

令和4年度山口県公共事業評価委員会（第4回）審議概要

日時：令和4年9月5日（月） 9:30～

場所：県庁4階 共用3号会議室（対面とWeb会議のハイブリッドにより実施）

出席委員：進士委員長、古田委員、小谷委員、船崎委員（対面）

伊達委員、有吉委員、浦上委員、坂口委員、塩田委員、関根委員、三輪委員（Web）

議事概要

◆説明及び審議

①江頭川 周防高潮対策事業（番号2-16）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）

防潮水門は、電動で開閉するのか。それとも人力で担当者等が現地で操作するものなのか。排水機場はどうか。

県）

防潮水門は電動で、排水機場のポンプはエンジンによる発動となっている。水門も排水機場も事前に水位が高くなると予想された場合は、操作員が現地で操作をする。

委員）

現地での操作を考えると事前にとはどのぐらいのイメージでどういう視点で決めているのか。

県）

浸水が始まる高さ、水位の上がりやすさ等の河川の特性や气象台等からの情報を踏まえ、いくらかの余裕をもって操作を行っている。

委員）

水門の横から海のほうへ出ている導流堤の役割は何か。排水機場の吐出し口にもあるが、必要なのか。この大きさの根拠を教えてください。

県）

水門は波などの外力に対し、安定計算を実施して設計する。水中部も抉られたりしないように見えない範囲にも波のエネルギーを軽減するためのブロック等を施工する。場所により違うが、ここでは波のエネルギーを軽減する必要があるため、導流堤や消波ブロックを施工することとしている。排水機場出口は放水先の防護を兼ねている。

委員）

水門等の施設の耐用年数はどのぐらいか。経済性の観点から防潮水門を選んだとされたが、経済性とは建設のための費用だけなのか。機械等の耐用年数がどのように勘案されているのか。

県）

防潮水門、排水機場は様々な施設機器により構成されており、施設全体で耐用年数を出すことは難しい。費用対便益の算定上は50年として計算している。適宜、定期点検を行い、その結果により、必要に応じて補修・更新しながら供用している。

委員）

事業内容から、事業の効果が発揮されるのは、事業完成時点となるか。

県）

その通りである。

委員)

順調に進んでおり進めるべきである。確認だが、代替案である防潮堤案の事業費はいくらか。

県)

防潮堤案は防潮水門の事業費の1.3倍程度と算定している。

委員)

水門ができており、ある程度の進捗があるため、事業開始当初の代替案は、現時点では現実的ではないと思うが、調書では当初の代替案を記載しているということの良いか。

県)

その通りである。

②厚狭川 周防高潮対策事業(番号2-17) 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)

防潮堤の既設と新設の高さの差はどのぐらいか。既設と新設の上端部分に隙間があるのか。

県)

既設と新設の高さの差については、堤防高さは設計潮位から決まっており、区間により違っている。既設と新設の上端に隙間が生じれば、間詰をする場合もある。既設護岸が老朽化し利用できない場合は撤去し、新設のみで安定するように設計する。ここでは標準的な断面を示しており、実際はケースバイケースで対応している。

委員)

古い橋があった場合、流木が引っかかって被害が発生すると聞いた。流木に対する対応策はどうか。

県)

本事業区間に基準を満足していない橋はないが、流量を阻害するような桁下高さや橋脚の数など、流下能力を満足しない場合は、架け換え等で対応する。

委員)

江頭川と厚狭川の事業で工法が違い、厚狭川は、工事が完了すれば効果を発揮しているのが、目に見えて分かるが、先ほどの江頭川の水門は工事が進んでいる実感がないと思う。いつ工事が完成するのか、地元住民に説明がされているのか。

県)

周辺の自治会等の地元関係者には、工事着手前に工事内容や実施時期等を周知している。

委員)

了解した。

③松谷海岸 海岸侵食対策事業(番号2-18) 山口県事業【再評価】

④小串港松谷地区 海岸侵食対策事業(番号2-19) 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)

現地視察時にも確認したが、重力式擁壁を新たに設置することについて、住民への説明は済んでいるのか。また、住民の反応はどうだったか。

県)

