか、済んでおるところとか、そういったものがございまして、いつできるかというのはちょっとまだ。この辺は河川事業がまず先行しないと道路だけ拡張できないというふうなこともございますので、こういうふうなところの河川の事業について筑後川河川事務所と協議を進めさせていただいておりますけれども、そういうものとあわせて整備を進めていきます。

有明佐賀空港へのアクセスは、将来的には有明海沿岸道路、それから空港道路なり佐賀川副線なりを下っていただくというのが一番近いかと思っておりますけれども、当面は国道 444 号、この道路は今、テライズバイパスというものをつくっております。途中で県道のバイパスもつくっております。そういったものが 2 年後ぐらいにはできるということで、ますます福岡方面からの利便性が向上するように今鋭意事業を進めておるというふうな状況でございます。

荒巻委員長 左岸側のところは工事をやっているんですか、終わったんですか、全体として。黒いところの線は既に済んでいるんですか。

説明者 ここは終わっております。

荒巻委員長 いわゆる 2 車線でちゃんと中央線があるようなところでちゃんと走れるよ

うになっているんですか。

説明者 なってます。

荒巻委員長 赤の部分ができてないということですか。

寺田副本部長 河川待ちということですね。

荒巻委員長 河川が広がらないとできない。河川のほうが土地を買ってやらないとできないんですね。そうすると、少なくとも豆津橋まではその計画はできて、ほぼやれる状況になっていると。

この前、現場で言われた、福岡県が入れ子になっているから、福岡県側が熱心になってくれないとできないというふうに言われたと思うんだけど、それはどういう意味ですか。

説明者 このところは、もともと筑後川がこういうふうに蛇行しておったという関係で県境がこうなっているんですね。そういうふうなことから、福岡県側が入ってきているところが同じ県道ではございますけれども、管理者が福岡県と佐賀県という形で、そういった意味で福岡県と協議をしながら整備を進めていくということが必要ということです。

中村部長 熱心さは同じ程度だと私は感じています。福岡県は自分で土地を買ってくれたところもあったりして、道路事業で。だから、金は結構入っています。

寺田副本部長 事業をするのは福岡県ですから、福岡県というのが原則なんでしょうけどね。福岡県の部分を佐賀県がやってもできるんですけどね、やろうと思えば。

中村部長 そこまでせんでも進んでいるという状況です。

説明者 福岡県がやってないということじゃなくて、河川事業を待っている状態です。お互い、佐賀、福岡両県とも、そういう状況であるということです。

川本委員 赤のところは何メートルぐらいですか。

寺田副本部長 2キロあるかないか。

川本委員 もっと川の北というか、上のほうまで福岡県の土地はあるということですか。

説明者 土地がこういうふうに入り込んでおるんですね、ここに小さい川がございませうけれども、そういったところで、旧河川だと思わうんですけども、そこが県境…。

川本委員 こういうふうの一つの川が蛇行していたのがこういうふうになって、真っ直ぐの線が引かれるときにも、工事があっても、まだ福岡県、佐賀県と残るんですか。なんか不便ですね。

説明者 それはなかなか難しい問題です。

川本委員 すごい大きな、大詫間とか、大きく入れ込んでいるところはともかく、そのくらいのところでもやっぱり…。

荒巻委員長 一番最初の図面がありましたよね。

説明者 反対にこういったところに佐賀県があります。

寺田副本部長 川が蛇行しているところを真っ直ぐ延ばしたから両側に残っているんですね。

川本委員 じゃ、今度また修理しなかつときにもそういう問題がまた出てくるわけでは

ね。

説明者 ここは相当入り込んでおりますけれども、ここは国道 264 で、ここは旧三根役場です。すぐ下まで福岡県なんですね。こういうふうには川がいておったんだろうと思いますけれども。逆にここに佐賀県があります。

荒巻委員長 ほかに何かご質問ありませんか。古賀先生からは、現場で聞かれた話だと思いますけど、福岡県と佐賀県が仲良くちゃんと進めてくれということですので、早くやれという意図だと思うんですけどね。これは非常に有効だろうと思われていて、特に鳥栖とか久留米の人たちに佐賀空港を使っていただくということであるとかいろんなことを考えたときに便利であるということ。

それもありますけど、河川も使うということで非常に有効な、コストの関係からいうと非常に有効な方法なので、河川と道路がうまくコンビネーションを組むと、こんなにおもしろいことができるよという点で、しかもコストが安い、しかも高機能な道路ができますよねということですのでごく現場でも話題になっていたと思います。特に、あのおとき聞いた話だと、やっぱり入りこんでいるところが一つのネックになる可能性があるということを知ったので、ぜひうまく調整をとってやっていただければということだろうと思います。

いつか、鳥栖までの形のもので、本当にこれ可能なのかどうか。鳥栖というか、筑後川のどういうところまで上がっていいのかということですね。一回、何かの形で、ホームページでも何でもいいから、皆さん、非常に希望を持って見れるようなことなので、現状とか問題点とかあれば、ホームページでもいいから何か出しておいていただくと、私たちは検索をして見るができるという気がします。これは皆さん、非常に期待を持てるようなものだと思っておられると思いますから、もう少し情報が欲しいなという感じがします。どこがネックになって、どこが止まっていて、今ここは 4 車線になって、ここは 2 車線のままで、どれくらいこれからかかるだろうかということまで含めてぜひ出していただければおもしろいかなという感じがしました。ここで説明を聞いている話が、もうちょっと資料として出てきたらおもしろいなという感じがします。ぜひ教えてください。よろしくをお願いします。

継続でお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。 では、次お願いいたします。

説明者 インデックスの 8 番をお願いいたします。広滝大和富士線でございます。

これは大和インター、263 の松梅小学校がございまして、三反田の交差点、左に行きますと富士町の熊の川温泉。この沿線を行きますと名尾大橋というのはご存じかと思っておりますけれども、それを經由いたしまして、今、神崎市になっておりますけれども、脊振支庁のところに行く県道でございます。このところに松梅の小学校、中学校、この間もテレビで紹介されておりました柿むきとかで有名なところがございますけれども、そういうふうなところが通学路になっておると。あわせて富士支所、大和、神埼という中山間地域を連絡する地域連携道路といえますか、そういったものでございます。

富士町、神崎市の脊振町の交流を支える道路と、あわせて松梅小学校、あるいは中学校

の通学路でございます。しかしながら、幅員が非常に狭いところ、あるいは線形が悪いということで、車道及び歩道をつくるということで、交流を支え、あるいは交通安全を確保するということが事業目的として事業を進めてきたところでございます。

これが現状の写真でございます。バスも通っておりますけれども、こういうふうな状況で子供たちが通学をしておるということです。幅員も狭いということでございます。

全体延長 1,600 メートル。事業費 18.1 億円ということで事業を進めております。

全体 1,600 メートル、こっちは既に事業が終わっておるところで、赤の部分を 20 年度に施行する予定でございます。残りは黄色の部分でございます。そういうふうな状況でございます。用地買収については 100% 終わっておる状況でございます。これが現道でございます。川がこういうふうにございまして、ここのところは線形が、半径がとれないということで内側に通りますので 2 つ橋梁を架けたというふうなことで事業費も結構要したということで事業がおくれておるというふうな状況でございます。

先ほど説明いたしましたように、用地買収につきましては 100% 完了しております。これが現在完成しておる区間の写真でございます。これは今からやるところの区間でございます。

費用便益比は 1.5 ということもございまして、用地買収もすべて終わっているというふうなことで、今後、先ほどお話がありましたループ橋ができたことによって若干の観光客等も見込まれますし、何と申しましても通学路というふうなこともございますので、安全を確保するためにも事業を完成させたいということで継続をお願いしたいと考えております。

荒巻委員長 何かご質問がありましたらお願いいたします。先ほどの地図を出してください。何かご質問ありませんか。

これ、南北が逆になっておりますね。

説明者 下が北になっております。こっちに行きますと 263 のほうに行きます。

荒巻委員長 右に行くと富士町ですね。

説明者 はい。この付近に学校がございます。

荒巻委員長 そっちはもう終わっているわけですね。

説明者 こっちは終わっております。

荒巻委員長 今、その途中のところをつくっているわけですね。

説明者 それから、ここに集落がございまして…。

荒巻委員長 そこから学校に行かれています子供がいると。

説明者 はい。この奥にもずっと集落があります。

荒巻委員長 名尾橋というのはどこになるんですか。

説明者 名尾大橋は、まだこれから 2 キロぐらい先になると思います。

荒巻委員長 そうすると、そこに観光客とかなんとかというのは十分あり得る…。

説明者 結構、そういうご趣味をお持ちの方はおいでになろうと思いますし。

荒巻委員長 観光地図に乗っている場所ではありますね。

何か質問ありませんか。

川本委員 小学校と中学校はどのくらい生徒がいるんですか。

説明者 何人ぐらいでしょうかね。そこは調べておりません、申しわけございません。

川本委員 これから道をつくっていく上で、便利とか通学路とか観光とかいろいろあると思うんですけども、そういう目的だけじゃなくて、もう少し地域にどうしても必要というようなことを出されたほうがいいんじゃないかなと思うんですけど。ほとんどご説明の中で通学路とか観光ということで、これからこういう時代になってくる中で、選択する中で、これは90%近く完了している道ですけども、説明の中で同じ表現じゃなくて、地域がどうしても要望があったとか、事故があったとか、ここは私も時々行きますけれども、便利にはなったと思います。しかし、本当に通学路として何人の小学生が通っているのかなと、その子たちは便利になるでしょうけど、もう少しそれ以外にも、どうしてもここをつくりたかった何かがあるんじゃないかなと思うんですけども、そういうこともよければ今後出していただければなと思います。

説明者 そのところの説明が足りない。今やっている事業は、用地交渉等で一部反対も受けておりますけれども、基本的には地域の活性化とか、そういったものを含めて地域の方からご要望があっておるのは事実でございます。そういった中できょうご説明しておるような事業は今まで進めてきたということで、そういう視点も当然でございますので、今後、そういう形でも整理させていただきたいと思います。

村田委員 2枚目の広い紙に「交通量の増減」というのがありますね。そこに「歩行者13人」と書いてあるけど...

