

## 平成18年度第2回佐賀県公共事業評価監視委員会

日時：平成18年8月4日

場所：特別会議室A

(開 会)

遠田副本部長 委員の皆さんにおかれましては、お忙しい中、しかも、酷暑の中、ご出席いただきましてありがとうございます。

それから、7月28日と8月3日には、うだるような暑さの中で時間を押しての現地調査、ありがとうございました。この場をおかりしましてお礼申し上げます。

これより平成18年度第2回佐賀県公共事業評価委員会を開催いたします。

それでは、早速ですが、審議に入りたいと思いますが、本日は枝吉委員、池田委員がお仕事の都合で欠席されております。

なお、斎藤委員の方から少し遅れるということで事務局に連絡が入っております。

この後の議事の進行につきましては、荒牧委員長によりしくお願いいたします。

荒牧委員長 それでは、早速ですけれども、きょうの議題は、ここに書いてありますように再評価地区諮問と書いてあります。お手元に横長の公共事業再評価審議進行表というのをつくっていただいておりますので、その進行表に従いまして、それぞれの項目ごと、事業ごとをお願いをしたいというふうに思います。

まず、道路の方からご説明をお願いいたします。

前田道路課長 道路課長の前田でございます。道路については3件、ご説明をさせていただきます。

まず、大規模な架橋の一般県道鷹島肥前線、それから、バイパス事業でございます黒川松島線、それから、交通安全事業でございます大木庭武雄線、この3つでございます。

次お願いします。まず、本県の道路状況でございますが、国道が約600キロ、県道が1,300キロ近くということでございます。改良済みの延長を見ますと、国道の方が改良率が高く、また、県道、市町道とだんだん改良が遅れているというような状況でございます。

次お願いします。全国に比較してどうかということでございますが、県道にしても、国道にしても、全国平均に比べても、また、九州の平均に比べても低いということで整備が遅れている、整備を進めなければならない状況にあるということでございます。

次お願いします。しかしながら、県の財政も非常に厳しゅうございますので、その中で選択と集中ということを経ざるを得ないということで、私ども、現在、道路整備の方針といたしまして、幹線道路ネットワーク、高規格道路、あるいはバイパス、こういうものを中心にやっていくということ。それから、交通安全対策ということで安全にかかるもの、こういうものを重点化しまして進めていくことにしております。

次お願いします。このような目的に従いまして、事業の種類といたしましては、バイパス等の改築事業、それから、歩道整備等の交通安全事業、それから、道路の穴ぼこを直す等の維持修繕の事業、そして、落石防止等の災害防除、このようなものを行っております。

次お願いします。1番目の一般県道鷹島肥前線について説明をさせていただきます。離島への架橋でございます。位置でございますが、東松浦半島から長崎県の鷹島という離島の間を橋で結ぶというものでございます。

次お願いします。この事業は、離島振興法という法律の裏づけがあって実施をしております。離島振興法におきましては、離島が我が国の領土、あるいは排他的経済水域、200海里ですね、こういうものの確保の上で一定の役割を果たしているということ。このために島の生活を守るために特別の措置を講ずるということになっておりまして、例えて言いますと、補助のかさ上げ等の措置を講じ、事業をやりやすくしていくというふうになっております。

この鷹島肥前線の事業でございますが、昭和28年に離島振興対策実施地域として指定されまして、ここに橋を架けようということが計画に載っております。

次お願いします。こちらの架橋でございますが、約1,200メートル、橋梁としては長い方でございます。こちらを渡る橋ということになります。現在、フェリーが島と佐賀県を結んでおりますけれども、待ち合わせの時間も含めまして平均40分くらい時間がかかるという状況でございます。橋を架けますと待ち時間なく10分で行けると、これが最大の効果でございます。

次お願いします。どのような効果を期待しているかということでございますが、島については、モンゴル村、現在では博多が有名でございますが、最前線になったのは実は鷹島でございます、非常に激戦になっておりました。その関係で、今、モンゴルということのつながりを売り出しております。それから、フグでございますが、長崎県下では一番大きいということでございまして、地元では呼子に続けというふうな気持ちであるという状況でございます。このような観光ネットワーク、あるいは市場拡大ということのほかに、島民にとっては緊急医療時の搬送が迅速化される、いつでも10分で救急車で行ける。それから、買い物、通勤・通学、このようなことが24時間、移動が可能になるようなメリット、このような住民の生活面でのメリットが期待されております。

次お願いします。事業の進捗状況でございますが、この橋につきましては、両県にまたがるということで、佐賀県、長崎県が分担をしております。その中で佐賀県といたしましては、下部工の佐賀県に近い側の一部分、それから、真ん中の部分の橋げたをつくるということ、この部分が佐賀県の分担でございます。金額ベースで申し上げますと、今年度で78%を実施するという。残りでございますが、これは平成20年度までの予定でございます。予定どおりまいりますと20年度に完成をしたいというふうに考えております。

次お願いします。この橋梁につきましては、海を渡り、なおかつ、この長さは国内第12

位の支間長を持つ、橋脚と橋脚の間ですね、そういうこともございまして、技術的に難易度の非常に高いものでございます。このために橋梁・架橋の技術検討委員会、専門家の方々によります委員会を設けておりまして、非常に慎重な検討を要した結果、事業については長期間を要している状況にございます。

次お願いします。周辺状況でございますが、人口については、過疎地ということで人口が減少傾向にあるということのほか、観光客についても伸び悩み、あるいは落ち込みぎみということでございまして、振興策の必要性が大きくなっているというふうに考えております。

次お願いします。事業の効果でございますが、走行時間短縮便益、40分が10分になるということ。それから、走行経費、これまでのフェリーの費用が浮くということ。それから、交通事故がマイナスになっておりますのは、船の上ですと事故は起きませんが、自分で運転しますと事故がどうしても起きてまいります。その分、マイナスというふうになっております。差し引き378億円の便益を見込んでおります。費用につきましては、事業費216億円、建設コストでございます。それから、維持管理が2億円程度かかるだろうということで計218億円。都合、1.73の費用便益比を見込んでおります。

次お願いします。今後の対応でございますが、先ほど申したとおり、平成20年度の完成を目指して、現在、最盛期でございます。半島と島を結ぶということ、観光産業の発展を支援したいということ。また、島民の方々の生活の向上ということのために完成までこの事業を継続してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

荒牧委員長 1つずつ、ご意見、ご質問を聞いた方が割がいいと思いますので、何かご質問がありましたらお願いいたします。

古賀委員 資料の一番下のところに「3P」とか「P5」とか、これはどういう使い分けなんでしょうか。

前田道路課長 橋脚を英語で「ピア」と申すものですから、それで、島の側から橋脚に番号をつけまして「P1」、「P2」、「P3」というふうにナンバーをつけております。

古賀委員 こっち側からは反対になるんですか。

前田道路課長 数字の大きい方から佐賀県側からというふうに数字をつけております。

古賀委員 「P5」とか「P4」とかありますね、片一方は「5P」とか、その意味がちょっと。

前田道路課長 失礼いたしました。斜張橋、橋の本体の部分、本橋の部分で1番、2番、3番、4番、5番、6番というふうに番号をつけますほかに、両側、端の部分については独自にナンバーをつけておりまして、そこで番号が、わかりづらくて大変申しわけないですが、別の橋という形になります。

古賀委員 その意味があまりよくわからなかったのです。

荒牧委員長 ほかにどうぞ。

川本委員 1.2キロということですけど、でき上がったときには有料ですか。

前田道路課長 最終的に有料でいくのかどうかについては、現在、検討中でございます。現在のところは有料を前提ではない形、つまり一般の道路事業として事業をやっております。

川本委員 今、人口的には少なくなっているという状況ですね。じゃ、この橋ができれば人口がまた戻るだろうという計算があるんでしょうか。

前田道路課長 人口が戻るのが一番よろしいんですが、現在のところは、まずは観光客が増えることによって職場が増えるということを期待をします。戻るのがベストだと思いますが、まずは職場をつくるということを直近の目標として考えたいというふうに思っております。

長委員 非常に初歩的なことで教えてほしいんですが、378の便益、費用が218ということですが、この便益というのは大体どのくらいの期間を基準にしてあるんでしょうか。

前田道路課長 現在、40年ということで見込んでおります。

荒牧委員長 ほかにどうぞ。

村田委員 離島の中に医療機関はないんですか。

前田道路課長 かかりつけで駆けつけられるくらいのお医者はおられますが、重篤な病気になるますと、どうしても島から出ないといけないということでございまして、そういう意味では救急車等が直結できれば非常にメリットが出てくるかというふうに思います。

荒牧委員長 ここから一番近いのは伊万里ですか。

前田道路課長 唐津です。

荒牧委員長 ほかにどうぞ。

古賀委員 コスト削減のところに「大型車の通行頻度が小さい」というふうに書いてありますが、それは将来、ここの開発みたいなことが起こったときに大丈夫という程度の縮減なんですか。

前田道路課長 普通、橋のみならず、構造物の場合、どのくらいの重さということ、それから回数ということですね、この2つで、「疲労強度」という言い方をしますが、そのようなことで決まってきます。何回か走ってもそんなに橋は傷まない。ただし、たくさん走ると当然傷む。それで、道路交通ですと、一般の乗用車ですと大体1トン前後くらいの重さ、大型車でございますと20トンくらいということで、どちらに設計の芯を置くかで橋の重さ自体が全然変わってくると。ここですと、特に観光、それから普段の島民の方の通行を考えますと、ほとんど乗用車だろうということになりますので、大型車の橋を痛める割合は小さいだろうということで、その分、設計を軽減できるというふうに考えております。将来、なるべく観光というふうに考えておりますので、工場で大型ダンプがばんばん走るといふような想定ではないということでございます。

荒牧委員長 ほかにありませんでしょうか。

最初に道路が示されたところの全体の佐賀県のところで、整備率と改良率はどう違うんですか。整備率は、佐賀県は46%、改良率が70%ですよね。

前田道路課長 改良の方は、そこに必要なこのくらいの幅が欲しいというものですね、その幅がちゃんとあるかどうかということでやっております。整備率の場合は、それにさらに交通容量を、例えば、2車線で渋滞が起きているということになりますと、2車線としての規格の幅があっても道路としては整備が不足だというふうなカウントになります。それでサービスを見込んだ形の数字が成立するというふうに考えていただきたいと思います。

荒牧委員長 直感的に見て、佐賀県が道路が遅れているというのは、どうもイメージに合わないんだよね。大分とか宮崎とかに比べて佐賀県は、皆さん、相当頑張ってつくったんじゃないのという気がしているわけです。そのときに、このデータはちょっとなんかうさん臭いなという感じがするんですよね。そんなに張り切らんでいいんじゃない、もう、というのは、ある意味で言うと、先ほど言われた集中的にやる基幹、骨格の部分ですね、有明海沿岸道路であるとか、唐津とのあれであるということは、それは新たに頑張りましたということだからいいんだけど、我々が使っている日常的な道路がほかのところに比べてすごく悪いということは、どうも直感的には合っていないような気がするんです。ということは、キャパシティとあれとの概念が、佐賀は車が一番使いやすい状態にあると思っています。その感覚から言うとどうも、これはいつも使われるんだけど、我々の感性みたいなものとはちょっと合っていないような気がします。もうちょっときちっと、例えば、こういうふうにひとくくりにししないで、例えば安全の問題がどうであるとか、渋滞でも安全でもいいけど、そういう場所的なものの指標をもう少し頑張ってつくらないと説得力がない、あんまり、こういうのだけやってても、そんな気がするんだよね。山の中まで通れる道が大体できて、そんなには何か遅れを感じてない。

ただ、唐津と佐賀の間をつなぐのがこれだけ遅れたのは珍しいでしょうね、佐賀県の一番重要な2地区間を結ぶのがこんなに遅れているというのは、ほかのところに比べて少し恥じるべきだと思うけれども、全体としてはそんなに何かひどく遅れてはいないという気がするんだけど、皆さんどうですか。住んでて、そんなに悪くないという気がします。新規のものはいいと思いますよ、有明海沿岸道路をどうやってつくっていくとか、西九州自動車道をどうつくるかということはわかるけど、改良率、整備率でそんなに悪いという感覚がない。むしろ、大分とか、福岡の南の方とか、熊本の山の方というのは、相当辛そうに今道路を拡幅していますよね、感じがちょっと違って。いいです、感想ですから。

ほかの方、どうですか。よろしいですか。これはもう手がけた以上は、最後までいかなないと途中でやめるという代物でもなさそうなので、これは後でまた議論するとしても継続ということでよろしいですね。 それでは、次の項目についてご説明をお願いいたします。

前田道路課長 次に2点目でございます。一般県道黒川松島線です。

交付金でやっておりますバイパス事業でございます。

次お願いします。事業費は35億8,000万円です。これも平成20年度を目指して行っております。

次お願いします。位置でございますが、このところは伊万里湾になっております。伊万里の市街地がこのあたりでございます。こちらは国際コンテナ埠頭として最近急激に伸びております七ツ島地区です。七ツ島地区と伊万里市内、それから、現在整備計画中でございます西九州自動車道を直結する道路になるというものでございまして、国道204号の比較的細い国道が走っております。そのバイパス機能も果たすという位置づけにあります。

次お願いします。今のところを拡大しております。事業区間は2,300メートルでございますが、そのうち420メートルを残してほぼでき上がっております。420メートルについては、用地交渉が遅れたということもございまして、現在、用地が確保できまして整備を急いでおるところでございます。並行します204号は、七ツ島のコンテナターミナル地区から大型車がどんどん走ってくるということでございまして非常に混雑をしておりますのに歩道等が整備されていないという状況でございまして、このバイパス機能を果たすということで整備をしております。

次お願いします。走行時間短縮便益を83億弱、それから、走行経費縮小便益でございますが、並行します204号との比較になっておりまして、線形のいい真っ直ぐの道路になってスムーズに走れるということで3.3億円の便益、それから、交通事故におきまして歩道のついたちゃんとした道路になりますので交通事故も減少するだろうということで、合計88億円の事業便益を見込んでおります。費用でございますが、建設コスト、事業費につきまして43億、維持管理につきましては1億程度ということで、44億円程度の費用を見込んでおります。都合、便益比といたしまして1.99ということで推計をしております。

次お願いします。今後の対応でございますが、用地買収につきましては完了しております。現在、工事を急いでおりまして、平成20年に向けましてこの整備を急いでまいりたいというふうに考えております。

次お願いします。対応方針でございますが、国道204号、並行する部分でございますが、渋滞が現在も生じております。また、歩行者の安全確保が必要ということでございまして、渋滞解消と交通安全向上、それから、西九州自動車道とのネットワークの連結、やはりやり遂げる必要があるだろうと思っております。これに向けまして事業を継続し、早期供用を目指したいというふうに考えております。

以上でございます。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

これは私と川本さんたちと見たところですね。何か意見がありましたら。

川本委員 20年に完成ということですが、本当にもうすぐそこまでできているということで、伊万里富士と言われる腰岳が見えて、とっても景色がいいところでした。ただ、こ

れから道ができると交通も便利になりますし、七ツ島工業団地が発展していますので交通量も随分増えると思うんです。ただ、周辺にハチガメとか、私も何度も取材に行きましたけれども、今まであんまり環境をいじっていなかったところじゃないかなと思うんですね。それと、西九州自動車道とか、いろんな道路がこれからどんどんできそうなところですので、道路ができて便利になるけれども、自然の生態系とか、そういうところをしっかりと増えまでの道づくりをお願いしたいなということを感じました。この道路自体は、つながるばっかりになっておりました。

