

平成 29 年度 第 2 回島根県公共事業再評価委員会 質疑応答

件名	平成 29 年度 第 2 回島根県公共事業再評価委員会
開催日	平成 29 年 8 月 9 日(水) 9:00～14:30
場所	抽出地区(松江市、出雲市)
出席者	<ul style="list-style-type: none"> ●委員 石井洋子、木村和夫、宗村広昭、寺田哲志、豊田知世、平川眞代、三輪淳子 ●県 土木部 技術管理課長、道路建設課 GL、港湾空港課 GL 他 農林水産部 森林整備課 GL 他
議事	<p>抽出箇所の現地調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県営林道整備交付金事業 北山線 ・港湾改修事業 河下港 <p>完了地区フォローアップ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路改築事業 国道485号松江第五大橋

質疑応答

○完了地区フォローアップ 道路改築事業 国道485号松江第五大橋

1. 現地での質疑 (西尾 IC 南側にて)

(委員) 縁結び大橋の長さは？

(県) 610m。

(委員) カメラは何か所設置されているか？

(県) だんだん道路では 4 か所。

(委員) 松江第五大橋道路は、地域高規格道路「境港出雲道路」の一部とのことだが、それはどういう道路か？

(県) 地域高規格道路は、高速道路を補完する道路で概ね 60km/h 程度で走行可能な道路。「境港出雲道路」は宍道湖北側を通る延長約 70km の道路で、山陰道とあわせて宍道湖中海圏域を結ぶ 8 の字ルートを構成するもの。

(委員) 過去に見に行った、東林木バイパスもその一部？

(県) その通り。

(委員) 今は松江北道路をやろうとしているのですね。

(県) その通り。

(委員) 全線開通はいつ頃か？

(県) 具体的にいつ頃と言える段階ではない。

(委員) トンネル掘削費用が増大したとの説明があったが、その理由は？

(県) トンネルを掘った山が当初から地質が悪いということが分かっていたが、掘り進めると想定以上の悪さであった。山が悪いと薬品などを使って山を固めながら掘り進めるが、これらの費用が予想以上となり費用が増大した。

(委員) 安全パトロールはどのような頻度で、どのように行っているのか？

(県) 基本的には管理委託を行っている会社が、1日1回は落下物等の異常がないか確認している。また、松江道路とも接続しているので、道路情報版などは高速道路を管理している NEXCO にも管理を委託している。

(委員) 管理を委託している会社はどこか？

(県) 委託している会社や、パトロールの頻度などの管理の体制について、後日回答する。

(委員) この道路が開通してから企業立地が増えたということだが、どこが本社の会社が多いのか？

(県) 後日回答する。

(委員) “第五”大橋ということだが、“第一”～“第四”はどれのことか？

(県) できた順番では、松江大橋、新大橋、宍道湖大橋、くにびき大橋である。

(委員) 西尾 IC で降りる車が市街地に流入し車の流れが変わったと思うが、市街地で渋滞が増えたとかはないのか？

(県) 西尾 IC 付近の交通量は増えているが、目立って渋滞しているとの話は聞いていない。

(委員) 騒音は基準値以内とのことであるが、苦情はないか？

(県) 全くないとは言わないが、今は特に問題とはなっていない。事業実施時に環境影響調査を実施して基準値以内になるように遮音壁を設置している。開通後にも津田のほうで苦情があり、新たに遮音壁を設置した実績もある。

(委員) 車の走行音を軽減するような舗装は使用していないのか？

(県) 音を吸収する効果がある排水性舗装を使用している。

(会長) 雪がつまったら大変ですね？

(県) 塩カリを散布するなどして対応している。

(委員) 走行する車の平均時速はどのくらいか？

(県) 制限速度は 60km/h だが、実際の走行速度はもう少し速いかもかもしれない。

(委員) 交通事故の発生状況は？

(県) 手元の資料を示しながら説明。

(委員) この資料のコピーをお願いします。交通量の部分もお願い。死亡事故は昨年 1 件発生していますよね？

(県) 西尾 IC 付近で高齢者が亡くなる単独事故が発生している。

(委員) 前回委員会で説明があった事業効果等を示す調査方法等について教えてほしい。バスの定時性のアンケート調査などは、どのくらいの人にやっていて回収率はどれくらいなのか？

(県) 調査結果の出典については、本日配布した資料に添付している。ただし、バスの定時性に関する調査は添付していないので、後日回答する。

(委員) 橋の縦断が上がったり下がったりしているのはなぜか。(最下点の) 橋脚の高さを低くしている理由は？

(県) コスト削減を図るために、基準の範囲内で高さを低くしている。

(委員) 県外からの車の割合はどのくらいか？

(県) そのような調査は実施していないので分からない。

(委員) 県外からは、この道路をあまり知らないのではないかと思う。尾道松江線は知名度が高いが……。無料だし、この道路を使えば市街地の渋滞を避けて大根島や境港のほうへも行きやすい。

