

令和5年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事要旨

1. 日 時：令和5年11月1日（水）15時00分～16時50分
2. 場 所：高松サポート合同庁舎北館 13F 災害対策室（WEB併用）
3. 出席者
委 員：武藤委員長、上田委員、大西委員、中澤委員、政岡委員、森岡委員、
山中委員（8名中7名出席）
四国地整：局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、道路部長、港湾空港部長 他

■審議案件一覧について、事務局変更（案）が了承された。
（上記について、事務局から「資料-3-1、3-2」により説明）

■再評価対応方針（原案）の審議
・一般国道55号 南国安芸道路、南国安芸道路（芸西西～安芸西）、安芸道路
（上記について、事務局から「資料-4-1-1」により説明）

委員長

何か意見はあるか。

委員

事業費の変化というところで、補償費の追加があると思うが、29.6億円の増加ということは一件あたりというわけではないと思うので、この辺で一般的にこのようなポイラーとか、タンクとか配管とか、こういうものが必要だった地域だったのではないかと思うが、これは当初計画で市町村への聞き取り調査をただけでもわかったことではないのかなという疑念があるが、それはどうだったのか。

事務局

補償費の追加で、事前に分かっていたのではないかということだが、1例を挙げるとこのビニールハウス全体がかかっているならば、事前の予測どおりといったところもあろうかと思うが、今回のように一部、ビニールハウスを通過して行くということになった場合、ここのビニールハウス全体が一体的な機能となっており、移転した先と残った先で、それぞれにその機能を発揮するための設備を用意しなければならないことか

ら、当初の想定より増加したところ。

委員

この地域は、ビニールハウスをやっていて、配管とかそういうのが普通にやられていたのので、市町村に最初に聞き取り調査か何かをしていけば最初から分かったのではないかということであるが。

事務局

もう少し具体的に言うと、ビニールハウスに埋設されている配管である。管路等の埋設状況が当初の現地踏査とか、聞き取りだけではよく分からず、精査した後にはわかったということである。

委員

配管構造は一般的なことではないのか。

事務局

一般的なこととしてはわかるが、詳細にビニールハウスの中で、どのように配管がめぐらされているとかは一般的には分からず、そういった全体がわかった後に、移転に伴っては、(移転した先と残った先) どちらも配管などを設置する必要があるといった増加が発生した。

委員

最初の予想を上回って 29.6 億円増えたということか。

事務局

その通りである。

委員

わかりました。

14 ページで、要請を受けたので、この曲線半径を緩やかにしましたと言う風に先ほどおっしゃったと思うが、それはどこから要請を受けたということか。

事務局

河川管理者との協議の中で、当初は特例値を使っていたが、それでは治水安全度が足りないということで、特例値を使わない通常値による計画に変更したものである。具体的に言うと、当初は特例値を使い、カーブが急な流れの河川付け替えの計画だった

が、それを緩やかな線形に見直したことで増加したものである。

委員

もともと特例値を採用して、安全性より経済性をとったが、河川管理者から要請があったので安全性の方をとることにしたということか。

事務局

どちらが大事ということではないが、設計上は特例値を適用できるということになっており、特例値を使った方が橋長間を短くできるため、コスト的には安いということで、最初はそれを採用していた。

委員

昨今少し雨量とかも増えてきているので、安全性を取った方が良いということで承知した。

委員長

他に意見はないか。

委員

10 ページの不良土対策の追加のところだが、45 億円増となっている。その理由として、永瀬ダムの発生土を当初使う予定だったが、使おうとする時に土質試験した結果、不良土と判定されたとのこと。

写真を見ると、その近景写真、かなり粒径の大きな礫、川砂利のようなものに見える。当初の予定ではもっと粒径が小さいものと想定したが、使おうとする時に粒径が大きくなったということは、この間に何か大きな出水とか粒径が大きくなるような何かイベントがあったのか。