荒牧委員長 ほかの方、ご質問、あるいはご意見はありませんか。

長委員 西九州自動車道にアクセスする道路ですね。

前田道路課長 はい。及びこの区間、七ツ島のコンビナートがございますが、路線の途中にインターチェンジと、こちらがまいりますので、直結をするという予定になっております。

村田委員 交通事故が2億円余り減るということになっていますが、どうやって計算するんですか。

前田道路課長 現在の道路につきましては事故の統計をとっております。それから、今度つくる道路については、自動車専用道路に近い、専用道路ではないわけですが、沿道等の出入りが少ない道路でございますので、そういう似たような道路の事故率を当てはめまして、このくらいの事故が起きるだろうということで推計します。そうしますと、一般的な事故の補償が幾らぐらいかかるというのがありますので、人の命を金にするのかという話もあるんですが、そういう形で事故の件数と掛け合わせることによって金額化するというふうにしております。

古賀委員 関連してですけれども、事業費は決まりますよね。ですけど、維持管理費というのは何年ぐらいを見込むんです。

前田道路課長 同じく40年ということで見込んでおります。橋梁ですと橋の塗りかえとかいろいろかかってきますので高い金額になっていきますが、こちらですと地べたの道路でございますので、普段の穴があいたら直すとか、あと、時々、舗装の打ち直しをしたりとか、これは過去の実績を見ながらこのくらいでいけるだろうという推計をしております。

荒牧委員長 こころあたりのところは道路が非常に錯綜して計画をされているところなんです。ところが、環境影響評価をやってみると、すごく貴重な種が存在したりするようなところなんです。地元の人たちもあまりご存じでない、あまり言いたくないというか、生物の先生たちは言わないでくれというような領域でもあるので、少なくとも県庁の人たち、道路を担当される方々には、伊万里道路、いわゆる西九州自動車道の環境影響評価書が出ていますので、その非常に重要なポジションにあるということをよく理解しておいてください。これはあと十五、六年から20年ぐらいかかってできるという道路ですから、そういう遺伝子をちゃんと残しておかないと環境影響評価をやったときにはみんな覚えて

いたけど、だんだん悪くなって、影も形も消えてなくなっていたといったらここら辺は非常に悪くなってしまう可能性がありますね。（資料を見ながら）緑のラインの環境影響評価をやったときに、生物の先生たちが、ものすごく感動したぐらいに非常に多様な種が保存されている地区ですから、そこら辺のところをよく考えてやっておかないと危ないと思いますね。多分、赤の区間をつくったときには環境影響評価をやっていないと思いますけど、横の方のものは完全にやってありますので、そのところがちゃんと伝わるような仕掛けをつくっておいてください。そうしないとちょっと危ないなと思いましたね。我々は、赤の最後のところはやめようかという話をしてたんですよ。行ってみたら、もうできていましたから、やめることはできないのかという話だったんです。それは緑の方の側の環境影響評価の委員会が出てきた話ですけど、ぜひ伝えておいてください、覚えておいていただきたいと思います。

よければ、これももう、先ほど川本さんがおっしゃったように完成間近というところに来ていますので、できるだけ早く便益が出るようにやっていただきたいと思います。

では、次の項をお願いいたします。

前田道路課長 今度は交通安全施設整備事業ということでございます。大木庭武雄線でございます。

次お願いします。このあたりが旧塩田の中心地、今、嬉野の市役所の塩田支所があるあたりでございます。こちら側が鹿島側、これが最近整備されましたふるさと農道でございます。こちらに学校があるということ。それから、鹿島方面への学生さんの行き来がこういう形で行われることも多いということで、学生さんの通行が比較的多いということで、この区間の交通安全対策を行うものでございます。

次お願いします。現状でございますが、ある程度、幅員があるところもありますが、このような狭いところ、センターラインも引けないようなところを子どもたちと自動車が行き交っている状況でございます。状態としては非常に危険な状態というふうに考えております。

次お願いします。事故の状況でございますけれども、この道路に沿いまして、年によって前後ありますが、ならしますと毎年何がしかの事故が起きているような、そのくらいのアベレージで事故が起きておるという状況がございます。特に、この細くて曲がっているところ、ここですね、交通安全上、非常に問題があるところでございます。

次お願いします。事業の進捗状況でございますが、このように住家が連檐しております。非常に古い家もあるということで用地交渉が難航しておりまして、現在、10年たっておりますけれども、今年度頑張っても800平米強の、家屋が・・・残るというふうな見込みでございます。

次お願いします。今後の対応でございますけれども、用地買収をしませんと事業はどうにもならないということでございます。用地買収をとにかく急ぎたいということ。中でも、



見通しの悪いカーブ区間、こういうところについて重点的に急いでまいりたいというふうに思っております。

また、ふるさと農道との交差点部でございますが、ここについては交通量が増加をしつつあります。ここについてもこの区間の中で重点化を図って急いでまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

荒牧委員長 見られた方々で、何かご質問、ご意見はございませんか。

古賀委員 写真には出てなかったんですけども、酒屋さんがありますね。そこはカーブしているんですね。あそこが一番危ないなと思って見ましたが。

前田道路課長 ご指摘のとおりです。ここが、この塀の裏側が酒屋さんになっておりまして、非常に強固な・・・でございます。なおかつ、この塀の奥が、どうしても酒屋さんがお酒をつくる作業について動線を変えてもうら必要が出てくることもありますので、そういったことについて我々としては最低限で済ませたい、酒屋さんとしては、自分の普段の仕事に一番都合のいいようにしたいということがありまして、しばらく難航しておったんですが、今とまりつつある状況で、何とかご同意いただけるんじゃないかという方向に今なっております。

ご指摘どおり、この区間はこの中でも再重点、急がなければならない区間だというふうに思っております。

長委員 きこのう、現地を見て気がついたんですけども、図でいきますと、新しい交差点ができますね、その交差点から今言われたこっちのカーブの方におりてくるところが、民家があって、歩道が狭くなっていますね。あそこはやむを得ないんですかね。こっちのカーブ寄りの方は結構広い歩道になっているんですけども、民家のところだけが狭くなっていて、いわゆる通学云々と言われたんですけども、ちょっとどうかなという感じがしました。

それともう一つ、交差点の方なんですけれども、今は、手前から行くと左側の方はそういうことで歩道が一応はつながる形になっているんですが、その道路の右側の方ですね、交差点から10メートルぐらいですかね、川が流れていて、そこまでは歩道がとってあるんですけども、そこで切れた状態になっているんですね。だから、あの歩道は行き止まりの歩道かなと思うんですけども。交差点で反対側の、下の方の歩道に移っていけばずっと行けるんですけども、途中で上側の歩道は切れていますから、下手すると途中から反対側の方に道路を勝手に横断するということになりかねないかなという感じもしました。先ほど言った、下の方の歩道の狭いところは、向かい側は広がっていて、こっちは狭いという感じなんですよね。だから、本当は下の方を全部同じ形で広げるのが一番いいんでしょうが、多分、用地買収とかいろんなことで難しいからああいうことになっているのかなと、その辺はどうなのでしょう。

前田道路課長 計画としては、道路の途中で子どもたちを渡らせるのはあまりよろしくないということで、こちらの方に連続して行けるようにということで現在計画を立てまして、ただし、今、用地が虫食い状態なものですから、動線がご覧いただいているように連続していないという状況でございます。

長委員 そうすると、両サイドに歩道がつくんですか。

前田道路課長 歩道は上側の方ですね。今の図面ですと、上側の方だけに、そのかわり連続はさせると。

長委員 そっちの方はずっと連続するんですか。現状はむしろ下側がつながっていて、上側は完全に、交差点から10メートルぐらいはあるけど、そこから先はないという感じがすけれども。

前田道路課長 こちらの用地が買えますと自然に通るようになるということで計画しておりまして、現在、下側がちょっと残っているわけでございますけれども、最終的には1メートル程度、ある程度、人が歩ける程度は残しますけれども、学生さんが自転車で通えるようなちゃんとした歩道という意味では、こちらの、図面に向かっては上側の方に2.5メートルで通そうという内容です。

長委員 わかりました。

荒牧委員長 ほかにどうぞ。

村田委員 現地を見まして、酒屋さんの立派なあれを見て、10年前にこの計画を立てられたときに、あれを避けるようなラインはできなかったかなと。ぱっとぶち当たってしまっすよね。その時点では酒屋さんとは何もお話しはされていないわけですね。

前田道路課長 コストと、それから用地買収のしやすさ、それからお金でははかれない文化的な価値がどうなのかということを考えるようにしてはいるんですが、道路の向かい側が住居が連檐をしているものですから、そことの関係でどちらをするのか。塀を活かすと、上の方の民家、カーブの内側の民家をいっぱいかけなきゃいけない。その中で比較をした形だったのかなというふうに思います。

現在ですと、我々、ルートをつくる時には複数案を幾つか示して、地域にとって、全体にとって皆さんどれがいいですかと、いわゆるパブリック・インボルメントみたいなやり方をここ数年、取り組み始めているところですが、10年前の時点では我々がインハウスで、これが一番いいというものを検討して決めまして、それを皆さんのご理解を求めるという形が中心だったものですから、どうしても、地権者からすれば、いつの間にか決めて持ってきたというふうなことがついつい言われてしまうということが、その反省もあって、今、有明海沿岸道路なんかはパブリックコメント、インボルブメントということで、今言ったように意見を聞くようにしているんですが、当時はそこまでまだ計画手法が至っておりませんでした。

村田委員 本年度じゅうに解決しそうだということですね。

前田道路課長　ここはですね。ただ、連檐しているところがいっぱいございまして、交差点とか急ぐところを重点化しながら何とか最終的にやり遂げたいというふうに思っております。

村田委員　安全性ということを考えると、むしろ、壁が残っておって、あの内側を、あそこだけ子どもを通した方がよっぽど安全じゃないかなという気もしたんですが、酒屋さんの了解が得られたらですよ。1メートルでもいいですからね。あれはすごいもんですよ。という気がしました。

前田道路課長　相当、前後買っているものですから、ちょっとこれからは無理じゃないかなというふうに思います。

長委員　特に小学校の方から来る車ですね、あれ夜だったら、かなりカーブですよ。今は道幅が狭いからスピードも出さないで云々という話もあったんですけども、本来なら上の方をかなり削ってカーブを緩やかにした方が流れとしてはいいのかなと。立って、左、右を見てみたら、これは結構なカーブだなと思いました。上の方は逆に縦の線を通すということでバイパス工事をされていて、確かに、この辺は民家がないのと、安くできたのかなという感じがしないでもないんですけどね。そういう意味で、ちょっとちぐはぐな感じがしました。ただもう、今となっては、しょうがないかもしれませんね。

前田道路課長　ご指摘の点、おっしゃるとおりだと思うんですが、こちらのカーブの外側に少し膨らませるようなところがありますので、若干は、先生ご指摘のように、抜本的に通すという形にはならないというふうな・・・がございます。ただ、歩道がカーブの内側の方に2.5メートルとられますので、視距という意味では少し改善されるかなということと、安全上も、スポードを出し過ぎて車が外に行くときに、歩行者は内側ということで、多少は配慮させていただいたのかなと思っております。

荒牧委員長　ほかにありませんでしょうか。よろしいですか。これも一番最初に主張された通学の安全の確保という大義名分がっているようですので、先生方ご覧になって、やっぱり早くやらなければならない区間だと認識されたようですので、できるだけ早く、難しいのは百も承知の上で、できるだけ早く子どもたちが安全に通学できるように努力をしていただければと思います。これも継続という形で進めさせていただいていいのではないかと思います。よろしいでしょうか。　それでは道路の方は、後でまた総括して質問があればお聞きになっていただきたいと思いますので、一応、道路の方はこれで終わりにして、次の項目に移りたいと思います。

次は、水資源対策課長から説明をお願いいたします。

小笠原水資源対策課長　水資源対策課長の小笠原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、井手口川ダム建設事業についてご説明いたします。

その前に、ダムの働きについて簡単にご説明させていただきたいと思います。

まず、ダムの目的ですが、1番目に洪水調節、2番目に流水の正常な機能、3番目に水道用水などの水源の確保ということで、大きく3つを掲げることができます。

まず、1番目の洪水の調節でございますが、河川断面が不足している箇所、左図に書いてありますが、災害等が発生します。右図には上流にダムを建設することによって洪水が一気に流れ出さないように流量を調節できますので被害を軽減することができます。中央の写真は、平成2年7月の井手口川下流の浸水状況でございます。

次お願いします。「流水の正常な機能の維持」ということで、川は、人の生活や農業などの生産活動に利用されたり、動植物の生息環境の基盤ともなっております。それが干ばつになりますと農作物に被害を及ぼすばかりでなく、河川環境にも大きなダメージを与えます。ダムを建設することによりまして、雨の多いときに蓄えた水を少ないときに流しまして渇水被害を軽減いたします。

3番目の水道水などの補給でございますが、これは限りある水をダムにより合理的に使うことによりまして、水道用水や工業用水などに使う水を生み出します。この場合、利用する事業者が費用を負担することになりますが、共同でダムを建設することによってコストを軽減することができます。

それでは、伊万里市に建設を進めております井手口川ダム建設事業についてご説明いたします。

ダムの事業計画でございますが、井手口川ダムは、伊万里市内を流れる松浦川の支川、井手口川上流に位置します。井手口川ダムは、洪水調節、流水の正常な機能の維持、伊万里市の水道用水の供給を目的としております。

事業は、平成9年度より建設事業に着手いたしまして、完成予定を平成23年度としております。

総事業費は、171億円を見込んでおります。

井手口川ダムの目的として、まず洪水調整ですが、井手口川は、従来より出水のたびに被害が発生いたしております、特に昭和51年、平成2年には大きな被害を及ぼしました。そのため早急な治水対策が望まれております。写真は平成2年に井手口川から氾濫した水が下流の大川町地区に浸水被害を及ぼした写真です。

井手口川ダムの治水計画でございますが、50年に1回程度想定される洪水に対しまして、ダム地点で毎秒100トン流れてくる水をダムで75トンカットいたしまして下流に25トン流すことで、松浦川合流点ではダムなしの流量毎秒135トンを60トンに低減いたします。

下の図ですが、洪水調節を模式図的に書いたもので、縦軸が流量、横軸が時間です。上の部分は雨の降り方を示しております。この波形が洪水の流れということで、雨が降って流量が多くなりますと、この分をダムでカットいたしまして、こういった流れに対してダムでカットすることによって下の方、ここまでで下流に安全に流すということ、ここが毎秒25トンということになっております。

次お願いします。井手口川ダム流域は、しばしば水不足に見舞われまして、特に平成6年の被害は、伊万里市の中でも深刻なものでございました。写真はそのときの状況でございます。梨や稲作などの農作物被害の状況です。これが井手口川が枯渇している状況です。

それから、新規利水の必要性についてですが、現在、伊万里市の水道の一部は不安定な井戸水に水源を依存しております。平成6年の全県的な渇水被害の経験から、簡易水道分を統合し、将来においても安定供給が見込めるダムを水源とする計画でございます。右に示しておりますように、伊万里市の水道事業は、平成18年4月時点の簡易水道、主に大川町と松浦町でございます。給水人口5,751人分を順次、井手口川ダムの工程計画に合わせまして管路網等の整備が進められております。

次に、ダムの構造でございます。重力式コンクリートダムで、ダムの高さが43.7メートル、ダムの堤頂長が235メートルでございます。総貯水容量が218万トン、また、ダム湖面積が16ヘクタールとなっております。

事業進捗状況は、平成17年度末で用地買収率が94.5%とほぼ完了しておりまして、付替道路等の工事に着工しております。

なお、こちらの谷の方でダムから発生する残土を処分するようにしております。事業完了後はここを整地して地元の方に引き継ぐようにいたしております。

次お願いします。これは建設地周辺の現在の状況でございます。ここがダムの予定地、これが付替道路、県道の方ですね、こちらが付替市道の分です。これはダムサイトを下流の方から見た分で、白い枠がダムの建設予定地です。下の2枚は、現在進んでいる付替道路工事の状況写真でございます。こちらが県道、こちらが市道です。

これまで説明してまいりましたが、井手口川ダムを建設することによりまして洪水被害を軽減させ、河川に生息する動植物の保全とかんがい用水等の安定供給、それから伊万里市水道の水源の確保ができるものと考えております。今後は、早急にダムの効果を発現できますよう推進をしていくこととしております。よろしくお願いいたします。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問がありましたらお願いいたします。

古賀委員 進捗率のところを見ますと、着工から8年かかっていますよね、それで20%ぐらいですね。あと5年ぐらいで80%をやらなきゃいけないということになるんですけども、これはどういうことでしょうか。

小笠原水資源対策課長 ダムの場合は、全体を、広大な面積を同時にお願いするということで、そこに住んでおられる生活基盤そのものまで影響を与えかねないような事業でございます。慎重に用地の対応をしないといけないということもありまして、その後の振興の話とか、そういったこともずっと積み上げていきますので、用地の交渉期間が結構...

