

## 第2回再評価委員会

### ○副島副本部長

定刻になりましたので、ただいまから平成25年度第2回の公共事業評価監視委員会を始めさせていただきます。

齊藤委員さんがまだお見えでないのと、本部長も前の会議が長引いているみたいで追って参りますので、よろしくお願ひいたします。

今日は再評価の審議をしていただきますが、前回参加しておりませんで今日は担当の副本部長が2名新たに出席しておりますので、まず自己紹介をさせていただきます。

### ○山崎副本部長

皆さんお疲れさまでございます。河川砂防課、農山漁村課、森林整備課を担当しております副本部長の山崎と申します。昨年度までは河川砂防課長としてご意見いただいたところでございます。引き続きよろしくお願ひいたします。

### ○長谷川副本部長

交通政策部の副部長の長谷川と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。私は道路課を担当しておりますが、この4月に参りまして、事務職なものですから専門的なことはあれなんです、一生懸命やっております。どうぞよろしくお願ひいたします。

### ○副島副本部長

それでは審議に入ってください前に、前回10月7日の新規箇所評価結果のご報告の際にいただきましたご意見に対して、少しご説明させていただきたいと思ひます。

質問指摘事項につきましては、全部で4つありました。まず1つ目は、新規箇所評価の結果を報告する際に、事業の目的や効果、概要などが分かる資料を写真等で示してほしいというものでした。2つ目が昨年度における維持管理費の推移が分からないということでございました。3つ目が、事後評価のところで出ましたが、透過型の治山堰堤とはどういうものかということでした。4つ目が、事後評価を行った事業の中で公共事業効果のPRを行いました、地域水田農業支援緊急整備事業、いわば暗渠排水のところで示した効果がどういう効果なのか分かりづらかったということで、その4つについて説明させていただきたいと思ひます。

1つ目の新規事業評価の概要についてですが、4課6事業についてご説明させていただきましたが、今回は代表事例として、まちづくり課の街路事業についてご説明をさせていただきます。

街路事業と申しますのは、単に道路の拡幅をするだけではなく、街中にある道を広げるということで、景観に配慮したり街路樹等の整備を行うことで、市街地のまちづくりの観点をもって進めて行くことを目的としています。内容としましては、道路を拡幅し、規定幅員の車道や停車帯を確保すること、景観に配慮した幅の広い歩道を整備したり、植樹や照明等の設置をしたり、無電柱化など、そういったものに配慮した整備を行っております。

このイメージは、道幅の狭い道路の幅を拡幅し、歩道や街路樹の整備を行うことで安全で安心なまちづくりを行っております。実際に街路整備を行った唐津市内の写真ですが、整備前は非常に路側帯が狭くて歩道も整備されていないために大変危険でございましたが、整備後の写真を見ていただければお分かりの通り、道幅、路側帯も十分な幅が確保されて、

歩道の整備もなされております。さらに街灯や街路樹も整備されて、景観等にも非常に配慮した道路となっております。あとは簡単に流しながら説明させていただきます。

クリーク防災機能保全対策事業は、土水路で整備された法面が崩れまして、もともと持っていた貯水機能、洪水調整機能が低下したということで、危険な道路や農地を保全強化するために基盤整備を行っているという事業でございます。

次に経営体育成基盤整備事業。これは農地の大区画化ですとか農道の整備、用水路や排水路の整備など総合的に行いまして、生産性の向上を図り、農業経営の安定を図るために実施するものです。これは区画整理、農地を区画整備するとともに道路や水路を一体的に整備する事業でございます。上が用水路の護岸整備、下が農道の舗装ということで、それぞれ排水対策や荷傷み防止を図っております。

続きまして治山事業ですが、山地に起因する災害から住民の生命や財産を守る、水源涵養等を図るという目的で実施されています。山肌の崩れを防止する山腹工とか景観の流出防止の整備をする景観工が実施されています。あとは地すべり防止事業ということで、地すべりを誘発するような地下水の排除を行って、併せて地すべりが起こらないような抑止工を整備する事業でございます。

道路事業につきましては、安全で安心な道づくり、交流を支える道づくり、活力ある地域を育む道づくりの3つの基本方針に基づいて整備を行っておりますが、1つには道路そのものを現道拡幅していったり、市街地で家が密集するところはバイパスとして整備をするという事業を行っております。また右折レーンがない交差点につきましては、右折レーンを新設するような交差点改良の事業を行っております。通学路等の歩道が設置されていない、併せて交通量が多い箇所につきましては、歩道を整備するという事業を進めているところでございます。

今回は走りでも説明させていただきましたが、次回からの事業新規箇所評価の結果説明に入る前に、これらの事業について今のような形で、冒頭の街路事業で説明したような形で、従前、目的、整備後の効果といったものが分かるような形で説明をさせていただきたいと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

2点目でございます。伊藤委員からご意見がありました県土づくり本部の予算全体に対する維持管理費の割合についてご説明させていただきます。

グラフの橙色のところは県土づくり本部の投資的経費、人件費、直轄事業費の負担金等を除きますが、各年度最終予算額で提示しています。25年度だけは9月補正後の喫緊の予算で提示をしております。それに対しまして、維持管理更新費の予算が折れ線で示しているグラフでございます。多少の凹凸はございますが、全体的に予算が減少する中、維持管理費の割合について、少しずつではありますが増加傾向にあるという現状でございます。本年度25年度におきましては、全体予算の4分の1が維持管理に関する予算となっております。以上でございます。

次に事後評価のことで質問がございました透過型の砂防堰堤についてでございます。まず砂防堰堤の役割は、土砂の流出制御を行い災害を防止することです。これは不透過型の砂防堰堤になりますが、土石流を砂防堰堤が受け止めて、下流側の人家を守ることになります。砂防堰堤につきましては先ほどもお話をしましたように、左側にありますような不透過型の砂防堰堤、それに対して透過型の砂防堰堤という2種類がござい

ます。

不透過型の砂防堰堤というのは、平常時から土砂を捕捉堆積させまして、堆積土砂の上  
にできた平場で土石流を捕捉いたします。また、土石流が発生したあとは、その後の中小  
規模の放水で少しずつ下流へ土砂を流し、土石流発生前の状態に自然と戻るような計画と  
いたしております。このため土砂の撤去等の維持管理は不要、メンテナンスフリーとなっ  
ております。

これに対しまして、右側の透過型砂防堰堤につきましては、平常時には下流に土砂を流  
しまして、土石流の発生時にのみ流木や土石を捕捉いたします。このため土石流発生後は  
土砂撤去や除石等の維持管理が必要となります。

県内の砂防堰堤の現状ですが、左側が多久市東多久町で実施されました不透過型の堰堤  
の現地状況です。右側が唐津市相知町田頭で設置されました透過型の堰堤の状況写真にな  
ります。基本的に堰堤直下 100m以内に保全する家屋がある場合は、透過型の堰堤を採用  
しますが、堰堤が山の中で直下に人家がないような場合は、環境に配慮した透過型堰堤を  
基本として計画するようにいたしております。

次に4点目の地域水田農業支援緊急整備事業の効果のところでご説明をいたしましたグ  
ラフが、整備前・整備後は少し生産量が増えているように見えるのですが、現在は減って  
いるというグラフになっていました。非常に効果の部分が分かりにくいということで、小  
麦の収量等につきましてはその年の天候で大きく左右されるということもございませう。今  
回は19年度以降に麦の品種を変えたということもございまして、そういうことで効果の  
説明については、県平均に対する収量はどうかという対比型の効果で説明させていただ  
くようなことで統一していきたいと思っております。

それで整備前の平成16年については小麦の10a当たりの収量は、県平均が399kgだっ  
たということに対しまして23%減の308kgであったのが、実施後の平成17年度には県平  
均10a当たり収量が435kgで、24%増の540kgになったという効果が発生したという説  
明をさせていただきたいと思っております。

また平成19年は品種を変えておりますが、パン用の小麦が県平均収量に278kgと比較  
しまして、25%増の348kgとなっているというふうに説明させていただきたいと考えてお  
ります。

以上、全体のご質問で受けましたことについて4点ご説明しましたが、それに対して追  
加でご意見があれば。

○荒牧委員長

質問してよろしいですか。先ほどのクリークを教えてほしいんですけど、そこに図があり  
ますが、奥が出てますけど、クリークのところというのは、まず1つ目の質問は、ここを  
やるところは県が管理している幹線の部分と土地改良区が持っている末端の部分がありま  
すが、どこをやるんですか。全部やるんですか。

○副島副本部長

基本的にクリーク、いわゆる公有水源については財産の管理そのものは市町になります。  
県が管理しているのは一部。

○荒牧委員長

幹線部分？

○副島副本部長

用地買収を伴って事業で造成したクリークは県が管理しておりますが、実際は現地の中で貯留も含めまして、幹線的な機能を担っているクリークということで、用排水機能を持っているクリークということで全体を対象にしております。

○荒牧委員長

だからすべての水路を対象にしているんですね。

○副島副本部長

はい。一部、排水機能だけを持った小排水路みたいなところがありますが、今回は対象から外しています。

○荒牧委員長

今後はどうするんですか。例えば目的は乾田化、先ほどちょっと乾田の話が出てましたけど、乾いた土地を作りたいというのが圃場整備事業の骨格だと聞いていたんだけど、それは正しいですよ。

○副島副本部長

はい。

○荒牧委員長

すなわち、冬場に湿田になっているところだと麦が育たないので、それをできるだけ水位を下げ乾田化することによってやるということを目的にするから、どうしても上げ下げをやるから、そこがボロボロこぼれてしまうということを補強しようということではないですか。

○副島副本部長

クリークの水位というのは、田面の高さから 1m 下で管理するように基本的には計画しております。それは暗渠排水の出口が微勾配で下げてまいりまして、出口が 80cm ぐらいのところに出ていますので、その下に水位を管理することで、水田としても使えるし、畑地としても使えるということをクリークの水位管理の基本にしております。

○荒牧委員長

昔の水面に比べれば、圃場整備からいうと 80cm 下げたことが乾田化につながっているんですか。

○副島副本部長

そうです。

○荒牧委員長

そういう意味ですか。ですからここはいわゆる農繁というか、一番水を必要とするときもここは溜めないんですね。上げないわけですね。そこまでしか上げない。それで十分なんですか、能力としては。

○副島副本部長

その管理水位の上の部分が空き容量で洪水の一時貯留機能を持っていくように。

○荒牧委員長

そういう意味ですね。そこを上げ下げしたから崩落が起こって、もともと機能的に 1m ぐらい上げ下げすると聞かされていたんだけど、それはしてないわけね？

○副島副本部長

1mというか、管理水位よりも雨がたくさん降る予測があれば、事前にちょっと下げておくことでポケットを増やしておく。

○荒牧委員長

それは天端から上のところでしょ？そしたらまたそこは水が入ってくるじゃないですか、災害のときは。そしたらそこは乾田化するとボロボロこぼれてくるから、上のところの部分も壊れる危険性は十分あるんですね。

○副島副本部長

ただ、もともと作ったときは土水路で、台形の土水路で整備したものですから、法面の崩れが早かったということになります。

○荒牧委員長

そうすると、あそこさえ抑えておけばだいたい壊れずにいけるということですね。

○副島副本部長

これまでの壊れ方みたいな速度では壊れないんじゃないかという想定で整備をしております。

○山崎副本部長

1つは、土水路だったので下の治水の上昇で、法尻を先にやられて崩壊が進むという。

○荒牧委員長

じゃあそこさえ止めておけば、そこから上は防災機能を持たせて上に上がって、下げたとしてもそれほど大きな崩落は起こらない？

○副島副本部長

ということを想定して、そのままの法面にしております。

○荒牧委員長

ほかには？

では続けてもらえますか。

○副島副本部長

ただいままでの分が、前回の質問を受けたことに対する説明ということで終わらせていただきまして、ただいまから再評価の審議に入っていただきたいと思います。ここから先の議事の進行につきましては、委員長にお願いしたいと思います。

○荒牧委員長

それでは議事次第に従いまして始めたいと思います。

皆さんのお手元には、今日の議事が書いてあります。先ほどありましたように、前回委員会における委員からの質問等に対する回答というのが1。これから先、2番目のところが再評価についての諮問ということになります。

古川知事から25年度公共事業の再評価について諮問文が出ています。委員長宛てに出しておりますので、そこにありますように再評価をしていただきたいと諮問を受けている部分は、河川砂防課の総合流域防災事業等が12件、農産漁村課の海岸保全事業が10件、それから森林整備課の森林基盤整備交付金事業が1件、それから道路課の地方特定道路整備事業等が5件、全部で28件について評価してほしいということを諮問を受けております。それによって進めさせていただきます。

