

平成 25 年度第 4 回島根県公共事業再評価委員会議事概要

件 名	平成 25 年度 第 4 回島根県公共事業再評価委員会
日 時	平成 25 年 9 月 12 日 (木) 13:45～15:30
場 所	島根県市町村振興センター 大会議室 2
出席者	<p>●委員 安部康二、岡清二、来海公子、木村和夫、宗村広昭、高田龍一、藤原眞砂、正岡さち、和田登志子（敬称略）</p> <p>●県 土木部 次長(技術)、土木総務課長、技術管理課長、道路建設課長、河川課長、港湾空港課長、砂防課GL、高速道路推進課GL 他 農林水産部 参事、森林整備課長 他</p>
配布資料	<ul style="list-style-type: none"> ・議事次第 ・出席者名簿 ・対象事業箇所一覧表、位置図
議事	抽出箇所の審議

会議の内容

(事務局) 開会、次長挨拶、会議の成立

(1) 抽出事業の審議

[会長] 第4回の再評価委員会をこれから進めていくわけですが、先ほど次長のご挨拶にもありましたが、今年は雨の降り方が普通の降り方ではないですね。普通でしたら、あの雨でしたらとんでもない被害がもっともっと拡大していたように思うのです。幸い、先ほど雨の被害が300億円ということでありましたけれども、人命の方の被害が非常に少なかったというのが印象的でした。これまで整備してこられた成果といったものがこういったところにも出てきたのではないかなと思っています。いずれにしましても、8月1日、29日と現地調査の際には、委員の皆様にはお忙しい中、また暑い中お出かけいただきありがとうございました。また執行部の皆様には大変丁寧な対応をしていただきまして、本当に感謝を申し上げます。

会長から本日の議事録の内容確認と署名する委員を指名。

◆ 広域河川改修事業 今市川

[会長] まず「広域河川改修事業 今市川」からご意見、ご要望等をお願いします。

(委員) 一つの河川を益田市と県で工事することは大変困難なことがあるとは思いますが、これからよく調整をされて完成をしていただきたいと思います。

もう一つ、この今市川には史跡中世今市船着場とあって、文化財としての保存をすることになっています。船着場は右岸側の石垣側で私有地がほとんどであり、生活排水管がむき出しになって、管が河床のほうにまで管が伸ばしてないので、これはちょっとまずいなと思いました。せっかく保存をされるならこのへんの配慮が必要だと思います。

[会長] 現地調査の時に、市管理の河川でありながら県で工事をしていることについて、今一度確認させていただいてよろしいですか。

(河川課) 県と市の管理が分かれている理由は、現在今市川では益田川の右岸支川で、益田市の中心部を流れており、流域の約60%は家屋が連坦しています。益田市が管理する上流域では都市下水道や準用河川の整備を市の事業で昭和50年当時から進めてきたところです。近年になって市街化が進んだことと、昭和58年、60年、63年と西部では度重なる大災害があり、多くの市民の生命や財産が脅かされました。既に益田市で計画していた今市川の改修区間については、市が事業を実施することとし、計画がなかった下流については、国道9号や区画道路などの重要な道路が河川を横断しており、また、区画整理事業によって住家等が増え、また被害もあったので、市では対応が困難であったことから、県で施工と管理をしていくといった経緯で現在、事業を実施しています。

[会長] 分かりました。それでは、この今市川について、県としては継続ということですが、委員会としても継続ということによろしいでしょうか。

(一同異議無し)

◆ 港湾改修事業 益田港高津地区

[会長] 続きまして、「港湾改修事業 益田港高津地区」について審議を行います。

(委員) 最初は海岸部の島式港湾で始めたもののいろいろ障害があり益田港の中に係留施設を作る内容に大いに変わった経緯があります。最初の5年間の計画について、島式港湾を作るためにいろいろブロック等についてかなり投資をしたと思います。これが40億円余りの投資ということで、この投資をした中で、最初の5年間で島式港湾を作るためにどれほどの投資をして、その後、そこで使われたブロックを無駄にしたいくないから新しい港のほうの関係の施設にブロックを転用して利用するという形でリカバーをされているということについて、当初5年間でどれほどのコストをかけたのか、結果的にそれをどれくらいリカバーできたのか、数字のところはあまり細かくは結構ですから、そのへんの何らかの心証をちょっとお伝えいただきたい。

また、航路について川の河口のところの航路というのが現在使われている旧航路があり、

そして今新たに航路を作っているところがあり、そこから漁船を出入りさせようという新航路があります。この旧航路と新航路を併用しながら今後使うのかどうか。旧航路については濬筋を作って人工的に定期的に砂州を決壊させて航路を確保しながら使うということで今、仮に対策をしているが、もし前提として2航路を使うということであるならば、その後もやはり旧航路のほうの航路確保のためには投資が毎年毎年生じるものなのかという疑問があります。それから、もし、旧航路はもうやめて新航路だけだということならば、新航路についても、やはり砂の影響を避けられないということで新航路の新設等も含めてどれくらいのコストが掛かるかを見込んでいるのでしょうか。

【会長】 2点ありました。この事業は途中で計画変更をされています。そのこのへんの投資との今後の事業費の関係。もう1点は今後の航路管理について、既存の航路、常に毎年浚渫して使っている状況下にあるが、今回新航路になった場合にどの程度の管理がかかるのか、また従来の航路をどうするのかといった点。