古賀委員 かなりたくさんの方がそこから立ち退きになるんですか。

小笠原水資源対策課長 この場合は11戸でございます。着手というのは、ダムで言い

ますと建設事業に着手したということでございます。現場にじゃなくてですね。

川本委員 このダムは、数字ではあんまりよくわからないんですけども、佐賀県内という、大体どのダムと同じぐらいの大きさですか。

小笠原水資源対策課長 同じ伊万里市内に都川内ダムというのがありますが、それが110万トンですから、その5、6割増しぐらいです。

川本委員 北山ダムとすればどうですか。

小笠原水試験対策課長 北山ダムは2,200万トンですから…。

川本委員 規模としてはこじんまりとしたものですね。そして、伊万里市の水道に供給するということですか。

小笠原水資源対策課長 そうです。

荒牧委員長 伊万里は全体で幾らですか、これ4,000プラスですよ。現在は伊万里市全体ではどれぐらいの使用量ですか。

小笠原水資源課長 2万を超えています。簡易水道でも北部の方は、そのまま簡易水道を使いますから。伊万里市の市街地の方が水道事業、それとこれと連結します。2万3,000ぐらいです。

荒牧委員長 ほかに何かありますか。

用地の交渉はほぼ終わっているんですか。

小笠原水資源対策課長 11戸のうち、あと1戸だけ契約を、内諾といいますか、は得ています。あと、手続上で用地が一部、来年度までかかる分があります。

荒牧委員長 伊万里は、この頃、水の問題がにぎやかになってきているみたいですけど。これは前からずっとやってこられた事業ですね。「伊万里は、そんなに水が要るの」と冷やかしていたら、突然なんか、あっちからもこっちからも水が欲しいという話になって、「人口もそんなに増えないし」とか言っていたら、企業の方から今どきめずらしく水が欲しいというような形で出てきているということで、随分なんか様相が変わっているようですね。

いかがですか。平成2年の話だとか、平成6年の話というのは、北の方にとっては結構大変だったようですね。平成2年は佐賀市も水没したんですね。こういうふうな渇水と大雨がかわるがわるというか、その頻度がものすごく増えてきているのは間違いないでしょうか、何らかの形でしなきゃいけないだろうなということはよくわかります。

ほかに。

斎藤委員 これは私は見学していませんけれども、洪水は、井手口川ダムができる前は、大川内とか結構あちこちで浸水していますが、受益者というのは、こっちの方には関係ないですか、水道とかそういうのは。相知は伊万里市内ですか。

小笠原水資源対策課長 相知までは…。相知は唐津市です。

斎藤委員 鳥栖ですから、あんまりあの辺の地理カンがわかりません。

荒牧委員長 どこら辺が浸かったんですか、地図で見せてください。平成2年のときにはどこら辺が浸かったんですか。

小笠原水資源課長 ここに1級河川の松浦川があって、井手口川がこう流れてきて、ここで合流します。これがJR筑肥線です。これと並行して県道が走っています。冠水したのは肥前長野駅から手前、大川町の市街地といいますか、人家が一番密集しているところ、ここのあたりです。

荒牧委員長 越流したんですか。

小笠原水資源対策課長 越流もあって、決壊もしております。あと、松浦川の方でも改修途中のところもあって、一緒になったといいますか…。

荒牧委員長 平成2年の雨はどれくらい降ったんですか。佐賀の場合も、1時間50ミリとか、全部で300ミリ弱ぐらい降ったでしょう。

鐘ヶ江農山漁村課長 私の方からいいでしょうか。

荒牧委員長 どうぞお願いします。

鐘ヶ江農山漁村課長 平成2年は、7月2日に日雨量286ミリ、累計雨量が590ミリです、3日間雨量です。たし6月30日ぐらいから降ったと思います。

荒牧委員長 「県都水没」と新聞の見出しが出ましたね。

斎藤委員 さっき私が質問したのは、水道水の水源としては、冠水したところの地区とかには関係ないわけですか。

小笠原水資源対策課長 そこもエリア内です。ここは伊万里市大川町です。南の方になりますが、隣の松浦町も伊万里市松浦町です。そこも入ります。伊万里市のまち中の管ともつながります。

荒牧委員長 よろしいでしょうか。特に問題がなければ継続で進めていただければいいと思いますが…。

斎藤委員 大雨が降るようになったから早くで上がった方がいいんじゃないですか。

荒牧委員長 ありがとうございます。

それでは、続きましてお願いをしたいと思います。下水道課からよろしくお願いいたします。

中園下水道課長 下水道課長の中園でございます。よろしくお願いいたします。

市町の公共下水道について、2件、提案をさせていただいております。

まず、県内の下水道事業の概要を説明させていただきます。

まず、下水道の役割でございますけれども、下水道は、健康で文化的な生活の基盤施設でございます。公共用水域の水質保全を図るとともに、トイレの水洗化によりまして快適で衛生的な生活が確保されるというものでございます。

下水道の普及と河川の水質改善の状況をグラフにいたしております。唐津市の例でございますけれども、唐津市は昭和53年度から下水道の供用がされておまして、こういうふ

うに右上がりになると、これがBODで汚れの水準ですが、右下がりになってくるということで、町田川のBODが改善されているということがわかりいただけると思います。

県内の污水处理施設の整備状況でございますけれども、下水道事業は、公共下水道だけではなくて、農業集落排水事業、漁業集落排水事業、合併浄化槽で整備を進めております。県内のこれらの全事業の平成16年度末の污水人口の普及率は58.2%となっております。全国平均が79.4%でございますので、かなり低い水準となっております。

先ほど申し上げましたうち、公共下水道についてだけですけれども、公共下水道の普及率が佐賀県、平成16年度末で36.3%、全国40位となっております。全国平均の68.1%に比べまして低い状況でございますので、県としましても市町に対して助成を行うなど、市町と一体となって整備を進めているところでございます。

公共下水道事業の取り組み状況でございますけれども、本県では、佐賀市が昭和46年度に着手したのを皮切りに、平成18年度では、県下23市町でございますけれども、19市町の30処理区で実施されております。色を塗っている部分、ピンクとブルーの部分が今実施中でございます。このうち、供用開始を行っているのがピンクの部分の16市町となっているところでございます。

平成18年度の事業再評価地区でございますけれども、2件でございますして、10年以上の継続地区として神埼市の神埼処理区。それから、社会状況の変化としまして市町村合併がございましたので、それに伴いまして唐津市の公共下水道事業の実施地区に呼子処理区と名護屋処理区を追加するものでございます。

費用効果分析につきましては、費用については、事業費、維持管理費、効果については、どぶの解消、あるいは便所の水洗化にかかる下水道整備以外の代替整備費をもとに算出しております。

評価処理区につきましては、引き続きまして事業主体である各市の方から説明をいたします。よろしくお願いいたします。

神埼市 神埼市下水道課の勝谷と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

神埼市公共下水道事業は、平成9年度より事業に着手いたしまして、着手後10年を経過しようとしておりますので事業の再評価が必要となっております。それでは、神埼市公共下水道事業におきます事業再評価について説明させていただきます。

今回、評価対象となった神埼処理区は、全体計画処理人口が1万6,500人となっております。一般的に用いられている現在価値比較法によって評価をいたしております。

事業概要は、画面のとおりでございます。平成9年度より事業に着手し、完了見込みは平成27年としております。全体事業費は181億円、17年度までの実施済みが65億円となっております。

神埼処理区の概要でございますけれども、計画処理区の全体計画は549ヘクタール、認可計画は227ヘクタール、17年度末では118ヘクタールとなっております。



計画処理人口は、全体計画で1万6,500人、認可が9,000人、17年度末で5,157人となっております。

それから、処理施設でございますけれども、現在は4分の1で1,900立方メートルを1日に処理する能力がございます。

また、ポンプ場がございまして、送水能力が1日当たり5,220立米の能力を持っております。

この画面は、浄化センターの全体のパースと現在の処理場の写真でございます。

次お願いします。これは処理場に排水を集めて、それからまた処理場に送水するポンプ場でございます。これもパースと写真でございます。

年度別便益費の考え方でございますけれども、効果項目、評価対象、評価手法ということで、生活環境の改善効果、公共でした場合にどぶの解消、代替費用といたしまして中小水路の覆蓋、それから水路の清掃、それから便所の水洗効果といたしまして、公共であれば住環境の改善、代替であれば浄化槽の設置、維持管理、敷設占有、こういった費用を便益の対象といたしております。

費用効果の分析結果でございますけれども、効果といたしまして、生活環境の改善、それから便所の水洗化、この費用が166億円、それから事業費といたしまして133億、それから維持管理費として15億円、費用合計で149億円といったことになります。それをC分のBであらわしますと1.12という効果が出ているところでございます。

神崎市では、この下水道事業を、住民ニーズが非常に高く、生活環境の改善及び公共水域の水質保全に有効で不可欠な施策と位置づけております。今後とも、計画的な整備を継続していきたいと考えておりますので、よろしくご審議のほどお願いいたします。

以上でございます。

荒牧委員長 何かご質問ありませんか。

川本委員 私は、ここを見学させてもらいましたけれども、この181億円の中で個人負担というのは、この中には入らないんですか。各家が工事費とか出しますよね、そういうものは含まれていないわけですね。

中園下水道課長 宅内配管は入っておりません。入口までです。

川本委員 この前いただいた説明書の中に、平成17年度時の下水道の処理人口の普及率は15.2%となっており、最終目標普及率は48.8%ということでしたが、48.8%ということが私はよくわからなかったんですが、最終が48.8%というのはどういうことですかね。

神崎市 ことしの3月20日に合併して人口が1万9,700人から3万4,000人になりました。それを、この処理場の計画人口1万6,500人で割り返した数字が四十何%になるわけです。

川本委員 そしたら、ここは合併しても今までどおりの、最初の計画だけが進んでいくということですね、千代田とか関係なく進んでいくということですね。

神崎市 3町が合併して、神埼町だけが公共に取り組んでおったわけです。その取り組み方といいますのが、神埼町ではJ R南、それから34号南、この部分がまち部を形成してお

ります。そして、千代田町界に処理場を置きまして、それとまた、34号の道路沿線を含めて、またＪＲの上の部分まで一部入れて公共下水道の範囲としております。そういった中で脊振につきましては、家屋が散在していると。それから、千代田におきましても、集落の形成はしておりますけれども、昔ながらの農家といいますか、そういったことで千代田の方では浄化槽で対応している。それからまた、脊振の方についても浄化槽対応といったことで、公共下水道を北の方の脊振と南の千代田につなぐにしても、神埼町だけの計画の中で当分の間といいますか、それが一番効果的ではないかということで、合併前の計画で現在もしているわけです。

川本委員 わかりました。

荒牧委員長 ほかにありませんか。

この前、現場で説明されたときに、起債を返すという説明があったような気がしたんですけど、下水道というのはだれが負担して、どれくらいの割合で負担しているものなんですか。結局、事業としては、税金が基本的にどれくらい投入されて、それから事業費が上がってきますね、日常的に4,000円ぐらいのものを払っていますよね。そのお金は維持費だけに使われるんですか、教えてください。

中園下水道課長 建設事業をするに当たっての財源がありまして、これは国庫補助対象事業の部分と、それから、末端にいきますと町単でやるという部分がありまして、国庫補助対象事業の割合が圧倒的に多いんですけれども、そのうち半分が国庫補助が出るということでございます。

荒牧委員長 国庫補助対象というのは、全体の何割ぐらいが、8割ぐらいですか。

中園下水道課長 複雑な仕組みになっておりまして、一概に何割というのは非常に申し上げにくいんですけれども、相当の部分は、例えば全体が総事業としたときに、ほとんどの部分は補助対象になっていると思います。その半分が補助金が出て、そして、起債の充当率というのがありまして、18年度は、その残りについて100%起債ができるということにはなっているようでございます。前は5%とかなんとか、受益者負担分を除いて起債をしていいと。そこら辺、私も詳しいことは知らないんですけれども、残りは起債で大体カバーされて、その起債した分は後で30年とかかけて償還していくんですけれども、その2分の1は交付税で見るという仕組みになっております。

荒牧委員長 そうすると、75%ぐらいを国が面倒を見るということですね、イメージとしては。対象の部分は75%は国が、残りの25%は佐賀県も出すんですか。

中園下水道課長 佐賀県は、その一部について償還財源に充てるということで助成をしております。

荒牧委員長 神崎市としては、残りの25%のうちの何割かを自前で出すということですね。

池田本部長 基本的には受益者の負担になっているんですけれども、使用料を幾ら取る

かということで、水道料金等いろいろなバランスがありますので、そこで若干、例えば下水道の各戸の管の張りつき具合で維持費が高くなったりなんかしますけれども、その部分の穴埋めを一般財源の方でやっているというのが現状です。ですから、各戸が全部、公共下水道につかされると、基本的には使用料で賄うような設計にはなっているんですけど、皆さんの参加度合いといいますかね…。

荒牧委員長 残りの25%については、受益者負担の原則でやって、町とかというのはほとんど払わなくていいはず、もともとは。

池田本部長 それと、人家の連檐といいますかね。

荒牧委員長 だけど、皆さんがちゃんとやってくれないので、そういう単価設定をするけど、それをやってくれないので、実際は地方自治体、県とか町とか市がお金を出しているということですね。

中園下水道課長 一部、一般会計から持ち出すことができる繰り出し基準というのがありまして、例えば、雨水の部分については公費で見るとというのが原則でありまして、汚水処理部分について市費を出すということですね。一般会計から持ち出すことができる部分も一部あるんですよ。そのほかについては基本的には利用者で負担をするということになっているんですけども、接続率が当初低いということになると、その分を全部、利用者で負担するということになると、かなり高い負担が強いられることになります。そういう場合については一般会計である程度支援せざるを得ないということもございます。

斎藤委員 これは聞いたことですが、東脊振は、合併前ですけれども、村が一部補助して、ほとんど100%近くになっているということなんですが、その辺については市町村独自の施策ですか。

池田本部長 あそこは公共下水道じゃなくて農業集落排水事業ということで、同じような浄化装置をするんですけども、制度の仕組みとしては、公共下水道事業じゃなくて、農水省の補助事業で、いわゆる農村地域の下水道事業というのがあるんですけども、あれを早く取り込んで、あそこも当然、利用料金はあると思いますけど、町といいますかね、が結構負担されているという現実はあるみたいです。