もう一つ、平成9年だけ300台以上と突出して多いでしょう。何があったんでしょうかね。平日の調査でしょう、普通。何かイベントでもあったんでしょうか。

説明者 基本的にイベント等があるときにはこうした調査はやらないので。天気がよっぽど悪いとはかりませんので、大体同じような条件でやっているんですけど、たまたま多かったのかですね。歩行者という意味では、結構、遠隔地でございますので、歩かずにご父兄の方が送迎されておるというのもあるのかもしれないし。

荒巻委員長 そうなると話は別ですね。

川本委員 ちょっと怖いような場所ですね、子供たちが歩いて行くのにですね。

説明者 センサスポイントの、交通量のデータを出しているのはこの付近なんですね。これよりもずっと先なものですから、だんだん子供たちが少なくなってくるといいですか、こっち側に行くと途中から、こっちにもずっと集落がございますのでふえてくるということで、それと学校の前でははかってなかったものですから、そういった意味では非常に少ないというふうな状況になっておろうと思います。

荒巻委員長 よろしいですか。 それでは、もうあと少し、土地も買ってしまいましたということを生懸命説得されているようですが、継続でやむを得ないという感じがしますけど、よろしく願います。

それでは、これ、私たちにはなかなか理解しにくいことで、地域自立・活性化交付金事業ということが私にはよくわからないんだけど、それで行われているあとの残りについて概略で構いませんので説明していただいて、一つずつ確認をしていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。簡単でよろしいですから、時間がそんなにとってありませんので。

説明者 3番です。これは多久若木線と申しまして、国道498号、若木交差点、武雄工業団地でございますけど、これが長崎自動車道、多久インターでございます、女山峠を越えてくる道路、ちょうど多久聖廟がある付近で多久の市街地に、ここのところでございますけれども、ちょうどこの交差点部分です。ここのところの事業でございます。今、用地買収がこの1件だけというふうなことでございまして、用地の進捗率としては97%というふうなことでございますので、事業の継続をお願いしたいと考えております。

荒巻委員長 よろしいでしょうか。 では、続けてお願いします。

説明者 インデックスの5番をお願いいたします。佐賀脊振線と申しまして、ここが久保泉工業団地でございます。ここが34号、北部バイパスです。ここが堀立交差点、これが旧34号、ここが県庁でございます。伊賀屋のほうに、北のほうに、久保泉のほうに上がっていく、東側に現道がございます。ここの34号、堀立交差点のところ、4車化の工事が進んでおります。これは現在、旧34号、県道になっております。これが佐賀脊振線ということで脊振町のほうに行くんですけども、この道路のJRをはさみまして前後約2キロ、この区間について事業を進めております。ここの区間は圃場整備等が計画されておりました、圃場整備とあわせて用地買収を進めてきたということで、圃場整備のいろんな地域の合意形成等に時間を要したということで若干時間がかかっておりますけれども、現時点で用地買収は圃場整備とあわせてやったということで100%終えておるということでございます。

今後、JRを渡っていかにかいかんということで、ここの区間について立体交差化ということで今考えておりますけれども、多額の費用を要するものですから、今後、まず前後区間を、これでは見えませんけれども、これにタッチする市道がございます。まずはそこまでの工事を先に完了させたいと。そして、ここのJRの立体交差については予算のことも踏まえて検討してまいりたいと、かように考えております。

荒巻委員長 よろしいでしょうか。 では、次お願いします。

説明者 7番をお願いします。佐賀八女線でございます。これが国道264号でございます、ここが千代田支所でございます。ここが佐賀市境ですけれども、佐賀市から東に行ったところ、これから六五郎橋のほうに行く県道でございます。ここのところでございます、今、用地買収をほぼ終えておりますけれども、家屋補償が2戸ほど残っております。前後の工事も進んでおりますので、用地交渉を、ここに下村湖人の生家がございましてけれども、この交差点のところ、2件ほど残っております。この部分を今、用地交渉をさせていただいておりますので、前後はもう終わっていると。本年度、赤の部分を施行しており

ますということで、この用地交渉を引き続き鋭意努力していきたいと考えておりますので、引き続き事業を継続させていただきたいと考えております。

荒巻委員長 継続ということによろしいですか。 それでは、その次お願いいたします。

説明者 9番をお願いいたします。大詫間光法停車場線と申します。ここが旧光法駅です。208号の、ここが諸富橋、これが南部バイパスです。下のほうに行きますと444にタッチしますけれども、この区間でございます。

全体、20戸の家屋補償を予定しておりますけれども、今、15戸が既に終わっております。ここにつきましては単価等の問題でまだ契約ができておりませんが、現在、鋭意、用地交渉を続けておまして、将来的には交通量もますます、佐賀市内からといいますか、南部バイパスからおりてくるといいますか、こういうふうな状況でございまして、早めに整備をしたいと考えております。

ここの交差点部分が特に混んでおりますので、皆さん方のご協力を得て交差点の改良を進めたいというふうに考えております。

荒巻委員長 古賀先生のほうから9番目については意見書が出ておまして、進捗状態が遅過ぎませんか。すなわち24年度までに完成するためには、残り4年間に30%残と、40%の用地未買収があるということであると、これは年度内完成というのはほとんど見込めないのではないかと、これまでの進捗状況からするとという意見ですけれども、見通しはいかがですか。

説明者 用地の進捗率が約67%、3分の2程度でございまして、これにつきましては用地買収費、補償費ということで、これは金額ベースで上げておりますので、先ほど申し上げましたように、補償物件としてあと5件というふうなことでございます。1件片づけば率としては相当上がるというふうなことでございます。そういったことでできるだけ家屋補償等について集中的に交渉を進めていきたいと思っております。できるのかということですが、それは努力してやるようにしたいと。先ほど見ていただいたような混雑状況でございまして、このままやめるというわけにもまいりませんので継続をお願いしたいと思っております。

荒巻委員長 よろしいでしょうか。家屋補償の問題で難工事ですけれども、市街地に入ってくるところですので一番難しいところですね。大きな国道にタッチさせるところの部分、交差点に近づけば近づくほど難しいと思っておりますから、農地のところだったら何となく簡単に走ってこれるんだけど、家が立て込んでいるところを拡幅するのはなかなか難しいだろうというのは理解できますけれども、ご努力をいただいてなるべく早く投資したものが有効に使えるようにしていただければと思います。継続でよろしいでしょうか。 それでは、引き続きお願いします。

説明者 今ので終わりです。

荒巻委員長 それでは、地域自立・活性化交付金事業に区分されている道路については、

今のところで説明を終わるといふことですのでお認めいただきたいと思ひます。

もう一つのところ、地方道路交付金事業、あまり気にしなくてよさそうなので、それは気にしないことにして、道路として、そのグループに属するものについて 1 個、説明をお願いした後、ほかのところについても説明をお願いするといふことをお願いいたします。

地方道路交付金事業

説明者 それでは、12 番をお願いいたします。牛津町、現在、小城市でございます。ここが JR の小城駅でございまして、国道 203 号、34 号の北部バイパス、これが 207 号、ここが旧牛津役場といふふうなことで、これからすぐ東側に小城に行きます県道がございまして、これが小城牛津線といふことで、203 号の変則の四差路がございましてけれども、これに至る道路でございます。中ほどに東西に市道がございまして、交通量が非常に多い道路でございまして、唐津方面とか行かれる場合に通って行かれておると思ひますけれども、角にガソリンスタンドがございまして、ここのところの交差点でございます。

小城には小城高校、牛津には牛津高校があるといふことで、高校生の通学自転車が非常に多いところでございます。交通量もそれなりに、朝夕は特に多うございまして、203 が結構混むといふこともございまして、皆さん、裏道を利用されるといひますが、そういったことで交通量も非常に多うございまして、そういうふうなことから交差点の改良とあわせて歩道の整備を進めていこうといふことで事業を進めております。

これが混雑の状況でございます。歩道がないといふことで、車道は 2 車線でございますけれども、こういったところを自転車が行くといふふうな状況、通学生が多うございまして、そういうふうなところございまして、交差点の右折車線がないといふことで滞留する車両が多うございまして混雑しているといふふうな状況でございます。

全体事業費、交差点でございますので延長は短うございまして 280 メートル。全体事業費は 3 億 6,000 万円。ただ、交差点部分でございまして、家屋が多いといふのが特徴でございます。

ここの交差点部分でございまして、小城町側につきましては既に整備を終えております。こっち側も歩道の整備については終えておりますけれども、この区間が交差点を含めた用地買収、改良が進んでないといふふうなことで、この付近には土生遺跡といふのがございましてけれども、ここのところの交差点改良といふことで、なかなか用地交渉が今まで進んでなかったんですけれども、近々になりまして進展が見られましたといふことで、改めて集中的に用地交渉を進めていきたいといふふうなところでございまして。

残件が、先ほど言ひました 12 戸のうち 7 戸は既に契約を終えております。残り 5 戸について用地買収を進めてできるだけ早い時期に事業を進め、整備効果を発現したいといふふうなことで考えております。

特に交差点改良事業といふことで、ここの部分については B / C については算出をいたしておりません。

今後の対応といたしましては、先ほど申し上げました用地交渉を努力しまして、できるだけ早い時期に供用が図れるようにしていきたいというふうに考えておりますので、継続をお願いをしたいということでございます。

荒巻委員長 何かご質問ございませんか。

12番の資料を見ていただくとわかるように、進捗率が予算ベースで50%ぐらい、工期が平成22年度までということのようですけれども、これは大丈夫ですか、予定どおり、ほぼ満足いけそうですか。

説明者 先ほど申し上げましたように、5件ほど家屋補償が残っております。ここに1戸ございまして、ここのところだけがなかなかまだお話が進んでおりません。ここの部分については急に最近お話が進展いたしましたして、今年中には何とか契約を取れそうだというふうに考えておるところでございます。これが取れば、少なくとも交差点部分の改良という意味では事業ができるということで、事業効果が相当発現できると考えております。

荒巻委員長 22年度まで可能性が上がってきたというふうに見通されているということですか。

説明者 はい。

荒巻委員長 ちなみに、こういう交差点改良、しかも家が立て込んでいる場所のやつの費用からいうと、いわゆる用地買収費というのはいくらくらいですか。

説明者 家屋補償ですから、1戸100万円では済みませんので、何千万円というオーダーになりますので、工事費に比べても相当高いものになると。

荒巻委員長 工事費は大体2~3割ぐらい、用地買収費が7割、8割ぐらいですか。

説明者 そうですね、先生おっしゃるように...

荒巻委員長 そんなオーダーだと。ということは、11年度から22年度までのこのあれは、ほぼ用地買収に使っている期間とっていいですか。

説明者 用地買収で、今までも既に7戸の方とは契約をさせていただいておるわけですが、なかなか単価の問題でありますとか、家屋の移転先の問題でありますとか、いろんなことが絡んできますし、中には相続であるというふうなことで時間がかかっていると。これは11年ごろに立ち上げた事業でございますので、昨今はそんなことじゃいかんということで、できるだけ事業のスピードアップ化というのはやっておりますけれども、少し時間をかけ過ぎておるといのはあろうかと思えます。

荒巻委員長 何かご質問ありませんか。私たち、しょっちゅう使わせてもらっている、昔の広域農道が市道になったんでしょうかね、そこを使って伊万里のほうに抜けたりしているんですけど、そのちょうど小城のほうに抜ける道のほうが狭くて交差点改良を必要としているということですね。市道の側は改良の必要性を感じてないんですけども。

説明者 前後はそれなりに改良してきましたが、特にここのところが狭く...

荒巻委員長 地域の人たちにとって必要な改良工事ですね、これは。我々、外の人が走るの、こっちは走ることはほとんどないから、こういうふうにするので。

説明者 先ほど言いましたように、小城高校、牛津高校という通学生あたりが特に多いと思います。

荒巻委員長 よろしいですか。ここが一つの小城と牛津を結ぶ非常に大きな、この市道の部分は交通量がものすごく多いから、危険は危険ですね。ここは信号があるんですよね。

説明者 信号はございます。

荒巻委員長 こちらのほうが通りにくくなっているということですね。ちなみに、福岡の外環状線の用地買収費は9割だそうです。「佐賀のほうは土地が安いからいいですね」と言われました。

よろしいでしょうか。 それでは、これも継続でお願いいたします。

皆さんのアンケートでは引っかけからなつたやつですけど、関連するものを全部説明してください。

説明者 10番をお願いします。主要地方道武雄多久線です。

ここが多久聖廟でございまして、ここに小学校と中学校、病院がございまして。これから多久駅に行きますこの道路でございまして。中ほどに集落がございまして。多久駅の南が区画整理、高架ではございませぬけれども、多久駅の駅前広場の整備というふうなことでやっておられまして、その南側の道路、ここはずっと終わっておりますけれども、このバイパス区間、約1キロでございましてけれども、この区間が用地買収が難行しておりましたけれども、本年度末に用地買収が完了する、調印いただいたということで工事を始めることにしておりますので、継続でお願いしたいと思っております。