皆さん方のお手元に一覧表が付いていると思いますので、ちょっと見ていただけますか。

7 ページをご覧ください。そこに横長の資料が書いてありまして、先ほど申しましたような箇所がいくつもあります。ですから全体を皆さん方にお配りしておりますけれども、説明については代表的な 1 箇所を説明いただいて、質問等についてはどこでも構いませんので質問していただいて結構ですという形で進めさせていただきたいと思っておりますので、ご了承ください。

それでは最初に、議事次第に従いまして進めていきますが、総合流域防災事業等の 12 件について河川砂防課にご説明をお願いいたします。

○前田河川砂防課長

河川砂防課です。よろしく申し上げます。河川改修事業の再評価につきまして説明させていただきます。

今年度、再評価の対象となっています河川は 12 河川ございます。数が多いことから、まずはここに示します一覧表で全河川の説明をさせていただき、その後、代表河川事例としまして、先日 30 日に現地調査をしていただきました 1 番目の晴気川、2 番目の佐賀江川について説明させていただきたいと思っております。

まずは 1 番目の晴気川でございます。平成 15 年度から事業に着手しております。今年度は事業の着手から 10 年目ということで、1 回目の再評価となります。24 年度末までの進捗は事業費ベースで 66%となっております。2 番目以降が再々評価になります。前回平成 20 年度に再評価を受けてから 5 年間に経過しましたので、今回、再々評価ということになっております。

2 番目の佐賀江川は昭和 48 年度から事業を進めております。詳しくは後ほどご説明いたしますが、平成 24 年度までの進捗率は 91%となります。3 番目が田手川で、吉野ヶ里町、神崎市を流れ、筑後川で合流する河川で、途中、支川の三本松川と馬場川が注ぎ込んでおります。現在は吉野ヶ里公園東側付近の改修を進めておりまして、24 年度末までの進捗率は 70%となっております。

4 番目は寒水川です。みやき町を流れておりまして、筑後川と合流します。筑後川へは放水路形式で合流していますが、放水路と寒水川水門が平成 22 年度までに完成しております。現在は県道北茂安三田川線と交差する西尾橋付近の改修を進めておりまして、平成 24 年度末進捗率は 76%となっております。

5 番目が切通川。みやき町で寒水川の西側の河川になります。三根庁舎の横を流れておりまして、筑後川へ合流します。現在は北茂安三田川線と交差する中津隈橋付近の改修を進めておりまして、24 年度末までの進捗率は 80%となっております。

6 番目は横田川でございます。唐津市浜玉町で玉島川と合流しまして、唐津湾に注いでおります。出口が浜崎海岸になります。現在は J R 筑肥線付近の改修を進めておりまして、24 年度末までの進捗率は 64%となっております。

7 番目が本庄江です。佐賀市西部で嘉瀬川の東隣の河川です。佐賀県医療センター好生館ができておりますが、その東側になります。上流の市街地部は完成しており、現在の下流から河道掘削を進めております。24 年度末の進捗率は 88%となっております。

8 番目ですが、佐志川です。西唐津駅から呼子方面に行く途中でございます。佐志中学校横で唐津湾へ注いでおります。下流・中流部は概ね完成しておりまして、現在は上流部の河川改修を進めております。24 年度末までの進捗率は 76%となっております。

9 番目は町田川です。唐津市街地の中心部を流れ、松浦川に合流する河川となっております。全川を通して堤防や護岸などの整備は完成しております。現在は下流から河道掘削を進めております。24 年度末までの進捗率は 95%となっております。

10 番目が浜川です。鹿島市になります。祐徳神社の横を流れている河川です。国道 207 号から下流を高潮対策事業でやっております、今回の対象は上流側の総合流域防災事業になります。現在は国道 207 号バイパスと交差する古場切橋付近の改修を進めておりまして、24 年度末までの進捗率は 63%となっております。

11 番目が牛津江川です。晴気川の東隣の河川で、牛津駅西側の牛津川へ合流しております。現在は最上流の J R 唐津線下流付近の改修を進めており、24 年度末までの進捗率は 83%となっております。

最後が川添川になります。武雄市北方町を流れておりまして、六角川に合流しております。現在は最上流部である国道 34 号線と交差する川添橋付近の改修を進めており、24 年度末の進捗率は 87%となっております。

続きまして、河川改修事業の費用対効果 B / C の考え方について説明させていただきます。総便益が B ですが、この図にありますような氾濫解析を行います。これは河川改修を行わなかった場合に、破堤とか堤防の低いところから水が越水するわけですが、現実により得る浸水被害を氾濫解析にて再現して浸水エリアを定めます。下の図にありますように、浸水エリアに存在する家屋や事業所資産などの一般財産、農作物、公共土木施設などの浸水被害額を算出します。求められた浸水被害額は河川改修により洪水を安全に流せるようになることから軽減されるものなので、これを被害軽減額と呼んでおります。施設完成後 50 年までの施設軽減額の和が、総便益ということで定めております。

一方、コストですが、建設費および整備期間から施設完成後 50 年間の維持管理に要する総費用、これを総費用額（コスト）、C としております。

次に晴気川総合流域防災事業の事業再評価について説明させていただきます。まず事業の目的についてですが、浸水被害を軽減することを目的にして河川改修を行っております。晴気川では平成 2 年 9 月洪水により、家屋が 1393 戸浸水するという大きな被害が発生しております。このような浸水被害を軽減するために、流路の是正、狭窄部の解消などにより治水安全の向上を図っております。

晴気川総合流域防災事業の概要について説明いたします。まず、事業箇所としましては下流が西川橋、上流が J R 唐津線のところですが、そこまでの区間約 2.6Km が事業区間でございます。全体事業費が約 26 億円、事業期間が平成 15 年度から平成 34 年度までを予定しております。計画流量は 100 トンで、河川計画の安全度は 2 分の 1 ということにしております。統計的に見て、概ね 2 年に 1 回降るような大雨に対して安全な計画としております。

整備の内容は、掘削、護岸、橋梁、堰などの整備を行っております。現時点で費用対効果 B / C は 5.3 となっております。晴気川の事業進捗状況でございます。晴気川は峰川合流点から下流まで、約 1Km 区間が完成しております。事業の進捗は平成 24 年末時点で事業費ベースで 66%、年平均進捗率 6.6%、24 年度末で 64%の進捗となっております。

続きまして費用対効果 B / C でございます。総費用は 31 億 7400 万円、総便益が 167 億 400 万円となっております。内容の主なものは、ここの画面に示しておりますが、これ

によりますとB/Cが5.3ということになります。

これは平成2年7月の梅雨前線豪雨での晴気川の洪水の状況です。このときは連続雨量が366ミリ、1時間当たりの最大雨量が72ミリ降りました。家屋の床上浸水が684戸、床下浸水が709戸という被害が生じております。平成2年以降も、平成19年や平成21年に浸水被害が発生しているわけですが、写真は平成24年7月のもので、幸いに浸水被害はなかったものの、堤防いっぱい、満流状態まで水位が上昇しております。あわや越水という状況になっております。

平成24年7月13日の雨では1時間当たり48ミリ、2時間当たり110ミリほどの雨が降っております。こちらが完了区間の状況写真です。左の写真が西川橋、右が船田橋上下流の完了区間です。だいたい川幅を2倍程度に広げております。

こちらは未完了区間の状況です。川幅が狭くて洪水を流す能力が低いため、河道工事の必要がございます。概ね2倍程度に広げていっております。また、河道を広げる際には、現在の河床を下に掘り下げるのではなく、横に広げる引堤方式ということで河道拡幅を行う予定です。こうすることによりまして現在の水面を維持し、水生生物の生息環境を保全しようと計画しております。

今後の晴気川総合流域防災事業の継続についてですが、河川改修の結果として、2分の1計画の治水安全の向上が図れるということ、平成2年7月に発生した規模の再度災害の軽減ができるということ、地域住民の方の安全安心を確保することができるということから、事業の展開としましては事業を継続し、早期完成を図りたいと考えております。

次に佐賀江川広域河川改修事業の事業再評価について説明させていただきます。まず事業の目的ですが、浸水被害を軽減することを目的として河川改修を行っております。佐賀江川では昭和55年に大きな水害が発生しておりますが、近年では平成2年7月に床上浸水で1116戸、床下浸水では1万1948戸の甚大な被害が発生しております。このような浸水被害の軽減を図るために、流路是正や狭窄部の解消等により治水安全度の向上を図っております。

佐賀江川広域河川改修事業の概要になります。佐賀江川として事業採択を受けている中で、工区は本川の佐賀江川、派川の新川、八田江、支川の巨勢川、中池江川、巨勢川上流、黒川、焼原川の8つの河川がございます。その中で本川の佐賀江川と新川、八田江、巨勢川は整備が完了しています。また黒川工区が来年度で整備完了する予定となっております。8つの河川の事業区間の合計は約41.24kmでございます。事業費で約514億円を要して昭和48年度から平成35年度までの事業期間を予定しております。

佐賀江川の本川の計画流量は240トン、河川計画の安全度は50分の1で、統計的に見て概ね50年に1回降るような大雨に対して安全な計画ということになっております。整備の内容としましては、掘削や護岸、橋梁、堰などの整備を行っております。新川と早津江川の合流点、また八田江の河口付近にはそれぞれ排水機場を新設しております。現地点でのB/C、費用対効果は6.5となっております。

昭和48年度から事業に着手しておりますが、昭和55年、平成2年の豪雨により甚大な被害が発生したために2度の激特事業の採択を受け、さらなる事業の進捗を図ってきたところでございます。事業を進める中で平成6年度には新川の改修が完了し、平成7年度には八田江、平成14年度には佐賀江川、平成20年度には巨勢川と、直轄事業で進められて



きた巨勢川調整池が完了しております。また来年度には黒川工区が完了する予定です。

現在の事業費ベースでの進捗率は、平成 24 年度末で 91%でございますが、まだまだ中池江川、巨勢川上流、焼原川の整備が残っている状況でございます。

箇所別の河川としまして、佐賀江川でございます。佐賀江川本川は城原川の合流点にある蒲田津水門、直轄水門ですが、そこから曙橋までの 5.3Km の事業区間について平成 14 年度に整備が完了しております。

次に中池江川工区です。中池江川は下流の佐賀江川合流点から J R 長崎本線までの 6.8Km の事業区間のうち、国道 34 号姉川橋下流までの 5.5Km が概ね完了しております。

次に巨勢川工区になります。佐賀江川合流点から巨勢川調整池までの約 5.6Km の事業区間について平成 20 年度に整備が完了しております。

次に巨勢川上流です。下流は巨勢川調整池から上流は県道の佐賀川久保鳥栖線ですが、今井手橋までの 4.3Km の事業区間のうち、金立川合流点までが本年度の整備で完了する予定です。金立川合流点より上流の 2.1Km の区間につきましては、圃場整備と併せて暫定的に整備をしているところです。

次に黒川工区です。下流は巨勢川調整池から上流は佐賀外環状線の福島橋まで 2.24Km の事業区間のうち、福島橋下流 200m 地点までの 2.05Km の区間が整備完了しております。

次に焼原川工区です。焼原川は下流の佐賀江川の合流点から上流は焼原橋上流までの 5.5Km の事業区間のうち、現況河道がある程度の流下能力があることから、狭窄部となっております橋梁や堰の改築を主に実施しております。現在では 11 橋のうち 10 橋が完成しております。

ここで一事例ではございますが、生物の生息環境への配慮ということで河川改修を進めている中池江川の事例を紹介させていただきたいと思っております。中池江川には環境省のレッドリストにございます絶滅危惧種Ⅱ類に位置づけられるアサザ、オグラコウホネが生息しております。河川改修において、これらの水生生物に配慮した河川計画とし、整備を進めております。中池江川は途中で井堰があり、常時管理水位の高さをとると改修後の河道では水深が約 2m になります。約 2m になると、アサザが生息できない、根を張ることができないということで、今回アサザが生息できる、根を張ることができる 70cm の水深を確保するために小段を設けております。

アサザの生育後、移植後の経年変化です。アサザは移植後、良好に育っております。河川河岸の両端まで繁茂している様子が伺えます。今後、改修予定の区間にはオグラコウホネが生息しているため、これについても保全の検討を進めていくことにしております。

費用対効果、B/Cでございます。総費用が 1391 億 6000 万円、総便益が 8990 億 1400 万円となっております。内訳の主なものは画面のとおりとなっております。これによりまして B/C は 6.5 となっております。

こちらは昭和 55 年 8 月の洪水による浸水被害状況です。新聞記事では、そのときの雨で死者が発生しているという報道がなされております。左の写真は佐賀市街地が冠水している状況で、60cm ぐらい冠水しているところもございました。

