

## 平成30年度 第3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30年12月11日（火）15時00分～17時00分
2. 場所：高松サンポート合同庁舎北館 13階 災害対策室
3. 委員：橋本委員長、石原委員、岡村委員、紀伊委員、中川委員、政岡委員  
四国地整：局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、用地部長 他

■今回追加する下記の道路事業3件の重点審議・要点審議の選定について、事務局（案）が了承された。

- ・一般国道56号 窪川佐賀道路
- ・一般国道56号 佐賀大方道路
- ・一般国道56号 中村宿毛道路

（上記について、事務局から資料2-1～2-3により説明）

■再評価対応方針（原案）5件の審議

- ・一般国道56号 窪川佐賀道路（重点審議）
- ・一般国道56号 佐賀大方道路（重点審議）

（上記について、事務局から資料3-1、3-2-1により説明）

委員長：

ありがとうございました。それでは審議に入ります。ご意見はありませんか。

委員：

私は高知に住んでおりますので、対面通行の2車線の高速道路を運転する時のストレスはよく分かります。非常にありがたく聞いておりました。今回の中央分離帯設置は、12ページの図表に記載されている暫定2車線高速道路における交通事故死者数の内、正面衝突による死者数11人がターゲットでしょうか。

事務局：

そうです。

委員：

中央分離帯により分離している場合と分離していない場合の事故件数を比較したデータがあれば教えてください。直感的に事故が減ることは、誰もが理解できることだと思っておりますが、客観的なデータによる裏付けが確認されていれば教えてください。

事務局：

全国のデータになりますが、平成18年と平成27年で中央分離帯による分離区間と非分離区間の事故件数を比較したデータがあり、分離区間では平成18年の約1万4,000件から平成27年の9,500件と約3割程度減少していますが、非分離区間は平成18年の192件から平成27年の340件と約8割程度増加しています。分離区間では事故件数が減少していますが、非分離区間では事故が増加している状況です。

**委員：**

どうもありがとうございます。今回の事例のような場合には、事業全体のB/Cだけではなく、中央分離帯設置によるB/Cがあると非常に説得力が増すのではないかと思います。

**事務局：**

ご意見のとおり、今回の中央分離帯設置に伴う便益について考えてみましたが、今の費用便益分析マニュアルでは、高速道路が2車線、4車線または中央分離帯がある場合、無い場合でも全て同じ原単位となっています。この原単位が分かれていると、パターン毎の計算ができるようになると思います。

**委員：**

全国統一のマニュアルであるとは思いますが、四国地方整備局として中央分離帯を設置するかどうかといった判断をするときに使えるようなものがあれば、判断がよりしやすくなるのではないかと思いますので、そのようなコメントをいたしました。

**事務局：**

ありがとうございます。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。他にございませんか。

**委員：**

先般、今回の区間を視察しましたが、本当にいかに必要なのかということ、まざまざと実感することができました。

今回、46億円増加していますが、当初の1,200億円に比べると、46億円というのは4%弱に過ぎないわけで、感覚的にはそれほど大きな増加ではないと思います。事業化されて以降、労務費、建設費、資材費が随分上がっていると思いますが、そのような影響は、ほとんど無いのでしょうか。

**事務局：**

特に労務費については、市場の方も実際に上がっており、工事発注などでは労務費の見直しを行っているところです。事業費の増額には労務費などの上昇も若干は影響していると思いますが、事業の説明としては、今回説明した内容が事業費増加の大きな要因となっていますので、その事について説明させて頂いております。

**委員：**

事業費増の46億円は、労務費等のコストアップも含まれていますか。

**事務局：**

一部として含まれています。

**委員長：**

消費税が8%から10%になることは考慮していますか。

**事務局：**

消費税が8%から10%になることについては、考慮していません。

**委員：**

橋梁の見直しで28億円が62億円に増加しており、単純に見ると、同じ物が2つ造れるぐらいに膨らんでいます。やはりこれぐらい増えてくるのが普通なのでしょうか。橋の延長が少し増えるようですが、それが2つ造れるぐらいの増額になるのか、具体的に教えて頂けたらと思います。

