

## 平成29年度山口県公共事業評価委員会（第5回）審議概要

日 時：平成29年9月11日（月）13:30～

場 所：県庁4階 共用第3会議室

出席委員：三浦委員長、有近委員、有吉委員、浦上委員、小谷委員、関根委員、伊達委員、  
深田委員、古田委員

### 議事概要

#### ◆説明及び審議

#### ◇平成28年度 山口県公共事業評価委員会 意見(街路事業)への対応について

##### <意見内容>

「歩道やバス停の整備により交通の円滑化が図られた街路事業については、交通渋滞の緩和による貨幣価値化が可能な便益を示していくなど、事業効果をよりわかりやすく説明していく必要がある。」

##### <対応>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

##### <審議>

意見なし。

#### ① 都市計画道路 新南陽停車場線 街路整備事業（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)

道路整備において、交通弱者がいかに安全に通行できるかが大事だと考えている。

いろいろ場所が整備されているが、整備前の方がよかったのではと思うところがある。それは、歩道の整備である。例えば、今回の案件において、整備後、確かに歩道が整備され広々とし見通しが良くなっている。しかし、新たに歩車道境界ブロックがされた場所については、元々、ガードパイプが設置されていた。つまり、車が進入しても、歩道を歩いている人や自転車は、守れていた。最近、歩道に誤って車が進入し、通学中の児童が怪我をしたというニュースを聞くが、このような整備が交通弱者を守る設計となっているのか疑問である。

国道については、歩道も整備され、ガードもきちんと整備されているところもある。

費用的な面もあると思うが、設計思想についてどういう考えの元、何を一番大事に設計され、事業を進めているのか。

県)

歩車道の境界については、歩車道境界ブロックにより車の進入を遮るようにしている。しかし、交差点部などで歩行者が横断すると危険な箇所などでは、横断防止柵を設置することとしている。基本的には、歩道の幅員を広くとり、車が進入できない高さの歩車道境界ブロックを設置することで設計を行っている。

委員)

歩車道境界ブロックで歩道と車道を分離する構造は、どこかの研究結果等に基づき決まっているのか。

県)

道路構造令の中で歩車道境界ブロックの高さは決まっており、道路構造令に基づき設計を進めている。

委員)

単価はずいぶん違うのか。

県)

ガードパイプより歩車道境界ブロックの方が安い。

委員)

この場所は、住民で組織されたワークショップにより地元の意見を聞き、ポケットパークなどが整備されている。

昨今、地元の声を聴く手法として、時間のかかるアンケート調査に代わり、ワークショップがよく用いられる。しかし、ワークショップに参加する人は限られているため、参加する人によって偏った意見になる可能性があるため注意が必要である。

例えば、山口大学吉田キャンパスの前にも公園である。作った人は、後でだれも管理しておらず、地域の人が清掃を行っている。意見を出した人が最後まで、責任を持って維持管理する必要がある。公共事業の場合は、1回だけのワークショップの開催はやめたほうが良い。

委員)

事業期間が用地交渉の難航により1年延伸となっているが、平成30年度で事業が完了する見込みはどの程度あるか。

また、資料では用地補償費が100%となっているがなぜか。

県)

用地取得の見通しであるが、これまでは、難航していたが、今年度に入り、文書で補償内容に関する前向きな回答があった。

引き続き交渉を進め、平成29年度に買収、平成30年度に事業完了を目指す。

用地補償費については、平成29年度に買収することを前提に資料を作っている。

委員)

補償費については、変更ないのか。

県)

今年度、用地買収を行う予定であり、その事業費を記載している。

委員)

歩行者・自転車通行量の説明があったが、これは高い数値なのか。

また、事業期間が長い中、用地未買収が1箇所あるが、事業着手の前段で地元に対し、どのような手続きを取り、了解を得ているのか。

県)

歩行者については845人/12h、自転車については671台/12hであり、多い数値と認識しており、その通行量に対する歩道の整備を行っている。

事業の進め方については、この事業は特にワークショップを開き地元の声を行政が反映し、整備を行っている。

1名ほど補償の特殊性から鋭意交渉中であるが、基本的には地元の合意を得て事業を進めている。

委員)

