

公共事業再評価について

意 見 具 申

令和4年12月12日

島根県公共事業再評価委員会

令和4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。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12件、再評価実施後5年を経過している継続中の事業（下水道事業を除く）1件、社会情勢の変化等により知事が必要と認める事業3件、計16件について審議を行った。

今年度も新型コロナ感染予防への対策を取る方法で行い、各地区の詳細な資料とともに、事業者側からビデオ映像を説明材料として提出いただいて現地調査に替えての審議となった。大社地区の農山漁村地域整備交付金事業については、委員から現地を見たいとの声上がり、近隣の道路交通安全施設等整備事業補助（通学路緊急対策）の（一）出雲平田線・西代工区及び事業間連携砂防等事業・湯屋谷川の現地調査を実施し、計4回委員会を開催した。

全ての対象地区に出向いて実際に見聞したうえで審議する必要性は認識しながらも、コロナ対策を踏まえた委員会の開催方法を採用することとし、当再評価「実施要綱」第3条に規定されている再評価の視点を逸脱することなく、慎重に事業実施の妥当性等について詳細に審議した。以下に、今年度の再評価対象地区の審議において議論された点と、今後の事業の進め方への提言等をまとめ「総括的意見」とする。

(1) 社会情勢の変動に適切に対応していく公共事業の執行

島根県公共事業再評価委員会における過去の審議においては、県の財政状況を踏まえ、公共事業の優先順位の明確化とコスト削減が望まれてきた。これらはこれまで同様の課題である。現在は、気候変動などに配慮する公共事業の在り方や、増加傾向にある激甚な災害への対応、子供や高齢者、障がいのある方など多様な住民への配慮、また物価高騰に対するコスト削減への注力が多く議論されるテーマとなっている。その中でも特にグローバルな環境保全に対する積極的な取り組みが不足している。

こうした公共事業執行に対する複雑で現代的な要求を実現させていくためには、的

確な事業評価が重要であり、本委員会でも評価手法の充実を求める意見が多い。また新規施設の整備ばかりではなく既存施設の維持による効果再発現を促し、総合的な運用計画によって事業コストを縮減していくべきという意見も出ている。

島根県の公共事業を実施にあたって、社会情勢の変動によるあらたな課題に柔軟な姿勢をもって対応されることを望む。

(2) 水産基盤整備事業、農山漁村地域整備交付金事業(地域水産物供給基盤整備事業)

漁港は生産流通の拠点であり、生活物資輸送の要である。観光客や定住者の増加にも欠かせない。そして大規模災害時には緊急物資輸送や救助活動の基盤ともなる重要施設である。水産業の振興を図り住民の生活と安全を守る事業として多様な効果を期待できる点で意義深く、早期の事業完成が期待される。

(3) 農山漁村地域整備交付金事業(海岸環境整備事業)

海岸から飛散してくる大量の砂による道路や人家への被害軽減と併せて、観光振興と地元住民のレクリエーションの場の保全としても効果が期待できる事業である。地域の資源としての着実な整備が望まれる。

(4) 道路事業

今回審議対象となった道路事業は「社会資本整備総合交付金事業」4件、道路交通安全施設等整備事業補助(通学路緊急対策)2件及び「防災安全交付金事業」2件、合わせて計8件であった。

島根県では事業の意義を明確にするための費用対効果の追加的評価基準として、平成30年(2018)から「1.5車線の改良 総合評価算定シート」を使い独自の評価を行っている。

この点について、昨年再評価委員会において、「既着手事業の再評価における『1.5車線の改良 総合評価算定シート』の取り扱いについて、判断理由を明らかにされることを望む」と具申した。これに対して、道路建設課から「今後は2車線改良・1.5車線の改良を問わず総合評価算定シートの結果に基づき判断し、評価の状況によっては事業の計画を見直す」と判断理由を明確にし、そのうえで、全ての道路改良事業において、事業費増や事業期間に対するチェック体制を強化し、適正な事業費等の管理に努めることを言及された。

また、過去の再評価委員会において、交通安全事業については費用便益比の算定が行われていないことに対して、「交通安全事業等は巨額の費用がどの程度の効果を生むのかが解りにくく、算定基準を定め分かりやすく表す手法の導入が望まれる」と具申した。これに対して、道路建設課から「今後、改良的要素が大きく、かつ事業費10億円以上の場合は、島根県道路事業評価マニュアルの適用対象とし、費用便益比の算定を行う」と、交通安全事業における新たな運用方針が示された。その成果として、今

年度審議対象である松江市の大谷2工区では費用便益比の算定が行われている。

これまでの現地調査においても、道路事業は地元住民の生活の質の向上にとって必要であることが明白な場合が多かった。しかし安全性向上という便益の評価は難しく、客観的な指標による説得力ある評価手法の改善に期待したい。

(5) 侵食対策事業

現地は、海岸の背後地に鉄道や国道・市道、民家や事業所が近接し、砂浜の侵食が背後地の人命・財産・生活を脅かしている。海岸への対策は非常に長い工期を要するものではあるが、現在も継続して危険な状況であり早期の事業完成が望まれる。

