

平成23年度 第2回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成23年8月4日（木）13：10～16：20

場 所：合同庁舎2号館8階会議室

議 事 録

道路事業の審議

再評価対象事業

【一般国道53号 岡山北バイパス】

◎阿部委員

事業着手から長期間が経過しているが、期間を要している主な原因は何か。

◎岡山国道事務所長

事業を進めるにあたり、地域の方々の理解を得ながら進めており、用地買収に期間を要したと推測している。

◎道路部長

必要性の高い区間から順次着手・供用している。全線で見ると結果として事業着手から供用まで期間を要しているように見える。

◎鎌倉委員

事業の流れとして都市計画決定をしてから事業着手するのが一般的であると思うが、事業着手してから都市計画決定という区間がある。

◎道路部長

現在は計画段階評価、都市計画決定を経て事業着手という流れが一般的である。以前は環境アセスが法的に定められていないなど、各種手続きが決まっていなかったため、都市計画決定の手続きを事業着手後に行っていたこともある。

◎鎌倉委員

コスト削減で機能分離型支承を採用することとしているが、同様な事例が他事業でも紹介されていたが、既に標準化されている技術ではないのか。

◎道路計画課長

機能分離型支承は比較的新しい技術である。

◎鎌倉委員

本事業は岡山市北部の非常に重要な道路網であり、片側1車線に絞り込まれている形態となっているので、早期に拡幅すべきである。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道180号 総社・一宮バイパス】

◎阿部委員

事業進捗が遅いように思うが、限られた予算の中で、どの区間を優先的に整備するかは、何を考慮して決定されるのか。

◎道路計画課長

他事業関連として岡山自動車道の岡山総社IC関連を先行して整備した経緯がある。現在は、岡山市内側からと整備済み区間から総社市内へ向けてネットワークを図るよう事業を進めている。

◎鎌倉委員

総社市街地に近い区間の方が交通問題も大きいし、東側の区間も正月の最上稲荷付近は大変な渋滞となっているなど、整備済みの区間と優先順位が逆と感じる。

◎岡山国道事務所長

岡山自動車道の岡山総社ICとのアクセス関連で国道180号の4車線化を先行して整備した。残る区間の課題も高いことから、限られた予算の中で出来るだけ早期に完成させたい。

◎作野委員

本事業は国道180号の現道から大きく迂回しており、さらに岡山西バイパスは完全に新しい道路を造っているように感じる。これを国道として整備することに違和感を持つ。これは広島市の広島南道路を国道2号バイパスとして造ることに関しても同様な思いである。

◎岡山国道事務所長

国道180号は岡山市と松江市を結ぶ重要な路線であり、総社・一宮バイパスは岡山市・総社市内の渋滞等の課題を解決するためのバイパス事業である。

◎作野委員

主旨は分かるが、迂回したことによって国道180号のバイパスではなく、新しい道路を造っているように思える。これを県道や市道として造るのは分かるが、国が国道として整備されるということによって道路が非常に拡張し、市街地がスプロール化するという懸念、また市街地から離れた地域が過疎化する懸念を持っている。

◎道路部長

スプロール化の防止は自治体と相談しながら実施するものであるが、例えばバイパス完成後の現道沿いの活性化について、自治体等と一緒に実施しているところもある。

◎飯野委員

産業・物流の観点から国道180号の整備は必要と思うが、通勤通学の輸送量等を考えると、JR吉備線を活用することが効率的だと思う。

意見として、同じ国土交通省であるので、例えば人の輸送は鉄道、物流は国道180号の整備など、トータルで効率的な計画であることが生活者としても便利になると思う。

◎道路部長

パークアンドライドや時差通勤など公共交通を活用するソフト的施策や自転車レーン整備なども併せて実施している。

◎清水委員

前回の再評価以降事業があまり進んでないようだが、B/Cは前回と今回で何が変わっているのか。

◎岡山国道事務所長

前回の平成20年度の評価と今回では、評価における道路ネットワークを現況に加え事業化済み箇所を考慮したネットワークに見直したことなどから、B/Cの値が変わっている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道2号 倉敷立体】

