

令和7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7年10月28日（火）13：30～16：00

場 所：中国地方整備局・建政部3階会議室

出席者(委員)：進士委員長、近森副委員長、伊藤委員、氏原委員、谷口委員、野北委員、林委員、藤原委員、山口委員(WEB)

————— 議 事 錄 ————

再評価対象事業

【一般国道180号 総社・一宮バイパス】

○ 伊藤 委員

この総社・一宮バイパスは、2ページ目の資料だと4車線の標準断面図が記載されているが、実際に施工しているのは暫定2車線で進めているのか。

● 樋口 岡山国道事務所長

一部4車線で整備している区間もあるが、当面は暫定2車線で整備している。一部4車線の区間は、接続するアクセス道路が4車線で整備されているため、これにあわせて4車線での整備としている。

○ 伊藤 委員

今回の事業としては暫定2車線の工区があって、その総事業費が750億円という理解でよろしいか。

● 樋口 岡山国道事務所長

事業計画は完成4車線であるため、総事業費は4車線分である。

○ 伊藤 委員

B/Cの評価は4車線が完成した状態での評価となるのか。

● 樋口 岡山国道事務所長

暫定2車線供用、完成4車線供用の段階的な供用として評価している。

○ 谷口 委員

3点確認させて頂きたい。1つ目は、昭和48年に事業を着手しており、実際に工事に着手したのは平成元年ということで、工事に着手されてから30年以上経過しているが、なぜそこまで時間が掛かったのかなということ。2つ目は、この事業の目的が、交通混雑の緩和と交通安全の確保と記載されているが、30数年間地元からの声で厳しいものは無かつたのかなということ。3つ目は、工事区間の設定はどういうプロセスを経て決定されたのか。

● 樋口 岡山国道事務所長

事業を着手した段階で、地元の方から事業計画に対して理解が得られず、工事着手までの期間が長くなっている。現在は、地元から交通混雑や交通事故の観点で、早期整備の要望がされている状況である。④工区については、現道拡幅の区間であり、岡山自動車道の岡山総社 ICへのアクセスを高める道路であるため、早期に整備したところ。

①～③工区については、地元状況を踏まえながら岡山市内側の①工区から順々に整備を進めているところ。限られた予算であるため、総社・一宮バイパスにアクセスする道路の状況を踏まえて、優先順位を決めて整備を進めている。

○ 谷口 委員

経済会からの立場でいくと、人口減少・高齢化が進んでいて、できるだけ早く作らないとバイパス整備の意味が無くなってくることが多々あろうかと思うため、ご苦労はあるかと思うがよろしくお願ひしたい。

○ 林 委員

暫定2車線で供用して、いずれ完成4車線で供用するとなると、まだまだ事業期間が長くなると思われるが、その辺の見通しがお話しできるようであればお話し頂きたい。

● 樋口 岡山国道事務所長

開通目標については、用地買収等の事業状況を踏まえ公表することとしており、現時点では開通目標の公表予定は未定である。

○ 進士 委員長

資料14ページに記載されている橋梁の構造変更について、井尻野跨道橋については、当初想定していない埋設管が見つかったことにより、構造変更しないといけないというのは分かるが、下池橋については、鉄道管理者との協議の結果、構造変更の必要が生じたとある。事前調査が甘かったと言われないかと懸念があるため、そういうことは今後無いように留意頂きたいと思う。

● 樋口 岡山国道事務所長

事業化前の段階では現地調査や詳細設計での対外的な協議を実施できないため、事業化後にしか把握できない状況である。

○ 進士 委員長

ある程度想定できる条件のため、設計者は認識されているのではないのかなということで質問させて頂いた。

○ 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

【一般国道9号 福光・浅利道路】

○ 藤原 委員

今回再評価の増額で、最初の調査と現地状況が異なっていた等の理由で、69%増というのはとても大きい増だと思っており、その後どうやって費用を縮減していくかというところが問われるところだと思う。意見として聞いて頂きたいが、事前の調査が甘いのではというところが1点。それと縮減に向けた努力というのが、もう少し切り込めないのかなと思う。

● 徳光 浜田河川国道事務所長

地質調査について、ボーリング調査は、点での調査であり、用地が買えていない山林の状態から都野津層のような特殊な地層を確認するには全体的な把握が必要であり難しい状況であるが、今回のような結果を踏まえて、今後他の道路計画へ反映することは可能と考えている。また、コスト縮減できることは隨時検討しており、新技術の活用等も引き続き検討していきたいと考えている。

○ 氏原 委員

コスト縮減について、函渠を取り止めるとあるが、元々あった里道がどういう役割を持っていたのか、それと里道から市道までの距離を教えて頂きたい。コスト縮減は非常に重要であるが、本来必要な機能まで削っていないか確認したい。

● 徳光 浜田河川国道事務所長

里道から市道までの距離は約100mであり、里道は地元の方が田んぼ等への経路として利用されていたが、協議を行って、市道に機能集約することで了解を頂いた。

○ 山口 委員

硬い地盤が出てしまったので事業費が増える、軟弱な地盤で出た土を盛土に使用するには改良しないといけないから事業費が増えるという説明があったが、切土部で発生した硬い土を盛土に利用して、コスト縮減に努めることはできなかったのか。また、岩であれば骨材として利用できると思われる。