（港湾空港課長） まず1点目の島式でどれだけ投資したかという額については、今資料がありませんので、この後調べてお伝えしたいと思います。ただ現地のほうにはとりかかっておりません。ブロックの製作とかケーソンの製作をしまして、ブロックは既に新しい港湾のほうで流用しています。ケーソンについては現在浜田港のほうに仮置きをしており、今後計画する施設に流用するというので管理をしているところです。

それから航路の関係は、旧航路についても漁協の要望で、今後も使うことにしています。日本海沖合のほうに出る海面漁業のほうは新しい航路を通ります。では何が旧航路を通るかといいますと、右岸側にも施設をやりますので、そちらのほうの往来をするごくわずかの船、それと内水面、高津川で漁業をやっておられる方もこちらの益田港のほうに係留しておられて、そういった船が通るということで、この航路は今後も維持することになっています。ただ、圧倒的に通る漁船数も少なくなり、内水面のほうが若干船も小さいので、これまでよりも維持費、浚渫の費用はかからなくなるとは思います。

今年、7月28日の雨で砂州が流出しました。濬筋も去年委員会を開きまして、なんとか流出を小さく食い止めようということで濬筋を作っていて、砂州の流出の度合いも少しは減ったと思っています。ただ、防波堤代わりにになっていた砂州が流れていますので、今後、砂州をなるべく元に戻して、冬場の防波堤代わりにするように準備を進めているところです。委員のご質問に対して、資料を探してきますので、しばらくお待ちいただきたいと思います。

【会長】 今お聞きすると、要するに大きな手戻り工事にはなっていない、当初計画のものを流用してやるのだということ。

また、管理につきましても、従来のものもある程度使っていく、併用する形での利用を考えているということ。

委員の皆様方、何か意見がありましたらお願いします。

よろしいですか。そういたしますと、一応県のほうは継続ということですので、委員会と

しても継続ということにさせていただきたいと思います。

(一同異議無し)

◆ 県営林道開設事業 三子山線

[会長] 続いて、「県営林道開設事業 三子山線」をお願いします。

(委員) 起点(既設区間)から今回の計画区間のほぼ中央に下左鎧地区集落に11戸の家があり、また別ルートに同規模の集落があります。事業目的に林業経営の為と、それらの集落の災害時の避難ルートとしての機能も含まれています。集落に至るまでの道も急峻で豪雨の後の落石もあり、災害時の孤立化を回避する道の必要性を感じました。

三子山線林道もかなり急峻で、標高も高く、冬場に工事が進められず、事業完了に時間がかかる理由も一応納得しました。現状では作業道もいくつか作られ、実際植林や森林整備も始められていました。

建設コストの削減に関しては、あまり目新しいものはなく、島根県の林道づくりの従来の縮減方法にとどまっていた。ただ今回見させていただいた補強土壁工は興味深かった。

完了まではまだまだ先ですが、残りの区間は1.4kmと短く、また道はつなげないと効用は半減するので、このまま継続という方向にしたいと思います。

林道を開設した所での森林整備が進む一方、三子山線に於いても荒れ果てた人工林も見受けられ、地権者によって森の健全化に差がでるのは問題だと思う。林道開設にあたって、恩恵を受ける山の持ち主や森林組合などのビジョンと計画性を確認する必要性を感じる。特に高津川流域では、地権者が所在不明ということが多く。県は、地権者の確認を行う体制を早急に進めるべきである。また、持ち主は自分の有する森を健全に保つ責任があるのではないだろうか。その意識をもたせる広報活動、「山が荒れて困ってます」的なメッセージをTVCFや市町村の広報や回覧板などを使って広報することも必要である。

林道開設を行う場合には、往々にして小さな集落がある。いわゆる限界集落的な様相を帯びた村々だ。林道は、そこに住む人たちの生活道路になり得る。開設後、管理は各々の市町村に移行するのであろうが、予算や人手不足でそのまま元の自然に帰っていく道もよく見る。そして、最前線にいた村が不便さに耐えかね、消えていく。県の林道計画の中に、開設後の管理や活用状況を確認し後々も指導やフォローアップする事項を盛り込むことが必要ではないだろうか。

林業は経年を長く有する産業である。世代交代などで管理体制がうまく移行しないことも多々ある。地主が管理したくなるような魅力を生み出す事が必要だと思う。自然豊かな森を切り開いて通る林道。林道従事者や地元民だけではなく、企業や人が関心をもつような活用法を探れないか。例えば、山菜ロードとか、ドライブコースとか、自然観察道とか。今回の三子山線には、三子山という登山者が訪れる山があるが、看板やマップなども作ると、多少

の人が林道を通って行く気になるのではないだろうか。林道をより親しみやすく魅力的に思える島根県独自のアプローチを望みたい。

〔会長〕 林道整備事業の進め方について、委員の考えとしては、単に経済効果からの林道整備というのではなく、やはりそれを多面的にいろいろと利用できる、そういったところまで踏み込んだ行政の林道整備事業の進め方といったものも必要ではないかなということが受け止れるのですけれども、森林整備課のほうでご所見をお願いします。