こちらは平成 2 年 7 月の豪雨による被害の状況です。このときは 1 日当たり 285 ミリ、1 時間当たり 72 ミリの雨が降っております。左上の写真が巨勢川上流付近で、破堤の状況となります。堤防上の家屋が倒壊しています。右上は佐賀市街地の大財通りの浸水状況で

す。左下は巨勢川の学校橋付近の状況になります。

これは近年の浸水状況の写真です。上の写真が平成 18 年 7 月豪雨による被害です。左上は巨勢川の越水状況です。右は佐賀江川の状況になります。この時はHWLぎりぎりまで水位が来ております。

下の写真は平成 20 年 6 月の豪雨による被害です。佐賀土木事務所前付近、佐賀市街地の浸水状況になります。さらに平成 21 年 7 月の浸水状況ですが、梅雨前線豪雨によりまして巨勢川の支川、金立川が決壊しております。佐賀江川流域において 39 戸の浸水被害が発生しております。このように近年の集中豪雨による浸水被害が頻発しております。

こちらは未改修区間の状況になります。左上は中池江川、奥に見える堰で河川の流れが阻害を受けており、改築が必要になります。右については巨勢川上流ですが、圃場整備と併せて暫定施工を行っております。左下は黒川ですが、河川断面が狭くて広げる必要がございます。右下は焼原川です。堰があり、河川の流れを阻害しております。

こちらは整備が完了した状況の写真です。佐賀江川、巨勢川、中池江川、八田江川は改修後、このような広い断面になっております。こちらは新川、黒川、巨勢川上流、焼原川ということになります。

今後の佐賀江川広域河川改修事業の継続についてですが、河川改修の効果としまして治水安全度の向上が図れる。昭和 55 年 8 月、平成 2 年 7 月などの洪水の再度災害発生が軽減できる、被害の軽減ができる。地域住民の安全安心の確保ができるという大きな効果がございます。以上のことから、今後の事業展開としましては事業を継続し、早期完成を図りたいと考えています。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。今のご説明に対して、ご質問はありませんでしょうか。先ほど申しましたように、地区を絞っていますので、それ以外のことも考え方としては基本的に変わらない部分が多いので説明を省いていただきましたけれども、説明のためのパワーポイントは作ってありますか。

○前田河川砂防課長

全河川あります。

○荒牧委員長

皆さんにも配られていると思いますので、そこをご覧になって疑問な点がありましたらどこでも構いませんので、ここに準備しておられるみたいですので、説明をしていただきます。何かありましたらお願いいたします。

では最初に、晴気川のところを見せていただきたいんですけども、平成 2 年の降雨のパターンは、この地区にとって結構大雨だったと思うんですね。何十年に 1 回ぐらいの雨だったと、皆さんたちはどう考えているのかというのを。

○前田河川砂防課長

だいたい 30 分の 1 から 50 分の 1。

○荒牧委員長

そのぐらいですよ。少なくとも今回被害が出てきて、それに対応しているみたいな説明だけでも、50 年に 1 回ぐらい降る降雨量に対しては、とても持たない設計になっていますよね。2 分の 1、すなわち 2 年に 1 回ぐらいの雨に抑えておられるんだけど、計画と

しては県の河川で2分の1というのはあまり聞いたことがない。どうしてそんなに低い安全度を使われるのかと。

○前田河川砂防課長

30分の1から50分の1ぐらいが平成2年の雨なんですけど、本来はそれに合わせて30分の1くらいで晴気川も河川整備したほうがいいと思うんですが、下流の本川が直轄の牛津川ということです。この牛津川の整備が現在1000トンくらい流せるような牛津川の計画になっているのですが、晴気川の受け入れは毎秒100トン程度しかできないという計画になっています。牛津川の河川の整備が完了すれば、晴気川からもだいたい30分の1程度の流量、毎秒180トンを流すことができるんですが、本川の整備ができるまでは100トンに抑えるという調整になっています。

○荒牧委員長

作り方として2分の1の断面というのは、作っているわけでは無いでしょ。

○前田河川砂防課長

用地については完成の30分の1で用地買収をして、構造物の橋梁とかも30分の1で作っています。内側の掘削とかそういうのを残しています。

○荒牧委員長

そういう説明をしていただけると助かるんですけども。

例えば、一番下からやらないと当然効果がないので、むしろ上をどんどん通れるようにしておくと、下が大変なことになるので、むしろ絞って、必要であれば上で溢れさせて、溢れさせるという言い方は絶対に言われないうけど、溢れるかもしれないことを許容した上で下が整うのを待っているわけでしょ。

○前田河川砂防課長

そうです。

○荒牧委員長

そういう説明をしないと、2分の1の説明をされると2分の1でずっと作ってきたように思われるのではないかと思います。

○前田河川砂防課長

分かりました。失礼しました。

○荒牧委員長

だからどの部分とどの部分が完成形、30分の1なら30分の1、下の牛津川は何年にいつぐらいで計画されているんですか。

○前田河川砂防課長

30分の1で計画しています。

○荒牧委員長

それでも少なくとも平成2年の降雨に対しては、溢れることを覚悟していると思っていいますね。六角川のほうは100年に1回を基本計画にしていると聞きましたけど、それでいいですか。

○前田河川砂防課長

基本方針ですか？

○荒牧委員長

計画は？

○山崎副本部長

30年。計画では30分の1。

○荒牧委員長

ちょっとそこが分かりにくかったですよね。ずっと全部2分の1で作っているのは、馬鹿げてるんじゃないかと思って聞いていたんですけど。

○前田河川砂防課長

すみません。説明が足りませんでした。申し訳ございません。

○荒牧委員長

ほかにどうぞ。

○中村委員

先程の筑後川水系佐賀江川なんですけれども、工区ごとに治水安全度というのが多少異なっているんですが、それは一体どういう理由で変えてあるのでしょうか。黒川は30分の1、焼原川は10分の1というふうになっているんですけど、それはどういう理由なのかと思って質問しました。

○山崎副本部長

河川改修自体は、例えば1番大きいのは国の河川、筑後川とか六角川とかかなり大きなたくさんの支川からの流入があって、豪雨災害が大きいというのがあって、その影響の度合いによって安全度の仕分けをしております。

ですから県でいきますと、10分の1から50分の1くらいで各河川の影響とか大きさとか社会的な被害の範囲とか、そういうのを勘案しまして、根っこの部分とか幹になる部分については少し高く、枝の部分は流入もたくさん入ってきますので落としてという形です。ですから先程言いました佐賀江川なんかは高くしていますし、巨勢川は1つの流れとして巨勢川上流のところまで。それと焼原川は支川の中でも少し規模が小さいので10分の1程度という形の整備になっています。

○鳥井委員

質問なんですけど、この事業に関しては非常に費用対効果が大きい事業、豪雨災害とかあるんですけど、この内訳の中で公共土木施設等災害被害の中の農地は、農作物の被害のほうに入っていて、農地って浸水すると使いものにならないということなのか。

それから道路についてもちょっと分かりづらかったというのと、あともう1点はその後の間接被害の中の応急対策被害、これはどういうものを応急対策被害と書いてあるのでしょうか。

○前田河川砂防課長

農地については農作物の被害ということになります。

○鳥井委員

それは上のものではなく、また別なんでしょうか。上には農作物被害と明記されていますが、2番目は公共土木施設等という中にも農地と書いてあるんですね。19ページをご覧くださいませか。

内訳の中の3番目の農地等と書いてますが、それで農作物被害というふうに農作物に関しては明記されていますけど、この中の農地というのは、作物もダメになるし、浸水する

と農地もダメになってしまうということなんでしょうか。

○山崎副本部長

そうですね。農作物被害については、いわゆる収益として取れる部分ですね。そして農地自体が道路と一緒に崩れることがあって、耕作地を復旧するための費用がかかると思いますけれども、そういうものとして農地等の災害、施設の災害、被害という整理をしています。

○鳥井委員

道路も浸水すると崩壊したりということが考えられると。

あと、応急対策被害というのはどういう被害なんでしょうか。どういう応急対策をなさってらっしゃるんですか。

○前田河川砂防課長

間接被害ということで、営業停止関係と清掃関係とか。応急的なもの。

○鳥井委員

清掃ですか。分かりました。ありがとうございます。

○荒牧委員長

ほかにどうぞお願いします。

○古賀委員

最後のところまでいった時の方がいいのかもしれませんが、第1のご報告が12番までで、そこで見ますと、同じくらいの期間の事業でも、ものすごく進んでいるものと進んでいないもの、これは一覧表で出てきているわけです。2～7までは同じ形ですね。広域河川改修事業になっています。実際には、その中で例えば2番は91%、事業年度は若干違うんですけども、終わる年度は35年ということになっています。にもかかわらず2番目は91%、それから田手川は70%というように、ものすごく差があるんですね。そういうものがあるにもかかわらず、例えば対応方針のところをそれぞれ見ますと、ほとんど同じことが書いてあるんです。若干、水害があったときが違うとかで、それ以外はほとんど同じです。なぜそういうふうになるのか、ちょっと私は理解できません。

○前田河川砂防課長

平成35年で田手川が70%、2番目の佐賀江川が91%ということなんですけど、2回ほど激特事業と言いまして大きな災害を受けて集中投資をしたということで、ある程度一気に整備が進んだので91%という高い数字になっています。この辺の周辺部は早急に、資産なんかは人家がたくさんあって早急に投資しなければいけないという取り組みの中で、91%まで数値が上がっています。

○古賀委員

そしたら対応方針ということが書いてありますが、ほとんど一緒なんですね。やっぱり読んでいる方とすれば、気になる。

○前田河川砂防課長

なるほどですね。

○古賀委員

全体を見ましてもそういう状況なんです。同じようなものであれば、同じことが書いてありますね、ほとんど。だからそこをちょっと工夫されたほうがいいかなと思います。

○前田河川砂防課長

分かりました。

○荒牧委員長

ほかにありませんか。

○池田委員

分からないので教えてくださいという質問ですが、話を聞いていてどんどん分からなくなってくるんですけど、晴気川の18ページのところで、計画治水安全度が2分の1というのは、確率で2年の1回の雨に対応した、その費用便益というのは2年に1回降る雨に対して便益が計算されているんですか。

○前田河川砂防課長

2年に1回降る雨に対して、その日の雨を流せるような河川の断面ですね。

○荒牧委員長

ベネフィット、利益、便益ですね。

○池田委員

これがなければ、2年に1回降る雨で、このくらいの被害が出るということですか。

○前田河川砂防課長

整備期間があって、50年というのは施設完成後の50年だけど、雨は2年に1回の確率で2年に1回の雨を流せるような断面にして、その便益を算出している。

○池田委員

2年に1回の雨が降るたびに、50年間経つと167億円の損害が発生すると、そういう意味ですか。

○前田河川砂防課長

2年に1回の雨が降って、この辺が浸水するわけですが、今は2年に1回の雨にも対応できないような小さな河川になっておりますので、溢れて浸水する。その時の家屋とか、先ほどおっしゃいました農地とかいろんな物の被害額を計上しています。河川を整備すれば、その分は被害が起きないということになるので、便益として計上しています。

○池田委員

その便益の計上されている区間は、この改修工事の区間と対応しているんですか。それとももっと広いところで？

○前田河川砂防課長

改修区間です。

○池田委員

2,610mかな？

○前田河川砂防課長

はい。

○池田委員

それで生じる被害がそうなんですか。

○前田河川砂防課長

被害はずっとあるわけですけども、水が流れていったりですね。便益の中では先ほどの延長区間で便益とコストを算定しているわけです。

○荒牧委員長

分かりますか？先ほどから私が聞いているのと同じことなんだけど、例えばコストとしては、30年に1回のものに対応できるように、コストを相当かけているじゃないですか。そうすると、あとちょっと後ろがきちんと整備されれば、こっちはあとは中を掘削して、2分の1から一気に30分の1に上げることができるわけですよ。そのときに起こる損害は何を計算しているのかと。今の段階と、30年に1回の分ができた時の便益とをどういうふうに計算するのかが分からないわけです。例えば2年に1回降るということは、50年間に越流するような被害が25回起こるということでもないでしょ？

○前田河川砂防課長

違います、確率になりますから。

○荒牧委員長

確率になるから、数回起こるものを全部足し算するわけですよ。今、それは何も工事をしていない時の損害のほうで、コストをいっぱいかけている時の便益のほう、それを防止するときの被害の形がよく分からないんです。どういうふうに計算するんだろうかと。

