

公共事業再評価について

意見具申

平成30年11月26日

島根県公共事業再評価委員会

平成30年度島根県公共事業再評価の結果について

島根県では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、「島根県公共事業再評価実施要綱」を策定し、公共事業の再評価を実施している。

再評価にあたっては、「島根県公共事業再評価委員会」を設置して、県が進める道路・河川・治山・漁港などの事業のうち、採択後一定期間が経過している継続事業、あるいは社会情勢の変化等により知事が必要と認める事業などを抽出する。この再評価の対象となる公共事業は、土木部、農林水産部及び健康福祉部が所管する国土交通省、農林水産省及び厚生労働省の国庫補助事業、交付金事業及び県単独事業となっている。

委員会は評価対象事業の中から、詳細に審議する事業を選定し、現地調査も行って様々な視点から審議して対象各箇所の再評価を行う。

取りまとめた結論は委員会の総意として意見具申するものであり、県におかれては委員会の意見を尊重し公共事業の推進にあたられるよう要望する。

1 総括的意見

今年度本委員会においては、事業採択後10年を経過している継続中の事業4件、再評価実施後5年を経過している継続中の事業12件、再評価実施後10年を経過している継続中の事業2件、計18件について審議を行った。

委員会を5回開催し、各地区に関する詳細な資料をもとに、県の説明を受けながら、「実施要綱」第3条に規定されている再評価の視点に基づいて、幅広く慎重に事業実施の妥当性等について現地調査と併せて詳細な審議を行った。

以下に、今年度の再評価対象地区の審議における議論と、今後の事業の進め方への意見をまとめて「総括的意見」を述べる。

(1) 事業の計画的な執行について

島根県の厳しい財政状況を踏まえ、事業執行の優先順位を明確にして、一層のコスト縮減を図ることが望まれる。計画的な執行により可能な限り選択と集中投資に注力され、特に長期化している事業については、効果が早期発現できるように効率的な事業執行を図られたい。

(2) 林道整備事業

森林面積が県土の8割近くを占める島根県において、豊富な森林資源を効率的に活かした産業の育成、振興は重要な課題である。林業関連のインフラ整備としての林道整備は不可欠であり、これにより機械を導入した効率的な作業が可能になり、林業労働者の労働環境改善にも繋がる。県内の林業は、県産木材・製品の販路拡大や

安定供給、従事者の高齢化など多くの課題を抱えている。林業による産業活性化への地元の期待も大きい。こうした林業の課題解決によって生みだされる便益は規模が大きく算定が困難であるが、今後の林道整備事業においては、県の各部局が協働してSDGs(持続可能な開発の目標)の視点に立った地域づくりを推し進めて、同時に林道事業が生み出す便益を明確化することで事業の必要性を明らかにし、且つ透明性を高めていくことを要望する。

(3) 道路事業

道路事業は、交通網の脆弱な本県にあって定住の促進、産業の振興の面から重要な役割を担っている。今回現地を調査した、国道432号東岩坂バイパス及び主要地方道松江木次線東忌部工区は、県庁所在地松江市への通勤・通学のための重要な生活道路や、救急医療にあたっての移送や緊急時の輸送などを円滑にするためのネットワーク道路、また、観光地へのアクセス道路として、地域にとっては必要不可欠な幹線道路である。このような道路においては、山間地などを通過する区間では幅員が狭く、急カーブも多い危険な現況が見られる。その機能を改善し県民生活の安全性・利便性を向上させる道路事業は着実に整備していくことが望まれる。今後とも工法や作業手順を工夫し見直すことによる一層のコスト縮減とともに、安心安全な道路を望む県民のニーズに応えるよう努めて頂きたい。

(4) 河川事業及びダム建設事業

近年、想定を超える局地的な豪雨が頻発し大規模な災害が増えている。島根県においても、このような豪雨による被害を防止・軽減するという明確な目的を持って河川事業及び防災・減災事業が行われてきた。今回再評価実施後5年経過事業として対象となった、平田船川(湯谷川工区)及び吉田川においても同様である。今後さらに、平田船川では29年、吉田川では6年の工事期間を費やす予定となっており、工期が非常に長い点が懸念される。同様に三隅川流域全体における、治水安全度を確保する事業として実施されている「矢原川ダム建設事業」も完成は平成41年度に予定されている。県民は少しでも早い治水事業の完成を望んでおり、計画的な事業の推進による早期完了が望まれる。