（森林整備課長） 委員からのご意見の通り、林道についてはいろいろな役割があると思っています。例えば、ここの三子山線ですと、三子山という地元の皆さんが愛好している登山コースになっている山があり、そこにつながる登山道とうまく林道をつなげて、林道を使って自然散策をしてもらうような取り組みも確かにこれから少し見直していきたいなと思います。

それと林道は、一番はやはり林業の経済活動で、それを支えるための基盤整備であり、あわせて森林の整備、森林をより機能の高い森林にしていくための、森林整備を進めるための道でもありますので、その林道の利用区域の中の、森林の経営計画というものを策定することを今進めております。そういった中で、林道網がうまく役立てるような形に、そういった経営計画の中で林道の役割というのを発揮させられるように進めたいというふうに考えています。多面的な働きをこれから発揮させたいと思っています。

〔会長〕 委員からは継続の方向でということですが、そのような方向で委員会としてもまとめたいと思います。

（一同異議無し）

〔会長〕 それでは、本事業は継続。

ただ一点、単に、どうしても産業としてとらえれば経営とかそういったところを無視はできない話ですが、それ以上に林道の持ついろいろな意味での公益的な魅力がありますので、そういったものを行政としては大いにPRされると、せっかく作られた林道がより機能的になるのではないかと思う。ぜひご検討いただければと思います。

◆一般国道432号 東岩坂バイパス

〔会長〕 次に「国道432号線 東岩坂バイパス」について審議したいと思います。

（委員） 先般、再度現地に行ってきて、車の往来がかなりあり、交差のために道が狭いためたびたび停止して交わすというような状態でした。松江と広瀬を結ぶルートでかなりの近道であると思われる結構車が往来していた。狭い急峻な道路を上がっていくと、両側に思った以上に住宅があり、生活道路でありながら、冬季の道路状態が大変危険であると予想されて、ここらへんに住んでいる方は大変だろうなと思います。

残りの工期が9年で残った道路の延長が2 kmです。10年で2 kmというのは普通では非常に工期がかかっているとは思いますが、ここらへんが極めて急峻な山で冬季の工事が不可能となれば工期が伸びるのはいたしかたないと思いますが、もうちょっと早く完成させていただきたいなど、これは地元の方もきっと思っています。全体的に残っているものは少ないのですけれども、ぜひとも早くやっていただきたいと思っています。

4つ伺いたいことがあります。一つは買収が10%残っていますが、これは何かトラブルとかがあって残っているのか。

それとも他の要因なのかということと、やはり10年かかるというのは、何が問題で10年になるのかということですね。ループ橋があって冬季不可ということは分かりますけれども、教えていただきたい。

それともう一つ、川の付け替えをして橋脚を2基立てて3億円の減額になったと言われましたが、それで増額になる要素みたいな気がするけれども、なぜそのようなことになるのかなと思っています。

途中で設計変更をされたと聞いていますけれども、変更後の工法は設計の時点では予想がつかないような工法だったのでしょうか。さまざまな工法の中からチョイスされた工法に変更するに至った経過とかが、お聞かせ願いたいと思います。

【会長】 4点ご指摘があったと思いますが執行部のほうからお答えをお願いします。

(道路建設課) 1点目、買収の残り10%は何か、トラブル等はなかったかということですが、現在、事業を進めており残りが1.9 kmということで、そのうちの700 mのところについては、平成27年度の供用に向けて今整備を進めていて、残りの1.2 kmのところはまだ未買収となっています。これにつきましては、今、計画ルートを決めたところから、これから地元の皆さんに説明等を行いながら詳細な計画等、幅とかを決めていくところで、トラブルというのではなく、これから工事中の700 mのところの事業が2年くらいかかってくるので、その間に残りの1.2 kmのところも説明しながら買収を進めていくことから、買収が残っています。

2点目、これから今後10年かかるということで、これがもう少し早くならないかという点ですが、ここは非常に急峻なところで、これからループ橋などの設計も行って、これから詳細な設計も行うといった期間及び用地買収をさせていただき皆様方の合意、それと実務的にどうしても工事の関係で、最大限早くしたいとは思っていますが、ほぼ今までの中でいけば、10年を目指しながら頑張っていくというところから、

3点目、川の付け替えに約3億円ということで、橋を2つ川の対岸側に渡ってそれから戻ってくるということで、これについては橋が増えたということになります。ただ、対岸側に

渡った場合、新しく作る道路の高さは低くなるような形になり、現在の道路は非常に急な道路であり、片側が谷になっているような形であり、そのところの川を付け替えながら道路の構造を作ろうと思うと、テールアルメという直壁の高い擁壁を立てないと、今の道路のところにできなかったということあります。一方、地域の皆様にとりましても、田んぼというのは生活する上での非常に大切な農地であるということで調整がなかなか難しい面がありましたが、地元ともご相談をさせていただく中で、貴重な農地について地域の皆さんにも協力していただけることとなり、ルートの変更をさせていただき、今のルートに変わりました。現在の道路を広く拡幅するような形ですと擁壁等がもっといるということ、これが橋梁を架ける今の新しいルートよりも3億円ぐらい多くかかっていた形になり、一方で新しいルートは対岸側に橋はかかるが、対岸側の道路は割と盛土構造のような形となり、そこでお金がかからなくなるということで、差し引き3億円くらい安くなります。

