

令和2年度 第3回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：令和2年12月18日（金）14：30～17：25

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

【斐伊川総合水系環境整備事業】

◎谷口 委員

2つ教えてほしい。1点目は、松江市役所前の道路は、出雲方面への道で交通量が多く、湖岸へ渡ることは大変だと思う。この辺りの水辺を楽しむためには、観光客が歩いて渡れるようにする必要があるが、何か考えがあれば教えてほしい。

2点目は、ここの道は、自転車も通れるようになっているが出雲側で切れてしまう。一方、松江から出雲まで宍道湖湖北のサイクリングコースが設定されており、出雲まで自転車で基本的に行けるようになっているため、その後、自転車はどうするのかということが分からない。今、新型コロナウイルスの影響もあって、健康面とか考慮しサイクリングが注目されているが、何か考えがあれば教えてほしい。

○武内 出雲河川事務所長

道路の側道や横断箇所の整備に関しては、松江市のかわまちづくりにおいても、歩きやすさということに注目した計画となっている。詳細な検討はこれからであるが、島根県及び松江市と協議しながら進めていく。

◎寺田 委員

2つ質問がある。資料7-1のCVMによるアンケート調査票について、例えば、29頁に整備前と整備後の写真があり、水辺に近づきやすいという状況が望ましいというように受け取れるが、水辺に近づくということは、それだけ水の事故も増えるというように考える。これに対して、このアンケート調査票では、安全に関する記載がなく、その理由を教えてほしい。

もう1点、資料7-1の30頁の問10について、この設問を設けた理由は何か。

○武内 出雲河川事務所長

1点目について、資料7-1の59頁の事業説明資料をアンケート時に配布している。この中の期待される事業の効果として、安全に水辺で遊び、水に親しむことができると記載しており、安全性を伝えた上でのアンケート調査としている。

◎三浦 委員長

安全という言葉はあるが、寺田委員の指摘は、水はいいことばかりではなくて、危険性もあるということを述べた上で、アンケートの必要があるということではないか。

◎寺田 委員

そのとおりで、水に近づきやすいということは、それだけ水難事故も増える可能性が高くなると考える。CVMは、整備前と整備後を比較して、それについて、回答者の支払意思額を表明させ、経済的な評価額を調べるという手法なので、整備後のところに、安全に利用できることを記載しなければ、この調査手法としては不適切と考える。

○武内 出雲河川事務所長

本事業でのアンケートも安全な水辺利用の促進を記載した上で実施済みのため、このまま評価頂きたい。今後、CVMによる調査を行うときには、水難事故の観点も踏まえ、アンケート調査を行いたい。

◎三浦 委員長

具体的な安全対策は何か。

○武内 出雲河川事務所長

例えば、護岸を緩勾配にするだけではなくて、階段をつけ水辺に近づけるようにしたり、今後、具体的な検討が必要であるが、水際付近の水深が浅くなるよう整備するというようなことを考えていきたい。

◎三浦 委員長

今後、県や市と具体的な検討をされる中で、しっかりと安全性を担保してほしい。

○片寄 河川環境課長

2点目について、資料7-1の56頁の間9で、世帯あたりの支払意思額を聞いている。ここで、全てに「反対する」を回答した方は57頁の間10へ進み、1つ以上「賛成する」を回答した方は間11へ進む。間10では、正確な支払意思額を把握するために、抵抗回答を確認するという設問になっている。選択肢の1番と2番が支払意思額を表明しているということで、支払額がゼロの有効回答。3番、4番、5番、6番は支払意思額を表明していないということで、無効回答とし標本数から外している。間11は、理解度を確認する設問になっている。選択肢の1番、2番、4番は、環境整備事業の内容や目的を理解されているということで、有効回答としている。3番と5番は、内容を理解されていないということで、無効という扱いにしている。間10の有効回答としては、3番と4番を回答された方が80名程度。全部の回答数は883あり、このうち無効回答を外した615の回答を標本にして、今回のB/Cを算定している。

◎正岡 委員

資料4-1の12頁に関連事業のイメージ図があるが、新庁舎が整備されたことによって、本事業での水辺整備が計画されたと思っているが、計画の順番はあるか。

○武内 出雲河川事務所長

関連事業もかわまちづくり計画も松江市の計画である。どちらが先ということはなく、町

全体を同時にリニューアルするという思想であり、新庁舎整備によって、水辺整備を計画されたのではないという認識である。

◎正岡 委員

CVMの手法について、便益集計範囲について、プレテスト結果で徒歩と自転車の4km圏内としている理由は何か。この場所は、徒歩や自転車だけではなくて、いろいろなところから利用しに来ている。例えば、車を使って朝市に来て、湖岸を歩く人など、車で行って利用する人も相当数いる。

○武内 出雲河川事務所長

資料4-1の22頁には利用頻度もグラフで示しており、4km以内であれば、半分近くが月1回以上利用するという結果になっており、それ以上遠くになれば、距離に応じて利用率が低下する傾向があったため、利用率があまり変わらない4km以内の世帯を対象とした。

◎正岡 委員

利用目的や利用意思ではなく、利用頻度で判断したということか。

○武内 出雲河川事務所長

そうである。

◎正岡 委員

ここは、幼稚園や小学校が半年に一度利用したり、質的に深い利用の仕方をする人達もいるため、そのような人達の意見も考慮しよりよい整備をしてほしい。

○武内 出雲河川事務所長

アンケート結果のみではなく、調査対象から外れている遠方の利用者の要望も設計に反映していきたい。

◎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 三隅・益田道路】

◎黒岩 委員

今回、土質の混在がかなり多いように感じた。道路事業ではよくあることだが、今回かなり事業費が増加している。以前、当委員会でも、ボーリングのデータベースを有効利用出来ないかという話があったと記憶している。どのようなボーリングデータを参考にしているのか。特に、資料4-2の23頁の西平原地区横断面図では、変更前と変更後で明らかに地層が異なるが、この違いを最初に把握できなかったのか。

