

## 令和5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5年12月1日（金）13：30～17：30

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 笠岡バイパス】

【一般国道2号 玉島・笠岡道路（Ⅱ期）】

#### ◎ 谷口 委員

コスト増について、工法変更により、なぜここまでの増加となったのか、説明を補足していただきたい。また、両事業とも交通量が当初の計画より両方とも10,000台以上増えているが、原因が分かれば教えて欲しい。

#### ○ 岡本 岡山国道事務所長

コスト増について、<sup>ろくじょういんなか</sup>六条院中地区では、当初想定していたよりも土砂・軟岩が少なく、中硬岩が多くなったことにより、掘削費用が増加した。また、掘削した中硬岩を擁壁背面土へ流用する必要があり、小割作業が生じたことで、トータル31億円増額となった。

<sup>こうのしま</sup>神島地区は猛禽類への影響を考慮して掘削方法を静的破碎に変更したことと、中硬岩の掘削量が増えた事でトータル31億円増の結果となった。

交通量について、新しい将来OD表を使用して配分して交通量を出している。以前のOD表と比較すると関係するODで大型車の交通量が増えており、貨物系の交通量は増えていくという予測となっていると思われる。

#### ◎ 山口 委員

想定より硬い中硬岩が増えたのであれば、掘削面の切勾配を変更でき、掘削量を減らすことが出来るのではないのか。

#### ○ 岡本 岡山国道事務所長

法面を起こす方向で調整はしている。

#### ◎ 進士 委員長

猛禽類の存在は前回評価の令和3年度の時にわかっていなかったのか。

#### ○ 岡本 岡山国道事務所長

令和3年度はまだ猛禽類の関係による事業費増は行っていなかった。

◎ 進士 委員長

知事や地元自治体からも早い開通を強く要望されており、確実に事業を進めるためにも予期できるものはできる限り早く見込んでおく必要があると考える。

◎ 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。

**再評価対象事業**

**【一般国道180号 岡山環状南道路】**

◎ 進士 委員長

両側の副道と本線があるが高低差はどれくらいあるのか。

ここは軟弱地盤ではないのか。軟弱地盤に盛土をして圧密等の問題はないのか。

○ 岡本 岡山国道事務所長

高さは5、6mくらいである。

軟弱地盤であり、地盤改良を行っている。地元から道路を交差するのに交差点をあまり設けて欲しくないという意見があり2階建ての構造にせざるを得なかった。

◎ 太田 委員

軽量盛土を橋台背面部のみを使用するということだが、他の部分にも使うということはしなかったのか。軽量盛土を他にも使用することでコスト縮減にならないのか教えて欲しい。

○ 岡本 岡山国道事務所長

軽量盛土自体はコストがかかり、やみくもに使用することは難しいところである。

橋台背面については背面土圧を通常の土で受けてしまうと構造物が大きくなってしまふ。軽量盛土にすることで土圧が軽減され、構造体を小さくすることができ、コスト縮減に繋がる。

◎ 林 委員

事業を巡る社会情勢の変化ということで、周辺道路の整備が進んでいる事について、この事業にどのような影響を及ぼしているかはどう理解すればよいか。

○ 岡本 岡山国道事務所長

国道2号岡山倉敷立体については、国道2号と本事業の国道180号がネットワークしており、互いの事業効果が影響するものと考えている。

藤田浦安南町線は岡山環状道路の一部であり、本事業と一体となって効果を発現するものである。

総社・一宮バイパスも一連のネットワークである。

大樋橋西高架橋も国道2号と岡山環状南道路、岡山西バイパスの交差点部分を立体化する事業のため影響がある。

◎ 進士 委員長

費用がかかるのは分かったが、便益が 400 億円も向上し、大きなベネフィットが出ている。交通量が 5,000 台変わっているが、ここまで変わったのはなぜか。

○ 岡本 岡山国道事務所長

岡山市内は、仲卸業の多いところである事も影響があるかも知れないが、関係する OD の大型車量が伸びているところが効いていると思われる。

また、便益マニュアル改訂にともない、原単位が上がっているのも効いていると思われる。

◎ 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。

## 再評価対象事業

### 【一般国道 188 号 藤生長野バイパス】

◎ 近森 委員

橋梁基礎形式の変更について、N 値が事前調査と事業化後で結果が異なっていたが、その要因について教えて欲しい。

○ 山田 山口河川国道事務所長

一般的に概略設計を行う際は、既存の文献や調査結果を基に地山の地質を推定している。詳細設計の段階で地質調査を行った際に、支持層が推定より深い位置にあることが判明した。

