

平成25年度 第6回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成25年12月5日（木）13：15～17：15

場所：建政部3階会議室

議 事 録

河川事業の審議

再評価対象事業

【高梁川水系直轄河川改修事業】

◎鎌倉委員

1点目、事業箇所の優先順位はどのように考えられているのか。また、小田川と高梁川の合流地点の付替はいつ頃から着手する予定か。

2点目、14頁と17頁にそれぞれ事業実施後の被害額が出ているが、若干数字が違っているのは何故か。

◎岡山河川事務所長

1点目、事業箇所の順序については、現在、資料9頁中にある高潮対策浸透対策等を優先的に進めている。下流の対策を実施した後に上流の対策を実施していく。小田川の付替の実施時期については現時点では未定である。

2点目、被害額が異なっているのは、算出の元になっている統計データが更新されており、これによって流域の資産が増えたり、人口が増えたりしていることが関係している。

◎鎌倉委員

小田川の合流点付近は被害を受けたときの影響が大きいと思われる。できるだけ被害が少なくなるよう優先順位をつけて実施してもらいたい。

◎尾島委員長

21頁の想定死者数において、避難率が80%であればかなり効果があるが、避難率が40%だと0%とあまり変わらず、逃げなくてもそれほど影響がないように思われる。

◎岡山河川事務所長

避難行動については情報をいかに早く伝えるかという対策も充実させながら、河川管理者としてできることは対応していくということで進めている。

◎山田委員

現状で避難率80%の場合、想定死者数が1675人であることに対し、整備後で避難率0%の場合、想定死者数が2743人となっている。80%の避難を行えば整備をしなくても想定死者数が抑えられると考えられるが、避難の対策を進めれば良いのではないかと感じる。

◎岡山河川事務所長

避難を行うことによる人的被害軽減の効果は大きいと考えられる。ただし、今回の想定死者数は一つの指標として示しており、被害指標分析では主に資産がどれだけ被害を受けるかを算出したものである。

◎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

【斐伊川水系直轄河川改修事業】

◎飯野委員

昭和 47 年の水害の時は、実際にはあまり避難がなされなかった。また、洪水による直接の死亡者も殆どなかった。そういった状況で河川整備をすることによってこの想定死者数が減ると言われても、実態にそぐわないのではないか。

◎出雲河川事務所長

平成 18 年或いは昭和 47 年にそれほど死者数が出ていないという中では、想定の中で話をせざるを得ない。死者数や電力等のライフラインの停止などは貨幣価値として見込むことは難しく、一つの指標として示したため、これには不確実性があるということを前提として説明をする必要があると考えている。

◎尾島委員長

残っている大橋川の改修は都市部での事業であり、流域の状況を考えると B/C が 1.7 というのは低いように思われるが、あまり大きな数字にならないのはなにか原因が考えられるのか。

◎出雲河川事務所長

全体の事業では上・中・下流で一体としてやるということであるが、上流の二つのダム及び中流の放水路は既に完成している。このため残事業評価としては、既に完了した事業の部分は B/C 上、見込まないという形になり、下流のみで評価するとこのような数値になると思われる。

◎尾島委員長

全体事業であれば分かるが、下流で見た場合、流域には人口が多く、資産価値も高いとすれば、もう少し大きな数値が出てよいのではないか。

◎出雲河川事務所長

あくまで想定として算出した数値であるが、流域の資産価値等を基に算出すると、このような数値となる。

◎飯野委員

島根県は全国一、地価の下落率が高く、資産価値の減りが非常に高い地域である。こうした事

も影響しているのではないか。

◎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。

道路事業の審議

再評価対象事業

【一般国道9号浜田・三隅道路】

◎鎌倉委員

本事業は山陰道の一部であり事業も既に77%進捗していることから、ぜひ着実に早めに進めていただきたい。

◎尾島委員長

残事業はごくわずかであり、平成28年度の供用にあたって事業を進めていただきたい。
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。

再評価対象事業

【一般国道2号広島南道路】

◎山田委員

観音地区と商工センター地区が直接結ばれることに、地元の小さな商店の方は危機感を抱いておられるが、観音地区の住民の多くは期待している。東方面は広島高速と接続されるため、広域的なアクセス性は、この広島南道路によって、かなり期待ができると思われる。