(6) 砂防事業

近年の気候変動により豪雨が激甚化し、大量の土砂や流木の流出による被害が頻発するようになった。土石流災害が起こった場合の人家や道路・鉄道などへの被害が大きくなっている。今回審議対象となった砂防事業もまた近隣住民の安全安心な生活を守るために重要なものであった。身近に起こり人命に関わる災害に対する備えを急がれたい。

(7) おわりに

本委員会は16件を再評価対象事業とし、地域振興のための「産業インフラの整備促進」を行う水産基盤整備事業・農山漁村地域整備交付金事業、生活基盤の維持・確保に向け「道路網の整備と維持管理」を行う道路整備事業、「災害に強い県土づくり」に対応していく砂防、侵食対策事業について審議してきた。

今回の再評価対象地区それぞれが、島根県の産業振興と県民の安全安心な生活にとって重要な事業である。県の示す対応方針も妥当と判断できることから16事業全てを「継続」とした。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められたい。

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。

◎全箇所数 16 箇所

○農林水産部 3 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	水産基盤整備事業 浦郷地区	西ノ島町	14.3	H25(2013) ~R6(2024)	②	○
2	農山漁村地域整備交付金事業 知夫地区	知夫村	9.9	H25(2013) ~R8(2026)	②	○
3	農山漁村地域整備交付金事業 大社地区	出雲市	12.8	H25(2013) ~R8(2026)	②	○

○土木部 13 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
4	社会資本整備総合交付金事業 (主) 玉湯吾妻山線 大谷2工区	松江市	10.9	H25(2013) ~R6(2024)	②	○
5	道路交通安全施設等整備事業 補助(通学路緊急対策) (主) 安来伯太日南線 吉岡工区	安来市	7.6	H25(2013) ~R8(2026)	②	○
6	社会資本整備総合交付金事業 (主) 出雲三刀屋線 上島工区	出雲市	56.1	H25(2013) ~R9(2027)	②	○
7	道路交通安全施設等整備事業 補助(通学路緊急対策) (一) 出雲平田線 西代工区	出雲市	6.6	H25(2013) ~R8(2026)	②	○
8	社会資本整備総合交付金事業 国道375号 湯抱2工区	美郷町	34.6	H25(2013) ~R8(2026)	②	○

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
9	防災安全交付金事業 (一) 和江港大田市停車場線 鳥井～長久工区	大田市	6.7	H25(2013) ～R9(2027)	②	○
10	社会資本整備総合交付金事業 国道 261 号 桜江Ⅱ工区	江津市	42.1	H25(2013) ～R11(2029)	②	○
11	侵食対策事業 和木波子海岸	江津市	36.1	H22(2010) ～R16(2034)	④	○
12	防災安全交付金事業 迫谷川	雲南市	6.0	H25(2013) ～R6(2024)	②	○
13	事業間連携砂防等事業 中原谷川	雲南市	1.7	R1(2019)～ R5(2023)	⑥	○
14	事業間連携砂防等事業 湯屋谷川	出雲市	3.8	R1(2019)～ R7(2025)	⑥	○
15	事業間連携砂防等事業 上横立下谷川	吉賀町	1.9	R3(2021)～ R6(2024)	⑥	○
16	防災安全交付金事業 元町人麿線外 1 線 新高角橋工区 外 1 工区	益田市	72.8	H25(2013) ～R7(2025)	②	○

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 令和4年8月19日(金) サンラポーむらくも 瑞雲の間

出席委員 今井順一、上野和広、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、
長廻英夫、松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・再評価対象事業16箇所について
事業者から事業箇所の説明及びビデオ視聴による調査
・審議箇所の担当委員決定
・現地調査箇所の選定
・その他

第2回 令和4年9月12日(月) 出雲市内

出席委員 今井順一、武邊勝道、常國文江、寺田哲志、豊田知世、長廻英夫、
松浦俊彦、三輪淳子(50音順)

審議内容 ・現地調査3箇所
①農山漁村地域整備交付金事業 大社地区
②道路交通安全施設等整備事業補助(通学路緊急対策)
(一)出雲平田線 西代工区
③事業間連携砂防等事業 湯屋谷川

第3回 令和4年10月24日(月) ホテル白鳥 鳳凰の間

出席委員 今井順一、上野和広、常國文江、寺田哲志、豊田知世、長廻英夫、
松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・再評価対象事業の審議、対応方針の決定

第4回 令和4年11月21日(月) 松江ニューアーバンホテル 湖都の間

出席委員 今井順一、上野和広、常國文江、寺田哲志、豊田知世、長廻英夫、
松浦俊彦、三輪淳子、吉岡有美(50音順)

審議内容 ・意見具申案の審議

(1) 【水産生産基盤整備事業 浦郷地区】 → 継続

本事業は、隠岐諸島の西ノ島の浦郷漁港を対象に、災害時の救援物資等輸送のためのフェリー接岸に対応する岸壁等の耐震強化を実施するものである。総事業費は14億3,100万円、事業採択年度は平成25(2013)年度であり、完了予定年度は令和6(2024)年度である。進捗率は令和4(2022)年度の実績で93%である。