4番目、変更後の工法については、地域の皆さんと話し合いをしてルートの変更をさせていただいています。

[会長] 今のご回答の中では今、最短でというわけではなく、これから努力次第によってはさらに1年でも2年でもまた短くすることも可能であるということと受け止めさせていただきましたので、それでよろしいでしょうか。

(道路建設課) 少しでも早くなるように。

[会長] もう1点、今回ルートを変えることによって3億円安くなるということで今、話がありましたけれども、確かに委員のご指摘のように橋梁が2橋増えます。結局、これについては実際に工事にかかる費用を比較設計されて安くなったということですね。

(道路建設課) そうです。

[会長] その他、委員の皆様から何かご意見がございますか。それでは、この地区は一応、そのような注文を付けた上で継続ということでもよろしいでしょうか。

[会長] 継続という県の方針ですが、委員会としても継続で異論ありませんか。

(一同異議無し)

[会長] それでは本事業は継続ということで進めさせていただきたいと思います。

◆一般県道矢尾今市線 大塚工区

それでは次に「一般県道矢尾今市線 大塚工区」をお願いします。

(委員) この路線、今年度中に東林木バイパスが完成するということから市内中心部へ向かうひとつのバイパスとして機能的には本当に大きなものがあるなど感じています。それとあわせて、現道が冠水をすることがあり、冠水をしないう道路としてそこが通行できるし、通学路、狭あいなところですので、これが解消されると安全性が確保できるという付加価値もあるということで、大変この事業について重要な事業として、必要性を改めて感じたところです。基本的には継続していくべきだろうという気持ちでおります。そういった認識の上で、改めて2つだけお聞かせいただきたいことがあります。

一つは、事業期間の問題です。大塚工区は延長が1.63kmということですがけれども、事業期間が15年かかるような事業になっている。単純計算になりますけれども、やはり1年に100mあまりしか進まないという、そういう道路の進み方であるのかなというのが正直なところの感想です。確かに一畑電鉄との接点の部分で、ここはかなり住民合意を得るために時間を要したというところが一番の原因だろうということをお聞きしたのでありますが、ただ内容的にそのことをお聞きしますと、いわゆる稲作に対する日照時間の問題というのが大きな原因だというようなことの説明を受け、そんなに事業期間が長くなるのかなという、ちょっと率直な思いはあります。それは解決をされて、これから用地買収もどんどん進んでいます。こういった1.63kmに対して15年かかることについての、担当部署としての思いみたいなものをお聞かせいただけたらと思います。

もう一点は、ちょっと将来的な大きな話になるんですけれども、宍道湖、中海の北側には境港出雲道路というのが、これは東林木バイパスも含んだ一つの大きな幹線道路ができる。南側には山陰道という大きな道路が通っていて、それで大きな8の字ルートというものが形成されて、このあたりの圏域の基盤整備というものが大きく発展するわけですけども、そういう中において、この矢尾今市線という道路が果たす役割というものをどのようにお考えかということについて、これは将来的な展望の話なのでありますが、お聞かせいただければと思います。

[会長] ありがとうございます。事業量と工期の関係ですね。一般的な道路で、この事業量でこんなに常にかかるものなのかというご質問だと思います。それと、もう一点は県下全体の、まあ東部になると思いますけれども、東部における8の字ルートの中で本道の果たす役割について再度確認させていただきたいということです。お願いします。

(道路建設課) まず1点目の、1.63kmで15年ということですが、確かに、工事が順調に着手できればそこまでかからないのですが、地元調整等で時間がかかっております。地元の最初の説明、調整のところちょっと時間がかかりすぎたというのは十分認識しております。ただその中でも、地元の声を優先してやりながらも、やはりなかなか譲れない部分があり、道路の機能を考え、地元の意見が平面交差と踏切であったとしても、やはり道路の性格からすれば立体交差をどうしてもしたいため、そこでちょっと時間を要したところもあり、そのへんは当初から地元の方々にもっときちんと説明をしていくべきだったかなという

ふうには思っています。これで基本的に地元の了解も得られまして、用地のほうも進めていきますが、あとは工事のほうでなんとか時間短縮を図れるような形を考えていければと思っています。

2点目の8の字ルートというのは、宍道湖の北側と南側の両方をつなぐと、両方で幹線として走るというところで、この矢尾今市線が北と南をつなぐ道路という役割で、今のところ一番幹線といいますか太い道路になります。山陰道を使って国道9号、出雲バイパスから北側の国道431号のほうに向かう、宍道湖北岸を通る一番の幹線になりますので、そういう意味でも非常に貴重な道路になると考えています。だからこそ急いで進めていきたいと思っています。

【会長】 よろしいですか。本事業に限らず、進め方としては、今ご説明があったように、いろいろなケースを想定して、やっぱり早期完成ということが非常に大事になると思っています。そうでないと経年してしまうと効果というのが変わった意味での効果になってしまいますので、やっぱり早期着工、早期完成というところでの行政としての工夫をまたお願いできればと思います。そのほか、委員の皆様方何かご意見がありますか。そうしますと、委員会としても継続ということによろしいでしょうか。

(一同異議無し)

【会長】 それでは、継続させていただきます。

◆ 広域河川改修事業 佐陀川

【会長】 続きまして、「広域河川改修事業 佐陀川」をお願いします。

【委員】 現地に視察に行かせていただいた日がちょうど雨で、大分水がひいていたとはいえ、まだ一部冠水しているところを見まして、この事業はやはり必要な事業であろうと、結論から先に申し上げますと継続しなければならないのかなと思いました。