◎ 進士 委員長

江尻橋だけは直接基礎の構造でよいのか。

今回の地質調査は全ての橋梁で調査されたという理解でよいか。基礎形式以外の構造変更は無いのか。

○ 山田 山口河川国道事務所長

江尻橋は直接基礎の構造が合理的であると判断している。

事業化後に全ての橋梁において地質調査を行い、基礎形式を決定している。

藤生高架橋は、径間スパン割を変更しているが、その他の橋梁については杭基礎の変更のみの方針である。

◎ 氏原 委員

当初、横断函渠を既存生活道等の数から 2 箇所予定していたが、コスト削減の取組として 1 箇所としても問題が無いという判断はどうされたか。

野生生物の生息とか影響があると思うが、配慮されているか。

○ 山田 山口河川国道事務所長

設計を進めるにあたって、地元の皆さまと協議をしながら進めている。地域として 1 つに集約

することでご理解をいただいたところ。

事業によっては、貴重種の生息等に配慮する必要がある事業もあるが、本事業ではその必要がない。

◎ 谷口 委員

本事業のみに限らないが、工法の変更によるコスト増と、労務費・物価上昇による増加と分けられているが、工法の変更による増の中に労務費増は含まれないと考えればよいのか。

○ 内田 道路計画課長

道路事業の労務費・物価上昇による増加については、前回再評価時の残事業費を現在の単価で算出した場合の差額の上昇分を計上している。

工法変更による増額の内容については、現在の単価で算出した工法変更後の事業費と前回評価時の単価での工法変更前の事業費の差額で算出しているため、労務費・物価上昇によるものも含まれていることをご理解頂きたい。

◎ 谷口 委員

全般的に、昨今の情勢を踏まえてコスト、建設費用の増については社会的な関心がすごく高いと思われる。再評価において、コスト増については、しっかりと説明すべきところ。今後は単価の上昇のみの説明だけではなく、数量等の変更も丁寧に説明頂き、一般の方にも分かり易いように工夫して欲しい。

◎ 進士 委員長

谷口委員の言われるとおり、必ず労務・物価上昇による事業費増が生じており、国全体を挙げて賃金を上げると言っていることもあり今後更に上昇が予想される。事業を上手く進めていくかについては知恵を出していかないといけない。

ただし、事業費増について分かりやすい説明は必要であるのでお願いしたい。

◎ 太田 委員

コスト増加の要因として、1 2 橋の基礎構造変更と説明があったが、構造変更した橋梁全て N 値 5 0 以上の連続した支持層が GL より 1 0 m 程度の位置だったのか？

○ 山田 山口河川国道事務所長

概ね同じ傾向であり、その地質調査結果を踏まえて設計変更をしている。

◎ 太田 委員

働き方改革に伴って作業期間の短縮など、そういった影響も事業費に出ているのか。

○ 内田 道路計画課長

建設関係の単価について、実際の労務費の調査を行って決まっており、作業効率も含めて単価、歩掛を決定している。働き方改革により、どこまで影響しているかは分からないが、実情に応じた単価・歩掛設定となっているので、見込まれていることをご理解頂きたい。

◎ 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**

**【一般国道183号 鍵掛峠道路】**

◎ 谷口 委員

現況交通量が856台/日となっており、人口減少等踏まえると、出来るだけ早い整備をお願いしたい。

○ 北木 三次河川国道事務所長

事業区間12kmのうち、法面対策工の追加等が必要になった区間については3年の事業期間延長をさせていただくが、残る区間については、公表しているとおり令和7年度開通に向けて事業を進めていく。

