

令和2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2年11月30日（月）13：30～16：25

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54号 三刀屋拡幅】

◎黒岩 委員

中央分離帯の設置により出入りが制限されることについて、関係者等に丁寧に対応されたということだが、沿道施設への出入りの制限を緩和されたのか。

○藤田 松江国道事務所長

交通安全のため、中央分離帯を設置し、右折での出入りを無くすことが目的であることを説明し、理解を頂きながら進めている。沿線の事業者は、用地買収の対象者となっており、理解が得られるよう丁寧な説明を行ったことから、時間を要した。

◎黒岩 委員

中央分離帯は交通安全を目的に設置するということで、理解を得ているのか。

○藤田 松江国道事務所長

そうである。

◎三浦 委員長

地元の要望を受けて、右折で出入りできる箇所を増やしたということではないか。

○藤田 松江国道事務所長

それはない。

◎谷口 委員

三刀屋木次地区は、松江と出雲に非常に近く、交通の便が良いため、松江や出雲のベッドタウンとして、人口が増えている。そのため、非常に渋滞が起こるだろうと思っていた。国道54号を4車線化する一方で、尾道松江線が開通しているが、尾道松江線の整備による渋滞緩和の影響を踏まえ、今回の計画は立てられているか。

○藤田 松江国道事務所長

資料4-3の15頁の図において、2車線で整備する区間は1.9kmあるが、元々全区間4車線に拡幅する計画だったが、尾道松江線が整備されたことで、国道54号の交通量が減ったことから、必要な区間だけ4車線化する計画に変更している。

◎正岡 委員

資料4-3の12頁にピーク時旅行速度が記載されているが、4車線化している箇所できくつか速度が落ちている。この速度低下の理由は何か。

また、この箇所は事業が完了しているため、今後、改善されることはないのか。

○藤田 松江国道事務所長

速度低下は、県道26号や国道314号との交差点付近で生じている。県道26号は出雲方面と、国道314号は吉田方面と繋がる道路であり、両路線とも交通量が多い。すでに4車線化した区間であり、これ以上緩和することは難しいと思う。

◎正岡 委員

中央分離帯を設置することで右折は出来ないという話があったが、それは沿線の店舗へ入るための右折は出来ないが、交差点では右折出来るということか。

○藤田 松江国道事務所長

はい。

◎正岡 委員

1. 9kmの2車線区間の近くには、御衣黄が咲いていて、この辺りの見どころだと思うが、資料では全然触れられていない。人を集める手段として利用する等、上手く整備することも考えてほしい。

○藤田 松江国道事務所長

歩道を整備する際には、隣接する河川の公園との調和を図ること等を考えていきたい。

◎寺田 委員

4車線化したことによって、所要時間の信頼性が向上したということはないか。

○藤田 松江国道事務所長

里方交差点は、朝夕かなり渋滞していたため、効果はかなり出ていると思う。

◎寺田 委員

資料4-3の18頁の便益計測対象項目では、便益の項目は3つあるが、今回の事業のように4車線化して渋滞を緩和したことで、目的地までの所要時間がより把握しやすくなるということが便益となる。それは記述すべきである。

◎三浦 委員長

時間短縮だけでなく、時間の精度が上がることは、これまでも何度か議論があった。そのことも含めて検討してほしい。

○藤田 松江国道事務所長

分かりました。

◎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。

再評価対象事業

【一般国道180号 岡山環状南道路】

◎黒岩 委員

資料4-4の22頁の参考資料において、総便益が減少した理由は何か。

○富田 岡山国道事務所長

将来交通需要推計のベースを変更したことが主な要因となっている。前回評価は平成17年センサスペース、今回は平成22年センサスペースで推計しており、将来交通量が減少していること等から、便益が減少している。

◎谷口 委員

岡山地区の交通渋滞は、中国地方でも非常に有数であり、この道路は、渋滞緩和と物流ネットワークの形成に資すると思っている。この道路を活かすためにも、岡山西バイパスは一部の事業化に留まらず、ストック効果を高めるためにも全線高架での整備を検討してほしい。

○富田 岡山国道事務所長

資料4-4の9頁に記載しているが、赤破線が今回の審議箇所、その北側の薄黒線が今年度事業化した箇所となっており、赤破線と薄黒線の間が未着手区間である。今後の交通状況等を把握しつつ判断することとなるが、未着手区間を事業化すれば、港から山陽道まで繋がりと、ますます効果を発揮できると考えている。