斎藤委員 100%近く終わっているということ聞いたものですから、そういうことは各市町村ごとの…。

池田本部長 その判断は各市町のご判断になると思います。

中園下水道課長 個人さんが負担される分は、先ほど言いました建設費の一部分と、当然、維持管理費が毎年出てきますので、そういったものを合わせて単価設定して、その分を回収するという原則はなっております。東脊振は農業集落排水事業ということでやっておりまして、今おっしゃられた具体的なことはちょっと承知しておりません。

斎藤委員 もう何年か前にそういうことを言われていました。

荒牧委員長 ほかにありませんか。

旧千代田町は、もう動き出していますか。

神崎市 千代田の方は、合併浄化槽を市町村が個人の敷地に設置して、それを市が管理するというような方式でやっております。これは厚生労働省の事業です。

荒牧委員長 もう始まっているんですか。

神崎市 はい、平成15年度から取り組んでおります。年間に130から140ぐらいですね。

荒牧委員長 今言われた、いわゆる市町が管理するというのは、どういうイメージなんですか。お金をもらって実際にいろんな維持管理、処理をされるわけですか。

神崎市 個人で管理されますと、どうしても1年間に1回、汚泥を引き抜くということがございます。そういったことの間隔が遠くなったりして適正な維持管理ができませんので、市町が管理するというのであれば計画的にしていきますので、機能の一番最高の状態で運転していくと、そういったことで千代田の方では浄化槽をやっております。

それからまた、地域性がございまして、千代田は低平地というか、海抜的にはあまり変わりません。そういった中で集落にクリークがありまして、そこにどうしても水を還元しないと水が動かないというようなことで、動かないと水が腐敗しますので、浄化槽で1人当たり200リットルぐらい使用しますので、その水を集落内のクリークに返すと、そういったことで水の動きを出す。また、防火水、そういったものを兼ねているというようなことで、千代田町では浄化槽ということで15年度から実施されているわけです。

中園下水道課長 合併浄化槽につきましては、従来、個人が設置して個人が管理するところところがほとんどだったんですけれども、最近、環境省の方が市町村で設置して市町村が管理する。結局、公共下水道とか農業集落排水と同じようにということで今推奨して、県の方でもそれをなるべく取り組んでもらうということで進めているところです。費用も公共下水道とバランスをとって、多分、水道の使用量比例でされているんじゃないかなと思います。

荒牧委員長 了解しました。

ほかに何かありませんか。 これも私たち見て、「もうちょっと早く頑張っってね」と言ってしまった記憶があるので、継続で結構だと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、今度のところは形状が違っておりまして、市町村合併に伴うことだそうでございますが、お願いします。

唐津市 唐津市下水道管理課長の佐藤と申します。お手元の評価資料の最終ページでございます。唐津市公共下水道につきましてご説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

唐津市は、皆様ご存じのとおり、平成17年1月に旧唐津市と近隣6町1村が合併し、さらに、平成18年1月には七山村とも合併を行いまして、行政区域内人口は平成18年3月末現在におきまして13万4,343人、行政区域面積は487.14平方キロメートルとなっております。今回ご

審議をお願いいたしますのは、旧呼子町の呼子処理区、旧鎮西町の名護屋処理区の2処理区を追加するものでございます。

この2処理区は、地理的に近接しておりまして、合併によるスケールメリットを活かすため、経済性、効率性等の観点から污水連絡管によって処理区の統合を図り、呼子処理区側に終末処理場を建設することといたしております。この処理区統合によりまして、処理場建設費等約2億円、供用開始後の運転管理費年間約750万円の経費節減が見込まれております。

それでは、呼子処理区についてご説明申し上げます。事業着手を平成18年度からと予定いたしております。計画目標年次は平成32年。整備面積は約90ヘクタール。計画処理人口は、定住人口3,600人、流入人口は観光人口3,180人を見込んでおります。終末処理場の計画処理能力は、1日最大能力2,500立米、これは名護屋処理区からの汚水処理量1日当たり最大800立米を含んでおります。供用開始につきましては、平成23年度に一部供用開始を目標といたしております。終末処理場は、管理棟、水処理棟、汚泥処理棟からなっております。敷地面積は約5,500平方メートル。用地買収と基本設計を平成19年度、詳細設計を20年度、建設工事を21年度から23年度までの3カ年間でやりたいと考えております。費用対効果の試算は1.53となっております。

呼子地区の水質環境でございますが、環境基準点が呼子港内に設定されておりまして、COD基準値は2ミリグラム／リットルと規定されております。この呼子港におきます近年のCODの値は、平成11年度で2.0、ここ数年間の値も2.0にごく近いものとなっており、水質汚染の危惧がなされているところでございます。呼子地区は、呼子湾周辺に家屋が密集しておりまして、今後、家庭排水等による水質汚染が進行していくことは明らかでございますので、地域住民の方からも早急なる下水道整備が望まれているところでございます。

続きまして、名護屋処理区についてご説明申し上げます。事業着手を平成19年度からと予定いたしております。計画目標年次は、呼子処理区と同じく平成23年、整備面積は37ヘクタール。計画処理人口は、定住人口1,700人を見込んでおります。終末処理場は、先ほどの呼子処理区の処理場といたしております。供用開始につきましては、呼子処理区と同じく平成23年度とする予定でございます。費用対効果でございます。試算は1.256となっております。

名護屋地区の水質環境でございますが、環境基準点が波戸岬沖に設定されておりまして、COD基準値は2ミリグラム／リットルと規定されており、この水域における近年のCODの値は、平成13年度以降、2.0を超えており、こちらについても呼子処理区と同様に水質汚染の危惧がなされているところでございます。この名護屋地区は、名護屋湾に沿った斜面に家屋が張りついておりまして、今後、家庭排水等による湾内の水質汚染が進行していくことは明らかであることから、こちらでも地域住民からも早急な下水道整備が望まれているところでございます。

以上、ご審議よろしくお願い申し上げます。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問はありませんでしょうか。

斎藤委員 単純な質問ですが、観光人口はこれくらいですか、3,000人くらいですか、年間ですか。

唐津市 1日の最大の人口です。祭日とかなんかで一番多いときの人口で積算してこれくらいということです。年間の中で一番多いときですね。例えば、5月ごろの連休のときに伊力をたくさん食べに来られるときの最大マックスがこれくらいの人数という統計から出しております。1日の最大ですね。

荒牧委員長 ほかに何かありませんか。

長委員 終末処理場は1カ所と言われましたね。湾をはさんでやるということですが、これはどんなふうにされるんですか。

唐津市 今の名護屋大橋に添架して、添架までの一応の協議は進んでおります。そういう方法でつなごうということにしております。

荒牧委員長 終末処理場はどこですか。

唐津市 山笠の海渡りの行事がある小友地区というのがありますが、呼子町の北側の海側に面したところです。その小集落の入口のところを今協議中でございます。

長委員 点線で囲まれたエリアなんですかね。呼子の場合ですと、旧呼子町全域ではないわけですね。

唐津市 今、点線で囲んだ部分は名護屋地区です。

長委員 呼子の場合も、あくまでも点線で囲まれた区域になるんですかね。全域というわけではないですね、かつての呼子町の。

唐津市 それぞれ離島とか漁業集落とかありますけど、それはそこそこで漁業集落排水事業でやってたりしております。加部島は農業集落排水事業です。この点線が呼子地区です。

荒牧委員長 これは新規の事業ですが、きょうの審議は、ほかのものと経路が変わっているんだけど、これは何を審議すればいいんですか。ここに上がってきた理由は何ですか。

唐津市 唐津市の公共下水道の…。

荒牧委員長 唐津市の公共下水道で継続するということですか。

唐津市 そうということです。

荒牧委員長 18年度から着手だから、新規事業の方に入るのかなと思ったら、唐津市の公共事業が…。

唐津市 理由が、社会情勢の合併による変化ということで、唐津市の合併に伴うものです。

荒牧委員長 社会状況が変化したことで妥当であるかどうかということですね。わかりました。よろしいでしょうか。非常に合理的な計画が立てられているような気がしま

すので、継続して頑張っていたいただければと思います。

ここで10分だけ休みましょうか。3時10分から始めさせてください。

(休 憩)

荒牧委員長 時間になりましたので、引き続き、ご説明をお願いしたいと思います。

まちづくり推進課から説明をお願いいたします。

・・まちづくり推進課・・ まちづくり推進課の・・をしております・・でございます。  
よろしくお願いいたします。今津線外1線の再評価ということで、まず最初に街路事業という  
ことで説明をしたいと思います。

計画的なまちづくりを進めていくために都市計画は大きく3種類の計画を定めておりま  
して、1つが住居地域とか商業地域といった土地利用に関する計画です。それから、道路と  
か公園といった都市施設に関する計画、それから、区画整理のように一体的な開発を行う  
市街地開発に関する計画がございます。この中で街路事業といいますのは、都市計画道路  
の整備を行うというものです。

この都市計画道路のことを通常「街路」と言いますが、街路が持っております主  
な機能としましては、まず第1に交通処理や沿道利用というような一般的な道路としての機  
能です。それから、緑化やオープンスペースといった良好な環境の確保やまちなみ形成と  
いうような居住環境を形成する機能、そのほかにも避難路、緊急輸送路、災害を遮断する  
防火帯の役割などの都市防災としての機能がございます。それから、電気、電話、上下水  
道など公共施設を収容する機能、ほかに街区の形成、市街化の誘導、このようなさまざま  
な機能があります。

街路事業の目的といいますのは、これらの機能を持った街路を整備することによりまし  
て、都市の円滑な交通の確保と豊かな公共の場を備えた良好な市街地を形成することによ  
りまして安全で快適な都市の実現を図ろうというものです。

それでは、今津線につきまして説明をしたいと思います。

まず、今津線の位置ですけれども、国道207号から佐賀球場の隣を通りまして南部パイパ  
スをはさみまして南の方、鹿島や県南西部の方に至る道路でございます。

今のところを拡大した図ですけれども、こちらは平松交差点といいます、平成8年度に  
完了しておりまして、その北側と南側をやっておりまして、北側につきましては387メー  
トル、それから、佐賀大学の方に行きます交差点改良を含めました城内線の165メー  
トル、それから南側が389メートルです。なお、この南につきましては道路事業が実施されてお  
ります。

事業の概要ですが、先ほど言いましたように、全体の延長が941メートルで、計画幅員が  
16メートル、車道2車線を確保すると同時に両側に3メートル50の歩道を整備するもので、

全体事業費は約30億円になっております。円滑な交通と歩行者の安全確保を図るということで、平成3年度に着手しまして、平成20年度の完了を予定しております。

次お願いします。北側工区の状況ですけれども、灰色の分は完了しております、現在、黄色の部分が残っております。完了している部分が472メートル、残りが80メートルということで、こちらにつきましては平成19年度までに完了したいと考えております。

南側につきましても、灰色の部分は終わっております、黄色の部分を合わせて389メートル、うち残っているのが209メートル、180メートルが完了しております。市街地部の方は、北側の方がカーブ区間があるというようなことで、こちらの方を優先的に進めておりますので、南側工区につきましては平成20年度の完了を予定しております。

現在、用地補償につきましては、約9割が完了しております、工事についても約7割が完了しております。残りが約3割ということですが、平成17年度の交通量を見ましても、自動車で約8,000台、二輪車で60台、それに歩行者や自転車で約270人というように交通量が非常に多いんですけれども、車道につきましては2車線あるものの、狭くて路肩等がとれていない、歩道もないということで、非常に危険な状況になっていると。このために事業を継続しまして20年度までの早い完成をということで考えております。

以上で説明を終わります。

荒牧委員長 今の事業について何かご質問ございませんでしょうか。

古賀委員 交通量が減っているのは、どういうことでしょうか。

・・まちづくり推進課・・ 17年に交通量調査をしたときに、こちらの方で同時に下水道の工事をやっております、その関係で交通量、人の流れとかが若干変わって減ったのかと、交通量は戻ってくるのかなというふうに思います。

古賀委員 なんでこんなに減ったのかなと。

・・まちづくり推進課・・ たまたま工事中だったということで、皆さん、避けられたんじゃないかと思います。

長委員 虫食いの的に残っていますが、これは買収の関係でこういう結果になったということですか。

・・まちづくり推進課・・ 基本的には北側の方の交差点部から中心にやっていきたいと思っていたんですが、たまたまここが筆界未定とかなんとかのようところがございまして、用地買収が虫食いの的にってしまったということもございましてこういうことになっております。本来ならかたつめてやりたかったということでございます。

川本委員 北の方はどことつながっているんですか。

・・まちづくり推進課・・ これが佐賀大学の方に行きまして、これをちょっと行きますと、ここがもとの佐賀球場です。

荒牧委員長 先ほどの写真の、まだ買えていないというところは、もめているかなんかしているんですか。



・・まちづくり推進課・・ 予算の関係もありまして、やっこの辺についても筆界未定関係が処理できましたので、今、鋭意、用地交渉をしております。境界査定というか、国調が終わってなくて、隣の方たちと境界争いがあるって線を決められなかったんですよ。

荒牧委員長 売る前に自分の土地がどこかということを確認してからでないといけないということですね。

・・まちづくり推進課・・ そういうことです。都会は、10センチ、20センチで結構・・・ですから。

荒牧委員長 そういう意味ですか。もう済んだんですか。決着はついたんですか。

・・まちづくり推進課・・ 一応整理を終えております。

荒牧委員長 そういうことで遅れるんですね。

ほかに。これは13年度に1回、再評価にかかって議論になったことを記憶していますが、北の方のところはともかくとして、南の方は学校の近くなんだけど、そちらは道路事業でやっている部分とおっしゃったでしょう。それはどこからどこまでですか。

・・まちづくり推進課・・ 学校の入口が多分この辺だったと思うんですけど...

荒牧委員長 西側にあれがあるでしょう、供給公社の...