浦郷漁港は、隠岐諸島で西郷漁港（隠岐の島町）に次ぐ生産拠点である一方で、県地域防災計画では第2次防災拠点として災害時の物資輸送や救助等の拠点となることが期待されている。しかし、西ノ島には耐震性のある港はないため、大規模地震によって被災した際、救援物資等を積んだフェリーが接岸できず、孤立する恐れがある。そこで、岸壁の耐震工事と浮き防波堤の津波に対する補強を実施することで、災害対策を強化している。

また、港の耐震工事に合わせて、臨港道路の改良を行っている。これまでは、狭小で見通しの悪い住宅の合間を走る道路が利用されていたが、臨港道路の改良によって、水産物輸送の迅速化と共に、地域住民や来訪者の安全性が確保されている。岸壁の耐震化が完了後は、浦郷漁港は第1次防災拠点へと地域防災計画を変更する予定となっている。西ノ島は多くの観光客が訪れるため、耐震強化と港のインフラ整備は、県民のみならず、県外からの訪問者の安全安心も確保される。漁船や観光船など、岸壁や漁港を日常的に使用する利用者のニーズを取り入れながら、早急に実施いただきたい。

(2) 【農山漁村地域整備交付金事業 知夫地区】 → 継続

知夫漁港は、知夫村唯一の漁港であり、水産物の荷揚げや集出荷の拠点となっている。また、島内の生活物資等の取扱港となっており、重要な海上輸送拠点としての役割を担っている。南向きで穏やかな漁港であるが港内の静穏度の確保のため新たに尾崎防波堤を整備するものである。

以下、再評価実施要綱「再評価の視点」に基づいて評価する。

① 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

事業着手時(平成25(2013)年度)から知夫漁港の利用漁船数、陸揚額を比較するといずれも減少傾向にあり、昨今の農林水産業の担い手不足はここでも否めない状況にある。

2) 事業の投資効果

費用対効果B/C=1.01としている。強風時の集落への塩害軽減等を考慮すれば島民の定住促進にも寄与できる。

3) 事業の進捗状況

令和8(2026)年度の完了を目指して進捗率82%で、順調に工事は進んでいる。

② 事業の進捗の見込みの視点

知夫漁港は、冬場の季節風をあまり受けない入江である。マグロ稚魚の畜養期間を配慮されているが、陸上での消波ブロックの製作が順調に進めば工期が大きく遅延することはない。

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

採用された直立消波ブロックの構造、設計条件について確認しました。一体構造の防波堤に代替案の可能性はないが、昨今の鋼材の高騰、輸送費の値上等が事業費の増額にならないか懸念はあります。引続き可能なコスト縮減に努められたい。

以上の再評価により本事業は継続すべきと判断します。

漁業に限らず、県内の農林水産業は少し低迷していますが、隠岐群島は豊富な漁場があります。島々が連携して担い手確保に努め、漁業振興が促進されることを期待します。

(3) 【農山漁村地域整備交付金（海岸環境整備事業） 大社地区】 → 継続

本事業は、大社漁港海岸の稲佐の浜（砂浜）から飛散してくる砂が大量に道路や人家に堆積することによる被害の対策として行われる、飛砂対策および環境整備事業である。稲佐の浜は、出雲大社の神迎え神事が執り行われる場所であることに加え、海水浴場としても利用されることから、飛砂対策においては、景観や観光振興に配慮した対策が求められる。この事業は、令和2(2020)年3月に策定された島根創生計画2020-2024年度の「安全安心な県土づくり」の「暮らしの基盤を支える」の「生活環境の保全」、また本事業は観光振興とも関連することから「地域を守り、のぼす」の「地域振興を支えるインフラの整備」の「産業インフラの整備促進」に対応する。

この事業は、事業採択の平成25(2013)年度から10年を経過したため再評価検討対象事業となるに至った。なお、地元の協議会とともに、観光振興としての魅力向上のための方策を検討しながら計画を進めることなどを踏まえ、計画当初から10数年程度の事業期間が想定されている。

本工事区間の南側に、同様な飛砂対策事業が行われたきづき海浜公園があり、そこで整備された緩傾斜護岸・防風林・防砂フェンスにより、飛砂量を減少させることに成功している。本工事区間においても類似の対策がとられることから、完工後には同様の飛砂対策効果が得られると期待される。加えて、費用便益も、 $B/C = 3.05$ と比較的高い。一方、現在の状態で事業を中止した場合には、飛砂が防げないことから生活環境の改善はされず、観光振興への効果も得られなくなる。以上のことから、事業期間が10年を超えるものの、必要性が高く、効果も期待されることから、再評価は継続とすることが望ましいと考えられる。

