

令和4年度山口県公共事業評価委員会（第2回）審議概要

日時：令和4年8月23日（火） 13:30～
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）
有吉委員、浦上委員、関根委員、三輪委員（Web）

議事概要

◆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

○道路事業

＜意見内容＞

「道路事業の効果について、線形不良や狭隘な箇所の解消等による時間短縮効果等に加え、災害時の代替性確保などについても、わかりやすい説明を行い、県民の理解をより深めていく必要がある。」

＜対応＞

県）

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員）

求められる4つの課題「支える」「守る」「備える」「つなぐ」のどれに該当するかを評価しているということだが、資料の表にあげられている事業には「つなぐ」に対して○が1つも付いていないが、「つなぐ」というのは具体的にどのような課題を示しているのか。

県）

「つなぐ」は老朽化した道路施設の計画的な修繕・更新等、日常的な維持管理の充実、効率化、異常気象時等の対応となっており、今回は道路を建設する事業を抜粋しているため○がついていないが、表の後半には「つなぐ」に該当する事業がある。

委員）

指標は分かりやすくまとめられているが、○がついていないとその事業は関係ないのかとってしまうので、表記の仕方を工夫した方が良いのではないか。

県）

表現について検討させていただく。

◆説明及び審議

①一般国道489号 横山拡幅 道路改築事業(番号2-1)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）

沢地形が見つかったというのが金額変更の1つの理由とされていたが、沢地形というのは地表から確認できるのではないか。よくボーリングで地質が変わったと聞かすが、沢地形は事前に分からなかったのか。

県）

事業化の時には詳細な測量等をせず、既存の地形図や、50mに1本程度の横断図を使用して概略設計を行い、詳細な部分分からない中で事業を計画している。この度、詳細な部分まで測量したところ、沢地形が確認されたため、補強土壁工が追加となった。

委員)

今回のように沢地形があとで分かって、費用が増えるというのはごく普通にあると思って良いか。

県)

常にあるわけではなく、今回は沢地形が事業化の時の横断測量の位置にはまらなかったため、やむを得ず増額となった。

委員)

これまでの事業期間は2020年度までとなっているが、2年空白があるのはどうなのか。

県)

再評価の実施要件が新規評価から10年目ということも記載されているため、今年度実施しているが、本来は2020年度までに再評価を実施すべきであったと考えている。

委員)

なぜ受けていなかったのか。

県)

再評価の実施要領に新規評価から10年目とあることから、そちらを優先して判断した。

委員)

国道で県の管理と国土交通省の管理に分かれているのは何故か。

県)

国道は政令によって国が管理する区間が指定されており、それ以外の指定外区間については県が管理するということになっている。

委員)

3桁の国道は県が管理しているのか。

県)

山口県内では、今回のような300、400番台の国道は県が管理している。

委員)

補強土壁のマニュアルが改定されて安全率が高まって事業費が膨らんだというのは分かるが、日本全国で同様の状況ということか。

県)

基準が変わるとそれに従うためどうしても経費が上がってくる。

委員)

当初考えていた補強土壁より大きな補強土壁が必要になるということだが、支持層は調査しているのか。

県)

支持層についてはボーリングで確認済みである。

②一般国道 490 号 宇部拡幅 道路改築事業(番号 2-2)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)

盛土用に使う予定だった土が購入土になったということだが、どういうものが流用に適して、どういうものが適さないのか教えてほしい。また、ボックスカルバートのプレキャストと現場打ちの違いを教えてほしい。

県)

まず土質についてだが、砂と石が混じりあったものが強度が高いとされているが、今回流用しようとして

いた土は粘土のような土質であり締固めができないため盛土材として流用するのが難しいと考え、やむを得ず残土処分とした。

次にボックスカルバートの工法についてだが、プレキャストは工場で作成し、現場で組み立てるものである。通常、今回のような大きいサイズのボックスカルバートは、施工期間は掛かるが経済的であるため現場打ちとすることが多い。

当初、非出水期に施工することを予定していたが、設計にあたり地元と調整したところ、施工は非耕作期にしてほしいと要望があり、より施工可能な期間が短くなったため、費用は掛かるが短期で施工できるプレキャスト工法に変更し、それに伴い事業費が増額となった。

委員)

粘土質の土が出た時は、残土処分するしかないのか。

県)

今回は、非常に土質が悪くて改良にも費用が掛かるため経済比較をして残土処分としたが、改良して流用することもあり、常に残土処分するわけではない。

委員)

今回の事業費の増額、事業期間の延伸の要因は、前回評価時にはどの程度分かっていたのか。事業が90%進捗しており、できれば期間内に完成させてほしかった。結果的に6年延伸となっているが、増額や延伸となる事象は分かった時点で挙げているのか、それとも最後にまとめて挙げる方針なのか。

県)

今回増額となった理由等は、前回の再評価以降に、他事業で掘削した結果土質が悪かったことや、ボックスカルバートの設計が固まって当初の想定と違った状況になったことによるものである。

委員)

了解した。事業期間が伸びたのは残念だが、途中で供用開始して、渋滞を緩和しているのは良かったと思う。

委員)

費用便益計算において、他の路線は令和4年2月のマニュアルを使用しており、この事業では平成30年2月のマニュアルを使用しているが、なぜ異なるのか。

県)

この事業は費用便益分析をマニュアルの改訂前に実施したためである。マニュアルが改訂され再計算を行うことも検討したが、改訂により便益を計算するための原単位が上がっており、便益が増え、B/Cの値が大きくなることが想定されたため、再計算は実施していない。

③一般国道490号 荒瀬バイパス 道路改築事業(番号2-3)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)

5年の延伸ということで、工事車両の増加による現道交通への影響を減らさなくてはならないということにどういったきっかけで気づいたのか、なぜ当初から考慮していなかったのか。

