

平成30年度 第3回島根県公共事業再評価委員会 質疑応答

件名	平成30年度 第3回島根県公共事業再評価委員会
開催日	平成30年8月9日(木) 10:00~16:00
場所	抽出地区(浜田市、益田市、津和野町)
出席者	●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 ●県 土木部 技術管理課長、河川開発室長、港湾空港課 GL、森林整備課 GL 他
議事	抽出箇所の現地調査 ・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

質疑応答

◇ダム建設事業 矢原川ダム

1. 現地での質疑(矢原川ダム建設予定箇所手前にて)

(委員) 付替県道はいつ頃完成するのか?

(県) 付替県道の全線開通は事業最終年度の予定。ダム本体工事に伴い迂回路として必要となる区間は早い段階でとりかかる予定である。

(委員) どの位の雨が降ると満水になるのか?

(県) 正確なデータを準備していないが、日雨量約 400 mmでダムは満水になると思われる。

(委員) 1/100の確率での計画を変える予定は?

(県) 確率年を変える予定はない。ダムの規模は過去に発生した洪水に対応する計画としている。計画規模以上の雨が降れば早めの待避を促すなどのソフトで対応する。

(委員) 最近では温暖化による集中豪雨が増えているが、温暖化の影響は考慮しないのか?

(県) 過去に発生した洪水以上の雨はハードとソフトの両面で対応し、人的被害が出ないようにする。

(委員) ダムは流木を捕らえるのでは?

- (県) 網場(あば)での流木補足状況をパワポ資料(H29.7御部ダム)により説明。H29.7豪雨の際は御部ダムで流木の捕捉効果があった。矢原川ダムにはスクリーンを設置する計画である。
- (会長) 人為的な洪水調節はできないのか？
- (県) 自然調節のダムなのでできない。
- (委員) 想定を超える大雨に対応したダムを造るのは無理なのか？
- (県) 雨の降り方によって貯まり方が違ってくる。過去に発生した雨には対応できるダムを計画している。
- (委員) 1/100の確率規模は厳しめでめったに降らないような雨だと思うが、かなりの確率で下流域を守ってくれるものか？
- (県) その様に考えている。
- (委員) 河川改修とダムはセットで効果があるものなのか？河川改修だけの場合、どの位の効果があるのか？ダムから着手すれば良かったのでは？
- (県) 下流の三隅大橋付近では、矢原川ダムが完成の後は河川改修と御部ダム整備後より水位低下が57cmとなる。河川改修は災害復旧事業により改修を実施しており、発災後5年間は補助金により実施できるため、河川改修を一番初めに実施している。
- (委員) 河川改修、御部ダム、矢原川ダムと段階的に整備の効果が分かるものを示した方が、矢原川ダム事業の必要性が分かりやすいのでは？
- (県) 後日資料を提出する。
- (委員) ソフト対策は実施しているのか？
- (県) 減災対策協議会にて現在検討中である。

◇港湾改修事業 益田港

1. 現地での質疑 (高津川左岸の益田港内にて)

- (委員) 新たな港の整備が完了した後も、大塚航路は浚渫する必要があるのか？
- (県) 航路は航行する船舶の数が減るが、今後も利用されるため浚渫幅を狭くするなどのコスト削減を図ることなどが必要と考えている。
- (委員) 浚渫幅を狭くすることで、約1,200万のコスト削減が期待できるということか？
- (県) そう考えている。

(会長) 今でも高津川（内水面側）から港に入ってくる船はあるのか？

(県) 高津川から港に入ってくる船は、通常は多くない。7月豪雨のように大雨が降ったときなどは、対岸の大塚地区に係留している船や、高津川に係留している船は流される可能性があるため、港内に避難してくる。

(会長) 高津航路は割と重要なのか？

(県) 港内にいる全ての船は高津航路と大塚航路を通過して沖合に出るため、重要な航路と考えている。現在は、砂州が7月豪雨で流され一部消失しているため、船は横波を受け危険な状態となっている。