(県) 県外向けのパンフレットには、だんだん道路の記載があるものもある。すべてのパンフレットで表記されているわけではないと思うが……。だんだん道路をもっと PR すべきとの趣旨だと思うので参考としたい。

◇抽出審議地区 県営林道整備交付金事業 北山線

1. 現地での質疑 (北山線中間地点にて)

(委員) 北山線の一般利用は可能か？

(県) まだ全線が開通していないので、改築区間に設置してあるゲートの箇所から規制している。各基地局等施設の保守、森林施業関係者（森林組合等）しか入れない。

(委員) 林業用途以外にも、基地局に係る用途、観光に係る用途等もある。様々な対象と経済効果で試算をし、指標ができればよいと思う。

(県) 中国自然歩道としての活用、地元（持田地区）によるマップの作製など、林業以外の用途にも使われている。

(委員) 北山線縦走路はどうなっているか？

(県) 改築区間は、林道と中国自然歩道のルートがかさなっています。開設区間で林道と歩道が別れている。

(会長) 北山線利用区域内に人家はないのか？

(県) ない。

(委員) 林業の保育を行うにあたり、施業用の歩道を開設する必要があると思うが、その事業主体は？

(県) この箇所では、造林の事業主体である国立研究開発法人 森林研究・整備機構 森林整備センターが、保育施業を行う際に設置している。

(委員) 森林整備者は入札で決めるのか？

(県) 分収造林をしているので、機構（事業主体）と森林組合（造林者）が随意契約をしていると思われる。所有者は加賀生産森林組合。

(委員) 機構に関する資料が欲しい。

(委員) 将来を見据えた、北山線利用区域全体の造林計画はあるか？ 地元から施業の要望があれば、それに合わせて林道を設置するのか？

(県) 地域森林計画を立てる際、森林資源の状況を加味して施業計画を立て、それに沿った形で林道の開設計画を立てる。森林所有者の意向で伐採が計画される場合、伐採時期と林道の開設時期がマッチしない場合もある。

(委員) 林業を取り巻く状況は厳しく、また保育時期が長く、収穫までに年数がかかる。地域により事情はある中で、後継者を含めた林業の計画はあるか。その時の資源の状況からその都度、伐採時期を決めるのか？

(県) 分収造林をしている造林地については、機構、林業公社等が計画を立て、それに基づいて保育・伐採を行っている。

(委員) 担い手不足にどう対応する？

(県) 個人で保育・伐採するのはごく少数。多くの場合、森林組合に委託し、組合が山の状況を判断して所有者に施業提案を行い、保育・伐採をしている。森林組合が先導して、施業計画が立てられ、保育・伐採が行われている状況。

(委員) 造林は分収造林が多いのか？

(県) 造林費用（初期負担）がかかることから、分収造林が多い。島根県の中では、機構の造林実績が一番多い。

(委員) 林道で、生活道として使われているものはあるか？

(県) 松江市内では美保関線が、地域バスの通行ルートとして活用されている。

港湾改修事業 河下港

1. 現地での質疑（沖防波堤を望む付近駐車場にて）

(委員) コスト縮減の説明資料はもらえるか？

(県) 資料を整理し、後日提出する。

(委員) 十六島海苔・わかめ漁等ある地域であるが、事業実施にあたり自然環境への影響調査を行っているか？

(県) 自然環境への影響調査は行っていないが、防波堤(沖)の整備に際し地元の漁業関係者と何度も話し合いの場を持ち、工事の了解を得たうえで事業を行っている。また、わかめ漁の終了時期にあたる毎年5月を現場着手時期として、着手前に地元の漁業関係者を交えた会議を開催し、工事内容などの説明や意見交換を行ってから現場着手している。

(会長) 河下港に至る県道はそれほど整備されているようには見えなかったが、今後の整備予定は？

(県) 道路改良は出雲県土整備事務所で順次行っている。震災時の緊急輸送道路の橋梁の耐震補強についても順次行っている。

(委員) フライアッシュの取扱量は増加しているか？

(県) 平成23年は8百トンであったが、平成28年には1万2千トンに増加している。

(委員) 河下港の取扱貨物を境港に振り替えることは考えられないか？

(県) 境港については、既に限界に近い利用状況であり、実際には難しいと思われる。

(委員) 防波堤（沖）の主な効果は？

(県) LPG 運搬船などは、波浪により入港できない時は西郷港に先に立ち寄り、河下港への入港が可能になるまで西郷港で停泊したり、浜田港、境港でも荒天時に入港可能となるまで停泊して待っていることがある。停泊中にも備船料、油代、人件費等がかかると聞いている。余分な費用を生じさせず、通年の物流に係る利用が出来る港にするためにも防波堤（沖）は必要と考えている。

(委員) 滞船日数及び滞船に要する費用はいかほどか？また、防波堤（沖）の整備により河下港の受け入れ可能容量（改善率）はどの程度増加するか？

(県) 資料を整理し、後日回答する。