荒巻委員長 用地買収が一番難航するみたいですけど、よろしければお認めください。どうぞ。

説明者 11番をお願いいたします。牛津停車場線と申しまして、JRの牛津駅、牛津役場の、国道207号の南になるわけですけども、ここに踏切が2つございまして。ここに207号がございましてけれども、これが牛津駅でございまして、ここに市道がございまして。牛津停車場線と申しますのは、先ほど説明しました小城牛津線から207号を渡って南のほうに来て、こういうふうな県道であったわけなんです。踏切が2カ所というふうなことで、幅員も非常に狭いというふうなこと。もうちょっと行きますと牛津高校がございまして。そういったところで踏切を1つにして、あわせて道路は北側につくるというふうなことで計画をしておるところでございまして。これにつきましてもほぼ用地買収が完了いたしております。ここに1件だけ、現時点でまだ契約ができておりませんが、これも間もなく契約できるというふうなことを考えておりました、JRの踏切部分の工事が、これはJRの委託になるわけですけども、その委託の協議が来月、12月に締結する予定でございまして、工事につきましては来年度、21年度にJRのほうで工事をやっていただくと。道路部分については当然我々のほうで、ここの部分を今やっておりますけれども、あと残りの部分につきましては道路事業者のほうでやるということで早期に完成をさせたいと考えておりますので、これも継続でお願いしたいと思っております。

荒巻委員長 これは踏切ですか。

説明者 踏切です。

荒巻委員長 計画も踏切ですね。

説明者 はい、計画も平面タッチです。こういうふうな状況でございまして、踏切が 2 つもあって歩道もないということです。

荒巻委員長 了解しました。よろしいでしょうか。 次お願いいたします。

説明者 13 番をお願いいたします。先ほど言いましたのがここでございますけれども、34 号の、これが県道でございます。これは川上牛津線と申しまして、大和インターのほうに結構この辺からは利用されるというふうな道路でございます。県道としましては 207 から上に上がって国道を横切ってというふうになっております。この区間の約 1.2 キロについて事業を進めておりましたけれども、角の部分の用地買収にちょっと時間がかかっておりましてできておりませんでしたけれども、今年度に契約いただいたということで用地買収がすべて終わったということでございます。先ほど申し上げましたように、インターへのアクセス道路としても重要な道路でございますので、引き続き事業を継続して行いたいと考えております。

荒巻委員長 よろしいでしょうか。継続でお願いします。 それでは、次お願いします。

説明者 14 番をお願いいたします。県庁前通りの 207 号、ここが 208、南部バイパスでございます。ここが八戸の交差点で、嘉瀬小学校、鍋島駅の西側に行く、森田の交差点に行く道路でございまして、ここのところも角にガソリンスタンドがございますけれども、この交差点部分の改良事業ということでやっております。用地買収は 97%ほど完了してはいますが、ここに 1 つだけ用地がまだご協力いただけないということでございますけれども、鋭意、用地交渉を続けております。

場所は皆さん、ご存じだと思いますけれども、そのところでございまして、小学校がここにあるんですけれども、こっちの子供たちは自転車で昭栄中学校に通っております、交通安全上も重要な道路であろうと思っておりますので、引き続き交渉を進めて早めに交差点の改良工事を進めたいと思っております。ご存じのとおり、すぐ南に県立病院ができるということでございますので、早期の完成を目指していきたいということで継続でお願いしたいと思います。

荒巻委員長 これは形の上からいうと、ほぼでき上がっているでしょう、交差点部は。

説明者 交差点部分はほぼでき上がっておりますけれども、どうしても右折車線のところが…。

荒巻委員長 1 つ引いてもらえば右折車線が 1 個とれるという形ででき上がるということですね。

説明者 こっち側の県道部分は大分でき上がっておるんですけれども、ここのところが…。

荒巻委員長 ぼこっと出ている。

説明者 はい。右折車線分が出てきておるような状況で、それが解決しないと右折車線がとれないというふうな、今、短い区間ではとっておりますけれども、そのためにはこっち側からの、シフト上とか、そういった問題もございまして、このところが今ネックになっておるところです。

荒巻委員長 207号線というのは、拡幅、歩道整備はしないんでしょう、当面の間は。全体としては、嘉瀬川までは。その計画はつくってないですね。

説明者 はい。

荒巻委員長 昔に比べたら、交通の圧力はすごく下がってきたから、昔ほど必要性はないかもしれないけど。

説明者 ただ、2万台越えてますしですね。

荒巻委員長 しかし、やる気はないでしょう。だって、お金かかり過ぎるんじゃないかな。歩道までつけてやるとなるともう相当。だから、一番古くからできている道路というのは、手がつけられない箇所が何カ所もありますよね。だから、バイパスをつくって圧力を下げるといいかもしれないですね。

寺田副本部長 自転車・歩行者道を別の線で作ったらいいんですよね。今、佐賀線跡を今やっているような感じに、できたらですね。

荒巻委員長 何かしないと、あれを拡幅してやるというのは、昔ながらのやり方ではまずいでしょうね。ここは県病院ができることになっているので、県病院関係からいうと、この交差点が動き出さないと大渋滞を起こしますよね。県病院関係のやつは鋭意やっていただいて、どういうふうに解決しようとなさっているかをぜひ教えてください。この評価委員会じゃなくていいですよ、ホームページでも何でもいいから。佐賀市の都市計画審議会で決定したときにも附帯意見とは言いませんけれども、委員の中から道路整備のプランがようわからんと言って怒られていましたので、県病院ができるまでの間にきちっと、すぐにはできないでしょうけど、プランだけでもちゃんと出していただかないと。有明海沿岸道路ができることを前提にしてつくられていると思いますけれども、しばらくはできないわけだから、その間にどういうふうに乗を処理するかということは、ぜひどこかで、県病院の計画のほうにも載せておいていただきたいと思います。

中村部長 県病院に合わせて有明海沿岸道路も一部区間ですが、つくります。

荒巻委員長 あの部分はね。だけど、結局、西のほうからやってくる人たちを受け入れるというのが前提であそこにつくられるわけでしょう。例えば、唐津、多久のほうとか、あそこら辺からも県病院の機能を期待しているということであそこにもっていかれたわけですね。それじゃなかったら僕は市内につくるべきだと思っていましたから、もっとまちなかにつくれというふうに思っていたのでクレームはつけたんですけど、いろんな県の情勢からいって西のほうから患者を受け入れるということを前提につくられたと聞いていますので、そのためには交通路が非常に重要なポジションを占めることになるので、あそ

こになぜつくったかという理由と交通網体系がマッチしないと、言っていることと、やっていることが違うじゃないかという話になってしまうので、ぜひお願いしたいと思います。こういうところが一番ネックになる可能性があるので、ということでぜひお願いします。

これも継続でお願いします。

もうこれでよろしいですか。

説明者 以上の部分が地方道路交付金事業ということで進めております。

荒巻委員長 わかりました。それじゃ今のところまでで特に何か言い残したことがありますでしょうか。

それから、道路に関しては、先ほどから説明を聞いているように、大体、計画年度の終盤にきているという項目ばかりなので、これを今止めろというわけにはなかなかいかないということは理解していますけれども、時間がかかり過ぎているんじゃないかということも古賀先生も指摘されておられると思うんですね。全体として十何年かかってやっていると。その中で先ほど出たように、大きな部分は、多分、用地買収だと思うんですね。それは2つ考えられます。一つは交渉がうまくいかない、もう一つは予算がそれほど与えられていない。だから、用地を買うときには少しずつ小分けに買わないといけないということもあるんだろうということは理解していますので、いわゆる十何年かかった理由というんですかね、それをペーパーのほうでもいいから出していただければ。用地買収が済めば事業費ベースとしては5割から6割ぐらいは終わっているということになるのかもかもしれませんけど、そういうところを少し説明していただけるとありがたい。

皆さんは、道路工事がおくれているようなイメージを持っておられますが、そうじゃなくて、路線というのは、一番のポイントというのは、やっぱり地元住民に理解していただいて、そして土地を譲っていただくということが非常に重要でしょうから、その配分みたいなものが、用地買収にお金がどれくらいかかって、それがどれくらい進捗しているとか、工事に幾ら使ったのか、そのところを少し分けてやったほうが皆さんに理解してもらえるんじゃないかなという気がしました。

古賀先生の質問もは、どちらかという、用地買収がこれだけしか進んでないのに大丈夫かとか、そこら辺の区分けが事業費丸々になっていますので、工事に使ったお金と用地買収に使ったお金は、もともとどれくらいの費用区分になっていたのか、そういうところを少し分けて表示してもらったほうがわかりやすいかなという感じがしました、古賀先生の設問を聞きながら。そこは後でまた工夫していただいけませんか、次回からでも構いませんので。そういうイメージを持ちました。

では、ご質問がなければ、ここで休憩をして、今、5分ですので、ちょっと長めに10分間休憩して15分から始めさせていただければありがたいですが、よろしいでしょうか。3時15分から開始させていただきます。

(休 憩)

荒巻委員長 それでは、再開したいと思います。

今度は事業名が変わって、地方特定道路整備事業ということです。それについて2カ所、主として説明をしていただくということで、あと、それがいっぱいいつながっていますので、まず主要なところを説明していただいて、あとは簡便に聞きましょうということで、今までどおりいきます。

お願いします。

地方特定道路整備事業

説明者（小淵道路課技術監） それでは、15番をお願いいたします。佐賀川副線でございます。

現地調査をしていただいたところございまして、佐賀空港から真っ直ぐ上に延びたところの、南部バイパス、208号のすぐ北のほうございまして、途中で小学校、中学校がございまして、空港へのアクセス道路としても利用しておりますし、南部地域から佐賀市街への通勤道路として交通量も非常に多い道路でございます。

先ほど言いましたように、佐賀市街と有明佐賀空港を結ぶ道路ございまして、あわせて通勤通学等に必要な道路であるというふうなことでございまして、歩道がないということで安全な道路空間を形成するために道路の整備をやっているものでございます。

こういった状況ございまして、通勤時間帯には相当の混雑があると。写真で見ただけでわかるように、車道は2車線ございますけれども、歩道がないということで、佐賀市内への通学生が、特に高校生でございますけれども、の歩行空間が確保できていないということで、こういうふうに車両が対向車線にはみ出して通行するというふうなことでございます。

この区間で歩道の整備を進めておるわけですが、これも先ほどから説明しておりますように、用地補償交渉等が単価の問題でありますとか、そういったことで進んでないというふうなところもございまして、もう10年経過しておるというふうなことでございます。

幸いにも、死亡事故等は発生いたしておりませんが、毎年、平均いたしますと7.2件というふうな事故も発生いたしております。そういったことで非常に重要な道路だと考えております。

現在の事業の進捗状況でございますけれども、平成20年度末で95%の用地買収を終える予定でございます。残りの用地買収319平米、それと工事の約65メートルについて事業を進捗していきたいということで考えております。補償物件としては1件ありますけれども、あとは宅地、あるいは農地ということで、現在、用地買収に鋭意努めておるところでございます。

先ほども申し上げましたとおり、子供たちの通学路ということもございまして、所期の

目的を達するために事業を継続させていただきたいというふうなことを考えております。全体 1,800 メートルのうち、黄色で塗ってあります区間が現在未整備と。この辺に若干、未買収区間が残っておるといふような状況でございます、事業は相当進捗してきておるといふような状況でございますので、継続をお願いをしたいと思います。

荒巻委員長 交差点はどこになりますか。

説明者 これが有明海沿岸道路です。何とか蒲鉾から真っ直ぐ来た農道が、ここにも昔、農道としてつくったものがございますが、その上にもう一つ、農道で整備したものがありますが…。

荒巻委員長 八田江のポンプ場のところに出る道ですか。

説明者 そうです。八田江のポンプ場がちょうどこの付近です。

荒巻委員長 そこから真っ直ぐ南に延びるところですね。

説明者 ここは八田江に橋を架けたところでございます、その南側でございます、先ほど言いました、444 が消えていますけれども、これは丸目の交差点です。こう下っておりますけれども、ここに広域農道、今、市道になっておりますけれども、これから上と。

荒巻委員長 上に上がったところ、ポンプ場の横に出る道ですね。

説明者 そうです。先ほど言いましたのは、左側が北でございますので、こっちに行きますと八田江のほうに行きます。ずっと下ってきて、先ほど言いました市道、この付近が用地買収ができてないというふうな状況になっております。