○前田 浜田河川国道事務所長

1点目のボーリングデータの利活用については、国土交通省以外が所有する地質データもあり、それらも含むデータベースを活用している。また、資料4-2の18頁に記載しているが、調査や設計段階で把握した地質リスクを施工に反映している。地質リスクを施工に反映するという点では、地質の影響や、対処方法などの知見を土木学会中国支部で発表したり、各現場で勉強会を開き、共有している。

2点目の西平原地区の地層については、わずかな距離で極端に変化しており、当初想定と変わらなかったところもあるが、数十m離れた位置で、AA'断面のように、硬い岩が迫り出しているところがあった。予め地層の変化を正確に把握するよう、地質調査をもう少し密に行うなど、改善できる点はあると思う。

◎三浦 委員長

予算の関係で、事前調査を行うことが非常に難しいと聞いているが、事前調査を行う予算があれば、今回のような増額は避けられる。実践できることを検討してほしい。

◎塚井 委員

当事業に対してではなく、道路事業の評価についての感想だが、山陰側の事業では、今回のように費用が増すことが多く、便益も計上しにくいことが多いと思う。例えば、カーブや勾配等、道路の整備レベルを丁寧に比較する必要があると思う。中国管内だけで比較するのではなく、整備が遅れていることを定量的に示せるよう整理してほしい。この地域の道路整備が住民にとって必須であるという訴え方に加えて、相対的にこの地域の道路整備が遅れていないか、比較を行う必要がある。膨大なバックデータが必要なため難しい作業だと思うが、全国の整備水準と比較して、この地域の整備は何が遅れているかということ整理しないと、今後、人口が少ない地域の道路整備の必要性を訴えていくことができないと思う。

◎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491号 依山・豊田道路】

◎三浦 委員長

一般国道9号三隅・益田道路に対する意見が本事業にも当てはまると思うので、引き続き検討してほしい。

◎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

【鳥取港千代地区防波堤整備事業】

◎黒岩 委員

資料4-4の8頁の鳥取港の課題における航路埋塞の低減について、航路埋塞の原因は説明不足と感じる。確かに、近年台風により、千代川からの出水がかなり起こり、14～15

万m³の土砂が溜まるという問題が発生している。それは明らかに千代川からの土砂流出によるが、一方で、鳥取県の土砂管理ガイドラインにも記載されているが、千代航路に堆砂する土砂は、千代川からの土砂供給だけでなく、鳥取砂丘海岸からの沿岸漂砂によっても溜まるということが、周知の事実となっている。そのため、通常2～3万m³の浚渫を行っているはずである。その原因はここで言うべきことではないかもしれないが、海岸工学的に、沖防波堤の遮蔽域ができることにより、波の大きいところと小さいところができるため、そこに誘引される土砂があるためであり、その認識は持っておいてほしい。

質問であるが、資料4-4の18頁の事業の効果について、with時に維持浚渫が低減されることは明らかだと思う。ただ、西浜航路において、現在の水深5.5mを水深10mに掘り下げる訳だが、防波堤（第1）を延伸することにより遮蔽域ができれば、波による土砂堆積への影響もあるのではないかと思う。それについては、西浜航路にどれだけ土砂が堆積するのかということを見積もり、検討されているか。

○笹岡 副所長（境港湾・空港整備事務所）

西浜航路を増深する費用であるが、現状、水深については10mを確保しているため、航路幅さえ確保できれば、10mの航路としての利用が可能と考えている。

土砂堆積については、港湾計画を改訂する主体の鳥取県と相談しながら進めている。指摘のとおり、防波堤をさらに延伸したときの影響度合いについては、現時点で全くないということは考えていないため、港湾管理者及び海岸管理者である鳥取県とも相談しながら進めていきたいと考えている。

◎黒岩 委員

防波堤を延伸したりすると、必ずいろいろな影響がでるため、そこを確認しながら事業を進めてほしい。今回の事業とは関係ないかもしれないが、港湾計画を考える上では、周辺の海岸域も考えておいてほしい。特に、鳥取県の東側の砂丘海岸では、今、サンドリサイクルにより何とか海岸線を維持しており、千代川からでてくる土砂や鳥取港に溜まった土砂により、サンドリサイクルを行っている状況となっている。

◎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。

事後評価対象事業

【広島港廿日市地区航路・泊地整備事業】

◎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。

※質問事項無し

河川法に基づき、河川整備計画変更に係る審議を行った事業（報告）

【太田川直轄河川改修事業】

◎三浦 委員長

本報告案件に係る質疑応答は終了する。

※質問事項無し

河川法に基づき、河川整備計画変更に係る審議を行った事業（報告）
【芦田川直轄河川改修事業】

◎三浦 委員長

太田川の計画に比べて、はるかに効果が高いと感じる。

○長谷川 河川計画課長

太田川の計画については、洪水調節機能の向上を図る対策について調査・検討を行い、対策を実施することを盛り込んでいるが、洪水調節機能の向上に関する具体的な事業効果は便益として見込んでいないため、事業全体の効果が小さく見えてしまっている。芦田川の計画については、現在のメニューで目標としている洪水に対し、被害を概ね解消できるようになっている。

◎三浦 委員長

本報告案件に係る質疑応答は終了する。

河川法に基づき、河川整備計画変更に係る審議を行った事業（報告）
【芦田川総合水系環境整備事業】

◎三浦 委員長

本報告案件に係る質疑応答は終了する。

※質問事項無し

－ 以上 －