事務局

何かイベントがあったというよりも、ダムから土を流用させてもらうということで、建設発生土全般に言えることであるが、当初の段階では詳細に土質試験なども行っていないため、不確実性が高く、実際に盛土として流用する際に土質試験など詳細に行った結果、不良土と判定される結果になり、結果として良質土を混ぜて、改良して使わなければならなくなった。

委員

土砂の盛土材料への判定の目安とすると、まずは粒径の大きさでこれは「路床材」に

使える「路盤材」に使えると言うような判定ができるという、まず簡易な方法があると思う。その方法で当初予定をしていた、というような状況だと、私は認識、理解をしている。

そうすると、当初、要は三軸試験とか詳細の実験をしなくても、その土が使えるかどうかは、簡易な方法でわかると思うが、いざ使おうとするときに、その粒径の大きさが規定されているのかわからないが、なぜそこで当初と違いが出てきたのか。

元々簡易な方法で判定をやっているはずなのに、それがどうして判定が変わり、お金がかかるようなことになったのかという疑問である。

事務局

当初の段階で土質の性状というか、そういったものをすべて把握することは限界があり、確かに粒径とかそういうもので判定できるものだと思うが、実際に詳細な土質試験をして、わかった結果では不良土と言うことになったため、改良して使わなければならないということになった。

委員

使おうとするときに何が不足だったのか。

物性の何が不足したために改良しないといけないという判断になったのか。

事務局

こちらの永瀬ダムの発生土であるが、浚渫土が主になるため、細粒分が少ない粗い粒径の土砂で、そのままでは盛土使用できなかったため、別現場で発生した良質土との攪拌改良処理し、粒度改良を行ない、最終的に盛土を行ったものである。

委員

粒度を改良したということは、粒径の小さなものを混ぜることによって、密度を上げた。密度を上げるということは、高い締固め度が得られるようにした。そのために強度を確保、高い締固めを得られるようにすることで、高い強度が得られて、道路盛土材料で使えるようになる、そのためにお金がかかったという理解で良いか。

事務局

そのとおりである。

盛土に使用する土としては、細粒分、粗粒分の粒度バランスが取れている土の方が十分な締固めを行えるので、そのように改良して盛土したということである。

委員

わかりました。

委員長

だいたい意見も出て出たようなので、整理したいと思う。いくつか事業費の増ということで、やむを得ないところもあるのかと思うが、引き続きコスト縮減にも努力いただくということで、事業を継続とする事業者の判断だということでよろしいか。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道55号 海部野根道路

(上記について、事務局から「資料-4-2-1」により説明)

委員長

何か意見はあるか。

委員

2点ほど教えていただきたい。

10ページの橋梁計画の見直しというところが、当初のだいたい3倍弱ぐらいになっていると思うが、当初と変更後だと下の方に、当初場所打ち杭でφ1500、長さ15m、N値が8で変更後はそんなにφも小さくなく、長さも7mで前より浅く、N値が6で、費用が3倍弱ぐらいになるほどのどのような基礎の違いがあるのかと言うことをまず教えていただきたい。

12ページ、コスト削減のところ、コスト削減になるのは良いことだと思うが、当初から安全性とコストを十分に配慮されて設計されていると思うが、今回新たにコストが縮減できるというのは、新しい基準とか工法ができたためなのか教えていただきたい。

事務局

まず1つ目の今回当初計画において、基礎杭をφ1500にしていた根拠としては、対象橋梁の規模や参考にした近傍の地質調査の結果をもとに近似する近年の事業事例からこのφを決定している。ご質問のあった事業費がどうしてそれほど高くなったのかという理由については、道路橋示方書に載っており、支持層が5m未満の場合は、現場打ち杭工法の適用性が低いと判定されている為、深礎基礎杭での施工としたことにより工事費が高額となっている。

委員

深礎というのは、深いという意味かと思ったが、もともとは長さが15mで、今回は7mになり、浅くなったような気がしているが。

事務局

繰り返し説明になって恐縮であるが、今回施工方法が変わっており、その施工方法の変更に伴い、使用する機材等が変わるため、そうした機材のリース代等を含め、建設費が変化したというのが実態である。