◎寺田 委員

資料4-4の13頁に岡山港から大樋橋西交差点までの所要時間の短縮が表示されているが、なぜ大樋橋西交差点までの時間なのか。

○富田 岡山国道事務所長

岡山港周辺の企業にヒアリングしたところ、大樋橋西交差点から広島方面に物流拠点が多いとあり、それらとの往来が多いことが分かった。そのため、大樋橋西交差点までの時間短縮を記載している。

◎寺田 委員

岡山港のセールスを考えるのであれば、最寄りのインターチェンジまでの所要時間が20分短縮する等の説明でなければ荷主は反応しないと思う。

◎三浦 委員長

もう少し検討してほしい。

◎三浦 委員長

例えば、道路が高くなっていけば、津波から避難できるというようなことは便益に反映されているのか。

○富田 岡山国道事務所長

反映されていない。

◎三浦 委員長

東日本大震災の時、仙台平野に南北の道路があり、東側から押し寄せる津波を道路が全てせき止め、道路の東西で被災状況が異なるということがあった。そのような効果も記載できればよいと思う。

◎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2号 安芸バイパス】

【一般国道2号 東広島バイパス】

【一般国道2号 広島南道路】

◎塚井 委員

計画交通量が前回評価時から10%近く増加しており、周辺の道路ネットワークや沿線の市町村、特に広島市内の沿線の事業や産業立地の影響が大きいと思う。そのため、令和4年度に開通を予定されているが、もっと早くしてほしいという要望が強いと思う。

コロナウイルスの後に、状況が変わり、物流トラックが増えたり、自家用車が異常な増え方をしている印象がある。また、渋滞発生頻度が増えたり、旅行速度が一定レベルより低下する頻度も増えていると思う。

この事業は、都市圏周辺で接続性を改善する典型的な例だと思うので、着実に進めることは当然であるが、よりきめ細やかなデータ処理を行い、事業の必要性を訴えてほしい。

○荻野 広島国道事務所長

広島都市圏においては需要が伸びている。令和4年度に暫定開通を予定しているが、その後の需要に対応するため、ご指摘頂いた分析も踏まえつつ、整備を進めて参りたいと考えている。

◎三浦 委員長

広島南道路のB/Cは1.1で1に近いが、安芸バイパス、東広島バイパス及び広島市内の高速等、全体のネットワークとしてのメリットを考えると、1.1以上の費用対効果があるのではないかと。山陰道の事業評価でも、事業区間毎で費用対効果を算出していたが、道路というのは、ネットワークとしての機能が非常に重要である。

○荻野 広島国道事務所長

広島南道路は、東広島バイパス、安芸バイパスと一体となり地域高規格道路を形成している。ご指摘のとおり、地域高規格道路全体で、本来は整備効果を分析すべきであり、全体が繋がらないと広域的な交通の転換は起こらないため、ネットワークとしての評価を本省の方でも取り組まれていると思う。広域的なネットワーク効果の評価は、引き続き、検討して参りたいと考えている。

◎三浦 委員長

例えば、今回の3路線のBとCをそのまま合計し、その比を取ればどうなるかということはある出していないか。少なくとも1.1よりは大きくなると思う。

○荻野 広島国道事務所長

算出していないが、東広島バイパスと安芸バイパスのB/Cが高いため、単純に足せば、一定程度の数値となるため、そのようなことも検討して参りたいと考えている。

◎三浦 委員長

ラフな話になるが、ネットワーク効果という一つの参考指標にはなると思う。検討してほしい。

◎寺田 委員

資料5-2の88頁に、広島南道路の費用便益分析の条件等々が記載されている。この中で、パーソントリップ調査をベースとした自動車OD表とあるが、いつのパーソントリップ調査か。

○兼松 道路計画課長

パーソントリップ調査は今回の推計では用いておらず、道路交通センサスをベースとしたODを用いている。

◎寺田 委員

沿線市町村は、道路建設に伴う応分の負担が発生するため、特に物流の効率化には関心が高いと思う。資料4-5の36頁から38頁の道路の役割において、広島南道路では、広島港から廿日市ICまでの所要時間短縮約1分と記載があり、これは分かりやすいと思うが、東広島バイパスと安芸バイパスでは、広島港から東広島市役所までの所要時間短縮約18分と記載がある。荷主は最寄りのインターチェンジまでの所要時間に関心があるので、そのように記載はできないか。

○荻野 広島国道事務所長

東広島バイパスと安芸バイパスについては、高速道路のアクセスというよりも広島市内の港や工場との時間が短くなることを示している。

◎寺田 委員

東広島市役所まで運ぶということか。

○兼松 道路計画課長

東広島市内に工場が点在しているため、東広島市役所を代表地としている。現実には、各工場から広島の臨海部までは各々所要時間は違うが、分かりやすい資料作成のため、そのようにしている。