重力式擁壁の詳細な高さはこれから検討するため、まだ住民へは説明していない。

委員)

現地視察で侵食対策の効果を確認したが、事業として上手くいったのではないか。また護岸工事に県内産の石材を使っているのは良かった。

委員)

潜堤について、段階的に整備するのは元々の計画だったのか。

県)

潜堤は施設の規模が大きく、施設の効果や影響を確認しつつ段階的整備を図ることが有効であると文献にあり、また他事例での実績もあるので、当初から段階的に整備する計画としていた。

委員)

どの程度の潜堤を整備したら、侵食対策の効果が得られるか分からないのか。

県)

設計基準に基づき、どの程度の潜堤を整備すれば、侵食ではなく堆積傾向が発生するか確認している。

委員)

重力式擁壁とはどのような構造物なのか。

県)

他事業でも一般的に用いられる、自重により外力に耐える構造物のこと。

委員)

潜堤のメンテナンスは、5年に1回点検するのか。

県)

潜堤や離岸堤等の沖合施設の点検手法は検討中である。離岸堤は、ドローンでの写真撮影と陸上目視による点検を考えている。また、潜堤は、UAV グリーンレーザ測量等による点検を考えているが、コストもかかるので今後の課題と考えている。

委員)

せっかく効果がある施設のため、新技術を上手く活用して、維持管理を行ってほしい。

◆令和3年度 山口県公共事業評価委員会 個別事業に対する意見への対応について

○海岸高潮対策事業

<意見内容>

「海岸高潮対策事業については、社会経済情勢の変化に応じて、優先箇所等を踏まえた効率的なハード対策を着実に進める必要がある。」

県)

配布資料(パワーポイント)により説明

委員)

事業費が減っていることはよく理解できた。高潮対策は事業が完成しないと事業効果を発揮しないところが苦しいことはわかる。台風自体も地球温暖化で大型化しているところも気になっている。優先付けをしっかりと効率的なハード対策を検討いただければと考えている。

◆説明及び審議

⑤柳井港 岸ノ下地区 港整備交付金事業 (番号 4-5) 山口県事業【事後評価】

<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)

事業費が約 0.9 億円の減とのことだが、減少した主なポイントは？

県)

可動橋の改良について、当初は全体的な更新が必要と考えていたが、実際に分解して中を確認すると、まだ使えるものがあることが確認されたことや、落札減があったことが事業費の削減に繋がったと考えている。

委員)

交通流動の改善の結果、交通事故の数が減った資料はあるか。

県)

通常の道路でないため、交通事故等の件数を把握できる資料はない。フェリー会社からは、利用客の誘導が楽になり交通安全上、良くなったという声をもらっている。

委員)

良くなったという利用者の声があるのであれば、説明に加えたほうが良いと思う。

委員)

以前、事後評価の際に、利用者は施設が良くなれば皆良いと回答するが、全市民がそう思っているかはわからないので利用者アンケートを出さないでください、と言った記憶がある。だから、委員の期待に沿えないことになっているかもしれない。

委員)

交通結節点として、離島航路等の拠点を整備した上で、バス停や国道 188 号の整備が併せて行われており、連携がうまくできている事例として示していただいたが、何か働きかけとか、特別に何かをしたというようなことはあるのか。

県)

国道 188 号が整備されたので柳井港を使ってくださいというような直接的な働きかけは行っていない。国道の整備は国交省で実施されており、事業の連携という部分では考慮しながら整備を進めていく必要があると考えている。

委員)

自動車やバスやフェリー等、いろいろな公共交通機関が連携できている事例を見せていただいた。

委員)

四国に行くときに利用したことがあって、事業以前も以後も乗船したことがあるが、良くなったと思う。

徳山港であれば、近くに駐車場があり、車を置いてフェリーに乗船することもできるが、柳井港にも長時間用の駐車場があるのか。

県)

待合所の前にある駐車場は送迎用の駐車場であり、短時間の利用を想定している。長時間用の駐車場としては、近くにある県の所有地を利用できる。

委員)

駐車場があるので停めていくこともフェリーで車を乗せていくこともどちらでも選べるということで理解できた。

先ほどの様々な公共交通機関の連携の話にも繋がるが、バスの時間とフェリーの時間は連携が取れているのか。

県)

