

19 本明川ダム・石木ダム建設事業の促進について

【国土交通省】

「本明川ダム建設事業」

【提案・要望の具体的内容】

本明川の治水と長崎市、諫早市など2市2町の貴重な水資源確保のため、本明川ダムの建設促進を図ること

洪水の調節

洪水時、本明川ダムにダム上流の洪水を貯留することにより、諫早市街地にて、諫早水害相当の洪水を安全に流下させることが可能となるよう洪水調節を行う。

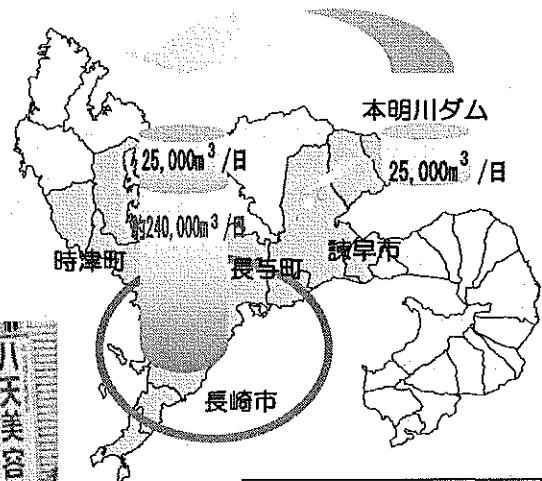
S32. 7. 25

主な洪水被害状況 (諫早市)

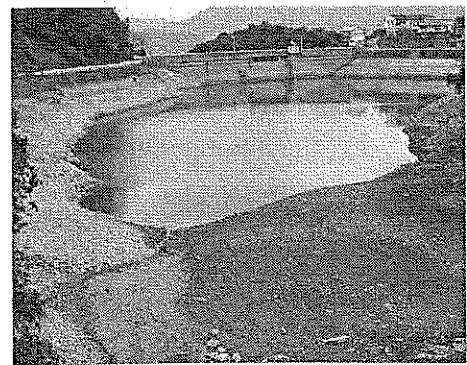
日雨量	588mm
死者	494名
行方不明	45名
床上下浸水	3,409戸



水道用水の確保



H19. 2 渇水時の写真
(時津町久留里ダム)



現在、2市2町で日量約240,000m³ある取水量に加えて、新たに日量25,000m³を確保する。

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

諫早市においては、昭和32年の諫早大水害にて死者494名・行方不明45名という甚大な被害が発生しています。昭和57年及び平成11年にも多数の家屋が、浸水被害を蒙っています。このように、本明川は、過去において何度も洪水による氾濫を繰り返し、下流部は住家が密集し、諫早市街地の川幅を現状より拡げることが困難なため、本明川ダムによる総合的な洪水対策が必要です。

また、長崎市、諫早市、時津町及び長与町の2市2町においては、人口集中、市街地拡大、生活水準の向上等により、都市部での水道水の確保が必要となっております。

このため、洪水対策、水道水の確保など両面に大きな効果を持つ本明川ダムの早期建設に、大きな期待が寄せられています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・直轄ダム事業の見直しについては、平成22年9月28日に国土交通大臣より九州地方整備局長にダム事業の検証に係る検討について指示がなされ、ダムの検証が進められていますが、早期にダム検証の対応方針が決定され、本明川の抜本的な洪水対策、県南部地域の安定水源の確保のために必要不可欠な本明川ダム事業の建設促進が喫緊の課題である。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

・全国的な気候変動によるゲリラ豪雨の発生、頻発する渇水被害等を踏まえ、県民の安全・安心の生活を守るためには、本明川ダムの事業促進を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

