

令和5年度山口県公共事業評価委員会(第1回)審議概要

日 時： 令和5年7月27日(木) 9:30～11:00

場 所： 県庁4階 共用第3会議室（対面とWeb会議の併用により実施）

出席委員：（対面）進士委員長、宗近委員、小野委員、古田委員、関根委員、種市委員
（Web）浦上委員、三輪委員

議事概要

◆令和4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

○道路事業

〈意見内容〉

「道路事業については、大幅な費用増加や事業期間の延長等が極力生じないよう、①現場条件や周辺環境の把握に努めるとともに、②関係機関との調整を綿密に行う必要がある。特に、協定締結等を伴う関係機関との調整にあたっては、協定等の着実な履行に向けて、より一層努めていく必要がある。

また、③事業効果の早期発現に向け、事業区間における投資の優先度の設定や、段階的な供用開始などの検討が必要である。」

〈対応〉

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

意見①、②に関してはよくある話題だが、特に昨年度、鉄道事業者の列車運行の変更によって工事費が上がる事例があった。鉄道事業者と事前に打ち合わせをしていると思うが、本庁職員が打ち合わせに参加することで変化があるのか。

県)

本庁職員は全県の事例を集約しており、他事例の状況も踏まえながら意見をしていくことで問題を早期に把握することや、問題を発生させないように事前に手を打つことができる。

委員)

鉄道事業者は本庁職員が参加することできちんとするのか。

県)

過去の事例を踏まえながら情報共有していくこととしている。

①国道435号美祢～豊田バイパス 道路改築事業(番号 4-1)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)

再評価と異なり、事後評価は事業完了後5年経過してからの評価となるため B/C の観点から評価しづらい。事故が減少した、交通量が増えたなどの定量的な評価が聞ければ納得しやすいと思うがそのような観点

で評価はできないのか。

県)

交通事故は整備前の平成 23 年から平成 29 年の間で 27 件発生しており、年平均で 3 件の交通事故が発生していたが、整備後の平成 30 年から令和 2 年の間で 1 件と年平均で 0.33 件と減少しており、定量的な観点からも効果が出ていることは確認している。

委員)

定量的な評価をしているのであれば、もっと積極的に評価できるようになる。

委員)

今後の事後評価の必要性はないと書いてあるが、R5 年度に事後評価を実施しており、表現がわかりにくい。

県)

事後評価の必要性なしというのは、今回(R5 年度)事後評価をしたことで、今後さらなる事後評価の必要性はないという意味で記載している。

委員)

そういうことであれば、ベネフィットの部分をもっと評価に入れるべきである。

委員)

観光客のグラフがあるが、R元以降は集計していないのか。

県)

R2年以降はコロナの関係で減っている。

委員)

事情は分かるので、データがあるならそういった説明もするべきである。

委員)

道の駅のオープン景気で観光客が増えただけで、コロナがなかったとしても減っていたらう。

開通直後ならわかるが事業完了後5年では根拠として弱いのではないかと思うので、今後の参考にさせていただきたい。

委員)

今回の事後評価の結論で、今後のさらなる事後評価の必要性はないということは理解できるので、資料として残しておいてほしい。

②主要地方道萩篠生線 道路改築事業(番号 4-2)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)

ベネフィットに関する効果が大きかったのは観光客数の推移で分かった。萩から長門峡に行くルートで長門峡以外のところはあまり変化がないように見えるが、観光客がこの道を通って行ったというのが分かる情報はるか。

県)

観光客がここを通るようになったか定量的に算出しようと思い、観光協会等に問い合わせを行ったが、そのようなデータはなく、この区間を通った観光客の台数までは把握できなかったため、バス会社に状況を聞き取

った。

委員)

急勾配の箇所をバイパスにすると距離が短くなり、勾配は厳しくなると思うが実際はどうか。

県)

整備前の勾配は 7%で、整備後の勾配は 6%となっており、改善している。

委員)

改良により勾配もゆるくなり距離も短くなったということだが、この路線の他の箇所にこのような改良ができるところがあるか。

県)

詳細に調べてみないとわからない。また、地元の要望等もある。同じような改良ができるところがあるかどうかすぐ回答はできないが、線形が悪いような箇所は存在する。

委員)

今回の事業は、最も問題のある厳しい区間を改良し、よりよくなったということによいか。

県)

そうである。

委員)

道路防災総点検の要対策箇所の解消が目的にあがっているが、今年の雨で通行止めになるような災害は発生していないのか。

県)

当該区間で通行止めになるような災害は発生していない。

委員)

通行止めになると円滑な交通の確保に支障があるので、災害による通行止めもなくなったことも定量的な結果として示すことで理解しやすくなる。

委員)

一般的な評価の時は定量的な数値として交通量の変化や時間短縮の数字を算出しどういう効果があったかという話をされていると思うが、事後の場合、完成してから 5 年間でどういう風な変化があったかを整理すれば理解しやすくなる。

県)

定量的な部分についてはバックデータとして調べているため、今後は事後評価時でもある程度示していくように検討していきたい。

◆令和4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

○街路事業

〈意見内容〉

「市街地内での整備である街路事業は、移転補償に係る調整等に時間を要していることから、関係者間の調整を綿密に行い、事業が円滑に進むよう特段の配慮が必要である。」

〈対応〉

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

事前の調整について、以前から行われていることかと思う。関係者が多く大変かと思うが、今後も事業を円滑に進めていただきたい。

県)

了解した。

◆説明及び審議

③都市計画道路環状一号線 街路整備事業(番号 4-3)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)

整備した箇所について、交通量のデータはあるのか。

県)

ピンポイントの交通量のデータはないが、計画交通量を推計したものがある。この計画交通量については、当該事業箇所の北側の道路改築事業が完了したものと推計しているため、現況の交通量とは異なる。

委員)

道路改築事業と街路整備事業について、目的の違いみたいなものがあるのか。

県)

今回事後評価対象の環状一号線街路事業と、隣接する防府環状線の道路事業は、一連区間であり、目的や整備効果は似ている。

基本的には、どちらも道路整備を行う事業であり、都市部の道路で街路として位置づけられているものは街路整備事業で行い、それ以外の地域の道路については道路改築事業で行っているなど、事業手法の違いがある。

委員)

整備後の道路について、歩道が十分広いように見える。これだけの広さがあると自転車がよく通ることができると、自転車と歩行者が接触する可能性があると思うが、分離するなどの対策をしないのか、もしくはこれからの課題とするのか。

県)

歩行者と自動車の分離については、縁石や防護柵で分離したり、カラー舗装で視覚的に分離する方法があり、各々の交通量や利用状況によって整備を判断している。現在は、自転車利用者が少ないため、分離等の対策を行っていないが、今後通行量が増加した場合は改めて対策を検討するものとしている。

委員)

センサデータの更新の頻度はどのくらいのものであるか。

県)

5年に1回の頻度で更新している。直近の調査は令和3年度に行っている。

委員)

事後評価について、事業完了後5年経過したものが審議の対象となっているが、直近の交通量のデータであることが望ましいため、データが示せないならセンサの調査結果が公表された後に事業評価委員会を行うことを検討してみたいか。

県)

承知した。

委員)

都市計画道路の環状一号線について、点線の箇所が未整備ということであるが、同じ4車線、同じ幅員で整備を行うものであるか。

県)

当該事業箇所の北側の道路改築事業については、2車線で整備を行うが、その他の区間については、4車線で都市計画決定されていることから、基本、4車線で整備を行う予定である。歩道等の幅員については、沿道の利用状況や交通量により変化する。