

令和元年度 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：令和元年12月6日（金）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 1306・1307会議室
3. 出席者：（委員）橋本委員長、石原委員、倉内委員、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 他

■事務局より、本委員会での審議案件を報告。

（上記について、事務局から資料2により説明）

■再評価対応方針（原案）2件の審議

- ・一般国道33号 松山外環状道路インター東線（重点審議）
- 一般国道56号 松山外環状道路空港線（重点審議）

（上記について、事務局から資料3-2-1により説明）

委員長：

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。

委員：

事業費の60億円増額は、空港線の方だけというご説明があったと思いますが、平成24年の道路橋示方書の改訂は、インター東線には影響はないのでしょうか。

事務局：

インター東線については、平成30年度事業化であり最新の基準で算定した事業費で事業化しておりますので、今回の見直しは空港線のみです。

委員：

了解しました。

委員長：

はい、どうぞ。

委員：

一般的に環状道路は中心部に集中する交通を迂回させるので、費用便益分析としては通常のパイパスと比べると効果が出にくいと思います。ただし、補足で時間信頼性向上便益が約 203 億円とありましたとおり、環状道路を整備すると時間信頼性向上の効果はかなり大きいと思いますので、これを便益に加味すべきと思います。ぜひとも検討を進めて頂きたいと思っております。

1 つお願いですが、事業費の変化について、愛媛国体に併せて側道を優先的に開通させたことにより事業費が 13 億円増加した一方で、単年度あたりで約 20 億円の便益が発生するという点に関して説明頂きましたが、ホームページ等で資料を公表する場合には、早いタイミングで部分開通すると、これぐらい世の中が良くなりますよということをぜひともアピールして頂き、部分的にでも開通させることが必要であることを追加していただきたいと思います。

委員長：

私の方から 1 点。周辺の家屋への影響を考慮して橋梁杭基礎の掘削方法を低振動のハンマグラブへ変更したということですが、もともと低振動工法は使わないが、新たな技術が出来たため採用したということなのでしょうか。

事務局：

当初は通常のワイヤー式ハンマグラブ工法で工事費を試算しておりましたが、住居がかなり近いところにございまして、振動の基準を満足していても多くの苦情が寄せられたために、使用可能な低振動工法を採用いたしました。

委員長：

はい、分かりました。他にご質問等ありませんでしょうか。

委員：

クルーズ船の話が出ましたが、ダイヤモンド・プリンセス号が入港した時には、乗船客を市内等へ運ぶバスの台数が足りず、伊予鉄の郊外電車を使って松山市内に随分運んだという話を伺ったことがあります。この道路整備が進めば、もっとスムーズに運搬が可能となり、そういうところも将来的な効果としては考えられるのではないかと思います。

委員長：

ありがとうございます。それではご意見も大体出たようなので、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を妥当とすることではいかがでしょうか。

委員：

異議なし。

委員長：

ありがとうございます。続いて事後評価の案件について審議を行います。

まず一般国道 11 号徳島インター関連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について審議

・一般国道11号 徳島インター関連

(上記について、事務局から資料4－2－1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ます。ご意見ございますか。

委員： (意見なし)

委員長：

特にないようですので、それでは「一般国道 11 号 徳島インター関連」について、『「今後の事後評価の必要性」、「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性」はない』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。

委員：

異議なし。

委員長：

ありがとうございました。それでは次に一般国道 55 号大山道路の説明をお願いいたします。

・一般国道55号 大山道路

(上記について、事務局から資料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。

では、私から道の駅大山の入込客数が、徐々に減少したのは不便になったからですか。その後、大山道路ができて、また増加してきたという理解でよろしいでしょうか。

事務局：

はい。道の駅をご利用される方には、道路を通行されていてお手洗いをご利用になる方など、色々な方がいらっしゃいます。交通量が転換した道路ですと、そういった方々はなかなか立ち寄りづらくなるので、一般的にはバイパス整備により道の駅がバイパスから外れてしまうと交通量が減り入込客数は減るという現象が起こることはあると思います。