(委員) 砂州がなくても、新たな防波堤等の完成後は港の中に入ってくる波は低くなるのか？

(県) 新たな防波堤等ができると現在の航路を通る必要もなくなり、港の中に入ってくる波も抑えられるので現在よりも安心して船に係留することができる。

(委員) 新しい航路幅はどれくらいあるのか。図面ではかなり狭いように感じる。

(県) 漁船が通るために必要な航路幅は漁船の幅の5～6倍という基準があり、その程度の航路幅を確保している（新たな港で計画している航路幅は50m）。

(委員) 大きな船は新しい航路から入らないのか？

(県) 大きな船も新しい航路から出入りできるように考えている。現在の航路は水深が浅くなってきているので非常に航行しにくい時がある。新たな港を整備することにより、そういう心配がなくなるのではないかと考えている。

(委員) 現在の大塚航路は最終的にどうなるのか？

(県) 現在の航路は漁船があまり通らなくなると想定されるが、幾らかは航行することもするため、必要に応じ最低限の範囲を浚渫することになると考えている。

(委員) 高津川からの土砂が砂州にかなり堆積するイメージがあるが？

(県) 砂は、夏場の大雨でフラッシュ（沖合に出た）、冬場にはまた戻ってくる。今ある場所へ砂が戻ってくれば良いが、砂州よりも内側の高津地区と大塚地区を結ぶ航路の方へ戻ってくると、航路が砂で埋まってしまう。

(委員) 現在の高津航路も通れるように、航路の水深を確保するのか？

(県) 大塚地区や上流から船舶が避難してくることもあるので、船舶が通れるように最低限の航路は確保する予定である。

(委員) 離岸堤の陸側に堆積している砂があるが、新しく港を作ることによって、溜まりに

くくなるという理解で良いか？

(県) 離岸堤整備前は、汀線は後退傾向にあったが、離岸堤を整備したことにより砂が堆積し現在のような状況になった。新しい港は、航路や港内を深く掘り高津川河口から離れることもあるため、港内は溜まりにくくなると考えている。

(委員) 新たな浚渫の費用が、発生することはないのか？

(県) 現在の航路は、高津川の影響を受けやすいため浚渫費用が多くかかっているが、新しい航路は、高津川から距離が離れるため砂が堆積する可能性が低く浚渫費用も抑えられると考えている。

(会長) どのような順番で整備していくのか？

(県) まず波除堤（東）を整備し、次に防波堤（北）を整備する。港内静穏度が良ければ、係留施設の整備を先に行い、最後に航路の整備、防波堤（東）・防波堤（西）の延伸を行う予定である。

(会長) 見通しとしては、平成何年頃に完成する予定か？

(県) 平成37年の予定。地元の漁協からは早期完成の要望があり、できるだけ応えたいと考えている。

(委員) 漁業者の数は増えているのか？

(県) ヒアリング結果によると、ほぼ横ばい傾向。現在、当港には150隻程度が係留しているが、半分程度がプレジャーボートや遊漁船で残り半分が漁船である。

(委員) 浚渫コスト削減額が1,200万円というのは、主にどういった内容か？

(県) 現在の航路は、所要の水深、幅を確保するため、年間7千万円程度の浚渫費用が必要となっている。新しい航路ができると航行する船舶も少なくなり、現在の航路幅を狭くできるため浚渫費用を約1,200万円減らすことができると考えている。

