

令和元年度 第2回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：令和元年10月9日（水）13：30～15：10

場 所：中国地方整備局・建政部3階会議室

議 事 録

再評価対象事業

【日野川総合水系環境整備事業】

◎橋本 委員

地元で喜ばれる事業だとは思いますが、総事業費が倍増している点は気になる。CVMを用いて特に子どもの教育に関する部分を評価する場合は、評価が甘めにできるものと思われるが、総事業費を増額することを判断するにあたり、その点について何か議論したか。

○西 日野川河川事務所長

親水護岸や河川管理用通路の範囲の拡大については、協議会から新たな活動に取り組みたいとの要望を受けたこと等を踏まえたうえで、必要最低限の範囲で拡大としていることから、総事業費を増額することについては、やむを得ないものと考えているが、引き続きコスト縮減を図りながら、事業を進めてまいりたい。

◎橋本 委員

地元からの要望に応えることや、そのことで地元がより積極的に地域活動を行うことは良いことだと思っている。

ただし、例えば他の地区に同額の事業費を使うことも考えられることから、地元から要望があったという理由だけで、この箇所でも集中的に事業を行うことにならないと思う。そのあたりの議論がどうだったか伺いたい。

○和田 河川計画課長

福市箇所の整備を行うための協議会設立にあたり、これまで環境学習を実施していた法勝寺川の右岸側の2団体に加えて対岸の町内会等多くの団体に参画頂いた。

多くの団体からのニーズに合わせたことで、整備面積も増え、事業費は倍増するが、地元団体との議論を経た上で整備内容を決定している。

◎橋本 委員

整備されたものが上手く活用されるよう、各団体や地元との調整等、マネジメントについても取り組んでもらいたい。

◎三浦 委員長

橋本委員の質問とも関係するが、事業費は倍増するが、「米子市法勝寺川水辺の楽校協議会」から非常に積極的な働きかけがあり、1つのモデルになると考え、進めたという経緯もあるのではないかと。

○西 日野川河川事務所長

ご指摘のとおり、法勝寺川は日野川の支川では一番大きいものであることから、地域を代表する活動にしたいという意図もある。

◎大久保 委員

日野川本川と法勝寺川の流量の比はいくらか。

○西 日野川河川事務所長

計画量では、本川6に対して、支川1程度である。

◎大久保 委員

本川の水位が上昇した際に、水位上昇が及ぶことはないか。

○西 日野川河川事務所長

今回の整備範囲は、本川の水位上昇の影響が及ぶ区間ではない。

◎大久保 委員

整備範囲は流れが穏やかな区間か。

○西 日野川河川事務所長

本川に比べて流れは穏やかである。

◎大久保 委員

公的に保つべき水位や流れ等の条件があるか。

○西 日野川河川事務所長

上流にダムがあり、河川環境を維持するための正常流量は確保できている。

◎正岡 委員

整備箇所の利用について、周辺に小学校や中学校が多くあるとのことだが、協議会に参加しているのは、ほとんどが自治会や老人会であり、小学校が1校、こども園が2園ということから、小学校や中学校の参画は少ないのが現状となっている。

環境整備を実施することで利用者が増加すること等を期待していると思うが、手元の資料では、その拡がりがわかりにくい。

例えば、整備箇所の周囲4kmの範囲にある小学校や中学校、保育園等の中から、環境整備後に利用を想定している施設を地図に明示することで、具体的にわかりやすくなり、説得力が増した説明ができると思う。

○西 日野川河川事務所長

手元の資料に示していないが、周辺の幼稚園やこども園や小中学校からの利用も見込んでいる。

◎正岡 委員

そういったものを最初から提示してもらえれば、納得できる。

◎三浦 委員長

次回からそのあたりを工夫して説明してほしい。

色々のご意見ご質問があったが、原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

判断する。

再評価対象事業

【高梁川総合水系環境整備事業】

◎大久保 委員

日野川の環境整備事業と比較してB/Cが約6倍違うのは人口の違いが要因となっていると考えて良いか。

○横林 岡山河川事務所

ご指摘のとおり、人口の違いが大きな要因となっている。

◎三浦 委員長

原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

再評価対象事業

【尾道糸崎港機織地区国際物流ターミナル整備事業】

◎塚井 委員

背後地の企業の撤退により、便益が減少したという港湾整備事業は、同様の事例が多数全国にもあるか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

全ては把握していないが、同様の事例はほとんどないと思われる。

◎塚井 委員

今回評価では、総便益が374億円となっており、前回評価では394億円だったことから、差が20億円である。

今後、企業の撤退により便益が大きく減少すると思うが、総便益の減少額は20億円で間違いないか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

10mの岸壁で、新たにバイオマス発電のPKSというヤシ殻や、福山市内の製鉄所のスラグを取り扱うなど、便益が増加する要因もあることから、それらと相殺され結果的に20億円の減少となっている。

◎塚井 委員

珍しい事案のため前回評価からの便益の変化について丁寧に説明いただきたい。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

正確に回答するため、少し時間をいただきたい。

◎三浦 委員長

企業が操業を止めたことは想定外とも言えると思うが、米材を取り扱う施設の工事は、ほぼ完了しているのか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

沖で岸壁の役割を果たす係船杭は整備が完了しているが、航路、泊地は整備の途中である。

◎三浦 委員長

整備途中の施設は、一時休止するということか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

一時休止するが、引き続き12mの係船杭を必要とする企業がないか探してまいりたいと考えており、また、必要とする企業が見つかった場合は、事業再開も含めて検討したいと考えている。

◎三浦 委員長

ニュージーランド材は今後も取り扱われるため事業を継続するということか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

