令和6年度 第3回 岡山県事業評価監視委員会 議事要旨

○開催概要

- 1 日 時 令和7年2月10日(月) 13:30~16:10
- 2 場 所 ピュアリティまきび「千鳥」
- 3 出席者 岡山県事業評価監視委員会 委員 7名
土木部 技術総括監
農林水産部 参与(農林技術)
事務局(技術管理課、農政企画課)
道路建設課、道路整備課、河川課、防災砂防課、港湾課
耕地課

○議事概要

- 1 開 会
- 2 挨 拶(土木部 技術総括監)
- 3 事後評価

(事務局)	令和6年度 事後評価審議対象事業 (第2回事業評価監視委員会で5件を抽出) 土木部関係3件 2 道路改良事業 県道 目木大庭線 7 砂防事業 砂防指定地 家元谷川 9 港湾改修事業 地方港湾 笠岡港 農林水産部関係2件 15 防災事業(河川応急) 河原屋地区 17 防災事業(海岸保全) 児島六区3期地区
(道路建設課)	道路改良事業 県道 目木大庭線 県道目木大庭線は、真庭市目木の国道181号交差点から真庭市大庭の県道西原久世線交差点に至る道路で、旧落合町中心部や美咲町から、真庭産業団地、久世ICへ短絡するアクセスルートである。 本事業は、幅員狭小、大型貨物自動車等の通行制限及びJR姫

<p>(道路建設課)</p>	<p>新線の狭隘な踏切等の課題を解消するため、バイパス整備を行うものである。</p> <p>事業費は、前回の再評価時に対し、踏切の安全対策を追加した事や労務単価等の物価上昇により、1.1 億円の増額となっている。事業期間については変更無し。</p> <p>費用便益比 (B/C) は、再評価時点で 1.40 であったが、交通量の増加を反映したことにより、事後評価では 1.87 となった。</p> <p>事業効果については、バイパス整備により、車両の円滑な通行が確保されただけでなく、現道の通行車両をバイパスへ誘導することにより、現道の交通量が減少し、生活道路の安全性が向上した。また、大型車の通行も可能となり、旧落合町方面から真庭産業団地間のアクセスも向上した。さらに、対面通行が可能な踏切が新設されたことで、踏切事故の防止にも効果があった。</p> <p>県としては、交通の円滑化や真庭産業団地へのアクセス向上による地場産業の活性化という目的は達成されており、評価手法は適正であったと考えている。</p> <p>なお、今後の事業評価に向け、沿線自治体の地域計画等との整合を図るとともに、道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考える。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>事業区間に踏切があるが、一旦停止によるガソリン消費や事故率等、長期的な観点で考え、高架化の検討は行ったのか。</p>
<p>(道路建設課)</p>	<p>交通量が多い道路では、踏切での一旦停止によって渋滞が発生する場合があります。高架化など検討することもある。実際に、JR山陽本線の踏切では、バイパス整備でアンダーパスを施工した事例がある。</p> <p>今回の事業箇所は、JR姫新線の踏切であり、運行状況も考慮すると踏切での一旦停止による影響が小さい。高架化または地下化にすることで事業費が大きくなることを考慮し、交通量及び運行状況を勘案して踏切を選択した。</p>

(委 員)	<p>工業団地へ向かう大型車は乗用車に比べて、排気ガスの問題がある。</p> <p>長い目で見ると、排気ガスの問題は検討すべきであり、交通量がどの程度であれば高架化を検討するといった基準も必要と考える。ただ、今回は県北であることと、JR姫新線であることから踏切を選択したことは仕方がないと感じている。</p>
(委 員)	<p>完成したバイパスに旧道から交通が転換した事で、旧道沿線に住まわれている方の生活交通の安全性が向上したという話だが、バイパス側の住民にとっては危険性が増したという話はないのか。</p> <p>バイパスは、大型トラック等が走行しても、十分な幅の歩道があり、歩行者の安全性が確保されているという事なのか。</p>
(道路建設課)	<p>今回のバイパス整備は田畑を中心とした土地を活用しており、沿道には人家が少ない。</p> <p>バイパス側の住民に対し、アンケート的なものは実施していないが、現時点で地元から大型車の通行により危険を感じるという意見は伺っていない。</p>
(委 員)	<p>費用便益比 (B/C) において、交通事故減少便益が再評価時と比べて高い数字になっているが、これは旧道の交通事故の可能性が減った事が大きく評価されているのか。</p>
(道路建設課)	<p>平成29年の再評価以降に費用便益を算出するマニュアルが変更されており、時間短縮などに係る原単位が変更されたことが影響していると考えている。</p>
(委 員)	<p>バイパスに交通転換が図られ交通量が増えているという事だが、2車線改良済の県道西原久世線からバイパスを通る交通量が増えているように思う。県道西原久世線で新たに事故が増えたというような事は無いのか。</p>
(道路建設課)	<p>バイパス整備により交通量が増えているが、事故が増加したといった話は聞いておらず、安全に通行できる状態になっていると考えている。</p>