その中で、いくつかの課題というか疑問があったかと思います。その中でまだ少し疑問に思っている点と、要望というかそういったものをお聞きしたいこと、お伝えしたいことがあるので申し上げたいと思います。

それでは質問ですが、まず、用地補償の際に土地買収単価の折り合いがつかなかったということが、着手が遅れた理由のところの一つ出ているのですが、用地補償のほか、営農補償などを求められたということがあったのですけれども、こういった買収をする場合においては田畑といいますか、こういう収入に関わる部分の土地を買収する場合というのは営農補償というのは基本的にされないものなのでしょうか。用地補償だけというのが普通なのでしょうか。どのへんぐらいまで折り合わなかったのか、例えば、持っている土地の半分ぐらいを買収されると生活が立ち行かなくなるというようなことが、当時は専業農家の方とお聞きし

ましたので、そういった面で不安が出るというのは想像に難くないのですけれども、そういったときに、生活ができなくなるということであれば頭を縦に振れないというのは普通だと思うんですけども、そういったところで営農補償というのはどこまで求められて、通常どのくらいのところまででされるのかというような、だいたいいいのですけれども、そういったところと、それぞれの地主さんが持っている土地のどのくらいの買収だったのかということが、分かればいいのですけれども、難航したということでお聞きしたいなと思いました。

それから、買収する予定の土地の地主さんはどこに住んでおられるのかということです。川のそばの家屋が冠水していましたが、ご自分は安全なところに居られて売らないとおっしゃられていたのかなというふうにも受け取りました。そういったところが、非常にデリケートな部分だとは思いますが気になったということです。

それから、途中で、最初は自然な河川とするために広く土地を買収する案を提案されていたということですが、難航した時点で計画の変更は早めに提案できなかったのか、買収できないのであれば早めにもっと他の方法を提案していれば早くに着手できたのではないかというふうにも感じました。そのあたりが疑問点です。

【会長】 ではここまででご質問が3点ありました。まず、営農補償についての一般的な考え方です。この場合どうであったのか。それから用地補償でものすごく長い期間がかかっているのです。その中で用地補償に手間取ったときの、特に地主さんとの関係あたりがどうだったのかということの再確認。それから難航した時点で、今回計画変更によって買収幅がかなり狭くて済むような形になっているのですが、そういった計画変更というのがもっと早い段階でなっていれば、こんなに長引くことはなかったのではないかなというのが、委員からの質問ですので、お答えをお願いします。

（河川課） 1点目の営農補償については、基本的には営農補償は行っていません。田畑がかかる場合は、必要最小限の用地幅で計画をさせてもらっています。田んぼを買収する上で、時期によっては稲が植わっている場合がありますが、それも稲刈りをした後に買収するようにしています。あとは地主の方と話し合いをしながら用地補償交渉をしているということが1点目です。

それから遅れた理由は、委員が言われるように、昭和48年に採択され、昭和50年から平成2年頃まで地元の交渉が難航していたのは事実です。このころは特に農地減少、農地に対して非常に思いがある方がたくさんおられ、専業の方もおられて、粘り強く交渉を重ねていたところですが、どうしても同意が得られなかったため、昭和62年頃から河川計画の見直しをしています。事実として十数年交渉を続けてきたところです。

その他の背景に関連事業の立ち上げなどがありました。実際、ほ場整備事業や県道改良事業、また係留船対策事業の鹿島マリーナ整備などがありました。これに併せて右岸側には県道松江鹿島美保関線などの計画があり、その調整や計画の見直しに時間を要したところです。

(委員) 早い段階で提案ができなかったのは、いろいろな関連事業との調整が入ってきたということも理由の一つだと理解してよろしいでしょうか。

(河川課) はい、そうです。

(委員) 最後に、これも少し疑問を含んだ要望ですけれども、完成予定年度が平成39年ということになっている。進捗状況と用地買収、工事というのが16%、21%、11%と非常にまだ初期の段階で、他の事業を見てもみると、70%、80%終わっているところでも平成39年、40年ぐらいが完成というような工事があるにも関わらず、これだけの進捗状況と用地買収の度合いで果たして平成39年に本当に完成できるのかどうかということが、一つ疑問としてあります。早期完成というのはどの工事にも求められるものだと思うのですが、これがあまり希望的観測ではなくて、現実感を伴った完成年度であるということ我希望します。伸びて伸びて、この先またさらに10年、15年となってしまうないように、この年度が本当に現実的な数字であるようにお願いしたいと思います。

[会長] コメントはありますでしょうか。

(河川課) ご助言をいただきありがとうございます。佐陀川は長年、関連事業を実施してきたところです。現在、武代橋の架け替えを計画しているところですが、市道の取り付けの関係で市と調整をしているところです。武代橋の架け替えが終わりますと、本格的に河川に向けての改修を進めることができると考えています。

現在の地元の状況ですけれども、昨年度、佐陀川河川改修事業促進期成同盟会が発足されました。また、平成18年に大災害があったことから、河川改修の要望は強く、機運が高まっていますので、そういった要望に応えられるよう重点的に事業を促進していきたいと思っています。