荒巻委員長 それは住宅がもめているんですか。

説明者 住宅は 1 件だけです。あとはほとんどが農地でございますけれども、物件としては 1 件なんですけれども、用地買収がまだできてないと。

荒巻委員長 たぶん、皆さんお気づきだと思うんですけど、15 番のところのものは平成 15 年からほとんど進捗しないというのは、それがネックになっているということですよ、そういう 1 カ所のものが。

説明者 そうですね。家屋 1 件と、用地買収がなかなか…。

荒巻委員長 その 1 件のものができていないために工事もできていないということですか。それ以外のところはできるんですか。

説明者 ほかのところは、用地買収が済んだところについては…。

荒巻委員長 茶色に塗ってあるところというのは、その土地に関係するところですか、全部。

説明者 そうです。こういったところはすべて用地買収ができてない…。

荒巻委員長 それは、それだけ場所がある、まだ。1 件であっても、1 つの対象者…。

説明者 1 件というのは、家屋が 1 件でということで、地権者は 11 名まだいらっしゃいます。

荒巻委員長 それが交渉できないと。

説明者 交渉は進めておりますけれども、特に、単価の問題でありますとか、あるいは

民地境界で、この辺がまだ国土調査が終わってないというふうなこともございまして、民地と民地の境界が確定してないというふうなところもございまして。これにつきましては、近々、佐賀市のほうで国土調査が始まるということで、それで確定すれば協議には応じるということまでの話は詰めさせていただいております。

荒巻委員長 いかがですか、皆さん。これはちょっと目立ちますよね。この道路を皆さんが選ばれた理由の一つが、平成 15 年から 20 年までほとんど進捗しないというのは、そういうネックがあるということだと思っただけけれども、そういう場合に「継続したい」ということをおっしゃってもいいんだけど、どうすればいいのかということがよくわからないんだけど。1 回止めておくとかということは、ほとんど意味がない。止めておけと言ったら、皆さんたちは交渉ができなくなるということですね。

説明者 そうですね。予算の裏づけがないと交渉に行けないというのも当然でございますので。

川本委員 ちょっとあれなんですけど、この道をつくるときに、これは昔からあった道ですね、それを拡幅していこうと。ここは私も行きましたけれども、確かにこのところだけ危ないなと思ったんです、工事をされてないところのこの写真とか見るとですね。だから、最初からこの道を広げようということ。あの辺は田んぼがいっぱいあるし、別な道をつくったほうが安上がり。この道には昔からずっと家がくっついてたということもありますでしょう。また、別な道を全部つくるといのは大変かもわかりませんが、通学路だけを一本つと引くということを考えられることはありませんでしたか。

説明者 それは当然あるかと思えます。ただ、どのルートをいくのかという問題と、昨今、特に防犯上の問題とかいろいろございまして、以前は田舎でも、ある意味、歩道がなくても畦道を通学路として使っておったということもあるんですけども、最近はそのようなものも通学路として指定しにくいとかいろんな社会的問題というふうなこともあろうかと思えますので…。

荒巻委員長 しかし、車は通るわけですよね、今のあれから言えば。むしろ、自転車、歩行者がということになったら、先ほど言われたほかのところを通すなんてことをやってもいいんですか。

寺田副本部長 我々がやるのは県道ですから、県道としてやるのか、特定の地域だけの話だったら市町村道じゃないのかというようないろんな議論もあって…。

荒巻委員長 制度上の問題…。

寺田副本部長 はい。

荒巻委員長 先ほどちょっと話題にしていた、結局、車は通っている。今、川本さんがおっしゃったように、自転車道、佐賀というのは、中学生、高校生がバスに乗ってくれない。バスが悪戦苦闘しているのは、中学生、高校生がバスに乗ってくれないからなんですよ。何でもかという、彼らは自転車を使うわけです。だから、ありとあらゆるところはウンカのごとく自転車が市内に向かって走り始める。というのは皆さんわかるだけけれど

も、こういうふう交渉が成り立たないところってあるじゃないですか。理由はわかりませんよ、どういう理由で反対されるか、いろいろ理由はあるでしょう。だけど、そのときはあきらめて自転車道だけ横に通したほうが早いんじゃないのとさっき話をしたんだけど、そういうことは考えられないですか。

説明者 この場合も先ほどから先生からご指摘があるように、5年ぐらいあんまり進んでないじゃないかということですけど、ある意味、それまでは順調に進んできておるといいますか、協力していただいている方が約9割ぐらいいらっしゃるというふうことから、始めてみて、ある意味わかったところもあるといいますが、そういったところもございまして、こういう事業を始める場合には、「皆さん、賛成ですか」と言うと、ある意味、賛成していただけるんですけども、個別交渉になるといろんな問題が出てくるというのが、僕らが今までやってきた中では結構あります。

荒巻委員長 そのとおりですよ。だから、もう無理すると皆さん大変だし、そしたら方針変えて、しばらくは違う方法を探ってみるとかという方法はあり得ないんですか。例えば、賛成された9割の方たちの土地を買わないというわけにはいかない、買うんでしょうね、きっと。買った上で買えなかったところを避けながらやる方法はありますかというのはいないんですか。

説明者 9割も、予算のこともあって単年度ですべて買えたわけじゃなくて、何年もかかって用地買収を進めてきておりますので、当然、契約が成立すれば、その時点で代金をお支払いする、契約をさせていただくわけですから、9割済んだ、残りの1割がまだ反対だということで、そこまで契約だけやって事業は履行していないということにはならないので、そこはちょっと、そこまで待っていただけるということになれば、とりあえず今契約しておいて、すべての皆さんから合意いただいたときに正式な契約にしましょうかという話が、そういう制度には今なってないと思いますので、一般的にこういうふうな事業の進め方というのをですね。

荒巻委員長 なんか無理に行っているということはないですか。15年から5年間ほとんど進捗しないような非常に難解なものを無理してつくらなくてもいいじゃんということはないですか。

説明者 ただ、こういった現状をみると、道路管理者として、先ほどもご説明したように、事故も相当起こっておるといふようなものを、歩道だけつくれば解消できるというものではないんでしょうけれども、そういうふうなことは道路管理者としても...

荒巻委員長 長さの大部分はもうやってこられましたよね、その区間の相当区間は改良がほとんど済んでいて、あと残るところが数カ所、いわゆる昔の広域農道から上がってきたところの部分、そのところに集約しているのであれば。

川本委員 ただ、この道は佐賀空港につながっている道ということで、ほかの道とはまちちょっと違ったと思うんですね。やっぱり通学路と一緒にできる道だったのか、真っ直ぐ、急ぐような人も多いでしょうし。

説明者 この道路はずっと以前からございまして、佐賀空港線と違いまして新たにつくった道路ではございませんので、もともと利用されておって、今回…。

川本委員 佐賀空港ができるということで拡幅になったところですね。

説明者 佐賀空港ができたことも契機でありますし、もともと、先ほどからお話があるように道路に対する要望というのはずっとあって、その中で順番をつけながら整備をしてきたというところで今になっておるといふことで、実際に用地交渉等に入ってみるとなかなか了解がいただけないところがあるというふうなことで。

ただ、先ほどから何度も言うように、大多数の方にはご賛同いただいでご契約をいただいでおるといふことで、事業の必要性等については、皆さん、ご了解いただいでいるといふふうに我々は思いまして事業を進めているところでございます。

荒巻委員長 ほかに何かありませんか。

池田委員 さっき出たみたいに、例えば、休止しちゃったら予算がつかないから交渉できないかもしれませんが、交渉せずに、向こうから言ってきたら翌年度に予算をとってとか、そういう方法はないんですかね。

説明者 それは選択肢としてないということではないと思いますけれども…。

池田委員 完全に休止して交渉に行かなくなるとまたね…。

寺田副本部長 用地交渉をしていて現場で一番困るのが、「よかよ」と言われてから、それこそ新規事業の立ち上げからすると、結局、1年のはかかるんですよ。だから、そのタイミングがなかなか。

荒巻委員長 それは、結局、「大体いいよ」と言ってもらった人の話ですね。今、先生が言われたのは、多分、「いいよ」と言ってもらえない人、分けてやるわけにはいかんということでしょう。だから、継続するとなると、「いい」と言った人にお金を払い、土地を買う。それから、「嫌だ」と言っている人とも粘り強く交渉をするということをやるといふことになるんですよ。だから、どこかで止めてしまって1回…。

寺田副本部長 一番望ましくはですよ、とりあえず中止ということにしておくと。用地交渉は、できたらやりたいわけですから、継続的にやって、了解をもらったところにはすぐ手当てができるような制度であればですね…。

荒巻委員長 それは継続と言うんだよね。今、寺田さんが言われたことは継続なんですよ、きっと、小淵さんのイメージからいくと。

説明者 ですから、そこが今副本部長が言うように、相手さんとの交渉を一時中断をして、頭を冷やした中でまたというのもあるんでしょうけれども、そうなったときに今説明するように、じゃいいぞと…。

寺田副本部長 協力した人が報われないということになる。

荒巻委員長 それはお金が出なくなるということですね。結局、ここの委員会が休みとあって、しばらく1年休みなさいと、頭冷やしなさいと言ったら、約束してもらった人のお金も出せなくなると。

寺田副本部長 そうですね。

川本委員 何軒かいらっしゃいますよね、だめと言っている人が。そこのところだけの、結局、今、道路の幅はあるわけでしょう。あと歩道をどうするかという問題でしょう。だから、今、了解してもらっている方は全部やって、車道だけやって、そして、了解していないところの歩道分をやらないということはできないんですか。今、了解していらっしゃるところは全部やってしまう。

説明者 ですから、基本的にはここの道路はもともとが車道の部分は確保されておったわけです。これがもともとの道路でございます。これに両側に歩道をつける、この部分を広げようという形で今事業を進めておりますので、ここの部分は今でも確保されております、車が通る部分についてはですね。

そういった意味で、ここの用地買収ができてないところについては、歩道が途切れ途切れになっている状況です。

池田委員 暫定的な歩道みたいなものはできないんですか。

説明者 暫定的につくるにしても、当然、それだけどこかに土地がないと。今回お願いする部分はこっちです。この背後地というのは、お願いする人と同じ地権者でございますので簡単には回せない。相当迂回させて回していくというのはあるんでしょうけれども。それはまた新たな、事業をまた計画をやってというふうな話になりますので。

荒巻委員長 計画するのは人の土地だから、計画を立てること自体が難しいということがありますね。

いかがでしょうか。これはほかのところに比べて時間をとりましたけれども、附帯意見といいますか、基本的には先ほどから出ているようにもう買えないところはしばらくほっといてもいいから、無理やり100%しようところから要求しません。それは無理なところは無理で、やれたところだけでも、くしの歯型になっても、それは道路管理者としては安全であるようにするということが望まれるかもしれないけど、そんなに無理してやって何とかという形ではないのではないかという意見を申し上げて、継続もやむなしということでもよろしいですか。

先ほど寺田さんがおっしゃったように、実際には買えないわけだから、それを無理やり買おうとすると、やっぱり非常に無理が出てきたりするところもあるかもしれませんので、そこはもうしょうがないということであれば、やれたところだけ、くしの歯型になっても、もう道路管理者としては恥ずかしいと思わなくていいですよという意見だとすると、それでもいいです。

中村部長 買えないという判断じゃないんですね、これ、買えるという判断をしているものですから。

荒巻委員長 先ほど、いわゆる民地境界がはっきりしないところがあるからという理由はすごくわかるわけ、それがはっきりすればできますねと。ただし、やっぱりエゴイズムのところって、必ず用地交渉、あるでしょう。だから、それは無理しなくていいですよと。

中村部長 その場合は、しかし法的手段に訴えることができる、収用ということができませんので。

荒巻委員長 そんなに気合いを入れてやることもないよ。

中村部長 おっしゃるように気合い入れてということじゃなくて、買えるという判断をしているんですね。ですから、どうしても、手続に時間がかかっているんだけど、手続を1個ずつ詰めていけば...

