

## 令和5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5年10月20日（金）13：30～16：20

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：【広島港出島地区国際海上コンテナターミナル整備事業】

◎ 野北 委員

貨幣換算が困難な事業効果というのはB/Cには直接反映されないのか。

○ 林 広島港湾・空港整備事務所長

企業活動の活性化等は便益の計算が困難であるため、B/Cには反映できません。そのため、一次的な輸送コストの削減等を評価している。

◎ 野北 委員

現在、中国の経済が不安定で、東南アジアへの企業投資、移転が進んでいる関係で東南アジアへのダイレクト輸送の重要性が今後さらに増すと思われる。

◎ 氏原 委員

令和6年度末に2隻同時係留に対応ということだが、便益計算するときにはすでにこの時点で便益は発現するという事か。

○ 林 広島港湾・空港整備事務所長

本事業においては、東南アジア航路が就航することにより発現する貨物輸送効率化の便益のみを計算している。

船舶の2隻同時係留への対応による便益については、週により就航状況が異なり、定量的に何時間の効率化をされたかは計算できないため便益は計上していない。そのため、実際は1.6よりも大きい便益が発現していると思われる。

◎ 谷口 委員

費用増加要因で、船舶使用料や資材の高騰によるものとあるが、この事業で具体的に何が主に影響しているのか。

○ 林 広島港湾・空港整備事務所長

船舶の使用料はSCP船\*の価格高騰が主な要因であり、資材は使用量が多い鋼材価格の高騰が事業費増額の要因となっている。

◎ 進士 委員長

労務単価については国の施策でもあるので、今後さらに上昇していくと思われるが、今後の事業はどのように対応していくのか。

○ 林 広島港湾・空港整備事務所長

今後は労務単価が増加していくという予想を元に当初の時点から事業計画を組んでいく必要があると考えている。

◎ 進士 委員長

本事業について、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。

※SCP船：「サンドコンパクション船」の略であり、砂の中に砂杭を打設するための作業船

**事後評価対象事業：【徳山下松港徳山地区国際物流ターミナル整備事業】**

**再評価対象事業：【徳山下松港国際物流ターミナル整備事業】**

◎ 谷口 委員

港湾における費用対効果分析の便益予測はなにがあるのか。

バルク戦略港湾の事業となっているが、一方でカーボンニュートラルポートに位置づけて港湾整備をされようとしているが、本事業との兼ね合いはどのようになっているか。

また、カーボンニュートラルポートに関連して石炭の取扱量が当初の想定よりも減っていくのではないか。

○ 赤間 宇部港湾・空港整備事務所長

本事業で見込んでいる便益は海上輸送コスト削減効果である。大型船舶が入港可能になることにより削減される輸送コストを便益として算出している。

徳山下松港は国際バルク戦略港湾として、西日本エリアのエネルギー供給拠点港としての役割を果たしているものと認識している。

また、バルク戦略港湾とカーボンニュートラルポートの位置付けとしては、徳山下松港は国際バルク戦略港湾として、西日本エリアのエネルギー供給拠点港としての役割を果たしているものと認識している。臨海部の各企業へヒアリングすると、今後も継続して使用する予定と聞いている。それら石炭使用にあたって、燃焼時に発生する二酸化炭素を水素等と合成してメタノールやメタンガスにし、商品価値を付けていこうとするカーボンニュートラルの取組が各企業において進められている。

