

平成23年度 第5回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成23年12月6日（火）13：10～16：45

場 所：合同庁舎2号館8階会議室

議 事 録

**砂防事業の審議**

**再評価対象事業**

**【大山山系直轄火山砂防事業（天神川水系）】**

**【大山山系直轄火山砂防事業（日野川水系）】**

◎尾島委員長

日野川水系の資料16ページと天神川水系の資料16ページの地図の氾濫域を比べると天神川は狭いように見えるが、B/Cを比較すると天神川水系のほうが日野川水系より大きいのはなぜか。

◎河川部長

日野川水系の資料20ページと天神川水系の資料20ページに想定被害を示している。これを比較すると浸水面積は両水系同程度であるが、天神川の方が被害家屋数が多く、被害額も大きくなるためB/Cに差が出ている。

◎山田委員

天神川水系の2つ流域で、これまで小鴨川流域を優先的に整備し、今後は天神川本川流域を重点的に整備する計画であるが、優先順は何によって決まっているのか。小鴨川流域に緊急度の高い地域があった場合はどうか。

◎倉吉河川国道事務所長

小鴨川流域は昭和11年に直轄砂防事業に着手したのに対し、天神川本川流域は平成12年と年次が異なるため、進捗状況も小鴨川流域が50%以上と高く緊急性の高いところから整備が進められているのに対し天神川本川流域はまだ数%の状況である。このため、今後の整備は遅れている天神川本川流域を優先的に実施するよう計画している。

◎飯野委員

この事業は、大山が崩れなくなるまで続けるのか、あるいはどこかの水準で見切りを付ける場合もあるのか。例えば、費用をかけるだけの効果が無いと判断されれば、多少被害が出て事業を止めるという判断を下すのか。

◎倉吉河川国道事務所長

砂防事業は計画の整備土砂量に対して事業を行っている。しかし、その完了には長期間を要するため今回30年間の整備目標での評価を行った。事業の継続性については今後、整備状況や効

果などの評価を行い委員会でも審議いただきながら、想定される被害の状況や守るべき資産の状況など費用対効果も含めた総合的な判断を行っていくべきだと考えている。

◎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。

## 河川事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【江の川直轄河川改修事業】

◎尾島委員長

水系単位で事業を評価することに変更となったという説明があったが、浜田、三次、土師ダムの各事務所の役割分担は変わるのか。

◎浜田河川国道事務所長

事務所毎の管理区間はこれまでと変わらない。

◎尾島委員長

全体事業の整備期間が50年ということであるが、すべての事業が完了するのか。

◎浜田河川国道事務所長

50年は江の川の堤防が完成する期間を考えている。したがって河床掘削などが残る予定である。

◎尾島委員長

整備計画は策定されているのか。

◎浜田河川国道事務所長

昨年からの整備計画策定に着手しているが、未策定である。

◎飯野委員

高台に移転する治水事業を期に人家が減って集落の機能が脆弱化する事例があるが、このような問題に対してどのような対応を行っているのか。

◎浜田河川国道事務所長

水防災事業を実施する際、事業後において一部世帯が戻ってこない現状があるが、地元自治体と対応を考えていきたい。

◎飯野委員

公共事業が行われている間は、周辺の宿泊施設に工事関係者が泊まるなどして潤うが、事業が終わると地域経済が苦しい状況になるという現状がある。

公共事業によって潤うが、公共事業がなくなると地域経済が衰退したり、一方で公共事業が行われても、集落に残る人がいなくなる現状もある。

事業を進める際には、地元の方と話し合いをしながら効率化や集約化をするなどの見直しをしてほしい。

◎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。

## 再評価対象事業

### 【芦田川総合水系環境整備事業】

#### ◎鎌倉委員

高屋川の水質でリンの値が高い原因は分かっているのか。

#### ◎福山河川国道事務所長

調査・分析の結果、家庭雑排水から入ってくるリンの量が多いことが分かっている。

#### ◎鎌倉委員

浄化施設を造らなければならないのはこの地区特有の事情なのか。

#### ◎福山河川国道事務所長

芦田川流域は、瀬戸内式気候で雨が少なく、流域面積の割に流量が少ない。

また、下流部には中国地方第4位の人口を有する福山市があるが、郊外にまで宅地化が進んでいるにもかかわらず下水道整備が追いついていない。そのため、家庭雑排水が河川に流れ込み汚濁が進んでいる。

