

平成23年度 第4回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日時:平成23年11月30日(水)13:10~16:30

2. 会場:高松サンポート合同庁舎 13階会議室

3. 出席者

委員 : 矢田部委員長、伊福委員、高塚委員、土井委員、中野委員、松根委員、三木委員、
渡邊委員

四国地整: 局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、
営繕部長、用地部長、他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 国営讃岐まんのう公園
- 2) 高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業
- 3) 松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業
- 4) 室津港室津地区避難港整備事業
- 5) 高知海岸直轄海岸保全施設整備事業
- 6) 吉野川総合水系環境整備事業
- 7) 一般国道11号 徳島インター関連
- 8) 一般国道55号 阿南道路
- 9) 一般国道56号 大方改良

5. 審議結果

・再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

- 1) 国営讃岐まんのう公園
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 3) 松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 4) 室津港室津地区避難港整備事業
「施設規模を見直し事業を継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 5) 高知海岸直轄海岸保全施設整備事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

6) 吉野川総合水系環境整備事業

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

7) 一般国道11号 徳島インター関連

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

8) 一般国道55号 阿南道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

9) 一般国道56号 大方改良

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

6. 委員からの意見・質問、それらに対する回答等（意見・質問:ゴシック、回答等:明朝）

・再評価対象事業

1) 国営讃岐まんのう公園

○この公園を整備するに当たって、絶対にこれは守りたい、といったものは事前に何か想定されているのか。

→ 資料1頁に記載しているとおり、基本整備方針として4つを掲げており、全てに沿った整備・運営維持管理が進められていると考えている。

○基本整備方針のうち、特に、『イ)計画地の特性や地域の文化、歴史、風土等を生かした四国らしい公園とする』、『エ)公園の豊かな自然とのふれあいや様々なレクリエーション活動、イベントを通じて、豊かな人間形成に役立つ公園とする』は国でないとできないことと思われる。例えば、エ)に関して、営利を目的とした事業でないことからこそ生まれてくる便益など、そういった事例があれば説明いただきたい。

→ 様々なレクリエーションやイベントを開催しているが、例えば、毎年1月第2日曜日に開催しているリレーマラソンは、年々参加チームが増加しているだけでなく、山口県や三重県など、広範囲から参加されている。

また、来園者数に変動はないものの、高速道路料金の上限千円によって、広範囲から来園されているのは大きな特徴であると思っている。

○年間来園者が40万人で推移しており、直接便益が1,619億円となっている。評価期間が50年であるので、概ね1人8千円(1,619億円÷40万人×50年)の価値を見出ししていることとなるが、実態と便益とは整合しているのか。

→ 直接便益の計測には旅行費用法を用いており、実際の旅行費用とは裏返しの関係となるが、実際の旅行費用と来園者数をかけたトータルの出費額は、便益と概ね見合った値となっている。

○間接便益が250億円とあるが、防災拠点となる価値はどの程度なのか。

また、その価値はどの様なイメージのものなのか。

→ 資料51頁に記載しており、2011年であれば、防災価値は3.7億円である。40km圏域を対象に、公園の広場面積と公園からの距離に係数を掛けて算出している。

イメージとしては、周辺住民に対して防災拠点ができることで生活環境が良くなったということである。

○完成後の維持管理をどの様に進められるのか大変気になっている。現在、約5億円の維持管理費を見込んでいますが、今後大規模な修繕が必要になることも考えられる。入園料との関係はどうなっているのか。また、維持管理費の縮減があった場合に、どういった運営を考えられているのか、ある程度シミュレーションができてるのかどうか教えて頂きたい。

→ 料金については、都市公園法で国土交通大臣が料金を徴収することができるようになっており、受益者負担の観点から、利用者に過度な負担がかからない程度に料金を徴収しているが、徴収した料金は一般会計に回っているので、制度上は、入園料で修繕維持管理をするということになっていない。