路線の区間の割には、ポケットパークが4つもある。ワークショップの結果かもしれないが、理由をお聞きする。

県)

本路線は地域のメインストリートであり、昔からの地域の風景や景観を道路にも反映させたいということでワークショップをしながら設計している。ポケットパークについても、地域のお祭りの会場になっていたり、店舗等は、広い歩道の中で少し休憩できる場所を設けるなどし、地域の活性化を図る目的で、地域の要望を反映させ、各場所で特色のあるポケットパークの整備を行っている。

委員)

ポケットパークの用地は、道路の事業費に含まれているのか。

県)

そのとおりである。

委員)

通常の道路整備のイメージからすると贅沢な印象がある。

委員)

ポケットパークの維持管理はどうなっているのか。

県)

ここについては、維持管理について、県が市と協定を結び、さらに市が地元と協定を結び、地元で管理を行っている。

## ② 都市計画道路 中央通り線 街路整備事業（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)

新市建設計画がこの道路にどのように関係しているのか。

県)

本路線は、旧徳山市と旧新南陽市等が合併して、新しくできた周南市においても重要な路線であると位置づけられている。

委員)

貨幣価値化困難な便益として、中心市街地の活性化を挙げられているが、本路線を整備することで本当に旧徳山市と旧新南陽市の一体感が強化できるのか疑問である。

町の成り立ちそもそもが違い、商工会議所も一体化できていないなか、道路だけで進むように書かれているのが疑問である。

県)

新市建設計画のなかで、徳山駅周辺と新南陽駅周辺の2つの市街地が重要な市街地とされており、これらの市街地をより活性化していくために、色々な機能を集約していくことを考えている。その2つの市街地を結ぶ道路が必要となってくる。

委員)

道路が整備されることで逆に市街地外への流出が促進されてしまい、周南市街地の活性化にならないのではないかと心配である。

県)

市街地外への流出を抑えるために周南市では立地適正化計画を定めており、その連絡道路として、本路線の整備が必要である。

委員)

事業の進捗状況で、用地買収は全て完了となっているが用地補償が98%の理由は何か。

また、黄と赤の着色で工事完了箇所と工事未了箇所が表示されているが、事業全体の進捗率86%の関係を説明してほしい。

県)

用地補償については、電線類の移設補償が残っているためであり、事業用地として必要な用地は全て取得している状況である。

黄色着色部分は概ね工事完了しており、現在、赤着色部の下側を工事している状況であり、来年以降上側を工事する予定である。本事業は街路整備事業ということで全体事業費のうち用地補償費の占める割合が多く、工事としては、3/4が完了しており、事業費ベースでの進捗率で86%となっている。

委員)

車道の部分はほぼ終わっているということか。

県)

仕上げの舗装等は残っているが黄色の部分については、概ね終わっている。

委員)

本線では街路樹を整備しないのか。

県)

本線は、沿道店舗への出入り口が多く見通しが悪くなるおそれがあるため、交通安全上の理由で街路樹を整備しないこととしている。

### ③ 都市計画道路 宇部湾岸線 街路整備事業（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)

現在残っている問題は藤山交差点の渋滞。しかし、事業の効果が十分に発現したとされており、これ以上事業を続けなくても良いという結論となっているため、既に橋脚のみ施工した箇所については、今後どうする予定であるのか。

県)

今回の宇部湾岸道路整備区間については、一定の効果を発現させたが、宇部湾岸道路の計画自体は東西にまだ先線があり、更なる渋滞緩和や地域の活性化、アクセス強化に向けて必要性があると認識している。

宇部湾岸道路自体が一般道と分けた自動車専用道路であり、街中では高架が連続することなどから、事業費が多額となるため、現在実施しているその他の街路事業の現状等を勘案しながら、今後事業化を検討していく。

委員)

問題は藤山交差点を残して、解消した印象を持ったため、今後、事業を実施しないことになりかねない。本日説明されていない他の箇所において、まだ問題が残っていると認識されているということか。

県)

今回の事業区間における整備効果としては十分発現しているが、藤山交差点の渋滞ポイントがまだ残っていることなど、宇部湾岸道路全体の計画としては、まだ目標としている効果は発現されておらず、今後も整備を行う必要があると考えている。