下水道整備は費用がかかり整備が追いつかないため、浄化施設の整備を行っている。

#### ◎鎌倉委員

下水道が整備されれば芦田川の水質は改善されるのか。

#### ◎福山河川国道事務所長

かなり改善されると思われる。

#### ◎沖委員

資料11、12ページに「BOD（生物化学的酸素要求量）75%値の経年変化」が示されているが、リン濃度はこのデータだけでは把握できない。植生浄化はリンに効果があるとみてよいのか。

#### ◎福山河川国道事務所長

植物が育つ過程でリンを吸着するため効果はあると考えている。

浅場のウェットランドによるリンの除去率を20%設定して整備しているが、今のところ約6%程度である。

ただし、この抽水植物が十分に育つような状況でないため、維持管理をしながら、ヨシ等の抽水植物を増やす努力をしたい。

#### ◎沖委員

リンの除去について植物に吸収されたことを評価されているが、土壤に吸着するリンの量もかなりあるため、その効果も出ていると思われる。

客土を実施した初年度と2、3年の間はリンの除去率が高くなるが、その後効果が継続されるかをモニタリングする必要がある。

ヨシ原というのは上手く維持管理をしないと2、3年で群落が衰退するため、刈り取り等の効率の良い維持管理が課題と思われる

◎福山河川国道事務所長

引き続きモニタリングを実施して参りたい。

◎沖委員

ダム貯水池に曝気装置を設置したことにより、平成23年度はアオコが出なかったということであるが、資料13ページに示されている追加導入された曝気装置の導入時期はいつか。

◎福山河川国道事務所長

平成20年から平成23年にかけて事業を実施しているが、平成23年度は運用の検討を実施した年なので、施設としては22年度までに導入している。

◎沖委員

平成23年度は他の場所でもアオコの発生が少なかった年である。  
経年変化を比べるときは気候条件も加味された方がよい。

◎尾島委員長

委員会としては再評価の「対応方針（原案）」及び事後評価に準ずるフォローアップの「対応方針（案）」は妥当と判断する。

## 道路事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【一般国道2号 西広島バイパス】

##### ◎藤原副委員長

事業評価の手順としては誤りがないと思うが、広島都市圏のネットワーク全体の考え方について伺いたい。

広島都市圏を東西にネットワークする山陽自動車道と広島高速3号線を含む広島南道路、そして当該事業の国道2号で、交通を適正な役割で分担させることが大切である。しかし、現在の事業評価のネットワークでは、広島南道路が途中で切れた条件で交通量推計を実施しており、当該事業箇所交通量が増えるのは当然であり、本来の道路ネットワークの在り方ではない。

環境への影響とか物流にとっても本来は長トリップの交通は山陽自動車道を活用すべきで、西部流通団地や東部流通団地等との物流については広島南道路を活用し、その他の交通は当該事業箇所の国道2号を活用すべきだと思う。

今回のB/Cの算出にあたって、広島南道路の事業化済み箇所のみを考慮して算出していることの見解を伺いたい。

##### ◎広島国道事務所長

B/Cの算出については、事業評価のルールに則って現況に加え事業化済み箇所を考慮したネットワーク条件でB/Cを算出している。

##### ◎道路計画課長

広島都市圏の道路ネットワークは、長距離トリップを担う山陽自動車道、広島都市圏の東西の通過交通を主に担うのが広島南道路と認識している。今回の事業評価箇所では、西部方面と広島市中心部を結ぶ交通を主に担う役割が国道2号の西広島バイパスであるという点に着目して評価を行っており、その部分の役割からも十分に効果があると考えている。

##### ◎清水委員

B/Cが前回評価と比べて大きくなったということは、価値が高くなったという見方も出来る。また、相対的に価値が上がるということは、事業が実施されていないことによる損失が大きくなっているとも受け止められるので、早期に事業を進めるべきである。