委員

φ2000にするのに今まで想定していたその機材が使えず、もっと大きなものとか高価なものを使う必要が出たので、3倍ぐらいになってしまったということか。

事務局

そのとおりである。

機械が使えなかったと言うか、工法変化に伴って使用する機械も変わるので、それによって増額したということになる。

事務局

補足だが、先ほど1番最初にお話したとおり、最初は近傍の調査結果を使って、一般的な場所打ち杭が使えるというふうに思っていたが、実際にボーリング調査をしてみると、自分たちの想定よりは浅かった。ただ杭は必要な深さに基礎地盤があるということなので、今の基礎のある深さに適用できる杭形式としては、深礎杭しかなく、場所打ち杭が適用できなかつたため、やむを得ずそちらを選択するようになったところ。

事務局

もう1点の支承についてご説明させていただきます。

12ページをご覧頂ければと思うが、ここの大谷川、また相間川の件、当初想定していた橋梁形式から現地の設計が進み、橋梁形式が決まった結果、それに合う支承を再検討したところ、今回活用できる支承が使えるということが分かり、その結果、価格が下がった。設計精度が上がったことによって使える部材が確定し、その使える部材が結果として安かつたと言うのが理由になる。

委員

わかりました。

委員長

他に意見はないか。

委員

今ご説明いただいた支承のところの話だが、さっきも支承のところの変更でコスト縮減があって、なぜ支承でコスト縮減をしようとするのかと。もちろん、安くできるからということだとは思いますが、結構重要な部材、接合部分で、大きな地震が来て破壊に至るようなプロセスの中でかなり重要な役割を果たすところなのであまり安易にそこでコスト縮減っていうのが本当に大丈夫なのかというのは気になるころではある。

色々な形のものがあると思うが、実績やデータが集積しているようなものできちんと判定されているのかどうかということについて、ご説明いただけないか。

事務局

我々としても支承は非常に重要なものだというふうに理解をしており、ここで無理にコスト縮減を図るというようなことをしているわけではない。

橋梁形式が決まり、過去の実績等を踏まえて、適切な支承を選択した結果として価格が下がっているのであって、下げようとして下げたのではないということを確認させていただければと思う。

委員

わかりました。

慎重に扱うべきところかと思うので、よろしく願います。

事務局

承知した。

委員

7 ページ目の事業の進捗状況についてお聞きしたいが、用地進捗とか事業進捗が低いのかなというふうに思うが、現在、どういった状況で、この約 8%と 4%とになっているのか。何かトラブルを抱えているのかどうか等お聞かせいただけたらと思う。

事務局

この区間については、令和 3 年度より用地買収に着手しているところ。

昨年設計協議が終わり、現地の方の手続きに入っている。現地は非常に協力的なところで、用地難航は今のところない状況であり、順調に用地取得を進めている区間だと

いうふうに我々は認識している。

委員

わかりました。

安心した。

委員長

他に意見はないか。

委員

3 ページのところ、この道路が本当に必要な理由の1つとして、津波の時の避難道とか輸送路として本当に重要であるという話がかかれていて、これはすごく重要な話であり、津波の高さが約 11m から 15m と想定されていて、それに対して十分な高さがあるというふうに示されているが、こちら、先ほどの事業では結局想定が変わったので、また道路の高さを上げたという話が出てきていた。

今回、この計画に使っている津波の想定に関しては、最大限のものだとか、あるいは現状分っている中で1番危険側で判断なさっているものなのかどうかということをお伺いしたくて質問した。

もう1点、そんなに額が大きくないというお考えなのかもしれないが、5番の事業費の変化の函渠の構造計画の見直しで、ボックスカルバートに替えている。

ボックスカルバートイメージっていうのはここに載っているが、換えられた理由が維持管理に使えるとか、用水の地元の要請に応えるところがあったというふうにおっしゃったと思う。そういうものも便益に少しは数えられないか。