◎尾島委員長

平成19年度の採択時評価と今回を比較するとB/Cが大きく異なるが、主な理由は何か。

総社・一宮バイパスのB/Cは、平成20年度の再評価に比べB/Cが増加しているのに対し、本事業ではB/Cが減少している。

◎道路計画課長

平成20年度以降評価に関する見直しを2回実施している。

1回目は平成20年度で、交通需要推計による計画交通量の見直しと、「費用便益分析マニュアル」の改定が実施されている。

2回目は平成22年度で、推計モデル及び将来フレームの統一、道路ネットワーク設定を現況

に加え事業化済み箇所を考慮して交通量を推計する見直しを実施している。

倉敷立体は、平成19年度に採択時評価を実施し、平成20年度以降の評価手法の見直しにより便益が減少し、B/Cが減少している。

一方、総社・一宮バイパスの再評価は平成20年度に実施しており、その後、平成22年度の評価手法の見直しにより交通量が増加し、B/Cが増加している。

◎鎌倉委員

本事業では、計画交通量が増えているにもかかわらずB/Cが減少している。これは原単位の見直しが原因か。

◎道路計画課長

平成20年度のマニュアル改定に伴う原単位の見直しで便益が減少したことに加え、平成22年度の道路ネットワークの見直しで、例えば本事業の隣接区間において、完成形の4車線から現況の2車線に条件を変更した結果、走行速度が低下し便益が減少したことなどが要因である。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

港湾事業の審議

再評価対象事業

【浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業】

◎鎌倉委員

1点目。海難事故の減少による便益の出し方で、年間11回程度の荒天回数があつて2隻が避難できないということであるが、避難できない船は全て事故に遭うという計算は如何なものか。

2点目。今回コスト縮減方策として採択された防波堤の構造は、標準化されているのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

1点目。日本海側の気象条件等を調査した結果、年間11.1回の避難を要する波浪が発生するという統計に基づいているが、避難できない船が全て事故に遭うということではなく、損失額は発生確率を考慮した一隻当たり単価で算定されている。

2点目。本件事業の防波堤については、平成11年に断面を決め、その後コスト縮減や安定性の向上といった観点から検討してきた。既完成分200mは、当初計画の構造で施工してきたが、残りの200mについては港湾の技術基準が性能設計となったこともあり、水理模型実験で検証しながら構造を決定したものである。

構造を決定するにあたっては、航行船舶の状況や地質地形などを考慮して、安全性を確認するための水理模型実験で検証するため、どこの現場でも標準的に適用できる構造ではない。

◎鎌倉委員

ニッケルスラグを使っているところは多いのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

山陰では浜田の他に鳥取でも使用しているが、今後多く使われると思われる。

◎杉見委員

防波堤が斜面構造になっているのは、波が当たった時に外力として下向きの力が作用することから、自重を軽くでき幅が狭く出来るというメリットがある。

ケーソンの幅が狭くなっている部分があるが、これは平面的な波の分布形状を調べたうえで寸法を変えているのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

過大な設計とならないように中間部で設計波高を変えている。

◎杉見委員

昨年度、浜田港ではトライアル輸送として北東アジア向けに石州瓦、ロシア向けにボードなどを輸送され、今後貨物量が増えてくるということを聞いている。それと併せて日本海側の物流拠点港としても申請されており、今後地元から期待されている港湾であると思われるので事業を推進すべきである。

◎飯野委員

本事業の防波堤では、どのくらいの横波に耐えられるのか。東日本大震災を機に国で基準を策定し、それに対し安全であるということとなっているのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

本事業の防波堤の設計においては、過去の波浪観測データを用いて50年に一度生じる波に耐えられるように設計しており、津波の外力を想定したものではない。

島根県の防災計画にある最大の津波の高さに対する安全性の確認はしているが、東日本大震災を踏まえた基準の見直しがされれば、それに対して改めて検討していく必要がある。

◎港湾空港部長

ご指摘の点は今後の検討課題であるが、絶対に安全ということはなく、安全を追求すればするほどコストがかかる。

東日本大震災を踏まえた基準の見直しについては、コストと便益のバランスを考慮しつつ、「防災」と「減災」という新しい思想を取り入れて本省の方で検討されている。

なお、消波ブロックが崩れると横の外力が大きくなり、それに耐えるようなケーソンを計画しようとするコストが高くなる。今後は、性能設計という設計思想とともに、コストと便益のバランスをみながら計画していくこととなると考えている。

◎清水委員

資料13ページ事業効果でH22年実績に比べ、H30年推計が3倍程度に増えている。

これは今回の事業を実施することによるものなのか、それとも別の施策により増えていくものなのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

本事業を実施することにより、静穏度を向上させることになり、いつでも安全に荷役が出来るという意味では、本事業の実施効果が取扱量増の一つの要因であると思う。

それ以外に、港の機能が強化されることにより貨物量は増えると思う。

今回は、本事業を踏まえてヒアリングし、H30年推計を確認した。

◎清水委員

本事業の効果を考慮した上で、この港湾を利用している者が取扱量を見込んだということか。

◎境港湾・空港整備事務所長

そのとおり。

◎清水委員

そうなる取扱量が増えることの効果も便益として計上されているのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

