

令和元年度 第4回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：令和元年12月13日（金）13：30～16：30

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2号 西広島バイパス】

◎内山 委員

西広島バイパスの延伸については、地元経済界をあげて再開を要望してきた。

国道2号の渋滞は長年にわたっており、整備効果の説明によれば廿日市広島間の時間短縮は5分とされているが、市内中心部への移動がスムーズになることから、それ以上の効果があると期待している。1日でも早い完成を願っている。

1点質問だが、資料5-1の22、23頁に道路橋示方書の改訂に伴い計画している橋脚の構造形式等を変更するとされているが、既に完成している橋脚等の対策は済んでいるのか。

○荻野 広島国道事務所長

既に完成している橋脚等は基準の改訂に応じて適宜耐震補強を行っており、今後完成するものと同等程度まで機能を高めることができていると考えている。

◎正岡 委員

今後、既に完成している橋脚等を対象に行われる耐震補強の対策費用は、本事業の費用として計上されているか。

○兼松 道路計画課長

既に完成している橋脚の補強等の費用は、別予算で計上しており、本事業の費用には含まれていない。

◎正岡 委員

今回、平成24年に改定された道路橋示方書に基づき、構造形式等を見直したとのことだが、前回の再評価は平成29年に行っており、その時にそれらが反映されていなかった理由は何か。

○荻野 広島国道事務所長

前回の再評価の時点では、高架延伸事業に着手しておらず、構造形式等の見直しを行っていなかったことから、実施中であった沿道環境対策に関する説明のみを行っている。

◎三浦 委員長

資料５－１の２０頁にコスト増加の内訳が５項目記載されており、（１）から（３）は道路橋示方書の改定に伴うものであることから必須であり、（４）と（５）は、現場条件として非常に交通量が多いことなどから、工法を変更せざるを得ず、費用増加に繋がったものであると捉えている。

よって、（１）から（３）と、（４）と（５）は本質的には異なると考えて良いか。

○荻野 広島国道事務所長

その通りである。（４）と（５）に関しては、道路局の通達を踏まえ、道路の交通量等の現場条件を勘案し、架設工法の変更を行ったものである。

◎三浦 委員長

交通量が少なければ工法の変更は必要なかったということか。

○荻野 広島国道事務所長

今回のケースでは交通量が多いことから、工事中に４車線を確保することが必要と判断している。交通量が少なければ、工法変更を必要としなかった可能性もある。

◎若木 委員

資料５－１の２９頁の前回評価時と今回評価の計画交通量を比較すると、多少減っているがその理由は何か。個人的には増えるのではないかと思うのだが。

○荻野 広島国道事務所長

廿日市市は人口が減少しており、その影響によると考えている。

◎若木 委員

資料５－１の２１頁にデッキプレートの損傷が神奈川県で確認されて以降、全国で事例が報告されたとあるが、広島県内でも同様の事例はあるか。

○荻野 広島国道事務所長

広島県内では同様の事例は確認されていない。

◎三浦 委員長

資料５－１の１４頁左下に延伸区間の渋滞状況を示す図があるが、図示された区間外の更に東側へも渋滞が続いていると考えてよいか。

○荻野 広島国道事務所長

図示した区間以东も断続的に渋滞が続いていると考えてよい。

◎三浦 委員長

図示された渋滞はどのくらいの時間継続しているのか。

○荻野 広島国道事務所長

左下のグラフの縦軸は時間帯を示しており、7時から19時までの表示となっている。

◎三浦 委員長

昼間はほぼ渋滞しているということか。

○荻野 広島国道事務所長

新観音橋東詰付近では、広島市中心部に向けて、昼間はほぼ渋滞している。

◎三浦 委員長

災害が発生した際に、これだけの範囲で渋滞が続いていると大きな混乱を招くおそれがある。数値化することは難しいと思うが、それらを解決する視点でも、事業の必要性を訴えることができるのではないか。

○荻野 広島国道事務所長

定性的なものであり、仰るとおり数値化は難しい。

◎寺田 委員

資料5-1の14頁の右下の図は、何を示したもののか。

○荻野 広島国道事務所長

バイパス利用者のうち出発地が太田川放水路以西、到着地が太田川放水路以東の車両台数を表したものである。数が多いところは、色が濃くなっている。

今後延伸する区間は、広島市中心部にアクセスする交通の円滑化に寄与するものと考えている。

◎寺田 委員

資料5-1の16頁の左下に唐突に記載されているのは、何の事件の判決文か。

○荻野 広島国道事務所長

12頁の右上に記載している「道路公害差止・損害賠償請求控訴事件」の判決文である。

◎寺田 委員

ここに判決文の部分引用があるのは非常に唐突に思えるので、判決文を削除し、現状の課題を示す上で重要である整備済み区間と未整備区間の騒音の状況を大きく表示した方が、より理解しやすいのではないか。