しかしながら、道の駅大山につきましては、道の駅としての機能の中に観光拠点としての機能整備がなされており、また、海岸沿いで景色も非常にいい場所であり、恋人の聖地にも指定されているなど、立地が非常に良いところです。この景色を眺めにくる方々、道の駅の観光情報を入手に来る方々が、道の駅のレストランで食事をされています。また安芸市も周遊観光ルートに位置付けてPRしていることなどもあり、減少傾向であった入込客数が、近年ではまた盛り返してきたというのが現状です。

委員長：

はい、ありがとうございます。

委員：

ご説明、ありがとうございます。3点ほどございます。まず、大山道路が開通後に2回も旧国道55号区間で通行止めになったということで、大変効果があったことを印象深く聞かせて頂きました。効果の発現といった意味では、その時に地元の方が大山道路をどのように受け止めたのかということが一番重要なポイントと思うので、何か把握されていることがあれば教えていただきたいというのが1点目です。非常時の対策が今回の事業で一番の目的なので、そういう意味では枝葉の質問を2つ目にしますが、平常時、交通安全の安全性が向上したということを説明していましたが、交通事故のデータについて、どのようなことを把握しているのかというのが2点目の質問です。最後に、質問というよりはコメントになりますが、道路に関する報告が本日も何件もあり、その中で交通事故は重要な効果発現の一つの側面だと思いますが、それを提示されている場合とされてない場合があります。また、提示されている場合でも事故件数を示すケースと、億台/キロの数値で合わせて示されるケースがあるので、統一されると異なる事業間の比較がしやすくなり、非常に分かりやすいのではないかと思います。3点目はコメントなので、1点目、2点目の質問についてお答えいただければと思います。

事務局：

まず1点目ですが、大山道路の効果について、事業者、農業関係者、漁業関係者、行政関係者など色々な方にヒアリングをさせていただいております。物流ルートとして途切れることがなくなったことで、大山道路ができる前は、国道が寸断されると迂回路としては非常に狭く、すれ違いが全くできないような未舗装の林道を利用する場合や国道195号等やさらには徳島自動車道を利用するなど広域的な迂回をする場合もあったと聞いており、そういったことをしなくて済むようになったという話も聞いております。

過去に国道が被災した場合には大山道路の東に位置する漁港から安芸市の港まで漁船で行ったということもあったようですが、そのようなこともなくなったというご意見を頂いています。

また、大山道路の開通後に高知県東部でのイベント開催期間中に県東部地域で豪雨がありましたが、そのイベントに来るお客さんの移動ルートが寸断されずに良かったと、自治体の声もいただいております。

2点目の事故についてですが、マクロな数値ではありますが、配付資料（資料4-3-2 P.5）に記載しておりますが、旧国道区間の交通量が減ったため、死傷事故率が45件/億台キロから18件/億台キロになっております。交通量が減ったので、交通輻輳による事故追突等がなくなってきたのではないかと推測されます。

また、お遍路さん等の歩行者・自転車については絶対数が少ないので事故件数に出てこないと思いますが、安全性についてはかなりの向上が図られたのではないかと考えているところです。

委員長：

はい、よろしいでしょうか。

委員：

ひとつ教えて頂きたいのですが、資料p6に「消防署の声」という中で通行止めの時に担架によるピストン輸送で対応したと書かれていますが、これは通行止めの時は雨と風も強いので、船もヘリも使えなくて人海戦術でやっていたということでしょうか。

事務局：

斜面が崩壊した場合、土砂の撤去後、安全に通行出来るまでには、ある程度時間を要します。その期間、消防署の方は、土砂崩壊している区間を担架で運んでピストン輸送されたと聞いています。