荒巻委員長 5年間、苦労されているということを見ると、これ、特別、潔癖にきちっとやらないとという問題ではなさそうなので、継続は認めますけれども、それほどという意見もありますということを理解しておいていただければと思います。じゃ、継続でよろしいですね。

続けてお願いします。

説明者 次、16番をお願いしたいんですが、先ほど、ご説明したところと同じ箇所でございます、佐賀脊振線の伊賀屋のところでございます。赤で塗っておる部分と緑の部分が事業が違うということで上がっております。ここは先ほどご説明させていただいたJRを越える部分の市道と市道の間の区間でございまして、今後の事業展開についてどのように進めていくのか、検討してまいりたいと考えております。

事業は、用地買収はすべて終えておりまして、JRを越える部分については先ほどご説明したような形で、今後、JRさんとの協議を進めていきたいと思っておりますけれども、沿線が農地でございますので、その部分の耕作道路の確保とか、そういったことで事業は継続させていただきたいと思っております。

荒巻委員長 これが選ばれた理由というのはすぐわかって、24年まで完成させるよと言いながら、実際は事業費ベースでいうと、20%ちょっと超したところ、25%ぐらいしかいまだできてないということだから、それは橋の値段が高いから、用地がきちっと決まって、基本計画を立てたら、あとは工事費が高いから事業費ベースがこれだけ処理できてないというふうに考えるんですか。

説明者 ご存じのとおり、昨今、県の財政状況等もございまして、JRを越えていく橋梁は相当の工事費を要するというので、今、先生ご指摘のとおり、全体事業費に対して進捗率が非常に悪うございます。そういったことも踏まえましてどういうふうな形でJRの部分の事業展開を図っていくのか、検討したいというふうに思っております。

荒巻委員長 ちなみに、橋梁区間で幾らかかるんですか。全体事業費が29億円でしょう。その中の橋梁一式の分が相当大きな費用を持っているから...

説明者 橋梁部分で約16億円です。これ、そんなに長くという形にはいかんもんですから、ほかの事業との、県の全体的な事業計画等を見ながら集中的に投資をやっていかにやいかんと思っておりますので。現在は非常に少ない進捗率でございますけれども、やり始めれば、先ほど申しましたように、用地もすべて買収しているということ、工事だけでございますので、金がある程度用意できれば進捗は図れると思っております。

荒巻委員長 ということは、今、平面交差でやっているものを立体に上げるための費用が16億円かかるから、それはもう交通政策で、どこを優先的にやるかで決まるということですか。

説明者 はい。

荒巻委員長 だから、あまり24年にこだわれないでしょう、むしろ。

中村部長 工期ですね。

荒巻委員長 そこは余り言わないほうがむしろいいと。

中村部長 今から取りかかっても24年なんですよ。

荒巻委員長 むしろ、佐賀県のお金の使い方の、1個で16億円という、結構むきになって考えないといけない金額ですよ。そんなにすんなりと工期を守れと私たちは言わないほうがいいということでしょう。

中村部長 とにかく、ことしちゃんとお金を入れて取りかかっても24年までかかるということですので。

荒巻委員長 それはまだ決断できてないわけでしょう。

中村部長 はい、そういう決断はしてないということです。

荒巻委員長 我々が議論することではなさそうな気がするけど。

中村部長 当面は、この区間はちょっと幅が広がっておりますけれども、ここが立体交差で橋梁にするところですね。ここの周辺はすべて田んぼでございますので、そのためにも道路としてはつないでやっておく。橋梁の高架部分につきましても側道を設ける、これは農作業用の側道も必要になってきますので。ですから、そういった必要な部分については...

荒巻委員長 そんなに大きな金じゃないから事業ができると。

説明者 引き続き事業をやっていくと。やっていかないと営農ができないということになりますので、そういった意味で事業は継続でお願いをしたいと。

また、この区間につきまして多額の費用を要する部分については、先ほど部長もお話しさせていただいたように、部内でもどういった形で事業を進めるのか、JRさんともども協議をしていきたいと考えておりますので、これも継続でお願いをしたいと考えております。

荒巻委員長 これは、一番最後は橋を架けるかどうか、いつまでに架けるかということ、これは極めて行政判断の部分になってくるので、この事業が妥当であるかどうかということよりも、むしろ財政的な条件に従って判断されるべき事項なのかもしれませんね。この道は確かに重要な道であることは認めますけれども、それがこういう大きなお金をつぎ込まなければいけないことだから、その判断はちょっと我々のところではできにくいかもしれませんけれども。

川本委員 これ、平成8年に事業が決まっていますね。そのときに29億円の予算はついたのでですか。

説明者 途中で事業費の見直しを若干やっていると思いますけれども、全体工区としてはこの区間を、先ほど説明しましたように、堀立の交差点がございまして、この横に現道がございまして、堀立の交差点も将来的には立体交差化をするというふうなときに、このところにタッチできないんですね、34号が上がるということで。そのためにこのところで佐賀脊振線というものはこっち側につけかえてつないでおかないと将来的にできないということで計画を立てております。ただ、何で8年から今まで時間を要したかといいますと、先ほども説明したように、全体の用地買収の中で、そのころ、圃場整備が計画されておったんですが、なかなかこれが、できるという話だったものが、いろいろ地元調整の中で時間がかかったという...

川本委員 そういう意味じゃなくて、このときにもう既に県かなんかにお金が28億来るわけですか。

説明者 来ません。あくまでも全体事業費を...

川本委員 29億ということになるわけですね。

説明者 そういうものの中で単年度ごとに年度計画を立てて、今年度幾らですよというふうな予算の要望をやっていくわけですが、初年度に、当初1億要望しておったものが、予算がついてもなかなか地元との協議がうまくいかずにその予算を減額せざるを得ないとか、そういったことで、29億は最初から担保されているということではないんですけれども。

川本委員 国からだと県におりてきて、プールして利子がついているようなことじゃないわけですね。

寺田副本部長 年度、年度に要望して。

川本委員 わかりました。

荒巻委員長 よろしいですか。非常に難しい判断、皆さん方がこのことの説明をお聞きしたいとおっしゃったのは、非常に低い進捗率というか、そういうことがどういう原因で起きているのかということを確認してほしいということだったんだと思いますけど、継続しておかないと、側道の部分だとか、そういう農家の人たちが普通一般に使う道路の整備というのができなくなるということと、最終的に大きな枠組みになる16億の橋梁部分については、これはもう極めて行政判断というか、判断は県の側にあつて、財政上の問題として認識するというので、多分、24年までに間に合わない可能性のほうが高いと僕は思うけども、それはこの委員会が判断することではないだろうと思いますので、この委員会としては継続でよろしいかと思いますが、よろしいでしょうか。 それでは、引き続き、個別ごとに簡便に話をさせていただいて1つずつ理解していきたいと思います。

説明者 17番をお願いいたします。場所は川上牛津線の大和町に入ったところでございます。

ここが国道263号、ちょうどこの付近がジャスコになります。これが小城のほうに参ります佐賀外環状線、ここに大和中学校がございまして、この沿線には白石のほうに行く幹線

水路がございますけれども、それに沿って川上牛津線というところで。ここに集落がございますけれども、クランク状態に曲がっておるといふようなところを、現道を拡幅するというふうなことよりも、集落の中をミニバイパスで抜くというふうな計画をやっておるところでございます。ほとんどが農地なんですけれども、圃場整備等が終わっておるところを斜めに切るということで、ルートの問題等でまだ地元と合意形成がされてないというふうなことで、ここが現道を拡幅する部分なんですけれども、2本川がございます、山王川と東平川というのがございまして、山王川のすぐ横のところの家屋の契約を今年度やる予定にしております。当面はこの区間の、先ほど言いました水路沿いの道路を、現道部分の改良工事を行いたいと。並行してミニバイパス区間の皆さん方との協議を並行して進めて、できるだけ早い用地買収を図りたいということで、この事業についても継続をお願いをしたいと考えております。

荒巻委員長 これも先ほど言った六十何パーセントで止まっている理由というのは、土地の部分のところはほとんどうまくいかない。この表を見ると、17、18、19 とほとんど進捗しない理由は、曲がったところの水田のところはうまく合意形成ができない。

説明者 このところに家屋があったんですけれども、これが水路でございますけれども、この区間が現道を広げる部分なんですけど、このところを用地補償、家屋補償をやっておりましたけれども、やっとことし、できそうだということで、この部分と、もう1軒ここに、2軒ほどここにございますけども、この部分については家屋補償を今年度契約させていただいて、来年度にはこの区間の工事を進めたいというふうに考えておりますので継続でお願いしたいと思います。

荒巻委員長 下のほうは大丈夫ですか、曲がったところ。水田を斜めに横切っていくのが問題だとおっしゃった、多分そうだろうと理解しますが。

説明者 今、このところ、地域の自治会長さん等と今後の進め方についても協議をさせていただいておるところでございます。

荒巻委員長 よろしいですか。無理もない、集落の中をクランクで走っていくというか、かぎ型に走っていくのは地域の人にとっても問題があるということであれば、この計画はもともと無理であったということは言えないと思いますけど、よろしいですか。

鳥井委員 費用対効果が39.9と非常に高いんですけど、走行時間短縮便益が420億円と。どの道を通ったらそんなに便益が出るんでしょうか。

説明者 こういうふうな状況で、車が1台通るとやっというふうな道路でございますので、ほとんどスピードは出せないということで、ミニバイパスでいきますと、先ほど示した写真がこの付近の写真なんですけども、こういうふうな状況のところでございますので、当然、集落の中をゆっくりと走るしかない。そこをこういうふうにバイパスをするということで、この走行速度が時速60キロと、現道が時速20キロというふうなことで想定していますので、4分ぐらいの時間短縮が図れるということ…。

荒巻委員長 交通量を掛けて、何十年間をかけて、40年ですか。交通量が多いと稼げる。

いわゆる今言われたみたいに 20 キロのところを 60 キロで走れるんだったら稼げる。確かにそのとおりなんだけど、けたが違うね。30 倍の B / C がある道路なんて見たこともないしね。

説明者 そうですね、これ多いですね。交通量も 1 万台を越えているということで。

川原建設政策監 コストが安いということもあります。

荒巻委員長 拡幅しないでバイパスをつくったから、周りに土地があったということ。

じゃ、B / C を信じて継続でお願いします。

それじゃ、どうぞお願いします。

説明者 次、18 番をお願いいたします。これも同じ川上牛津線でございますけど、休憩前にご説明させていただいた部分がこのところでございますけれども、ここは国道 203 号と、ここが三日月の役場でございますけれども、ここに河川が入っておりますけれども、これが佐賀唐津道路の計画帯です。有明海沿岸道路につなぐということで、現在、計画帯としてお示ししておりますけど、この幅の中に道路をつくるということで考えておる計画帯の幅でございます。ここが三日月の小中学校というふうなところで、この区間の改良を進めております。

現在は、大分できてきておりまして、今、この交差点付近が残っております。下が 203 号で、下のほうが小城・唐津方面、こっちが佐賀方面です。ここには先ほどのところと同じようにこれに並行して水路がございます。この交差点をまず改良するというので、この水路の改良事業を農地防災事務所というところで、国の農林部門の事業でつくられておりまして、この区間もあわせて事業をやるということで、今、交差点部分で、ここここに家屋がございますけれども、これは補償を終わって、この間、発注したところでございますけれども、事業を進めるといふところです。203 号の川上牛津線の改良とあわせて 203 の交差点部分の改良も行っていくということでございます。ここが三日月支所ということで、小城市においては、今、分庁方式のものを三日月の現在の支所を中心にといふことで決定されておりまして、これは直轄の国道でございますので国のほうにもお願いをして、この交差点改良と、ここには歩道がございませんので、あわせて歩道の整備も、今、市のほうからされておって、それについて国のほうで検討していただいているというふうな状況でございます。

ここがおくれたというのは、ここにございまして、これが移転できないということで、社会教育上、あまり好ましくない建物だということで、支障となるんですけれども、移転地が認められないそうなんです。

荒巻委員長 歓迎されない...