・・まちづくり推進課・・ あれよりもっと南です、道路事業でやっているのはですね。下の方はずっと完成してきていまして、こっちの方とのつながりのあたりが幾らか残っております。

池田本部長 佐賀市の新しい野球場ができております。あそこに農道が走っておりますが、あそこら辺までですね。

長委員 漁連の先が残っているんですね。

池田本部長 そうです。

荒牧委員長 特になければ、これも継続で、20年までということで、あともう少しで、2年くらいで終わるということですので、ぜひ着実に進めていただきたいと思います。継続ということをお願いしたいと思います。

それでは、次、説明をお願いいたします。

・・まちづくり推進課・・ 次に、多久駅周辺の区画整理事業ですが、私の方から土地区画整理事業の概要について説明しまして、その後、多久市さんの方から事業の概要を説明していただきたいと思います。

この区画整理事業といいますのは、密集市街地や市街化が予想される区域において、道路、公園、河川などの公共施設を整備すると同時に、土地の再配置や不整形な土地を整備しようというものです。

次お願いします。これはイメージ図ですけども、このように現状で曲がっていたり不整形な土地を整理することによって良好な市街地の形成や土地利用の増進を図るものです。

この事業につきましては、一般的な公共事業と仕組みがちょっと異なっておりますので、

その部分を説明させていただきます。

土地を整理することによりまして資産価値が上昇しますが、その上昇した範囲の中で地権者の方から少しずつ土地を提供してもらいまして減歩という形でやるのが基本となっております。この減歩は道路や公園などに当てる公共減歩と、売却によって得た事業資金を生み出すということで保留地減歩がございます。

施行者につきましては、このように5つの形態がございますけれども、一般的には2番目の地権者の方たちで組織されます土地区画整理組合でやる方法、それから、3番目の地方公共団体がやる方法で、特に市町村が中心に施行する方法が一般的です。

事業費につきましては、都市計画道路を直接、買収方式で整備した場合の事業費を限度として補助が入ります。それから、先ほど言いました減歩で生み出した保留地を売却した売却益を事業費に充てるということです。この2つが基本的な事業費ですが、そのほかに市の単独費などを入れることもございます。

佐賀県の土地区画整理事業の状況ですが、これまでに9市2町の49地区で実施されておりまして、そのうち41地区が完了しておりまして、現在施行中が8地区ございます。

次をお願いします。これは平成9年3月に完了しました佐賀市兵庫地区を例にした写真でございますけれども、このように施行前につきましては、道路もなかったり狭かったりとか、それから、ほとんどが田んぼで不整形な形になっております。整理後は南北に環状線が走っておりますし、東西に大財修理田線という道路ができ上がっております。そのほかにも幹線水路とか区画道路等が入っております。また、社会保険病院などが公共施設として立地しているようなところですよ。先ほどの写真と比べましても宅地化が進んでいるということで、土地の利用増進が図られているのではないかと考えております。

以上が区画整理事業の概要です。

次に、多久市さんから説明していただきたいと思います。

多久市 多久市役所の都市計画課の森です。よろしくお願いいたします。多久市の土地区画整理事業についてご説明いたします。

これは事業の位置図です。赤線で囲んだ部分が区画整理事業の区域の17.7ヘクタールです。国道203号線、点線がＪＲ唐津線、ここが現在の多久駅です。

次をお願いします。区画整理事業の設計図です。施行期間は平成6年度から平成26年度までの21年間で、総事業費は102億1,500万円です。多久駅周辺地区は、石炭産業により発展した多久市の中心市街地ですが、現在は、中心市街地の持つ機能が衰退しつつある地区でございます。このため、地区を東西に走っているＪＲ唐津線を南側へ移設し、駅北の土地利用を再構築し、都市計画道路を初めとする公共施設を総合的に整備し、公共の福祉に寄与することを目的にしております。

次をお願いします。事業の進捗状況です。事業は平成8年2月から着工しております。黒い部分が平成17年度までに完了、黄色い部分が今後整備する道路です。緑部分はＪＲ軌道の

計画です。事業費ベースは、平成17年度末で約44億円、43.3%となっております。

次お願いします。これは平成6年に撮影しました着工前の写真です。

次お願いします。平成17年9月に撮影した進捗状況の写真です。多久駅南口の交通広場も完了しまして、幹線道路、区画道路が完成、商業施設及び宅地化が進んでおります。

次お願いします。事業区域内の現況です。多久駅南地区の整備が完了したところに市営の梅木団地、県営の北多久団地が建設されております。

次お願いします。多久駅南地区の完成された幹線道路沿いには新たな商業施設、宅地化が進んでおります。

次お願いします。ＪＲ軌道南側地区で、これまでに宅地の整備を完了したところに個人住宅、アパートを建築された状況の写真でございます。多久駅南口の交通広場です。緑部分が南北を結ぶ自由通路を計画しております。駅舎は橋上駅となっております。

今後の予定として、平成19年度までにＪＲ唐津線の移設を完了し、平成20年度からはＪＲ北側に着手してまいります。ＪＲ南側は整備が終わり、新しい公営住宅や一般住宅及び商業施設等が建築され、整備効果があらわれているところでございます。ＪＲ移設後の多久駅北側についても、市民、商工会、多久市が一体となってまちづくりのプランニングを行っており、この事業に対する期待は大きいものがあることから事業の継続をよろしくお願いいたします。

以上で説明を終わります。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問はありませんでしょうか。

斎藤委員 これは橋上駅になるとおっしゃいましたね。そうすると、昇降手段は階段ですか。

多久市 階段とエレベーターです。エレベーターは、北と南に1基ずつです。

斎藤委員 鳥栖駅はエレベーターが後でつきましたから。

多久市 よその現場を視察もしておりますし、例えば肥前山口、鳥栖駅にも見に行きました。

斎藤委員 エレベーターはすごく汚れるんですよね。非常に汚いです。

古賀委員 エレベーターには自転車は乗せられますか。

多久市 自転車は考えておりません。

古賀委員 乗せられるようにした方がいいと思います。

斎藤委員 階段を、抱えては行かんですもんね。

古賀委員 押しては行かないですよ。

それから、汚いとかという話ですけども、ニューヨーク近くにそういうところがあるんですけども、自転車も乗れる、人も乗れる。そんなに汚くはなかったですね。ニューヨークであれだから、佐賀だっちらきれいじゃないかと思います、やり方次第では。

斎藤委員 鳥栖は、サガン鳥栖の試合のときがよそからたくさん来ていただきますので。

荒牧委員長 ほかにありませんでしょうか。

長委員 駅の北側の方なんですけれども、現在、駅があるところよりも少し北の方に道路が移る形になるわけですね。

多久市 今の軌道が約40メートル程度、南に移ります。

長委員 現在位置で道路が広がるわけですね。

多久市 それで、空いたところを商業施設とか公共施設とか活力をうたえるような形にしたいと思います。

長委員 今、上のゾーンが、道路より北側のところに新しく道路が入っていますね。

多久市 区画道路です。

長委員 これは、例えば既存の道路をベースにして広げた形なんですか。

多久市 新設です。換地に合わせて計画をしております。

長委員 そうすると、北については、縦に大きいのが1つ入るのと、斜めに入るのと、その2つですよ。それにかからない既存の住宅等については、そのままなんですか。それとも何か換地とかいろんなことをして何か開発ということを考えているんでしょうか、その辺はどうですか。

多久市 基本的には17.7ヘクタール、今度新設されましたまちづくり交付金事業の対象区域になっておりまして、特に駅の北地区につきましてはゾーニングを行いまして活性化計画を立てております。当然、既設住宅等については換地で、基盤整備は現地換地が基本になっておりますけれども、全部、移転対象という形でゾーニング計画をしております。

長委員 そうすると、今ある建物等は、一遍、何らかの形で壊してつくり直すということですか。

多久市 そうです。

長委員 駅の南側の、現在ある程度進んでいるところについては、以前はここは住宅地域だったんですか、それとも農地とか、そういったところを新しくこういった形でされたんですか。

多久市 あの辺は、もともと農地の分を土地区画整理区域内に入れております。その横の道路から北の方は、ほぼ住宅街でした。

長委員 そうすると、今言われた、囲んである道路とJRとの間の既に開発されたところと同じような状況というのが北の方もいずれ行われるということですか。

多久市 北の方は多久駅周辺の活性化という形で、いわゆるゾーン形成の中で商業地域、住宅地域、そういうゾーンを形成しまして計画的なまちづくりをしたいというふうに考えております。

長委員 この前、架橋の上から駅の南を見せていただいて、今からずっと張りついていくんでしょうけれども、何となくまだ空き地が目立って、これからどういうふうにまちが

できていくのかなという感じがしました。

それから、北側の方なんですけれども、いわゆる駅の通りのところに古い建物が、私たちから見てレトロでいいまちだなあというあれがあるんですけれども、お聞きしたら、これは全部壊すんだということで、まちづくりということを考えたときに、今からの時代の流れというのは、もちろん、住んでいる人たちにとって利便性のいいまちじゃないといけないということはよくわかるんですけれども、特に都市観光みたいな形で他地域との交流ということを意識しながらまちづくりを考えていくときに、せっかく今持っておられる多久の駅の北側の通りあたりの建物とか、ああいったものが全部壊されて現代的なまちになっていくのはどうかなということを正直言って思いました。換地によってそういうことをやっていくとなると全部新しくリニューアルされていくということで、ちょっともったいないなと、そういうことを個人的に思いました。

去年見せていただいたときに、これ、どうかならないんですかねという話をしたんですけれども、可能な限り、そういうこともこれからは修正可能であれば考えていただきたい、いかれた方がいいんじゃないかなという、アドバイスのことなんですけれども、そういうことを思いました。

多久市 確かに、先生おっしゃいますように、当時、私も一緒に現場を回ったわけなんですけれども、これは平均減歩率が27.29あります。あの建物はあれから、平均でいうなら、それが減歩されるんです。そうしますと、あそこには面積的には同じ建物は入らない状況です。これは基盤整備をするときに一度換地をしまして、中心市街地活性化基本計画法に基づく都市再生事業をやる時点で再度換地をやり直しているんです。それがまた換地をやり直すということになりますと、ちょっと簡単にいくものじゃないと私は思っています。

ただし、今、先生が言われますように、この間もお話をしたんですけれども、この地域のまちづくりをどうするのかという話し合いを今しています。その中で、そういう盛り上がりがあって、そういう要望が出れば、それなりの対応が必要かなという気はしています。

荒牧委員長 ほかに何かありませんか。

古賀委員 費用対効果のところでは13年度の再評価の時点の宅地総価格が、今回もほとんど同じですよ。価格は、おそらく相当下がっているはずですね。それはどうなんですか。

多久市 確かに、言われますように、多久の方は近年ずっと2%前後下がっております。

古賀委員 公共の面積が増えているから宅地の面積が増えているということはないですよ。

多久市 三菱マテリアルの土地等が寄附をされまして、それが増えているということでございます。

古賀委員 そういうことであれば何らかの形で書いておかないと、これだと価格は下がっているのに、何で同じなんだという話になってきますよね、意味がわからないですね。それならそれでどこかにそういうことも書いておかれるべきではないかなと思います。

荒牧委員長 ほかに何か。

斎藤委員 本当に個人的な疑問なんですけど、今、長先生がおっしゃられたことに関連するんですが、家を壊したり引っ越さなきゃいけないときに、自分のこの家をそのまま移してくれとか、そういうことはないですか。旧家とかいろいろあるじゃないですか、家に固執される方とか、このまま引っ越したいとか、そういうふうなことに對しての補償というものは、単純に減歩された、減歩が知りませんが、その辺、金額だけですか。

多久市 今のところ、減歩をされて新しい換地の張りつけの位置に移転補償、キョシヨウの移転補償から積み上げたもので移転をしていただくということで、私が担当している間で、そのままそっくり移設をしてくれとか、そういう要望は聞いておりません。ただ、大きな家の人は、自分にはいっぱい道具、荷物があるけれども、こんなものはどうしてくれるのかというような話はありましたけれども、そのままそっくり移転をしてくれと、そういうような話はあっておりません。

斎藤委員 もったいないようなことがあると思いますけど、結局、自分が手出ししてしなきゃいけないから、最後は諦めだと思えるんですけど。その辺が歴史の継承とか文化の継承という問題について、ちょっとそぐわないところがあるかなという気がします。

多久市 一番当初は区画整理は基盤整備が基本であるということからスタートしたようですから、言われるように、そこをもう少し配慮しておけばよかったんでしょうけれども、原則論でいっていますものですから、なかなか難しい状況です。

斎藤委員 実は、うちの娘がシドニーに住んでいますけれども、市街地の区画整理が結構今ずっとあっていますけれども、表面だけをそのままの形で移築してやるんですね。中はどうしてもいいよと。でも、表面だけは100年、200年も前のまを移築するというふうな行政からの指示でやっていく。そういうことで歴史がある街並みがつくられているんですけれども、日本ももう少し立ち止まる必要があるかなという気がします。

長委員 多久の場合は、後ろに軌道修正ができない状況というのはよくわかります。もうちょっと早かったらなということを私はこの前お聞きして、そう思いました。

多久市さんに云々という意味じゃないんですけれども、一般論としてまちづくりに関しては、やっぱりこれからは少しそういうことを考えながらやっていかないと、街路整備をやったがために昔の地域が持っているものが台無しになる。街路整備をするならするで、今言われたように後ろに下げるとか、新しくつくるにしても、そういう昔のあれを何らかの形で復元するような形でやるとか、そこまで考えていかないと、本当にかつてのJRの金太郎飴的なまちのスタイルになるんじゃないかと思うんですね。

鹿島に同じようにお邪魔したときに、あそこもやっておられるんですけれども、あれでよかったのかなという気もするんですね。流れとしては、少しそういうことを考えないといけない時期が来ているかなと思います。それ以上は言いません。

鳥井委員 私は、先生方のように専門はないんですが、多久市を見て、過疎化が進んで

いるという話を聞いていましたので、区画整理事業をして新しいまちをつくるということも仕方ないのかなと思いつつも、やはり多久市に行きますと、普通の街並みとちょっと違った匂いを感じるんですが、現況写真を見まして、「しまむら」とかあって、そのうちマックができて、結局、同じ街並みがすべて続いて行って、どこにおいても街が同じように右ならへになってしまって、なくしてしまうものがたくさんあるんじゃないかなと、そんなふうに今感じて、まちづくりを進める上では、結局、新しいものをつくったら、じゃ、そこに住む人というのは、結局、新しいもの好きの、古いものを大事にしない人たちが集まるような気がして、そこをもう少し考えて、100億円を使うんだったら、もうちょっと、100億円というお金がどういうお金なのか、よくわからないんですけども、100億円を使うんだたら、もうちょっと、どういうふうにすれば地元の人たちが、出ていっても帰りたいというまちをつくれるという本当の意味で生きたお金の使い方をしていただけたらなと、そんなふうに感じました。すみません、生意気なことを言いましたけれども。

多久市 確かに言われるように100億円からのお金を使うわけですから、私もそう思っています。だから、そういうことを含めまして、先ほど言いましたように、まちづくりについて今検討しております。一般に言われるまちづくり協定というのがありまして、その中には景観協定もあるし、建築協定もあります。そういう古いまち構想を地域の商店主、地域に住んでおられる方が要望されるなら、豊後高田のような「昭和の町」みたいなことだってできないことはないと思っています。あそこも15軒から始めたと書いてありますから、アンケートをとりますと、15軒以上は商店をやりたいという希望者がおりますので、そういうものをやっていきたいということで今活動はしています。ただし、リーダーシップをとる人がなかなかいないということが頭の痛いところですけども、今後については、商工会、連盟の会長さんとか地域のそういう方々を新しく仲間に入れて一歩前進したような形で今後やっていきたいというふうに思っておりますので、できるか、できないかはわかりませんが、そういうふうな努力は絶対忘れてはいけないというふうに思っています。

川本委員 駅から南というか、あの道の幅はどのくらいですか。

多久市 16メートル道路になります。

川本委員 区画整理とかあると一番変わったなと思うのは、道が広がると、なんか全然違うまちになってしまうというのが、区画整理とかされるときに、まず道を通りやすく、大きくというのが基本方針になるんですか。佐賀でもそうですけど、全然もう…。

多久市 いわゆる都市計画道路というのは、分類的に高規格道路でございます。茶色の分は全部、都市計画道路になっています。都市計画道路は16メートルが最低です。両サイドの歩道も広くなりましたし、幅員はかなり広い状況です。

川本委員 さっきおっしゃった豊後高田でも、道が変わっていないから昔の街並みができるといのがあって、きれいにはなるけど、道の大きいのができるとまちの雰囲気は本当に変わってしまうというのが惜しいなと。だから、どこもここも小さいのもあれでしょ

うけれども、多久はもうここまで進んでいますからあれですけど、今後されるときに、そのまちに合った道幅というのを考える必要があるんじゃないかという気がします。予算がどこからおりてくるかだけでなく、必要があるんじゃないかなと感じます。