<p>(委 員)</p>	<p>バイパスの開通により真庭産業団地へのアクセス性が改善されたが、進出企業や設備投資があったとかプラス面での動きは何かあるのか。</p>
<p>(道路建設課)</p>	<p>バイパスの供用により真庭産業団地へ企業が進出した話は聞いていない。</p> <p>平成29年度の再評価時点では、真庭産業団地の空きエリアが6箇所であったが、現状は1箇所となっている。</p> <p>バイパス整備により、産業団地へのアクセスが向上されたことも踏まえて企業が進出されたものと考ええる。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>「県の評価は妥当である」とする。</p>
<p>(防災砂防課)</p>	<p>砂防事業 砂防指定地 家元谷川</p> <p>当該箇所は、近年の集中豪雨等により、山腹崩壊や溪岸浸食による荒廃が進行し、このまま放置すれば土石流発生の危険性が高いことから早急に対策が必要な状況であり、砂防堰堤工を1基、溪流保全工を65m施工している。</p> <p>当初は平成27年度から令和2年度まで、事業費2.2億円を想定していたが、工事中に法面の崩壊が発生したため、その対策の検討や法面工事が必要となり、その対応に費用と時間を要した結果、事業費が0.8億円増加し、事業期間も2年延びている。</p> <p>その結果、B/Cは事前評価時の6.35から減少したが、それでも4.98と十分な効果を上げていることが確認できた。またアンケートにおいて、土石流などの土砂災害に対して不安があった地元住民等から概ね「不安感が軽減された」という回答を得ている。</p> <p>砂防堰堤の整備により、本事業の目的である土砂災害を未然に防止し、人命・財産等を保全するという事業効果が期待できしており、改善措置の必要はないと考えている。</p>

<p>(委 員)</p>	<p>法面が崩壊したという事だが、最近では埼玉県八潮市の下水道が大変な事になっているが、工事着手前に衛星写真など地上から地盤の状況を把握するのは未だに難しい技術なのか。</p>
<p>(防災砂防課)</p>	<p>現地踏査により露岩状況など確認した結果、比較的良好な地盤と判断していたところであり、ご質問の衛星写真などを活用した場合においても、表面の把握は可能だが、地質内部の状況を把握することは難しい。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>事業費増や事業期間延長の理由として度々地質調査の結果を言われる。現状の調査方法は合理的だと思うが、自然の力により実際に崩壊が起きていることもあり、それに対し、地質を事前に把握するための改善というのは行われているのか。</p>
<p>(防災砂防課)</p>	<p>すべての箇所でボーリング調査などの地質調査を実施することは困難であるが、現地踏査においては、今回の崩壊事例を含め、地形状況や露岩状況など様々な情報を加味し、地盤状況の把握に努めたいと考えている。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>歴代の委員会の中でも、事前の調査においてボーリング調査等行うべきではないかという議論は何度も行ってきた。しかし、それをやることの費用対効果のようなところでおそらく一歩を踏み出せないという事だろうと思う。</p> <p>国、他県で事前のボーリング調査を手厚くしているようなところはあるのか。それとも、現状の方法が標準的なのか。</p>
<p>(防災砂防課)</p>	<p>国、他県の状況は把握していないが、本事業では法面崩壊により費用が増となったものの、計画どおり実施できた事業も多くあり、今回のケースは地盤の内部が強風化し、亀裂方向も流れ盤であるなど地盤の状況が少し特殊であったと考えている。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>実は何年か前に、事前評価と事後評価での事業費の増減を分析してもらったことがある。確かに大きく増えたところもあれば、実は少なくなったところもある。均してみると増額箇所数と減額箇所数が概ね同数だった。大きく増加したものが、この委員会で詳細審議に抽出されているため、我々は常に増額箇所</p>