委員)

宇部東IC付近から山口宇部空港付近(P2 位置図の口)は未整備なのか。

県)

未整備である。

委員)

小野田湾岸道路も供用されているのか。

県)

小野田湾岸道路(P2 位置図の緑区間)は供用しているが、供用済区間から南側については、未整備である。

委員)

今、供用している区間についても未整備の箇所があるということですね。

委員)

将来の計画等も含めて説明を。

県) ※P2 位置図により説明

山口宇部連絡道路は平成 6 年に地域規格道路に指定され、当時の経済情勢の中で約 40kmを自動車専用道路として 4 車線計画としている。

その中で、市街地内と市街地以外により街路事業と道路事業に分けて実施することとし、道路事業で施工した区間が朝田ICから嘉川ICの間を4車線計画で、現在、暫定 2 車線で整備済みである。

次に、その南側の嘉川ICから宇部東IC付近については、地域高規格道路より一ランク上の山陽自動車道の代替路線として、高規格幹線道路を形成することで 4 車線の有料道路部分を整備し、現在は無料化としている。

その更に南側の宇部東ICから宇部空港付近については、新しい地域高規格道路としての整備が出来ていない状況であり、計画路線としている。

そして、今回開通している西中町ICから妻崎開作ICより西側を調査区間とし、供用済である小野田湾岸線とその北側の小野田ICまでの道路を繋ぐことにより山口宇部連絡道路は完成となる。

平成 6 年当時の交通量推計や経済情勢により概ね 30 年計画としていたが、昨今の厳しい財政状況と交通量が若干減少してきたことにより、現在、山口宇部連絡道路は 4 車線要望がある中、暫定 2 車線としている。

宇部湾岸線については、一定の効果はあるものの、藤山交差点等の渋滞状況があるなど、まだ目標としている効果は発現されていない。そのため、現場には橋脚だけが整備されている箇所があるが、宇部湾岸線の事業はまだ完了していないのかという意見については、4 車線での将来計画はあるものの、財政状況が厳しく、また、その他にも実施すべき路線が多く、当面は一定の効果が発現されたため、現在は調査段階としている。

委員)

計画が完了したわけではないのか。

県)

完了したわけではない。

委員)

整備により、交通渋滞が緩和された等は、直接的な効果だがそのことが人の動きを非常に活発化させ、周辺の商業施設の売り上げの増加や店舗が増えた等の間接的な発現効果はあるのか。

県)

今回の整備した区間のうち、厚東川の右岸側に平成 22 年 10 月に工場が新設されており、土地利用の面でも一定の効果があったと考えられる。

#### ④ 江頭川 周防高潮対策事業（番号 2-10）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)

一連の防護ラインとは、具体的な内容はどのようなものか。

県)

河川管理施設として行う江頭川と沢波川の高潮対策と、床波漁港の高潮対策の堤防等が一連の防護ラインである。河川事業としては、沢波川の排水機場を供用開始済であり、現在は、江頭川の事業を進めている。

委員)

堤防整備では、嵩上げ等はあるのか

県)

嵩上げを行う。

委員)

高潮事業の計画規模はどのように設定しているのか。

県)

学識経験者等の意見をふまえて、瀬戸内海の高潮対策事業については、計画潮位を平成 11 年の台風 18 号をモデルに、平成 15 年に開催された高潮対策検討委員会で決定した。計画潮位に、さらに波の影響として、旧運輸省の基準を基に、30年確率の沖波を加え、堤防高を決定している。

委員)

県の回答を補足すると、ハード整備の基準は平成 11 年の台風 18 号をモデルにしているが、高潮による浸水のハザードマップでは、それよりも規模の大きい枕崎台風をモデルにしており、ハード対策とソフト対策の両方で、高潮対策を講じている。

委員)

B/Cが高いため、緊急度も高く、事業を早く進めたほうが良いと思う。

全体事業費のうち、水門や排水機場、各施設別の概算事業費はどのような割合か。

県)

これまでに仮設工事が概ね完了している。残事業費約 29 億円のうち、排水機場が約 20 億円、水門が約 9 億円と見込んでいる。

委員)