前田道路課長 何もこれは多久市さんだけの問題じゃなくて、本来、我々県の方が一生懸命お答えしなきゃいけないことだと思うんですが、もともとの制度が、日本の国が、戦後、急ごしらえでまちをつくってしまって、しかも、モータリゼーションの前に道路が狭い状況でばつとまちをつくっちゃったと。そこに人口を吸収しきれずに、まちがどんどん混雑してきますから、駅の周りに車が入ってこれないというふうな状況があるわけですね。すると、戦後すぐにつくっちゃった劣悪なストックを、いわばクリアランス的にしなきゃいかんということで、そもそも制度がそういう趣旨でできたものですから。例えば、道路の幅でいきますと、郊外から入ってくる人、バスなりなんなりで吸収しなきゃいかん。そういうふうなことがあって、D I Dとかなんとかの、どのくらいの人が通っているというような調査から、このくらいの駅前容量が要るね、あるいは交通容量が要るね、そういうことで決まっていくと、どうしても大き目になってしまっているという事実がございます。

それから、建物も基本的にクリアしちゃうというのは、制度そのものが、もともとがそういうクリアランス的な制度の趣旨があったものですから、逆に受ける方がよっぽど気をつけて、制度の趣旨とはちょっと違うかもしれないけどということを強く言っていないと、機械的に流していくとクリアランスしちゃうような仕組みになっちゃうんですね。

今、ようやく地方都市にも番が回ってきたんですけれども、一番最初に採択してたのは都市部で、本当に交通問題とスラム化しているところの問題を何とかしなきゃいかんと、そういうところから始まったということがあります。

それで、制度そのものがやっと地方に普及してきて、その間に社会情勢が変わっていますから、フィットしていないというのは大問題でありまして、残念ながら、そういう制度で今やっているということ。

それから、今の取り組みですが、佐賀は結構古くていいものがあります。個別の家だけで頑張っても、街並みは何ともならないということがありまして、私ども県庁の中では文化サイドの方で建物の重要度と申しますか、文化財としての価値はどうなのかというふうなところを見ていただいて、そして、街並みとして、地域全体でここは残そうというような機運が高まりますと、我々がものをつくるとき、例えば道路であれば、それを残していく、そこは触らずに裏側をバイパスで行きましょうとか、そういうことの取り組みを今始めています。

ただ、今、まだ文化財的な価値というところからいっていますので、1軒1軒は大した家じゃないと言っては悪いんですけれども、街並みとしていいよねということではなくて、ある程度、文化財価値の高いものが密集している、先ほど鹿島の話をちょっと言われたか



と思いますが、そういうところだったら1軒1軒の方も、自分の家は価値が高いんだと理解をしていただいて地域としてまとまるんですけれども、そうでないとなかなか、新しい家にして便利な方がいいよということで、なかなかまとまらないというのが現状です。問題を抱えつつも、そういう取り組みを今始めてはいるという状況です。ご紹介までに。

長委員 もう時間がないのであんまり言いませんけれども、言われたように、いみじくも多久市さん云々という問題ではなくて、僕は国の制度の問題だと思うんですね。今からまちづくりというのは、ハードからソフトへという流れだと思います。僕はやっぱりまちづくりというのは、ソフトありきで、その後にハードがくるものだと思っています。ところが、今までのまちづくりというのは、ハードありきで、後にソフトがついてくるということですね。だから、さっき言われたように、本来壊さなくていいようなものまで壊さないと事業に乗れないという、そんなのはおかしいと思います。

だから、これは国の制度として、東京とか福岡の都心を変えるというなら話は別ですけども、地方都市の再開発をやっていくときに従来のやり方というのは制度的に変えないと、このためにまちを壊していくと思います。開発という名のもとに実は壊している。多久市さんにしても、ほかのところでもそうですけれども、自分たちのまちをよくしていく、中心市街地をよくしていこうということをしようと思ったら、やっぱり半分、そこを切って捨てないといけないという痛みの部分を感じながらやっておられると思うんですね。これはやっぱり制度の欠陥じゃないかなと思います。できればその辺のところ、県の責任でもないと思います。これは国の制度の責任だと思いますので、そのところを何か少し考えていただければと思います。

・・まちづくり推進課・・ 今、そういう意味で全国的にも各地方でそういう動きが結構出てきています。景観法ができたのもその一つだと思うんですけれども、今、佐賀県内でも都市計画道路の見直し等もやっていこうということでやっております。現に、武雄の場合ですけれども、武雄の都市計画を全体的に見直そうというときに、武雄の旧長崎街道に16メートルの都計道路が入っていたんですが、これをわざと外してもとの街並みを残そうということでやったというようなことで、今、幾つか事例が出てきています。

もう一つ、これは市町村事業ですけれども、まちづくり交付金が出てきておりまして、ある程度狭いままでも、修景だけでもそれでやっていこうとか、そこも幾つか出てきます。でも、最終的には地元の方たちがどう思うか。あと、それを我々がある程度リーディングしていくとか、PRしていくとか、そういったことが大事なのかなというふうに思っています。

荒牧委員長 これは先ほど長先生がおっしゃったように、これがどうこうということにはいかないことは、土地区画を何力所が見せてもらって、もう後戻りできないのはすごくよくわかるし。

また、先ほどから話が出ているように、この手法を使うというのは、やっぱり相当注意

してやらないと、いろんなところでもめ事を起こすというか、先ほど一つの例として出された兵庫なんかでも、今度新しくやったところも、あれでよかったのかというのは悩ましいところなんですよ。今、一生懸命後始末として、いわゆる地区計画をつくって景観形成に努めておられますけれども、時代に翻弄されたと言えればそれまで、1990年がなければ、もしかしたらもう少し普通のまちになったのかもしれないけど、すごく兵庫のあたりの土地区画も、これからどうなるかということはすごく心配しております。

ただ、これから先、この手法が使われることは滅多にないと思いますけれども、今やっておられるところでも、今、長先生が言われたみたいに十分注意して、そういう価値の発見をやらなければならないところがまだまだあるかもしれないということはぜひ頭の中に入れてやっていかれるといいかなという気がします。

どうもありがとうございます。これも継続という形になるだろうと思いますので、それでご理解ください。どうもありがとうございました。

続きましてお願いいたします。農山漁村課からお願いいたします。

鐘ヶ江農山漁村課長 農山漁村課長の鐘ヶ江でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、地盤沈下対策事業の佐賀中部地区についてご説明申し上げます。

地盤沈下対策事業につきましては、地下水のくみ上げなどによりまして地盤沈下が原因で揚水ポンプ場が浮き上がったりしております。それから、用水路にクラックが生じたりいたしまして機能低下いたしました農業用施設の機能を復旧するもの。それと、地盤沈下によりまして新たに湛水被害等が発生いたしますので、これに対応するために排水路の改修、それから、排水機場の新設を行いまして農業経営の安定と県土の保全に資するというような事業でございます。

次お願いします。この事業は、県内で白石平野地区、それと佐賀中部地区の2地区を実施しております。

まず、県内の地盤沈下の状況でございますが、白石平野地区は、主に農業用水のくみ上げによりまして、昭和46年の観測以来、平均で54センチの累計沈下がございます。それから、佐賀中部地区につきましては、主に工業用水のくみ上げによりまして、平均で16センチの累計沈下ということになっております。

次お願いします。次に、佐賀中部地区でございますが、一番右の方が佐賀市境でございます。佐賀市境から川副町、左の方が小城市の牛津、芦刈に至ります約1万ヘクタールの農地がございますけれども、この農業用水につきましては、昭和24年からの国営、県営の嘉瀬川農業水利事業によりまして、北山ダム、川上頭首工が建設されまして、さらに、この図面で濃い青が国営、そして緑が県営でございますけれども、これらの幹線水路が建設されまして末端の干拓地まで用水が届けられております。大井手幹線水路のこの部分は、現在、多布施川ということになっております。

次お願いします。これらの幹線水路が地盤沈下の影響で段差が生じたり、それから右の

方のように凹凸でクラックが発生いたしまして末端まで用水が届きにくいという状況になっております。

次お願いします。それから、佐賀平野はもともと低平地でございますが、地盤沈下により慢性的な湛水被害が発生するようになってきております。これは先ほどちょっと話がございました平成2年の洪水でございます。左の方が小城市の牛津町の湛水状況、右の方が佐賀市の兵庫町の湛水状況でございます。

このような状況を改善するため、平成2年から国営の総合農地防災事業が、そして、平成3年から今回の評価の対象になっております県営の地盤沈下対策事業、佐賀中部地区の事業を開始しております。

お手元に資料をお配りしておりますが、図面の太い緑の線が国営の用水路でございます。太い水色の線が排水路、その末端に丸がございますけれども、これが11カ所の排水機場でございます。赤い細い線が県営の用水路、青い線が排水路で、末端に丸が3つございますけれども、これが排水機場でございます。現在、国営事業の方は進度が77%で、21年度の完了を予定されております。それから、県営事業につきましては、進度が67%で、昨年度に事業計画の見直しを行いまして、25年度の完了を予定しております。

次お願いします。国営事業、県営事業で約7割の進捗となっております。特に、排水機場につきましては、国営で9カ所、県営では、昨日、福富排水機場を見ていただきましたけれども、1カ所が完了しておりまして事業の効果が出ております。農地の高度利用、担い手の育成等が図られております。特に、ここに出しておりますけれども、耕地の利用率につきましては、全国が94%、佐賀県は132%となっております、これは全国1位でございます。佐賀中部はその上をいっております、166%でありまして、県平均を34ポイント上回る耕地利用率になっております。

このようなことから、これからまた新たな水田農業の確立ということになりますけれども、用水の安定供給、それから排水対策は不可欠であると思っております。佐賀中部地区の事業は今後とも継続する必要があると思っております。よろしくお願いいたします。

荒牧委員長 いかがでしょうか。何かご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。

斎藤委員 きのう、十分見ました。

長委員 なかなかいい施設、機能的にも十分発揮されていると思いました。

川本委員 地下水のくみ上げで地盤沈下が起きているということですね。先日、嘉瀬川ダムから大和町に入ってくる水道利用のあれがなくなりましたよね、佐賀市が水が余っているということでなくなりました。その水は、大和町は地下水を利用していますよね、それはいいんですか。

池田本部長 佐賀平野の南の方とか白石平野、いわゆる昔、干拓でできたところが地盤がそういう状態になって、山つきのところは地下水をくみ上げてもらってもいいみたいなんですけど。大和町は、そういうことよりも市町村合併しまして佐賀市が持っている水を

使いますので…。

川本委員 でも、佐賀市の水はすぐは要らないそうですよ、今持っている地下水で。足らなくなったときには佐賀市から回すということですけど、それはもうほとんどいいそうです。

ただ、これから水道の、地下水の大口径化というか、いろんなところで、今、直接地下水を企業がくみ上げての、病院とか大型施設とかありますよね。佐賀はそういうのは規制はあるんですか。

鐘ヶ江農山漁村課長 地下水規制は、昭和49年に既に地盤沈下が顕著に見られるようになりましたので、「佐賀県環境の保全と創造に関する条例」という県条例を定めまして地下水を規制しております。

先ほどの図面のこの範囲内は、完全な地下水規制区域でありまして、新たな大口径のポンプは設置できないことになっております。

川本委員 大型商業施設ができていますよね。ああいうところは地下水のくみ上げはできないようになっているんですね。

鐘ヶ江農山漁村課長 はい。上水によっていただくことになっております。

荒牧委員長 ほかにありませんでしょうか。この範囲内のものは、全体として今回…。

鐘ヶ江農山漁村課長 13年にしていただいて5年です。

荒牧委員長 これ、名前がちょっとぴんとこなくて、今、川本さんが言われたみたいに地盤沈下対策という言葉がね、下の総合農地防災事業の方がぴんとくる。

鐘ヶ江農山漁村課長 これはよく言われますけれども、地盤沈下対策事業というのは、地盤沈下を抑える事業じゃないのかと、代替水源確保の事業じゃないのかとよく言われます。ただ、今実施しているのは地盤沈下で影響を受けた機能を復旧するという事業でございます。

荒牧委員長 北山ダムができて配る仕組みができていたのが、佐賀地区の地盤沈下のためにいろんなところでクラックとかなんとかができていたという意味ですか。

鐘ヶ江農山漁村課長 そうです。

荒牧委員長 もうちょっと本格的にやっておられるような気がするんだけど。そういういわばマイナスのイメージではなくて、もう少し積極的に低平地がいわば災害に遭わないような、あるいは農業のいろんな機能をもっと付加するような、そういう仕組みのような気がするのね。

鐘ヶ江農山漁村課長 国の制度が防災事業ですので、防災事業は原形機能復旧、もとの状況に戻すということを原則としております。ただ、用水はそういうことで同じ断面でつくり直しておりますけど、排水に関しましては、底を、地盤を上げるわけにはいきませんので、これは排水機場をつくって対処すると、これが改良の方に入るかと思えます。

荒牧委員長 内水排水ということで低平地は悩まされるんだけど、その根幹にかかわる

ような、よい事業と言えば、すごくよい事業をやっておられるという感じがするのが、何となく地盤沈下対策というようなマイナスのイメージの表現とはちょっとそぐわないような気がする。もっと低平地が暮らしやすくなるための基本的な骨格にかかわる事業としてやっておられるような気がするんだけど、説明を受けたときに、「ああ、これは補助金の名称ですか」という話をしたんだけどね、それを使っておられるというふうに納得したんですけど、もっと県民にはこういう骨格にかかわる事業、特にポンプ場の設置であるとかいうのは、このおかげで私が住んでいる久保田町には3つもポンプ場ができたというお話のようだけれども、それまではゼロ個だったんですよね。ちょうど輪中みたいになっていて、あそこに内水が入ると堰をコントロールする以外にないというところだったのが、初めてポンプ場がついて、家から見えるんだけど、それは地盤沈下対策事業ではないよなあと思って聞いていましたから、もっと宣伝されていいと思います。佐賀平野という低平地で暮らしていくときの、特に平成2年のような内水被害が起こる可能性がある、ダムでは絶対に防止できない災害ですからね、それをこういう形でおやりになっていることは、もっと積極的に説明されていいような気がします。ダムというのがどうしてもみんな頭の中にあって、災害を防止するのはダムしかないみたいな言い方をするけど、佐賀平野は内水と外水と両方襲ってくるから、そのことをちゃんと説明されてやるには、こういうことをもうちょっと積極的に打っていただいた方がいいような気がします。

皆さん方、納得されたようですので継続でよろしいでしょうか。ぜひ確実に進めていきたいと思います。よろしいですか。 それでは、次にまいりたいと思います。

広域農道ですね。よろしくお願いします。

宮崎農地整備課長 農地整備課長の宮崎です。よろしくお願いいたします。

広域営農団地農道整備事業多良岳地区についてご説明します。

本事業は、通称、広域農道ということで呼んでいますが、目的は、農地から、例えば集出荷施設などの関連施設までの農産物流通の合理化と、それと農村の生活環境の改善、こういったことを目的にしまして、営農団地内の基幹となるべき農道の整備を行う、そういう事業目的で、これまで12地区実施していますが、現在実施している地区は多良岳地区であります。

まず、多良岳地区の農業についてご説明いたします。多良岳地区は、鹿島市と太良町ですが、ここの農業生産額は123億円です。ここの地域は平たん部が少ないために主なものとしては畜産と果実、ミカン、それと野菜、これはタマネギが多いです、あと米、麦といったものが主な農産物です。

次お願いします。まず、特産物のミカンについて、16年度のデータでいきますと、県全体のミカン生産量の大体4割を占めている地域になります。

次お願いします。また、この地域は、ブランドミカンの生産に積極的に取り組んでおりまして、生産量が上がってきていますが、太良町、あるいは鹿島市では光センサーで糖度

をはかってブランドミカンを選別するという選果場が整備されております。

次お願いします。また、エコファーマーということで、これは知事が認定するんですが、ミカンでいきますと、県全体で700名が認定されていますが、そのうち、この地域で470名の方々が認定を受けております。主には畜産で出ます堆肥を農地に還元して肥料を少なくするといった環境保全型農業に取り組まれている地域です。