**事務局：**

橋梁の見直しによる増額に関してのご質問についてですが、まず橋台の位置でボーリング調査をした結果、斜面崩壊が発生する可能性があることが分かりました。熊本地震の時に橋台が地面ごと崩壊したことがありましたので、今回、橋台の位置を斜面崩壊の影響を受けるところから避けたことで、橋長が増加しています。そして、橋長の増加に伴い橋脚の数も増加したものもあり、大きな増額となっています。また、それとは別に、橋脚の位置についてもボーリング調査をしてみると、より深い位置での支持地盤となったため、直接基礎から杭方式に変更となり増額となっております。このような変更が1橋だけではなく9橋分あります。

**委員：**

橋脚については、当初、ジャストポイントでのボーリング調査結果が無く、実際にボーリング調査をしてみると想定と異なっていたということだと思いますが、今回のように支持層が深い場合もあれば、当然浅い場合もあって安くなる場合もあると思いますが、今回は全体的に支持層が想定より深かったということで、工事費が高くなったという理解でよろしいでしょうか。

**事務局：**

はい、その通りです。

**委員：**

支持層の深さについては、実際に調査してみないと分からないことは理解できますが、今回のように工事費が高くなった場合についての報告はありますが、安くなった場合の報告はないのでしょうか。安くなる場合もありますよね。

**事務局：**

全体事業費約1,250億円の中で、今回事業費が増加した部分を重点的にご説明していますが、予定通り順調に進んでいる部分、少し安くなっている部分もあります。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。他に、よろしいでしょうか。

それでは大体、ご意見が出たようなので、意見の整理を行いたいと思います。事業継続とする事業者の判断は妥当ということで、いかがでしょうか。

はい、ありがとうございます。それでは了解していただいたということで、次の審議に移りたいと思います。続きまして道路事業の要点審議案件の審議を行いたいと思います。一般国道56号中村宿毛道路の説明をお願いいたします。

**・一般国道56号 中村宿毛道路（要点審議）**

（上記について、事務局から資料3-1、3-3-1により説明）

**委員長：**

はい、ありがとうございます。それでは審議に入りたいと思います。トンネル箇所之地山が想定以上に脆弱なため、トンネル掘削補助工法を変更することで10億円増加するということですが、いかがでしょうか。

私の方から伺いたいのですが、今回採用している新しいトンネル掘削補助工法の信頼性は確認できているのでしょうか。

**事務局：**

今回採用の掘削補助工法は、全く新しい工法ではなく、地山が脆弱な時には一般的に採用されている工法です。

**委員：**

並行している国道56号のこれまでの工事履歴で地質はある程度分かっていると思いますが、地質は破碎帯ですか。湧水が発生したということですが。

**事務局：**

強風化泥岩のある地層となっていました。

**委員：**

並行している国道56号のこれまでの工事履歴で地質はある程度分かっていたのですか。

**事務局：**

今回の中村宿毛道路と並行する区間の国道56号にはトンネルが無いため、地山深部の地質までは分かりませんでした。工事に入る前にも、トンネル起終点側の坑口でボーリング調査などを行っていましたが、このように脆弱とは確認できませんでした。

**委員：**

分かりました。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。

それでは大体意見が出ましたので、意見の整理を行いたいと思います。要点審議の一般国道56号中村宿毛道路について事業継続とする事業者の判断は妥当ということでしょうか。

はい、ありがとうございました。続きまして港湾事業の重点審議案件の審議を行いたいと思います。東予港のターミナル整備事業の説明をお願いいたします。

**・東予港中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（重点審議）**

（上記について、事務局から資料4-1、4-2-1により説明）

**委員長：**

はい、ありがとうございます。それでは審議に入りたいと思います。いかがでしょうか。

**委員：**

平成28年度の再評価の時に、航路の幅員を190mから150mに狭めざるを得なかったという事情は分かりますが、平成28年度の時は事業採択時と比べると航路の幅員が狭くなっているため、全体事業費は減額になったのでしょうか。

