

令和元年度山口県公共事業評価委員会（第6回）審議概要

日時：令和元年9月13日（金曜日）

場所：県庁4階 共用第2会議室

出席委員：進士委員長、有吉委員、浦上委員、小谷委員、関根委員、伊達委員、深田委員、三輪委員

議事概要

◆補足事項等説明

① 水道水源開発施設整備事業(番号 3-3)長門市事業【再評価】…第5回審議

◇長門市 水道水源開発施設整備事業への質問事項への対応

○水道事業における水源確保に関する『渇水に対する確率年』の考え方について

〈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)

第二水源は伏流水で、流水の正常な機能の維持により水量を確保とあるが、これは河道内を流れる流量のことだと思うが、ここでいう伏流量と表流水の流量の関係をどのように見ているのか。

県)

第二水源の伏流水の水量は、現状で長門市の水道事業として持っている水利権の水量である。これを含めた流水の正常な機能の維持の流量が確保されるものと考えている。

委員)

つまり、表流水は確保した上で、伏流水がそれだけとれる実績が今までにあったということでしょうか。

県)

そのとおりである。

委員)

右側の「1/10年」というのは10年に1度の渇水流量と考えてよいのか。

県)

そのとおりである。

委員)

大河内川ダムが設置される場所は深川川の支流で、全流域面積の30%ぐらいの集水面積であり、そこにダムを作っても平時は効果を発揮すると思うが、20年や30年に一度の大渇水は必ず来るわけで、その時に備えたソフト対策をハード整備と並行して進めることが必要と考える。今回の台風15号による千葉の停電や水不足を見ても大きな電力やダムに頼ってしまった結果と思われる。常日頃から何らかの形で水の確保は努力してほしい。

今回の台風15号での千葉の被害を見て思い出したが、平成3年の台風19号で山口県に水も電気も来なかった時は近所の農家の井戸をもらいに行った。なので、ダムだけに頼ることなく、町や地区、学校単位で水の備蓄など自主防災の意識を高めるべきではないか。

県)

現在、各水道事業者に対し「危機管理マニュアル」や「業務継続計画」の策定をお願いしており、だいたい各市町の水道事業者で策定されていると把握している。よって、渇水や停電時にどういった対応をす

ればいいかは各事業者で考えられているものと思われる。

また、水の備蓄に関しては水道というより防災の側面のほうが大きいのではないかと考えており、防災部局とどういった連携をとっていくのかがこれからの課題である。

委員)

有収水量の 4,765 m³/日は最大値か。

県)

将来予測に基づいて一日当たりの平均値として想定した水量であり、最大値であるピーク時の水量はピークとの比率である負荷率を掛け合わせ、さらにロス率を加味して 7,214 m³/日という数字を出している。

委員)

今回の水量は需要が増えたから能力を増やしたわけではなく、能力そのものが増えているわけだが、これが将来的に水道料金へ跳ね返ることを心配している。需要予測の減少を前提として、水需要を増やす積極的な対策を地道にやっておく必要があるのではないか。事業予測そのものが強ければいいが、非常に弱いと見ざるを得ない。企業や学校ができてくればいいが、積極的なセールス活動を事前にやっておく必要があるのではないか。

県)

料金収入への跳ね返りは各事業者が頭を悩ませていることだが、各事業者は「水道事業ビジョン」として、将来の人口推計や需要予測をもとに、どのくらい今の料金体系を維持できるかというのをシミュレーションしている。長門市も策定していたと記憶している。現在ダム事業を進めているので、当然ダム事業を加味したものとして検討しているものと把握している。

◆説明及び審議

① 主要地方道小郡三隅線 交通安全事業(番号 2-5)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)

近くに小学校等があり道路利用者が多くいるとのことだったが、今回の自転車歩行者道は通学路等として利用されることが多い側に設置されるのか。

県)

歩行者の発生が多い側に設置するようにしている。途中で横断歩道を設置する計画としているので反対側に渡ることも可能となる予定である。

委員)

JR山口線の下を通過して立体交差する箇所は、大雨のとき大丈夫なのか。

県)

排水ポンプを設置して、浸水に対応するように考えている。

委員)