だから完成時のベネフィット、完成時というのは2分の1だよ。30分の1のコストをかけてできない。30年に1回くらいのやつに対するコストをかけているでしょう。そして実際には2分の1の雨にしか対応できないわけですよ。その時の被害額というのはどのことを言うのだろうというのは、ちょっとよく分からないですね。

○前田河川砂防課長

あくまでも2分の1の雨が降っていたということにしています。

○荒牧委員長

そうするとすごく多いやろ？

○前田河川砂防課長

指摘されたように、構造物とか用地は30分の1で完成するように作ってますので。

○荒牧委員長

だけど、例えば30分の1に上ったあとの50年間におけるベネフィット、利益というのは、洪水防止効果の利益というのは、それはしょっちゅう起こらないから、1回来るぐらいよね。50年間には。

○前田河川砂防課長

そうですね。確率ですから、長い間来ないこともあるしですね。

○荒牧委員長

だけど1つぐらいは被害にしないと、被害がないことになっちゃうから、1回は来るよね。そのときに受けるやつというのはずいぶん減ってるでしょ？2分の1の時よりも。どうやってやるのかなと、何か魔術みたいなことを聞いているような気がしてしょうがないんだよね。悩んでいるというか。自分だったらどうするだろうと思いつつ聞いているんだけど、どうやって説明するのかなというのがちょっと分からない。

○前田河川砂防課長

2分の1とか30分の1というのは確率論の話になりますので、30分の1も30年間に1回ということではなくて、もしかしたら30分の1が続けて起きることもあるし、50年間起きないこともある。

○荒牧委員長

確率だから、ないとみなすでしょ、普通は。30年に1回だったら、30年に1回ぐらいしか来ないとみなすんじゃないの？よく分かんないんだけど。

被害の問題は、後でいつか説明してくれないかな。どういうふう被害というのを見るのか、何年に1回というのは。

しかも中途半端なのは、完成形は2分の1という説明をされると、本当は30分の1に対応したような、橋も架け直しているし、築堤もやっているし、あとに残るのはどこかにネックがあって、そのネックの部分が2分の1ぐらいしかないわけね。結局、中の泥を取らないから、上の方で溢れるようにしたいわけでしょ？いっぺんに流すと困るから。だから下が完成するのを待って、そこの掘削をやりましょうという説明だと思うんだけど。そうすると上で溢れるよね。溢れさせるのはやむを得ないと思っているわけですよ、下ができるまでは。

○前田河川砂防課長

本川が溢れたらもっと大きな被害になりますので、本川で溢れさせないように。

○荒牧委員長

ということですよ。いわゆる牛津の町中のほうが被害が大きくなったら、水田のある方向で落としておけという話でしょ？

○前田河川砂防課長

晴気川については、将来、2分の1から30分の1になった時の手戻りが生じないように大きなほうへ。

○荒牧委員長

いつかコストとベネフィットの関係を。

ここで一番議論になるのは、どれだけの利益をもって、利益があるからそれに投資するかという話ですよ。先程言われたのもみんなそうで、人家が少ないところは10分の1、10年に1回ぐらいのところでは我慢しといてもらう。下のほうの、例えば佐賀江川とかあの辺は非常に大きいから50分の1に耐えておかないと、溢れた時の被害が大きすぎるということになるでしょう、説明が。

○山崎副本部長

整備ができたところは2分の1で整備するようになっていますが、その後はそれ以上の被害はまた起きるわけですよ、30分の1とかで作ると。その分の被害は対象になると思うんですけど、なかなか分かりづらいので、そこはまた整理をして次回に説明させていただきたいと思います。

○荒牧委員長

ほかに質問があればどうぞ。よろしいですか。

先ほど古賀委員の方からも出てますけれども、非常に長い期間をかけて佐賀市の一番骨格の部分、各地域の骨格の部分を作っていて非常に長いので、これはある目標を決めて県土づくり本部が県土を作っていかれている話なので、長い期間というのは分かるのですが、だいたい今から10年後ぐらいにできあがるような仕掛けだと、ほとんどの区域がそうだと思うんですけどいいですか。そうやって作っておられると理解していいですか。

○前田河川砂防課長



今はそんな感じですか。

○荒牧委員長

ほとんどすべての河川、地域の中核になるような河川は、だいたい 35 年程度で 10 分の 1 から 50 分の 1 の範囲で、それぞれ目標と定めている河川ができあがっていると思っ  
ていいですか。

○前田河川砂防課長

県の河川は約 1400km ございまして、そのうち整備をしないといけない河川が 1000km  
で、そのうちの整備率がまだ 50% なんです。全て手をつけているかということそうじゃ  
ないですね。今考えている必要な部分はだいたいそれぐらいで、平成 35 年に済むよう  
な計画です。

○山崎副本部長

主要な河川、支川はまたいっぱい小さくありますので、その整備は追々ですけれども、  
ある程度影響の大きいところの目標としてそういった点があります。

○荒牧委員長

佐賀県県土の中では、今言われた千何百億だから、佐賀江川を中心とした一連の河川群  
が一番大きな事業費ですね。

○山崎副本部長

県の河川ではですね。佐賀江川の流域が一番大きいです。

○荒牧委員長

よろしいですか。

それでは事業につきましては最終的には継続であるか、中止であるかという 2 つの選択  
しかありませんけれども、一応、佐賀県側からは継続したいということで提案がなされて  
います。継続でよろしいでしょうか。

(「はい」という声あり)

○荒牧委員長

それでは継続事業ということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは 10 分ほど休ませてもらって、3 つの事業について説明をお願いいたします。

(休憩)

○荒牧委員長

それでは引き続き、事業説明をお願いいたします。海岸保全事業、農山漁村課から説明  
をお願いいたします。

○山口農山漁村課長

農山漁村課長の山口でございます。本日は海岸事業 10 地区につきまして、説明をさせ  
ていただきます。よろしくお願ひします。

まずはお手元の資料の 124 ページをご覧くださいと思います。本日諮問いたします  
10 地区の位置図を付けております。有明海沿岸の佐賀県側の東側から、資料の右下になり

ますが、海岸保全事業、大詫間地区というのがございます。川副町の大詫間に位置しております。その西側に行きまして南川副地区、これは空港があるところでございます。それと同じく、空港の海岸沿いになります国造地区、ここは10月30日に現地を見に行っていたきました地区でございます。今日の地区別の説明をさせていただくことになっております。

それからその西側の西川副地区、東与賀地区、久保田地区、白石町の廻里江地区、鹿島市の浜地区、七浦地区、それから玄海のほうにいきまして伊万里市の東山代地区、計10地区の諮問でございます。それではパワーポイントに移ります。

一覧表でございます。海岸保全事業の南川副地区から浜地区まで、それから七浦地区から廻里江地区の10地区でございます。海岸保全事業の地区につきましては、事業年度が昭和45年が一番早いところございまして、それから59年までの着工になっております。事業の終わりにつきましては、早いところで29年、遅いところで今のところは、平成50年ぐらいになるところもでございます。

それから進捗率につきましては、前回の再評価のときにはこれが平成20年にしております。平成19年までの進捗率につきましては上段の括弧で付けております。南川副地区につきましては前回は77%。下段の分が今回になります。今回25年度の再評価につきましては平成24年までの進捗率で、同じく南川副地区につきましては84%ということになっております。それぞれの地区で数字が若干違っておりますけれども、この5年間で概ね6%~10%程度の進捗を見ているところでございます。

次に海岸保全施設整備事業、高潮対策のB/Cの考え方ということで示しております。総事業額(C)、コストにつきましては整備費用および施設完成後50年間の維持管理に要する費用をコストとしております。総便益、ベネフィット(B)でございますけれども、事業によってもたらされます施設完成後50年までの総便益額、被害軽減額を設定しております。Bの算出につきましては、高潮等によりまして浸水が予測される地域の一般資産から公共土木施設、公益事業等の資産につきまして評価を行い、これらが事業を実施しなかった場合に起こる浸水被害額を算定しているところでございます。上記の被害額につきましては当事業の実施によって生み出されるものでございますので、これを便益とすることにしております。

それでは10月30日に現地を見ていただきました国造地区につきまして、ご説明したいと思います。その前に海岸保全施設整備事業とはということで書いておりますけれども、住民の生命や財産を高潮や津波、波浪、侵食から防護することによりまして、海岸の保全と民生の安定を図るということを目的としております。

下の部分に佐賀平野の断面と言いますか、ポンチ絵で示しております。現在、海岸堤防につきましては、計画堤防高を7.5mで整備しているところでございます。これに対しまして現在の佐賀平野につきましては、マイナスのところもございまして、0m地帯が大半を占めているところでございます。海岸堤防の計画高潮位、基準となる計画高潮位が4.1mでございまして、4.1mの標高にしますと長崎本線ぐらいまでが計画高4.1mの標高に該当するというところでございます。

対応としましては、海岸の現状としまして、台風が来たおりには高潮被害が発生しやすい状況、それから海岸堤防につきましては有明粘土と呼ばれる軟弱地盤上に建設しており

ます建物でございますので、沈下等による老朽化が進んでおりまして、防護機能が低下している状況でございます。そのような堤防の消波高、それから堤防のかさ上げ等を行いまして、高潮浸水被害の解消を図るということでございます。

事業の取組としまして、海岸保全事業につきましては 10 地区と申し上げましたけれども、直轄の海岸保全事業で 1 地区を、これは白石町の福富地区でございますが、地区を整備しているところでございます。

この図面につきましては海岸保全事業の実施地区でございまして、先ほどご説明いたしました今回諮問いたします 10 地区につきましては、青い線の部分でございまして、東側から、先ほどご説明した地区を設定しているところでございます。

なお、茶色の部分につきましては見分けがつきにくいのですが、茶色の 7 番につきましては、先ほどお話ししました直轄の海岸保全事業で今整備をしているところでございます。点線の部分につきましては、完了部分ということでございます。

これは国造地区の位置図でございます。有明佐賀空港を背後地とします海岸堤防でございます。基本断面図がここでございますけれども、国造地区につきましては後ほどご説明いたしますけれども、干拓事業により整備した堤防でございます。このピンク色の下の部分、この白抜き部分が干拓事業で作りました堤防でございまして、その上に海岸事業で整備しているということでございます。

先ほど干拓事業で整備したと申しましたけれども、干拓事業につきましては昭和 30 年から 47 年に醸成されております。先ほど申し上げました軟弱地盤上に築造されているということから、左側の写真にございます堤防の波返しの部分にクラックが生じたりしているところでございます。

この右側の写真でございまして、この写真につきましては堤防の波返しの前に消波ブロックを設置したところの写真でございます。堤防高につきましては先ほどご説明したけれども、基本高の 7.5m で設置しておりまして、既設の堤防は 6.5m ですので、1m 程度のかさ上げをするということでございます。この堤防高につきましては伊勢湾台風クラスを想定して設定して波返工の高さを決めているところでございます。

これは昭和 60 年の台風 13 号によります被害の写真でございます。昭和 60 年の台風 13 号につきましては、昭和 60 年 8 月 31 日に佐賀県鹿島市に上陸しまして、県内を通過して行った台風でございます。中心気圧 975mb で最大風速 35m、瞬間最大で 43.6m の台風でございました。この台風は有明海の大潮の満潮位と重なり、非常に被害が多かったということでございます。住之江港では、先ほど計画高潮位は 4.1m と言いましたが、住之江港では 4.8m の高潮を観測している状況でございます。この写真につきましては越波、堤防を超えた波によりまして背面の盛土が流出している状況、同じく U 字溝等が吹き飛ばされている状況でございます。

それから国造地区の概要でございますけれども、着手年度は 56 年度、堤防延長が 3434、主要工種は堤防工、消波工、樋門工、総事業費は 60 億円でございます。図面でございますけれども、ご存じだと思いますけれども、現地を見ていただきました佐賀空港の海側でございます。着色をしております部分が防護面積というところでございます。

費用便益としまして、先ほど全体的な考え方の説明をいたしましたけれども、ここで考え方に基づきましてこの地区で計算しましたところ、総費用につきましては 102 億 3000 万円、

総便益としまして 218 億 4000 万ということで、費用便益につきましては 2.14 ということでございます。

事業の継続につきましてですけれども、事業の必要性につきましては先ほどから説明しておりますとおり、高潮災害、越波による塩害等が発生する危険性が極めて高いということ、それから背後地には優良農地をはじめ空港等も存在しております。こういう状況の中で事業実施によりまして、防災上の安全度の向上、高潮被害の解消・防止、地域住民の生命・財産の安全安心の確保ということでございますので、住民にとって必要ということで事業の継続をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○荒牧委員長