川原建設政策監 法的に建てられない。

荒巻委員長 ここから外に動けないわけですか。

川原建設政策監 ここでないとだめだということだと。

説明者 減収といたしますか、そういったものに対する補償とか、そのところがなかなか

かお話ができないということもございまして…。

荒巻委員長 まだそこは解決してないんでしょう。

説明者 はい、ここはできておりませんけれども…。

荒巻委員長 交差点のところには引っかからないの。

説明者 交差点にかかります。特に交通量が多い国道側は用地買収が今から、ここはほとんど土地ぐらいなんですけど、ちょうどここに犬猫病院がございまして、これがかかるか、かからないかぐらいのところございまして、今後、交渉を進めていきます。歩道については今からの事業でございますので、これとあわせてやっていく上からも、これは継続事業で、この交差点改良を含めて事業を進めていきたいと考えております。

荒巻委員長 よろしいですか。 では、引き続きお願いします。

説明者 19番をお願いいたします。ここが北山ダムになります、ここが323です。ここに入れておりますけれども、これは嘉瀬川ダムで湛水する部分でございます。ここに結構長い橋が、鷹ノ羽橋があります。これをずっと三瀬のほうに行きまして、これが21世紀県民の森です。ここのところに小学校がございまして、ここも県道でございます。これも山地部、三瀬と富士町を結ぶ山間地の道路でございます。そういった中で先ほどもご説明させていただいた観光道路的な役割も結構多いわけですけれども、そういった中で道路の線形が非常に悪いというふうなことで改良事業を行っていくということで、嘉瀬川ダムのほうからずっと用地買収をしながら拡幅工事を進めておるところでございます。

これが既に終えたところでございますけれども、こういうふうに現道が非常に屈曲しておるといって、ここが小学校でございますけれども、小学校の前の道路ということで、この区間について全体1,360メートルのうち残り約1,000メートル区間についても随時事業を進めていきたいと考えております。

荒巻委員長 その右側は、もうできてるんですか。

説明者 こっち側もできております。

荒巻委員長 その真ん中が抜けていると。

説明者 はい。

荒巻委員長 そうすると、263号線から嘉瀬川ダムの鷹ノ羽橋のところまで大体通ると。

説明者 そうですね。

荒巻委員長 それが24年に完成しますか。先ほど言われたみたいに、嘉瀬川ダムの完成があと3年か4年でしょう。ということになると、24年というのはちょうどいいタイミングなんですよ、観光的なものを、ダムを単純に水がめにして使うだけでなく観光的な資源として使おうというのが県の戦略でしょうから、それが遅れると、この部分は非常にまずいですよね。

説明者 今までこっち側からずっとしてきておるわけですがけれども、なかなか集中して事業費がつけきれないということちょっと進捗がおくれておりますけれども、先生がおっしゃるように、ここができてしまうと263から全線つながると。将来的には非常に観

光に寄与するということでございますので、ここについては事業の集中投資といいますが、そういったことを検討してダムの完成までには竣工させる…。

荒巻委員長 特に阻害になるものはない。今言われたみたいに、事業費が必ずしも十分でなかったのでおけているだけで、基本的に何か阻害要因があるということではないですか。

説明者 特に用地買収とか、そういったことで問題があっているところではございません。

荒巻委員長 よろしいですか。ここは見たらわかるように、ずっとこっちからきているから、こっちのお金がついているけど、こっちのお金がついてないという話で、特に阻害要因はないそうなので、4年間で仕上げるとおっしゃってますので、ぜひ。それは先ほどと違って、これは多分、富士町と約束されていると思うんですよね。富士町の振興計画の中の結構重要な役割を果たしていると思いますから、これだけは何とか仕上げていただかないと約束違反になってしまう、富士町には多大な迷惑をかけていますので。あそこにもう既にいろいろ、西さんたちがやっている菖蒲ゴゼンの、菖蒲のところにでき上がってますよね、そういうあれが、橋のこっち側にほぼでき上がっていて、すぐ開始すると言っていましたので、それは多分、福岡あたりのお客さんをターゲットにしてやるのが前提ですから、あそその道路が悪いと怒られるかもしれません。これは先ほどと真反対なことを言いますが、ちゃんと時間内に終わるようにしていただきたいと思います。

継続でよろしいですね。お認めください。

次、お願いします。

説明者 20番をお願いいたします。吉野ヶ里町でございまして、国道34号から久留米のほうに参ります、途中にサティがございまして。ここが上峰町役場ですけれども、その前の区間の道路でございまして。サティの前のところに用地買収が一部できずに拡幅工事が終わっていないということで、ちょうど34号の分岐のところですが、ここがサティでございまして、この区間の用地がまだ取得できておりませんで…。

荒巻委員長 一番大事なところですね。

説明者 あと、約1割程度でございまして、家屋交渉が1戸、今、鋭意交渉を進めておるといふふうなことでございまして、さっき先生もおっしゃるように、一番大事なところ、やらにゃいかんというところでちょっと足踏みをしておりますので…。

荒巻委員長 交差点部はもうできているんですか。

寺田副本部長 本当の交差点部は神埼土木の管内で、それは暫定でできています。

荒巻委員長 途中が狭くなっているわけですね。そしてまた広がっている。

寺田副本部長 もとに戻ってます。

荒巻委員長 これ、久留米に行く一番近道ですね。

寺田副本部長 そうです。

川本委員 「近隣に新たな商業施設が進出」と書いてありますが、これはサティのこと

ですか。

説明者 道反対側にトライアルが来るそうです。

川本委員 そうですか、それじゃ必要かもしれませんね。サティーはね…。

寺田副本部長 サティーの前にトライアルが来て大丈夫かという感じですね。

川本委員 道ができる前に次々に大型商業施設が崩れていくというのは、ちょっと問題ですね。

荒巻委員長 今でも、ここ、建てられるんですね、新しい都市計画…。

寺田副本部長 都市計画では建てられます。

荒巻委員長 近隣商業かなんかにしてあるんですか。

説明者 用途が決まってない白地なので。

寺田副本部長 用途を決めろと言っているんですけどね。

川本委員 温泉があるところですかね。

寺田副本部長 そうです。

川本委員 あの温泉、結構はやってますね。

小野副本部長 トライアルは床面積の1万をちょっと切ってつくる…。

荒巻委員長 では、お認めください。これはそれこそ頑張らざるを得ない場所のようです。

どうぞ、続けてお願いします。

説明者 21番をお願いいたします。これは伊万里のほうでございます。場所は、これが国道202号、市役所がここになります。これが国道498号で、ここに線を引いておりますのが498号の大坪バイパス、これから先が市道の都市計画街路事業として進めている事業でございます。今回の件は、伊万里商業高校があるところの横の道路でございます、黒川松島線といいます。こっちが北側、ここの用地買収ができてなくて工事ができてませんでしたけれども、やっと用地交渉が成立いたしましたして引き続き工事を進めていきたいと。

荒巻委員長 全部終わったんですか、用地交渉は。

説明者 はい。この区間の工事が残っておりますので、この工事を終わって完了ということでございますので、これも継続でお願いをしたいと考えております。

荒巻委員長 よろしいでしょうか。これは阻害要因がなくなったということで、次、お願いします。

説明者 22番をお願いいたします。波佐見塩田線でございます。

これが34号でございます、ここが武雄南のジャンクションでございます。34号から波佐見に行く道路でございます。この青の部分は終わっております、この部分が今残っております。ここの中で2戸が家屋交渉ができてないというふうなことでございます。ここにも用地難航箇所が…。

荒巻委員長 家じゃなくて土地の問題ですね。

説明者 はい。

荒巻委員長 見込みないですか。だって、3年ぐらい進捗率が上がらんとところを見ると多分、3年ぐらい止まっているんでしょう。

説明者 そういった状況でまだ用地買収ができておりません。これも交差点を含めて前後区間は終わっておりますけれども、中の部分ができてないということで、全体的な整備効果を発現させるためにも、これは引き続き事業を進めていきたいと考えております。

荒巻委員長 先ほどと状況は全く同じですね。ある意味でいうと、もう皆さんたちの説明は、売っていただいた方、約束をした方たちに対して止められないということが一番大きな理由のようですけど、その人たちに対する信頼を裏切れないから継続させてくださいというのが一番大きな理由のようですけども、止まっている部分は、それはまああれだけ、止まっている部分はどうするんだろうというのがですね、理由はいろいろあるんだと思うんですけどね、個人的な情報にかかわるからあんまりおっしゃれないのかもしれませんが、こうなったときに、今もう非常に厳しいから、できないところはしばらくほっといてもいいという感覚がありますか、ということです。もう無理して、お金もないし、そういうところはほかに回して、地元がやっぱりどうしても要るよと言ったときにつくろうかというぐらいのことです。ただ、小淵さんが言われるのは、売ってあげるよと言った人たちに対して、止めると裏切り行為になるから継続にしてくださいという理由しか、今のところ、思い浮かばないんだけど。

説明者 途中は用地買収が既に済んでおるところもございまして、ご協力いただいた方、これが全線、用地買収がすべてできてないということになれば、当然、お休みしましょうかというのはあると思うんですけど、もともと900メートルの事業を行いますということでご協力をいただいた方が相当数いらっしゃる。用地の進捗率として94%ぐらい上がっているというふうなことから、この区間をやめるというのは、そういうふうにいるいろいろご協力いただいた方、あるいは我々も目的を持ってやってきた事業を、皆さん方にもう少しご協力いただけるようにお話ししていけばということと考えておりますので…。

荒巻委員長 できると思っておられるんですね。

説明者 はい。

荒巻委員長 よろしいですか。これだけ、もう94%ぐらい用地交渉は済んでますということのようですけど、左右とってきて、あとちょっとだけ残ってますねということで、継続しないと、佐賀県としては、せっかく交渉してきたものが全部消えてなくなるみたいな言い方なんですけれども、よろしければご承認ください。

池田委員 契約の仕方で、事業の目的として道路を通すということがあって、幾つかの用地買収が必要だよということで、例えばテクニク的には、それが全部成就しない限りは契約の解約ができるような条件付きの契約書も可能じゃないかという気がするんだけど、それぞれに買っちゃう、買っちゃうと無条件に言っちゃうから、後で信頼を裏切れないということになるのであってですね。もともとが、その人の土地が欲しいというよりも、合わせて全部の分の土地が欲しいという目的で道路の用地買収をやるんですから、売

買の目的、第1条とかに普通書くんですけれども、そこにきちっと明示して、要は、解除条件をつけての契約書をつくらとか何か考えてやっていかないといけない時期に来ているような気がしますけどね。