現地視察の際に、当該道路が改良されると交通量が今より増え、幅員が狭い市道橋(八方橋)で通せるのかという話があったが、市道橋は、山口市管理なので県としては、致し方ないという意見だったと記憶している。ただ、交通事故を防ぐ目的としては、市道橋の改良より、食い違いの交差点を改良する方が、交通事故は減ると理解している。

県)

食い違いの交差点の箇所が一番危険となっているので、新町交差点を十字にすることによって、交通事故を防止するという目的で事業を行っている。

委員)

死傷事故率の説明は理解したが、現時点で県平均死傷事故率より高いということは分かるが、事業を行うと、県の平均になるというのが理解出来ない。

委員)

現在、県の平均より高いという資料である。交通事故が減るように早急に事業を進めてもらいたい。

② 一般県道山口阿知須宇部線 交通安全事業(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)

歩行者の安全をいかに守るかという視点から、道路あるいは歩道の設計及び施工の指針あるいは方針をお聞きしたい。当該事業は、自動車と歩行者を分離しているのは縁石のみであるが、国道等では、防護柵で仕切られている道路が見受けられ、整備がまちまちであると感じる。運転する側からすると、防護柵がないことで、開放的で運転しやすい。ところが、歩行者側からすると危ない。近年も、子供が巻き込まれる事故が起こっている。歩行者の安全を考えると、縁石での整備でいいのかと思っている。なぜそういう形で整備しているのか、そのあたりの見解を聞きたい。

県)

歩道と車道の分離については、道路構造令に基づき、歩車道境界ブロックを設置しており、通常、車両用防護柵は設置していない。車両用防護柵を設置するところは、防護柵設置基準に基づき、急なカーブで車両が路外へ逸脱するおそれのある区間などにおいて、道路管理者の判断により、設置している。道路が供用した後も、通学路においては、学校や警察、道路管理者等が連携して、毎年点検を実施しており、安全対策が必要と判断された箇所においては、順次、安全対策を実施しているところである。

歩行者の安全対策については、大津市等での交通事故を受け、国において、生活道路の取組とも合わせて、対策方法等を検討されていることから、今後とも、国の動向を注視するとともに、関係機関とも連携しながら、今後、交通安全等を検討していきたいと思っている。

委員)

少なくとも人が留まる交差点や横断歩道前などについては、物理的な分離をするために防護柵が必要であると思う。景観の考慮や、整備に当たっては、予算がかかることは分かるが、弱いものは誰であるかといえば、歩行者であるので、交差点等については、整備をしていただければと思う。

委員)

死傷事故率について、当該事業は、同じ箇所と比較した死傷事故率が下がったのは理解したが、県全体の死傷事故率というのは、交通教育が行き届き、減っているのではないかと。県平均は上がっているが、当該事業箇所は下がっているというのであれば、事業効果は大きいと思う。

県)

県平均事故率についても、徐々に減ってきている状況である。

委員)

当該事業箇所の死傷事故率の減少率は高いのか。県平均の減少率と比較してどうか。

県)

県平均の死傷事故率の推移については、平成25年は50.9(件/億台キロ)であり、平成28年は39.2(件/億台キロ)となっており、減少率は今回の事業箇所と同程度である。

委員)

交通安全事業に当たっては、地元の要望が基本になるのか。

県)

地元要望も踏まえながら検討している。

委員)

一番基本となるのは、利用している方々や地域住民の要望であろう。そうすると、事後評価の際に、交通安全事業は、建設的な効果では無く、交通事故の実態で効果を検討するのは理解できるが、当初そのような要望を聞いている場合は、他事業で漁業関係者の評価や感想が書かれていたように、要望された方等の、完成後の生の声を盛り込んだ方が、より効果を感じられると思う。

もう一点、これは、交通安全事業ではなく、維持管理の話であるが、道路上のセンターラインなどの白線が消えかかっているところが見受けられ、いつ引いてもらえるのかと思っている。

また追い越し禁止の区間が短いところがある。最近は見受けられないが、危ない運転をする車がすごくいた。

それらの維持管理について、白線の引き直しなどをこまめにやることも効果があるのではないか。

県)

通学路に関して、学校から点検ならびに対策ということで、色々な声があがっているところであるが、その中でも外側線が消えているなどの声が上がってきている。そういった声については、担当部署は違うが、県としてはその適切な維持管理に努めるということで、担当部署の方には伝えている。