しかし、懸念材料としてこの広島南道路から市内の各地区へのアクセスが非常に脆弱だという声もあるようである。例えば、空港道路周辺は、片側一車線で確か一部クランクがあるというような状態だったと思う。また、広島西飛行場跡地の一部が広域防災拠点に指定されていることもあり、こうしたアクセス性については問題になってくると思う。

直接この広島南道路とは関係がないかもしれないが、周辺の整備状況について教えていただきたい。

◎広島国道事務所長

空港道路については、現在広島市で拡幅等の整備を行っているところ。今後、南北方向の道路等の周辺道路については、供用後の交通状況を把握して参りたい。

◎山田委員

観音の出入り口付近は少し広がるのか。

◎広島国道事務所長

出入り口にアクセスする交差点部分については、今回改良してスムーズになる。

◎鎌倉委員

広島南道路の東端についても早く海田方面に接続し、東からの交通を上手く処理出来るようにしていただきたい。

今回の審議では広島高速公社の区間も含めて評価しているが、B/Cが1.1出ているのであれば有料にする必要はないのではないか。

◎広島国道事務所長

今回の評価については国、県、市、広島高速公社の全ての事業で要した事業費と、それに関する3便益の比較を行い、全ての事業に対する効果というものを算定している。今回算出している費用便益比については、事業費の返済をまかなう有料採算性とは異なる評価である。

◎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号岡山環状南道路】

◎尾島委員長

いつ頃完成予定か。

◎岡山国道事務所長

今後の予算の状況にもよるが、平成30年代の完成を目標としている。

◎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53号津山南道路】

◎尾島委員長

平成16年度に事業着手されているが、まだ用地買収が5割程度となっている。完成はいつ頃を予定しているのか。

◎岡山国道事務所長

ご指摘のとおり用地買収にかなり時間がかかっている。理由の一つとして、土地の境界が整理されていないなど地図の混乱箇所があり、整理にかなり時間がかかった。また、道路予定地に大規模な企業があり、この企業の移転にあたって大きな用地が必要となるため、新しい場所を探す等、調整等に時間がかかっている。

今後の予算の状況等によるが、平成30年代には完成させたいと思っている。

◎尾島委員長

予定地には山地も多いと思われるが。

◎岡山国道事務所長

山地で用地の買えたところもあり、そうした出来るところから工事着手しようと検討している。

◎藤原委員

今回の説明では地域高規格道路というよりもバイパスの機能としての説明が中心だったように思われる。前回評価時に比べ、交通量が1割程度減っているが、バイパスの場合、社会情勢の変化というものの影響が大きいと思われる。人口状態やそれに伴う交通量の変化はどのように組み入れられているのか。

◎岡山国道事務所長

前回評価時との主な違いは、交通量推計第2段階改善を行ったものによる。従って人口状態等については、前回と同様平成17年の交通センサスに基づいており、変更していない。

◎藤原委員

平成22年の交通センサスは使っていないのか。

◎岡山国道事務所長

全国統一的なやり方として、使っていない。平成22年の交通センサスを用いればまた違った結果が出るのが予想される。

◎藤原委員

便益計算において需要推計のやり方と基準年を変えたとあるが具体的に何を変えたのか。

◎岡山国道事務所長

基準年については前回平成22年を基準としていたところ、今回は平成25年を基準年にし、便益と費用の算出を行っている。

◎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。

港湾事業の審議

再評価対象事業

【鳥取港千代地区防波堤整備事業】

◎作野委員

1点目、第3防波堤はこの事業で造った後に撤去が必要となったのか。

2点目、鳥取港では建設資材の取扱いが多いように思うが、物流ターミナルというものをどういう物として位置づけられているのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

まず1点目、第3防波堤については本事業で整備を進めていたところ、千代川の流れと波の影響で発生する特殊波により千代航路を出入りする小型船舶に支障が起きた。このため、第3防波堤を一部撤去して西側に新たに中小型船舶用として西浜航路の整備を行っている。なお、撤去した防波堤については、他港等で流用している。

◎作野委員

第3防波堤を造っているときは小型船舶の千代航路からの出入りが難しくなるということは考えていなかったのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

第3防波堤の整備が進む中で、千代航路の出入りで中小型船舶に支障が起きているということが確認され、計画を改訂している。

◎境港湾・空港整備事務所長

2点目、鳥取港は内航の物流ターミナルということで、整備が水深10mの岸壁、それから7.5mの岸壁の整備を行っている。主に建設資材の国内の移出入で岸壁を利用するもの。