今回の河川事業、ダム事業の審議においては「区間ごとの施工完了とともに、流域の安全度も徐々に向上し、浸水被害予測地域の範囲も変化していくのではないか」という意見が委員から述べられた。住民の安全に関わる最新情報として、浸水想定区域を整備状況に応じて適宜見直すなど、その分析と公開についても考慮されたい。

(5) 港湾改修事業

港湾は、物流の拠点として県民のライフラインを支える重要な社会資本である。長い海岸線を持つ島根県においては、大規模な災害等の緊急時に避難、緊急物資及

び復旧資材の輸送等の拠点としての機能も期待される。特に今回再評価対象となった益田港は、直近の背後地に萩石見空港を擁し、複合的な利用が可能になるという利点も有る。

港湾整備は直接自然と向き合う施設を整備するものであり、その特性上、事業は長期化する傾向にある。その間の社会や周辺市街地の変化によって、当該港湾に求められる役割が変わっていくことも考慮した事業の推進を要望する。

(6) 下水道事業

島根県の下水道普及率には今後も改善の余地がある。今回の再評価対象は県内の人口が集中する地区における下水道事業であり、居住環境の改善や公衆衛生の向上による生活基盤の確保、河川、湖沼、海域等の公共用水域の水質改善を図ることを目的としている。

整備率を上げる下水道工事が進められている一方で、下水道接続率は思うように上昇しない状況となっている。今後さらに地域の人々にその事業内容を知らせる啓発活動などの普及促進策も講じるとともに、管轄地域の人口動態なども注視することで効率化を図られたい。

(7) 過年度審議箇所フォローアップ調査意見

平成19年度島根県公共事業再評価委員会意見具申において、継続と評価された国道431号東林木バイパス事業を、再度フォローアップ箇所として調査した。

「境港出雲道路」の一部である東林木バイパスは、前後の今後の計画が未定となっている現状では、道路のネットワーク効果が発現できていないと考えられる。このことから、現存する社会インフラとして有効活用していくための関連道路網整備を検討することが望ましい。

(8) おわりに

本委員会は、再評価対象事業18件すべてについて、県の示した対応方針が妥当と判断し「継続」とした。「自然が育む資源を活かした産業の振興」を目指す林道整備事業、「生活基盤の維持・確保」に向けての道路整備事業や下水道事業、「安全対策の推進」に対応していく河川整備事業やダム建設事業、「産業基盤を維持・整備」していく港湾改修事業など、今回の再評価対象地区が島根県の将来にとって重要な事業であると判断した。

今後の事業の展開に関しては要望を付けさせていただいた事業もある。関係する事業担当者の方々には委員会の意見を尊重され、事業の速やかな執行に努力されたい。

2 審議対象事業

島根県が、再評価の対象として提出してきた事業は下記のとおりである。

○農林水産部 1箇所

番号	事業名・地区名	所在市町村	事業費(億円)	工期	再評価区分	抽出箇所
1	県営林道開設事業 三子山線	津和野町	34.2	H4～ H32	④	○

○土木部 17箇所

番号	事業名・地区名	所在市町村	事業費(億円)	工期	再評価区分	抽出箇所
2	社会資本整備総合交付金事業 国道432号 東岩坂バイパス工区	松江市	163.0	S54～ H38	④	○
3	社会資本整備総合交付金事業 (主)松江木次線 東忌部工区	松江市	28.0	H21～ H35	②	○
4	社会資本整備総合交付金事業 (一)安来インター線 島田2工区	安来市	38.0	H21～ H35	②	
5	社会資本整備総合交付金事業 (主)出雲三刀屋線 上塩冶工区	出雲市	25.2	H21～ H36	②	
6	防災安全交付金事業 (一)珍崎浦郷港線 珍崎工区	西ノ島町	5.1	H21～ H34	②	
7	広域河川改修事業 佐陀川	松江市	80.8	H9～ H57	④	
8	広域河川改修事業 斐伊川(横田)	奥出雲町	20.1	S63～ H35	④	
9	広域河川改修事業 平田船川(湯谷川工区)	出雲市	228.8	H12～ H59	④	○
10	広域河川改修事業 新内藤川	出雲市	408.8	S60～ H50	④	