(4) 【社会資本整備総合交付金事業 (主) 玉湯吾妻山線 大谷 2 工区】 → 継続

本事業は、松江市玉湯町大谷地内の 0.72km 区間について視距改良と歩行空間を整備するものである。本路線は、松江市玉湯町の国道 9 号を起点とし、仁多郡奥出雲町までを結ぶ幹線道路であるにもかかわらず、道路幅員が 3.0m 程度と狭いことから、離合困難や見通し不良によって危険な状況にあった。過去に事故が発生した事例も踏まえ、視距改良と歩行空間の整備を行うことで、通行車両と歩行者の安全確保へ資することとしている。現在、経過年数 10 年で事業進捗率 71%となっており、令和 6 (2024) 年度の供用開始に向け、整備が進められている。B/C は 0.32 である。この事業は、令和 2 (2020) 年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「安全安心な暮らしを守る」の「安全な日常生活の確保」としての「交通安全対策の推進」に該当する。

本路線は、雲南圏域から松江市街地への通勤路として利用される点や、国道 9 号から旧大谷小学校までの区間が第 3 次緊急輸送道路に指定される点などから、地域交通に重要な役割を果たすものと判断できる。本事業は、当該路線の離合困難箇所の解消、走行性の向上と時間短縮、歩行空間の確保および防災力の強化を図るものであり、前述の島根創生計画の方針に合致する。一方、事業を取り巻く社会情勢の変化として、事業工区内に位置する大谷小学校が令和 2 (2020) 年度末に閉校となった。閉校時に整備未完了であった事業区間内の A 区間においては歩行空間の整備に対する必要性がやや低下したものの、小学校跡地は社会活動施設として引き続き利用されていることから、地域住民は歩行空間の整備を引き続き要望している。本事業では、この事業背景の変化に対し、歩道幅員 2.5m から幅広路肩 1.25m へ計画を見直すことによって、地域交通の安全対策とコスト削減の両立を図っている。B/C が 0.32 と低い値であるのは、交通安全事業に対する便益の評価方法が確立されていない中、島根県道路事業評価マニュアルの手法を適用して評価したことから、便益に交通安全対策によるものが含まれていないためである。現在、評価の対象外となっている交通安全対策の効果を加味して考えると、本事業を実施する意義は大きい。以上の理由により、地域交通に重要な役割を果たす路線を、社会情勢の変化を踏まえて適宜見直しを行いながら推進している本事業は、継続が妥当と判断した。

(5) 【道路交通安全施設等整備事業補助 (通学路緊急対策) (主) 安来伯太日南線 吉岡工区】 → 継続

本事業は、安来市佐久保町から吉岡町に至る 0.752km 区間において歩道整備を行うとともに、県道清水寺線との交差点改良を行うものである。本路線は、安来市の国道 9 号と鳥取県日南町の国道 183 号を結ぶ幹線道路であり、事業区間の自動車交通量は 5,474 台/日と多い。安来市運動公園へのアクセス道路や安来市立社日小学校への通学路となっているにもかかわらず、歩道が設置されていない状況にある。また、県道清

水寺線との交差点は右折車線が整備されておらず、狭隘で見通しも悪いため、歩行者の安全な通行が確保された状態とは言い難い。この解決を図るため、当該区間において歩道の整備、交差点の取付け形状の改良および付加車線の設置を行うこととし、平成 25（2013）年度の事業採択から現在に至るまで整備が進められてきた。現在、経過年数 10 年で事業進捗率 73%である。なお、本事業においては、交通安全対策の便益の評価手法が確立されていないため、B/C は算定されていない。この事業は、令和 2（2020）年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「安全安心な暮らしを守る」の「安全な日常生活の確保」としての「交通安全対策の推進」に該当する。

本路線は、社日小学校の通学路に指定されるとともに、近隣の安来高校の生徒も通学に使用することから、歩行者や自転車の通行が相当数存在する（歩行者交通量 22 人/12h、自転車交通量 40 台/12h）。また、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、災害時の応急活動などにおいて重要な役割を担うものである。地元が「安来伯太日南線改良促進期成同盟会」を組織し、地元調整を行うなど協力的であることも踏まえると、本事業は通学児童・生徒の安全確保や安全な日常生活の確保のため、速やかに実施すべきと考えられる。したがって、本事業は継続が妥当と判断した。しかしながら、本事業では改良的要素や事業費が小さいことから、今年度に対応方針が変更された交通安全事業の評価においても B/C が算定されないこととなった。B/C の値が存在しないことにより、「中山間地域 総合評価算定シート」を用いた評価も行われていない。そのため、事業の重要性や継続の妥当性を示す客観的な指標に乏しい状況にある。他の交通安全事業で実施された B/C の算定は、交通安全対策による便益が加味されていない不完全なものではあるが、B/C が算定されたことにより「中山間地域 総合評価算定シート」を用いて社会的効果も考慮した総合的な判断が行われている。客観的な指標の下、説得力のある説明が行われるよう、評価手法の改善に期待したい。