○荻野 広島国道事務所長

資料の表現については検討する。

◎三浦 委員長

それでは、表現を検討してほしい。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

【一般国道３７５号 東広島・呉道路】

◎若木 委員

資料５－２の１９頁「５．コスト増加の要因」において、「補強土壁工法」を「軽量盛土工法」に変更したとされている。

軽量と呼ばれるものは強度が劣るのではないかとの印象を受けるが、当初計画していた工法と比較して安全性の面で問題はないか。

○荻野 広島国道事務所長

安全性については確認しており、二つの工法を比較しても同等の強度を有しているものであることから、問題はないと考えている。

◎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

【水島港国際物流ターミナル整備事業】

◎塚井 委員

資料５－３の１６頁「９．コスト削減の方策」において、コンクリート舗装をアスファルト舗装に変更することで費用削減を図ったとある。

道路事業では、メンテナンス費用を削減するためにアスファルト舗装をコンクリート舗装にすることがあるが、メンテナンス費用も考慮した場合に不利にならないか。

○由木 宇野港湾事務所長

一般的に荷役のための車両が頻繁に走行する場合は、長期耐久性に優れたコンクリート舗装を採用する。

本施設はベルトコンベア等の機械が荷役の主体となっており、車両の走行頻度が比較的に少ないことから、長期耐久性よりも当初費用が小さいアスファルト舗装を採用したものである。

◎寺田 委員

資料５－３の１０頁「７．事業の見直し①」に玉島東航路は「周辺海域を利用する地元関係者との調整に時間を要し、工事に着手できていない」とあるが、どのような調整に時間を要しているのか。

○由木 宇野港湾事務所長

周辺海域を利用する地元関係者は、主に漁業者であり、漁業補償に関する事前調整を行っている。

◎寺田 委員

補償とは、漁業権を買い取ることか。

○由木 宇野港湾事務所長

仰るとおりであり、一般的には漁業権を消滅させることになる。

◎寺田 委員

同じく資料５－３の１０頁「７．事業の見直し①」の「水島玉島航路【追加】(赤着色)」とある。

この航路を本事業に追加する理由は、大型船舶により運搬の効率化を図り、単位当たりの運搬費用を下げるためだと思うが、対象は穀物だと思うので洋上取引で分散して運ぶという対応でも、運搬の効率化を図ることができるのではないか。

○由木 宇野港湾事務所長

既に船の中で貸し借りのことはされているが、根本的には海外からの船舶が減載して入港していることから、それを解消するために本事業において、新たに航路を整備したいと考えている。

◎大久保 委員

資料５－３の１１頁「７．事業の見直し①」の右下の図では、オレンジ色の部分は水深１２ｍであり、赤色の部分は水深１０ｍであることから、１～２ｍ掘り下げることとなる。高梁川からの砂が浚渫した箇所に流れ込むことが想定されるが、土捨場に投入しているものはどのような土質か。

○由木 宇野港湾事務所長

玉島地区は高梁川の河口部にあたることから、非常に軟弱な粘性土が主体であるが、水島地区は砂質土が主となっており、砂が流入することは、ほぼないと考えている。潮流が速いのでサンドウェーブのような現象も確認されているが、高梁川からの流入はないものと認識している。

◎大久保 委員

昨年度の災害のように大出水があった際は、相当沖の方まで土が流されていると思われる。その際に窪地があれば、当然砂は沈むと思われる。対策を何か施すのか。

○由木 宇野港湾事務所長

河川からの流出土について、根本的には有効な対策はないが、高梁川の河口部では、頻繁に堆砂が確認されていることから、その対応として岡山県が維持浚渫を定期的に行っている。

◎内山 委員

資料５－３の１０頁「７．事業の見直し①」において、１２ｍ水深を確保するため水島玉島航路を整備することとしており、その理由は穀物船の利用に特化した記載となっているが、他に理由はないか。

○由木 宇野港湾事務所長

別事業ではあるが、玉島地区でコンテナターミナルを整備しており、水深１２ｍ岸壁が整備済みである。玉島東航路は水深１２ｍの整備を行う計画であったため、バルク船も同じ航路を利用する計画としていたが、工事着手できていないことから、水島玉島航路の追加に至ったものである。

◎内山 委員

玉島東航路は水島玉島航路から迂回するような位置になるが、玉島東航路の整備は将来的には必要か。

○由木 宇野港湾事務所長

今後、大型船の隻数が増加する見込みであり、航行の安全面を考慮しても必要であると考えている。

◎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。

事後評価対象事業

【一般国道２号 玉島・笠岡道路】

◎塚井 委員

ネットワーク形成途中の道路事業の事後評価については、前回の委員会でも指摘したが、その指摘を踏まえた表現をされていると思う。

個人的には、事後評価を行うべき事業であるかについて疑問を持っている。Ｂ／Ｃは１.３となっているが、本事業の開通区間は現道から離れているため、開通しても交通転換が見込めないことから、本来よりも便益の値が小さいと思われる。