番号	事業名・地区名	所在 市町村	事業費 (億円)	工期	再評価 区分	抽出 箇所
11	広域河川改修事業 十間川	出雲市	60.6	S50～ H39	④	
12	広域河川改修事業 忌部川	松江市	29.3	S50～ H36	④	
13	総合流域防災事業 吉田川	安来市	36.9	S27～ H36	④	○
14	総合流域防災事業 出羽川	邑南町	29.9	S61～ H33	④	
15	ダム建設事業 矢原川ダム	浜田市 益田市	220.0	H6(H26) ～H41	④	○
16	港湾改修事業 益田港	益田市	53.4	H6～ H37	④	○
17	宍道湖流域下水道事業 東部処理区	松江市 安来市	875.5	S49～ H38	⑤	
18	宍道湖流域下水道事業 西部処理区	松江市 出雲市	511.6	S55～ H40	⑤	○

注：再評価区分「①～⑥」

- ① 事業採択後5年を経過した後も未着手の事業
- ② 事業採択後10年を経過している継続中の事業
- ③ 事業採択前の準備・計画段階で5年を経過している事業
- ④ 再評価実施後5年を経過している未着手又は継続中の事業(下水道事業を除く)
- ⑤ 再評価実施後10年を経過している未着手又は継続中の事業(下水道事業)
- ⑥ 社会情勢の変化等により知事が必要と認める事業

注：抽出箇所「○印」

3 審議日程及び経過

第1回 平成30年7月9日（月）

出席委員 石井洋子、上野和広、木村和夫、常國文江、寺田哲志、
豊田知世、林秀樹、平川眞代、三輪淳子（50音順）

審議内容 ・再評価対象事業18箇所及びフォローアップ調査箇所について、
事業者から説明
・現地調査及び詳細審議箇所の抽出

第2回 平成30年7月23日（月）

出席委員 石井洋子、上野和広、木村和夫、常國文江、寺田哲志、
豊田知世、林秀樹、平川眞代、三輪淳子（50音順）

現地調査 ・社会資本整備総合交付金事業 国道432号 東岩坂バイパス
工区
・社会資本整備総合交付金事業 （主）松江木次線 東忌部工区
・広域河川改修事業 平田船川 湯谷川工区
・総合流域防災事業 吉田川
・宍道湖流域下水道事業 西部処理区
・道路改築事業 国道431号東林木バイパス（フォローアップ
調査箇所）

第3回 平成30年8月9日（木）

出席委員 石井洋子、上野和広、木村和夫、常國文江、寺田哲志、
豊田知世、林秀樹、平川眞代、三輪淳子（50音順）

現地調査 ・矢原川ダム建設事業 矢原川ダム
・港湾改修事業 益田港
・県営林道開設事業 三子山線

第4回 平成30年9月13日（木）

出席委員 石井洋子、上野和広、木村和夫、常國文江、寺田哲志、
豊田知世、林秀樹、平川眞代、三輪淳子（50音順）

審議内容 ・抽出箇所の詳細審議

第5回 平成30年10月22日（月）

出席委員 石井洋子、上野和広、木村和夫、常國文江、寺田哲志、
豊田知世、林秀樹、平川眞代、三輪淳子（50音順）

審議内容 ・意見具申案の審議

4 詳細審議箇所の再評価結果

(1)【県営林道開設事業 三子山線】→ 継続

本事業は、津和野町枕瀬地区の町道円の谷線から、津和野町相撲ヶ原地区の町道滝谷線 1 号を結ぶ、幅員 4. 0 m、全長 12, 840 m の路線である。平成 4 年度に事業採択され着手された。今年度で 26 年が経過している。平成 32 年度完了を目指して事業が進められており進捗率は 95% である。再評価実施後、5 年を経過している継続中の事業である。

全体の事業費は 34 億 1 千 8 百万円。全線開通まで残り 451 m を残すところとなっている。

利用区域内 988 ha に林道が開設されることにより、移動時間の短縮及び大型車両の進入が可能となり、施業の負担軽減や機械化による効率化が実現することから、現在未整備の森林に対しても森林施業の導入が期待される。また、搬出路が確保されることから「切り捨て間伐」から「利用間伐」が可能になる等、地球の資源でもある森林資源の有効活用が見込まれ、自然エネルギーをはじめとする、需要の伸びている木材産業の期待にも応えることができる。

