

■ 平成29年10月25日～10月27日 建設委員会県外調査（山口県、広島県、岡山県）

1 10月25日 萩土木建築事務所（萩市）及び河川改修事業箇所（萩市）

【調査目的】

須佐川河川改修事業について

【調査概要】

須佐川の河川改修の状況について説明及び質疑応答を実施し、河川改修箇所の現地を調査

<説明の概要>

●平成25年7月28日豪雨の概要について

①気象の状況

7月28日の日本付近は大気の状態が非常に不安定であったことに加えて対馬海峡から山陰方面に向かって暖かく湿った空気が流れ込んだことにより、山口県付近で大雨が発生しやすい状況となった。

②大雨の状況

・山口県付近には、発達した雨雲が次々と流れ込み（バックビルディング現象）28日朝から昼過ぎにかけて県北部や中部の一部で猛烈な雨となった。

・萩市須佐で28日12時20分までの3時間に、7月の月降水量の平均値（281.6mm）を上回る301.5mmを観測するなど記録的な大雨となった。

③7月28日豪雨による被害状況等

水系名	雨量		被害状況				
	最大累計雨量 (mm)	最大時間雨量 (mm)	全壊 (戸)	半壊 (戸)	床上浸水 (戸)	床下浸水 (戸)	浸水面積 (ha)
田万川水系	378	89.6	19	193		117	397.6
須佐川水系	351	138.5			349	128	—
阿武川水系	470	92	8	50	44	214	138.4

●須佐川の整備状況について

広域河川改修事業とあわせて災害関連事業を実施

・港橋の架け替え

平成27年5月に工事着手し、約1年10ヶ月の工事期間をかけて完成。須佐川の流下能力を向上させるため、橋脚のない構造とした。

橋長：23.5m

道路幅：約7m

・中津橋の架け替え

現在国道191号中津橋の迂回路の整備を進めている。現在仮橋の工事を実施中。

・須佐川上流区間（唐津川を含む）の護岸整備

唐津地区、中畑地区の護岸工事が平成29年3月に完成。平成26年3月に工事着手し、約3年の工事期間をかけて護岸の復旧、川幅の狭い箇所の拡幅を行った。

・須佐川下流区間の護岸整備

平成29年11月には龍背橋の架け替え工事に着手する予定

<質疑応答>

Q：延長10kmにも及ぶ災害関連事業の設計や準備態勢はどのようにされたのか？

A：当初はTEC-FORCEに査定等までのご指導もいただいたが、後は県だけで対応している。萩

土木建築事務所では平成26年度から班を1つ増やして対応した。

Q：1級河川と2級河川の規格の差はなにか？

A：1級河川は複数県にまたがる河川で、原則は国が管理であるが、一部県が管理している部分がある。2級河川は県管理である。

Q：予算の財源はどのようになっているか？

A：県債、交付税等の依存財源が52%くらい、県税収入等自主財源が47%くらいである。

Q：河床の掘削による土砂の搬出はどうしているのか？また、そのコストはどうか？

A：使えるものは公共事業での流用し、残りは公共残土処理場に持って行く。年間の浚渫予算は約7億円である。

Q：平成25年に被災されて4年目くらいであるが、その中で用地対策もされたと思うが、地籍は最初から確定されていたか？

A：たまたま、この地域には国土調査が入っており、それを復原した。

Q：奈良県では大和川総合治水条例ができたが、山口県には同様の条例があるか？

A：災害を受けての条例はない。



2 10月26日 広島県議会（広島市）及び道路施設事業箇所（大竹市）

【調査目的】

道路施設の適正な維持管理の状況について

【調査概要】

広島県の道路施設の適正な維持管理の状況について説明及び質疑応答を実施し、道路施設事業箇所（大竹市）の現地を調査

<説明の概要>

●広島県道路整備計画2016（7つの施策）

- ①広域的な交流・連携基盤の強化
- ②集客・交流機能の強化
- ③災害に強い道路ネットワークの構築
- ④総合的な交通安全対策の推進
- ⑤持続可能なまちづくりに資する道路整備
- ⑥道路機能の有効活用
- ⑦道路施設の適正な維持管理

●道路施設の適正な維持管理

①目指す姿

県民が道路を安心して利用し、安全で快適な日常生活を送っている。

②道路の役割

日常生活と社会経済活動に不可欠な施設であり、適切に維持管理し現在の機能を低コストで長期にわたり発揮していく。

③現状と課題

- ・これまでの着実な取組により、本件の道路整備は一定の水準に達している。
- ・道路施設は膨大であり、その多くが高度経済成長期に建設され、急速に高齢化が進行している。
- ・限られた財源の中で、既存の道路を良好な状態で長期的に活用するために、計画的なメンテナンスが重要である。

④広島県が管理する道路施設

施設	施設数	備考
道路延長	4,170km	雪寒指定道路1,292.6km（国道422.8km、県道869.8km）
橋梁	4,292橋	橋長15m以上1,327橋、15m未満2,965橋
トンネル	177本	トンネル155本、洞門等22本
舗装	3,810万㎡	
法面	9,171箇所	自然斜面含む
附属物	28,530基	大型標識7,321基、小型標識12,156基、道路照明9,053基