[会長] 委員よろしいでしょうか。はい。この計画年度でいきますと、いずれまたこの再評価委員会に挙がってきますので、きょう、いくつかの注文もさせていただいているところです。今後の進捗状況についてはしっかりまた見させていただきながら、今後もフォローしていきたいと思っています。

その他、委員の皆様方、ご意見がございました。それではいくつか注文条件等も付くかと思っておりますけれども、委員会としては継続ということで進めさせていただきます。

(一同異議無し)

(河川課長) 先ほどから貴重な意見をいただいております、これまでの進捗について、この佐陀川については、特に右岸側の県道と関連する部分を優先してずっとやっておりました。そして、ここ数年で左岸側にとりかかっており、地盤改良を含めて、どんどん進めて上流に上

がっつりいこうということで力を入れております。今後もしっかりやっていきたいと考えておりますのでよろしくお願いします。

【会長】 河川課長から表明がありましたので、その言葉を信じさせていただきたいと思えます。

◆ 広域河川改修事業 新内藤川

【会長】 次、「広域河川改修事業 新内藤川」をよろしくお願いします。

（委員） 新内藤川は、今回の改修事業箇所一覧表を見ても分かりますように、最も多額の事業費であることや、経過年数が28年という長い期間にわたっているということで、特徴のある事例かと思えます。これまでも再評価が実施されておりまして、地元ではこの事業は取り残された河川改修事業というような言い方をされております。このことは過去いただきました資料によりますと、浸水被害が今まで8回も発生をしておりますながら、未だに進捗状況は67%といった数字であり、住民の土木行政に対する不信感が出てもいたしかたないのかなと思われまます。なぜこのような事態になっているのかということ、出雲県土整備事務所の方にお尋ねをいたしましたら、この河川はもともと農耕地の排水路であって、川幅が狭くて、緩勾配で流下能力が低いということから氾濫をしやすい川であると。いうなれば平地河川の宿命的な事情のような説明を受け、一応納得はしてはみましたが、しかしながら上流部は出雲市の中心市街地がありまして、たびたび浸水被害が起きるのでは、これは待ったなしで、この被害の解消は喫緊の課題といえると思えます。さらに、この流域は都市化がどんどん進行していきまして、当然、被害というのはこれから後、拡大する恐れがありますから、やはり河川改修はとにかく急がねばならないと思えます。加えまして、冒頭の次長さんのお話にもありましたような、先般の豪雨などのゲリラ豪雨といわれるような気象災害に備えなければなりませんので、この新内藤川のような中小河川といわれる川も油断は決してならないと。今後、特にそういう傾向になろうかと思えます。

住民に対しての理解や協力は進んでいったと思えますけれども、県のほうで何と重点整理区間というのが位置づけられて、向こう10年間で130億円という巨額の事業費を投入して取り組みを強化されるということで、これはもうすでに公表されたお話なので住民も納得をこれからしていくんじゃないかと思えます。この130億円という金額は、これまでの河川事業の中ではなかったような大変大きな事業費のようです。そうなれば、今後は残された上流の未改修区間、とにかくきちんとやり遂げさせていただきたいと切に要望する次第です。

そこで、一つお尋ねしたいことがあるんですが、この重点整理区間というのは、地図で見ると限りではどこのあたりが一番、今、下流、中流、辿り着いている場所なのか、例えば出雲合庁、あのあたりの上流ですね、あそこがこれまでも浸水被害の常襲地帯であったですけども、あのあたりがこのたびの重点整備区間に含まれているのでしょうか。最初にいただいた資料では重点整備区間より上流の未改修区間に対する要望が強いというふうに書いてありますけれども、そうすると重点整備区間から未改修区間は外れているのかというふうな受け止

め方ができるのではないかと。調査が、先般も上流の新内藤川の起点あたりのところの測量が始まったようでありますけれども。

〔会長〕 河川課、お願いします。

〔河川課〕 新内藤川流域には、新内藤川、赤川、塩冶赤川、午頭川の4つの河川があります。神戸川の放水路が完成した関係で、外水についてはかなり整備されてきたと思っています。内水につきましても平成32年度までには130億円を投じて、この新内藤川流域について近年の水害を防ぐような河道計画で進めていく予定です。上流区間といわれますのは、おそらく下流から工事を進めていきますので、今やろうとしていますのが図面の新内藤川のところの赤色の区間、それから赤と白のまだらの区間について工事をすれば、ほぼ新内藤川については、県管理区間は近年の災害に対して防衛できると考えています。あと、赤川、塩冶赤川につきましてもこの赤色と赤のまだらのところについて、現在、工事をしている、こちらができれば、ほぼ市街地の中については近年の洪水流量は流せると思っています。ただ、こちらの緑色については、現在、河川幅はありますが、まずはこの赤色、下流側を整備した後、32年度以降の予定ですが、引き続いて上流側を整備する計画にしています。

〔委員〕 分かりました。そこまで計画がきちんと位置付けられているところかを確認させていただきました。それと、お願いになるかと思いますが、やはり市街地を流れる平地河川という特徴は活かされ、工法としては段階施工というのですかね、築堤をされたり、それから掘削をされたりというやり方で、そういう施工をされて、それで自然環境への配慮ですとか、オープンスペースをふれあいの場にされたり、これまでも工夫はされて、下流、中流のほうをされているようですけれども、残された部分で真のやすらぎの場的な川の持つ機能も活かしていただいて、ソフト、ハード両面のバランスが取れた事業推進を引き続きやっていただきますように、これはお願いでございます。それで、最後にB/Cが7.89と高い数字になっております。河川改修事業としては高い数字であります、事業効果に期待をして継続としたいと思えます。