ご指摘のとおり、いずれ更新の時期が来ることになるが、維持費の大幅な増額が期待できる状況にはないので、極力予防保全的な対応を現場で工夫していきたいと考えている。

○大幅な修繕等があれば、別途予算要求する必要があつて、そういうものは、現在盛り込まれていないと理解しておく。

○公園の利用にあたって交通機関はどの様になってるのか。

→ 90数%の方が自家用車で、あとは団体客のバスがある。現在は公共交通機関との連携として、繁忙期にはJRや琴電の琴平駅から無料の送迎バスを運行している。

○自家用車以外の手段で入園される方はどの程度か。

→ 明確に数字を把握していないが、5%程度と思われる。

○現在、自然活用ゾーンには手を入れられていないが、防災拠点として活用する際には、どこから出入りする様になるのか。

→ 現在ある2箇所 of 出入口から進入していただくことになる。公園の周囲には緩衝帯としての森林があるため、現状ではそれ以外の箇所からの進入は難しい。

2)高松港朝日地区国際物流ターミナル整備事業

○資料巻末の費用便益比算出資料について、字が細かくて見づらい部分があるので大きくしてもらいたい。また、費用の算定表はあるが、便益の算定表はどこにあるのか。

→ 失礼しました。今後は文字を大きく表示する。また、表のタイトルは「費用の算定表」となっているが、右側には便益を記載しており、投資効果全体の算定表となっている。

○高松港の-12m岸壁を早期供用される理由と根拠を教えてください。費用便益分析を行って早期供用すべきと結論づけているのか。

→ 高松地区で初の耐震強化岸壁であり、防災拠点としての機能を早期に発現したいという地域からの要望も非常に強いものがある。

また、早期に供用することで便益も早期に発現することから早期供用することとした。

○いつ供用するのが効果が高いのかという視点も費用便益分析では大事であるので、積極的に取り組んでもらいたい。

○高松港と松山港を比べると、需要推計の精度に差がある。港湾の事業は需要推計が一番大事な部分であるので、今後、その推計の精度を更に高めていただく必要があるのではな

いか。不確実性が大きい場合は、感度分析をマニュアルに基づく±10%だけでなく、追加で分析することはできないものか。

→ ご指摘の様に、需要予測に対する不確実性について、これを例えば感度分析という形で、どういうふうに取り扱っていくか、その辺のやり方については、今後の課題として検討していきたい。

○耐震強化岸壁は、どの程度の強度があるのか。今までの岸壁とはどの程度差があるのか。

→ この耐震強化岸壁は、南海・東南海地震やM6.5の直下型地震等のレベル2地震動が発生しても壊れない様に設計した岸壁である。なお、一般岸壁でもある程度の地震動は考慮して整備しているので、地震で直ぐに壊れる訳ではない。

○耐震強化岸壁の設計に当たって、津波は想定しているのか。

→ 津波によって壊れる心配はないことから、津波に対する計算は行っていない。なお、東日本大震災においても津波により耐震強化岸壁が壊れたという事例は聞いていない。

○高松港のコンテナ貨物量について、将来的に35,000TEUを維持できるとあるが、高松港の特徴として、出す方よりも入れる方が多いことを考慮すると、人口減に伴って、将来的には減少すると考えるのが妥当ではないのか。需要予測について、そういった観点を入れられた方が良いのではないか。

→ 人口が減少すれば、コンテナ取扱量に影響があるのはご指摘の通りであるが、高松港のコンテナの場合は、外貨の輸入が大半を占めており、ある荷主の例では、日本国内での配送拠点を高松に持って来て、外国からのコンテナを全て高松に集めたことによるものなので、あまり人口には支配されないと思われる。また、現在、コンテナバースが1バースしかないために、コンテナ船が沖待ちをすることからも、取扱量が増加する要素もあると思われる。

○高松港の便益の構成比を見ると、「コンテナ貨物の輸送効率化」が大きくなっている。現在、ガントリークレーンが無いので整備されると聞いているが、それによって、今までこの港を敬遠していた貨物が扱える様になって、そういう意味ではプラスの効果も生み出せるという様にも思われるが、ガントリークレーンはどういう扱いになっているのか。

→ ガントリークレーンは、今回は想定していない。整備された場合は、貨物等に大きな影響があると考えている。

○高松港について、原木の需要の減少が気になるところであり、今の貨物量を維持するという判断に基づいて算定されているが、かなり少なくなっていくと思われる。

そういう状況の中、四国の港湾同士で役割分担をして、他県の港で輸入したものを香川県域へ運ぶというストーリーは考えられないのか。原木を扱う港を、ある意味集約化するようなことはできないのか。

→ 現状としては、地元企業からそのような話は出ていない。需要がある限り、地元企業の競争力の強化のために、地元の港を活用して輸送の効率化を図るという方向で考えている。