バスの本数もフェリーの本数も一日何便と限られた中で、運用しているので、その連携が悪い時間も中にはあると思う。運航ダイヤの都合上、利用者に不便が生じるような場合は、バスやフェリーの各会社に

何らかの働きかけを行うなどの対応を考えていく必要があると思う。

委員)

離島航路では平郡航路の効果のみを述べられているが、それ以外の祝島航路や松山行の内航フェリーを含めた、全体の利用状況を示した方がいいのでは。

県)

近年の新型コロナの関係等で、事業開始時と比べると全体的には利用者数は減少傾向にある。施設利用料の減免や、フェリーで利用できるプレミアム商品券の発売などにより利用促進を図っている。

委員)

そうであれば、なおさら全体像がわかるような資料を提示された方がいいのではないかと思う。

県)

今後留意する。

⑥ 一般県道宮野上佐々並線 交通安全事業（番号 2-21）山口県事業【再評価】

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

関係市町及び地元の意向について、他地区では積極的な意向が書いてあるが、当地区では「地元住民は概ね事業に協力的である」と消極的な意向に見える。地元の方は実際どう考えているのか。

県)

通学路ということもあり、地元自治体からは早期に事業を推進して欲しいとの要望がある。地元住民については、立退きなど事業による生活への影響がある方もいるので、丁寧に交渉を進めている。交渉を進める中で、概ね事業が進めていける状況となっているので、このような表現としている。

委員)

費用対効果について、交通事故等で実態が示せるのではないか。

県)

事業が完了した際は、実施前後の死傷事故件数の比較をお示ししたい。

委員)

了解した。

委員)

用地進捗率が53%ということで、まだ半分程度残っているのが気になる。

県)

用地について、買収できる土地を一遍に買収せず、工事に着手する箇所から順番に買収を進めているため、進捗率が53%とあまり高くない。中には出来るだけ耕作したいという方もいるので、工事の時期が先の用地については、計画的に工事が進められる時期に買収を行っている。

委員)

建物補償が切り取り補償から移転補償へと変わったということだが、まだ用地補償対象者が半分程度残っている中で、一貫した補償基準で、用地交渉を進めていただきたい。

県)

建物補償について、買収を必要とする部分が小さい場合、切り取り補償を採用することが多い。ただし、その部分が例えば台所など、住宅において重要な箇所であった場合、切り取り補償でなく、移転補償となる。当初は、建物の中に入れなかったため切り取り補償を想定していたが、事業着手後、実際に建物の中に入って調査したところ、移転補償が必要となったため、新規事業評価時と比べて増額となった。

委員)

人によって補償基準が変わるということが無いようにしていただきたい。

県)

承知した。

委員)

宮野小学校までの通学の安全性が主眼ということであれば、他事業になるのかもしれないが、国道9号を横断する部分についても検討しなければ、事業効果が出ないのではないか。

県)

国道9号については、既に道路を横断する地下道が整備されており、歩道も整備済みである。このため、当事業で県道の歩道が整備されれば、当該地域から宮野小学校までの安心・安全な移動経路が確保できる。

委員)

了解した。

委員)

中間部 0.5km が完成したから、安心・安全な道路交通環境が確保されたとあるが、中間部のみの整備で、十分事業効果が発現するということか。

県)

中間部の 0.5km 区間において、安心・安全な道路交通環境が確保されたことを示している。説明が不足した部分があるが、一部の区間において安全を確保したことを示したものである。

委員)

通学合同点検における対策必要箇所数の減少について、令和3年度末時点で1箇所なのが、今回0箇所となったと書かれている。中間部を整備したら、対策必要箇所が解消されたということか。

県)

事業全体が完了することにより、0箇所となるという意味である。誤認させるような表現となっていたため、今後、気を付けたい。

委員)

事業完了後に解消されるということで理解した。

施工順序について、中央部から施工し、次に奥側を施工するのは何故か。

県)

近接する住宅が多い箇所を優先した施工順序となっている。

委員)

用地買収を優先とした順序ということか。

県)

歩道を利用される方が多い箇所を優先して整備を進めている。

委員)

了解した。