

令和3年度 第1回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：令和3年10月12日（火）13：30～15：45

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

【一般国道9号 北条道路】

◎谷口 委員

160億円のコスト増は、総事業費に対してかなり大きいと思う。当初計画時に想定できなかったか。

○山田 倉吉河川国道事務所長

地質調査は、用地買収をしてからでないと実施できず、当初の計画時は既存の公共施設等の箇所でも部分的にしか調査が実施できないので想定は困難であった。

◎谷口 委員

他の事業でも、いろいろな地域で同様な計画があると思うので、当初計画の考え方は少し改善の余地があると思った。

○山田 倉吉河川国道事務所長

資料4-1の18頁の地質調査箇所において、青丸が事業化前の地質調査箇所であり、赤丸が事業化後の地質調査箇所を示している。公共施設等の既存の地質データはしっかり収集し、用地買収が完了した箇所から地質調査を行っているが、当初計画の考え方は改善していきたいと思う。

◎谷口 委員

あと2点教えてほしい。

1点目は、高規格道路ができると現道の交通量が減ると思うが、現道と高規格道路の役割分担を教えてほしい。

2点目は、山陰は非常に積雪量が多いが、リダンダンシーの確保という点での特徴を教えてください。

○山田 倉吉河川国道事務所長

1点目の役割分担について、山陰道は現道9号の北側に整備している。完成すれば、例えば大阪等長距離のトリップは山陰道のような高規格道路を利用し、現道は地域の方が利用することになると思う。

2点目の積雪について、北条道路は真っ平らであり、雪が降ってもスタックしたりすることとは比較的少ないところではあるが、北条道路整備によりリダンダンシーが確保され、除雪

体制をしっかりと組むことができるようになると考えている。

◎黒岩 委員

谷口委員の質問に関連するが、事業費がかなり増加しても、調査し液状化対策することは必要と思うが、この箇所が北条砂丘であり砂地がたくさんあるところであったことは想定していたか。

○山田 倉吉河川国道事務所長

資料4-1の18頁の平面図において、当初計画時は現地に入ることができず、はわいIC付近等の既往地質調査結果に基づき液状化判定を行い、液状化層の対策費用を計上していた。事業化後、全線において地質調査を行い、液状化判定を実施した結果、さらに深く広い範囲で液状化する層が確認された。

◎三浦 委員長

土質に起因する事業費の増加はこれまでも随分あり、何とかならないかということを探ねるが、なかなか何ともならないということであった。いろいろデータ収集はされていると思うが、もう少し工夫して調査してほしい。

資料4-1の19頁の地質概要において、As1-3（沖積砂質土層）は、非常に深いところで平均N値が14程度と小さいため、例えば、今想定されている南海トラフの地震では3分、4分と長い間揺れ、繰り返し回数が大きくなり、この辺の層が悪化する可能性があると思う。そのため、液状化対策の判断は正しいと思うが、他の委員の指摘のように、事前調査をしっかり行うことをお願いしたい。

◎三浦 委員長

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

【一般国道9号 出雲・湖陵道路】

【一般国道9号 湖陵・多伎道路】

【一般国道9号 大田・静間道路】

【一般国道9号 静間・仁摩道路】

◎三浦 委員長

一昨年現場視察では、土質実験をしてもらい、スレーキングの状況を目の前で見ても、非常に不都合な条件だと感じ、苦勞されていると思っている。

◎谷口 委員

御礼になるが、サプライチェーンのリスク分散の観点から山陰への進出を考えている企業があり、企業戦略を考える上で、供用予定年の公表はありがたい。山陰道では、特に浜田自動車道までは早めに開通すると経済が活性化する。一番山陰道を期待しているのは物流事業者である。無料で九州から関西まで、山陽道と同程度の時間で山陰側を利用すれば、コストが安く物を運べることになり、期待しているため、よろしくお願いしたい。

◎三浦 委員長

その先の山口県内も早く開通してほしい。リスク分散の観点から、山陰道、中国道、山陽道、それらを縦に結ぶ道路が整備されると、中国地方は安全性、経済性が増してくる。ぜひ、将来の見通しや開通予定年等の情報をしっかり提供してほしい。

◎大久保 委員

資料4-2の31頁のコスト増額の内訳において、出雲・湖陵道路が一番大きな増加率であり、湖陵・多伎道路が一番小さな増加率である。一方、事業全体B/Cと残事業B/Cの比率が高いのが湖陵・多伎道路であるが、コスト増額と逆相関となるか。