3) 松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業

○松山港での石炭の増加は、炭素繊維の生産増によるものと思われるが、ある会社が韓国に炭素繊維の工場を設けていくという話を聞いた。このため、炭素繊維の韓国への輸送という輸送量の増加が見込まれるが、この外貨コンテナの貨物量の増加に含まれているのか。

→ 背後企業のヒアリングによって、そういった状況も含めて推計に反映している。

○港湾事業で発生する浚渫土砂については、港湾事業者間に限らず、発生地域で津波対策等、他の事業に有効活用ができるような仕組みづくりをお願いしたい。

→ 地域の中で防災面も含めて最も価値が高いものに利用できるように各部署との調整を進めて参りたい。

4) 室津港室津地区避難港整備事業

○海難事故による損失回避額として、年間165億円を算出しているが、現実に毎年この程度の被害が発生しているのか。

海難を避けて遠回りをしたり、事前に避泊して荷物が遅れるといった損失に対して評価すべきでないか。

→ 今回はマニュアルに基づいて算定したが、ご指摘を踏まえて、今後の課題として検討していきたい。

○残存価値の算出に当たって、「周辺の用地における都道府県地価調査価格」の4万円/m²を採用しているが、高松港や松山港を見ると、「国土交通省地価公示価格」の約2.1万円と約2.3万円となっている。室津港が約2倍の価格を採用しているのは何故か。

→ 全て事業箇所近隣の公示価格を採用したものである。

○資料5頁において、土佐湾沖では年平均約36件の海難事故が発生しているが、この時の被害額はどの程度か。

→ 海難事故については海上保安部の資料であり被害額については確認していない。調べてみたい。

○資料7頁において、室津港での避難実績として年平均325隻とあるのに便益としては計上されてない様だが、その理由は。

→ 室津港における避泊実績は、漁船や小型船舶が内港に避難したものであり、事業の整備による避難ではないため便益には計上してない。

5) 高知海岸直轄海岸保全施設整備事業

○そもそも高知海岸の浸食の大きな要因は、仁淀川河口の砂利採取であると思っている。養浜という形で直接海岸線に砂を置くのではなくて、砂利採取でできた穴を埋めることが先ではないか。発想の転換はできないものか。

○ヘッドランドといった大規模構造物をつくることよりも、自然に帰すという観点から、採取跡に直接砂を入れることも海岸事業として考えるべきと思う。

→ 河川事業や海岸事業で直接砂利採取跡の穴に砂を入れることは難しく、自然に回復する

のを待つしかないが、上流からの土砂供給によって徐々に埋まってきているのは確かである。海岸事業の養浜工はまだほとんど行っておらず、先行的に人工リーフやヘッドランド、離岸堤を施工し、その後で砂浜を作るという考えで事業を進めており、今後も効果を確認しながら事業を進めて参りたい。

○ヘッドランドをすごく深い水深のところにつくるよりも、物部川にある県のダムには土砂が随分溜まっており、浚渫土砂の活用も事業として考えられないか。

○仁淀川の砂州が随分変化したのは、台風の進路や高波波浪の継続時間が昔と変わっていることが要因であり、その対策としてダムからの浚渫土砂で養浜することを考えるべき。

○海岸事業においては、例えば弱体化した堤防を重点的に整備するという方法も考えるべきである。

→ 国交省では10年程前から山から海までの流域一環の土砂管理について取り組んでおり、全国の事例を参考にしつつ、仁淀川や物部川で活用できるものがあれば検討して参りたい。

○ダムによって便利な生活を享受できている代わりに、その結果として、海岸線の浸食が生まれている。こうしたダムの功罪や流域の環境に関する啓発ということも、今後ますます重要になってくると思われるが如何か。

→ 流域全体の環境について住民の方々に意識、理解いただけるよう、啓発して参りたい。

○南海地震発生時の津波対策については含まれていないとのことだが、現在進められている工事が、将来の津波対策の実施に対して無駄な投資にはならないのか。

→ 海岸堤防は、基本的に高潮、高波、浸食対策であるが、堤防の高さがあることで津波も守れるので無駄な投資とはならない。

○南海地震対策として堤防を高くする場合には、既存の堤防を使いながら補強するということか。

→ 現在の堤防でも中央防災会議が想定している津波高さには概ね足りており、ある程度津波を防御することはできると考えているが、想定以上のものに対しては、今後は逃げるというソフト施策も含めて検討をして参りたい。