県)

当事業は、すでに供用開始している南側の荒瀬工区から実施しており、現在施行中の一ノ坂工区は平成20年代中ごろから詳細な計画を立てている。長い事業期間の中で設計がわりと近年であり、詳細な施工計画を検討する際に、改めて現地を確認したところ、狭いトンネル等が現道にあることから、当初予定していた起点側および終点側の両方から同時に施工し、2重に工事車両を通すのは難しいと考え、地

元への影響が少ない分割で施工することとした。

委員)

特段大きな変化があったからではないということであれば、今後はより精度の高い予測をお願いする。

委員)

道路事業でコスト縮減は土砂の流用と同じような内容になることは理解できるが、②の一般国道490号宇部拡幅道路改築事業で、この事業で発生する土質が軟弱であり、流用できなかったと説明があったにもかかわらず、このように記載しているということは流用できたものもあったということか。

県)

②の事業へ流用しようとした区間の掘削した土砂は土質が悪かったが、今後はトンネルもあり、その掘削した土砂は良質であると考えられることから、盛土や他事業に流用してコスト縮減したいと考えている。

委員)

まだ残工区があるから流用の可能性があるということでした。

委員)

供用している道路の維持管理についてだが、草刈りや捨てられたごみの処理などが今までよりされてない気がする。どんな管理をしているのか。

県)

維持管理費の中に草刈りの費用も入っており、限られた予算の中で出来る限りの管理をしている。また、掘削した法面の一番下の部分にあるコンクリートのブロックを以前は2段だったものを3段にすることで土の部分減らし草が生えにくいような工夫もしており、道路整備の際にも配慮していきたいと考えている。

委員)

人が歩いたりするところは清掃や掃除も大事なのではないかと思うので、そういう点も配慮してもらえればと思う。

委員)

トンネルのガイドライン改正に伴う増額で、160mのトンネルで3億円は大きすぎないか。

県)

ガイドライン改正に伴う要因を積み上げていくと、地山が悪いこともあり3億円程度の増額になった。

④主要地方道岩国大竹線 道路改築事業(番号 2-4)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)

建物補償の方法が変わったことにより、事業費が変化したという説明があったが、法律などが変わったためなのか、あるいは交渉の結果によるものなのか。

県)

当初は他事例を参考に補償費を算出していたが、実際に建物調査を行い、工場の利用形態等から補償を算定した結果、当初の見込みより増加したものであり、法律が変わったこと等によるものではない。

委員)

一般的な住宅の場合は一部補償が成り立つと思うが、工場の場合はそれが成り立たず、再構築になるということか。

県)

工場は再構築になる、というのではなく、補償物件の利用形態によって補償の内容が決まる。その利

用形態については、実際に建物調査を行わないと正確にはわからないため、当初は類似事例により補償費を計上しているが、実施にあたっては、実際に建物調査を行い関連施設などの利用形態も正確に把握でしたうえで、基準に基づき補償費を算定することとなる。

委員)

わかりました。用地補償費は問題になることが多いため、今後も県民が納得するような進め方をしてほしい。

委員)

土地は全筆買収しているのか。

県)

事業に必要となる土地の範囲のみ買収している。

委員)

これまでに説明のあった4件に共通した気付きであるが、いずれも事業費の増額及び事業期間の延伸をしている。実際に掘削したり、用地交渉をしてみないとわからないことがあり、道路事業の難しさを感じている。また、マニュアルの改訂等は基本的には安全側設計となり増額となる。さらに、今後は、インフレの影響によりさらなる事業費の増大が予想される。これらはやむを得ないことであるため、できることとして、事前調査等により当初事業費の精度を極力上げてほしい。また、事業費の増や期間の延伸のみを行うのではなく、事業区間内において投資の優先度を設け、部分的な効果発現を行うことなどの検討が必要と思われる。

県)

事業実施にあたりさまざまな変動要素があると思われるが、事業の効率的な実施や、早期の効果発現に取り組んでいきたいと考えている。

委員)

両国橋の架け替え時期に現場近くに行く機会があり、パネルを用いて住民の方に工事内容や完成時期などを説明している場面を目にしたことがある。これはすごく良いことで、説明責任やわかりやすい説明という点で評価できていると思う。今回現場視察に行った小野田山陽線の現場にも、工事内容を模式図で示す大きなパネルが設置されていた。そういうものは目的や内容が明確に伝わるため、日常的にそこを使用している人にプラスになることから、このような情報の発信を、今後も継続して行ってほしい。

⑤主要地方道小野田山陽線 道路改築事業(番号 2-5)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)

前回評価時よりも各便益が大きく増加している理由を教えてください。

県)

B/C の算出に用いるマニュアルが改定されたことや、交通量推計の結果、周辺の交通量に変化が生じていることが主な理由である。

委員)

便益が大きく増加している場合は、今後はその理由も説明した方がよい。

委員)

項目調書には、前回評価は平成27年時と書いてあるが、これまで委員会で審議しているのか。また、橋梁架け替えについて、大幅な増額となっているが、JR 委託時の条件は明確に設定されているのか。

県)

1 点目について、前回評価の平成 27 年は新規事業評価時のことであり、再評価として委員会に諮るのは今回が初めてである。

また、2 点目について、鉄道に近接する工事は、JR 西日本との協議により委託工事となり、その内容についても協議により決定する。さらに、協議で決定した内容に基づき、協定を締結したうえで JR 委託により工事を実施することとなる。施工の条件については、その協議書や協定書の中に示されている。

委員)

増額の理由のひとつがダイヤ改正となっており、一見すると受託者である JR 西日本内部の理由にも聞こえるため、県民が納得する説明ができるようしておく必要があると思われる。