私はこの道路、ぜひぜひ通って欲しいと思っているので、この工法変えましたというふうにお書きになっているだけで、それによって将来的にどれだけランニングコストが下がるのかとか、管理が楽になるのかという話も、ぜひ便益として書いていただきたいと思っているところ。

以上2つです。津波高の話と、こちらの工法に関して将来的に便益があるのではないかという話。

事務局

まず1つ目の津波の高さについてであるが、当事業は事業着手時点における津波浸水想定を考慮した道路高さとなっているため、その津波浸水想定の変更が無い限り、道路の高さの変更に伴う事業費の増加というものはないものと考えている。

2つ目について、維持管理を考慮してこういう形になったということで、維持管理費や、維持管理に伴う便益というものも計上するべきではないかというご指摘をいただ

いたと理解している。そういったものが今後便益に入れられるかどうかというのは、また引き続き検討させていただければと思っている。

委員長

他に意見はないか。

委員

2 ページ目のところで、星マークの計画交通量は令和 22 年、平成 22 年もしくは令和 2 年どちらか。

R22 と書いてあるが。

事務局

この R22 の R は令和であり、計画交通量は令和 22 年の推定値となっている。

委員

令和 22 年になった場合にこの計画になるという意味か。

事務局

そのとおり。

令和 22 年になった時の需要予測をした結果の交通量がこの台数になるという意味である。

将来交通量の予測結果を示している。

委員

14 ページのところにも計画交通量があるが、前回平成 30 年の評価の時の数字と今回の数字で、その令和 22 年度の時に予想される計画交通量が今回の評価の台数となっている。2 ページに書かれている計画交通量というのは、この海部野根道路が完成をして、8 の字ネットワークが完了したときの計画交通量 max の状態で考えるのか、それとも徐々に徳島側の道路が整備をされていて、整備されることによって交通量が増えていって、今回令和 5 年度の評価の台数というのが途中段階の数字とみていいのか、3,600~4,700 台/日という数字がどの段階の数字を流しているのかという質問である。

事務局

これはこのネットワークができあがったことを想定しての台数になるので、先ほどご説明させていただいた通り道路ができることで、この地域に向かう車がこの道路を選択した結果、増えているというふうに考えている。

事務局

8 ページを見て頂ければと思うが今、我々が出来上がった道路というふうな説明の中でお話させていただいているのは、実線と点線で示している道路ができた場合である。○印となっているところは事業化していないため、その部分のネットワークはない。現国道のままということで交通量推計をした結果として令和 22 年にすべての道路ができているとすると、交通量としては今提示している数字になるということである。

委員

完成した後、まだいくつかの区間で工事がある。そうであれば、今の計画交通量で完成した後の数字で、令和 5 年度評価をすることの意味がちょっとわからなくてお聞きしている。

事務局

先ほどもネットワーク評価というようにお話をさせていただいたが、事業評価をするためには、交通量推計をした上でということになるが、その交通量推計を行う条件として、事業化をしている区間と供用済みの区間を合わせたもので、一体評価、交通量推計を計算しましょうということになっている。逆を言えば未事業化の○印になっているところは加えては駄目だということになっているところである。ルールとして、我々は交通量推計をし、費用便益分析を計算しているところ。

委員

はい、ゆっくり考えます。

委員長

私から 1 点。

いつもと言えば、いつもであるし今日もいろいろ出てきて、先ほどの例えばビニールハウスの話であったりとか、今日のボックスカルバートの話なんかもそうだが、ある程度事業が進展して、それで新たにわかってくる、土質地質などまさしくそういうものだと思うが、それ以外の（先ほど指摘があったが）事前にもうちょっと見ておけば、精査できるのではないかというようなものがあると思う。

今この段階では結構なのだが、そういうものを今後こういう事業計画を立てる際に、もう少し取り入れていくというような工夫は、国土交通省全体、あるいは四国地整でやっておられるのか。