・諫早市街地における洪水被害の軽減及び諫早市など2市2町の安定した水道水の供給が可能となります。

「石木ダム建設事業」

【提案・要望の具体的内容】

川棚川の抜本的な治水対策と佐世保市の慢性的な水不足の解消のため、石木ダム建設事業の促進を図ること

石木ダムの必要性

洪水から住民の生活を守ります

佐世保市の水不足を抜本的に
解消します

○石木ダムと既設の野々川ダムとで、毎秒佐世保市の新たな水源として、日量4万270トンの水を低減させることにより、下流の川棚町市街地を守ります。トンの水道用水を供給します。



治水対策
川棚川の氾濫状況(平成29年7月)



利水対策
佐世保市の渇水状況(平成26年)

相当ダム

佐世保市は、過去20年間に水不足の心配がなかったのは9年、残り11年は渇水の危機に瀕し、内3回は給水制限を実施

○川棚町における過去の主な被害状況

- 昭和23年 9月11日
床上浸水 800戸 床下浸水 1,200戸
- 昭和31年 8月27日
床上浸水 251戸 床下浸水 550戸
- 昭和42年 7月 9日
床上浸水 15戸 床下浸水 113戸
- 平成 2年 7月 2日
床上浸水 97戸 床下浸水 287戸

○佐世保市における過去の主な渇水

- 時間給水制限
○平成6年8月1日～平成7年4月26日
：日本一厳しい給水制限264日間
- 減圧給水制限
○平成17年7月2日～9日：8日間
平成19年11月23日～平成20年4月30日：160日間

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

・川棚川流域では、これまで幾度となく災害を受けてきました。主な災害としては、昭和23年9月、昭和31年8月、昭和42年7月、及び平成2年7月などであり、近年の平成2年7月23日の梅雨前線豪雨では、川棚町全体で床上浸水97戸、床下浸水287戸の甚大な被害を受けています。

・佐世保市は、安定水源の供給能力が不足しているため、慢性的な水不足に陥っており、毎年のように渇水の危機に瀕しています。特に平成6年の渇水では、264日間もの給水制限を実施するなど、市民生活及び経済活動に多大な影響を与えました。

・石木ダムは、川棚川水系の河川整備計画に位置づけられており、川棚川の抜本的な治水対策と渇水被害に悩む佐世保市の慢性的な水不足の解消のためには、必要不可欠な事業です。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

・石木ダム事業の検証については、平成22年9月28日に国土交通大臣より要請があり、「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」に基づき、関係地方公共団体である佐世保市、川棚町、波佐見町とともに「検討の場」を設置し、複数の代替案を立案し検討を行いました。検討過程においては、パブリックコメント、関係住民説明会、学識経験者等からの意見聴取を踏まえて、石木ダムがコスト等の面から他の代替案より優位であるとの共通認識が得られています。その後、長崎県公共事業評価監視委員会で審議した結果においても、石木ダム事業の継続が妥当との意見をいただいています。

・その後、平成23年7月26日に長崎県として事業継続の方針を決定し、平成23年7月27日には国土交通大臣宛に報告書を提出させていただいたところです。

(・国におかれましては、「今後の治水対策のあり方について中間取りまとめ(案)」に基づき、今後の治水対策のあり方に関する有識者会議の意見を聴取したうえで、対応方針を決定していただけるものと考えております。)

・川棚町民、佐世保市民の安全・安心な暮らしを守るために、石木ダムの早期の完成が望まれており、事業工程に基づく適切な予算配分が課題となっています。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