また、湖陵・多伎道路の一番大きなコスト増額の要因は法面对策工の追加であるが、ここに防災対策として力をいれているか。

○藤田 松江国道事務所長

湖陵・多伎道路の残事業B/Cが高いのは、比較的残事業費が少なく整備効果が大きいためと考える。

◎正岡 委員

この事業は令和元年に審議しており、令和6年に供用予定ということは、もう一度、本委員会での審議の可能性があるか。

○藤田 松江国道事務所長

事業進捗等に大きな変更がなければ5年後の令和8年となるため、今回の委員会での審議が最後と考えている。

◎正岡 委員

土木の分野では、計画段階では分からないことがありどうしてもコストが増額となるのは仕方がないということが、常識のようにされているが、長い事業の間に何度も繰り返されると、住民が知ると不信感につながると懸念している。前回委員会時も議論になったと思うが、コスト増額が続くことは、イメージとしてよくないため、事前に何とかならないかと今回も感じた。答えを求めているということではないが意見である。

◎三浦 委員長

正岡委員の指摘は、他の委員も同じように感じていると思う。増額、増額ということにならず、計画の段階から評価されることを望んでいるが、現実には難しく、いい方法がないかという気がする。

◎黒岩 委員

正岡委員の指摘とは異なる観点となるが、地域の方は工期延伸に対して一番不安を感じていると思う。

コスト削減の取り組みは1点説明があったが、生産性の向上やi-Constructionの観点でもコスト削減を考えているか教えてほしい。

○藤田 松江国道事務所長

当事務所管内での山陰道に関しても、切土工事や盛土工事等の工事で i - C o n s t r u c t i o n に取り組み、工期短縮や作業効率に努めている。

◎三浦 委員長

NETISなどの新技術もあるためそれらをさらに使用して、できるだけ工期と工費が増えないような新しい技術がどんどん推奨される形で進められたらいいと思う。

◎正岡 委員

先ほどは住民の方の不信感という言葉を使ったが、コスト増に対する関心を住民が持っているということではなくて、何かの拍子に増額していることを知ると、何でこんなに増えたのかと思う。例えば、松江市の新庁舎建て替えでは、コストが増額したことにより、住民から何でこんなに増えたのかと不信感を持たれ訴訟にまでなり、松江市民として、とてもびっくりしている。土木の分野では、桁が異なりかなりの増額となるので、場合によってはそういうことにつながりかねないということを感じている。そうならないように、あまりにも大きなコスト増額はできればないように、事前にできることをやってほしい。

◎三浦 委員長

貴重な意見と思う。

◎橋本 委員

正岡委員の意見と関わるが、本委員会での審議案件は10%以上コストが上がっているとか10%以上工期が延びているものになる。全事業が増加しているようにみえるが、実は下がっている事業もあると思う。今回は用意されていないと思うが、それらがどれくらいあるか教えてほしい。

◎三浦 委員長

コスト増減の件数について次回までに調べてほしい。

◎三浦 委員長

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

【広島港ふ頭再編改良事業】

◎谷口 委員

資料4-3の15頁の事業の効果に、海上輸送コスト削減効果と滞船コスト削減効果の金額を記載しているが、算定の考え方を教えてほしい。

船の入港回数を基に算出していると思ったが、そうではないということか。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

海上輸送コスト削減効果については、現在、10m岸壁に減載し複数回に分けて入港して

いる船が、水深1.2m岸壁が整備されることにより、満載で一括して入港でき、輸送費が削減されることで244億円の便益を計上している。

また、滞船コスト削減効果については、沖合で滞船すると非効率な輸送となる。滞船せずそのまま入港できれば、その船の利用、貨物の時間価値も上がり、滞船による非効率が解消される。

◎谷口 委員

岸壁の耐用年数で算出していないか。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

貨物を早く入港させることにより便益が発生するというので、岸壁の耐用年数とは関係ない。

◎谷口 委員

1隻当たりの滞船日数×滞船数という考え方になるか。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

そうである。

◎谷口 委員

この便益の対象期間を教えてください。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

50年である。

◎三浦 委員長

資料4-3の9頁の耐震強化岸壁の整備状況について、広島市佐伯区に整備済みが1箇所あり、本事業は広島市南区に整備していて、その他に4箇所の計画があるが、これらは、今後、順次整備していくことになるか。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