次お願いします。広域農道の事業概要についてご説明いたします。

ここが太良町、そして鹿島市ですが、有明海沿岸に国道207号線が佐賀の方から延びておりまして長崎の方に向かっていきます。また、この地域のほかの既存の道路は、山手から海に向かって放射状に延びる縦の道路が207号線につながっております。JR本線がありますので、JRを越えるために狭いガードが3カ所ありまして、そこを越えて接続しているという状況です。それと、紫色の丸が堆肥舎、堆肥を集める場所です。それとこれがミカンの出荷センター、それと野菜とライスセンターが黄色です。これを縫うような形で広域農道を現在通しておりまして、17キロありますが、実線の部分が供用開始をしております。約半分ぐらい、供用開始しております。22年を完成目標に現在事業を進めている状況です。

次お願いします。事業の効果ですが、広域農道が整備される前は、例えば集落から農地へ移動する場合には、一たん207号線へ出まして、もう一回、207号線を通して、また上がっていくという動きになります。これが広域農道ができますと下におりずにそのまま広域農道を使って農地の方へ移動できるという形で合理化が図られます。

次お願いします。また、集出荷の関係ですが、太良町はここに選果場があります。こちらの方に全部運んできて、ここから大型の10トンのトラック等で国道を使って運び出しています。鹿島市はこの3カ所にあります、ここへ出して運び出すという形になります。これが広域農道ができますと、太良町の方はここにあるので一たんここへ集めますが、国道を使うのはこの区間で、あとは国道の渋滞等の状況を見て広域農道を使ったり国道を使ったりという選定ができる。また、鹿島市の方は国道を全く使わずに出荷場まで持って行って、それから市場へ運び出すということで合理化が図られます。

次お願いします。この地区の効果ですが、今ほどご説明しました輸送時間が短縮される、あるいは農道わきの圃場から直接トラックに積み込んで出荷場まで出せますので荷傷みなんかは減少する、こういった効果で1.07という費用対効果を見込んでいます。それ以外に、一般通行が入ってくるとか、あるいは歩道をつけることによる安全性の向上、こういったことで農業外の効果として0.24、こういう効果を見ていて、全体の効果としては1.31の効果を見ております。

また、効果上は計上しておりませんが、例えば国道が通行止めになった場合のバイパス的な機能を果たすとか、あるいは広域農道沿線で観光農園とか直売所といったことで地域の活性化が図れるというような効果といったものも生まれてくるかと思います。

こういった農業の効果、あるいは農業外の効果を見込んでいますが、こういったものを

なるべく早く発生させるべく22年完成に向けて実施していきたいというふうに考えております。

以上です。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問、ご意見はありませんでしょうか。

斎藤委員 きのう、見てきました。素晴らしいところでした。

長委員 最後の方に言われましたけれども、一つは、農業以外の効果が0.24ということで控え目に出されているんじゃないかなと思いますけれども、あの効果はもっと大きいかなと思います。それに伴う、つまり長崎 - 佐賀を鹿島経由で行かれる人たちにとって、こっちが幹線道路になりかねないかと、ちょっと語弊があるかもしれませんが。

それに伴って、これからの農業というのは、どちらかというと地産地消とか、周辺、すそ野を拡大していくことが日本の農業の生き残りにかかわっていくなというふうに私は思っているんですけれども、先ほど言われた観光農園とか直売所とか、鹿島の魅力を引き出すいい一つのきっかけになるかなと。

それから、きのう、私たちも見たんなんですけれども、景観が素晴らしいですね。天気がちょっと曇っていたのであれなんですけれども、有明海の眺望とか、ミカン園とか、これはもう本当に季節によっては非常に、それだけで人を引きつける魅力があるかなと。そういう意味では効果は非常に大きいというふうに期待しています。頑張ってください。

荒牧委員長 ほかに何かありませんか。

鳥井委員 下の方は海側の道路、国道207号線が走っていますが、きのう、視察に行ってもよかったなと思ったのは、とてもデラックスなバスで観光気分でたまたま乗れたものから、それもあって見晴らしがよくて、山側の素晴らしい道路だなと。あれがもしミカンがなっていれば、もっときれいで、緑と黄色のコントラストがすばらしかったんだろうなと、そんなふうに感じました。できれば道路にネーミングをぜひつけて、「みかんフレッシュ道路」とか、なんかちょっと考えて、できましたよということと同時に、ネーミングをつけて皆さんにそういうふう呼んでいただけたらなと思いました。

宮崎農地整備課長 地域の方々と相談してネーミングについて検討したいと思います。

荒牧委員長 ほかに何かありましたら。

多分、5年前にも同じことを言ったかもしれませんが、長先生が言われるように交通量が相当ふえる可能性がある。島原の方の農道もそうだし、いろんなところで農道は交通事故の危険性が非常に高いということを実感して、これは農業用だから一般とは違うということを考えられがちですけれども、実際にはそうはいかないだろうと思うんですね。

今、実は農道関係を警察は重点の交通事故対策区域にして、そして取り締まりを相当強化しているんですね。ということは、もともと農道の基準だから、横断はそうわからなかったけれども、縦断がきつ過ぎるところが何カ所もあると思うんですね、交通安全上

の問題としては、あそこを例えば80キロで吹っ飛んでいくような可能性だって十分あるので、学校のことであるとか、地域のところと接触するところが2カ所ほどあると思うんですけども、そこら辺のところがちょうど縦断がきついところに当たっていたりするので、そういうところの安全施設、それから維持管理、そういうこともあらかじめイメージしておいてやっておかないと、後でこれは市か何かに移管しますよね。移管したときには、そこから改めて維持管理のための何かをつけようという、ちょっと負担がかかり過ぎるような気がするんですね。ですから、今のうちからある程度のそういうメンテナンスをするときのイメージで必要なものをチェックしておいてやっておかないと、この間見せてもらった橋には監査廊というか、そこに行くのすら、もともとセッティングしてない、「農道にはそれはないのです」と言われたので、これから100年ぐらい使おうというときの管理のイメージができてないんじゃないかなという気がしたんですね。ですから、つくるまではいいとして、使って当初は問題ないけど、10年、20年たっていくときの使われ方を想定してやっておかないと、広域農道は時々そういう危険なところがあるので注意された方がいいような気がします。

それと、先ほどおっしゃったように、非常にいい道路ですから使ってほしいんですね、皆さんに積極的に売り出して、観光とか。そのときに交通安全性の問題で不安があるということで、地元からあんまり入ってくるなというような言われ方をするのもちょっと辛いでしょう。

斎藤委員 特に収穫時期とかね。

荒牧委員長 そういうところは通ることを前提にして考えていただければと思います。先ほどおっしゃったように、よい道をつくっておられるとは思いますが、そういう注意を少し、広域農道という名前で制限されているものがあり過ぎるような気がします。ぜひ考えてください。

皆さん、期待されているようですので継続でよろしいかと思います。どうもありがとうございました。

次お願いいたします。港湾課から説明をお願いいたします。

吉岡港湾課長 港湾課長の吉岡と申します。よろしくお願いいたします。

初めに、佐賀県の港湾の概要についてご説明申し上げます。

佐賀県の管理しております港湾には、重要港湾であります唐津港と伊万里港、あと黒でふちをとっております地方港湾でございますけれども、有明海側に4港、玄界灘側に3港の合計9港を県で管理しているところでございます。

港湾事業では、港湾施設の建設・改良事業を行っておりまして、主な港湾施設といたしまして防波堤などの外郭施設、航路、泊地などの水域施設、岸壁などの係留施設、それと道路などの臨港交通施設、こういった港湾施設がございます。

現在、整備を進めております主な港湾事業でございますけれども、これは伊万里港の久



原北地区の航路浚渫でございますけれども、現在、浚渫中の写真でございます、船舶の航行の安全を確保するための事業をやっているところでございます。

これは伊万里港の七ツ島地区のコンテナターミナルの整備事業でございます、現在、週4便の定期航路が就航しております。貨物が急激に伸びたということで、ここ2年間かけて2ヘクタールのコンテナヤードの拡張整備を行ったところでございます。

これは伊万里湾大橋でございます、15年3月に既に供用されております。これは直轄事業で実施した事業でございます。

次お願いします。これは唐津港の環境整備事業でございます、これは現在、平成19年4月に就航します呼子 - 壱岐間のフェリーが唐津港の方に来ますので、現在、整備している状況でございます、それとあわせて周辺の緑地整備も行っておるわけでございます。

こうした事業を現在進めているところでございます。

それでは、今回、港湾事業として2カ所、再評価対象となっております。そのうちの1カ所目でございますけれども、呼子港の先方地区の地方港湾改修事業です。これは呼子港の現在整備を進めている場所でございます。

事業の目的でございますが、離島航路、遊覧船の発着が現在湾奥部で、また、水域も狭いということで先方地区に埠頭を整備し、定期船や遊覧船を集約することにしておるわけでございます。また、呼子地区は海岸線まで家屋が密集しているということで駐車場も少なく、観光の核となる施設もないということで観光拠点としての土地利用を行う目的で事業を進めているところでございます。

現在の離島航路の就航状況でございますけれども、こちらの方が先方地区で事業を進めているところでございまして、これが呼子地区で、現在、馬渡島、加唐島への発着所、こちらが松島、小川島、こちらが遊覧船ということで、こういった湾奥の方から現在発着をやっておりまして、小川島、加唐島、松島、馬渡島、こういった離島へ向けて離島航路として船舶が出航しているところでございます。

これは発着状況でございます。非常にふくそうしている状況がうかがえるかと思います。

これは今の離島航路への乗船状況と臨港道路の混雑状況でございます。

これが現在整備を進めております施設計画平面図です。黄色で囲んでいるところは現在までに施行が終わっております。こちらの方半分が背後の埋め立ても終わっておりまして、18年度で臨港道路の整備を予定しております。右の方の箇所につきましては、一部取りつけて50メートル程度、既に護岸整備が終わっておりますけれども、この護岸整備とあわせて背後の埋め立てを行いまして土地利用を図っていくということです。なお、緑の部分につきましては、唐津市さんの施行ということになっております。

これは標準横断面図ですが、物揚場につきましては、砂礫層の上に捨て石を置きまして、その上に方塊ブロックを積んで護岸を築造している、そういった構造になっております。また、これはモデル事業と呼んでいますけれども、この護岸につきましては、地盤が悪い

ところがございまして、地盤改良を行いまして、その上に捨て石を行い、方塊ブロックを積み上げ、その背後に盛り土をするといった工事を行っているところでございます。

現在の進捗状況を写真で見ていただくとわかるかと思いますが、現在までにこの防波堤と物揚場がこういう形でできて、背後も造成が終わっているような状況です。一部、この護岸が既に終わっております。

こういった状況でございまして、先ほど説明申し上げましたように、臨港道路、ここに付きまして部分的な供用が図れる状況になっておりますし、また、今後、こちらにつきましては引き続き整備を進めていきたいと考えているところでございます。

以上で説明は終わりますが、この事業は呼子港の先方地区を玄海観光の拠点と位置づけ事業に着手して、ようやく部分供用できるまでになってきておりますが、現状の施設だけでは十分でないということで、計画を完成させることにより十分な効果を発揮させていこうということで考えているところでございまして、今後も県事業、市事業がございすけれども、一体となって観光拠点としての整備を進めて振興につなげてまいりたいと考えておりますので、事業の継続につきましてよろしくご審議のほどお願いしたいと思います。

以上でございます。

荒牧委員長 どうもありがとうございました。

何かご質問ありませんでしょうか。

斎藤委員 ここは観光遊覧船の離発着だけですか。

吉岡港湾課長 それと離島航路ですね。こちらとこちらから離島の方に離発着しておりまして、さらに湾奥のところに遊覧船が発着しておりまして、こうした発着所をこちらの方に集約する計画でございます。

荒牧委員長 ほかに何か。

古賀委員 現在の発着所の面積は、どれくらいありますか。

吉岡港湾課長 発着所の面積というか、今、実際、場所的には臨港道路を利用しているような状態で、一部、浮き桟橋をつけたところについては、そこに待機したような状態になっておりまして、実質、施設が何も無いような状態です。

荒牧委員長 最終的に緑のところから図示3まで含めたら、いつごろでき上がる予定でしょうか。

吉岡港湾課長 今の予定では、10年後の平成28年を予定しております。

荒牧委員長 事業費の割には、えらく時間がかかり過ぎますね。そう思いませんか。

吉岡港湾課長 ここは結構水深がありますので、そこら辺、事業費として非常に割高なところがあります。

荒牧委員長 全体事業費としては8億円ぐらいでしょう。

吉岡港湾課長 40億円でございます。市の方が8億円です。

長委員 緑のところの埋め立てに時間がかかるんですか。

吉岡港湾課長 この分につきましては、背後は盛り土を市の方で施行しますけれども、むしろ前面の枠づくりであります護岸整備にお金もかかっているし、時間もかかっています。

荒牧委員長 呼子だけが盛り上がっている佐賀県としては、余りにもスピードが遅いんじゃないのという感じがしないでもないですけどね。ほかのところが苦戦しているときに、呼子だけひとり勝ちみたいな感じでお客さんがいっぱい集まってきているときに、ちょっとペースが鈍いかなと、28年ですからね。あまり急いでやっても、あそこを何に使うかまだ決めてないんでしょう、どうせ。

吉岡港湾課長 レクリエーション用地とか水産関連施設とか、そうした便益施設を予定しております。

長委員 離島関係のあれとか観光船が発着する場所というのは、岸壁としてはどちら側、全部になるわけですか。

吉岡港湾課長 こちらの方です。

長委員 そうすると、ターミナルビルみたいなものは北の方にできるんですか。

吉岡港湾課長 今のところ、便益施設ということで、そうしたものをこのあたりに考えているところでございます。

長委員 こっちの方は駐車場になるんですか。

吉岡港湾課長 この背後は駐車場を考えております。今、呼子フェリーが就航していますが、こういった場所も今後活用できるかなと考えております。

長委員 これから埋め立てられるところに観光的な施設をつくるということですか。

吉岡港湾課長 こういったところに、位置的なことは別にしますと、水産関連の施設とか、レクリエーション的な施設とか、そうした施設の配置を考えております。

長委員 今、呼子の場合は何ととっても朝市の裏通りの細い道があれだと思いますけれども、よっぽど考えてされないと、有田の卸売団地みたいな関係にならないように、その辺のところが一つあれかなと思います。機能分担みたいなことをある程度考えておかないと。

古賀委員 ある程度、民間に任せた方がいいですね。

吉岡港湾課長 このあたりは水産との調整の話もありますけれども、民間ベースであるような話かなと思っております。

長委員 朝市的なものをそこに集めようということじゃないわけでしょう。

吉岡港湾課長 ここに集約する考えは、今のところ、考えておりません。

長委員 こっちに来てしまって、呼子のかつてのまちの方がさびれてしまうという話になるので。

古賀委員 あんまり最初から建物は考えない方がいいですね。

吉岡港湾課長 市の方ともよく調整したいと思います。

荒牧委員長 よろしいでしょうか。 それでは、先ほどおっしゃったように、これも継続ということによろしいかと思えます。 どうもありがとうございます。

最後の説明をお願いいたします。

吉岡港湾課長 続きまして、伊万里港浦ノ崎地区の浚渫土砂等処理護岸整備事業でございます。

これが伊万里湾大橋でございます、これが外海の方ですけれども、この地区が浦ノ崎地区でございます。ここで現在、護岸整備事業をやっているところでございます。

この事業は、港湾整備に伴いまして発生いたします浚渫土砂等を港内で適正に処理するために護岸を整備し、土砂処分地を確保する事業でございます。特に、七ツ島地区の航路、泊地浚渫、今後、浚渫土砂が発生しまして、ここにつきましては現在もう既に一部浚渫を行って土砂を投入しております。ここにつきましては既に投入を終わったところでございます。こういったところからの処分地としてここを今活用しているところでございます。