・ダムによる抜本的な治水対策及び水資源の確保対策を早期に実施する必要があるため、事業工程に基づく適切な予算配分を望みます。

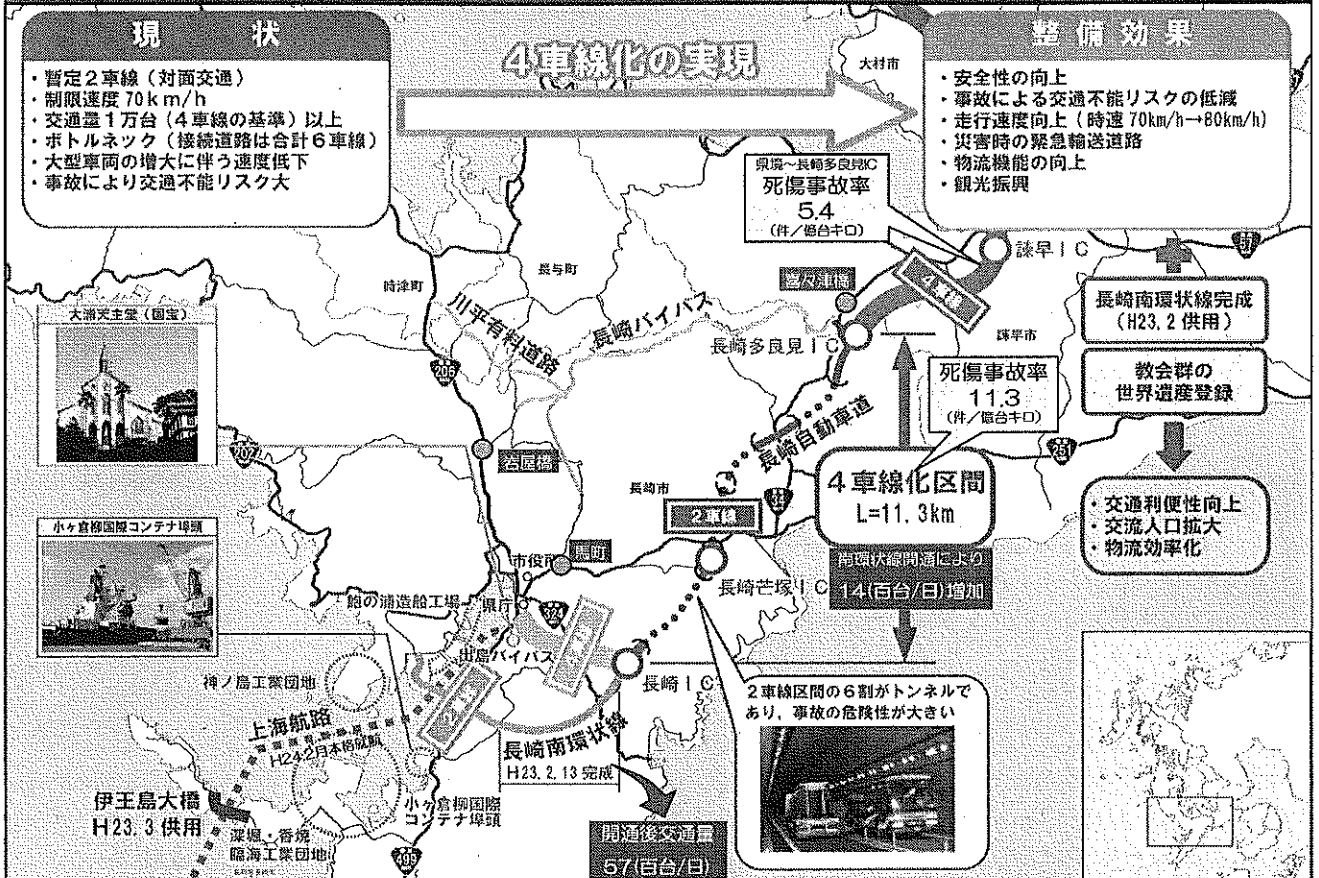
【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