ありがとうございました。それでは今のご説明に対して、どうぞお願いいたします。

○山本委員

2～3 点思うところがございます。理由は分かるんですが、どうも県の南部に厚くて北部に薄いような感じがします。それはもちろん有明海に面しているところが低平地であるとかいう理由があるかと思うんですけれども、そこら辺のところちょっと思ったことがあったということです。

あとは部署の名前が農山漁村課という部署ですね。それで漁村的なところの話が結構出ている、農山にかかわるところの公共事業はあるのかなのか、あるいはあとで森林関係の部署というのもありますから、そういうところでフォローするのかもしれませんが、課の名前が農山漁村課という名前なので、海の話が多いなと思って聞きました。

さらに、僕の勘違いがあるかもしれませんが、伊万里湾というのは埋め立ての経緯なんかで漁業ができないところだと思うんですね。そうすると別にこういう公共事業に対しては当然のことをされていると思うんですけど、課の名前から漁村という名前が付いているのに漁業ができないところの事業をやっているということに対して、ちょっと違和感があるんですけれども、その辺のところを、個々の事業というよりは課の全体的な仕事の中でこういう事業に取り組んでいるという、その流れについてご説明を聞きたいと思っております。

○山口農山漁村課長

それでは 3 点につきましてお話をしたいと思っております。

まずうちの課の内容からご説明いたしますが、うちは農山漁村課ということでございます。基本的に農業、農村整備といたしまして、農村の基盤整備の部分について担当しているところでございます。その中の農地の防災事業、海岸事業、中山間地域の活性化に資する部分、それと海岸と漁港も担当しております。それに加えて、農地の調整業務も担当しているところでございます。そういう中で海岸事業につきましても、我々としては県土保全、県民の安全安心を重点的に図る事業として力を入れているところでございます。

もう 1 つ、質問の中から、県南に厚くて松浦海岸のほうが少ないという印象を受けられたということですけど、確かに有明海沿岸につきましては干満の差が最大 6m にも及ぶということ、それから干満の差と高潮のときに台風が通ったら高潮の被害を受けやすいという地理的な特徴を要しております。玄海のほうにつきましては、そこまでの高低差がないということ、干拓地が玄海のほうには少ないことから、海岸事業につきましては有明海のほうが多いという状況になっているところでございます。

2 番目のご質問、農山漁村課というところにつきましては、最初にご説明しましたうち

の課の所管のところとだぶっているのかなと思います。

3番目の伊万里湾につきましては、伊万里湾の山代干拓というのがございますけれども、山代干拓で作りました干拓堤防の整備を行ないまして、干拓地および背後地の保全をやっているところがございます。この中で漁業との関連との発言がございましたけれども。

○山本委員

農業関係の一環としての話だということですか。

○山口農山漁村課長

今ですね。

○山本委員

こっちについては農業関係に特に特化した話だと。

○山崎副本部長

もともと海岸は背後地を守るという形でやってきておりますので、表側の漁港ではなくて、裏に農地があるというものを海岸として整備する。

○副島本部長

若干、補足説明を私のほうから。県土づくり本部は基本的にハード整備を担っております。今、省庁間の縦割り行政の弊害が様々言われておりますので、1つのところで効率的にやる、いわゆる下水道であれば公共下水道、集落排水、漁業集落排水、それから合併浄化槽でやるという総合行政で取り組んでおります。

海岸にしてもどこか1つが破堤すると、隣は強くてもそこから大きな被害に遭ってしまうこともございます。この中には国土交通省で所管しているもの、農山振興局、水産庁で所管しているものとそれぞれございますが、1つの部署できちんと海岸を計画的にやったほうがいいのではないかとということで、海岸全般に渡って農山漁村課で所掌しているということがございます。これが県の大きな特徴でございます。縦割りではなく横串で海岸全部を、課の名前がいかかなものかということもありますが、横串で仕事をさせていただいているとご理解いただければ助かります。

○山本委員

じゃあ今回たまたまですか。海に面したところの話ばかりが議題にのぼったというわけでもなく。だいたい農山漁村課については海のほうを主に見ている？

○副島本部長

海岸を一筆書きですべての海岸を所掌しているということをご理解をいただきたいと。そして先ほど副本部長が言いましたように、それは海のほうではなくて、海岸というのは守るべき後ろのほうを対象にしている。後ろがいろいろ変わりますと省庁が変わったりするんですね。農地を守るのであれば農水省、人家とか公共施設を守るのは国交省、漁港の部分は水産庁みたいな形になってまいりますので、そうではなくて、どこから水が漏れても何もそこだけの被害にとどまらなくて、海岸というのは大きく広がってまいりますので、それを一筆書きみたいな形で農山漁村課というところで所掌しているということがございます。

○山本委員

議論のきっかけになりました。ありがとうございました。

○荒牧委員長

どうもありがとうございました。ほかにどうぞ。

○古賀委員

分からないからトンチンカンな質問をするかと思いますが、農山漁村課のご説明のときに、例えば12番～21番までの部分ですが、そのときに例えば130ページ、140ページの評価対象事業一覧というのを見ていきますと、前の部分は農産物関係は麦、大豆と書いていますね。費用対効果の要因の変化で。ところが213ページの費用対効果の要因の変化では、農産物単価がタマネギ、ネギとなっていて、こっちは減っているんですね。前は全部同じ麦と大豆で生産、なぜこう違うんですか。

○山口農山漁村課長

130ページを見ていただきましたが、130ページは佐賀市の南川副地区でございます。213ページにつきましては白石の廻里江地区というところでございます。廻里江地区につきましては、前進となります干拓事業が遅くなりましたので、あそこが水田を作れないようになっております。田んぼを作れないようになっております。ですから畑、畜産等が行われております。ですから水田で作ります米、麦等の経済効果は出せないということで、タマネギ、ネギで廻里江地区については効果を算定しているところでございます。

○古賀委員

要するに農産物が違うということですか。

○山口農山漁村課長

そうです。営農形態が違うということです。

○古賀委員

にもかかわらず、対応方針のところに同じことが書いてあるんです。これもやっぱり内容が違うというのが分からなくて、同じ評定で来ているのかなと思ったら、ここだけ違うので、そこらあたりのことをはっきりするように表示していただいたほうがいいのではないかと。

○山口農山漁村課長

対応方針のところですね。

○荒牧委員長

ありがとうございました。では池田委員さんは何か。

○池田委員

有明海の事業を見ていますけど、今回かかってない地区も合わせると、有明海ぐるっと全部やっているんですか。切れて見えるけど、今回9つだけあげたら切れて見えるけど、全体は台風とかが来ても全部守れる？そして工事としては進んでいる？

○山口農山漁村課長

それに向けて工事をやっているということです。点線の部分については完了、工事は終わっております。

○荒牧委員長

ほかにどうぞ。

○佐藤委員

今のスライドのところ国で直営されている部分と県で事業をされている部分があるみたいですが、国で直営でされる部分というのは守るべき被害みたいのが手厚くじゃないと

いけないとか、そういう違いがあるんですか。

○山口農山漁村課長

国の採択用件につきましては、総事業費の要件で。総事業費が 50 億以上という要件がございます。

○佐藤委員

それではそこだけそれ以上かかるから直営にするんですか。

○山口農山漁村課長

国が直営で今動いているのはこの部分だけですけども、その部分については国が直営でやっております。

○山崎副本部長

あと、点線の部分は、さっき言いましたように省庁が違って国土交通省なので。もう整備は終わっているという状況です。

○佐藤委員

何かあの辺だけでもちょっと守らなきゃいけないかなと。

○山口農山漁村課長

そこは同じです。

○荒牧委員長

ほかにありませんでしょうか。

変な質問をしますけど、この前のような台風 30 号が来たら、ここはどうなりますか。守りますというのはいいんだけど、守れない部分もあるということも言っていると思うのよね。あんなのが来たらかなわんというのは正直に。厳しいですよ。だから 895 へクトパスカルとか言ったら、我々は聞いたこともないような台風じゃないですか。800 ですよ。後になって 905 とかいう数字が出た気がするんだけど、あんなのが来たらとてもじゃないけど守れないでしょ。

じゃあ、何が起こるのかということは、例えば頑張ったとしますよね。皆さんが作ったやつが質が良くて、頑張って破堤はしなかったといった時に何が起こるのか、破堤したら一体何が起こるのか。もちろどこかウイークポイントがあって、例えば高さは十分持っていたはずなだけで、下の地盤なんて分からないじゃないですか。神様がやっていることだから。どこかに弱いところがあって、ごそっと根こそぎやられてしまうということも起こらないとは限りませんよね。だからああいう非常にとんでもないことが起こるときには、ここだってそんなに安閑とはしておられないよという発言があっても悪くないような気がするんだよね。

「いつも守られてます」という言い方だけじゃなくて、守りきれない自然災害も世の中にあって、この前の台風 30 号のようなことが起こってしまうと、何が起こるのかということも情報として与えていただければありがたいと思いますね。だいたいどれくらいの計算をされて、例えば後ろのほうは昔みたいに破堤しませんと、叩かれてももつようにセメントで固めてありますということをおられたと思うんですね、この間。だけどそれで起こる被害、それから破堤したときに起こる被害ということも教えてもらえれば。

例えばホームページ上にでももうちょっと親切な、タイムリーなことも入れてやっていただけると、やっぱり覚悟が決まるじゃないですか。こういう自然がこれだけ暴れまわっ

てくると、当然何か起こるかもしれないということは覚悟しなきゃいけない部分もあって。佐賀平野が一番怖いのはこれですよね。破堤してしまって、長崎本線のところまで水がきますよと。潮は出入りしています、壊れてしまったら。その破堤したところを直すのに1ヵ月かかったら、ずっと塩水が出たり入ったりしていますというような、そういうことも今の時代は防災で守っていますというのを自分たちの誇りにするんじゃなくて、守りきれない部分もあるから備えましょうと訴えなきゃいけない部分もありそうな気がします。

○山崎副本部長

本部長が言われたとおり、ハードだけじゃ想定以上のものが来るといふときもありますので、ソフト対策ということで一応考えられていますから。ああいうもののシミュレーションとかを、ハザードマップも市町のほうで作っていただくように。

○荒牧委員長

我々の覚悟を皆さんに伝えなきゃいけないのは、これ以上ハードで守ることはしませんとおっしゃるわけでしょ、多分。もう無理よね、これ以上のことは。だから守れますかと聞かれたら、守れませんという部分もあっていいような気もするのね。

だから逆に小さい水害のときからトレーニングしておいて、こういう大きな水害や災害のときには本格的にみんなで助け合うような仕掛けを作っておかないと、もたないような気がする。

県土づくり本部もハードで守るところは一生懸命頑張ってきたことは認めますけれども、そういう伝えるべきものが少しずつ変わってきているかもしれないという気がします。いかがでしょうか。ちょっと感想です。この間のやつがあまりにもすごすぎるから。

800とかいうのは聞いたことがないですもんね。1m以上、田んぼの水位がそのまま上がっちゃうし、2m75でしょ、満潮位で設計されているのは。それが1m加わって水位総量で4mぐらい上がってしまうと、楽々と越えていきますよね。だからそう考えると、長崎のあたりを通った時には多分南から風がザーッと吹いていますから、大変なことになっているだろうなというのは、あんなものがこんなところに来なくて良かったなという感じが本当にしますよね。これは余談です。ぜひそういう視点でやっていただければと。

これは委員の方々に、私は初めからいるものだから、これは見てもらったら分かるように年に1.8%ずつぐらいしか進まない事業なんです。だから再評価が繰り返し繰り返しやっていると状況です。止められないと、1度動き出したら止まらない公共事業の典型的なものとして皆さんたちから悪評があるものですけど、これをやらないと佐賀平野は守れないということでもあるのでという気はします。これは感想ですけどね。何回もこれは出てきますので、そのたびに皆さんで厳しい目で見ただけであればと思います。

ただ、1つだけ言えることは、干拓をしないと諦めたからこんなことをやっているんです。干拓をすると決めたらこんなことはできませんので、二線堤になってしまいますから。干拓をしませんと決めたところでこういう事業が始まったというのが事実なので、減反が始まった頃からこの事業が始まったと考えていいかもしれません。

継続という提案はなされていますけど、継続でよろしいでしょうか。

(異議なし)



○荒牧委員長

では異議がないようですので、継続とさせていただきます。ありがとうございました。  
では次にまいりたいと思います。森林整備課からご説明をお願いいたします。

○小部森林整備課長

森林整備課ですけれども、よろしく願いいたします。森林基盤整備交付金事業、九千部山横断線についてご説明させていただきたいと思います。

ご承知のとおり、森林には水源涵養機能があり、土砂の流出や崩壊防止機能とか、保健休養の場の提供とか、CO<sub>2</sub>を吸収するなどの地球温暖化防止機能とか、木材の生産機能など、多面的な機能を保有しているところでございます。そういう多面的な機能を保有していることに対して、森林を健全な方法で整備していかななくてはなりません。