ニュージーランド材の需要は旺盛であり、また供給も安定している。

また、背後地に立地している企業が平成30年に約50億円の投資を行い、新工場を建設していることから考えても、今後も需要が見込めると考えており、引き続き整備を進めてまいりたいと考えている。

◎三浦 委員長

企業が撤退するという不測の事態もあったと思うが、わかりやすい説明を心掛けてほしい。

◎正岡 委員

資料5-3の10頁のグラフでは、米材の取扱量が年々減少し、3年間で約1/2になっている。

企業が撤退することを予見できなかったのか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

撤退した企業が米材を最後に取り扱ったのは、平成30年の10月であったため、平成30年度の数値は約半年分の取扱量となったものとする。

取扱量は、ほぼ横ばいで推移していたことから、予見は難しかった。

撤退した企業にヒアリングを行ったところ、中国の需要が旺盛になり米材の価格が高騰したことや、輸送費の高騰などが撤退の理由であった。

◎正岡 委員

もう1点、教えてほしい。事業期間を3年延ばすこととなっているが、現在は資料5-3の13ページのフローでいえば、どの段階か。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

現在は「模型実験に対するシミュレーション」や「断面の確定」を行っている。

◎正岡 委員

検討期間の3年目は、令和元年度と対応しているということでしょうか。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

そうである。

◎塚井 委員

企業の撤退は社会的に問題になっているし、当然あり得ることとして、事業の継続を審議する委員会に諮る場合は、どのように説明すれば理解しやすいかということを考えて、丁寧な説明を心掛けてほしい。

◎三浦 委員長

次回からそのあたりを工夫して説明してほしい。

色々ご意見ご質問があったが、原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

先ほどの塚井委員からのご指摘について説明を補足させていただきたい。

まず、B/C算出にあたっての基準年については、前回の再評価時は、B/Cの算定を省略しており前々回の再評価のB/Cの値を用いているため、基準年は平成25年となっている。今回の再評価においては、基準年は令和元年としていることから、6年違っており基準年の違いも影響している。

企業の撤退により、撤退以降の40年間の便益（前回評価で約200億円）が計上出来なくなる一方で、前回評価時と比べ便益の増加がある。

前回評価においては、データのある直近3年（2009-2011）までの船型をベースに便益を作成していたが、今回の評価では平成30年までの各年の実績を用いている。近年は入港船舶が大型化しており、今回評価時の1年間あたりの輸送コスト削減便益は前回評価と比べ大き

くなっているため、12m係船杭で約105億円(2008-2018)、10m岸壁で約50億円(2024-2043)前回評価から便益がプラスとなる。また、バイオマス発電の燃料であるPKSが新たに取扱われているため約34億円(2024-2043)プラスとなる。

このように、企業の撤退により約200億円の便益が減少しましたが、その他に約180億円のプラスの要因があるため、合計で約20億円の減となっている。

◎塚井 委員

丁寧にありがとうございます。

やるべきことを丁寧に積み上げていると感じた。

効率的に説明をいただいているが、このような珍しい事例においては、便益の変化について時間をかけて説明をいただいた方がわかりやすい。

○正岡 広島港湾・空港整備事務所長

こういった事例はあまりないと思うが、あった際には留意して説明を行う。

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】

◎若木 委員

資料5-4の11頁の事業内容の見直しについて、配管やベルトコンベアなど、地下に収用することが難しい支障物は、事前の調査で確認できなかったのか。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

事業採択時は、経済性を優先し、海岸保全施設上を通過するルートを設定しており、支障物の詳細までは把握出来ていなかった。

Ⅲ期区間に着手した後に詳細調査を行い、詳細が把握できたことで、ルートを変更することとなったものである。

◎若木 委員

事前に把握しきれないのか。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

一部区間をトンネルにすることで、支障物を回避できると考えていたようだが、詳細な調査が行えていなかった。

◎三浦 委員長

資料5-4の14頁の「貨幣換算される効果」は、国道2号を通過していた交通が、臨港道路に転換することによる貨幣価値を計算したもののか。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

そうである。

◎三浦 委員長

臨海地区の工場に關係する車両が臨港道路に轉換することで、国道2号は交通量が減少し、交通流が円滑になると思う。その影響は加味されているか。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

臨港道路だけではなく、国道2号の交通量も加味し、推計を行っている。

◎塚井 委員

事業採択時と比較して、トンネルの区間は、評価が変わっていると思われる。

瀬戸内海では、高潮による通行止めや立ち往生などのリスクは常に考えられる。

事業採択時は、道路の冠水などのリスクをあまり想定していなかったと思われるが、外的な条件の変化を設計変更では見込んでいたか。ルート変更は、そういった考え方の変更も踏まえたものか。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

高潮等を考慮して橋梁形式に変更したものではないが、結果的に高潮発生時にも交通に支障をきたさないものとなっている。

◎三浦 委員長

貨幣換算できない、効用といえるのか。

◎塚井 委員

防災性の視点で事業をどう考えておくかは、最近の大きなテーマであり、事業を評価する上で当然組み込まれるべきものと、個人的には考えている。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

資料5-4の16頁に、その他の効果を列挙しているが、この中の一つに高潮への対応を挙げることも考えられる。

◎塚井 委員

換算していないのであれば、書き加えるとよいのかと思った。

◎三浦 委員長

明確に記載した方がよい。

○近藤 宇部港湾・空港整備事務所長

少し、表現なり資料を修正いたします。

◎三浦 委員長

事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

再評価対象事業

【境港外港地区防波堤整備事業】

※質問事項なし

－ 以上 －