(委 員)	<p>を目にする事になる。しかし、先ほど事務局から説明があったように、実は事業費があまり増えていないものが相当あり、場合によっては事業費が減っているものもある。</p> <p>とはいえ、もう少し事前の調査が出来ないかと感じるところだ。</p>
(委 員)	<p>砂防堰堤が整備され、住民の方は安心していると思うが、砂防施設をメンテナンスするのも費用がかかるため、真庭市が地域資源として森林を活かす事業を推進する中、樹種を変えるなど山の保全といった対策も検討したうえで、砂防事業を実施しているのか。</p>
(防災砂防課)	<p>根が浅い杉や檜から根が深い広葉樹などに樹種を変更することは、所有者の意向もあるため難しい。また、砂防事業と治山事業を連携して土砂流出対策を実施している事例は全国ではあるが、本県では実施した事例はない。</p>
(委 員)	<p>「県の評価は妥当である」とする。</p>
(港 湾 課)	<p>港湾改修事業 地方港湾 笠岡港</p> <p>笠岡港笠岡地区は、笠岡諸島の住民や観光客のための海上交通の玄関口としての役割を担っている。</p> <p>本事業は、これまで様々な船舶が混在して利用していた県営棧橋を待合所の近くに移設して、定期旅客船専用棧橋とし、跡地に新たに小型船舶用棧橋の整備を行ったものである。</p> <p>これにより、旅客者の移動時間や荷物の運搬時間、小型船舶の沖待ち時間が短縮されるとともに、港内の錯綜が解消され、利便性、安全性が向上するといった事業効果がある。</p> <p>当初は、平成28年度から平成30年度まで、事業費2.5億円を想定していたが、その後計画された笠岡市の歩道に干渉しないよう棧橋の橋台位置を変更したため、追加で必要となった地質調査や地盤改良等により、事業期間が3年延び、事業費も0.6億円増加した。また、コロナ後に旅客者数が減っていることから、将来想定される旅客者数を下方修正した。</p> <p>その結果、B/Cは事前評価時の1.71から減少したが、それでも</p>

<p>(港 湾 課)</p>	<p>1. 34と十分な効果を上げていることが確認できた。</p> <p>また、アンケートや聞き取り結果からも利用者から満足いただいている事が確認できるため、利便性の向上が図られ、改善措置等の必要はないと考えている。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>県営栈橋利用者へのアンケート結果だが、サンプル数そのままを記載している。他の事後評価案件と同じようにパーセンテージで記載した方が良いと感じる。</p> <p>最も気になっていたのは、コロナで利用者、観光客が減ったというところで、事後評価においてその状況を加味して評価した事を高く評価する。</p>
<p>(港 湾 課)</p>	<p>事前評価時はコロナ前の旅客者数を基に今後の旅客者数を推定していたが、コロナ後に明らかに旅客者数が減少していることが確認できたので、今後の旅客者数として、コロナ後の旅客者数を用いる方が適切と判断した。</p> <p>アンケート結果の記載方法や、説明における文言については、各課で連携を図り、今後統一していきたい。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>アンケートにもあるが、旅客船用の栈橋は、なぜ新設でなく移設にしたのか。また、今回新たに小型船舶用栈橋を整備したことにより、救急艇が整備され、これにより島民の方の暮らしが非常に向上したと思う。この点をもっと評価に反映することができなかったのか。</p>
<p>(港 湾 課)</p>	<p>旅客船用の栈橋はかなり長大なものが必要である。したがって、待合所の近くへ新たに長大な旅客船用の栈橋を整備するよりも、今まで利用していた栈橋を移設し、跡地に小型船舶用の小さい栈橋を整備する方が経済的と考えた。</p> <p>救急艇の整備による島民への影響は非常に大きいですが、笠岡消防が救急艇を整備したことが直接的な要因であったため、当事業の費用対効果としては、今回は考慮しなかった。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>救急艇は以前からあったのか。</p>