**事務局：**

航路幅員が狭くなったことで事業費は減額になるべきものですが、他の要因もあり、トータルとしては増額になっています。

**委員：**

平成28年度の再評価の時は、事業採択時と比べると航路の幅員が狭くなっていますが、全体事業費は増額となり、そして今回も増額になったということですね。

**事務局：**

そうです。

**委員：**

航路の幅員だけの要因を考えると、平成28年度の再評価の時は、どれぐらいの減額になっていたのでしょうか。

**事務局：**

申し訳ございません。確認しますので暫くお待ち下さい。

**委員：**

今回、航路の拡幅によって51億円増えています。幅員を広げたことと、そこでの浚渫土砂を広島まで搬出することで事業費が増加したことは明らかになっていますが、平成28年度に航路の幅員を狭めたことによる減額分と今回の増額分とのバランスがどうなのか、少し気になったのでお伺いしました。後日で結構ですので、教えてください。

**委員長：**

航路の幅員を段階的に拡幅していくことで、途中段階でも徐々に欠航が少なくなっていくのでしょうか。

**事務局：**

段階的に浚渫が進むに従って、効果が発現します。整備の手順としては、6ページの写真の下側から角が折れている所をまず優先的に整備を進めて、そこから海側に順次拡幅をしていくというイメージです。特に角の折れている所に関して、船長の方からも、非常に圧迫感があるとの指摘があり、その整備が完了すると、まず一段階効果が出てくると思います。また順次、沖合に浚渫を進めていくことにより、随時効果が発現していくと考えています。

**委員：**

7ページに整備前と暫定供用後の運航中止基準についての風速が記載されていますが、こちらの暫定供用後の風速は、あくまで航路の幅員が150mの時の風速で、190mになると整備前の風速と同じになるという理解でよろしいでしょうか。

**事務局：**

整備後に関しては、改めて航行安全について再度検討をすることになりますが、少なくとも現在、暫定運航している基準よりは、緩和されると考えています。

**委員：**

そうすると、欠航日数は当然減る方向ということですか。

**事務局：**

はい、そのように考えています。

**委員：**

航路の幅員を150mから190mに拡幅する総延長を教えてくださいませんか。

**事務局：**

2km程度の範囲になります。

**委員長：**

他に、よろしいでしょうか。

**事務局：**

先程、委員よりご質問のありました航路の幅員を狭めたことによる減額分が分かりましたのでお答えします。内訳として、平成28年度に航路幅員を狭めたことによる減額分は、概算で約1.3億円となっています。一方、平成28年度はそれを上回る増額の要因があり、航路、泊地全体で約2.1億円の増額となっています。

**委員：**

今回、航路の拡幅による事業費の増額は5.1億円です。その1.3億円の減額と5.1億円の増額について浚渫土砂の処分方法の違いもあるとは思いますが、差があると感じました。

**事務局：**

その点に関しては、処分地までの距離が非常に影響しています。航路の拡幅にかかる浚渫土量はトータルで約4.4万m<sup>3</sup>あり、当初、その搬出先は近傍の西条市を想定していましたが、広島県の江田島までの約100kmを運搬することになりました。運搬費用は一概に比較出来ないものの、標準的な施工方法で算定すると約4千円/m<sup>3</sup>から約7千円/m<sup>3</sup>と倍近い単価差があり、これが主な要因です。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。

それでは大体意見が出ましたので、意見の整理を行いたいと思います。重点審議の東予港のターミナル整備事業について事業継続とする事業者の判断は妥当ということでしょうか。

ありがとうございました。続きまして、港湾事業の要点審議案件の審議を行いたいと思います。宿毛湾港の防波堤整備事業の説明をお願いいたします。

**・宿毛湾港池島地区防波堤整備事業（要点審議）**

（上記について、事務局から資料4-1、4-3-1により説明）

**委員長：**

ありがとうございました。それでは、審議に入りたいと思います。ご意見はございますか。

ケーソンの据付回数は何回増えたのでしょうか。当初の予定と、施工方法が変わり据付回数が増えたのでしょうか。

**事務局：**

増えた回数は1回です。増えた要因としては、予算の関係で当初予定していたところまで施工できなかったことがあります。ケーソンを据え付けるために、3,700トン吊りの大型起重機船を用います。その大型起重機船の回航費用が増額となっています。