図のように、植林をしますと草などに覆われないように下刈りをしてみたり、光が下に届くように枝打ちをしてみたり、間伐を行ないまして木が育つように、そして伐採するというように、循環することで森林が健全に機能すると考えております。このような森林整備をする中で、やはり基盤の整備というのが必要になってきます。今回あげておりますのは、下のほうにあります森林基幹道、要するに基幹となる林道でございまして、そこから支線となる林道なり、作業道を整備して行って、森林の整備を行っていくということでございます。

事業の目的ですけれども、木材の生産促進とか林業用機械の運搬の効率化、森林へのアクセスの時間の短縮など、森林の整備や木材の生産促進に関すること、それともう1つは地域にいろいろな森林レクリエーション施設等がございまして、森林の総合的な利用ということで、この地区におきましては上峰町に鎮西山いこいの森とか、高取山のほうに400本あまりのハゼの群落とか、植林発祥の地と言われております基山という名所もございまして、そういったところで森林の総合的な利用も含めまして林道というのは必要と思っております。

次に九千部山横断線の位置および概要についてご説明させていただきます。右の枠の中に書いてありますけれども、幅員が5m、車道幅員は4mとなっております。総延長が2万2381mになります。全体事業費が88億1000万円ほどになっております。事業期間は平成2年から26年、来年度までの予定をしております。

施工箇所につきましては鳥栖市ほか、基山町、三養基町、上峰町、吉野ヶ里となっております。起点は基山町の大字園部にございます県道基山・平等寺筑紫野線を起点としまして、吉野ヶ里町の国道385号線の松隈までの終点のほぼ22kmという形になっています。起点はここになりまして、終点はこちらになりますけれども、それから青の枠で示したところは利用区域、要するにこの林道を使って利用すべき森林の区域でございます。この区域がほぼ1,500haでございます。うち人工林が1,200ha程度、それから天然林が370haありまして、その中の森林を整備するために基幹林道を整備するものです。

また近くには先ほども言いましたように植林発祥の地である基山とかもあり、それから現地でも聞かれたかと思いますが勝尾城筑紫氏遺跡、それから御手洗の滝とか、高取山のハゼの群落、上峰町の鎮西山いこいの森というふうな森林景勝地もございます。

この中で九千部山横断線の実績および進捗状況でございまして、九千部から鳥栖

の箇所では橋梁を架設していますけれども、そこまでの間で 6,700m 程度、それから終点側の 385 号線から橋梁までの間で 1 万 5,317m 程度で、今のところは 20 年度末で 2 万 2,066 m、進捗率にしますと 98.6% という形で、残りの区間は橋梁の 187m と、それに付随する部分を含めまして 315m が残っております。これにつきましては現在工事を進めており、26 年度末には完成の計画をしているところでございます。

これは先ほど説明した橋梁でございます。橋長が 187m ございます。幅員は 5m となっております。桁下高は 60m になっております。これは起点側から終点側を望んだところでございます。

次に、工事をするときにはコスト削減ということも考えておりまして、林道の場合は従来重力式のコンクリート擁壁を使ってまいりました。工事をやる中で残土処分の問題が発生することから、その残土を有効活用するという中で、補強土壁という方法を検討しています。これはどういうものかと言いますと、盛土材の中に補強部材を入れまして、垂直的な側面を作って安全を図るという工法でございます。それから林道の側溝も U 字溝を使っていますけれども、一部、L 型側溝を使用したり、コスト削減額が 1 億 700 万程度という形で、コスト削減にも努めているところでございます。

これが完成部分でございます。現場が急峻なところでございますので、掘削面が大きくなりまして盛土も広がる。この中でカット面の保護と通行上の安全な視距の確保のために、発生した県産材の利活用ということで、ここに丸太を使った工作物を使っているところでございます。

現在、一部供用開始したところもありますけれども、その中では林道から支線を出しまして、そこから材木の搬出なり間伐の撤収、こういうグラップル付きの高性能の機械を使って材木を搬出するというのもやっております。現在、面積的には、利用区域面積の 50% 程度の森林整備実績がございます。今後は木が成長しますので、その場合に林道を利用して森林の整備を行っていくことになると思います。間伐前の森林と、間伐後の森林の写真ですが、森林整備することによりまして光が地上まで届きまして、下層植生が生えて、土砂の流出とか水源の涵養という機能が保てるものと思っています。

こういう中でボランティアによる森林の整備や維持管理事業が行われておりまして、これは地元の子供も達が集まったボランティアでの植栽とか、業界の方がボランティア活動で沿線の草刈を行うという活動も行っています。また遊歩道も県関与分については維持管理を行っております。ボランティアとあわせて整備するという感じで行っているところでございます。

森林基盤整備交付金事業の B/C の考え方ということですが、施設によってもたらした総便益が 203 億 3100 万円。内訳としましては、林道が通ったことによって木材がどれだけ搬出できるか、水源涵養というのは森林整備を行ったことによって水源涵養の機能が増したことで、それを治山ダムに換算してお金がどのくらいになるかということです。それから综合利用というのはアクセスするための時間短縮をお金に換算する。そういうことをしまして、総便益が 203 億 3100 万円と言っています。

また、総事業につきましては、施設整備および維持管理をする費用ということで、事業費を現在の費用に直しまして 149 億 2,000 万、維持管理が 2 億 500 万円ということで、費用便益比 (B/C) は 1.34 という形で算出されたところでございます。

今後の九千部横断線の事業計画についてですけれども、26年度に完成するわけですけれども、現在も森林整備を行っていますけれども、施業の効率化を図るために当然のことながら森林の施業促進と、事業区域の中に人工林が1,213ha ございますので、これの整備を確実にやっていくこと、それから木々の中には森林景観効果がございますので、それを発表した地域の活性化というのも行っていきたいと思います。

先日、鳥栖工業高校の生徒さんが近くの九千部山に登るときに、この道を使いながら林道の効果を聞きながら登山したということも聞いておりますし、いずれにしましても地域の活性化にこの道が役立てばと思っています。そういうことで事業の継続をお願いしまして、説明に関しては終わりたいと思います。かいつまんでご説明いただきました。

○荒牧委員長

どうもありがとございました。それでは何かご質問がございましたらお願いします。

○池田委員

事業の目的というのが3つ、木材の生産促進、機械等の運搬の効率化、森林……短縮というのがありますけど、よく考えてみると同じことを3つ、表現を変えて言っているように見えますけれども、言い方を変えてどう稼働できるかという、結局は同じことを言っているような気がするんですけども。

まずは感想なんですけど、よく分からなかったのが、170億の便益があるということで聞いてますけれども、これだけで費用以上の効果があるという金額になっているんですけど、中身がよく分からないというか。それなりに大きな金額が出るんだとしたら、もう少し説明してもらったら良かったかなとか。場合によっては、こういうのってこっちの感覚からすると打ち切ってもいいんじゃないかという感じがして。

○荒牧委員長

無理してないかというのがあって。絶対にそれは怒られるという。水源涵養などのという、今、池田委員さんが言われたことをもうちょっと具体的に言えますか。公益的機能という部分を。

○小部森林整備課長

最初のご質問の、目的が一緒じゃないかというのは確かに言われるとそうなんですけれども、切り口を変えてしていったような感じでございます。

水源涵養などの公益的機能ということですが、この事業効果を出すにあたっては林野庁の林野公共事業の事業調査における便益算定の手引きというのがありまして、それに基づいて行っています。そういう中で水源涵養の公益的機能というのは、林道の整備によって森林が整備促進されることによる水源涵養機能の効果を、治山ダムで機能を代替させた場合に、つまり森林整備をしたらどれだけ水が溜まったかというのを治山ダムを作った場合と比較して、治山ダムを作ったお金がどのくらいあるかということで算出する方法になっています。

○荒牧委員長

それ以外には？いわゆる水源涵養以外にありますか。

○小部森林整備課長

公益的機能については水源涵養、土砂流出の防止。

○荒牧委員長

土砂流出の防止。

○小部森林整備課長

土砂流出の防止的なものもございまして、これは砂防ダムの建設コスト、要するに表土の流出を抑制する土砂流出機能を、土砂量を保全するために必要となる。平たく言ったら土砂流出管理機能ですけれども、土砂流出の防止機能、森林を整備することによって土砂が流出さないようにやった土砂量を止めるべく、砂防ダムとのお金がどのぐらいかかったかということで考えているというか。この2つが、ちょっと分かりにくいと思いますけれども、水源涵養などの公益的機能です。

○荒牧委員長

その時に、僕も1以下はあってもいいと思って質問しているんだけど、無理してないかというのがあって。道路をやっただけでは絶対に水源涵養も治山治水もできないわけだから、例えば間伐をやって何とかもやると、それにプラスアルファの事業をちゃんと効果が上がるための事業がこの面積の中で相当量やられないと、その能力を発揮しないわけでしょ。

それは例えば仮想でもいいから、そのコストをちゃんと出しておいて、これだけ足して、これだけ出てくると言わないと、ちょっと道路を作っただけで「はい終わりました」というのは、佐藤さんがここにいるから言うけど、誰もする人がいないような山にそんなの作ったって、壊れてからやった方が安くつくんじゃないかという設問が出たらどうするのかと。

絶対に言わないですけどね、皆さん達は。皆さん達の役割は国土保全、県土保全が役割だから、土木の人たちは壊れたら必ず直すという宿命を持っているから、そのままにしておきなさいというのは絶対にしてくれないと思うんだけど、もうちょっと分かりやすく言わないと、コストとベネフィットとの関係が理解しにくいんじゃないかという気がするんですけどね。

どこまでをコストと呼び、どこまでをするのか。だから今から間伐をするためのものを全部林家の人たちに任せれば済む話なのか、済まなければ公共事業でやるのか、やって初めて効果が現れるじゃないですか。これがなかったら一切何もできないというところまでは認めます。林家の人たちにやれと言っても「無理、そんなことが出来るか」と言われるから、これがないといけないのは認めるけど、これにプラスアルファがないと、ベネフィットが発現しないのじゃないかと疑われるんじゃないですか。それが池田委員さんの中のイメージがどうも合っていないなど、答えていることと。

大きいですよ、160億と言ったら。庶民的な感覚からいうと、めちゃくちゃでかいわけよ。これがどうやったら発現しているんだろうというのは、なかなか分かりにくいですよ。

○池田委員

だからこのベネフィットが出るためには、もっとコストがかかる。

○荒牧委員長

かかるよね。そうすると打ち切っちゃったというのでも、ハード事業よりもソフト事業が、例えば林家とか公共事業のソフトならそんなにお金がかからないで発現するというのもあるから、そこを作って、「皆さん、さあどうぞ」というようなものではないのかもしれない

ないから、公共事業の中にもしかしたらこれを利用してやる制度、お金、必要な額があって、それとセットにしてコストにしておかないと、ちょっと分からないなど。

民にできる部分と公でやらなければいけない部分とありますよね。どうもコストベネフィットの感覚が、マニュアルがどうも胡散臭いというか、そんな気がするんだけど。ちょっと言い過ぎですかね。ほかの方どうぞ。

○山本委員

232 ページと 238 ページを見合わせていて、233 ページの九千部山の横断線の上と下に青い線があるのか、支線的な林道というものだと思うんですね。ですけれども支線的な林道の方が先にできていて、この道が後からできるというのは、もしかしたら青い方が最初は基幹道だと考えて、これが何らかの形で限界になったので、新たに赤い線という捉え方がちょっとできるんですけど。

○小部森林整備課長

図示の仕方が見にくかったかもしれませんが、青い線はここにちょっと凡例を書いていますけれども。

○山本委員

道路じゃないんですね。

○小部森林整備課長

はい。道路じゃなくて、この林道によって利用可能なエリア。

○山本委員

エリアですね。じゃあこの道路についてはあらかじめ道が通っていたわけじゃなくて、新規に通す？

○小部森林整備課長

これは新規に通すんですけど、ここはエリアの区域を図示しただけの話で。

○山本委員

どちらかという山にアクセスする場合に縦の線というのか、アクセスしていて、それで横断ですから横に通すことによって森林のネットワークができる？

○小部森林整備課長

こういうのを出して行って、集材してみたりとか。機械で搬出してみたりとかしている。

○副島副本部長

エリア内に基幹道路から枝線みたいな林道が実際はあっている。

○山本委員

実際はあるんですね。そういうことをおっしゃっていたかと思ったんですけど、道路に見えたもんですから。

○小部森林整備課長

こういう感じで道路は基幹道路ですけど、これから支線をこういうふうに出して行って、ここから登山道を出してみたり。

○山本委員

あと、あまり車が頻繁に通ってしまったらかえってよくないと思うんですけど、この道路というのは結構レジャーのためにはこういうコンセプトなのか、あるいは知る人ぞ知るというのか。これは県民の立場として、道路の便益を高めるとしたらそういうレジャー関

