

令和3年度山口県公共事業評価委員会（第3回）審議概要

日時：令和3年8月27日（金）13:30～

場所：県庁4階 共用第3会議室（Web会議により実施）

出席委員：進士委員長、有吉委員、浦上委員、小谷委員、坂口委員、関根委員、伊達委員、
船崎委員、古田委員、三輪委員

※各委員はオンラインで参加

議事概要

◆補足事項等説明

① 事業費の記載について…第2回審議

○項目調書等に記載している事業費の違いについて

＜説明及び審議＞

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

現在価値化をするときは説明があったように長い事業で過去にお金を使っていると現在価値化した事業費は大きくなるということで、それがB/Cにどう影響するのかなということを考えると、B/Cが大きくなる方に働く。結局、費用も便益もどちらも現在価値で計算しているという理解でよいか。

県)

そのとおりである。費用も便益も両方現在価値化している。

委員)

了解した。

委員)

この先、デフレーターとか社会的割引率というのは全ての事業で同じ値を使うのか。それとも事業によって、デフレーターや社会的割引率は変わるのか。

県)

現在、社会的割引率は、全事業で同じ値を用いている。デフレーターは年度ごとには当然異なるが、事業ごとにマニュアルでどういう値を用いるか決まっている。

委員)

了解した。

②江崎漁港海岸 漁港海岸保全施設整備事業(高潮対策)(2-14)山口県事業【再評価】・第2回審議

○江崎漁港海岸施工手順について

＜説明及び審議＞

県)

配布資料(パワーポイント)により説明

委員)

湾奥の波高が10cmぐらいかもうちょっと湾口より高くなるということはわかっているが、湾奥側の波浪による被害が今までなかったということを確認しているから、水門を最後にしたという説明と思ったが、そうでもなかったの、若干混乱している。結局、最後の説明資料の結論の3番目で説明していることは今後

状況をよくみて事業によっては水門から実施することもあるということを行っているのか。最終ページの結論3番目はちょっと言っていることが理解できなかった。

県)

補足説明すると、江崎漁港海岸は非常にいびつな湾の一番奥にあり、波は海上の吹送距離の長さによって波が高くなるが、当海岸は非常にその距離が短く、浪が高くなることによる被害でなく潮位がゆっくりと上がることによる被害となっている。浸水被害が3ページ下の写真にあり、浸水被害を受けても、漁船は普通に係留されており、波が高くなることによる被害状況ではない。そのような状況を踏まえ、防護ラインを早く整備することを考え、全体事業費が約 23 億円だが、今まで 10 億円を投資して、胸壁と護岸については、約 80%完了させている。要はこれから整備する水門と取付護岸 60m及び胸壁 50mが予算の約 6 割を占めており、残り 20%の防護ライン延長を占めている。この区間の事業費が非常に高いので、安価で防護ライン早く構築できるというところを優先して整備している。それと、漁港については、護岸への係留があるので、その影響を最小限にするという2点を踏まえ、整備してきたという状況となっている。

委員)

要は、前回私が心配に感じた事は検討済みであって、状況に応じては湾奥部から整備するという回答であれば、私は何も心配していないが、そういうことか。

県)

正直にいうと、本来は、実際に施工手順を踏まえて、どの区間が高くなるかということまでは検討していない。波が直接当たるようなところではないので、そのような検討が必要でない海岸と考えている。施工手順による被害の観点で実施する必要がある海岸ではということで最終の結論3番目のところで、将来検討するということを記載した。今回の意見を踏まえて、そのような検討の必要な海岸は実施していこうと考えている。

委員)

その3番目の結論はそのような意味ということで理解した。よろしく願います。

◆令和2年度 山口県公共事業評価委員会意見への対応について

○道路事業

<意見内容>

「自動車専用道路については、出入りがインターチェンジに限られるため、事故発生時の情報を適切に発信するよう努める必要がある。」

<対応>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

<審議>

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

道路の情報が早く伝わると良いと思っていた。状況が分からないのが一番嫌で、いろいろな情報が携帯からも見られるということは、渋滞などを回避できると思う。

委員)