(委員) 現在の航路は、もう要らないという訳ではないのか？

(県) 全く要らないという訳ではない。

(委員) 現在の航路は、将来も役に立つのか？

(県) 大塚地区の船が沖合に出るには、新しい航路よりも現在の航路の方が近く、引き続き現在の航路を使用する予定のため、完全に無くすことはできないと考えている。

(委員) 約80隻の漁船が港内にいるとのことだが、漁獲高は県下で何位くらいか？

(県) 順位は不明だが、水揚げ高は年間約700tあり、漁獲高にすると約2億5千万円になる。小さい港だが、かなりの漁獲高がある。益田港には競り市場があり、益田

港で水揚げされた魚介類や周辺の漁港で水揚げされた魚介類を運んできて競りをしている。浜田市との境の大浜漁港では、益田港の製氷施設で作った氷をトラックで運び、漁を行い、水揚げされた魚を益田港までトラックで陸送している。大浜の漁師は新しい港ができれば、益田港に入りたいと言っている。船で直接来ることができれば、氷や水揚げされた魚介類の運搬費も掛からないし、積み替えの回数も減るため、鮮度の良い状態で競りを行うことができる。

(委員) 益田港に泊めている船で、高津川へ漁に出る船はいないのか？

(県) 益田港に泊めている船は、海へ漁に出る船で、鮎漁をする船はないと思う。

(委員) 益田港は、なぜ地区が分かれているのか？

(県) 漁師さんは利便性の良いところに船を泊められるため、現在のように地区が分かれたのではないかと思う。

(委員) 新しい港にまとめたら、コストが抑えられるのではないか？

(県) 新しい港にも大塚地区の船を係留できるスペースを確保する計画としている。

(委員) 大塚地区には、何隻くらいの漁船がいるのか？

(県) 今は3～4隻の漁船が見えるが、大塚地区には船を整備する施設があり、新しい港の整備後も高津地区と大塚地区の間で船の往来があると考えている。

(委員) 大浜漁港には、何隻くらいの漁船がいるのか？

(県) 漁船は11隻。

(委員) 年間2億5千万円の漁獲高があると聞くと、すごい利益のように聞こえるが、80隻の利益で考えると1隻あたり300万円程度で、割りと少なく思える。そのような状況から、島根県が地元の漁業を応援することにつながっているのか？

(県) 水揚げ高が低いからといって、整備をしない訳にも行かない。整備をしないと更に後継者がいなくなる可能性もあり、地産地消も難しくなる。地元から要望のある新しいきれいな港を整備し、環境を整えることにより後継者も育てて欲しいと考えている。

(委員) 益田の漁業者の高齢化は進んでいるのか？

(県) 高齢化は進んでいる。一方で、大田市にある和江漁港では、新しいきれいな施設を整備したことによって多くの若い人が漁業に就業しているケースもある。和江地区は、小さい子供も多く活気がある。益田港もそういう港になればと考えている。

◇県営林道開設事業 三子山線

1. 現地での質疑（事業区間にて）

（委員） 林道利用区域において林業の経済効果をどれだけ見込んでいるのか？

（県） 費用便益比の便益として、利用区域内における木材生産や森林整備の経費縮減費、林道が出来たことによる木材生産の増益については算出したものがあるが、事業開始からの利用区域内における林業の経済効果を算出することは困難である。

（委員） 林道の効果として数値では表せない効果があるのではないかと？

（県） 林道が出来ることにより、山菜取りや紅葉狩り、自然観察等の観光など一般の人が利用する効果はあるが、人数の把握が困難で数値に表せない。

（委員） 開設延長が200m/年は短いと思うが原因はあるのか？

（県） 三子山線は県道や市町村道と違い、起終点からのみの進入しかできない。また、幅員が狭いため、並行作業や離合が困難なこと、さらに残土処理上が路線内にあるため、残区間では1箇所/年の工事となる。加えて、三子山線は積雪が多く12月までしか工事が出来ないため、開設可能な延長は300m/年が限界である。

（委員） 伐採の計画があるが伐採後の計画はあるのか？

（県） 基本的には、人工造林地の跡地には人工造林を行い、広葉樹の跡地には萌芽などを利用した天然更新や植栽による人工造林を行う計画である。県としても伐採後の植栽費支援、伐採前に伐採者と造林者が連携する取組の推進など、伐採跡地の確実な再生を図ることを目指している。