・早期の石木ダムの完成により、川棚町民、佐世保市民の暮らしの安全・安心が図られます。

【提案・要望の具体的内容】

九州横断自動車道「長崎～長崎多良見間4車線化」の早期着手を図ること

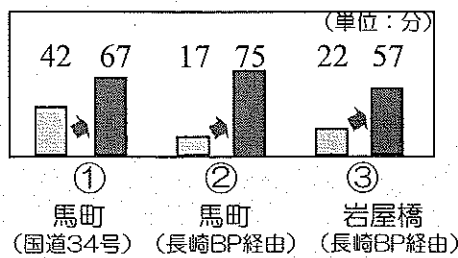
長崎自動車道（長崎～多良見）4車線化



事故時の通行規制による市内交通への影響

フリーダイヤル期間中のH22.2.20(土) 15:30頃事故発生。出島道路も含め3時間20分間全面交通止め

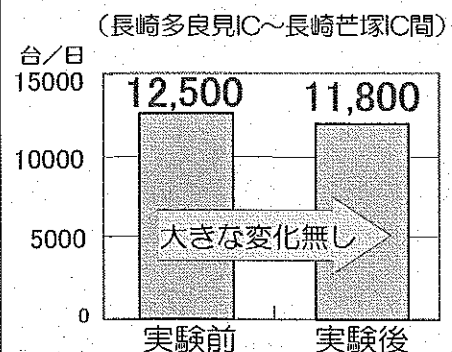
【諫早方面（喜々津橋）からの所要時間】
※通常日(2/6) 18時頃 事故日(2/20) 18時頃



市内各地で渋滞が発生し、市民生活への影響大。さらに観光客のアクセスにも影響。

無料化社会実験の影響

無料化社会実験前後の4車線化区間の日交通量の変化



※実験前：H21.7～H22.6の平均
実験後：H22.7～H23.6の平均

【1】この要望の背景・必要性は以下のとおりです。

九州横断自動車道の長崎～長崎多良見間は、長崎観光の主要なアクセス道路であり、交流人口の拡大に重要な役割を果たすとともに、災害時の緊急輸送道路としても重要な役割を担っています。

当該区間は平成16年3月に暫定2車線で供用しましたが、トンネル区間が全体の約6割を占めているため、対面通行時の危険性が高く、規制速度は70km/hに制限されて、安全性・高速性に課題を残しています。

こうしたことから、平成21年4月に国幹会議で4車線化が認められ、5月には補正予算として成立したにもかかわらず、政権交代後まもない10月には執行停止、平成22年4月には着手見合わせとなりました。国では、繁忙期の渋滞がないことなどから、長崎バイパスの無料化などの社会実験による交通状況の変化等を踏まえて、改めて確認することとされています。

【2】この要望における課題・問題点は以下のとおりです。

上記のように安全性・高速性に課題を残すとともに、暫定2車線区間でひとたび事故等が発生すると、長時間全面通行止めとなるほか、市内の道路交通も含めて大渋滞となります。

実際に死傷事故率を見ると、県境～長崎多良見区間の5.4件/億台キロに対し、当該区間は11.3件/億台キロと2倍以上高い状況にあります。

長崎を代表するお祭りの一つであるランタンフェスティバルの開催期間中には、2年連続で事故による交通規制が行われたため、市内各地で渋滞が発生し、市民生活や観光客のアクセスに多大な影響を及ぼしました。

また、平成23年2月に長崎南環状線が開通し、長崎港臨海部からの物流などによる交通需要が高まっており、当区間の安全性・高速性の向上がさらに求められています。

さらに、本県が最重要課題としてハウステンボスと共同で取り組んでいる「上海航路（長崎港～上海）」が平成24年2月に就航しており、アジアから多くの誘客が見込まれるため、長崎港から県内外の主要都市への高速性・定時性の確保が非常に重要となります。

加えて、当該区間は広域的幹線道路ネットワークにおける隘路区間となることから、大災害時にネットワークが担うべき緊急輸送機能を大きく低下させる可能性があります。

【3】本県が望むことは以下のとおりです。

・長崎バイパスの無料化社会実験においても交通状況に変化は見られず、4車線化の早期事業化を望みます。

【4】要望が採択されることによって、以下が可能となります。

・対面交通の解消による安全性・高速性の向上、交通の隘路解消、事故による交通不能リスクの低減などを図り、観光の振興や物流の効率化を支援します。また、併せて災害時の緊急輸送機能を強化します。