##### ◎広島国道事務所長

県・市とも調整を図りながら事業を推進していきたい。

##### ◎鎌倉委員

観音地区以東の高架は平野町まで延伸するのか。この延伸事業の最近の状況を伺いたい。

また、高架延伸により朝夕の渋滞箇所が東側に移るように感じる。

##### ◎広島国道事務所長

現在、西部方面から広島市の中心市街地に流入する交通は、庚午と観音の2箇所のオフランプを利用しているが、計画では平野町まで延伸区間に3箇所のオフランプを設ける計画としている。つまり2箇所の降り口が5箇所になり、既存のオフランプに集中している渋滞が緩和される。

◎鎌倉委員

分散すれば確かに渋滞は緩和すると思われる。最近のこの区間の事業進捗に変化はあるのか。

◎広島国道事務所長

現在は、廿日市高架部の今年度供用を目指し工事を推進している。今後、観音以東の高架整備について広島市と調整を図りながら事業を推進したい。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

## 再評価対象事業

### 【一般国道2号 可部バイパス】

◎清水委員

コストの増額について説明頂いたが、コストをかけることによって、別のコストがかからなくなるという考えもある。例えばリスクマネジメントの考えでは、何かリスクがあった時のことを考えて事前にコストをかけてトータルとして事業全体のコストを下げる対応をするが、せっかくなにかけたコストが評価されないとなると、コストをかけることを躊躇する可能性がある。やるべき事をやればそれは評価されるべきであると考えている。

◎広島国道事務所長

横断歩道橋の設置や生活道路の機能補償、のり面崩落対策等については、現行の3便益の中では見込めていないが、交通安全や道路管理等の面で必要なものである。

◎清水委員

意見として、コストをかけるべきものに対してはきちんとかけた方が良いと思っており、それが何らかの形で評価される仕組みが必要である。

◎山田委員

可部バイパスが部分供用している終点の国道54号桐陽台入り口交差点付近では渋滞が激しい。この交差点付近には、高校、中学校、小学校、幼稚園など多くの子ども達の通学路となっている。また地元住民の方々が自主的に交通整理をするなど、現状の交通環境には課題があると思っている。2点伺いたい。

1点目。平成25年度に大林ランプまでが供用予定であるが、この地区の周辺環境に影響はないか。

2点目。現状はバイパスも現道も交通量が多く、時間帯によって混雑する場所も方向も異なっているが、当該事業が完成すると混雑は解消するのか。

◎広島国道事務所長

1点目。大林地区には若干集落はあるが概ね市街地を抜けたところであり、交通安全上の問題

はないと考えている。

2点目。平成25年度の暫定供用によって交通がバイパスに転換し、国道54号現道の渋滞は緩和すると考えている。また、現在は暫定2車線で整備を行っており、供用後の交通状況を踏まえ必要に応じ4車線化等を図ることとしている。

◎山田委員

例えば、大型車のほとんどが可部バイパスに転換するなど、どの程度、可部バイパスに転換すると考えているのか。

◎広島国道事務所長

大型車などの長トリップの交通は、ほとんど可部バイパスに転換すると考えている。

◎山田委員

国道191号分れ交差点から三次方面へ向かう国道54号の現道部は、歩道幅員が狭く危険を感じるので、現道部の歩道整備も併せてお願いしたい。

◎鎌倉委員

今回、約90億円のコストアップの説明があったが、事業費の増額に伴い再評価を実施する場合の基準が必要ではないか。

◎地方事業評価管理官

事務局として明確な基準は設けてないが、一般的には事業費が大幅に増加した場合や、B/Cが1.0を下回った場合等、再評価の必要が生じた場合に実施することとしている。事業費の増額に伴い再評価を実施する基準を検討する必要があるという問題認識もある。

◎尾島委員長

この意見については、事務局で検討願いたい。

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

#### 【岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業】

◎尾島委員長

全体事業B/Cが1.2、残事業B/C2.0であるが問題ないか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

残事業B/Cの方が高くなっているのは、現時点では未だ便益が発生していないためである。

残事業B/Cは便益を残事業費で割って算出しているため残事業B/Cの方が高くなっている。

◎尾島委員長

I期、II期、III期と区間が設定されているが、事業を実施するにあたってどの区間の難易度が  
高いのか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