(港 湾 課)	<p>救急艇が整備されたのは令和4年で、新しく小型船舶用栈橋が出来のを見据えての事であった。それまでの救急搬送は、消防が海上タクシーを手配し、港まで搬送してもらっていたが、その際に本箇所は旅客船等が係留していることが多いため、遠くの港に搬送してもらっていたと聞いている。</p>
(委 員)	<p>旅客者の内、観光客と島民の割合はどうか。また、救急艇が年間150回というのは非常に多いが、それだけ需要があるということか。</p>
(港 湾 課)	<p>旅客者数は、旅客券の購入記録から算出しているため、観光客か島民かは分からない。</p> <p>ただ、旅客券の約15%は定期券であるため、少なくとも15%以上は、定期的な利用者でおそらく島民と言える。感覚的にはもう少し多いと思われるが、それ以上は分からない。</p> <p>救急艇の出動については、実際に消防に聞き取りを行い、年間150件の出動があったとの事であるが、やはり、島しょ部で病院が充実している訳ではないので、これほどの出動回数に及んだと推測する。</p>
(委 員)	<p>災害時は、この場所が基地局となるのか。</p> <p>この栈橋は、潮の干満に対して上下し、常時使用が可能か。</p>
(港 湾 課)	<p>潮の干満に合わせて可動する浮栈橋という形態であり、常時使用可能である。</p> <p>災害時は、笠岡市本土に災害本部が立ち上げられ、島しょ部への物資輸送等は、本箇所のような栈橋から届けられることとなる。</p>
(委 員)	<p>橋台設置前の写真に示している笠岡市の歩道整備予定の範囲だが、コンクリート壁や橋台跡による段差が残っているが、今後どのようなになるのか。</p>
(港 湾 課)	<p>橋梁の一部が歩行者の邪魔にならないように、今回の工事で写真の橋台跡よりも前に橋台を出している。</p>

(委 員)	橋台設置前の写真にある橋台の周りを囲っているコンクリート壁（陸閘）は、歩道整備に合わせて撤去されるのか。
(港 湾 課)	最終的には、コンクリート壁（陸閘）を撤去し、歩道部分は平坦に仕上げる。新たな陸閘は歩道の外側に真っ直ぐ通すことになる。
(委 員)	歩道の完成時期はいつか。
(港 湾 課)	笠岡市から、令和5年度から11年度で実施する予定と聞いている。現状は、仮歩道の状態である。
(委 員)	「県の評価は妥当である」とする。
(耕 地 課)	<p>防災事業（河川応急） 河原屋地区</p> <p>河原屋頭首工は、赤磐市河原屋、久米郡美咲町吉ヶ原の一級河川吉井川内に位置し、河川から農業用水を供給する重要な施設であるが、経年劣化による機能低下が著しく、河川治水上支障を来しており、豪雨時に河川堤防の決壊を引き起こす可能性があったことから、鋼製起伏ゲート2門の改修を行った。</p> <p>当初は、平成27年度から平成30年度まで、事業費2.7億円を想定していたが、河川内工事中、頭首工周辺において井戸枯れが発生し、工事完成後、1年間経過観察する必要があるため工期が1年延伸した。事業費については、非常用発電設備を更新したこと、周辺井戸の枯渇に伴う損害補償費を追加したことにより事業費が0.3億円増額した。</p> <p>結果、B/Cは事前評価時の4.62から3.25に減少した。</p> <p>また、アンケートにおいては、赤磐市側の用水受益者から用水供給の不安が概ね解消されたと回答を得、美咲町側の防災受益者からは、大雨による浸水の不安が概ね軽減したとの回答を得た。</p> <p>本地区の頭首工改修により、周辺地域の災害防止や農業用水の安定供給などの効果が発現しており、事業目的は達成されていることから、さらなる措置等は必要ないものと考えている。</p>