**委員長：**

この大型起重機船の基地港はどちらですか。どこから宿毛湾港まで来ているのですか。

**事務局：**

阪神の方から来ています。

**委員長：**

ありがとうございました。

意見の整理を行いたいと思います。要点審議の宿毛湾港の防波堤整備事業について事業継続とする事業者の判断は妥当ということではいかがでしょうか。

ありがとうございます。これで再評価の5件の審議は全て終わりました。次に、事後評価の審議に入りたいと思います。須崎港の整備事業の説明をお願いいたします。

**■事後評価 今後の事業評価の必要性等について1件審議**

**・須崎港湾口地区防波堤整備事業**

**須崎港海岸直轄海岸保全施設整備事業**

(上記について、事務局から資料5-1、5-2-1により説明)

**委員長：**

はい、ありがとうございました。それでは審議に入りたいと思います。ご意見はありませんか。

**委員：**

海難事故の減少による便益というのは、年間で25件発生している海難事故が、この防波堤により減少する効果だとは思いますが、この海難事故に遭っている船舶が、国内の船舶なのか海外の船舶なのを教えてください。もし、海外の船舶であれば、この港が安全であることを、どのように周知しているのか教えてください。

**事務局：**

25件程度の海難事故があるというデータは把握していますが、その内訳が外航船・内航船なのかは把握をできていません。周知の方法に関しては、港湾の整備が進むと、それに合わせて海上保安庁で整理・公表している海図に反映され、それをもって航行する船、海事関係者に共有をされる仕組みになっていますが、その中で特別に海外向けに発信をしていることは、我々の方で把握している限りはありません。

**委員：**

海図を見れば分かるということですね。はい、わかりました。

**委員：**

資料の中で、例えば8ページから10ページで、イメージ図が描かれていますが、情報量が非常に少なく、例えば浸水被害エリアがどの範囲なのかなど、いろいろと知りたいことがあるので、マンガではなくて実際のデータを使って作成して頂きたいと思いました。よろしくをお願いします。



**事務局：**

反省すべき所だと思いますので、真摯に受け止めて、次回以降、修正していきたいと思います。

**委員長：**

地震発生確率を考慮した津波の浸水被害に対する便益の計算ができるのでしょうか。津波被害の軽減額として2, 193億円とありますが、何か算定方法があるわけですか。

**事務局：**

国土交通省が定めた海岸事業の費用便益分析指針に算定方法はあります。それに基づいて算出をしております。

**委員：**

はい。よろしいでしょうか。

大体の意見が出たようなので、意見の整理を行いたいと思います。須崎港の整備事業について、今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性及び、同種事業の計画・説明のあり方や、事業評価手法の見直しの必要はないとする事業者の判断は妥当ということでしょうか。

ありがとうございました。それでは、これで、事後評価の審議は終わります。次は、議事次第3、報告事業の説明をお願いします。

#### ■報告対象事業 1件

##### ・那賀川床上浸水対策特別緊急事業（加茂地区）

（上記について、事務局から資料6により説明）

**委員長：**

はい、ありがとうございました。今の報告についてご質問のある方おられましたらお願いします。流域学識者会議のメンバーの方は、今回だけ集まり会議を開いたということでしょうか。

**事務局：**

流域学識者会議では、事業再評価についても審議をしていますが、河川整備計画を策定する際にも審議を行い、その後、定期的に河川整備計画の進捗状況等の点検も行っており、常設している会議です。

**委員長：**

他に何かありませんか。よろしいですか。

それでは、この報告については終了させていただきます。以上で、本日の審議は終わりますが、本日の審議を通して、ご意見のある方はいませんか。よろしいでしょうか。以上で、今回の対象案件についての審議を全て終了いたしました。委員会の運営にあたりまして、委員の皆様のご協力に感謝いたします。それでは、議事の進行を事務局へお返しします。

**事務局：**

皆様、長時間のご審議誠にありがとうございました。今回は本年度最後の委員会となります。ここで、局長から、閉会のご挨拶を申し上げます。

**■局長挨拶**

**事務局：**

どうもありがとうございました。この後、委員長におかれましては、審議内容を取りまとめた資料を、ご確認頂きますので、恐れ入りますが控え室でお待ち頂きますようお願いいたします。

それでは、これをもちまして「平成30年度第3回四国地方整備局事業評価監視委員会」を終了します。本日はありがとうございました。