◎三浦 委員長

資料４－５の３２頁の橋梁架設計画の見直しについて、従来工法では現道の通行止めが生じるため、少し予算を増額し、架設工法を変更されている。１３億円増えているが、工法を変えることによるメリットがあると思う。

ここでは評価されていないが、例えば、現道の通行止めによって生じる損失等で示すことができるのではないかな。

○荻野 広島国道事務所長

ご指摘頂いたとおり、通行止めが生じることを想定し、どれだけ損失が発生するか金銭換算することもできるが、この区間を通行止めにするのがほぼ不可能だと考え、算出していなかった。

◎三浦 委員長

概算でも算出していれば説得力がある。今後検討してほしい。

◎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

【日野川直轄河川改修事業】

◎黒岩 委員

河道掘削の掘削土砂は、どのように利用しているのか。

○今津 日野川河川事務所長

掘削土砂は、当事務所の事業で築堤材料等に使用していることが多い。

◎黒岩 委員

総合土砂管理の観点から、例えば、掘削土砂が細粒分の多い土砂であれば河道内置土等を行い、海へ土砂が供給されるようにして頂けたらと思った。事業の中で有効活用しているのであればよいと思う。

◎林 委員

資料４－１の１０頁に法勝寺川下流の支川処理対策等を実施とあるが、その支川小松谷川の管理主体は鳥取県か。

○今津 日野川河川事務所長

そのとおりである。

◎林 委員

法勝寺川下流の支川処理対策とは、具体的にどのようなことをしているのか。

○今津 日野川河川事務所長

法勝寺川と小松谷川の合流地点において、河道掘削、背割堤の整備、及び四ヶ村堰の可動堰化を行っている。

◎林 委員

国の事業評価としては、国で管理する部分だけを評価することになると思うが、支川処理対策は県管理の支川に影響することがあるのか。ある場合は、この委員会ではどのように評価すべきか。

○長谷川 河川計画課長

法勝寺川・小松谷川合流部の支川処理対策は、日野川水系河川整備計画【国管理区間】に位置付けられており、支川に悪い影響が無いことを確認し、河川整備を実施している。

河川整備計画【国管理区間】に基づき、国において実施する事業は、この事業評価監視委員会で審議いただくこととなっている。

◎三浦 委員長

岡山県真備町の時もそうであったが、河川整備計画の対象となっている本川以外の支川が被害の原因になったりしている。国としても支川の影響をどのように考えるべきか、今後、大きなテーマではないかと思う。

○佐近 河川部長

河川には県が管理する区間と国が管理する区間があるが、国が管理する河川から県が管理する支川に背水の影響が及ぶ区間については、国で検討した上で整備していくことになる。

◎寺田 委員

資料4-1の5頁の今後の対応方針（原案）について、③コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点に、「施設の長寿命化等のライフサイクルコストを意識し、施設整備を行う」と記載されているが、どのあたりに、ライフサイクルコストを意識した施設整備がされているか。

○今津 日野川河川事務所長

樋門や樋管について、施設の長寿命化を意識し整備するように考えている。

◎三浦 委員長

堤防は半永久的な構造物であるが、河川にはいろいろ構造物がある。樋門や可動堰とか機械で動かす施設はどうしてもメンテナンスが必要となる。それらの長寿命化を図るということではどうか。

○今津 日野川河川事務所長

そのとおりである。

◎大久保 委員

資料4-1の14頁の前回評価時との比較で、総便益が約1,631億円から約2,853億

円とかなり大きくなっている。これは、治水経済調査マニュアルの改定によるものか。

○今津 日野川河川事務所長

時点修正で資産額が増加したことと、治水経済調査マニュアルの変更により浸水被害率が上昇したことが大きな要因である。

◎黒岩 委員

これまで、いろいろなところで、堤防内の浸透流により破堤したということを知っている。堤防の質的向上を図る対策はしているか。

○今津 日野川河川事務所長

質的整備は、今後、築堤を実施する箇所に合わせて行うように考えている。

◎橋本 委員

昭和20年9月洪水や昭和34年9月洪水と同規模の降雨を目標に河川整備を行う計画とされているが、近年の降雨は非常に激甚化し、今までの常識が通用しないような降雨量となっている。このような気候変動に対する現在の取組み状況について教えていただけないか。

○今津 日野川河川事務所長

今後、気象の影響で降雨が増える可能性があることも、全国的に検討していると知っている。今のところは、現在位置づけられている河川整備基本方針に基づいた整備を実施していく予定で考えている。