はい。荷役所要日数のところで防波堤整備により滞船が解消される分の便益を計上している。

◎尾島委員長

資料18ページにコスト縮減等の方策が説明されているが、寸法が入っていないくて分かりにくい。高さ、幅、延長等の寸法を記載して欲しい。

◎境港湾・空港整備事務所長

今後記載する。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業】

◎阿部委員

平成9年度から事業を始め、現在の進捗率が38%であるが、これで平成28年度完成は可能なのか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

現在、浚渫土砂の受け入れ地を整備しており、この整備が完了すれば本格的に土砂搬入が可能となることから、今のペースで予算がつけば、平成28年度完成は可能と考えている。

◎裕見委員

完成後の泊地－12mを維持するための費用は維持管理費1億円の中に入っているのか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

維持管理の費用は、岸壁や埠頭用地等に対して見込んでいる。徳山下松港については埋没が生じていないことから、航路・泊地については見込んでいない。

◎裕見委員

浚渫土砂の処分には環境改善等を考慮していないか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

大島地区というところで浚渫土砂を活用して干潟の造成を行っている。

◎裕見委員

大島干潟造成のために有効活用できるのであれば、本事業に便益として計上すべきではないか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

環境改善に対する効果の貨幣価値換算は難しく、本事業の便益には含めていない。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

事後評価対象事業

【宇野港宇野地区旅客船ターミナル整備事業】

◎作野委員

3点質問する。

1点目。本事業は、連絡船の廃止によって宇野駅周辺が地域経済的にマイナスの影響を受けたことへの地域的な補償のような意味合いがあるのか。

2点目。TCMで30人を評価の対象として重回帰分析しているが、30人は統計的に有意なのか。

3点目。港湾の果たす役割で「賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間」というのは、バブル期に使用していた言葉であるが、現在この説明資料に使う言葉として相応しいと思うか。

◎宇野港湾事務所長

1点目。地域経済復興活動は地元の自治体を中心に別途取組がなされており、本事業はそれとは関連はなく補償の意味はない。

あくまでも宇野港におけるバース配置計画を検討した結果、港湾計画にも位置づけ今回の施設が必要であるという判断をしたものである。

2点目。定量的評価対象者30人の妥当性であるが、推計した来訪回数29万回・人に対する実際の来訪者数としては、港フェスティバル期間の来訪者が約10万人であり、あとは一日当たり来訪者約500名程度あれば推計値の人数となることから現実的な結果と考えている。

3点目。確かにバブル期を中心に使われた言葉であるが、今現在、旅客船ターミナルを利用したクルージングなどの活動について、国交省全体としても主体的に取り組んでおり、毎年20隻程度の旅客船が入港しているという実績からも、重要な役割を果たしているという意味で使用している。

◎作野委員

3点目について、地元がバブル期の計画の言葉しか持っていないのかと思うと残念である。単なる言葉の問題ではなく、地域経済や社会全体が変化している中でこの宇野駅、宇野港の辺りがどうあるべきかということ、地元がきちんととらえるべきで、こういうものは更新されていることを期待していたが、そうではないと理解した。

◎港湾空港部長

「賑わいと潤いのあるウォーターフロント空間の形成」という言葉は、言い古された言葉になっているかもしれない。バブル経済の時は、ウォーターフロント開発として臨海部の不動産を売り、開発利益を還元していくイメージでこの言葉がとらえられることもあった。

現在、生産年齢人口の減少や産業の空洞化が言われる中で、既存ストックをどう活かして行くかについても取り組んでいる。具体的には、瀬戸内海の海の路を介して、市町村間の連携を深めて行くことにも取り組んでいる。例えば平常時に瀬戸内海におけるクルーズネットワークの深化を図ることで、非常時にはそれが防災ネットワークとしても機能するのではないか。既存の港湾ストックを活かし、瀬戸内海の海の路を介して、市町村どうしの連携を深めていく、防災ネットワークの深化を図るような試みを私どもが事務局となる「瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会」を通じて支援している。

◎飯野委員

賑わいの創出だけではなく、瀬戸内における船舶航行の安全対策についても考えて欲しい。

資料13 ページ事業の効果（緊急物資輸送）で、「耐震強化岸壁整備により地震発生後一ヶ月間において、宇野港を利用した緊急物資の直接輸送が可能となる」と記載されているが、耐震強化岸壁にした場合、震災後一ヶ月間がどのような状態になると理解したらいいのか。