寺田副本部長 仮契約をして、工事はとりあえず全部終わるまでやりませんとか、仮契約をしておいて、全部話がついたら契約というようなシステムでよかったですね。

池田委員 契約に条件をつければ技術的には十分、解除権を留保するような形で…。

中村部長 支払いはどの時点でということが難しいですね。

池田委員 そこらあたりはもっと詰めて、本当にそういうふうにするんなら詰めていってということになると思いますけど、手段の問題ですから、目的のほうじゃなくて。

寺田副本部長 契約しておいて、使用はしていいよというような形にするかですね。

荒巻委員長 所有を移さないとか。

池田委員 使用権は留保すると。

寺田副本部長 そういうのができたらですね。

池田委員 できると思いますけどね、法律上は問題ないと思います。

小野副本部長 補償関係の建物関係の扱いをどうするかとか、いろいろ問題が出てくるんですよ。

池田委員 各論かなという気がしますけれどもね。

荒巻委員長 今言われたみたいなことは、結局、地域が欲しいと、どうしてもつくってくださいと。基本的な道路は概成したと思うんですね。ただしかし、少しずつ質を上げていこうという要求が地域の側にあることは認めます。それを受けてやっていくんでしょけれども、やっぱり協力が得られない場合には全体として、今、池田先生が言われたみたいなことが手法としてあるとなると、あんまり無理して今から、基盤をきちっとつくって皆さんを平等にするという時代は大体終わって、あとは質の向上だとか、地域に対する要望をきちりどれくらいやっていくかという時代に入ってきているのだとすれば、今、先生が言われたみたいに、今からのあれは、いわゆる土地収用でがさっと道路をつくっていくよというようなやり方ではもうないだろうから、そうなる、今言われたみたいに全体が買えたときに使うという手法をやっていくというアイデアはすごくおもしろいなと思っています。

だから、道路をつくる状況が随分変わってきたんだと思うんですね。ただ、基幹になるやつというのはやむを得ないじゃないですか。例えば、有明海沿岸道路をつくりましょうというときには、それは佐賀県だけの問題ではなくて、集落だけの問題ではなくて、県の骨格にかかわる骨組みの問題だから、これはもう収用させてくれと言わざるを得ない場所が起こるかもしれない。だけど、地域のこういうふうな道路というのは、ある意味、地域の意見がまとまらなければというのはあり得る選択かもしれないですね。

川本委員 いろいろ理由があって、絶対に先祖伝来のそこを動かたくないという人もいるわけでしょう。そういうのが一番最初に合意が取れるかどうか、100%取れてない今

の条件は出せないんじゃないかなと思うんですけど。みんなが100%オーケーなときに今の条件を出せて、そのときにゴーサインで今からスタートしましょうと。その辺、難しいでしょうね。道ぐらい、ちょっとだといいかもわかりませんが、もっと大がかりなときは、先祖伝来の、田畑全部を売り払うのに、ただお金じゃなくて、どうしてもここにいたいという人を...

荒巻委員長 道路はあきらめるんでしょうね、そういうときにはもう。もう大体できてきたから。

説明者 道路の種別といたしますか、県が進めておる幹線ネットワークの道路と、こういうふうな一般の道路というのは使われ方も違いますし、基本的にはこういった道路というのは地域の方が一番使われるというふうに我々も思っております。きょう、再評価をお願いしている事業というのは、相当前に、10年前に計画したものでございますので、今と計画の進め方といたしますか、事業の進め方が若干違う時代に、ここ10年で相当変わってきているというふうに感じますので、昨今はそういった意味で、事業を立ち上げるときに、本当に皆さん方の合意形成がなされるのかということころは、新規事業評価という形の中で、委員の皆さんもご存じのように、そういう形で、最初から何人かが言ったからいいよという形で安易に進めると、途中でそういうことも起こるという反省の上に立って、今立ち上げている事業はそういう形で進めております。

今後、先ほどおっしゃったように、そういうことができないということではなくて、できるかどうか、予算の話ですから簡単にいかない。

荒巻委員長 相手があることだから、信頼とかなんとかもあるから...

寺田副本部長 地域で代替地とか、出て行きなさいじゃなくて、隣に土地があればいいわけですから、そういうことで代替地をあっせんしたり、そういうふうなことを地域で取り組んでいただくような仕掛けも必要になると思います。

荒巻委員長 そういうことをしていった地域道路をつくっていくということですね。

寺田副本部長 そうですね。地域の人たちが自分たちでつくるというような仕組みにもっていく...

荒巻委員長 もっていかないと、全部こっちが交渉してやるという時代の道路のつくり方では、もうなくなってきているということでしょうね。

非常に貴重なご提言をいただいたので、そういうことも今後に生かしていただくことにして、これはこれで事業を継続しておかないとあれができませんということですので継続でいきたいと思えます。よろしく申し上げます。

次申し上げます。

道路改築事業

説明者（小淵道路課技術監） 次、23番をお願いいたします。これから事業が変わって道路改築事業になります。小城富士線です。

場所は、小城の清水の滝に行く道路でございます。小城のまちなかから須賀神社をちょっと右に曲がりまして、これを抜けますと323、富士町のほうに行きます。ここが清水の滝のところでございます、ここに小城のパーキングエリアということで、ここについては小城市のほうでスマートインター、お聞きになったことがあるかと思えますけれども、スマートインターをつくりたいというふうなことで、そういうふうな関係機関とも協議をなされているというふうなところでございます。

ここは道路自体は小城市と富士町を結ぶわけですが、清水を中心とした観光に資する道路であろうと。あわせて手前のほうに小学校がございまして通学路も兼ねておるところでございますが、1車線しかないということで現道の改良工事とあわせて歩道の整備をやっておるといふふうなところでございます。

これは現道の状況でございますけれども、ほぼ整備が済んだところでございます、手前のほうが済んでない状況です。特に清水の鯉のシーズンになりますと車がいっぱい来ますので相当の交通量がある道路でございます。

全体延長は850メートル、全体事業費6億円というふうなことで進めております。

ほぼ概成いたしておりますが、所有者は同じ方ですが、相続問題ということで用地買収が今滞っているということでありまして、その中でまた抵当権の問題とか、そういうふうな問題が今発生しております。これについて相続の交渉を鋭意進めておりまして、それが終われば特に補償物件もないということですので工事に移りたいということで、残事業もこの区間だけというふうなことでございますので、これにつきましても継続で事業を進めていきたいというふうにご考えております。

荒巻委員長 何かご質問ありますか。

前の地図を見せていただけませんか。鯉を食べるところ....

説明者 鯉はこの辺です。

荒巻委員長 ということは、それから先は計画はないですね。これは林道でしょう、ある意味で言うと、そこは。

小野副本部長 県道です。

荒巻委員長 あれはめっちゃ狭い道でしょう。

説明者 手は入れております。

小野副本部長 5メートルの道路です。

荒巻委員長 古湯温泉に抜ける道ですよ。

説明者 全体狭いです。林道はですね....

荒巻委員長 昔の林道フの幅の狭さ、曲線、そこをやるうという気はないですね。

説明者 はい。

荒巻委員長 安心しました。やらなくていいんじゃないかと思っていましたので。清水の鯉料理屋さんのところまでですね。

説明者 40件ぐらい店があると思えますけれども、お客さんも結構多うございますので

ですね。

古賀先生のほうから交通量が減っているのは何でだと。平成 11 年から平成 17 年にかけて交通量が減っておるんですね。我々もよくわからないんですけど、ちょうどこのころ、コイヘルペスの問題があって、清水の鯉のあらいのお客さんが多い中で、ちょうどその時期だったのかなというふうに、センサスをやったころがですね。

荒巻委員長 30%も下がるということは考えられんすもんね。

説明者 それまで大体同じぐらいのペースで推移してきておりますので、それ以外に原因がないと思いますので。

小野副本部長 お堀のコイが死んだのも平成 17 年です。

荒巻委員長 ちょうど痛手をこうむったころですね。佐賀の名物の一つですので、筑後の人たちは、ここに来て鯉を食べるのが楽しみだったそうですから、昔の人は。それをねらって小城羊羹をつくってましたと村岡総本舗の村岡さんが言っておられました。

よろしいですか。 それでは、継続でお願いいたします。

次お願いします。

説明者 24 番をお願いいたします。玄海町でございますけれども、肥前呼子線です。玄海町役場の前に加倉仮屋港線という県道がございます。これは今、バイパスを役場の裏のところに整備しております。これから旧肥前町のほうに行く県道でございます。このところは急に上がっておりまして、ヘアピンカーブになっておりまして非常に狭い。現状はこういうふうに非常に狭い道路です。ここが役場です。旧道がここにありますが、今、この整備をしております。これからこっちがずっと終わっております。ここにさっきの狭い道がございまして、高低差がございまして、補強土壁で今やっておりますけれども、そういったことでちょっと時間がかかっておりますけれども、用地買収も終えておりまして、あと、工事を残すだけということで、これについてもこの分の工事が完了すれば供用できるということです。

荒巻委員長 20 年度で赤の部分は終わるわけですね。

説明者 はい。これは先ほど言いましたように、補強土壁で少しずつ上げていく、また来年度も同じようなところをずっと上げていく形になると。

荒巻委員長 残りは左側の黄色の線ですか。

説明者 黄色の部分ですね。

荒巻委員長 次年度以降はね。

説明者 はい。そういうふうなことでできるだけ早い時期に、支障となるものもございませんので、工事進捗に努めていきたいと考えております。

荒巻委員長 それでは、これももうでき上がり寸前のところですので、あとちょっとだけということですのでお認めいただきたいと思います。

次お願いいたします。

説明者 25 番をお願いいたします。高串港線と申しまして肥前町にあります。

ここが玄海町でございまして、これは 204 号でございまして。ここは古保志気の交差点です。これからこっちに行きますと星賀のほうに行きまして、現在ここに鷹島肥前大橋を建設しております。ここが旧肥前役場、今の肥前支所になりますけれども、この交差点から南のほうに、ここが高串港、ここが星賀港ですけれども、漁港がございまして、そこに行く道路でございまして。途中で小学校がございまして通学路としても使っておるんですけども、非常に狭いところなんです。ただ、漁港ということでそれなりに鮮魚の運搬のトラックもあるということで、バスも通っております、1車線約4メートルから5メートルの幅員でございましてけれども、そういったところに時間的にある意味、日当たりの交通量は少ないんですけども、集中的に交通量があるというふうなところでございまして、ここの改良工事ということで進めておりました。

全体延長900メートル、全体事業費は5.8億円ということで事業を進めております。

交差点部分はそれなりに広うございましたので、中のほうからずっと改良工事を進めております。ここは用地買収まで終わっておりますけれども、ちょうどこの、これが現道でこうヘアピンになっておりますけれども、この区間がカーブも小さいし、縦断勾配も厳しいということで、こういうふうに戻すバイパス計画ということで考えておりましたけれども、この付近に木がございまして、その木は非常に、通常でありますと立ち木は伐採してくださいという話なんです、そういうわけにはいかないというふうな、いろんな思いがあるという木でございまして、そのこのところの交渉が難航しております。あとのところはすべて用地買収は完了しております。

ここは暫定的といいますか、まだ舗装までしておりませんが、拡幅の部分の工事は今進んでおります。ここでタッチしますので、ここまでの工事を今年度やりまして、あわせてこっち側、今改良しておるところの舗装を来年度以降進めていきたいということで、用地買収が終わっておるということで、早期の効果発現ということで、今年度で終わらないということで継続をお願いいたします。

荒巻委員長 左上のほうは、もう土地は買えたんですか。立ち木の話は...

説明者 このところだけがまだできていない。これは今ずっと交渉させていただいております。

荒巻委員長 立ち木の部分だけが...