排水機場の操作について、緊急時、迅速・確実に機能させるためにどのような対応をとっているか。

県)

排水機場については、県は市に管理を委託している。市は、民間の専門知識を有する業者に委託し、

操作をお願いしている。

なお、操作規則を作成しており、潮位に応じて適切に操作されるよう定めている。

委員)

了解した。これらの費用が維持管理費の中に含まれているのか。

県)

そうである。

委員)

地下の空洞について、事前調査の文献調査等では正確な範囲を把握できないのか。

県)

古洞は、炭坑事業者の残した資料を確認しているが、図面の精度が低く、また図面どおりに掘削されていないことも多いので、正確に把握することは難しい。

委員)

農作物の被害軽減便益がゼロとなっているが、このあたりに田んぼがあるがなぜか。

県)

浸水想定区域内に、農地は非常に少なく、その少ない農地も、国道 190 号等の幹線道路に隣接しており、将来的に市街地化される可能性が高いため、今回見込んでいない。なお、前回の平成 24 年度事業評価時点から農地としての被害軽減便益を見込んでいない。

委員)

農作物の被害軽減便益は、農業振興地域に指定されている箇所だけが対象か。

県)

農業振興地域の指定は条件としておらず、基本的にはすべての農地が対象となる。

委員)

それなのにゼロとなっているのか。

県)

通常、統計上、農地であれば見込んでいるが、本事業では、今後市街地化する可能性が高いことから、便益の対象としていない。

## ⑤ 厚狭川 周防高潮対策事業（番号 2-11）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)

事業評価項目調書において、当事業の代替案として「水門＋排水機場案」を挙げているが、当箇所の高潮被害を想定すると、防潮堤の整備以外考えられないのではないか。周りに広大な農地が広がっており、ここに潮が入り込むと農地は全滅となる。安い高いの問題ではないのではないのではと思う。

県)

代替案として可能性がある工法として挙げており、経済性や実現可能性を考慮して、総合的に現在の工法を選定している。

委員)

施工済区間のうち、一部未施工となっている区間は何故未施工なのか。

県)

近い時期に工事予定であるが、船溜まりの箇所であり、出入り方法等について関係者と調整を行い進めていく必要があるため未施工となっている。

委員)

費用対効果分析で、その他の便益について、全体事業と残事業の差として3百万円が生じているが、何か便益が発生しているということか。

県)

その他の便益は、投資した事業費によって整備される施設の残存価値を指しており、評価の対象とする事業費に応じて算定している。

つまり、3百万円の便益が発生しているということではなく、全体事業費で整備した施設の残存価値と、残事業費で整備した施設の残存価値との違いであり、便益算定上の対象期間が異なることによる差である。

委員)

浸水想定区域よりも、若干余裕をもって事業区間が設定されているが、高潮事業区間は、どのように決定しているのか。

県)

河川の堤防高さを決定する上で、高潮の影響で決まるものと上流からの水の量で決まるものと両方があるが、潮位の影響により決まる範囲が高潮事業区間となっている。

河川事業でやるか高潮事業でやるかは、潮位で決まるのか洪水で決まるのかで決まり、当区間の終点はその境目である。

浸水想定区域は、平成11年の台風18号に対しての浸水想定であり、それを超えるものがあれば高潮の影響が広がる。

委員)

巨大な台風による高潮と大雨による洪水が同時に発生した場合、どのように対応するのか。

県)

高潮対策も洪水対策も必要があれば整備を進めていく。

ハード整備の計画としては、全ての気象の同時生起を想定することは難しく、ハザードマップや水防活動による情報提供等のソフト対策も併せて対応する必要があると考えている。

委員)

ハザードマップは高潮や津波、洪水等、気象毎に作成されているため、一般の方には理解しにくいいため、前提条件を十分に説明する必要がある。

近年、熊本地震の後に洪水被害が発生するなど、これまで別の気象として考えていたものも、お互いの影響を考慮する必要性を感じている。気象庁が、地震発生後に地盤のゆるみを考慮して警報発令基準を引き下げるといった具体的な事例も出てきた。

それぞれの気象の影響をどのように考えるのかは、今後の大きな研究課題である。