◎ 氏原 委員

防災面での事業ということで、CVMでの参考値を算出されているが、CVMを採用される基準について説明いただきたい。

○ 北木 三次河川国道事務所長

道路事業におけるB/Cでは3便益を算出しているが、それだけではない便益があり、その効果が大きい事業についてはその効果を示すように進めている。

○ 内田 道路計画課長

過去の社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会で防災面の機能をもった事業については、出来るだけ貨幣換算しながら評価を行う事としている。その中で、防災面の機能をCVMの指標を使って貨幣換算して提示している。

B/Cの3便益以外のCO<sub>2</sub>削減便益とか多様な便益についても参考値として記載している。多様な便益についても出来るだけ貨幣換算し、提示しながら総合的判断をしていきたいと考えている。

◎ 進士 委員長

具体的にCVMでの評価をどう行っているか説明して欲しい。

○ 北木 三次河川国道事務所長

道路利用想定される範囲で、アンケート調査を実施している。調査範囲は、将来利用交通量の利用内訳より設定し行っている。

アンケート配布数について、紙面配布は2,000以上、WEB配信数は12,000以上を配布し、分析に必要な標本数が回収できている。回収したアンケートの中から有効回答を抽出して支払い意思額の推計をしており、今回419円/月/世帯となっている。

◎ 伊藤 委員

中国地方全体の高規格ネットワーク、代替路を考えた時に、この道路が必要であるということ

をしっかりと説明することが大事である。

◎ 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。

**再評価対象事業**

**【水島港国際物流ターミナル整備事業】**

◎ 野北 委員

食品、穀物等産業集約が出来ているような形になっているが、このような企業集約の情報もヒアリング等により入手した上で事業計画を策定されているのか。

○ 井川 宇野港湾事務所長

企業の判断で水島港への集約化を進めているが、水島港が国際バルク戦略港湾に指定され、これに基づき港湾整備を行っていることが集約化の一因になっているのではないかと思われる。

◎ 谷口 委員

CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量減について詳細な数字が出ているが、どのような算定式で算出されているか。

○ 伊庭 計画企画官

船舶のCO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>の排出量は船舶の大きさ毎に原単位が定められており、with時、without時の2ケースの比較により、削減量を算出している。

◎ 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。

**再評価対象事業**

**【岩国港装束～室の木地区臨港道路整備事業】**

◎ 野北 委員

事業期間が伸びる要因に働き方改革、また人員不足の影響が出ているか。

○ 鈴木 宇部港湾・空港整備事務所長

今回の事業期間延伸の主な理由は工法変更によるものである。

○ 今岡 環境調整官

働き方改革等の反映に関して労務費を含め補足説明を行う。

現在、中国地方整備局では週休2日等の取組を進めているところ。労働単価については、積算

に用いる労務単価を週休2日の場合は1.05を乗じるなどの補正も行っているため、既に一定程度は働き方改革を踏まえた労務単価となっているとみなすことが出来る。

また、閉所日数が増加すると、多少は工期にも影響が出てくる可能性はあると思われる。これまで建設業は時間外労働の上限規制を猶予されていたが、来年度からは適用となり、これも一日あたりの施工量や工期、労務単価の設定について一部見直しがなされる可能性もある。