CO2 排出量を削減する高効率石炭発電など新たな技術もあるので、今後も利用されるものと考えている。

◎ 谷口 委員

国のエネルギー基本計画の中で石炭の使用量に計画値があるので、そのあたりを引き続き見てもらい、整合性というのを加味しながら次の事業評価に繋げて頂ければと思う。

◎ 藤原 委員

入ってくる船が大型化されれば、船舶事故が増える可能性があるのではないか。

○ 赤間 宇部港湾・空港整備事務所長

船舶の大型化により、船舶の入港頻度が減少するため、事故にあう頻度は減少すると考えている。

大型船の入港にあたっては、海上保安部とも連携し船舶の安全航行に努めていく。

◎ 伊藤 委員

前回評価に比較し、全体で 100 億円近い増額となっている。そのうち資材単価の上昇の影響で 79 億円の増額だが、5 年前には予見出来なかったのか。

また、日本全体で資材調達をどうにかしようという動きはないのか教えて欲しい。

○ 赤間 宇部港湾・空港整備事務所長

5 年前の時点で把握することは困難である。

資材高騰への対応については、今後の検討課題であると認識している。

◎ 野北 委員

この事業での地域への波及効果はあるのか。

○ 赤間 宇部港湾・空港整備事務所長

背後企業に安く石炭を供給することが可能となるため、企業の業績上昇および競争力強化が期待できる。

◎ 進士 委員長

事業内容の見直し（3）で、想定より浅い深度に岩盤層があったということだが、栈橋杭の必要な根入れ長が短くなり、長さも短くなるため、安価となるのではと考えるが、重力式構造に変更した理由はなぜか。

○ 赤間 宇部港湾・空港整備事務所長

杭を岩盤層へ貫入させなければならず、施工上の問題や安定性に課題があるため、重力式としている。

◎ 進士 委員長

徳山下松港徳山地区国際物流ターミナル整備事業の「今後の事業評価の必要性はない」という対応方針（原案）と徳山下松港国際物流ターミナル整備事業の「継続」という対応方針（原案）は当委員会としては妥当と判断する。

**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】**

◎ 野北 委員

現段階で道路建設による数字に出ない便益を入れ込むというのは難しいのか。

○ 近藤 松江国道事務所長

そういったものについては、B/Cとは別の表現で整備効果として見せていきたい。

◎ 野北 委員

新たな工業団地が近辺で造成されている等の環境の変化というはあるのか。

○ 近藤 松江国道事務所長

P15にあるように、道路が整備されるということを受けて徐々に沿線への企業の立地というのは増えてきている。

◎ 藤原 委員

現地の岩石があまり風化しやすいものではなかったということか。それともボーリングコアを取ったこの部分についてはたまたま風化が進んでいたのか。

○ 近藤 松江国道事務所長

ボーリングコアを取ったところでたまたま風化が進んでいたということである。

◎ 進士 委員長

岩石は天然に存在し均一ではありません。そのため、ちょうどボーリング調査位置で柔らかい岩が出現したが、面的には実はそうではなく、当初の想定通りではなかったため費用が掛かったということに理解しました。

◎ 進士 委員長

本事業について、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】**

◎ 伊藤 委員

事業期間が54年間ということだがここまで何故長いのか。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

防波堤の事業については、冬季風浪の関係から実際の海上作業については年間の半分位しか出来ないという状況にある。

◎ 進士 委員長

一般的にこういう防波堤事業はどれくらいの期間がかかるのか。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

港湾の整備をしていく中で、企業の投資効果という一般的な観点で係留施設を先に投資をするという事もあり、防波堤の事業が長くなってしまいう傾向もある。

◎ 伊藤 委員

ここまで長くなると最初に整備したインフラが維持、改良が必要になり、いつまでたっても終わりそうにない事業になる気もする。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

防波堤であるため波を遮る事をしっかり進める事が重要であるがどうしても事業が長くなる。その間に老朽化対策も必要となる。

◎ 進士 委員長

県の港湾管理者からの意見照会回答で、「ついでに、抜本的対策である主要航路の切替えによる整備の早期完成に向け」の「抜本的な対策である主要航路に切替え」とはどのような解決手法であるか。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

令和2年度に港湾計画が改訂されており、主航路を現在の千代航路から西浜航路に変えることを抜本的な解決手法とされている。

◎ 正岡 港湾空港部長

日本海側は冬季風浪というのが非常に課題であり、港湾機能を確保する、静穏度を確保するというのは至上命題となっている。

境港の防波堤も昨年度完成したが、その事業も50年かけて整備したところ。防波堤整備は一般的に時間のかかる事業であり、段階的に施設を整備し、静穏度を確保しながら進めていく。

◎ 進士 委員長

本事業について、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】**

◎ 氏原 委員

本事業では、令和2年度の技術基準改訂による構造変更の影響は無かったのか。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