係の発現ということかなど。

○小部森林整備課長

事業は森林の整備のための林道ということでしてはいますが、最近はレクリエーション用途がございまして、これは市町のほうで管理しますので、そこでやっています。

○山本委員

よく森林関係の道というのは、閉鎖しちゃう場合がありますよね。入口のところに扉みたいなのが付いていて、入れなくすとか。開けないと入れないとかありますが、これはずっとオープンになっているんですか。

○有田森林整備課技術監

オープンです。国有林道があるんですけど、そういうところは閉鎖してはいますが、民有林はすべてオープンにしている。今のところはオープンで、もっと森林の中に入っていき道をずっと作っていきますけど、そうしたときに林業の間伐専用の道とか今も入って来ますが、そういうところについては今後林業の機械を通すために一般の交通は遠慮してもらおうとか、そういうのを今後やっていく予定ではあります。

○山本委員

分かりました。

あとは感想というか、今、進捗率が 98.6%ですね。だから僕は作ったほうが良いとは思いますが、一方で今後こういう話が出たときにはもっと説得力が必要かなど。新たな事業が、こういう林道の話が出てくる場合には必要かなどという印象を持ちました。ありがとうございました。

○荒牧委員長

よろしいですか。ちらっと出ましたけど、これから先は、作り上げたら管理は市町に移るんですか。

○小部森林整備課長

今年度につきましては管理は市町に移ります。

○荒牧委員長

これのメンテナンスはそんなに難しくないですか。この辺の林道のレベルは。山地のところは結構過酷だから、しょっちゅう壊れたりして、かえってつらいような気もせんでもないけど。どうですか、それは大丈夫ですか。農林系、農水系というのはだいたい市町に移っていくけど、本当にもてるというふうに考えておられるのか。これだけ長大になると違ったメニューが要るような気もしないでもないけど。

エンジニアとか技術屋さんも含めて、監視体制とか維持管理の手法みたいなものも含めて、何を見張っておくのか。山地をこれだけ切っちゃうと、斜面の怖いところもいっぱい出てくるだろうし、そういうときにエンジニアがいない市町に送って大丈夫かというのは思いますね。もしかしたら民の人の力を借りてメンテナンスするとかいう仕組みと一緒にセットにしてあげないと、この頃は土木をやっている人というのが市町にいないようになってしょう？そうでもないですか。まだちゃんと雇っておられますか？

そういうのが感じられるから、メンテナンスの仕方とセットにして作ったら渡すようにしておかないと、そのときには民の力を借りるとかいろんなことを考えてメンテナンスの仕組みを作って渡さないと、かわいそうな気がします。出来ないことを言ってるような気

がするけど。ちょっと検討してみてください。

○鳥井委員

見たときの感想なんですけど、景観として好きな方は好きでしょうけど、私は高所恐怖症なので渡るのに勇気がいるかなと思ったんですが、こういう高いところですから、変な名所にならないように、そこはちょっと心配。瞬間的にそういうふうにイメージしてしまいました。なければいいなと思いながら、それを思い出した次第でした。感想です。

○荒牧委員長

ただ、僕らが全く知らない歴史がいっぱい詰まっているところだということを初めて教えてもらいました。噂には聞いてたけど、そんなにすごいところを今度通れるようになったのかと。

よろしいでしょうか。それでは再評価にかかったのは2回目だと思いますけれども、この前のときからグッと一歩前に進んでいるという感じがしましたが、継続ということで提案なされていますけど、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○荒牧委員長

それでは継続ということでよろしく願いいたします。

それでは最後になりますけど、道路課から説明をお願いします。

○吉田道路課長

長時間お疲れのところ、道路課から5本評価を出していきまして、その内2カ所についてご説明いたします。私は道路課長の吉田と申します。

今回1番から5番まで継続して地方特定道路整備事業 諸富西島線、社会資本整備総合交付金 三瀬栗並線、社会資本整備総合交付金 佐賀脊振線、防災・安全交付金 小城牛津線、防災・安全交付金 大詫間光法停車場線の5カ所について説明をさせていただきます。

まず位置図ですけれども、1番の諸富西島線につきましては前回皆さんに現地を確認していただいたということで、これについては詳しく説明させていただきます。2番が三瀬栗並線。三瀬トンネルを佐賀の方へ下りてきましてマッちゃんのところから北山ダムに向かって富士町のほうに行く線です。それから3番の佐賀脊振線。国道34号線と佐賀市内から行く佐賀脊振線といいますが、昔の国道34号の堀立の交差点から北に向かって鉄道をまたいで久保泉工業団地のほうに向かう道路です。4番目が小城牛津線。これは三日月町の広域農道を横のほうに行ったところと、牛津町から小城駅の方へ向かう県道との交差点の事業でございます。最後に大詫間光法停車場線。これは208号線の光法交差点から大詫間のほうに南に下がっていきまして、この間、県道再編しましたけれども、国道444号線が南に下るところと昔の農道、今の佐賀外環状線の交差点に向かって大詫間まで行く道で、ゆくゆくは有沿のインターができるようになります。

諸富西島線につきましては平成9年から平成30年度で、進捗率は93%になっておりまして、三瀬栗並が平成11年度から平成26年と来年度までで、現在60%となっております。佐賀脊振線は平成8年から平成30年まで、これはまだ10%位です。小城牛津線は27

年度、再来年度までで現在 57%です。大詫間光法線は平成 7 年度から 28 年度までで、現在 84%の進捗率です。

道路事業の B/C の考え方ですけれども、総便益というのは走行時間短縮便益と走行経費減少便益と交通事故減少便益ということで、走行時間短縮便益というのは車両 1 台当たりの時間価値に短縮時間と交通量の合計でありまして、例えば車両 1 台あたりの時間価値というのは乗用車で 40.1 円、単位は分です。バスが 374 円となっています。

次に走行経費減少便益、これは道路整備によって、スピードも含めて走行性が上がることによって、車の経費が縮減するというので、道路整備による走行経費の減少における走行距離×交通量の合計です。事故減少というのは道路事故が道路整備によって減っていく数に対して、事故 1 件あたりの平均損失額をかけたもので、事故減少便益としてそれらの総合計を総便益としまして、総費用、道路整備の費用と維持管理に要する費用を、供用開始後 50 年と算定しまして、その差から便益を求めております。

各個表を見ていただいた時に、今回は便益が変わっている部分がありますので、それが主な理由ですけれども、将来交通需要の推計指標が見直されました。前は 11 年度分のデータを使っておりますけれども、便益算出費用に使用する将来交通量の推計手法が国土交通省により見直されました。

それによって将来交通量の変化とそれに伴う便益の変化が生じた結果、費用対効果に変化が生じております。以前は車と鉄道と飛行機を別々に算定していたものを、全部一緒にして便益手法を変えたということで、将来推計の交通量が先ほどの交通量というところにかかる分の数量が大きく変わったところで、多少便益が変わっております。それと期間が延長されたことによって、便益額は基本的には同じ条件だと減る方向になっています。

個別の説明に入ります。これは前回、現地を確認していただきました県道諸富西島線の地方特定事業道路事業でございます。延長は 2,000m で、筑後川沿いの堤防道路で東脊振トンネルからずっと下ってきて、吉野ヶ里のそばの国道 385 号線のところを起点として、上流側に 2km で事業を進めております。事業の目的については、佐賀東部地域、鳥栖、久留米方面から佐賀空港へのアクセス道路として、信号が少ないということで定時性が保てる道路ということで、整備が進めば非常に連携強化のため、もしくは地域振興のために重要な道路になると思います。

現道はご覧になったかと思いますが、部分的ではありますが、こういう非常に狭いところがあって大型車との離合等がなかなか難しい状況がございます。

事業の概要ですけれども、平成 9 年度から 30 年度までで予定しております。延長は 2,000 m で直轄の樋管工がございます。用地買収が 1 万 5,000 のうち 25 年度末で 98.5% という、ほとんど用地買収は済んでおります。

ご覧いただきましたように問題に墓地というのがございます。全体が 2,000m ですが、黒で塗ってあるところは 24 年度までに供用してしますので、まさに墓地にかかる一部分だけが 1 ヶ所だけ残っているという状況になります。

これが完了した部分です。赤色の墓地が、上流から見た場合に道路の右下のところこういうふうにあります。交通量についても横ばい状態ですけれども、前後の区間で黒津工区とか浮島工区という別の工区を整備してありまして、全体の整備が進捗していけば確実に交通量が伸びるものと算定しております。



この地点のB/Cですけれども、総便益が54.2億円に対して総費用が15.7億円ということで、B/Cは3.5ということになります。コスト縮減については、工事はほとんどが盛土工事ですので、残土等を利用して盛土をすることにしております。

事業の方針ですけれども、対象の墓地が堤防事業だけでなく県道の拡幅事業としても同時に買収する必要があります。国と協力しながら積極的に取り組んでいくんですけれども、相続登記とか、墓地そのものもですけれども下の土地についても、筆界未定とか二重登記とかいろいろな問題がありますけれども、現在は相続人として71名の承諾を得る必要がありますけれども、59名の承諾を得ております。残りは12名となっています。

地元神崎市と協力しながら、土地の境界確定と二重登記の解消を並行して進めていくこととしており、直轄事業との合併事業というか、協力して行っていく事業ということで、国土交通省も未登記とか相続関係の整備を進められておりまして、私どもも一緒になって県の分も並行して進めていくということで継続をお願いしたいと思います。

続けて、4番目にありました小城牛津線です。これが広域農道で、市道で昔は広域農道だったもので、牛津の町の中から207号線を通って北上して、小城駅から203号線までの県道です。ここは小城高校とか牛津高校がありまして、縦軸の通学生の交通が非常に多い地域です。そこら辺の通学生が非常に多いということで、今、改良をやっている交差点が非常に狭いということで、歩道が通れません。渋滞とか混雑があって自転車が非常に危険だということで、交差点の改良を進めているところです。

これが交差点の前後ですけれども、国道34号北部バイパスから北上する車が多くて、この交差点では朝夕、非常に混み合っています。

現在の進捗ですけれども、用地については80.7%、残り7名で13筆ぐらいが残っています。家屋については12戸のうち現在10戸が終わっておりまして、残りについては相続関係で整理をしているところです。

これが南北の県道で、こっちが市道です。黒色の部分については補償とか買収は終わっているところですので、大きな物件とかが2件ほどあるということで、26年度中には全部完了する予定で進めております。それが今、部分的に交差点に歩行者たまり等を作っていて、これでも交通安全の機能が相当上がっている状況になっているということです。基本法線は、両側に3.5mの歩道を付けて、14mの幅で計画をしております。

これが先ほど言いました小城牛津線、改良するところの県道の交通量で、17年に比べて歩行者が倍以上、自転車も相当数走っているということです。これは交差点改良事業ということで、先ほど説明しましたB/Cという算定はいたしません。これは交通量とか渋滞の長さ、右折レーンの有無、通学路であるかどうかを評価指標として、一定以上の評価を得られるものを事業化しております。

事業の対応方針ですけれども、危険な状態が解消されておらず、このまま交通安全とかの確保をしかるべきだということで、用地もほとんど完了しておりまして、このまま継続させていただきたいということでございます。以上です。

○荒牧委員長

ありがとうございました。それではまず最初のほう、私たちが見学をした方から何かご質問がありましたらお願いいたします。

ちょっと現地では分かりにくかったんですけれども、これは何をやろうとしている地域

であるかということ、2番目に佐賀県と福岡県が入り組んでますけれども、その状況を教えていただけますか。

○吉田道路課長

基本的には旧河川で佐賀県側に飛び地があったり、福岡県側にこういう土地があって、ここで県境、道路はこう走っているんですけどもここは福岡県ということで、基本的には国土交通省の河川改修事業に合わせて、福岡県・佐賀県併せて平行しながら、筑後川堤防道路整備促進協議会というのがありますして、その中で議論をしながらお互いに工程調整をしながら、やれるところからということになっています。一番問題なのは、筑後川堤防として早めに補強しなければならないところを最優先で、それに並行して事業を進めるようにしております。そのあと、樋門とか樋管、河川の内水を筑後川本線に洪水のときに水門を付けて流す、水門なんですけれども、そういうものの老朽化対策、耐震化対策がありますので。