委員：

ヘリとか船とか使えそうな気がしたので、大変ご苦労があったのかなと思いました。

委員長：

よろしいですか。はい他に、ございますか。

委員：

費用便益比が 1.02 となっているのは、若干センサスが変わったことで計画交通量が減ったことと基準年次が変わったことが要因ですか。

事務局：

おっしゃる通りでございます。基本的には基準年次が 7 年間後ろになっていますので、投資したコストについては、社会的割引率の影響を受けて前回より大きくなります。また、便益についても基準年次が後ろになることで大きくなります。

今回の場合は、走行時間短縮便益については、平成 24 年度の便益の計算においては設計速度の 60km/h を基に算定していましたが、今回は、規制速度の 50km/h を基に算定しており、走行時間短縮便益が小さくなっていますが、基準年次が後ろになったため現在価値が上がっています。結局は、全体を総合的に見ると前回の B/C1.3 から今回 1.02 に下がっているという状況になっております。

委員：

計画交通量をもとにした費用便益分析の際には、単独の路線だけでなく、当然、周辺のネットワークを加味した交通量を考えていると思いますけど、それにしてもかなり差があると思われます。恐らくは令和 12 年になったとしても、それほど減ることはなかなか考えにくいと思うのですがいかがでしょうか。特に最近、事業評価の案件で高知県東部方面が増えてきたとのご意見があったという記憶もありますので、ある意味うれしい悲鳴なのか、あるいは他の地域の路線においては逆に交通量が大幅に減少しているような可能性はないのでしょうか。

事務局：

うれしい悲鳴ではないですが、実際の交通量は 11,300 台/日となっています。ただし、計画交通量は、あくまで令和 12 年の計画交通量でございます。この交通量を使い便益算定するのが全国的なルールになっており、本区間については 7,900 台/日になります。なぜ、こんなに差があるかという点、高知県の東部地域は非常に高齢化が進んでおりまして、20 年ぐらいの間に 3 割から 4 割の人口減少が見込まれる地域になっておりまして、計画交通量の推計上は人口減少が非常に関わってきますので、計画交通量の減少に反映されています。現況は 11,300 台/日に近い交通量があるとしても、今後、人口減少が進んでいけば 7,900 台/日に近づいてくると想定しているところでございます。

委員：

そうなりますと、便益として、少なめに評価が出ているということでしょうか。

事務局：

現時点から令和 12 年までの便益の算定で、高速道路の延伸などで人口の減少が緩和されれば、もう少し大きい便益が発現することは認識しております。

委員：

将来的に交通量が減るとしても、それまでのプロセスも考えると、現在価値的に高い年度のところで交通量がもっと乗っていますので、便益は想定よりも過小に評価されていることになってくるように思います。費用便益分析が必ずしもいいわけではありませんが、費用便益比が 1.02 というような事業がある中、便益が過小に評価されているとなると、必要性がある他の事業についても、低く評価されてしまうことになりかねないと思われます。これはこの事業に限ったことではなく、最近、複数の事業で高知県の東部方面を含めた 8 の字ネットワーク関係の事業の評価時に、そのような話があったかと思います。どの路線で実際の交通量と予測値の間の誤差が大きそうとか、地価の変動なども含めて人口の変化が大きく、その影響でセンサスに基づく計画交通量に誤差が生じそうなところについて注視していただきたく思います。

事務局：

ありがとうございます。ご説明した通り、将来の交通量を推計する時には、人口のファクターが大きく関わってきまして、この地域に関しては人口が 3、4 割ぐらい減少して、交通量も 3、4 割落ちることになっています。人口の将来推計をそのまま当てはめてしまうと推計上は減少傾向になっていると推測しています。もし、今後人口の推移が押し止まって、その効果が出てくれば、もう少し推計値は上がってくると考えます。ご指摘のとおり高速道路の整備が続く高知県東部などの推計については難しい部分もありますので、今後のセンサスについても、しっかり見ていきたいと考えております。