(6) 【社会資本整備総合交付金事業 主要地方道出雲三刀屋線 上島工区】 → 継続

本事業は、出雲市の国道 184 号から雲南市三刀屋町の国道 54 号に至る幹線道路の内、出雲市上島町から雲南市三刀屋町伊萱間の 4.8km の道路を現道拡幅するとともに、一部にバイパス整備をする事業である。この道路は、出雲市と雲南市の中心部を最短で結ぶ道路であり、商工業、観光振興、救急医療において重要な路線であることに加え、緊急輸送道路にも指定されている。交通量も多く、大型バスの通行も多い一方で、現道は幅員狭小であり、大型車同士の離合が困難なケースがある。幹線道路の円滑で安全な自動車交通の確保を目指すこの事業は、令和 2（2020）年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「暮らしの基盤を支える」の「生活基盤の確保」の「道路交通網の整備と維持管理」に該当する。

この事業は、平成 25（2013）年度に事業採択され、令和 9（2027）年度完成予定の事業

であり、事業採択後 10 年を経過したために、再評価審議対象事業となるに至った。

当該事業の費用便益は、 $B/C = 0.68$ であるが、主要路線であること、過去 5 年間で 9 件もの交通事故が生じていること、観光地間のアクセス道路であること、バス路線であること、通学経路の一部となっていることなどから、事業による安全性の向上による社会的効果は高いと判断できる。これまでに時間がかかってきた用地取得が概ね完了しており、今後は計画通り事業が進むと期待される。必要性が高い事業であることと、今後の事業計画が速やかに進むと期待されることから再評価は継続とし、早期の完工を目指すことが望ましいと考えられる。

(7) 【道路交通安全施設等整備事業補助（通学路緊急対策） (一) 出雲平田線 西代工区】 → 継続

本事業は、出雲市西代町から平田町における 0.61 km 区間の現道拡幅、踏切部の分離歩道及び自転車歩行者道の整備を行う、事業費 6.59 億円の事業である。平成 25(2013)年度に採択され、事業採択後 10 年経過したため、再評価の対象となった。現在の進捗率は事業費ベースで 59% であり、工事の全体延長 610m のうち 280m を令和 4(2022)年度までに供用予定である。起点側 220m 区間は、令和 4(2022)年度の農林水産省のほ場整備関連区間との調整が整ったことから、順次用地買収し工事を予定している。終点 110m は一畑電鉄踏切を横断するため、現在工事に向かって調整中であり、令和 8(2026)年度には完了予定である。

今回の整備区間は、歩道が未整備にもかかわらず、近隣の小学校、中学校、高校の通学者が、徒歩、自転車で利用している。この路線は、松江平田方面と出雲市街地を結ぶ路線であるため、通勤時間帯ではかなり車の交通量がある。

現地調査においても、通勤時間帯でないにもかかわらず車の往来が多く見られた。また踏切の状況は、両方面から車が入ってくると、通学者が歩行する場所がなくなり、線路に転落してしまう危険のおそれがある。

平成 24(2012)年に通学路緊急点検において、要対策箇所として判定されてから 11 年も経過している。この間、多くの通学者が危険な思いをして学校に通っていたことになる。もしや人命にかかわるかもしれない交通安全事業は、迅速に行われなければならない。以上のことから引き続き事業を継続し、一日も早い完成が望まれる。今後、道路を整備する際には、子供や高齢者、障がいのある方など、多様な方々に配慮した、車から人優先の道路交通環境を整備していただきたい。

(8) 【社会資本整備総合交付金事業 国道 375 号 湯抱 2 工区】 → 継続

国道 375 号は広島県呉市から東広島市、三次市、島根県美郷町を経て大田市を結ぶ一般国道であり、商工業、観光振興にとって重要な路線となっている。また、救急医療におい

ても極めて重要な路線でもあり、地域防災計画においても、第1次緊急輸送道路に指定されている。

(※第1次緊急輸送道路とは県内及び隣接県との広域的な連携を確保する緊急道路ネットワークの骨格となる道路である。東西、南北方向の広域的な高規格道路、及び主要な一般国道が設定されている。また、この路線と第1次防災拠点を連絡する路線が設定されている。)

この国道375号の美郷町においては、幅員が狭く、急カーブの続く交通の難所となっていたことから、湯抱地区、粕淵地区において、バイパス工事や現道拡幅工事が施工されている。

まず平成8(1996)年度から湯抱バイパスとして延長3.6kmの大田市側のバイパス工事が進められ、平成27(2015)年3月20日に全線開通し、供用開始されたものである。この開通により、通行車両の安全性と美郷町中心部と大田市とのアクセスが向上し、地域の活性化にも大きく寄与するものとして地元としても大変に期待されたところである。

これに続いて同じく、美郷町湯抱地内において、延長1.8kmを現道拡幅及びバイパス整備する事業が、『国道375号 社会資本整備総合交付金事業 湯抱2工区』であり、まもなく整備が完了する粕淵工区との間に位置するものである。

この事業については、平成25(2013)年度に事業採択され、用地取得については平成27(2015)年度から始まり、時間は要したものの、現時点で100%の取得が完了している。工事については、用地取得と同じく、平成27(2015)年度から始まり、現時点では60%の工事が終わり、全体の進捗率は事業費ベースで62%となっている。