さらには、本路線が全線開通すれば、林道沿線の下左鎧地区および相撲ヶ原地区の緊急時の迂回路や、県道須川谷日原線が被災した場合にも迂回ルートとしての利用が可能となる。

新たな農林水産業・農山漁村活性化計画をはじめ、森林と林業・木材産業の長期ビジョン等を掲げ、島根県が積極的に取り組んでいる循環型林業を進めるためにも本事業の継続は必要と判断した。

継続すると同時に S D G s (持続可能な開発の目標) の視点に立ち、県の各部局が協働して、持続可能な地域づくりも推し進めることで本事業が活かされることを共有しておきたい。

(2)【社会資本整備総合交付金事業 国道 432 号 東岩坂バイパス工区】→ 継続

本事業は松江市八雲町東岩坂から日吉の 8. 6 km を二車線道路で整備するものであり、平成 28 年度に策定された島根総合発展計画第三次実施計画における、緊急時の輸送ネットワークや通勤・通学の重要な生活道路として、『基本目標Ⅱ安心して暮らせるしまね』の「政策Ⅱ－5 生活基盤の維持・確保」、「1. 道路網の整備と維持管理」にあたる。

国道 432 号東岩坂バイパスは松江市と安来市を結ぶ幹線道路で、事業採択年度は昭和 54 年度、完了予定年度は平成 38 年度で、前再評価を平成 25 年度に行っている。再評価実施後 5 年を経過しているとして今年度の対象となった。平成 30

年6月現在の全体の進捗状況は82%、8.6kmのうち7.3kmを既に供用している。B/Cは1.14となっている。

国道432号は広島県竹原市と松江市を結ぶ212.1kmの道路であり、松江市だけでなく、隣接する安来市にも重要といえる。東岩坂バイパス沿線は近年若年層を中心にベッドタウン化が進行しており、朝夕の自家用車の利用が多い。また小学校の通学路にも使われており、今後も交通量が増えることが予想される。

平成30年7月23日の現地調査では区間は道路幅が狭く、屈曲していることが分かった。このバイパスの完成により、松江～八雲～広瀬を結ぶ広域的な観光ネットワークも可能となる。

この広域幹線道路は通勤・通学だけでなく、救急医療・観光地のアクセス向上のため重要性が高く、残り1.3km部分の工事の早期完了をお願いしたい。よって再評価は継続とする。

事業の実施にあたっては、路線の高低差を解消するためにループ橋が計画されている。これは、トンネルによる施工を採用した場合との経済比較に基づいた判断であり、コスト削減に対する取り組みも行われている。しかしながら、本事業の総事業費は平成25年度の再評価時と比較して1億1千万円増額した。落石対策のための必要な経費であるが、県の予算が逼迫する現状を踏まえ、未改良区間の施工にあたっては、工法や作業手順を常に工夫、見直しを行いより一層のコスト削減とともに、安心安全な道路を望む県民のニーズに応えるよう、社会・経済的状況を鑑み常にアップデートに努めて頂きたい。

(3)【社会資本整備総合交付金事業 (主)松江木次線 東忌部工区】→ 継続

松江木次線は、松江市横浜町の国道9号を起点とし雲南市木次町の国道54号に至る27.4kmの主要地方道である。東忌部工区は、この路線中の松江市東忌部町熊山地内から雲南市大東町薦沢地内に至る1.7km区間の整備を行うものであり、平成21年度に事業採択され平成35年度に完了予定、総事業費は28億円となっている。

本路線は松江市と雲南市を結ぶ幹線道路の役割を担うとともに、第1次緊急輸送道路に指定されている防災上重要な路線であるが、本工区においては1日1万台を超える利用がある中、カーブや急こう配に加え冬期には積雪や凍結が起き、事故の発生数も少なくない現状にある。

このため、バイパスの新設及び現道の拡幅、登坂車線の整備等を行うことによって、走行性の向上と事故の軽減を図り、安全性を高めるものである。本工区の完成に対する雲南、松江両市民の期待は大きく、また地域住民からも付近に公民館や小学校もあることから歩道の整備も含め早期整備が望まれている。