○海岸事業における海浜の形成を目的とする工法については、別途設置されている検討委員会において事業効果等を確認しつつ進めてもらいたい。

6) 吉野川総合水系環境整備事業

○地域防災事業については、事業の主旨(事業名)と内容の整合性が十分とられてないのではないか。その理由としては、便益算定に観光効果を捉える際に用いるトラベルコスト法を用いており、「地域防災」とは無関係な高松市や丸亀市などの市民に広げて効果を捉えてるところにあるが、如何か。

→ 事業着手時からこれまで、ダム湖を巡る情勢の変化や住民からの要望に応じて、事業内容が見直され、その度に名称もこれまでに4回変更を行った。今年度から「地域防災事業」という名称になっている。

トラベルコスト法を用いた便益算定については、定期的に行っているダム湖の利用実態調査結果に基づいて、アンケート対象範囲を決め調査を行っており、事業目的と実態に即した評価になっていると思っている。

○地域防災事業については、その主旨(事業名)を捉えた評価や整備効果を出していただきたい。

→ 平成16年の災害時には、ダム湖進入坂路が物資輸送等到大変役立ったが、特段広報はしてこなかった。今後は整備効果についても機会を捉えて広報していきたい。

○水環境整備事業の整備効果は理解するが、資料57頁にあるアンケート調査のイメージ写真は飛躍していないか。過大評価となる懸念はないか。

→ アンケート調査の写真については、色々議論した上で採用したものではあるが、効果を端的に表し伝えるため、この写真を選んだところである。

○水環境整備事業の整備効果(年流入総量に対する濁水継続日数)として、昭和51年の17号台風と平成16年の4つの台風とを比較するのは、間違いではないが、あまり良くない感じがする。見せ方の問題もあると思うが、誠実な表現に努めてもらいたい。

→ ご意見を踏まえて、洪水の場合と渇水の場合に分けた上で、洪水については流量規模との関係を少し勉強させていただきたい。

○水系全体のB/Cとして、3箇所の事業の費用と便益を単純に足し合わせているが、支払意思額等の重みを考慮するなど検討する余地があるのではないか。

→ 今年度より1事業として事業評価を行うこととなったため、単純に足し合わせたのが、これでもって1事業として評価するには無理があると感じている。

このため、それぞれのB/Cが1以上あることを確認していただいた。

7)一般国道11号 徳島インター関連

○資料34頁にある参考資料の高速道路会社の路線も含めた費用便益分析は、大変良い取り組みである。

○事業費の見直しにより、事業費が増加しているが、工程の遅れはないか。

→ 工程の遅れは特になく、予定通り進捗している。。

○本事業の事業全体の便益とは、どういうものか。

→ 本事業の有無は、徳島ICの有無である。

徳島ICが無ければ、徳島ICから高速道路に乗り降りできないので、他のICを利用することとなり、その分遠回りとなる。

8)一般国道55号 阿南道路

○那賀川大橋等の耐震補強について、増し杭の本数が減っているが、その他は何もしないということか。

→ 動的照査法による解析の結果、河川内の橋脚には補強が不要であり、陸上部の増し杭のみとなった。

○資料12頁の事業計画の見直しに記載している交通量(4,100～10,700台/日)と資料29頁の感度分析に記載している交通量(5,700～15,500台/日)が異なるが、その理由は。

→ 資料12頁は、道路規格を決めるための交通量であり、四国全体の将来ネットワーク(フルネットワーク)を用いて算出した将来交通量であり、資料29頁は、B/Cを算出するために事業中の事業だけの将来ネットワーク(事業化ネットワーク)を用いて算出した将来交通量である。

9)一般国道56号 大方改良

○事業経緯をみたところ、設計協議から用地買収まで7年かかっているが、その理由は。

→ 資料31頁に記載のとおり、本道路の計画は、地域の方々を交えた検討会を12回開催し、地域の意見を聞き、ルートと比較しながら決定したものであるため時間を要した。

先日28日に工事着手したばかりであるが、地域の方が選んだルートということで、この検討会に参加していた方は大変喜んで頂いた。

○事前準備を丁寧に行った、その効果というものも、将来いろんな意味で期待できると思われるので、一つのモデルケースとしてもらいたい。