本事業については事業採択から10年が経過しているが、令和8(2026)年度の供用開始に向けて鋭意工事が進められている。

本工事の事業採択に当たっては、地域区分と計画交通量から道路規格が定められ、また家屋等の立地状況に考慮してルート決定がなされているとのことである。さらに工事における掘削残土も近隣他工区や美郷町所有の残土処理場を活用するなど、処分費の軽減などコストの縮減に努力するとともに、掘削法面、盛土法面の緑化を図るなど自然環境にも配慮した工法を採用されている。

地元住民からも通行車両の安全確保はもとより、周辺地域の児童、生徒の通学や高齢者の安全性向上に寄与するものとして、既に整備されている湯抱バイパスやまもなく整備が完了する粕淵工区を含めて一日も早い全線供用開始が待ち望まれている。

本路線については、島根県中央部の基幹道路として重要な役割を担っており、地域防災計画においても緊急時に、交通の確保を求められる第1次緊急輸送道路にも指定されている。地域住民にとっても日常の利便性の向上をはじめ、山陰・山陽へのアクセス向上による、商工業・観光の振興、さらには救急医療など、極めて重要な路線であり、本区間も含めて、美郷町地内の工事が早期に完了し、その事業効果が大いに発揮されるよう引き続き事業を継続し、一日も早く完成すべきであると考えている。

(9) 【防災安全交付金事業 (一) 和江港大田市停車場線 鳥井～長久工区】 → 継続

本事業は、大田市鳥井町から長久町内における延長 0.483km 区間の歩道整備等を行うものである。和江漁港から国道 9 号、さらには大田市街地へと繋がる必要不可欠な路線である。現状では当該事業区間の北にあたる和江漁港側は歩道が整備されている。南の大田市街地側では現在事業中の長久工区にて道路整備が進められている。その間の未整備部分にあたる今回の事業区間は低い丘を越える切通しとなっており、道路幅員の狭さから路肩が狭く歩道も無い。この幅員に余裕が無く、上り下りとカーブが複合する道路に、1 日あたり自動車 4,107 台、歩行者 33 人、自転車類 76 台が混在して通行する危険性が大きいと認識できる。冬場の積雪時や降雨時、路肩に落ち葉が堆積しているなどの場合にも利用すると考えれば、日々利用する地域住民にとってこの切通しは難所であろう。

この事業は交通安全事業であり、事業費が 10 億円未満であることから費用便益分析及び総合評価算定も実施されていない。しかしながら現地の状況から地域の交通弱者保護のために必要な事業であり、事業継続を妥当と判断する。

(10) 【社会資本整備総合交付金事業 国道 261 号 桜江Ⅱ工区】 → 継続

本事業は、広島県広島市から島根県江津市に至る国道 261 号のうち、江津市桜江町から江津市松川町にわたる延長 1.6km の現道拡幅やトンネルを整備する事業である。平成 25(2013)年度に採択され、令和 11(2029)年度に完成予定であり、現在までの進捗率は事業費ベースで 27%である。

当該区間は、旧桜江町中心部から江津市中心部を結ぶ唯一の幹線道路であり、第一次緊急輸送道路として指定されている。交通量は 1 日あたり 3,000 台以上であり、生活や物流、災害時の緊急輸送道路として重要な役割を担っている。しかし、当該区間の道路幅員は狭小かつ線形不良であり、過去 5 年間で江の川氾濫によって 3 回冠水していたり、トンネル設置区間は落石多発区間であったりすることから、安全で円滑な交通が確保されていなかった。そのため、本事業の実施によって、平常時の安全で円滑な交通を確保するとともに、集中豪雨が頻発する昨今において河川氾濫や落石などの災害リスクを解消することが期待できる。費用便益比は 0.48 であるが、事業実施による産業振興や生活環境の改善、災害や緊急時の交通の確保などを含めた社会的効果が高いことから、事業継続が妥当と判断される。ただし、物価や原材料費が高騰していることから、コスト縮減に細心の注意を払いながら、安全な交通環境整備を進めていただきたい。

(11) 【侵食対策事業 和木波子海岸】 → 継続

和木波子海岸は、江津市西部の県立石見海浜公園に連続する砂浜である。昭和 60(1985)年頃から砂浜の侵食が顕著で背後の JR 山陰本線、国道 9 号、市道、家屋、事業所を波浪が脅かしている状況であることから、背後地の人命・財産の保護や国土の

保全を目的として海岸侵食対策事業に平成 22(2010)年度より着手しており、令和 16(2034)年度完了まで 25 年間の長期工事である。

以下、再評価実施要綱「再評価の視点」に基づいて評価する。

① 事業の必要性等に関する視点

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

近年、地球温暖化により台風の大型化、高潮等の海面異常が続くならば、まだ砂浜が減退する恐れがある。個別事業での想定は困難としても、今後の防災対策に設計指針の検討を望みます。