耐震強化岸壁の計画は、どの場所にどの程度必要かというのが全国的に計画されていて、広島もその考えに基づいて計画されており、順次整備していく。

◎三浦 委員長

耐震強化岸壁については、阪神淡路大震災の教訓があり、これがあるのとないのとでは全然状況が異なる。特に、広島市は、安芸灘伊予灘の地震がいつ起きてもおかしくなく、マグニチュード7クラスの地震が起こってもおかしくないような状況であり、また、南海トラフの地震に対しても耐震強化岸壁が必要と思う。これは、広島県自身のこともあるが、四国を支援するという意味でも必要と思うので、本事業とは関係ないかもしれないが、耐震強化岸壁の整備に力をいれていただけるとありがたい。

◎林 委員

今年度完了予定の事業が4年間延伸されるのは長い気がする。資料4-3の14頁の工程表について、上屋撤去の作業状況により延伸されたと思うが、もう少し理由を説明してほしい。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

資料4-3の12頁に上屋撤去作業の当初工程と変更工程を記載している。平成29年に撤去開始したが、直後に平成30年7月豪雨災害があり、地元企業が下請け業者になる予定であったが、今現在も、災害のひどかった呉市やその周辺の地域の対応にあたっている。そのような事情からなかなか工事の発注も困難となり、上屋撤去が2年ほど遅れることとなった。

◎林 委員

地盤改良工と本体工（鋼管矢板等）についても同様に教えてほしい。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

資料4-3の13頁に地盤改良工と本体工（鋼管矢板等）の延伸理由を記載している。2点理由があるが、鋼管矢板打設方法の変更が大きく影響している。当初はバイブロ工法を想定していたが、高止まりがみられ、ボーリング調査をしながら油圧ハンマによる打設工法に見直すことを慎重に検討したことで、事業期間延伸が必要となった。

◎三浦 委員長

先ほどの道路事業では、地盤が軟らかいことで増額となり、今回は、地盤が硬かったことで予定していた機械が使えず増額となった。土というのは難しいところがある。

補足だが、地場の建設業の人がどんどん減っている。また、機械もほとんどリースしていて所持していない。そのため、大きな災害が起こると、そこに人と機械をとられ、他に何もできなくなるという非常に心配な状況が全国的に起きている。災害が毎年のように起こっているため、国の政策として、何か起こった時にも対応できるよう地域の建設業者の育成など考えていく必要があるのではないかと、防災の専門として、その辺を危惧している。

◎若木 委員

資料4-3の13頁の上屋撤去跡地における現状不一致について、現状不一致①（地盤改良方法の変更）と現状不一致②（鋼管矢板打設方法の変更）のそれぞれの増加額を教えてほしい。

○井山 広島港湾・空港整備事務所長

現状不一致①（地盤改良方法の変更）については、当初17億円から変更後23億円になり6億円増加し、現状不一致②（鋼管矢板打設方法の変更）については、当初35億円から変更後41億円になり6億円増加し、合わせて12億円増加となった。

◎三浦 委員長

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。

事後評価対象事業

【徳山下松港新南陽地区国際物流ターミナル整備事業】

◎大久保 委員

水深10mの暫定整備時と今回の水深12mの整備時では浚渫土量がかなり異なると思うが、土砂の運搬先を教えてください。

○酒井 宇部港湾・空港整備事務所長

主に2箇所ある。資料5-1の4頁の航空写真において、大島半島東側で環境に配慮した干潟を整備しており、その干潟造成に有効利用した。また、新南陽地区の土砂処分場にも運搬している。

◎大久保 委員

暫定整備時も同じか。

○酒井 宇部港湾・空港整備事務所長

暫定整備時の土砂は、主に干潟造成に有効利用している。

◎黒岩 委員

航路を掘り下げると必ず土砂が堆積する状況になると思う。維持費用をどのように考えているか教えてください。

○酒井 宇部港湾・空港整備事務所長

大きな河川の下流にあるような港湾であれば航路が埋没していくと想定されるが、徳山下松港は、そのようなケースが想定されず、土砂の埋没については特に想定していない。

◎黒岩 委員

河川がなくても少しは埋没するが、総合的に判断して、埋没を心配する必要がないということか。

○酒井 宇部港湾・空港整備事務所長

そのとおりである。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「今後の事業評価等については必要ない」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

－ 以上 －