影響はないことを確認している。

◎ 進士 委員長

2年間の工期延期で事業は完了するのか。

○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

完成する見込みである。

◎ 進士 委員長

本事業について、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185号 休山改良】**

◎ 進士 委員長

交通量がH16再評価時点の推計値44,900台/日と比較してR5実績値41,000台/日と若干少ないが推計値と実測値で差が出ることは一般的なのか。

○ 田宮 広島国道事務所長

呉市は平成17年をピークに人口が減少傾向にあり、交通需要も減少していることが考えられる。また、推計値と実測値の年次が令和12年と令和5年で異なっている。

◎ 伊藤 委員

東広島呉道路、阿賀立体もでき、広島呉道路の4車線化も事業決定して外部環境の変化が出て来ると思われる。

広島呉道路と休山トンネル区間をどうするのか、高規格道路ネットワークをきっちり考える必要がある。

○ 田宮 広島国道事務所長

呉都市圏の交通ネットワークについては、データの蓄積、要因の変化を見ながら引き続き検討して参りたい。

◎ 進士 委員長

新設のトンネルには歩道が無いが、歩行者・自転車の交通量的に問題は生じていないか。

○ 田宮 広島国道事務所長

歩道はトンネルの片側だけでも大きな混雑はない。また、歩道での事故が起きたということは確認していない。

◎ 進士 委員長

本事業について、当委員会としては「今後の事業評価の必要性はない」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：【浜田港福井地区臨港道路整備事業】

### ◎ 藤原 委員

参考資料の費用便益比B/Cについて、計画交通量 5,500 台/日で計算されているが、R4 実績値 764 台/日で計算するとB/Cは 1.0 を下回るのか。

港の利用を含めて島根県等と協力して総合的な対策に取り組んで頂きたい。

### ○ 池田 境港湾・空港整備事務所長

実績値 764 台/日で計算したとするとB/Cは 1.0 を下回ると思われるが、計画交通量 5,500 台/日は、今後の山陰道等の周辺道路のネットワーク整備、バイオマス発電等企業の進出、浜田港漁港周辺エリアの活性化などの港湾貨物車両の増加などによる交通量増加が見込まれ、貨物量、港湾車輛については企業ヒアリング結果に基づいて設定しており、確度の高い値と考えている。島根県との協力はもちろんのこと、浜田港振興会とも連携を取って港の利用促進に努めて参りたい。

### ◎ 野北 委員

2024 年物流問題を解決するため、モーダルシフトを考ないといけないと思うが、そのあたりの考え方は如何か。

### ○ 正岡 港湾空港部長／池田 境港湾・空港整備事務所長／伊庭 計画企画官

政府として物流の 2024 年問題緊急対策パッケージというものを発表し、この中で今後 10 年間に内航船舶の貨物量を倍増させるという目標を立てている。

日本海側の国際フィーダー航路と呼ばれる内航コンテナ船の需要が非常に増えていて、航路も貨物も増えてきている。

浜田港は日本海の主要港の中で、内航コンテナ船が唯一就航していない。2024 年問題や背後企業の貨物需要がある中で、地元の経済界や浜田市などと一体となって、内航コンテナ船の誘致活動も行っている。

### ◎ 氏原 委員

継続的に事後評価の実施する必要はないが、引き続き状況を注視し報告するとかかかれているが、どこに報告するのか。

### ○ 伊庭 計画企画官

事業評価監視委員会にて報告する。

### ◎ 氏原 委員

計画時の想定がどうだったか確認するため、モニタリングはこれからの公共事業を考える上で必要である。本委員会にて報告頂き、検証する必要がある。

### ◎ 谷口 委員

推定値 4,500 台/日と実績 764 台/日で随分差があるが分析されているか。

○ 伊庭 計画企画官

様々な要因があると思われるが、韓国コンテナ航路が週2便から週1便に一時的に減便していること、ウッドショックの影響もあるものと思われる。

今後状況を引き続きモニタリングしていく。

◎ 進士 委員長

本事業については、引き続きモニタリングを実施し、本委員会で効果の発現状況を報告する旨、議事要旨に記載をすること。

－ 以上 －