委員長：

はい、ありがとうございました。では大体意見が出たと思いますので、意見の整理を行いたいと思います。一般国道 55 号大山道路について、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないとする事業者の判断を妥当ということでしょうか。

はい、了解を頂きました。

次に徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業の説明をお願いいたします。

・徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業 【岸壁（-13m）②】

（上記について、事務局から資料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、はい。

委員：

平成 22 年の事業見直しで岸壁の延長をかなり短くされたということでした。その当時の要因としては、木材チップの取扱量の見込みが大幅に減ったということでしたが、p. 4 のグラフにある木材チップの取扱量がありますが、当時はいったいどれぐらい減少を見込んでいたのか教えていただきたいと思います。あともう 1 点ほど。事業実施による環境の変化ということで p. 10 にまとめていますが、要は岸壁の延長が足りなかったという話が出ていますし、需要量も新たなものが出てきたので、捌ききれていないと。それによって滞船の可能性があるということが記載されています。これは、本事業の整備が十分ではなかったからこのような状態になっていると言わざるをえないではないでしょうか。非常に違和感があります。いかがでしょうか。

事務局：

まず、平成 22 年度に岸壁の延長を短くした点に関しましては、木材チップではなく原木などの木材関連やカオリンという添加剤などに使用する粘土が要因でした。原木では大手の卸会社が倒産したり、あるいはその港の背後にある合板会社が生産を中止したことで貨物が減っています。カオリンにつきましても、以前は大型貨物船で調達していたものが、これがコンテナ船に移行したことで取扱貨物量が減っています。こういった企業の生産状況の変化、物流手段の変更などがあり原木とカオリンの方が少なくなったということでございます。

2 点目でございます。今回、施設としては 125m とそれから水深 13m の①を一体的に利用することで、チップの海上輸送コスト削減についての便益を見えておりますけれども、1.2 という B/C が出ています。また、現時点で周辺の企業にヒアリングをかけてみますと、実際に徳島小松島港全体に新たな変化が出ているということでございます。

委員：

ですが、初めから長く整備しておけば、p. 10 の内容はある程度解決できていたと思います。短くしたのは失敗でしたとはなかなか言いにくいとは思いますが、何か p. 10 に書きながら、これは 1.2 出たから良かったですねというのは、ちょっとおかし

いかなと思います。これは、意見として申し上げたいと思います。

委員長：

今の説明では原木に関しては減っていて、木材チップとかバイオマスチップがどんどん増えているということですか。

事務局：

原木については、もうほとんど赤石地区では扱っておりません。そういう意味で言いますと、平成 22 年度に規模を縮小して継続という判断をした要因については、想定していた変化が出ていたと思います。

委員：

それはよく分かるのですが、現状に照らして見ると、結局は延長を短くせずに予定通りの延長で整備した方が良かったねというふうに受けてしまう私の感覚が正しいと思います。

委員長：

はい。

委員：

色々問題点が残っていると感じますが、p. 11 の改善措置の必要性で、事業目的に合った効果が確認されているとあります。ここはお示ししていただいたので分かるのですが、でも、“改善措置の必要性はないと考える”で賛成をしてしまうと、今後、これもうちちょっと延長したい時には、あの評価はどうだったんだということにはならないですか。

事務局：

平成 22 年度の再評価を踏まえて、当時の貨物は原木とカオリンという話だったのですけれども、ただヒアリングの中でそういう問題も確かにあるということで、これについては徳島小松島港全体の話でもありますので、これから検討していくということになるかと思います。ただ、この施設そのものについては、既存施設と一体での利用でチップを扱うということで、現在効果は出ておりますので、まずは本事業としてはここできちっと締めてから、今後、色々と考えたいと思っています。

委員長：

よろしいでしょうか。それではご意見が大体出たと思いますので、意見の整理を行い

たいと思います。徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業について、今後の事後評価の必要性、改善措置も必要性に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないとする事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。