I期、II期は橋梁形式、III期は構造形式を含む検討を行っていることなどから、それぞれの区  
間で難易度は高い。

◎尾島委員長

高架橋が海岸線に連続することになるのか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

I期、II期は基本が橋梁形式で、I期の南側半分は地上形式となる予定である。

◎飯野委員

典型的な素材型の企業が立地しているが、この地区の将来性を考えると10年間かけて投資を  
していくのが適切か。

この地域内で産業連関を作っていく基本計画が無いのならば、企業の撤退や空き地が増えてい  
き、相対的に需要が減っていく気がするが、企業ヒアリングとかの状況はいかがであったか。

◎宇部港湾・空港整備事務所長

企業ヒアリングを実施して、それを基に評価をしているが、企業が雇用を減らすことなども考  
慮して事業評価を実施している。

ヒアリングでは中国の需要も取り込みながら努力していきたいということであった。我々とし  
てはそれを応援するべく事業を行って参りたい。

◎飯野委員

企業としては、そう答えざるを得ない部分があると思うが、山口県では多くの港湾整備をされ  
ており、客観的に見ると主役を絞らないと分散している中規模な港に公共事業費を投資していく  
やり方は厳しい気がする。

個々を見るとそれなりの効果はあるかもしれないが、長いスパンで見たときに地域の経済でこ

れだけのものを維持するよりは集約することを考えていく方がいいと感じる。

実際ここにある企業は、中国の需要よりも円高の影響を受けやすい企業が多いので為替レートの変動によっては厳しい経営を迫られることも出てくる。そのようなリサーチを十分したうえで需要を予測する必要がある。

#### ◎港湾空港部長

委員のご指摘のとおり円高に起因して加工型の企業が海外に出て行く事例がよく聞かれる。

一方、山口県の沿岸域には、世界一位とかオンリーワンの企業など世界有数の基礎素材型産業が展開しているが、企業のニーズを踏まえた場合、港の整備は遅れている。

例えばユーザーは水深1.2mや1.4mが必要な大きな船を活用し、一括輸送することによって安価に原材料を輸入し、高付加価値の製品を輸出しようとしているが、徳山下松港などは未だに水深が浅く、施設の水深が1.0mしかない地区もある。

この岩国港でもやっと水深1.2m岸壁が完成したが、宇部港は今でも暫定で水深1.1mしかない。世界の港はコンテナ港で水深1.6m以上を確保するのが一般的であり、バルク港でも大水深化が進んでいる。

山口県臨海部の製造品出荷額は県の9割を占めるなど、各県の製造品出荷額に対する臨海部が占める割合でみると日本一であり、港のインフラ整備が遅れていることによって企業の競争力が弱まっているように思う。

一方、コンビナートが日本の企業の強みであり、この形態をとっている点は中国等に勝っている要素であると思う。

従って、産業立地競争力を強化しようとしたときに、今までの高度成長期時代に投資されたインフラが老朽化したり、大きな船が入るインフラの整備が進んでいないと企業の立地競争力が低下し、さらに円高が拍車をかけて瀬戸際に追い込まれているのではないかと懸念している。

また、事業評価監視委員会では3年毎に再評価するので、本臨港道路もⅠ期、Ⅱ期、Ⅲ期と事業を段階的に整備し供用することによって、効果を早期に発現する計画としているので、その辺りも評価して頂きたい。

#### ◎飯野委員

時間をかけているから競争力で負けてしまうと思っている。

まさにスピード勝負の時代なので、平均的に実施するやり方はこれからの国際競争を行っていく中で最大のネックであり、選択・集中が必ずしも良いとは思わないが、政策展開を行うことが国土交通省のやるべき仕事なのだと思う。

#### ◎港湾空港部長

8月末に、国際バルク戦略港湾として全国の主要な126港の中から10港が選定された。その中に宇部港と徳山下松港が入っており、中国地方では計4港が選定された。

#### ◎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

### 【尾道系崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業】

◎尾島委員長

船の年間入港回数はどこかに記載されているのか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

資料25～26ページに記載されている表の「年間延べ海上輸送隻数」が年平均の入港回数である。

◎尾島委員長

水質も改善されているのか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

本事業等における干潟整備だけではなく、他事業での下水道整備など総合的に取り組んでいるので、かなり改善されている。

◎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。

－以上－