また本事業は、事業方法やコスト縮減にも一定の配慮がなされているほか、ICT（情報通信技術）が活用されている。今後、地域社会基盤の整備に係る厳しい状況を踏まえ、関係業界の人材不足や労働環境の改善等の観点から、地元企業のICTの活用推進に向けて島根県の積極的な取り組みを期待したい。

現在、事業全体の進捗率は73%、既に0.56kmは供用を開始され、整備区間の用地買収も完了している。

以上のことから、本事業は継続が妥当とし、早期完成を望むとともに今後、道路沿線や利用面などの状況把握に努め、歩道未設置区間の整備にも留意していただきたい。

（４）【広域河川改修事業 平田船川（湯谷川工区）】→ 継続

本事業は、平田船川支川の湯谷川を改修する工事である。

事業採択年度は、昭和43年度、用地着手年度及び工事着手年度が平成12年度、総事業費228億7千5百万円で、工事完了予定は平成59年度、工事進捗率は平成30年度において55%になっている。

当該河川は、地盤が低く河川勾配も緩やかで、宍道湖水位の影響も受けやすく、浸水被害が近年確認できるだけでも15回と多発している。

上流部は河積不足による溢水により、床下浸水被害及び国道431号の冠水被害、一畑電車への被害と、生活、交通手段においても被害が出ている。

昭和39年の大出水を契機に、河川改修の必要性が認識され、事業が採択されることとなった。

その後、近年大きな被害をもたらした平成9年7月と同規模の洪水を安全に流すため、拡幅、掘削などの河道改修が行われてきている。

下流区間の改修工事で、当該地域の浸水被害は減少したが、中上流地域では依然流下能力が低く、市街化の進展によって、これまで以上に浸水被害が頻発している。

現地視察では、当該河川改修では都市計画街路事業の進展に合わせ、水生生物の生息環境を保全しながら、親水護岸の整備も進められていた。

また、浸水地域が国道431号東林木バイパスの延長上に位置し、災害時の傷病者を県立中央病院に緊急搬送する際に、支障をきたす恐れがある。

特に近年のゲリラ豪雨による多大な災害発生を考慮すると、河川改修の必要性は高まっている。

工事着手から19年を経過し、平成59年度の完了までこの先29年を要するが、地域住民の安心、安全の確保のためにも、改修工事の早期完了が望まれる。

(5)【総合流域防災事業 吉田川】→ 継続

本事業は、吉田川流域の洪水被害防止を目的として河川改修を行うものである。当該流域は過去に多くの水害（特に、昭和9年、20年、26年には家屋・農地等の浸水被害が頻発した。）に悩まされており、その解消を図るため昭和27年に事業が採択された。河川改修の対象となる吉田川は、能義平野のほぼ中央を流下するもので、上流～中流部は県下有数の穀倉地帯となっており、下流部は国道9号沿道に住宅地が形成されている。また、吉田川上流部では、平成19年に圃場整備事業が完了しており、用排水機能の点からも重要な役割を担っている。吉田川の河川改修は、近年頻発する豪雨時に農地や住宅地の浸水被害を防止するため、速やかに実施すべき事業と言える。本事業の効果は、高い費用対効果（4.61）からも明らかである。

しかしながら、本事業は工事着手から既に67年経過しており、その進捗が緩慢な印象を受ける。県の予算が逼迫する現状は理解できるが、効率的な施工やコスト縮減策をさらに検討して頂き、迅速な整備を行って頂きたい。一方、事業の実施にあたっては、河床部への植生復元や水深確保により多様な生態の生息環境の創出に取り組んでおり、自然環境にも配慮されている。現地視察では、護岸の整備に環境保全型ブロックを使用する等、具体的な取り組み状況を確認することができた。河川改修は少なからず自然環境に影響を与えることから、今後も生態系に配慮した整備を続けて頂きたい。

本事業は昭和27年の採択から67年間に渡り整備を続けてきており、進捗率は86%である。用地取得が100%に達していることから、近隣住民の事業に対する理解も得られていると判断できる。事業区間約8kmのうち、上流部の約1.2kmを残すのみとなっていることから、平成36年度の完了に向け、事業を継続することが妥当と判断した。