このような事業を、一律の制度に基づいて評価し、便益が出ていないような議論を行うことは、問題があるのではないかと思う。

○松野 岡山国道事務所長

事後評価の中では、仰るとおり、便益はあくまでも参考値であり、開通後の効果を説明することが重要であると考えている。

○浜崎 道路調査官

前回の委員会におけるご指摘と同様であり、制度上は事業を採択した区間単位での事後評価となることから、このような説明をせざるを得ない面がある。ご指摘いただいた点は本省にも伝える。

◎三浦 委員長

非常に本質的な意見だと思う。その他、特にないようであれば、本事業の対応方針原案については、当委員会としては、当該事業のみを対象とした今後の事後評価については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

ただし、ネットワークが整備できた段階で、当該事業を含むネットワークを対象とした評価を実施するという点については、是非お願いしたい。

事後評価対象事業

【一般国道１８８号 柳井バイパス】

◎内山 委員

資料６－２の１４頁「５．事業効果の発現状況」において、バイパス開通後に車と人の流れが旧道から転換し、バイパス開通後に沿線の事業所数が１２件増えたとある。

一方で、旧道沿いの店舗や事業所には、流れが変わることでマイナス面もあると思う。

まちづくりの主体となる地方自治体とも調整を図られていると思うが、地元からの意見等があれば、紹介してほしい。

○高井 山口河川国道事務所長

バイパス開通以前は旧道に産業交通と生活交通が混在しており、更に通過交通も相当あったと考えている。

バイパス開通後は、バイパス沿線には産業系が張りつき、旧道沿いには大型小売店が立地するなど、概ね土地の利用形態が産業系と日常生活とにすみ分け、正常化されたと考えている。

◎塚井 委員

ストック効果の例としては好事例であると思う。ただし、バイパスが開通したことによって、道路自体の性格が変わったと考えるべきであり、それに伴う土地利用の変化については、柳井市や山口県の方針によって変わるものであることから、効果の発現状況として取り上げるのは非常に難しいものと認識している。地域にとって良い影響を及ぼしたかについては、多面的な評価を行わなければ判断できないが、産業構造の変化に新しい業態が出てくるのは、道路の評価として取り上げられるべきものと考えている。

少なくとも旧道が生活道路としての機能を高めたことは言えると思うので、安全性により比重が置かれる道路になったということを示す新たな指標がないか等、議論を深められればよいと思う。マクロ経済的に望ましいものと、ローカルで望ましいものは必ずしも同じ方向は向いていないと思うので、私も含め、もう少し研究を進められれば良いと思う。

◎寺田 委員

経済学的には中長期的に判断した方がよく、一過性のことで活性化したとか、地域が潤ったという議論は早計かと思う。塚井委員の意見に賛同する。

◎大久保 委員

資料６－２の１１頁「５．事業効果の発現状況」の左下に死傷事故発生状況、右下に事故類型別の発生状況が示されており、最も多いのが追突であり、割合では追突が増加している。絶対数は減少しているが割合は増加しているがいいのか。

○高井 山口河川国道事務所長

渋滞している道路では、追突はある一定以上発生する。相対的な割合は増加しているが、絶対量は減少しており、事故は減っている。

◎三浦 委員長

その他、特にないようであれば、本事業の対応方針原案については、当委員会としては、今後の事後評価については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道１９１号 下関北バイパス】

◎正岡 委員

資料６－３の１５頁「６．今後の事業評価の必要性等」における「同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性」の１行目に「沿線自治体の目指すべき姿（地域計画）」とあるが、今回審議対象となっている事後評価３件の内、本事業を含む２件は「地域計画」、１件は「地域の取り組み」となっている。これは、意図的に使い分けているのか。

○高井 山口河川国道事務所長

いずれも地方公共団体において策定される総合計画等の上位計画との整合を図る意図で記載した文章である。

◎正岡 委員

「地域計画」は都市計画的な表現で、「地域の取り組み」はソフト的な意味合いが強くなる印象があり、受け取り方が異なる。単なる表現の違いによる印象の揺れなのか、実は目指しているところが道路によって違うのか、どちらを意図したものなのかという印象です。

○兼松 道路計画課長

「地域計画」や「地域の取り組み」など、いずれも事業を進める上で尊重していくべきものと考えているが、表現については今後検討させていただきたい。

◎三浦 委員長

その他、特にないようであれば、本事業の対応方針原案については、当委員会としては、今後の事後評価については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。－ 以 上 －