〔会長〕 ありがとうございます。費用対効果については、やっぱり市街地にありますのでどうしても効果のほうが上がります。ただ資料のほうで、委員が質問されたのは「重点整備区間より上流の未改修区間に対する要望が強い」、この一文の作り方がおかしいと思う。「重点区間はもとより、さらに上流の未改修区間に対する要望も強い」というようなことであれば分かります。上手に資料を作っていただければもっと分かりやすいと思えます。

委員のほうからは、今後、斐伊川の先般の放水路の視察なんかも踏まえて継続のご意見をいただきましたけれども、委員の皆様方、いかがでしょうか。

(一同異議無し)

〔会長〕 それでは、継続ということで進めさせていただきます。

◆総合流域防災事業 忌部川

〔会長〕 次に「総合流域防災事業 忌部川」です。よろしくお願いします。

（委員） この事業は昭和50年に着工され38年が経ち進捗率70%ということなので、あともう少しかなと感じております。ただ、浸水被害の履歴を見ますと、確かに昭和39年、47年とあるんですけども、着工以降、一度も浸水被害がないということで、75%が終わって、75%に到達する以前の段階でもう浸水被害ないのでどうしたものかなど。工事による効果の発現という意味ではちょっと違う印象を受けていました。かつ、現地を見させていただいて、どうも破堤するなり、洪水が起こる危険が農地に面していますので、どこでこの事業の重要性を考えればよいのかなということ非常に悩みました。事業費はあまり大きくはないのかもしれないけれども、非常に自分の中では悩みました。それで河川課の方に何度か説明していただいたりして、将来的なポテンシャルということで、確かにあと700m区間、残っている場所は農地ですけども、現在開発も進んでおりますし、都市計画を立てるときに河道の広さを後から変更しようとするとはやはりなかなか難しく、都市計画が始まる前に河道をしっかりとデザインしておくことがたぶん重要なのだろうと。そういった意味で、自分の中で納得させていただきました。

ただ、疑問というか、用地買収が25%ということですけども、その割には資料を見ますと早期完成を強く希望するというようなことが書いてあります。早期完成を強く希望するのなら、もう用地買収ができていてもいいのではないかと思ったりするわけです。だから、本当に早期に希望しているのかなというふうに思ったりもしました。

あと、もう一点は、B/Cを見させていただくと2.6もあるのです。先ほどの話もそうなんですけど、出雲市の新内藤川の7と比べて、明らかに高すぎるんですよ。それで資料を見させていただくと、事業費というか、費用は新内藤川と比べて10倍以上違うのです。なのに、便益は4倍程度しか差がないと。つまり、どうも忌部川に関していうと、費用に対して便益のほうが非常に高く評価されすぎているのではないかというふうに感じています。確かに将来的なポテンシャルという意味では、私もよく、そこには買い物に行きますし、サーティワンでアイスクリームも食べます。また、病院もありまして、発展するポテンシャルは確かにあるのかなとは思いますが、新内藤川も周りには市街地もあって、結構商業地で、あそこで7です。だから忌部川の便益の計算が大き過ぎるのではないかと実際には感じています。確かに便益を計算するときには基準があって、掛けていたり足していたりするのだと思いますけれども、流域に見合った便益の計算の仕方をしていかないと、B/Cだけが高くなってこれは重要だという話になってしまうと、数字だけが独り歩きをして本当にその事業が必要かどうか分からなくなってしまうので、もう少しそのへんを考えていただければと思います。

あと、もう一点、これはこれから事業を進める上での要望です。忌部川の改修前、改修後の写真を見させていただくと、治水という意味では洪水量をいち早く下流に流すということ

で計画されていますけれども、改修後の写真を見させていただくと河川自体が非常に寂しい形状になっています。今後、せっかくあと700m区間ありますし、周りに農地、もしくは森というほどのものではないかもしれませんが、そういったものもありますから、親水性を高めてですね、せっかく作るのであれば、せめて上流側は親水性の高い場所にさせていただければと感じています。

〔会長〕 委員のほうからいくつか条件が付きました、河川課お願いします。

（河川課） まず一つ、用地の早期完成というところですが、上流側のほうで若干、相続関係とか、地元の方は了解しているんですけども事務上の手続きで手間取っているところもあります、早期買収に向けて進めているところです。

それから費用対効果のご質問につきまして、全ての河川について同じ手法でやっております。確かに新内藤川は出雲市街地ということで費用便益比が大きいですが、忌部川についても宍道湖に行くまでのところで市街地化が進み、家屋等が集積しています。他の河川と同じ目線で算定しています。

もう一つ、景観に配慮につきまして、委員のご助言を活かしながら検討していきたいと思っています。

〔会長〕 委員いかがでしょうか。B/Cは一定の基準に従って計算されていると思います。これもまた、当然、逐次見直しといったことも、条件が変わってくれば出てくるだろうと思いますね。そういたしますと、委員からは、事業の必要性を認めた上で継続ということでご所見をいただきましたが、委員の皆様方から何かご意見がありますでしょうか。継続ということによろしいでしょうか。