今年の冬は、何回か凍結で山口宇部道路が通れないことがあり、宇部東 IC から降りなさいと案内が出ていた。案内板が少ないなと思っていたので、委員会で案内板を増やしてほしいと、発言したが、案内板は結構あるという印象である。逆をいうと、普段は目立たないが、しっかり案内がされていた。

Twitter等で情報が見られることを県民の皆様知ってもらおうよう、情報等を発信するツールがあると

いうことを熱心に情報発信してもらえればと思う。

この大雨で一部の道路ががけ崩れで止まったとき、Twitterに情報があると分かっていたら見たが、違うところを知った。情報発信をお願いする。

◆説明及び審議

① 一般国道 491 号 一ノ俣拡幅 道路改築事業(番号 2-2)山口県事業【再評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

この案件は、公共事業の難しさが色んな面で現れている。計画交通量一日 1,600 台の根拠と、維持管理費が 41 百万から 511 百万となった要因はなにか。

県)

計画交通量については、平成 22 年の交通センサスペースをもとに平成 42 年の推計交通量を試算して OD 表を作成し、当該路線の交通量を推計している。

委員)

今は交通規制やコロナで交通量が減っているだろうが、以前のときの実績というのはどのくらいか。

県)

交通量については、平成 27 年度に交通量調査を実施している。24 時間の自動車交通量は 1,403 台となっており、計画交通量と 200 台程度の差である。

委員)

維持管理費について教えてください。

県)

維持管理費が増えた要因は、近年の実績により原単位が見直されたためである。橋梁補修の実績が増えたことで原単位が増えている。

委員)

前は全く入っていなかったのか。

県)

前は実績が少なかったため、原単位が少なかった。

委員)

便益等は現在価値化して供用後 50 年間の費用を毎年毎年足していくのか。

県)

供用後 50 年間の費用を現在価値化して合計した費用である。

委員)

維持管理費の 41 百万から 511 百万は、最初の時の見通しが甘かったのか。

県)

前回からマニュアルが変わっているため原単位も変わっている。

委員)

基本的にはマニュアルが変わったということか。

県)

前回平成 20 年だったのが、今回は平成 30 年に変わっている。

委員)

岩石の硬度が想定外だったことや、騒音対策による掘削方法の変更、残土処の変更、交通規制の制

限があったり、色々な問題点が出て、事業費も事業期間も延びたという結果になっている。以前も述べたが事前調査の重要性をすごく感じる。一方、自然が相手のため、わからない部分もあるのは仕方ないが、リスクを最小限にする努力をこういった事例の中から他の案件にも応用していくことが必要となってくるかと思う。

県)

こういった事業を踏まえて、工事がスムーズに進捗していくようにしていく。

委員)

残土処分というのはどのように行うのか。

県)

残土処分については、公共残土処分場へ運搬し適切に処分している。

委員)

硬い岩は残土処分する、実際に使える土は工事に流用するといった分け方はできないのか。

県)

土を盛るときは、ある程度の細かさに岩を砕かないといけませんが、あまりにも硬すぎて細かく割ることができないため、今回は残土処分としている。

委員)

ある程度サイズが小さかったり柔らかければ、工事に流用できるという理解でよろしいか。

県)

柔らかすぎても道路の支持層としてもたない場合があるが、通常の土砂であれば流用できると思う。

委員)

硬い岩の岩石名は何岩か。

県)

凝灰岩である。

委員)

環境配慮について、ホタルのことについての記述がないが、配慮はしないのか。

県)

現時点で記述はしていないが、ホタルに関する条例があり、下関市に工事着手届を提出して施工することとしており、環境に配慮して工事を行う予定である。

委員)

張出し歩道をつけることで河川改修をしないですむということか。

県)

張出し歩道にすることで、護岸の増築の必要がなくなり影響を減らしている。

委員)

メンテナンス費用等も併せて張出し歩道にしているのか。

県)

はい。延長も 25m 程度で、民間施設や河川配慮のため実施している。

委員)

全線を通して歩道があるのか。

県)

国道 435 号との交差点から道路改良を進めており、歩道も整備している。

② 主要地方道 徳山本郷線 道路改築事業(番号 2-3)山口県事業【再評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