説明者 立ち木の部分と、土地も当然ございましてけれども、その方は1名ですけども、その方とずっと交渉を、地区の区長さんといいますか、そういった方にもお願いしながら交渉を進めております。

荒巻委員長 先ほどと同じような状況で、やむを得なければ旧道もヘアピンのまま使っておかないとなかなかうまくいかないだろうなという感じがしますけどね。立ち木なんていうのは、もう価値の問題だから財産権の問題じゃないでしょう。そうすると、普通のやつよりもっと難しいですよ、きっと。一種の意思の問題だから。

説明者 県庁のすぐそこにも楠がございましたけれども、ああいった移植ということに

なると、通常、立ち木というのは、その価値に対してこれだけお支払いしますという形になるんですけども、移植というのは、その木が枯れてしまってはどうしようもないし、そういうものも含めて、価値観とか、当然、ご先祖さんからのいろんなこともございましょうということの一概にどうのこうのとは言えないんですけども、これについては少しずつお話をさせていただいているという状況ですので進展はしていると。

荒巻委員長 道路計画をするときに一番大きな問題ですよ、そういういわば御神木だとか、思い入れだとか、そういうものがあるものは経済評価できないから、対価代償ができないじゃないですか。そういうふうなものが引っ掛かってくると、もうにっちもさっちもいかないというのが今まで何回も経験してきたことが、私は計画を立てるとき、呼子大橋の橋脚を建てる場所がお宮さん、呼子の側の人たちから見れば信仰があった。それはもうだれが何と言おうと絶対的な条件なんですよ。ルートを変えざるを得ないというような話で計画決定を打つ前にルートを変えました。これはそういうふうな、皆さんの共通の信仰ということではなくて個人の思い入れだから、そういうことが計画を立てたときにわかっていたとは思えないけれども、ある意味、一番難しいテーマに当たられたなという感じがするんですよ。だから非常に解決しにくい問題だろうという気がするんですよ。それは個人の思いだから、それが間違ってますとか、いいですよとか、高いですよとか、安いですよとか、常識はこの線ですよとか言えないでしょう、絶対に。

だから、そういうのに当たるとしばらく休みという形で止めなきゃいけないでしょうけど、また先ほどと同じように、こっちの人、買っちゃったもんなどという話になっているわけでしょう。多分、一番厄介な話になってくるのではないだろうかという感じがしますね。

説明者 先生がおっしゃるように、僕らも計画を入れるときに、神社仏閣とか、そういったものは考えるんですけど、そこまで思いが...

荒巻委員長 それは無理ですよ、個人の所有の木に対する信仰的なものとか、先祖から引き継いだものをどうにかしてくれと言われても、どうしようもないじゃないですか。

説明者 今、そういうふうなことで少しずつお話をさせていただいております。

荒巻委員長 地元の人たちが解決してもらわないと、県が解決するという問題ではないような気がするけどな。

これは継続でやむを得ないと私も思いますけども、先ほど言ったみたいに困難性というのは十分あれで、これからもめるだろうなという感じがしますね。

次お願いします。

説明者 26番です。これは武雄のほうでございまして、これが34号でございまして。ここが武雄北方インターで、これが長崎自動車道です。国道498号が、こっちが伊万里側でございまして。県道北方朝日線というのが武雄インターの北方寄りのところにタッチしております。498号から武雄の市街地に向かう中野武雄線と申しますけれども、この区間の道路事業でございまして。

現状、こういうふうに非常に狭かったところ、これは既に改良ができて、歩道ができて

というふうな状況の写真でございます。この先は非常に狭い状況になっております。この付近に市営住宅がございます。これは市道でございます、市道の改良とあわせて県道の改良を交差点を含めて進めてきております。その中で残っている部分が、家屋交渉が5戸残っております。赤で塗っておる部分が今年度、補償させていただくということで契約をさせていただいた部分でございます。残りが約200メートルでございます。この区間が290メートルでございますけれども、この部分については交差点を含んで既に完了しております。

市街地に行きまして、この先に行きますと街路事業で道路の拡幅事業をしております。ここは中抜け区間のようになっておりますので、これにつきましても随時、家屋等の補償をお願いしながら工事を進めていきたいということで継続をお願いをしたいということです。

荒巻委員長 左もできている、右もできているんですか。

説明者 ちょっと見えにくいんですが、ここはでき上がっております。

荒巻委員長 青の部分もでき上がっているんですね。家がいっぱい並んでいる部分だけがまだ残っていると。

説明者 はい。

荒巻委員長 それは何メートルですか。

説明者 これが約210メートルです。市街地に向かう道路でございます、車が結構多うございますので継続でお願いしたいと思います。

荒巻委員長 これも継続でよろしいでしょうか。非常に難しい仕事をされているのは理解できますけど。次、お願いします。

説明者 以上で終わります。

荒巻委員長 今、全体をお聞きしまして、基本的には継続でよいと。古賀先生も、いろいろ意見はあるけれども、継続でよいということで、古賀先生の意見をイメージすると、継続でやむを得ないということでもいいと思いますが、何か道路行政について言っておきたいことがあればお願いします。

鳥井委員 公共事業の評価はいろんな観点から考えないといけないので非常に難しいのと、あと、道路はほとんどわからないので意見を申し上げるのは非常に恐縮なんですけど、今回の道路事業全体を拝見いたしまして、確かに必要な道路、子供さんの通学路の問題とかで必要な道路も確かにあるなと思いました。

ただ一方では、私は松梅地区に友達がいて、その家はたしか3年ほど前に家を建てました。私の松梅に対するイメージは風情があって、この時期は松梅ならではの干し柿がつくられていて、佐賀県の非常にすばらしい財産だなと、そんなふうに景観を見て思っていました。263号線の福岡と佐賀を結ぶ非常に重要な道路であるので、その拡幅とかそういったことは大事だと思いますが、一本中に入りますと、そういった佐賀のよさを残すような方向で少し考えていただけないかなと。あそこに本当にあれだけの広さの道路が果

たして必要だったかなと今でも疑問に思います。あの道路を何回か通りますが、いまだに
対向車に当たったことはありませんし、トラックが入るための大きな道路のように思えて
ならないんですね。ですから、本当にそれだけのお金を投じてつくらなきゃいけなかった
道路かなと、松梅地区に対しては、そんなふうに感じています。

以上です。

荒巻委員長 どうもありがとうございました。

ほかに何かありませんか。

中村部長 1つだけこちらから。先ほど、鳥井先生からお話があった川上牛津線、ク
ランクのところを通過して狭い道をぐるっとバイパスするところで40倍のB/Cだという説
明ですね。詳細に計算してもらったんですが、実態としてあの区間で3分、時間短縮だど
うことだと思えます。それをもとに便益の計算をしております、でき上がったら1万
2,000台になると、あそこが便利になると通る車がふえるんですね、さらに。

荒巻委員長 あそこは私も使ってますけど、久保田のほうからできたバイパスのほうに
向かって一番近いんですね。確かにそれは認めます。

中村部長 周辺の道路から、あの道路に転移があるわけですね。それによって通行台数
が増えるという効果が計算されておまして、その結果、あの非常に高い便益になるとい
う説明です。

荒巻委員長 今、部長さん言われたことは非常におもしろくて、例えば、ここはもうす
るなよというところがいっぱいあるだろうと。地区の方々は、やっぱり道路をつくってく
ださいとか、公共事業を何とか起こしてくださいということと言われるかもしれないけれ
ども、例えば大部分は概成したとなると、あとは、つくっちゃったけどメンテナンスは可
能なのか、幾らかかるんだと、どれくらいの頻度でメンテナンスをしなければならぬか
ということ計算しなければならぬ時期に来てますよね、道路というのは。そうすると、
例えば、それを考えに入れて、多分、半分以上がメンテナンスのほうに回して新規道路が
つくれなくなる時期が来る、今の道路機能を維持するだけでも相当なってきたねと。

ただ、さっきのようにクランクの中を走っているとかね、そういうところはちょっとバ
イパスをつくってあげると今みたいな効果が歴然としてあらわれる、そういうことは認め
ますけれども、全体として佐賀県の道路というのは、ほかのところと比べて非常によくな
ってきたねというのが皆さんの評価だと思うんですね。あとは特に市街地であるとかなん
とか、お金のかかる部分のところが残っているので、それは先ほどから議論になっている
ように、やっぱりその地域の人たちがちゃんとした地区計画をつくって、自分たちが自分
たちの町をつくるということを基本的に考えていかないと、何でも県に頼むと言って、合
意形成まで佐賀県に頼んでくるような、そういう時代ではもうないのではないかというふ
うに思うんですね。

ですから、合意ができなければある程度あきらめざるを得ないと。命にかかわることは
無理だと思いますけれども、利便性に関することというのは、ある意味で地域がまとまっ

てきたときに初めて動き出すような状況というのもあるんじゃないかというのが皆さんの意見だと思います。

それからもう一つ、非常に重要な提案だったのは、風情として本当に大丈夫だろうかというようなことも今の意見の中に出てきたと思いますね。例えば、利便性に関して言えば、明らかに筑後川の堤防道路というのは利便性であると思うけれども、あそこに車がばんばん走っているというのは、河川としてはいい風景なのかどうかというのは、必ずしもよくない可能性もあるわけね。そういう点で言うと、小段をつけて下のほうを走らせてくれないかと。堤防の高さよりもちょっと下のところを走らせてくれないか。そうしないとあまりよくないなというような設計も、多分、中村さんは筑後川の所長さんをされていたわけだから、今度は筑後川の川の風景から見ると、あんなところを車が両サイド走っているというのは、どうもあんまり川らしくないなというようなそういうデザインの分もあるだろうなと思います。

この前、工夫されていたのは、小段のところをちょっと広げてというようなことを言われていたから、そうするともうちょっとだけこっちのほうに堤防をつくっておいて、そして小段のところを道路をつくるというぐらいの工夫が、もうちょっと工夫がもしかしたら必要なのかもしれないというふうに思いました。

多分、機能としては、土地の幅から言えば、そこをきちっとやれば、災害のときにもきちっと走れる。そして、管理用道路としても使える。何かが起こったときに大型車が走れる、そういう点でよさは認めますけれども、ただ、風景として、そのまま頭の上を走っていることが本当に河川らしいかと言われると、必ずしもそうでもないという感じもするからですね。多分、両立をどこかでしなければいけないときに、きっとデザインが問題になってくるだろうなというふうな気がしました。

だから、道路というのは、今から先、非常に難しくなってくるだろうなという気がします。それは一つはもちろん予算のこと。予算が前のように確保できない。しかも、今度はメンテナンスのほうの問題になる。それから、小淵さんと一緒にやっているものでいうと、橋梁という金食い虫のメンテナンスがそのうちやってくる。県の管理だけで600カ所あるというふうに聞いていますので、この橋が渡れなくなる時期がいつか必ず来るよということになってくると、新規道路でというよりも、道路の橋の維持管理にすべての財産をつぎ込まないとやっていけない時代が来ないとも限らないという感じがするんですよね。そのことを県民に理解してもらうためには、今からそういうところに入っていかなきゃいけないので、これ以上の道路拡充というのはね、骨格の部分を除けば、有明海沿岸道路とか、西九州自動車道とか、そういうものを除けばなかなか難しいですよということを正直に言わなきゃいけない時期に来ているのかもしれないというふうに思っていますので、これは再評価の事業とは関係がありませんけど。ただ、新規事業とか道路をめぐる話のときにそういうことがあるということは、皆さん、十分承知しておられると思いますので、ぜひその視点を入れて、予算のことを考えて、そして道路をこうしたい、こうあるべきだ

ということをぜひ佐賀県のホームページ等で佐賀県側の主張を上げておいていただければありがたいなと思います。

そういう中でも、私がきょう思ったのは、筑後川の堤防道路は非常に興味はあるんですけど、どうつくっていけばいいかというのは、なかなか一筋縄ではいかないだろうなという感じがしましたので、先ほどのようなコメントをしました。

皆さん方、ほかになければ終わりにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。それでは、全体としては、すべて継続ということでよろしいというふうになりましたけれども、これから先、先ほど言ったように、道路に関しては、今までとはちょっと違う風景になるかもしれませんが、それぞれ工夫して頑張ってくださいと思います。

それでは、事務局にお返ししますので、よろしく願いいたします。

寺田副本部長 貴重な意見をどうもありがとうございました。きょうの意見を踏まえまして、県土づくりの中でもいろんな議論をして、事業のあり方ですとか、進め方を議論していきたいと思いますので、今後ともどうぞよろしく願いいたします。

きょうの委員会はこれで終了いたします。お忙しい中、どうもありがとうございました。

荒巻委員長 どうもありがとうございました。

(閉 会)