◎尾島委員長

千代川からの防波堤を導流堤のようにもう少し延伸し、千代航路と並行させるようにすれば、少しは泊地の入り口が改良できたのではないか。そういった検討はされなかったのか。

◎境港湾・空港整備事務所長

千代航路と並行する形で延伸すると千代川からの砂が堆積するため、あまり延ばせない。

◎尾島委員長

泊地の静穏度を維持するためにもう少し何か工夫された方が良かったのではないか。

◎港湾空港部長

安全基準となる航路幅が定められており、ご指摘の方向に防波堤を延伸すると航路を塞ぐことになる。

防波堤の配置についてはいろいろな法線を検討した結果のものである。

◎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。

事後評価対象事業

【呉港阿賀地区複合一貫輸送ターミナル整備事業】

◎鎌倉委員

1点目、貨物の種類が当初の想定と変わってしまったことはやむを得ないが、前例として上屋がある、倉庫もある中、これが無かったというのは不可思議な感じがする。港湾管理者とはその点について調整は十分になされたのか。

2点目、今後の対応方針（案）として施設の利用状況を5年以内に報告するとあるが、これでは事後評価を実施することと同じではないか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

1点目、港湾管理者とは相談して取り組んできたところであるが、元々ユニットロードといって、いわゆるコンテナとかトレーラーでシャーシーを引っ張ってきてそのまま上に載せるという貨物の形態を想定していたところの影響が大きい。

2点目、今後の対応方針（案）については、港湾関係者、有識者と協議・調整等を具体的に進めているところである。上屋についても平成27年度を目標に整備を進めていくこととしており、かなり高い確度で事業効果が発現することが予想されるため、取扱貨物量の推移の部分について報告させていただくこととしたい。

◎藤原委員

過去に事業評価を行っていないとのことであるが、計画時や中間時に何らかの評価をしていたのか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

本事業（直轄事業分）は平成8年度に始まっており、完了したのが平成17年であるため10年間で完了している。当時の事業評価の制度として、事業採択から10年経過し継続中の事業又は10年ずっと続いている事業については再評価するというものであったため、これに該当しなかった。また、新規採択時の評価についても平成8年当時はそういった取り決めがなかったことから、これまで評価されていない。

◎藤原委員

取扱貨物量が阿賀側にシフトしているということは呉側が減るということであるが、呉港と阿賀港をセットで考えるということは、呉側の施設の有効利用も一緒に図っていくということか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

呉港側に川原石南ふ頭、広側に広ふ頭があるが、岸壁の老朽化がかなり進んでおり、キャパシティオーバー（取扱い能力の超過）といった側面もあること、また、老朽化を踏まえると、構造上の問題・安全上の問題があるため、有効利用というよりは川原石南ふ頭の過剰な取扱量を適

正な取扱量にしていこうと考えている。

◎藤原委員

川原石南ふ頭は本来こうあるべきだという適切な取扱量というものがあるのか。

◎広島港湾・空港整備事務所長

呉港区、広港区それぞれ地区毎のバランスを上手く再配分し、呉港全体として適正な利用状況にしていこうとしている。

◎藤原委員

これまで多くの事業で新規採択時評価や再評価などを行っているが、本当に必要なのは、事業が完了して何年か経ち、波及効果がしっかり出てきた段階できっちり便益を計り、当初の想定に対して到達できていないものがあれば何が問題なのかを国民に示していくことが次の事業を進めていく推進力になると思う。造ってしまったインフラはどうすることも出来ないが、造ったからには何かしらの影響が起きているはずであり、そこを徹底的に計測して説明することが重要である。

今回の対応方針（案）として、事後評価は行わないが報告をするということについては賛成であり、是非それをやって社会に示すべきだと思う。

◎広島港湾・空港整備事務所長

ご指摘のように、5年後に報告をさせていただきます。

◎尾島委員長

対応方針として、本事業は一定の事業の効果が発現しており、高い確度で十分な事業効果の発現が見込まれることから、改めて事後評価を実施する必要はないが、施設の利用状況について5年以内に報告をするものとする。また今後の改善措置の必要性について、現時点では新たな改善措置を必要とするものではないが、今後の利用状況によっては改めて改善措置を講じなければならない可能性もあるため、港湾管理者と連携して一層の利用促進に努めていただきたい。