そういう仕組みがあれば、我々も期待が持てる。

この事業評価委員会としてはなるべく、その最初の段階で、精度の高い見込みという

か、見積もりをしていただき、あまり高くなったという話は聞きたくない。
安くなったのはいいがという話で進めたいと思う。もちろん事業であるからそれを100%最初からやるというのは無理だという理解した上で、精度を上げていく努力というようなことは、どんな工夫でやられているのかということについて、教えていただけたらと思う。

事務局

こうした現地に入ることで現地の意見が出て、それによって変更したというようなことをしっかり事例として蓄えていき、そういったことをしっかり考慮した状態での事業化というのは、引き続き検討を図ってまいりたいと思っている。

委員長

私もしばらくやらせていただいている中でボックスカルバートに換えるっていうのは、結構しょっちゅう出てくる話である。地元の要望を受けて変えたというようなことで、額的にどうこうということではないが、全体としてやはりなるべく最初の段階から精度を高めていくというような工夫があっただけいいのかなというふうに感じている。

事務局

今ご指摘の点はごもっともだと思う。

1つ悩ましいところは、特に事業費を設定するときに、最初、新規事業採択のときに事業費を設定するわけだが、新規事業化のときには、例えばボーリングとかも緻密にしない（既存のデータから把握する）ので精査して増えるということは、どうしても出てくる。

ただ新規採択事業評価で設定したことが大きく上がるというのは、やはり好ましくないことだと思う。新規事業化前の調査のときに精度を上げるよう我々としてしっかり考えていかなければいけないと思うので、委員長からのご指摘をしっかり受け止めて、考えていきたいと思う。

委員長

ぜひよろしく願います。

かといって事前調査を丹念に行って、もっと余分にお金がかかるのは、本末転倒になってしまうので、そこは我々も理解した上での要望ということで受け止めていただけたらと思う。

委員

今、委員長からのご指摘あったコメント、私も本当に何とかできないかなというふう
に思っている。というのは、当初の例えば B/C だけで決まるわけではないが、B/C が
これだけあったというのが、事業が進めば進むほど後からコストが上がって、最初に
意思決定したのは一体何だったのかと思うことが結構ある。

やってみないと分からないという部分も確かにわかりますし、事前の調査をやりすぎ
てコストがさらに上がるということも、本末転倒なのだが、例えば今、感度分析とか
でプラスマイナス 10%とかやっていると思うが、事業によってはものすごくコストが
後から上がってくるような事例を洗っていけば、こういった事例に関してはもう少し
感度分析 20%とか 30%でやらないといけないのではないかとか、そもそももう少し
見通しとしてコストをやっぱり考えておかないといけないのではないかみたいなも
のが、これまでの事例の蓄積で出てくるのではないかと思う。

こういった経済的な分析の仕組みが形骸化するおそれもあるので、精度を上げる試み
をやらないといけないのではと思っていたので、ぜひこの辺りを検討いただければと
いうふうに思う。

事務局

1 つあるのは、例えば工法が変わってしまうような変更に関しては、事前に調査をし
っかりしておくべき。

例えば山をカットしてしまうのか、トンネルにするのか、橋梁にするのかというのは
明らかにしっかりと調査しておかなければいけないと思うが、地質に関しては詳細調
査して山の悪い所まで切っていけばいいのだけでも、文献調査等をもとにした見立て
と大きくは変わらないのであれば、そこにどれだけ調査コストをかけるのかというこ
とが課題となる。調査の一環として実際に掘って行って、じゃあここで止められます
というのもある。

ただ、そのような調査をしないと全体の事業費はわからないかもしれない。その辺は
先ほど委員ご指摘のあったように、過去の事例や、いいところの推計をどうやってい
くかというのは、最後は地質だったり、わからないことだったり、地元のなんとかだ
ったりであると思うが、できるだけそこは努力して行きたいと思うので、引き続きご
指導よろしく願いたい。

委員長

だいたい意見も出たかと思うのでよろしいか。

では本事業を、事業継続とする判断は妥当ということでもよろしいか。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