○荒牧委員長

444号線が大川の昇開橋のところから上に上がっていきませんが、そこが堤防ですよ。その辺からこの前見学させてもらったところまで、ずっとあの広さでいくんですか。

○吉田道路課長

基本的には、そうです。

○荒牧委員長

今はまだ狭いですよね。

○吉田道路課長

下流は所々狭いところがあります。

○荒牧委員長

264号線で合流するところがありますね。あそこから南が狭いですよね。その間はこの前見せてもらった道路幅で全線走る予定ですか。

○吉田道路課長

はい。

○荒牧委員長

先のほうはどういう？久留米に入るから向こうは？

○吉田道路課長

これから先ですか。264号は基本的に完了してます。

○荒牧委員長

その先、豆津から先が狭くなりますよね。

○吉田道路課長

豆津橋から長門石橋の間は。

○荒牧委員長

狭いでしょ。そこから先はどこに行ってるか分からなくなるじゃないですか。

○吉田道路課長

宝満川の周りをぐるっと回って、鳥南橋から市内に入るといふ。

○荒牧委員長

将来的にはどういう道なんですか、この道の性格づけというのは。豆津のところまで拡

幅してあげれば、久留米の人たちが佐賀空港を使うようになるよという作戦なんですか。

○吉田道路課長

そうです。豆津橋から分岐のところまでは2車線で改良が進んでおります。筑後大堰でも対岸の福岡県側に渡れますので、豆津橋は混雑するときがあるので、福岡県側の方は筑後大堰まで下りてきて264号に乗られてこちらに下っていく方があります。久留米のほうも県道が結構走っていますので、最終的には堤防道路で大川まで行けるんですけども、それを両方で、福岡県側と佐賀県側のそれぞれで改良を進めている状況です。

○荒牧委員長

それは左岸と右岸、両方ともあの幅の広さの道路が両側を走るといいですか。

○吉田道路課長

だいたい片側歩道で整備をされているようです。

○荒牧委員長

それから福岡県と佐賀県の役割分担はどこが福岡県ですか。短いでしょ、福岡県のほうが。

○吉田道路課長

右岸側でいきますと、とび地のところは福岡県の役割です。逆に佐賀県側が福岡県に飛び出ているところについては佐賀県側でやっています。それぞれで。

○荒牧委員長

じゃあ両岸とも作っていいこうという基本的な考えですか。

○吉田道路課長

それは県道整備の、福岡県側についてはご覧のように県道が細かに配置されていますので、その辺はどう捉えられているかは分かりませんが、沿道の方からは同じような要望が上がっています。

○古賀委員

あそこは墓地がありますよね。墓地はものすごく所有者が入り組んで、なかなか大変だと言われているんですけど、そういうのはどういう処理をされて？

○吉田道路課長

ほとんどが墓地ですから、相続されていなくて、相続者の方が家系図的に増えている状況で、それを実際に買うためには相続をきちんと整理して行って、現在生存されている方にすべて集約してその方と契約することになるので、結構時間がかかります。国外にも持ち主がいらっしやったりするので。

それは墓単体の話でもありますけれども、墓地の中に7筆土地がありまして、そのうち6つは、1つの区画の中に7つあるんですけど、その中が国調のときに筆界未定になってしまっているので、まず土地の境界を定めて、最後の1筆は二重登記されているので、その登記を解消してということで、こつこつとやっていくしかないですね。

○古賀委員

こういう場合、結構名前替えをしていないんですね、家のほうで。そしてずいぶん昔に亡くなられているわけですね。そうすると例えば外国に行っていて連絡が全く取れないケースも出てくるらしいんです。そういうのはどうされるんですか。

○吉田道路課長

追跡できるところまで追跡して、例えば外国の方だったら手紙を書くとか係累の方をたどって追いかけていくんですけれども、最終的にどうしようもない場合は失踪者扱いにしたり、代理人、地区でその方を代表して代理人に。ここは墓地組合があるのでその辺はまだやりやすい方ですけれども、最終的には収用というか、土地収用法によって収用する。それにしても確実に途切れているという確認だけはしなくちゃいけないので、そうすると上の相続人に戻っていくんです。それをたどっていく事務作業が膨大です。

○古賀委員

それがものすごく時間がかかるでしょうし、手間もかかるんですね。

○吉田道路課長

けど止めてしまうとそれきりになるので、こういうふうに追いかけて始めたときにどんどん追いつめていくしかないと思うので、それで一生懸命やっているところです。

○鳥井委員

もし土地が買収を完全にできなかったとしますと、その場合はどうするんですか。

○吉田道路課長

ですからまだ最後のところまで至ってないので、至って確認できて絶対にできないということになれば、それは事業を止めるしかないかなと。

○鳥井委員

止めるんですか。

○吉田道路課長

収用という方法もできないので。収用というのは最後の最後なので、通常の買収の手法でいくと、時間がかかっても1人1人を潰していくしかないと思うんです。中止というのは本当にダメなときなんでしょうけど、それは考えないで続けてやっています。細々ですけど。

○古賀委員

収用法というのがあるんですか。そのときに代替地を用意して。

○吉田道路課長

ただ、相手が誰かはっきりしないと、それもできないです。相手が相続のどこまでいっているのか分からないので、相手をまず特定する作業をやっています。

○古賀委員

私も聞いたことがあるんですけど、たまたま北九州の人に。そしたらものすごく大変だと。さじを投げたいぐらいだと言って、されてしまったもんね。

○吉田道路課長

まだそこまでの判断には至っていないということで、続けていっているところです。

○古賀委員

そこだけじゃなくて、河川を改良しますよね。その横にあるんですね、ほかのところにも。そうするとものすごい手間がかかりますよね。

○吉田道路課長

だいたい道路事業でも部分的に狭くなっているところは、反対か相続の関係が残っているところが多いですね。

○荒牧委員長

これはいわゆるほかのところに移築するんですか、お墓は。

○吉田道路課長

移設になると思います。

○荒牧委員長

それも全部確定しないとできないということで、この道は整備するとすごく走りやすいんだけど、交通事故が起こりそうなところでもあるし、どこかそのまま突っ込んでいくような道でもあるから、交通安全というのが大変そうだなという感じもしますけど、安全施設の整備というのが非常に問題だろうという気もしました。

ただ、おっしゃるように、もし使えるようになるのと久留米とかあちらの人たちが佐賀空港を目指すときには、分かりやすい道になることは確かに言えるということで、できれば今度は宝満川をどうやって渡るかの話を長期的には考えていただければ、右岸側をずっと走れる。1回下りないといけないでしょ、久留米の市内を。宝満川は渡れないよね。

○副島本部長

筑後川の堤防から宝満川の堤防のほうにずっと抜けて。

○荒牧委員長

川が合流するじゃないですか。宝満川のところでは橋を渡ってないよね。

○吉田道路課長

長門石橋から久留米市内に入るか。

○荒牧委員長

あそこがそのまま行ければ。宝満川に行く橋が架かれば、合流部のところが。

○吉田道路課長

九州新幹線の上流側になります。

○吉田道路課長

久留米基山筑紫野のところで渡っている橋のところまで、宝満川からまっすぐ通じれば、多分できるんですよ。

○荒牧委員長

あの道は走ったほうがいいのか、走らないほうがいいのかという議論がもしかしたらあるのかもしれませんが。

何でこう言うかという、河川が破堤したときに堤防と道路というのは水の上に浮いている非常に重要な橋になる可能性があるわけですね。低平地だから結局、この間の矢部川のように全部水没してしまったといったときに、堤防道路がむしろ救助道路になる可能性があるというのを、この前の東日本大震災のときに堤防道路は意外と使いみちがあるということが分かって、それが市内に1回下りて入っていくような道路では使い物にならないので、そのままずっといくと狭いけれども災害用道路として使える道になるという発想で。

今、有明海沿岸道路をそういう位置づけにしようとしていますけれども、平地の中に浮いている高い道路というのは、そういう使い道があるということをやると、つなぐためになるんだろうと思いました。切れてなければ。この前みたいに切れてしまえば何の役にも立たないけど。

先ほどの話題になりますけど、非常に過酷な災害が起こり得るということを前提にして、1 つつないでおけば使えたのにとというのがあればいいなど、これがそういう道になり得ま

すよね。高いところですので。そういうことも考えて長期的な計画を、今回の話じゃないけど、中に入れられればいいかなと感じています。これは余分な話ですけど。

ではもう1つの話はいかがでしょうか。これは身近な交差点改良というテーマになっていますけれども、交差点改良というのは、やると確実に成果が出るというもので、渋滞がぼこっと消えてなくなったりしますので。提案としては継続ということですけど、継続で良ければ、5つの案について継続という形にしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○荒牧委員長

それでは5つの作業箇所については継続という形でさせていただきます。どうもありがとうございました。

それ以外のことで構いませんので、委員の皆さんからこれから先、前回もやっていただきましたけれども、質問項目とかこういう質問をもう少し詳しくやってほしいということがあれば、次回にでもまたやっていただきます。そういうイメージしてホームページとかいろんな説明をされる時に使われていくと、より分かりやすい説明になると思いますので、何かアドバイスがあればお聞きしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

○山本委員

先ほども説明がありましたように、B/Cの計算式が難しいとは思いますが、いつもそこに皆さんの質問とか意見が集まりますので、何らかの形で、答えが出てきているわけですから、こう計算したという計算式があると思いますので、それは出されたほうがありがたいなと思います。

○荒牧委員長

コストとベネフィットを分かりやすく説明する技を何とか身につけてください。そこがある意味でいうと、今からの一番大事な広報という感覚ですから、何が利益をもたらして、何がコストなのかというのをちゃんと出していただければと思います。

例えば先ほどの海岸事業というのは、受益があれだけと言われると、嘘と思うじゃないですか。この裏側の土地が利益、デメリットを受けていると。連続しているものは、どこかが食い破られると全滅する部分もあるから、そういう大きなものとベネフィット、実際に使われている意識との間には違和感があるけれども、その概念と実際に使われているのは分けて考える。

多分、皆さんたちは議会とか知事さんのマニフェストとかいろんなもので、こういう県土を作りたいということに基づいて行われていると思うんですね。けど出てくるものはベネフィットがこよなく狭いじゃないですか。例えば伊万里のところは閉じているところのここのベネフィットですから、こっちは山地になるから、そのベネフィットはなくなるわけでしょう。けど有明海の海岸堤防はそんなことではない。そのときに全体で見るのか部分で見るのかというのは、皆さんたちがたまたま工区で切っているだけで、本当は全体のコストベネフィットがまずはあって、そして個別があってというのは構わないけど、佐賀平野みたいなのは全部つながっていますから、これのコストとベネフィットを見るのは大変だなと。多分、政治の世界、議会の世界かなという感じがしないでもないけど。

佐賀江川なんて、千何百億つき込むんでしょ。やるかやらないかというのは、ある意味では議員さんたちを作る、知事さんを選ぶという仕事ですよ。その人たちが決断しないといけない話だと思いますけど、我々の仕事は分かりやすくそれを県民に伝える、そして理解する、評価するということだと思うので、ぜひ分かりやすく説明する技を磨いてください。難しいということは承知の上で、お願いします。

では先ほど山本先生がおっしゃったように、皆さんの理解というのは評価のときにどれだけベネフィットがあって、どれだけコストをかけているか、それが見合っているかどうか。そして先ほどちょっと言われたけど、非常に遅れる原因があったときに、それはさぼって遅れているのか、本当にちゃんとした理由があって、無理しないほうがいいのか、それを分けていくのが我々の仕事だと思っているので、そういう目で見たら遅れていることで起こっているのか、無理な事業を無理してやっているというのはなさそうだという点で、全事業に対して継続ということで良いと思います。

特になければ事務局に返したいと思います。お願いいたします。

○副島副本部長

10月30日の現地に引き続きまして、今日は長時間のご審議、ありがとうございました。28件すべてに継続のご判断をいただきましたけれども、大変厳しいご意見もいただいたと思っております。

また説明についても、先ほどからアドバイスいただいていますように、もう少し分かりやすい説明に努めていかなければいけないと再認識したところでございますので、次回、ぜひ反映できるように頑張ってまいりたいと思います。

○県土づくり本部企画・経営グループ堀部係長

私のほうから1点だけ説明します。前回の第1回委員会で説明してございました来年度にかかる新規箇所評価のご報告ですが、例年第1回を9月、10月に行っておりましたが、年度内の1月に行う旨、前回ご説明したところでした。1月の中旬から下旬に第3回委員会を開催したいと考えております。12月までにはスケジュール等調整させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

○副島副本部長

それでは本日は長時間ありがとうございました。これで終了いたします。

(閉 会)