委員)

当該事業は、標準断面図にあるように、道路幅員が2m広がった分の土地を買って、歩道を設置したということか。

県)

そのとおりである。

委員)

他事業に比べると事業費が高いと感じる。

県)

資料内の写真のとおり、事業前は道路両側に家屋が立ち並んでおり、事業に伴い、地元の方のご協力を受けながら、家屋移転をしており、補償費が事業費の多くを占めており、他事業に比べると用地費が高くなっているという状況である。

◆補足事項等説明

① 平生港海岸 田布施地区・平生地区 海岸高潮対策事業(番号 2-19)

山口県事業【再評価】…第3回委員会

○カブトガニの生息区域について

〈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)

意見なし。

◆説明及び審議

③ 徳山下松港徳山地区 港湾改修事業(番号 4-4)山口県事業【事後評価】

〈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)

耐震岸壁から道路まで繋がったが、全体が埋め立て地と思われるため、地震時に道路が大丈夫ということは確認しているのか。

県)

道路については、大規模地震を想定した検討は行っていない。道路が被災したとしても、比較的軽易な方法で復旧できると考えている。

委員)

補強した岸壁には、救援船が何隻くらい同時に着けられるのか。

県)

緊急物資を輸送する船舶のサイズにもよるが、海上自衛隊の練習船クラス(船長 130m~150m)であれば1隻、大島商船の実習船クラス(船長 60m)であれば2隻は着岸可能と考えている。

委員)

大規模地震とは、具体的にどの程度を想定しているのか。

県)

地域防災計画に記載された小瀬-小方断層地震(内陸型地震)の震度 6 強を想定している。

委員)

岸壁の耐用年数は何年くらいか。

県)

付属物も含めて 50 年といわれているが、管理者としては半永久的にあるものと考えている。

委員)

耐震工事後、岸壁にひずみ計や変位計は設置されているのか。

県)

計測することは目的としていないため、設置はしていない。

委員)

事後評価ということで、想定した地震が来たときにこのくらいで済んだなど、事後に設計どおりになっていることを確認する必要があると思うがどうか。

県)

2014年の伊予灘地震で最大震度5弱を観測しているが、地震後に目視点検を行い問題ないことは確認している。

委員)

地震計は近くに設置していないのか。

県)

県で地震計を設置することはなく、気象台が設置した地震計により確認している。

② 三田尻中関港中関地区 港湾改修事業(番号 4-5)山口県事業【事後評価】

<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)

単一の会社ための工事のように見えるが、公共事業で行うことに関する判断はどうなっているのか。

県)

取り扱い貨物で一番多いのは自動車関連貨物であるが、その他に化学薬品等、複数企業の利用があるため、公共岸壁として整備を行っている。

委員)

車を一台ここから運び出す際、いくらか利用料を徴収するのか。

県)

船舶が着岸している時の係船料と背後の野積場に貨物を置くための使用料を徴収している。

委員)

使用料収入ということか。

県)

そのとおりである。

委員)

使用料収入は、泊地の浚渫等、これから生じるメンテナンスに充てるのか。

県)

そのとおりである。

委員)

配布資料11ページのグラフの中に、新規の取扱いや将来的に貨物取扱量が上がっていく見通しも含まれているのか。

県)

そのとおりである。

委員)

推計された数値が出てくると、この事業の将来性も出てくると思う。

県)

将来的な数値を予測することは難しいため、例えば費用対便益比を出す場合においては、過去5年分の推移を平均したものをういたりしている。

委員)

今回整備した岸壁の耐震性はどうか。

県)

防府市の地域防災計画で定める海上輸送基地は別の地区にあるため、大規模地震時にはその岸壁を利用する。

委員)

今回整備した岸壁は、大規模地震時に使えない状況になるのか。耐震化しないのは費用面からか。

県)

そのとおりである。

委員)

この事業によって、自動車関連の中小企業の企業活動が活発になり、とてもよかったと思う。ただ、自動車だけではなく、地域産業が海上物流機能を活かすような発想が必要と思う。

県)

自動車だけではなく、海外向けの産業用タイヤ等も当該施設から輸出されているなど、施設を活用されている。