（上記について、事務局から「資料－４－３－１」により説明）

委員長

何か意見はないか。

委員

支持層が傾斜していることよっての杭長の変更というところがあると思うが、これだと下部工数は当初計画と変わっていない杭の本数も変わっていない。合計の杭の長さが変わっている。800mで38億円の増となると、1mあたり400万～500万弱ということになっていると思うが、杭の大きさも変わっていないと思うので、この1mあたり500万弱というのは一般的な金額なのか。

地質、支持層が傾斜しているので長くなりましたというふうに書かれているので、それはわかっているが、1mあたりの単価がだいたい500万弱になっているのではないかと思う。その金額がなんとなく高いような気がしなくもないが、それも当初考えていた機械が使えないので、新しく別の大きな機械が必要だから高くなったのかとか、高くなった要因というか、1mあたり500万弱はなんとなく私たちが高いかなと思うところだが、土木の世界では一般的なことなのか。

事務局

現場条件として、今委員がご指摘いただいたとおり補助工法を追加する。

具体的にはバイプロハンマ施工というものを使わないと施工できない状況であることが分かったので、我々としては、必要な物（工事）をするために必要な工法は使うので、その結果出てきた費用であり、そういった観点で必要な費用だったというふうに考えている。

委員

もともとバイプロハンマは使わないということだったが、今回増えたことによって、大体834本ということは、要は1本あたり1m弱増えたというふうに思うが、1m増えたことによって新たな機械が必要になってくるのか教えていただきたい。

事務局

当初想定していたところから、当時（現場に）入る時には追加調査を実施しており、

その追加調査の結果、当初考えていた杭打ち方法では杭が施工できないということが分かり、今説明させていただいたバイブロハンマ工法というものを使って施工した。その結果として新たな工法が追加されたため、費用が上がってしまったということがこの現状となっている。

委員

ではここに書かれている（杭の）長さが長くなったからと言うよりは、その現場の状況などで当初考えていたものが入らなかったのも、別のものを採用したため、この金額が上がりましたということか。

事務局

そのとおり。

杭長が長くなったことに加えて、地層が当初想定したものとは異なった為、地層に合わせた施工に伴い費用が上がったということになる。

委員

わかりました。

委員

関連して教えていただきたいが、予想外の答えになっているのかなと疑問があり、そこで周面摩擦の影響が大きくないということは、基盤が傾いていたということとは関係ないのではないか。

それと今回鋼管杭を回転させながら掘っていくということでしょうか。

事務局

そのとおり。

委員

支持層に入っていた掘止めの基準として、例えば硬い基盤を3m～5m掘削したらそれでやめるという基準になっているかと思う。そうであれば、杭が長いところもあれば、短いところも出てくるだろうから、一様に長くなるというのもちょっと理解ができず、工法に関して2点教えていただきたい。

事務局

13ページのところ、見ていただいたとおりで、まず1つ目の杭の長さについては一様に長くしたわけではなく、委員ご指摘のとおり杭によっては、長さの延長はそれぞれ

異なっているので、結果としてこの長さがトータルで長くなったということで、一様に長くしてわけではない。

またこの表の中にあるDのdg3というこの層が値段を上げる結果になっており、この層が当初想定していたところよりも長くなった結果、補助工法が必要となったというところであり、このdg3層が費用増の原因というふうに考えている。

委員

地層の違いを当初の調査では判別できなかったということで、致し方ないのかなとは思いますが、少し説明で分からないところがありお聞きした。

事務局

説明の仕方を改めるように気を付ける。

委員

先ほどのところだが、このタイトルの支持層傾斜による杭長変更によって、38億円ではなく、実際施工されるところで、もともと考えていた工法が使えないことにより、38億円の増になりました、と理解してよいか。