（一同異議無し）

〔会長〕 そういたしますと、委員会としても継続としてまとめたいと思います。

◆地すべり対策事業 唐川 2

それでは、最後の地区になりますが、「地すべり対策事業 唐川 2」よろしくをお願いします。

（委員） この事業は出雲市唐川町における慢性的な地すべりの防止を目的とした防災事業です。平成9年7月の豪雨において、北側側面の斜面が大きく崩落しているということで、9年以降は降雨時には宅地、耕地、あるいは市道において被害が拡大する状況にあるということで、住民の方々の不安も増幅しているということを知っています。この町内では近接する後野地区の地すべり工事、これが平成3年度から平成15年度にかけて実施されたと聞いています。それが完了した平成16年度に本事業は事業採択されています。

このところの予測し難い豪雨の実態を考えますと、地域住民の不安はどんどん増していると思います。この地域の安定した生活基盤を確保していくことは、非常に急がれることだと思っています。地元住民の方ですけれども、こういう状況を踏まえましてこの対策工事に対しては非常に協力的であると聞いています。工事の早期完成を願っておられると思います。一方、この工事によってこの地区の人口流出を食い止めて、特産品の茶をはじめとした農産物の生産、これを安定して続けられることも期待できるのではないかと思います。

これらのことを勘案いたしまして、私はこの事業は継続していただきたいと思っています。県の方針として、災害に強い県土づくりを挙げられておりますけれども、同時に厳しい財政状況も聞いております。他の事業と同じようにコスト削減に努めながら、着実に進めていただきたいと思っています。

【会長】 ありがとうございます。委員からは、防災事業は大事だから、きちんとやってほしいということで、強い要望のもとでの継続でございますが、委員の皆様方何かありますか。執行部のほうからは何かございますか。

（砂防課） 気を引き締めて、これからも防災事業に携わっていきたく思います。

【会長】 ありがとうございます。そうしますと、委員から継続ということで、委員会として継続ということでまとめさせていただきたいと思っています。

（一同異議無し）

◆抽出地区以外の11地区について

【会長】 そういたしますと、一通り詳細審議事項が終わったわけですが、ここでもう一つ、委員の皆様方にお諮りしたいことがあります。今回、9地区を詳細審議箇所として挙げて、審議を行っているところですが、それ以外に、詳細審議を行っていない箇所が11地区あります。これに関しての取扱い・方針ですけれども、第1回目のところでも一通り全地区の説明を受けたわけです。それで、第1回の委員会で事業の種類、あるいは地域性、規模、進捗状況に鑑みまして、総合的に判断してこの9地区を絞ったわけです。詳細調査を行わなかった11地区というのは、道路が2地区、河川が7地区、林道が1地区です。そして、これらの地区については、抽出しました地区よりも進捗状況が高い、完了年度も近い、あるいは規模が小さい、抽出地区よりも適切な状況のもとでの執行がされているのではないかと考えています。また、そういったことを考えて詳細審議する9地区を選んだわけでありまして、費用対効果等についても、概ね適切な値になっていると思っています。ということで、今回、詳細審議をした箇所については、案の段階としては、委員会としては継続と判断したところであり、そういったことに鑑みますと、この残りの11地区についても、一応、県の継続という対応方針（案）は適切なものではないかと考え、委員会としても継続としたいと会長としては思うところですが、委員の皆様方からご意見がありましたら、せっかくの機会なので、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(一同異議無し)

◆ 港湾改修事業 益田港高津地区

[会長] 最初のほうで、益田港に関して委員からご質問のあった件について、ここで港湾空港課からお願いします。

(港湾空港課) 益田港について説明します。まず、委員から質問がありました島式港湾の投資額です。平成6年からの5年間で4億3200万円を投資しています。これはいずれも製作ものでして、先ほど申したように、ケーソン2函は今、仮置きをしまして、今後、防波堤に使うように考えています。それから本体の方塊は240個ほど作っていて、これは益田港の新しい東防波堤で流用しています。それから、消波ブロック、20トン型のテトラポットを440個あまり作っていて、これは当時進めておりました浜田港の改修事業の防波堤のほうで有効利用しています。そのほかにもブロックがありますが、浜田港に有効利用したもの、それからこの益田港に使う予定で現地に仮置きしてあるものがありまして、いずれも有効に使っています。

もう1点今後の維持浚渫についてのご質問ですが、直近5年間で平均年3600万円ほど浚渫に使っています。完成後は、2000万円削減して、年間平均1500万円程度に落ちるのではないかと試算しています。

[会長] ありがとうございます。そうしますと、一応残された宿題等についても説明がありました。この時点をもちまして、今回、審議箇所として挙げていただいた20箇所については、委員会としても継続という方向でまとめさせていただきたいと思います。

それからもう一点、東部の視察の際に見た過年度審議対象地区、フォローアップ地区ということで、三谷地区の現地視察をさせていただきました。現地で感じたことなのですが、せっかく防災対策事業をやったのに、ちょっと地域に活力が物足りないかなと感じたわけです。そういったところを踏まえて、私がとりまとめをさせていただきたいと思っています。

以上できょう準備された審議事項は終了しました。事務局のほうへお返しします。

[閉会]