便益の単純合計が 67.5 億円で、現在価値化 4%により 27 億円まで下がる理由が分からない。

時間短縮が 1 分しかないので、時間短縮の 60.8 億円が誤りにも思えるが、如何か。

県)

現在価値化の計算として、今後 50 年先までを対象としており、かつ、社会的割引率により遠い将来の額ほど現在価値化するとかなり小さくなるため、このような値となる。

委員)

コストはほとんど上がらず、現在価値化しても 1,000 万円の違いしかないため、疑問に感じた。

県)

費用は、事業完了年度の令和 6 年度までを対象とするため、現在価値化してもあまり下がらない。一方で便益については、今後 50 年を対象とするため、単純合計と便益に差が出る。

委員)

今回、交通事故の便益が 4,000 万円となっているが、一ノ俣は 200 万円となっている。もう少し交通事故の便益について説明してほしい。

県)

交通事故減少便益は、交通事故による損失額の、整備ありなしの差により算出する。交通量や交差点の数などにより便益を算出しており、結果として数値に差が出ている。

委員)

一ノ俣の交通量が 1,600 台/日、当事業の交通量が 900 台/日で少ないが、当事業の方が交通事故の便益が高い。なぜか。

県)

整理し、次回回答する。

委員)

路線延長や歩道の有無を含めて説明をして頂きたい。

委員)

事業区間が短いが、今回の整備で徳山本郷線の 2 車線化が完了することでよいか。

県)

この区間が完成することでほぼ完成する。一部、2 車線でない区間が残る。

委員)

残っている区間は別の事業にて実施するのか。

県)

別の事業にて実施する。

委員)

この B/C は、今回の整備で徳山本郷線の価値が全体的に上がるということか。また、別で事業を実施すると、徳山本郷線の価値がさらに上がるのか。

県)

今回は、事業区間に対する B/C である。

委員)

事業区間の B/C であることは了解だが、徳山本郷線全体が 2 車線化されれば、B/C は上がるのか。

県)

路線全体としてではなく、事業区間を整備することによる事業の B/C を算出しているため、徳山本郷線全体の B/C が上がる、下がるとは言えない。

委員)

そうだと思うが、ボトルネックが解消されれば路線の価値が上がるのではないか。

県)

数値では評価できないが、すべての箇所が二車線化されれば、路線全体の価値が上がると思われる。

委員)

数値反映できないメリットを記述できれば、事業の価値が上がると思う。

委員)

法面工法に緑化工法を採用するとあるが、強度面はどうか。先般の雨により、山口宇部道路の法面が崩れた映像を見たが、今後 50 年間もつのか。

県)

切土で法面が露出する箇所、岩盤が露出したり、切土勾配を緩くできる箇所に緑化工法を採用することとしている。

委員)

環境面だけではなく、豪雨にも耐えられるのか。

県)

緑化工法を採用する箇所としては、切土勾配を安定勾配としているため、安全である。

委員)

コスト面や維持管理費は、法面对策工より安くなるのか。

県)

法面对策工を行う方がコストがかかる。

委員)

山口宇部道路の法面工法はどのようなものだったのか。

県)

緑化ではなく、自生していたものである。

委員)

便益計算について、リダンダンシーは便益の数値に含まれているのか。

県)

国のマニュアルで計算対象とされていないため、含まれていない。

委員)

道路の優位性を示すためにリダンダンシーを便益に含めることは必要ではないかと感じている。最近の災害に対して、リダンダンシーを確保しているということも、便益計算に入れるべきではないか。

県)

いまのマニュアルでは数値化できない。今後、情報収集を行っていく。

委員)

便益の値は、マニュアルに基づいて算出した値であり、仮定であるため、他の要素も便益の中に取り込めるのではないかと考えている。

委員)

数値化が出来ないものをいれることで、公共事業の説明に、よりつながるのでないかと思う。

委員)

掘削について、標準工法から工法を変更しているが、切土幅が狭いことは事前にわかっていたのではないか。

県)

工事は、平面図や横断図をもとに実施するが、図面上では標準工法での施工が可能と判断していた。しかし、横断図は20mピッチであるため、図面では十分把握できない断面もあり、現場状況により工法変更が必要と判断した。

委員)

横断図が少なかったということか。

県)

少なかったということではない。横断図と横断図の間は把握が困難なことがある。

委員)