事務局

ご指摘の通りであり、当初想定していた地層が異なっていたため、工法が変わり、また杭長が変わったので今回値段が上がっている。次回以降、(説明を)工夫するようにする。

委員

わかりました。

委員

これは質問というより、感想、お願いになるが、この案件だけでなく、この前にもご説明いただいた道路の3案件についてであるが、私共4県と一緒に四国8の字ネットワークの早期整備ということで、毎年国交省とか関係各所の方に要望活動等お願いしているところである。今日のご説明でコストはどんどん上がっているということだが、8の字ネットワークの大きな視点である南海トラフへの対応という観点から見たときには、より強靱なインフラができるということ、私個人としては望ましいインフラになっているのだろうなと思っているところである。一方で各委員からもご指摘があるように、どんどん工事費が増加をしているということなので、片方で、早期の実現と開通というのをお願いしているところもあるので、ぜひ関係当局におかれては、予

算をしっかりと獲得いただいて、開通が遅れることがないようにご尽力いただけたらと思う。以上お願いする。

事務局

我々も1日も早い供用目指して頑張りたいと思うので、引き続きご指導よろしく願います。

委員

12ページにコスト縮減のことが書かれている。

今後も新技術新工法の採用によるコストの縮減に加え、と書いているが、このコスト縮減というのは今回ご説明いただいた費用がマイナスになるというところではなく、プラスでかかっているところであっても、その中でコスト縮減の検討をされたのだと思う。例えば浚渫の土砂が溜まっていたので、台船が入れなくなって足場を作ったのでお金かかりましたというところであっても、(代替案の検討の中で最もコストが)この状況で安くなるかという検討された上での計画をされていたと思うので、説明の中で〇×表をつけてという所までは言わないが、ぜひとも説明の中で他の代替案の中でこういう理由でこの工法が最も適切と考えたという流れでご説明いただけると、単に金額が上がったのではないなという事が理解できるので、よろしく願う。

事務局

我々も今後、丁寧な増額の説明を示す方向で検討させていただきたいと思う。

委員

今ご指摘いただいたところと同じところが気になっており、コンクリートの台船が無理だったので、棧橋というところなのですが、いろいろ案が考えられるのではないかなという気がちょっとして、船もいろんな大きさとか形のものがあるでしょうし、全部棧橋でやらなくても、部分的に、厳しいところは棧橋でというふうなやり方もあるのかなという気がしたので、当然検討はされているのだと思うが、そういったところをコメントいただけたらよかったかもしれないと思った。

事務局

我々も決め打ちでやったわけではなく、複数案を考慮してやっているのだから、今後そういったものもしっかり説明できるよう資料の方、準備することとさせていただきたいと思う。

委員長

審議の主旨からやや外れるところになるかもしれないが、コスト増が多額な物については、補足資料で出していただいた方がいいかもしれない。今後願います。

委員

この事業に関わらず、今回検討で出てきた案件で、そのコストが上がった部分に関して、今建設資材であるとか、建設業の労働コストが非常に上がるといっているのが、いろんな事業で問題になっているが、例えば 10 ページのところに変更されたうちに、資材価格の高騰の影響であるとか、こういうものはそれぞれの項目の中に盛り込まれているというふうな理解でよいか。

事務局

中澤委員からのご指摘の建設コストの資材価格の高騰というものへの対応ということについては、現在検討中であり、来年度以降の対応として今どのように対応していくかというのを検討中である。

委員

おそらくだが、こういった工法の変更によるコストの上昇と、市場価格の変更によるコストの上昇というのは分けて考えておいた方がいいのではないかなというふうに思っていて、ある意味その精度の変更であるとか、市場の逼迫で資材の価格が高騰するというのは、避けられないことだと思う。そういった部分も丸めて中に入っていると、避けられない上昇部分のコストというのが我々ではわからないところもあるので、そのあたり表記を今から検討されると思うが、わかるようにした方がいいのではないかなというふうに思った。

事務局

現在ご審議いただいている分については、今現在の事業でかかっているものと今後かかるであろうということで見込まれているものを使って事業費の算定をしている。私がお話しさせていただいたのは、一方でこれまで、これから見込まれる資材価格の上昇みたいなものについて、どのように対応して行くかというのは検討中というところである。質問の趣旨を充分理解せずにコメントし申し訳ない。