(6)【ダム建設事業 矢原川ダム】→ 継続

本事業は、昭和58年7月に島根県西部を襲った大水害により、三隅川流域の治水安全度を高めるため、計画されたものである。

これまでに、河川改修や放水路、御部ダムは完成しているが、矢原川ダムが未完成のままであると、昭和58年の豪雨に匹敵する雨に見舞われた場合に、河川が氾濫する箇所が残っている。

この地域が、未曾有の大水害に見舞われてから、35年経過しているが、幸いに、その後、昭和58年の集中豪雨に匹敵する豪雨が無かったことから、大きな災害は、発生していない。

近年の異常気象により各地で発生している豪雨が、いつこの地域を襲うか不安のまま

暮らしている地域住民のためにも、早急に整備を促進する必要がある。

10年前、平成20年に実施された矢原川ダムの再評価時には、事業完了は平成38年度とされていたが、現在は、平成41年度と3年遅れている。ダム建設については、近年様々な意見が戦わされ、矢原川ダムの完成予定も遅れたと推量されるが、これ以上完成が遅れることのないよう、事業に取り組んでいく必要がある。

矢原川ダムが完成すると、三隅大橋付近で、約60cmの水位が低下すると推計されている。これによって、昭和58年7月の豪雨に匹敵する雨に見舞われたとしても、三隅川の氾濫は防止される。

また、ダムの構造は、通常は貯水しない「穴あきダム（流水型）」になっており、現地の水辺環境に影響を与えることが少なく環境に配慮されている。

現地を調査した際に、ダムの整備に合わせて、周辺の道路が整備されると説明を受けた。現在の道路は、狭隘で急カーブが多い。道路が整備されれば、益田市美都町から山陰道三隅インターへの連絡が容易になるなど、益田市美都町との連携が進み、少子高齢化人口減少が進むこの地域の地域振興に寄与できると考えられる。

事業完了予定が平成41年度とされており、10年以上の年月が必要である。昨今、各地で発生している異常気象による集中豪雨を見ていると、この地域でもいつ何時災害が発生するかもしれない。矢原川ダムが完成するまでは、河川氾濫の危惧を抱えたままである。住民の安心を確保するためにも、防災担当部局との連携により、早期避難などの対策を立案することも大切である。

今後の課題として、これまでの河川改修は、既往最大の災害で、河川の流下能力を計画している。しかし、近年の異常気象では、想定外の豪雨に見舞われることが頻発しており、既往最大値で安全安心を確保できるのか危惧される。河川改修等のハード整備だけでなく、避難場所の安全性の再確認や早期の避難誘導などのソフト対策についても、さらに検討を進め、地域住民の安全を確保すべきである。

(7)【港湾改修事業 益田港】→ 継続

本事業は、沿岸漁業の基地港として利用されている益田港において、漁船の係留施設の確保、荒天時の港内静穏度の確保、安全な航路の確保の3つを目的として、新しい港を作るとともに新たな航路を整備するものである。

益田港は、かつて海浜を係留場所としていた漁船が、海岸侵食により係留場所を失い、港内に移転してきたことにより、係留施設が不足するようになった。

事業着手当初は、係留施設の確保のために高津川河口の西側に島式港湾を作る計画で事業を進めていたが、事業開始から5年後の平成11年度に公共事業再評価委員会の抽出審議を経て、周辺海岸への影響や既存施設の静穏度確保のため、現在の場所に新しい港を作る計画へと大転換された。

さらに平成23年1～2月に航路埋塞が発生し、船舶の出入が全く出来ない状態となり、利用者に大きな影響が生じた。

高津川河口部にある航路の出入りが困難な場合でも、新たな航路を作ることで港湾利用を可能にするように計画変更し、この計画については平成25年度に再評価が行われ、継続となっている。

以下、再評価実施要領に示されている再評価の視点に沿って意見を述べる。

1) 事業の進捗状況

総事業費は53億3千9百万円、完了予定年度は平成37年度、進捗率は平成30年度末実績で62.8%である。

事業内容は、防波堤3、波除堤2、護岸4、物揚場、泊地、道路、航路、埋立がそれぞれ1箇所ずつであり、単純にカウントすると14箇所となる。

このうち、完成しているのは、波除堤2箇所のうち波除堤（西）の1箇所のみで、現在、残りの波除堤（東）1箇所が施工中である。

残された事業のうち、防波堤（西）と防波堤（東）の2箇所は暫定的に完成している。それ以外の施設整備については、残事業費（19億8千5百万円）や施工スケジュールを鑑みると、平成37年度完了予定と考えられる。

2) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

漁業者の数はほぼ横ばい傾向、益田港には149隻が係留しており、そのうち漁船は78隻で、残りがプレジャーボートや遊漁船である。

平成25年度の再評価委員会の記録によると、益田港の総船舶数は平成14年度174隻（うち漁船83隻）、平成24年度164隻（うち漁船69隻）となっている。

船舶の極端な減少がみられないので、係留施設不足は続いていると認められる。

しかしながら、一般的には漁業就業者が減少していく中、港の供用開始後は今の漁船数が維持できるよう、後継者の確保等に努める必要がある。

3) 事業採択時の費用対効果分析の要因の変化

事業費53億3千9百万円、費用対効果は2.08である。

主には労働時間削減の効果が想定されているが、漁業収入は単純平均で漁船1隻あたり年間約3百万円と低迷している中、漁業就業者の所得率の向上に寄与することを期待したい。

4) コスト縮減や代替案立案等の可能性

当初の島式港湾建設で製作されたブロック等の再利用や浚渫（しゅんせつ）コストの削減など工夫されているが、更なるコスト低減に向けて細心の注意を払うことは言うまでも無い。

なお、平成25年度の再評価委員会の際、事業目的の再点検も行われ、「漁船の減少傾向が続くなか、将来の需要に見合った形で、新港計画も整備方針の調整が必要となる場合もある」との指摘があり、この点については今後とも留意していく必要

がある。

益田港の背後では石西地区一体に鮮魚を供給する魚市場も開設されており、地域の漁業振興の拠点であり、市民生活にとっても不可欠の拠点港である。

また、新たに開設される航路は、既存の航路とも相まって、漁船や物搬船等の航行に資するものと思われる。

さらに、昨今の巨大災害を勘案すれば、市内の飛行場とともに緊急物資輸送の拠点整備にも貢献すると考えられる。

以上を勘案すれば、益田港港湾改修事業は継続が妥当と判断される。

(8)【宍道湖流域下水道事業 西部処理区】→ 継続

本事業は、下水道整備によって、宍道湖流域の生活環境の改善や公衆衛生の向上を図り、居住地域の生活水準を確保するとともに、湖沼、河川、海洋等の水質改善を図るために実施される流域下水道事業である。島根県の公共下水道処理人口普及率は全国平均78.3%に対して46.9%と整備が大きく遅れている。本事業が対象とする西部処理区域の普及率も51%程度であり、閉鎖性水域である中海・宍道湖の水質も依然として環境基準を達成していないことから、下水道整備は急務である(数値はいずれも平成28年度末)。

事業は昭和55年度に採択され、平成40年度に完成予定である。平成28年度末時点での事業進捗率は80%であり、着実に事業が進められている。下水道普及率の向上に伴い、宍道湖及び中海に流入する負荷量は減少傾向にあるが、前述したとおり依然として水質の環境基準は満たされていないことから早急な下水道整備が望まれる。

下水道処理施設の処理能力は高く、環境基準の半分以下にまで下げられて日本海に排出されている。取り除かれた有機物や汚泥のほとんどは、セメントや肥料の原料として再利用されている。また、施設内に発電機を設置し、処理過程で発生した消化ガスを燃料としたバイオマス発電を行い、施設内電力の約3割を賄っている。さらに、施設内の遊休地は太陽光パネル用の土地として貸し出しており、環境に配慮した積極的な取り組みが評価できる。

さらに、下水道整備は災害対策にも有効である。下水道が整備されている場合、追加の工事で災害用のトイレ(マンホールトイレ)として利用できるため、県内の公共施設にも導入が進められている。避難所では、上水以上にトイレの設置が問題になるケースも多く、災害が増加している昨今の現状を踏まえると、災害対策の一環としても有効であろう。