2) 事業の投資効果

費用対効果 B/C=1.97 としており、背後への侵食防止対策として大きな投資効果が期待できる。

3) 事業の進捗状況

現在進捗率 62%。平成 26(2014)年度完了の人工リーフ 140m、平成 28(2016)年度に完了した東西の突堤 2 基と平成 30(2018)年度に完了した養浜 65,100m³により、砂浜が形成されていることを航空写真で確認した。湾内への堆積は成果があったと考えられる。

② 事業の進捗の見込みの視点

今後検討されている景観に配慮した西側人工リーフの嵩上、東側に新設される人工リーフ(200mは令和 3(2021)年度完了済)の相乗効果については、真島の突き出しが砂の動きに与える影響、冬の季節風の波高を十分に考慮して適切な構造と工法が必要であると考えられる。

③ コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

現在、形成されている砂浜を人工リーフや養浜により維持することで、海岸に最も接近する背後の市道、JR 山陰本線を侵食被害から防護することが本事業の主要目的である。沖合の水深等を十分考慮されて最適な工法を検討されたい。

前回平成 29(2017)年度の再評価委員会でも砂の堆積状況の観測、人工リーフの効果指摘されている。今回の再評価についても、今後の事業実施については、適時対策工の効果の検証と得られた知見により、適切な計画として海岸侵食対策を的確に進められることを条件に継続すべきと判断します。

(12) 【防災安全交付金事業(通常砂防事業) 迫谷川】 → 継続

本事業は、土石流危険渓流である迫谷川に対して、砂防えん堤 4 基および渓流保全工の整備を行うものである。迫谷川は 3 流域から構成されているが山腹の荒廃や渓流の侵食が進行し、渓床に不安定土砂が堆積している状況であり、今後の集中豪雨等によって土石流が懸念されている。この解決を図るため、平成 25(2013)年度に事業が採択され、現在に至

るまで整備が進められてきた。現在、経過年数 10 年で進捗率 90%となっており、B/C は 5.47 である。この事業は、令和 2(2020)年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「安全安心な暮らしを守る」の「防災対策の推進」としての「災害に強い県土づくり」に該当する。

本事業の保全対象としては、下流の人家や道路、市の指定避難所となっている小学校となっており、地域住民の安全安心な生活のためには不可欠な事業である。降雨の激甚化による豪雨災害が頻発する近年の状況下において、下流の土砂災害警戒区域の安全を確保するためには、本事業の速やかな実施が望まれる。したがって、令和 6(2024)年度の完了に向け、本事業を継続することが妥当と判断した。

(13) 【事業間連携砂防等事業 中原谷川】 → 継続

本事業は、砂防えん堤 1 基 7.5m (高さ) ×29.0m (長さ) と取付水路工の整備を行う、事業費 1.72 億円の事業である。令和元(2019)年度に採択され、令和 4(2022)年度末までの完了予定だったが、延長になったため、再評価の対象となった。現在の整備状況は、砂防えん堤の一部が施工済みであり、残り取付水路工を整備中で、事業進捗率は 83%である。

中原谷川は、流域面積 0.03km² の土石流危険渓流である。土砂災害警戒区域には、保全対象施設として、人家 8 戸の他、国道も含まれている。本流域は山腹の荒廃や渓流の侵食が進行し、渓床に不安定な土砂が堆積しており、集中豪雨などによって、土石流が発生する恐れがあり、土石流が発生した場合、甚大な被害をもたらすことになる。

この事業は令和 2(2020)年 3 月に策定された島根創生計画 2020-2024 年度の「安全安心な県土づくり」の「安全安心な暮らしを守る」の「防災対策の推進」としての「災害に強い県土づくり」に該当する。近年、気候変動により、豪雨が激甚化、頻発化しており、大量の土砂や流木の流出による被害が拡大している。本流域の住民は、豪雨が起きるたびに不安を感じなければならない。また、国道に土砂が流出すれば、災害時の避難先への移動が困難になり、また、ライフラインがストップしてしまう恐れがある。以上の事柄から、本事業を引き続き継続し、一日も早い完成が望まれる。

(14) 【事業間連携砂防等事業 湯屋谷川】 → 継続

本事業は、島根半島北山山地の出雲市東林木町に位置し、2 渓流で構成された流域面積 1.46km² の土石流危険渓流で、事業間連携砂防等事業により砂防えん堤を整備するものである。令和元(2019)年度に採択され、令和 7(2025)年度に完了予定である。総事業費 3 億 7,900 万円で、令和 3(2021)年度末の進捗率は 50%である。なお、用地は既設の砂防えん堤事業時に取得済みである。

湯屋谷川の全体の整備計画は、2 渓流の各々及びその合流点に、それぞれ 1 基の砂防えん堤を整備するものである。現在は 1 渓流において整備が完了しており、今回の事業は溪

流の合流点での砂防えん堤の事業である。また、保全対象施設として人家 38 戸の他、集会所、国道 431 号、市道を抱えている。

本流域は、山腹の荒廃や溪流の侵食が進行し、溪床に不安定土砂が堆積しており、集中豪雨等により土石流が発生する恐れがある。土石流が発生した場合、下流の人家や道路を直撃し甚大な被害をもたらす可能性があるため事業の必要性が生じたものである。