⑤取組の方向

- ・道路施設の日常的な維持管理の適切な実施
 - 草刈りや除雪などの日常的な維持管理を適切に実施し、地域住民の生活を守る。
 - アダプト活動等により、道路への愛着心の醸成や地域全体での道路空間の保全と創造を図る。
- ・道路施設の戦略的な維持管理の推進（インフラ老朽化対策の本格実施）

- 道路維持管理システムを活用し、「インフラ老朽化対策の中長期的な枠組み」、「修繕方針」に基づき、戦略的な維持管理・更新を行う。
- 橋梁・トンネル等の近接目視による定期点検や健全度の判定、点検・診断結果に基づいた措置を実施する等、メンテナンスサイクルを確立する。
- 国、市町と連携した「広島県道路メンテナンス会議」を通じて、予算・体制・技術支援など、メンテナンスサイクルを持続的に回す仕組みを構築し、効率的・効果的な老朽化対策に取り組む。

<質疑応答>

Q：道路の中には占用物件が多々あるが、水道、ガス等の地下埋設物は道路維持管理システムで区分表示できるか？

また、占用物件の耐用年数と維持管理計画の内容はリンクしているか？

A：占用物件に関する情報は無い。

Q：道路の巡視を週一回以上行っているとのことであるが、どれくらいの費用がかかっているのか？

A：県には9つの土木事務所があるが、1事務所あたり3千万円、全部で3億円弱くらいである。



3 10月27日 岡山県議会（岡山市）

【調査目的】

共助による交通手段（公共交通空白地有償運送）について

【調査概要】

共助による交通手段（公共交通空白地有償運送）にかかる説明を受け質疑応答を実施

<説明の概要>

●公共交通空白地有償運送について

①「公共交通空白地域」とは

- ・過疎化・高齢化の進展や自家用車の普及などにより、これまで路線バスを運行していた事業者が撤退するなど、住民が日常の公共交通の利用に不便を感じている地域
- ・明確に定めた定義はなく、それぞれの地域の特性に応じて定義されるのが実情

②「公共交通空白地有償運送」とは

- ・バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、道路運送法に基づく国土交通大臣（岡山県については知事）の登録を受けたNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み

③「公共交通空白地有償運送」の有効性

○「住民との共助」による移動手段の確保

- ・NPO法人や権利能力なき社団（自治会、町内会等）など、住民が主体となった組織が運行主体となることができる。
- ・地域住民が、運送の区域やダイヤの設定などの運行計画づくりに参画することができる。

○地域特性に応じた柔軟な運行形態

- ・定時特定路線での運行、デマンド運行（路線不定期運行、区域運行）といった、地域の実情に応じた様々な運行形態を採ることができる。

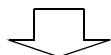
○地域における交通資源の活用

- ・運行主体や市町村が保有する車両、住民の自家用車など、地域における既存の交通資源を活用することができる。

●公共交通空白地有償運送導入の流れ

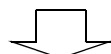
移動手段確保策の必要性の整理

- ①既存の公共交通の現状把握
- ②地域住民の移動ニーズの把握

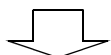


公共交通空白地有償運送の導入可能性の検討

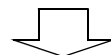
移動手段確保策の選択肢の絞り込み



関係者間の調整

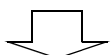


公共交通空白地有償運送の導入に向けた検討

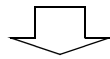


運行体制の検討

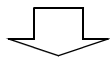
- | | |
|-----------|-----------------------|
| ①管理者と運転者 | ②運送の区域や時間などのサービス内容の検討 |
| ③必要なモノ | ④保険への加入 |
| ⑤運送の対価の設定 | ⑥利用者への対応方法 |
| ⑦資金計画 | ⑧運営協議会での協議 |



登録申請



運行開始



持続的な運行に向けて

- ①持続的な運行のための仕組みづくり
- ②積極的な運行のための仕組みづくり
- ③行政による支援検討

●岡山県内における公共交通空白地有償運送の取組事例

運行区域	事業主体	運行車両	登録人数 (登録・更新時)	運行開始	H28年度 延べ利用 人数
岡山市 (北区 足守地区)	社会福祉法人 恩賜財団済生会支部 岡山県済生会 (特別養護老人ホーム 憩いの丘)	バス1台 (29人乗り)	767人	H16.11	2,933 人/年
笠岡市 (北木島)	NPO法人 かさおか島づくり海社	ワゴン車1台 (9人乗り)	37人	H18.10	1,062 人/年
津山市 (阿波地域)	NPO法人 エコビレッジあば	自家用車 ※運転者(住民) による持込み	78人	H24.7	677 人/年
備前市 (笹目地区)	飯掛地区 (認可地縁団体)	軽自動車 1台	48人	H28.11	96人 (11~3月)
西粟倉村 (知社地区)	知社地区会 (認可地縁団体)	自家用車 ※運転者(住民) による持込み	43人	H29.7	—

<質疑応答>

Q：このような事業は、実施しようとするれば赤字になると思われるが、資金的な支援、体制はどうなっているか？

A：運行にかかる経費に対する補助は行っていない。初期の車両の購入、運転者の講習にかかる経費に対して地元の市町村が補助する場合には、市町村への補助をしている。

Q：この制度を作るに当たって難しい点は何か？

A：登録までの間に、タクシー会社等との調整がある場合があるが、一番難しいのは、既存の交通事業者との調整である。

Q：自治体間の広域の連携はあるか？

A：広域的な連携としては、備前市の笹目地区、西粟倉村の知社地区の事例がある。