整備局ではDX等の取組を進めており、これらの取組で影響が少なくなるよう努めていく。

なお、この度成立した、補正予算にも国土強靱化の緊急対策枠として、物価高騰分の対応枠約3,000億円が計上されている。

◎ 野北 委員

藤生長野バイパス、岩国大竹道路、この臨港道路整備での相乗効果はあるのか。

○ 鈴木 宇部港湾・空港整備事務所長

B/C算出にあたって、ご指摘の周辺道路ネットワークを加味して算出している。

◎ 進士 委員長

事業期間の延伸理由等について説明があったが、できるだけ早く進めていただきたい。

Ⅱ期が終わらないとⅢ期には入れないということか。

○ 鈴木 宇部港湾・空港整備事務所長

工程上はⅡ期後にⅢ期に入ることを想定しているが、関係者調整を早めに進める等工夫し、工期を短縮できるように調整して行きたい。

◎ 進士 委員長

Ⅲ期まで完成して事業効果が発現する事業だと思う。

事前に想定出来ることはできるだけ事前に想定しながら、Ⅲ期まで進めていただきたい。

近隣住民等の騒音振動対策もある程度想定できると思うので、ご検討頂きたい。

○ 伊庭 計画企画官

Ⅱ期区間は既設の臨港道路を通じて国道2号に繋がるということで、早期に効果発現することもあり、優先して進めているところである。

○ 正岡 港湾空港部長

現状、Ⅰ期はすでに供用しており、部分供用しながら効果は発現している。Ⅱ期区間も完成すれば暫定供用する予定。Ⅲ期は調整が完了次第工事に入りたい。

◎ 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

### 【一般国道9号 三隅・益田道路】

◎ 進士 委員長

切土のり面において表層崩壊やのり面変状等が発生したということだが、のり面对策工の実施状況はどうだったのか。

○ 中野 浜田河川国道事務所長

変状状況は記録に残し、のり面对策を行うが、供用後も観測を続け、必要に応じて追加対策を行う。

◎ 進士 委員長

割岩工法はコストがかかるが、他に方法は無かったのか。

○ 中野 浜田河川国道事務所長

通常、民家等から100m以上離れていれば火薬を使用するが、今回は150mくらい離れているところに介護施設等があり、地元から火薬は使わないで欲しいという強い要望があったため、割岩工法を採用した。

◎ 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。

## 報告対象事業

### 【旭川直轄河川改修事業（旭川放水路）】

◎ 太田 委員

計画洪水流量の6,000 m<sup>3</sup>/sは想定される最大規模の流量なのか。

○ 大山 河川計画課長

想定最大規模よりは小さく、1/150 確率規模の雨が降ったときに一部をダムで洪水調節して、それ以外で流れてくる流量が6,000 m<sup>3</sup>/sとなる。

◎ 太田 委員

計画では2,000 m<sup>3</sup>/sを百間川に流すということだが、それを超過する流量が百間川に流れる時にはどうするのか。何か対策をするのか。

○ 大山 河川計画課長

基本的に施設は計画規模1/150見合いで計画して造っている。その規模以上の洪水が発生した場合は、堤防から溢れてしまう可能性もある。これについては、ハード対策だけではなくて、ソフト対策も活用し、一体となって、避難等出来る対策を普段から行う等、総合的な対策を行う必要があると考えている。



◎ 野北 委員

現場において、過去の治水技術の知見を生かす取組はしているのか。

○ 大山 河川計画課長

最近は雨の降り方がかなりかわってきていて、全てを川の中で対応するには限界が出てきており、流域全体で対応する流域治水という考え方に変わってきている。

そういった考え方のなかで、昔の人たちは敢えて堤防をあける場所を設けて出水のときには一時的にそこに貯める、といった場所が残っている川もある。そういった過去から伝わる方法も活用しながら、流域全体で対策をしていく必要があると考えている。

◎ 進士 委員長

他に意見等はないようなので、本報告案件に係る質疑応答は終了とする。

## 報告対象事業

### 【吉井川総合水系環境整備事業】

◎ 進士 委員長

モニタリングとは具体的に何を行うのか。

○ 松本 河川環境課長

施設を利用される利用者数や実際にアンケート等を行い、どういう感想を持たれているのかを把握する。

◎ 山口 委員

このような事業は今後、他箇所でも行われるのか。

○ 松本 河川環境課長

今後も地域の要望があれば、新たな箇所にも展開して行く予定である。

◎ 山口 委員

この事業は百間川のような生物モニタリングは実施していないのか。

○ 松本 河川環境課長

河川水辺の国勢調査というものを定期的に行っているが、それ以外の特別な調査等はない。

◎ 進士 委員長

他に意見等はないようなので、本報告案件に係る質疑応答は終了とする。

－ 以 上 －