◎宇野港湾事務所長

耐震強化岸壁では、震災後の一ヶ月間については緊急物資を主に取り扱い、一ヶ月後には一般の貨物取り扱いが可能になると想定している。

◎飯野委員

東日本大震災の関係で八戸に行って感じたが、今回の震災について検証する中で、施設を復旧するまでの時間についても考えてもらいたい。

◎清水委員

交流機会の増大による便益は、交流機会が増えることによって地域に賑わいが生じ、ある利益が出るという解釈で良いか。

◎宇野港湾事務所長

定量的評価の根拠となる消費者余剰額は1人の方がこの施設を訪れるために、どの程度の費用を負担する価値があるかというものであり、地域の賑わいなどの効果は、資料15ページのその他の効果で定性的な表現としている。

◎清水委員

計上されている便益、例えば輸送コスト削減、事故損失回避、道路の時間短縮、走行経費削減、交通事故減少など、全てコストが減るという評価になっており、事業を実施することによって、そこに利益を生み出すという評価方法がないと気付いた。利益を生み出すような形で便益を考えるとというのはいいのか。

◎宇野港湾事務所長

そういった原単位の算出が非常に煩雑で、それを定量的にどう評価して良いのか難しいと思う。

◎清水委員

事業を実施すると日本の経済に利益が出てくるという便益の考え方にならないのかと思う。

公共事業で輸送コストを下げると、経済の活性になるが、事業のコスト縮減でしか評価されないというのはおしい。もう少し積極的に主張出来るような便益があっても良いと思う。

◎宇野港湾事務所長

消費者余剰額は訪れたい時に本人が旅費とか、それ以外の費用としての価値の一人当たりのお金であり、最低それだけの便益がこの施設については評価が出来ると思う、厳しめの評価である。この施設に訪れた人はイベント等で買い物をするので、この便益額以上の経済効果はあると考えられる。

◎港湾空港部長

先程の徳山下松港の事業のように、輸送コストの削減をB/Cの主な便益としているのが従来の評価の手法である。

一方、公共事業というのは税金でまかなわれているが、公共事業をすることによって税金が増えないのかという点に、現在着目している。具体的には、港湾の下モノ整備を前提として企業の新たな投資があるのではないかと、公共事業を行うことによって新たな企業投資が生じ、税金の増加につながることを参考値として示すことが出来ないか試みている。企業が立地する国を自由に選ぶ時代が到来する中で、企業の国内への投資機会を損失しないように港湾事業を行い、その結果として税金増大の効果が期待できるのではないかと。港湾事業というのは、国全体として儲かる事業である、というプレゼンも試みているところ。

◎清水委員

是非そのような形で推進して欲しい。

特に港湾の場合は官民連携で収益があがってくるはずなので、それを公共投資の理解を得るために今の話が進むことを期待する。

◎飯野委員

地域産業連関分析をやれば、ある程度の数字は出てくる。問題は社会資本整備によってどのくらい誘発されるかというのが分かり難いから、ヒアリングをして数字を出さざるを得ない。

実際問題、かつてに比べると社会資本投資の乗数効果は落ちているし、誘発係数も落ちているのは経済学の中では当たり前にいわれているが、逆にそれは従来型の産業構造をみたいなもの前提として考えているから乗数効果が落ちてくるので、新しい日本の産業をつくっていくために必要な社会資本投資であるということが上手くリンクされて、説明が出来ると新たな高い乗数、あるいは社会資本投資の新しい意味が積極的に位置付けられると思う。

そうすれば、自ずと先ほど議論のあった、事業の優先順位の付け方というのも決まってくる。

◎港湾空港部長

過去に港湾事業において一般均衡分析を実施し、かなり大きな効果を示す数字が出たが、それを信じて頂けなかったという苦い思い出がある。そういう面では、企業の直接投資効果のようなヒアリングをした結果を表に出した方が、より肌で感じやすいということで今展開させて頂いている。一方で、事業の乗数効果に説明が不足する等して、結果的に港湾事業が予定通り実施されないことで、民間の投資機会を損失することにならないか、気になっているところ。

◎鎌倉委員

資料17ページの来訪者回数で、平成12年再評価時は69万回・人／年が今回は29万回・人／年というのは、効果の発現が低いと考えれば良いのか。

◎宇野港湾事務所長

前回と今回の来訪回数の違いは、アンケートの問いの違いで、前回は整備中の施設であったので、「将来的に施設が供用したときに使いますか。」という問いだったが、今回は実際に供用しているので、来訪実績を基にアンケートにしている。

◎鎌倉委員

当初見込みより人が来ていないように見える。数値を並べるなら、比較できるものでないという意味がない。

◎宇野港湾事務所長

前は期待値が入っているが、今回は来訪頻度が上がった代表者を対象としているので、厳しめな評価にはなっている。今回は事後評価であるので、より正確な数字を出したということでご理解願いたい。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

－以上－