事業概要といたしましては、全体はこの囲ったところでございまして、総事業費は265億円で、工期は既に昭和57年から始めておるところでございます。この囲ったところが1期工区でございます、これが109億3,000万円かかっておりまして、昭和57年から整備を行い、既に埋め立て護岸につきましては、もう枠が完了しておりまして、これだけのボリュームの土砂収容ができるような状況になっております。

また、2期工区といたしまして、これは事業費的には155億7,000万円です。平成3年から着手しておりまして、これにつきましては一部を除いて既に護岸が完成しているところでございます。これにつきましては埋立量が477万6,000立米を確保することとしております。

これは現況写真です。こちらの方が長崎の県境になります。これが204号線です。1期工区といたしまして、こういう囲いをしておりまして、その中のこの地区につきましては変更して土砂を搬入しているところでございます。また、2期工区といたしまして、ここからかかりまして、ここまであと340メートルを残して、もう既に囲いが終わっておるところでございます。現在、中を通りながら浚渫土砂を土運船で運んでここに投入をしているところでございます。

これは事業の進捗状況でございますけれども、先ほど申しましたように、1期工区につきましては、既に79.3%の埋立量ということで埋め立てが完了しているところでございます。2期工区につきましては、この一部は、現在、土運船が出入りするために開けておりますが、2期工区につきましては、現在までに7.7%の埋立量ということになっております。

これは構造的には、この・・・につきましてはシルト質ということで地盤改良した上に捨て石を行いまして、その上にケイソンを置いて上部工をつくっていると、こうした構造で事業を進めてきたところでございます。

これは浚渫土砂の受け入れの状況でございます、グラブで浚渫をいたしまして、・・・船に積んで、現在、土砂を投棄をしているような、こういった状況の写真でございます。

以上で説明を終わりますが、この事業につきましては、伊万里港は今後も県西部の物流拠点として期待されておる中で、岸壁や航路、泊地等の施設の整備も進めていかなければならない状況でございます。本事業は、これらの港湾整備の進捗に合わせて土砂の受け入れ先を確保するものでありまして、伊万里港の発展に欠かせない事業と考えておりますので、事業の継続につきましてよろしくご審議のほどお願いしたいと思います。

以上でございます。

荒牧委員長 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か。

斎藤委員 伊万里港はどれくらい深くするんですか。

吉岡港湾課長 航路の水深として、この橋からこちらの方ですけれども、現在は暫定で10メートルの幅が250メートル、そうした航路浚渫を行っております。将来的には12メートルの水深になります。航路幅を280メートルまで広げる計画を今しております。

斎藤委員 そうすると、今よりも大きなタンカーとかが入ってくるんですか。

吉岡港湾課長 もう一つ、これが久原北の話でございまして、七ツ島のところにつきましては、マイナス13メートルの水深で航路と泊地を計画しております。これは直轄事業になりますけれども、そういうことで整備計画としては、これが直轄事業で13メートル岸壁をつくる中で、航路、泊地につきましても13メートルの水深で整備を進めていくこととしております。この13メートルの整備が終われば4万トンクラスの船がここに入ってこれるようになります。

先ほどの浚渫のところの写真でも4万トン級ということで書いておりましたけれども、あれも結構無理して、海上保安部との協議とかいろいろありまして、喫水制限したり、そういうことでここに入ってきているような状況でございまして、正式にはマイナス10メートル岸壁しかございませんので、喫水制限したりいろいろしている状況です。現在は、10メートルしかございませんので、実質1万2,000トンクラスしか入ってこれないということでございます。

荒牧委員長 よろしいですか。伊万里港は、このごろどんどん変わってきている状況のようだけれども、あそこの土地の問題だとか、我々はもうずうっと30年間ぐらいにわたってあの土地が売れないということを聞かされ続けてきたのに、どういうわけか、この一、二年くらいで状況がものすごく変わった。それこそ古賀先生に解説してもらいたいぐらい、何が起きているんですかという感じなので。伊万里は、5年前に見に行ったときにはみんな下を向いてたんですね。つくってみたものの、全然売れないというようなことだったんだけれども、今度はみんな上を向いて忙しそうにしているから、変わったんだなあということだけは理解できますけれども、何が起きているんですか。

吉岡港湾課長 やはり久原の団地については木材関連企業、中国木材産があそこのかなりの広さの用地を取得されて経営されてありまして、その隣には木材関連のいろいろな組

合さんがあそこに進出して企業活動をされているということが一番大きいかなと思います。

あと、ここは・・・といって魚粉ですけれども、ああいったものを取り扱う企業、ニッスイとか、そういった企業も進出してきております。それとかサムコさんもこちらの方に来たということで、久原の団地の分譲率は結構上がっております。また、七ツ島につきましても、名村さんがほとんど100円リースで工場用地を拡張されております。あと、三井さんとか、いろいろな企業があそこに進出して、数字で言うと8割近くと思いますけれども、埋まっているような状況です。最近の景気の上昇の影響もあるのかなという感じがしております。特に、コンテナ関係とかは中国との貿易の関係で著しく伸びておりまして、伊万里港の活況にいろいろ貢献しているのかなということで考えているところでございます。

長委員 佐賀県内で海の埋め立てというのは伊万里湾が一番多いんじゃないですかね。というのは、産業的にそういうニーズがあるということはよくわかるんですけども、今回の場合、浚渫土を処理するために陸地側に囲いをつくって、そこに堆積すると。でも、これはいずれ陸地化して何らかの形で利用するということになっていくわけですね。形を変えた一種の海岸の埋め立てであると、理由は違うけどですね。

伊万里湾については、以前、向こう側だったと思いますけれども、埋め立てで地元の人たちが反対されたような経緯もあったような気がしますけれども、これは浚渫に伴って土砂の持って行き場所がないからこういう形でやりますということなんですが、なし崩し的に環境影響調査とか、今、いろいろな意味で開発が問題になってきている。そういうあたりがどうなっているのかということもあるし、おそらくこの二、三十年の間に湾としてこれほど変わったところは県内でもピカイチじゃないかなという気がするんですけども、その辺のことはちゃんと頭の中に入れておられるんでしょうか。

吉岡港湾課長 おっしゃられるように、これまでの港湾事業そのものが埋め立てと浚渫土砂の処分、どっちかというところとそういった関係で拡大をしてきたような経緯がございます。その当時は当時で必要性が十分ある中でそういったことをやってきているわけです。

ただ、今の時点でいろいろそういった経緯を振り返ったときに、果たして環境問題とか、周辺への影響等含めて、これでいいのかというような再認識というのが、最近、その点については強く求められるところでございまして、唐津も同じく、伊万里も同じでございまして、唐津は特にいろいろございましたけれども、基本的には、今後、埋め立てはもうできないなというような考えでおりますし、こうした土地を埋め立てて利用を増進していく、港の勢いといいますか、貨物量をふやしていくというようなことはちょっと限界かなというような感じもしている中で、いかにこういった既存の施設を有効的に、効率的に使っていくのか、そうした有効利用の方に少しシフトを置いた考えで、今、いろいろと策を練っているところでございまして、基本的には大規模な埋め立てはあり得ないというような考えでございます。

長委員 財政的にも国のこういう財政の中で、伊万里地区に関しては農地開発なんかに

しても、この間、かなり開発が進んでいると思うんですけども、これからは言われたように少し考えるべきじゃないかなという気がします。そういう時代じゃないんじゃないかなという気がしますけれども。

吉岡港湾課長 今回の予算からすると、過去の予算を見るとびっくりするほど思い切った投資がされてきているなというような感じがしておりますけれども、そのあたりはいろいろと反省も踏まえながら、今後、利用を進めていくようなことかなと考えております。

荒牧委員長 この前、道路のことで見に行ったとき、川本さんがおっしゃっていたけれども、海のああいうふうな生態のところまで注意してという話が出たんですね。しかし、本当に海のことを、我々は今まで海の環境ということについてちゃんと見てこなかったような気がするんです。今、有明海のことを必死になってやっているんだけれども、伊万里湾にしても、生態の方から見てきたことはないと思うし、県が責任を持って見なきゃいけないと思うけど、海の環境をちゃんと管理するような仕組みと人材を育てておかないと、ハチガメみたいなものはどうなるのといったときに、そのことに応えきるかどうかということがすごく大変なような気がします。

吉岡港湾課長 一つ、今回の、17年3月に港湾計画を改定する中で、伊万里湾大橋の手前の区域、こちらにつきまして多々良海岸とかカプトガニの産卵場がございますけれども、そういったのは今後積極的に保全していこうよということで、今、計画の中でもこういった地区については保全区域ということで、今後は余り手を入れないで自然を保全していくということで計画の中に位置づけている状況でございます。そういった面も大事にしていこうよという視点ということで、計画の見直しの中でも一つの大きなポイントとしております。

荒牧委員長 そういうことは公表されたんですか、伊万里湾の総合計画みたいなものは。

吉岡港湾課長 港湾計画ということで、港湾計画の中で公表しております。

荒牧委員長 位置づけもちゃんとしてあるんですか、ここは手をつけないゾーン、ゾーニング計画みたいなものは。

吉岡港湾課長 このエリアについては線で囲っておりまして、ここについては今後積極的に保全していこうよというようなエリアを設けております。これは唐津港についても同じでございますけれども、虹ノ松原の前面については手をつけないというようなことでございます。

荒牧委員長 もしそういうことが計画として出されたんだったら、できるだけ行政的な処理を早く進めて、何か規則とか規制とか条例とかいろいろつくっておかないと、我々もそうだけど、ゾーニングをやったら、みんな守ると思っちゃうんだよね。そんなことないわけでしょう。僕は、城内地区のゾーニングをしたことがあります、十何年前に。僕は、守ると思ってましたよ、そのときは。これで守るだろうと。いや、全然守りませんよ。好き放題なことやりますよ。だから、やっぱりゾーニングで思想を決めたら、できるだけ早く行政的な処理をしないと、なかなかそういう方向に動かない。

だから、環境というのは、やっぱりある程度意図的にやらないと、それが守れないんだということですね。そこに変なものがいっぱい建ったとしても、土地利用計画とは全く連動してないので、そこはどうでもありということになっちゃうでしょう。もしやりたいことがあれば早く処理をやっていくということをやらないと、ゾーンをつくってしまうと、もうできたと思うけれども、そうはうまくいかないんだよなということがありますので、ぜひそういうことを唐津と伊万里では、今から元氣の一つの象徴として使われるようだから、そのときには環境まで含めたプランニングを早目につくっていただいた方がいいと思います。

海のことは今までだれも知らなかったということだけはよくわかりましたよ。川は河川部の人たちと国土交通省が面倒を見ているけど、海の方はだれが面倒見てたんだろうということがよくわからないんですね。そのことに思い至っているから。この2つの重要港湾はいろいろな手をかけられるときには環境まで含めた、それこそシミュレーションをきちっとしていただきたいと思います。今、やっと環境影響評価がいろんな事業で動き出していますけれども、ここはトータルにやらなきゃいけない状況のようですから、ぜひお願いします。生物屋さんたちは張り切って手伝ってくれますので、やる気があれば。ものすごく怒られるでしょうけど、いいと思います。

よろしいですか。 それでは、これも継続ということかどうか、しばらくの間は、浚渫が続く間は、この作業ですっと続けていくということのようですから継続とさせていただきます。

これで全体として終わったんですが、何か質問、ご意見がありましたら、コメントでも構いませんけれども、何かありませんでしょうか。土木全体についてのいろんな意見も出ていましたけれども、何か普段からお考えのことでも構いません。

斎藤委員 まちづくりのことでいつも思うことは、歩道に設置されるガードレールが県と市と、3つぐらいあるんですね、国道、県道、市道。そして、形がそれぞれ違うんですね。非常に見苦しいし、私、いつかも言ったと思うんですけども、まちづくりの中でガードレールの形というのは非常に大事だと思うんですね。国道と県道の境目で全然違う、市道になったら、いかにも市町村の田舎風なガードレールがついたりとかで、鳥栖なんか特にだと思いますけれども、サッカーボールがあったりとかですね、サッカーもボールを打ったのと打ってないのが並んだりとか、あの辺が非常に見苦しいと思うんですね。あれをもう少し統一できる横のつながりがいいかなと思います。

それと、今、障害者にやさしいという意味で歩道との境目がなくなっていますよね、でこぼこでウェーブができて、今度は健常者が歩きにくくなったりします。それで、私は、いっそあれを歩道と車道とバリアフリーにしまって、そしてそこにガードレールの小さいのをして仕切りをして、そういうふうな、どちらにもいいようなやり方ができないのかなというふうにもいつも思います。歩きにくいんですよ。特に、私たちはヒールのある靴



を履いていますと、波がうった歩道は逆に歩きにくいので、何かもう少し方法がないかなという気が常々しています。

以上です。

荒牧委員長 ほかに何かありませんか。ここにはそれぞれ担当のプロの方々がおられますから何かありましたら。よろしいですか。 5時になりましたのでこれで終わらせていただきます。

たまたまかもしれませんが、今回、特にもめるようなものがなかったような気がします。全部、一応継続のことで進めてきました。特に意見がなければ全体として継続ということに答申をしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

荒牧委員長 それでは、全事業について継続が妥当であるということに答申したいと思います。どうもありがとうございました。

次に、その他のことについて事務局の方からありましたらお願いいたします。

それでは、私の方から、前回、7月24日に開催されました第1回目の監視委員会で荒牧委員長から質疑がございまして答えていない部分がございましたので、そのことについてご説明をさせていただきたいと思います。

平成18年度の新規箇所評価でございますが、予算化しました177カ所の平成18年度の事業費が本部全体の中のどれほどを占めるかという委員長からのご質問がございました。その18年度の新規箇所の事業費でございますが、52億円でございます。それに相当します県土づくり本部の事業費でございますが、これが新規箇所につきましては県営事業の事業費ということで、本部の事業の中から県営分の全体の事業費を引き抜きますと、約600億円でございます。600億円のうち新規箇所が52億円ということで、約8.7%を占めるということでございます。ちなみに、県土づくり本部全体の予算額としましては約1,000億円でございます。

そういうことでよろしいでしょうか。

荒牧委員長 はい。

以上で事務局からの説明を終わらせていただきます。

荒牧委員長 その程度のことが177カ所でつけられたということですね。了解しました。

その他としては、それだけのようですけれども、委員の方々から特になければ、これら議事の方は終わりたいと思います。

それでは、事務局にお返しいたしますので、締めていただければと思います。

遠田副本部長 本日は、お忙しい中、審議していただきましてありがとうございました。環境保全に対する県の取り組み方、あるいはまちづくりのあり方、さらには安全確保の課題など、いろいろご意見をいただきましてありがとうございました。今後、これらのご意見を活かしながら事業を進めてまいりたいというふうに思います。

きょう、説明いたしました事業の中には、非常に長くなっているもの、これからまた長

くなるものいろいろございますけれども、限られた予算の中で一日も早くといいますか、計画どおり事業が進捗するよう、我々も計画的に事業を進めたいと思いますので、よろしく願いいたします。

本日の委員会はこれで終了いたします。長い時間、本当にありがとうございました。

（閉　　会）