○佐近 河川部長

気候変動を考慮した河川整備についても、現在検討中である。

◎橋本 委員

今後、新たに検討する計画については気候変動等を考えていくが、現行の河川整備計画で進めている事業は、従来どおりの目標で進めるということによいか。

○佐近 河川部長

今回、審議頂いている河川は、現行の河川整備計画についてご審議頂く。

◎若木 委員

資料4-1の8頁の事業の目的・必要性について、法勝寺川沿川では、近年内水による浸水被害が頻発と記載されているが、何か地域特有の理由があるか。

○今津 日野川河川事務所長

内水の頻発する箇所は、法勝寺川と小松谷川が合流する地点となっている。

◎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

【江の川直轄河川改修事業】

◎黒岩 委員

堤防整備を実施する箇所が非常にたくさんあると感じた。上流部では、河道が湾曲しているところが多く、そのようなところで流れがかなり速くなったり、氾濫するところが多いのかと感じた。今回の事業とは関係ないかもしれないが、場所によっては、その湾曲部のところをショートカットし、水を流すという改修工法も考えられるのではないかと感じた。海岸分野に関して言えば、江の川を出たところの海岸もかなり浸食されており、河道内の堆積土砂を浸食箇所へ少しでも供給できればと感じた。

○庄司 三次河川国道事務所長

今、委員から指摘頂いたショートカット等も候補としては考えられるが、各事業箇所の整備方針については、どのような改修方式が、経済性も含めて、一番合理的なのかを個々に検討している。江の川は、堤防整備と宅地嵩上げ等も行っているが、メリット・デメリットを比較して、より良いものを選定している。

また、現時点で、河道内の堆積土砂を日本海に流すという視点での事業は行っていないが、河口に向けて土砂が供給されないということで河川管理上、何か問題になれば、そういったことも検討していく必要があると考えている。

◎谷口 委員

2点質問がある。1点目は、資料4-2の6頁の事業費が66,372百万円で、18頁の事業費が総費用で500億円となっている。この違いについて、考え方を教えてほしい。

2点目は、先般、新聞で、国交省が住民説明会を開き、集団移転のようなこともあるという記事を見た。25年とか30年とかかかると、人がどんどん住んでいかない地区が出てくると思う。そういう意味も含めての住民説明会での言及だったと思うが、人口減少を踏まえた事業の進め方について、考え方を教えてほしい。

○庄司 三次河川国道事務所長

まず、費用対効果分析において、総費用は事業費から消費税を控除し、現在価値化しており、そのため金額に差がある。

○前田 浜田河川国道事務所長

次に、事業の進め方について、11月に2度、江津市内で地元説明を行った。その目的は、近年の洪水において二度浸水している地区の特有の状況を踏まえ、河川整備として、堤防整備をやるべきか、水防災事業並びに移転等をすべきか、沿川住民に意見を頂いた上で、今後の事業並びに市町村の支援に繋げていくということを説明している。現時点において、いろいろな改修方式を整備計画に位置付けているが、今後、それらの意見を踏まえ、地域毎に検討を進めていきたいと考えている。

◎大久保 委員

1980年代に、三隅川から大量の流木が日本海に流れ出したり、土砂が水田に堆積し農地被害が起きたりとかあったが、江の川では、そのような災害があったか。

○庄司 三次河川国道事務所長

直轄管理河川における土砂災害については、近年大きな土砂災害はないが、県管理河川沿

いとなるが、江の川上流の庄原市のエリア等では、数年前に、大きな土砂災害等があった。

◎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。

再評価対象事業

【浜田港福井地区防波堤（新北）整備事業】

◎黒岩 委員

資料4-6の11頁の事業費の見直しについて、平成29年の台風21号（10月）において鳥取港で過去最高波を記録するなど、と記載されているが、採用している波浪は浜田港か。浜田港でも波浪を観測しているが、その時の観測値はどうであったか。

○鎌倉 境港湾・空港整備事務所長

平成29年台風21号で過去最高波を記録したのは鳥取港で、浜田港では過去最高ではなかった。今回、変更した理由は、主に設計基準の変更によるものである。

◎黒岩 委員

過大評価はしていないと思うが、どういう波浪を使ったということを明記してほしい。

○鎌倉 境港湾・空港整備事務所長

はい。過大評価はしていないと認識している。

◎三浦 委員長

表現を工夫してほしい。

◎寺田 委員

荷役稼働率はどのように計算されているのか。

○鎌倉 境港湾・空港整備事務所長

荷役限界波高を0.5m以下とし、それが、年間何日あるか、その割合を算出している。

◎三浦 委員長

波の高さが0.5m以下であれば荷役の作業が出来、それ以上になると出来ない。それで、荷役の出来る0.5m以下の日を1年間のうち何日あるか割合を算出しているということか。

○鎌倉 境港湾・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、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

－ 上 －