本事業のB/Cは1.25と算定されているが、便益は代替法による効果しか含まれておらず、貨幣評価されていない公衆衛生の改善や生活環境の向上、生物多様

性の維持による便益は含まれていない。そのため、現在算定されている便益以上の効果があることが想定される。

事業の妥当性が高い一方、下水道整備事業は他の公共事業との総合作用によって効果が発揮されるため、下水道管を敷設して処理施設を設置するだけでは効果は限定的である。分野や領域を横断しながら事業の有効性を高めていただきたい。例えば、工事は着実に進められている一方で、下水道接続率はほぼ横ばいとなっていることから、周辺自治体と協同しながら啓発活動などの普及促進策を積極的に講じていただきたい。また、中海・宍道湖の包括的な水質改善計画の一部としての下水道処理の役割を明らかにしたり、より大きな相乗効果が期待される災害対策と組み合わせるなど、事業の効果がより高まるように努力されたい。

5 その他の審議箇所再評価結果

抽出審議した8箇所以外は、道路3箇所、河川6箇所、下水道1箇所の計10箇所である。これらについては詳細審議を行っていないが、同種事業の詳細調査を行い抽出した8箇所と同様な基準と方針により、適切に事業が執行されるものと判断し、事業者からの対応方針案に委員会の異論はなく、以下の10箇所についても「継続」が適当である。

- | | |
|-------------------|-------------------|
| (1) 社会資本整備総合交付金事業 | (一) 安来インター線 島田2工区 |
| (2) 社会資本整備総合交付金事業 | (主) 出雲三刀屋線 上塩冶工区 |
| (3) 防災安全交付金事業 | (一) 珍崎浦郷港線 珍崎工区 |
| (4) 広域河川改修事業 | 佐陀川 |
| (5) 広域河川改修事業 | 斐伊川(横田) |
| (6) 広域河川改修事業 | 新内藤川 |
| (7) 広域河川改修事業 | 十間川 |
| (8) 総合流域防災事業 | 忌部川 |
| (9) 総合流域防災事業 | 出羽川 |
| (10) 宍道湖流域下水道事業 | 東部処理区 |

6 過年度審議箇所フォローアップ調査意見

【道路改築事業 国道431号東林木バイパス】

平成19年度島根県公共事業再評価委員会意見具申において、継続と評価された一般国道431号東林木バイパス事業のフォローアップ調査結果を報告する。

一般国道431号東林木バイパスは、出雲地域から松江市さらには境港市を連絡し、高速道路網へのアクセス確保によって広域的なネットワーク強化と市街地の交通渋滞緩和を目的とする「境港出雲道路」の一部である。

今回の調査対象は、出雲市矢尾町から出雲市東林木町に至る区間で、当初は本線と副道を持つ延長4.2kmの4車線で計画された。平成5年度から事業に着手し、平成10年度には地域高規格道路の整備区間に指定されて工事が進められてきた。事業の経緯に合わせてコスト削減の努力も行われ、事業区間に存在した遺跡の埋蔵文化財調査も実施されている。

しかしながら「境港出雲道路」東林木バイパス前後の今後の計画は未定となっており、現在は、そうした状況に合わせて農地の中に副道及び本線の一部のみを建設・供用している。現地を視察したところ、副道及び本線の一部のみとはいえ、農地の中に広々とした道路が供用されており、安全性向上や通過時間短縮の効果が見受けられる。一方で、近隣道路との連絡、地域との密接さという点の不備も見える。

これは東林木バイパスの前後が繋がっていないことが原因となって、現存・供用されている道路のネットワーク効果が発現できていないためである。平成19年度再評価委員会においても、県財政が逼迫するなか巨額の事業費を投じて行われる地域高規格道路事業の妥当性、その機能の有効性について疑義が呈されていたところである。当該区間の事業自体は終了しており、投入した事業費と建設された道路の効用とのギャップに関しては厳しい指摘を受ける可能性がある。

現在、東林木バイパス西端終点から、出雲市街地に向かう一般県道矢尾今市線が整備されている。このような形で出雲市内の交通円滑化に役立てる方向性がある。現存する社会インフラである東林木バイパスを、出雲地域における道路ネットワークの要として有効活用していくような関連道路網整備を検討することが望ましい。

また、「境港出雲道路」全線においても、コスト縮減を図るため、今ある道路を有効に活用することも検討すべきである。