● 徳光 浜田河川国道事務所長

硬いと説明したのは岩、軟弱と説明したのは粘性土等の軟弱土のことである。軟弱土は、石灰やセメント等を混ぜなければ強固な土にはならない。岩は、破碎して骨材への活用も考えられるが、岩の破碎には費用がかかり、また、軟弱土対策に使うことはない。

○ 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2号 広島南道路】

【一般国道2号 広島南道路（木材港西～廿日市）】

○ 伊藤 委員

広島南道路は、一般道路部に広島高速が並行していると思うが、記載されている事業計画や事業費は、広島高速も含めて整理をされているのか教えて頂きたい。

● 金納 広島国道事務所長

広島高速3号等の既開通部分についても、広島南道路の事業費に含んでいる。

○ 伊藤 委員

海田～宇品の区間において、並行する一般道路をつくる予定はあるのか。

● 亀岡 道路計画課長

海田～宇品の一般部は都市計画道路として計画はあるが、事業評価としては、開通済みの自動車専用道路部分のみ対象としている。

○ 山口 委員

残土処分等の追加による増加について2点確認させて頂きたい。まず、どういった理由で他事業への受入がされなかつたというのが1点と、出島埋立地以外に有効利用できる方法は無かつたのかということについて教えて頂きたい。

● 金納 広島国道事務所長

当初は、発生土量が少ない杭基礎構造を予定していたが、詳細設計により杭基礎構造から規模の大きなケーソン基礎に変更となり、発生土量が増加した。発生土の再利用については、事業内や他事業等で再利用できないか検討したが、シルト・粘土を多く含む土質であったことから、受入や再利用が難しいということで処分が必要となった。

○ 山口 委員

シルト・粘土が多いと、再利用が難しくなるのか。そういう性質を利用した再利用方法は無いのか。

● 金納 広島国道事務所長

土質試験を行った結果、本事業で発生した土は再利用が難しい土質であることが分かった。出島埋立地にどうにか持つて行けないか、曝気等の試行錯誤は行ったが、受入基準を下回る土質に変わりなかつた。また、発生土処分等の追加による増加があつた区間については、橋梁工事のみの区間であり、事業内で再利用できるところが無く、事業外に再利用できる箇所が出島埋立地であったが、受入基準を満足できない土質であったため、処分場にて処分することとなつた。

○ 野北 委員

道路事業全体への意見をさせて頂く。公共事業というとコストが1番問題になるが、コスト縮減を努力するからこそ新しい技術が生まれる。しかし、経済学の立場で言えば、税金を使って完成した事業の恩恵を誰が受け取るかというと、国民が受け取ることになる。また、支払われた経費は、結果として国民の所得の増加となる。それが次の需要に繋がるというようにお金がぐるぐる回れば、公共事業の効果があることになる。

一方で中国地域では人口減少の話があるが、この地域は物流の大動脈があり、鉄道・道路・海上輸送という形で、九州から大阪、大阪から東京へ繋がっている。中国地方の道路は非常に重要であるにも関わらず、人口減少ということで過小評価されていることが、本当は良くないのではと思っている。日本全国で見たときに中国地方の物流が寸断されると、真っ先に東京が干上がってしまう。そういう意味では決して事業の額だけで、この地域の効果だけで判断するのは危ないかなと思っている。

○ 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

【徳山下松港国際物流ターミナル整備事業】

○ 特に質問無し

○ 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

【境港ふ頭再編改良事業】

○ 野北 委員

データの見方について教えて頂きたい。3ページのコンテナ取扱貨物量のところで、国際フィーダー航路が就航してから、移出入が増加していることは近隣の港から運ばれて、国際船に積み替えているということなのか。

● 尾崎 境港湾・空港整備事務所長

境港の周辺企業が荷物を出すときに、境港から国際フィーダー航路を使用して、神戸に荷物を持って行き、神戸から外国へ輸出をするというのが移出であり、その逆が移入である。

○ 氏原 委員

港湾施設の老朽化及び船舶航行の安全確保を踏まえたふ頭再編によって、便益が203億円出ているが、具体的にどのような計算をされているのか教えて頂きたい。

● 尾崎 境港湾・空港整備事務所長

境水道沿いの施設として、内港地区・外港昭和北地区があり、現在、隠岐フェリーが内港地区を利用しているが、内港地区は耐震強化岸壁ではないため、大規模地震時に損壊した場合に使用できなくなる。

本事業のふ頭再編の便益としては、災害時の代替施設として外港竹内南地区を使用することや、国際フェリーやクルーズ船需要を便益として計上している。

○ 氏原 委員

7ページに記載されている境水道の海難事故発生割合について、本事業の整備とどういった関連性があると思われるか。

● 尾崎 境港湾・空港整備事務所長

本事業の整備前より、貨物船等の大型船が境水道内に就航していた。

大型船が通行すると、境水道内は狭隘なため船舶同士の接触による海難事故が発生していたが、本事業の整備による利用岸壁の再編により、境水道内の大型船の通行が少なくなったため、海難事故が減少したと考えている。

○ 氏原 委員

具体的に海難事故発生量はどのくらい減少したのか。

● 尾崎 境港湾・空港整備事務所長

境港内における事故発生件数 12 件のうち境水道内が 4 件であり、1/3 となっている。

○ 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。

- 以 上 -