委員：

異議なし。

委員長：

本事業については、一応、短くしても効果があって良かった。効果があったことは理解出来たので。これでこの事業については終わって、今後大きな事業の必要性が出てきた時には、新しい事業として考えるということですよ。

委員：

そういうことだと思います。

委員長：

はい。よろしいでしょうか。では次に三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業についてご説明お願いいたします。

・三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業
(上記について、事務局から資料5－3－1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。いかがでしょうか。費用便益比については前回 1.2 が今回 1.4 に上がっていますので、十分効果があり、問題ないということで良いかと思いますがよろしいでしょうか。P.11 に記載されている自然環境の創出とというのは、特に便益には加味していないですよ。

事務局：

はい。これは副次的な効果です。また、民間事業者が整備した倉庫を色枠で囲っていますが、一番上の赤枠と青枠の右側の埋立部分が、今回の事業評価の対象範囲になります。本事業を実施したことで、コンテナ取扱量の増加の対応が可能になり、民間事業者がその背後に倉庫を整備し、雇用が創出されたという効果もございます。こちらも副次的な効果でございまして、いずれも今回の定量化はいたしておりません。

委員長：

はい。それでは特にご意見がなければ、よろしいでしょうか。それではまとめにます。
三島川之江港金子地区国際物流ターミナル整備事業について、今後の事後評価の必要性、改善措置の必要性、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないという事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。

委員：

異議なし。

委員長：

ありがとうございました。それでは次に河川事業などの報告案件に移ります。吉野川総合内水緊急対策事業他 9 件の説明をお願いいたします。

■報告対象事業 10 件

- ・吉野川総合内水緊急対策事業（ほたる川）
 - ・肱川土地利用一体型水防災事業（大和（上老松））
 - ・那賀川直轄河川改修事業
 - ・仁淀川床上浸水対策特別緊急事業（日下川）
 - ・肱川直轄河川改修事業
 - ・吉野川総合水系環境整備事業
 - ・肱川総合水系環境整備事業
 - ・重信川総合水系環境整備事業
 - ・長安ロダム改造事業
 - ・山鳥坂ダム建設事業
- （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、ご質問ある方おられましたら、お願いしたいと思います。

委員：

今年来襲した台風 19 号等で、関東地方などでものすごく大きな河川の決壊等がありましたが、こういったその再評価等の事業については、新たにその事業の見直しをするような動きはありますか。

事務局：

我々は、ご承知のように河川整備計画で30年間に進めて行く事業を進めております。まずはそれを進めていくことだと思っています。また、国土強靱化の予算も今回頂いていますので、そういうものを活用して早期に進めて行きたいと思っています。もう1つは防災意識を高めること、情報提供をしっかりとっていくことなどのソフト対策を、メディアを含む関係機関と連携してしっかりとやっていきたいと思っています。

委員長：

よろしいでしょうか。

委員：

河川の関係では補修や報道されている補正予算などがありますよね。四国にも手を入れなくちゃいけないところがあると思います。今年のようにスーパー台風が来ると同じような被害が出ないのかなと、非常に心配なところではございます。対応をよろしくお願いしたいと思います。

事務局：

ありがとうございます。頑張ります。

委員長：

はい。では、この河川事業についての報告はこれで終わりたいと思います。以上で本日の審議は終わりますが、本日の審議を通じてご意見のある方おられましたら、お願いいたします。

委員：

はい。

委員長：

さっきほどの徳島小松島港赤石地区の件で、結局は整備延長を短くせずに260mで整備した方が良かったじゃないかことという案件についてですか？

委員：

そうです。

委員長：

仮に延長を短くせずに整備した場合には、コストはかかりますよね。

委員：

そうですね。

委員長：

そうすると、前回の見直しの B/C の時に、見直しを行わずに整備をしていたらコストがかかるので、B/C は 1.0 を切っていたかも分からない。

委員：

それはそうですね。

委員長：

だから、今回は前回の委員会で判断をした結果として、C が少なくなって B が増えたので、今回 1.2 になったので、それに対して今回はこのやり方で良かったのではないですか。仮に整備延長を短くせずに進めていた場合には、現在のように経済事情が悪くなったとしても、やはりコストがかかって、B/C は 1.0 を切る可能性があったと思います。