(委 員)	非常用発電機の更新であるが、最近では太陽光や小水力発電などの手法も考えられるが、今回は従来型なのか。
(耕 地 課)	今回は、突発的に発生したものであり、早急な対応を行うため、単純更新とした。
(委 員)	元々、鋼製ローラーゲート2門、鋼製起伏ゲート2門があつて、そのうち鋼製起伏ゲート2門の改修を行っているが、何年か経っていて、どのようなものに変えたのか。 そもそも、2門ずつ種類が違うのはなぜか。
(耕 地 課)	この河原屋頭首工自体は、昭和47年の災害により被災し、県の災害復旧事業として全面改修を行っており、4門全て50年以上経過している。 既設の鋼製起伏ゲートの油圧シリンダーは、油漏れの可能性があることから、今回の改修では環境面を考慮して鋼製ゲートとゴム堰を合わせた複合堰を採用した。 鋼製起伏ゲート、鋼製ローラーゲートと2種類があることについては、洪水調整と農業用水を取水するための水位調整を容易にするため2種類の鋼製ゲートを採用している。
(委 員)	工期延期理由について、工事完了後に1年間周辺井戸を経過観察し、井戸枯れの解消を確認したということか。
(耕 地 課)	そのとおり。 経過観察により、川の水位が戻ったことにより、井戸の水位も戻ったことを確認したことから事業完了とした。
(委 員)	川が干上がった結果、井戸が枯れたということでしょうか。
(耕 地 課)	そのとおり。
(委 員)	工事により井戸枯れが起こることを予測して、工事期間や工事費の計画を行うべきではなかったのかと感じる。これは非常に重要なことであり、今後はこうしたことを踏まえて対応してほしい。

<p>(耕 地 課)</p>	<p>この事業は河川応急ということで、急を要したこともあって井戸を調べていなかったというのが実情である。同時期に実施した事業でも同様の井戸枯れが発生していることも踏まえ、今後の事業計画に本地区の経験を活かしていきたい。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>ほかの事業でも井戸枯れが起こっているということでもありこのことを事務局の中で共有してほしい。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>「県の評価は妥当である」とする。</p>
<p>(耕 地 課)</p>	<p>防災事業（海岸保全） 児島六区3期地区</p> <p>本地区で整備している海岸堤防は、岡山市南区藤田に位置し堤内地の人家や国営児島湾干拓事業により造成された農地を防護する重要な堤防である。堤防の老朽化が進行していることから、堤防の決壊による、農地・農業用施設、人家や公共施設等への被害を未然に防止するため、総延長10.1kmの整備計画を策定し、緊急を要する箇所から計画的に事業を実施している。</p> <p>今回実施した児島六区3期地区は、当初は、平成26年度から令和元年度まで、事業費9.5億円を想定していたが、工事を実施するための仮設計画の検討に時間を要し工期を1年延伸し、事業費については仮設工の追加により0.3億円増額した。</p> <p>結果、B/Cは事前評価時の26.51から24.28に減少した。</p> <p>また、アンケートにおいては、整備前、大雨による浸水被害の不安を持っていた住民のうち、約半数が、堤防改修により不安が軽減したとの回答を得た。一方で、全体事業がまだ完成していないことなどの理由で軽減していないとの回答も相当数あった。</p> <p>本事業の実施により、地域に災害防止の効果が発現されつつあり、住民へのアンケート結果からも、一定の事業効果の発現が確認されたことから、さらなる措置等の必要性はないと考えている。引き続き全体事業の早期完了を図りたい。</p>
<p>(委 員)</p>	<p>被害想定金額は、どのような被害を想定したものか。</p>

(耕 地 課)	事業効果の算定上の被害の考え方であるが、海岸堤防の老朽化による破堤により、防護対象地域が浸水被害を受けることを想定したものである。
(委 員)	児島湖の堤防について、将来の改修計画など地元にも説明を行っているのか。
(耕 地 課)	地元に対しては、事後評価のアンケートの際に事業の内容や進捗状況、事業効果などをお知らせしている。今後もこのような広報活動を進めたい。
(委 員)	もし、堤防が決壊し、実際に水が入ってしまった後の排水計画はあるのか。
(耕 地 課)	排水計画はないが、背後地の干拓地内にある既存の排水路、排水機場や水門を利用して排水することになる。
(委 員)	事業の全体像が見えないままでの3期地区の説明であるが、児島六区の完成時期や計画の実施状況について教えてほしい。
(耕 地 課)	昭和20年代から、国営児島湾干拓事業により締切堤防や海岸堤防が整備されており、その後、海岸堤防については、県の海岸事業として引き継ぎ、六区では、昭和53年から堤防工の改修を進めている。現在のところ、令和40年の完成を見込んでおり事業着手から81年を要する見通しである。このため、事業完了前に堤防の耐用年数である50年が到達する見込みであるため、堤防の改良工事に併せ、長寿命化計画を策定して修繕等の対策を講じているところである。
(委 員)	「県の評価は妥当である」とする。

4 閉 会