令和 4(2022)年 9 月の現地調査においても、特に集落は下流の狭い地域に密集していることがわかり、災害時にはかなり危険が伴うことが容易に予想された。また、令和 3(2021)年 7 月の豪雨災害においては、流木と土砂で湯谷川（湯屋谷川の下流の名称）が塞がれ、濁流が溢れて国道上を流れ、一畑電鉄側にも流入し、国道の通行止め、電車の数日運休事象が発生している。

現時点では砂防えん堤本体の大部分が完工し溪流保全工を整備中であるが、本事業の一日でも早い完成が、地元の鳶巣地区は元より、国道 431 号及び一畑電鉄の運行上並びに湯谷川溢水に悩まされている下流地区からも強く望まれている。

以上から、本事業は継続が妥当であると判断する。

(15) 【事業間連携砂防等事業 上横立下谷川】 → 継続

本事業は、島根県西部に位置する鹿足郡吉賀町七日市の上横立下谷川と呼ばれる流域面積 0.035km²の土石流危険溪流である。土石災害警戒区域には保全対象となる人家・避難所・県道・町道等がある。今後の集中豪雨等によって土石流発生のおそれがあり、甚大な被害をもたらす可能性があるため整備をするものである。

採択は令和 3(2021)年度。工事着手も令和 3(2021)年度である。当初の総事業費は 1 億円、社会情勢の変化等により労務費や資材単価の上昇、さらには残土処理費の増加等により 1 億 8,900 万円となる。進捗率は 63%、令和 6(2024)年度の完成予定である。

この事業は砂防えん堤 1 基 高さ 8.5m×長さ 33.5m、および管理道路 174m の整備を目指しており、未整備の取付水路等を含む砂防えん堤 1 基は整備中である。

再生資源の積極的な利用や建設発生土の他事業への活用によってコスト縮減を図っておられること、島根県産材の掲示板・看板・バリケードへの利用を具体的に公表し、環境配慮のアピールもお願いしたい。

現地の山腹を見ると森林の手入れができていないことが荒廃の原因になっているようだ。溪流の侵食が進行し、溪床に不安定土砂が堆積し、集中豪雨によって土石流が発生する恐れがある。溪流の整備と並行して森林の整備も喫緊の課題と捉え、県全体での取り組みに期待する。

同時に、木材の積極的な購入や利用等、森林整備の資金が森に還元されるように広く県民に広報すると共に、他の課との連携を深め、対応方針（案）に出てきていないソフト面の支援にも力を入れていただくことを強く要望する。

台風の頻発や豪雨の発生は気候変動にも起因している。地球が温暖化していることを防

ぐための行動を県民に呼びかけることで、気候危機による土砂災害等の被害を未然に防ぐことができる。防災対策の一環として気候変動対策にも取り組んでいただきたい。

以上をお願いして継続とした。

(16) 【防災安全交付金事業 元町人麿線外1線 新高角橋工区外1工区】 → 継続

本事業は、島根県西部の益田市の市街地である高津地区と国道9号が走る須子地区を結ぶ道路として、渋滞緩和や地域間の交流、さらには災害時の緊急輸送道路としての機能の向上を図るため整備するものである。

事業採択は平成25(2013)年度、工事着手は平成28(2016)年度、総事業費は72億7,800万円で令和7(2025)年度の供用開始に向け、事業費ベースで88%の進捗率である。事業採択時の総事業費は43億円、労務費・資材単価の上昇や想定外の軟弱地盤対策・河川内工事で発生した濁水への対策が追加になり事業費の増加になった。

この事業はひとまる大橋および須子高架橋の元町人麿線450mと須子中高架橋を含む須子中線280mの約700m区間を2車線道路で整備しており、路肩の歩道幅員は片側3.5mとなっている。

現在、下流に高角橋が架設されている。この橋は昭和17(1942)年に完成したもので老朽化が進んでおり、幅員が5mと狭く車両の通行に支障をきたしている様子も見受けられ、路線バス以外の大型車両の通行も規制されている。また大規模な地震に対する耐震性能も十分ではなく、通学路にも指定されているが狭小な歩道のため、歩行者や自転車が安全に通行出来る歩道空間の確保が出来ていない。

以上のような状況から高角橋の代替として地元住民の期待も高く、円滑な自動車の走行や離合、および住民の安全で快適な通行を確保し、防災対策機能も担うことができる。

事業は終盤を迎えているが、今までの魚類への環境影響低減の取り組みや現場発生土を盛土材へ流用する取り組み等環境配慮を積極的に県民に見える形で開示することで島根県民のSDGsの意識向上にも寄与できると考える。

さらに、今後の整備に向け、LED照明の設置やエコドライブ啓発の表示、しまねグリーン製品の利活用、島根県産材の積極的利用等、地球環境への取り組みを進めることもお願いして継続とする。

以上