委員：

もちろん、需要が増えたこと、船が大型化されたことなどの話は、確かに平成 22 年の見直しの時には出てこなかった話だとは思いますが、ちょっと気になったのは、他の委員もおっしゃったように、最後の結論でこのまま改善措置については必要がないと言ってしまっているのかなと思います。まあ確かに B/C が 1.0 あるのでいいのではないかということは、おっしゃる通りかも知れませんが、これは改善の余地がたぶんあると思います。現状の需要に照らして考えれば、改善すべきところがあるのではないかなという風に普通は思います。その辺りはちょっと気になりました。

事務局：

委員のおっしゃられるのは、この評価のやり方や当時の意思決定のあり方として改善の余地があったのではないかというように聞こえてきます。本事業は、この岸壁を作るっていう事業そのものであって、岸壁の延長を変更することは現時点では必要がない、ですから改善の必要がないと考えております。

委員：

だから、現時点では必要ないのですか。そのハード的に、例えばもう少し強化しなくちゃいけないとか、そういう必要はないのですか。

事務局：

委員がおっしゃることに対応するとなると別の事業での対応になります。

委員：

ああ、別の事業になっちゃうんですか。

事務局：

はい。ですからこの事業の中で何かやるということではありません。

委員：

その連続性がないというのに、やっぱり違和感が少しあるんでしょうね。

事務局：

見方はそうかもしれません。

委員：

この事業について、その時の判断が間違っているとは言いません。その時点での判断について最善をつくしていると思うので、間違っていないと思うんですけど、現時点になると、この事業という言い方が我々民間の者にとって非常に分かりにくいですけれど。

事務局：

そうです。今回は徳島小松島港全体で見ると、改善の余地がある。

委員：

そうです。

事務局：

例えば、係留ロープがクロスしており、これは結構危険な状態です。

委員：

そうですね。

事務局：

ロープが擦れて切れる原因となります。だから、トータルして見ると、改善の余地がこれだけ見ただけでもありそうだというのは、それはおっしゃる通りなんです。

委員：

だから新規の投資として設備を改造していく必要があるということなら理解出来ますが、改善の必要なしとすると非常に違和感が生じています。

委員：

よろしいですか。

委員長：

はい、どうぞ。

委員：

事後評価という言葉の意味が、たぶん何通りかの解釈があるのだと思います。通常、歴史から過去への解釈というのは、その当時、将来が全然見えなかった中で、どれだけ当時の人たちが最善を尽くしてくれたかという評価です。一方で結果論的な評価もできます。ここでいう事後評価は、どういう事後評価であるべきなのかということの認識を共有しないと、なかなか議論が収斂していかないという感想を持ちました。

事務局：

おっしゃる通りだと思います。この国際物流ターミナル整備事業岸壁-13m②は改善の必要はないとか、何かこう主語がはっきりしたらいいのかもしれません。要は徳島小松島港全体のトータルとして見れば改善の余地がありそうですが、この事業評価の対象となっている事業では、改善の必要がない、あるいはこの事業で実施したことに関しては、など当該事業を実施したことに関しては改善の必要はないというような言い方になるのかなという気がします。

委員長：

よろしいでしょうか。

委員：

分かりました。

委員長：

はい、それでは他にご意見とか、よろしいでしょうか。以上で今年度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たいと思います。

司会：

はい、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の資料を確認いただきますので、よろしくお願いいたします。それでは皆様、長時間のご審議、誠にありがとうございました。これをもちまして、令和元年度第3回四国地方整備局事業評価監視委員会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。