委員

ぜひ検討よろしく願います。

委員長

私から1つ、まず今審議した3つの案件で、いずれも道路案件で事業の一体評価をするという時に、徳島 JCT から高知 JCT という区間の設定になっていたわけで、いずれも共通しているデータだと思うが、そういうネットワーク評価の上で JCT~JCT 間を評価するというのが、どこかにルールで定まっているということなのか。
以前にもしかしたら、こういうルールでやるという話を聞いていたのかもしれないが、確認させていただきたい。

事務局

一体評価のやり方というところで、1つの区間の考え方として JCT 間で考えている。いくつか事業を恣意的にどこかの事業では2つだけをひっつける、3つだけひっつけるというのではなくて、ある程度まとまった区間で評価するということになっており、そのネットワークとして考えられる1つの単位として、JCT というものを両端にもつ道路事業ということで一体評価をするというふうに考えている。

委員長

単独の事業でやっても大変なので、道路はネットワークがつながってなんぼという話で、まさしくその方向に行ってこれでいいのだが、さっきの海部野根道路なんかだと単独事業で見ると0.3である。それだから、どういう風に整理したらいいのか。私も今回答を持ってないが、全体として意義があるという事を出すというのは必要ということ踏まえた上で、個別の評価も並列で出すのではなくて、特に単独で見た時に1を割っているものなんかについては、もう少し出し方の工夫がいるのではないかなというふうな気がした。

今審議しているこの徳島、小松島のところは残事業とかで見ても非常に高い値でいいが、そういう(単独 B/C が)低い事業の部分の部分を個とするような形でという見せ方に受け取られると損じゃないかという程度の話なのだが、どのようにしたらいいのかという回答あるいは提案は今持ち合わせてはいないが、つまりこの区間の道路がこれからいっぱいまだ事業化されていないところもあるし、ゆくゆくは事業化されるのだろうが、ずっとこの JCT 間で見ると、この値だということだけで何か進んで行ってしまうのも一方でどうなのかなというような感じ方もある。コメント、回答等は不要である。

少し色々ご意見をいただき、先ほどまとめさせていただいたが、特にコスト増となっている部分については、どのような代替案が検討されて、その上でこの方法がベストであるが費用が上がるのだというような説明を、今後はできるだけ加えてくださいというようなことを申し上げた。

ご対応も今後考えていただくということで、本事業については、事業継続という事業者の判断だということによろしいか。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・東予港 複合一貫輸送ターミナル整備事業

(上記について、事務局から「資料-4-4-1」により説明)

委員長

それでは審議に入る。

委員の皆様からご意見はないか。

委員

フェリー貨物の利用台数が6,000台減り、89,000台になったということだが、資料3-2では、今回需要量等は変化なしと印がついている。台数が前回よりも減少しているなかで、需要量等の変化がないとした考え方をご説明いただけないか。

事務局

前回評価時から変化の割合が10%以内ということで、おっしゃる通り、数値としての変化はあるが、扱いとしては変化なしということになる。

委員

基準があり、それを上回っていないこと、承知した。

事務局

補足だが、前回評価時に便益分析をする際、感度分析でプラスマイナス10%の計算をしており、その感度分析の中に入っているため変化なしとしている。

委員長

本案件について、欠席の委員から何かあるか。

事務局

本日、欠席委員からのご意見は特段ない。

委員長

本件について事業継続というこの原案だが、妥当だということでよいか。

(異議なし)

本件事業継続ということで承認いただいた。

以上で本日予定しておりました審議全般を通じて何かご意見はないか。

委員会の運営にあたりまして、皆様のご協力に感謝申し上げます。

最後に議事次第の5番目その他ということで事務局から何かあるか。

■連絡事項 上記について、事務局から「連絡事項」により説明

委員長

今年度3回の委員会が予定されており、次回最後という予定ですがけれども、委員の皆さん、よろしく願います。

では以上で議事進行事務局の方にお返しします。