横断図のピッチは、決まりはあるのか。

県)

工事の実施に用いる図面は、20mピッチである。

委員)

20mピッチで作っても分からなかったのか。

県)

今回はそうである。

委員)

落石防護工があるところなので、法面对策はしっかりしたほうがよいだろう。費用もかかるが仕方ないのではないか。

③ 一般県道 蜂ヶ峯公園線 道路改築事業(番号 2-4)山口県事業【再評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

事業期間の延伸理由が筆界未定地の解消とあったが、筆界未定地とは何か。また現状と今後の見通しについて教えてほしい。

県)

筆界未定地とは何らかの理由で境界が確認できずに、境界がはっきりされないまま処理されてしまった土地のことである。それで法務局に登録されている土地のことをいう。

事業を進めるにあたって、用地買収が必要になるが、筆界未定が解消されないと、事業用地の買収ができない。筆界未定を解消するには、そこに係る関係者を集めて、改めて境界を確定する必要がある。境界が確定したうえで用地買収ができることになるので、その処理に時間がかかっており事業期間の延伸となった。

委員)

登記はされているけど、正確な用地境界が分かっていないということか。

県)

そのとおりである。

委員)

登記されている地権者が何代も前の人で、それをさかのぼるのに苦労する話をよく聞く。そのような状態なのか。

県)

地権者を調べたり、探したりするのも時間を要している。

委員)

筆界未定地は広い範囲にあるのか。

県)

数ヶ所ある。

ただ、これまで時間をかけて調査する中で、概ね令和4年度中には解消できる見通しが立っている。今後用地買収を進めて、令和5年度から工事着手する予定である。

委員)

今回は2年の延伸だが、状況によってはもっと時間を要することがあるのか。

県)

状況によっては、全く事業が進捗しなくなることもある。

委員)

了解した。

委員)

同じような質問だが、筆界未定地があつて、それが解消されない場合には事業が中止となるのか。令和11年まで延伸しているが、何年延ばしても見通しが立たない気がするが、今どのような状況か。

県)

事業によっては見通しが立たなくなることはあるが、当事業では地権者との調整ができており、筆界未定地を解消する見通しが立っている。

委員)

了解した。

委員)

資料に道路のルートが示されているが、カーブが非常に多い。新設する道路でここまでカーブが多いのは珍しいと思う。一部トンネル区間があるが、もっと長いトンネルを配置するなどしてカーブの少ない道は計画できないのか。

県)

道路の起終点の高低差が大きく、道路勾配を道路構造の規格内に収めるために、このようにカーブの多い道路となっている。ルート選定にあたっては、トンネルや橋等の配置検討も行っており、その中でもっとも経済的な案を採用している。

委員)

パワーポイントの資料に勾配が14%と記載があつたが、これは現道の町道か。14%といたらかなり急勾配である。

県)

現道の町道である。道路勾配が14%で、曲線半径が15mのカーブが2ヶ所ある。

委員)

サーキットのようだが、ここまでしないと上がれないとのことだから、道路がこのような計画になったと分

かる。

委員)

先ほどの主要地方道路徳山本郷線では、リダンダンシーという記述があった。

本事業ではヘリフォワードベースによる物資の輸送について書かれており、同じようにリダンダンシーという記述があっても良いと思うが、どうか。

県)

徳山本郷線と同じようにリダンダンシーも事業目的の1つである。

委員)

はっきり記述したほうが良いという印象を持った。

和木地区方面から、蜂ヶ峯総合公園までの道が1本しか無く、新たな道路を整備するとの説明であったが、資料の地図を見ると岩国方面から公園へ上がれる道があるように見える。道はあるのか。

県)

岩国側から公園へ車で上がれるような道はない。

委員)

今ちょうど2つの自治体の間に道を計画していることから、両方にとって防災的に主要な公園や広場という位置付けになるのか。

県)

ヘリフォワードベースは災害時、県東部地区に物資輸送等を行う運用拠点として、整備されている。

委員)

和木町中心部から蜂ヶ峯総合公園に行くには、この町道しかないのでリダンダンシーを考えて新たな道路を整備するという理解でよいか。

県)

そのとおりである。

委員)

了解した。