

令和6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6年10月25日(金) 14:00～15:45
2. 場所：高松サンポート合同庁舎 13F 災害対策室（WEB 併用）
3. 出席者
委員：上田委員長、大西委員、岡田委員（WEB）、松村委員、森岡委員（WEB）、山中委員（8名中6名出席）
四国地整：局長、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

■対象事業一覧、事業再評価案件の重点化・効率化判定について、事務局（案）が了承された。
（上記について、事務局から「資料－3、4」により説明）

■報告対象「第1回事業評価監視委員会資料の訂正について」（参考値の社会的割引率の算定方法）
（上記について、事務局道路調査官から「資料－5」により説明）

●委員長

報告のあった件について何か質問はあるか。

（質問なし）

●委員長

本日の欠席の、委員の方から何かご意見伺っているか。

●事務局

ご意見などは無かった。

■再評価対応方針（原案）の審議

- ・【一体評価】一般国道 33 号 松山外環状道路インター東線
一般国道 56 号 松山外環状道路空港線
（上記について、事務局から「資料－6－1－1」により説明）

●委員長

それでは審議に入る。委員の皆さんからご意見などいただければと思う。

●委員

工場の分離が不可で構外に移転をする必要となったのは工場側の操業形態が最近変更になったからか。それとも生産ラインを変更・増設したとか、何があったのかを伺いたい。

●事務局

当初から工場操業体制とか生産ラインが変わったわけではない。建物調査を行う過程で、工場内の生産ラインなど詳しい製造工程を把握することができたため、製造工程を踏まえ、補償の考え方を見なすこととした。

●委員長

物価上昇による建設資材及び労務単価の増加について、建設資材は10～40%、労務単価は、2

年の間に6～14%伸びていることが分かるグラフになっており、建設資材や労務単価が上がっているの是一目で理解できるが、実際に今回の23億円増の内訳についてお伺いしたい。

●事務局

内訳としては、今回23億円のうち17億円が材料費、6億円が労務費という内訳になっている。

●委員長

実質的な金額を示していただくと増額幅がイメージしやすいと感じた。

●委員長

本日、ご欠席の委員の方から何かご意見等はあったか。

●事務局

ご意見などは特に無かった。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。事業を継続とする、事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただくがよろしいか。

(全員了承)

■再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道 33 号 越知道路（2 工区）

（上記について、事務局から「資料－6－2－1」により説明）

●委員長

それでは審議に入る。各委員、ご意見などあるか。

●委員

資材搬入方法の見直しに伴う足場の変更について、規制の影響を考慮して事業費増とのことだが、今回の規制の影響を考慮したことによってプラスになる面というのは便益などにカウントされないのか。

●事務局

道路事業としての便益は、走行経費減少・事故減少・走行時間短縮の3便益しか見込まないということになっており、先ほど説明した工事の規制期間が短縮されることにより発現される便益というものは、見込んでいない。今回のようなものを便益として出す場合は、参考として示す外部便益という表現になってくると考えているが、今回審議いただく便益には見込んでいない状況である。ただ、3便益以外の便益も今後見込んでいこうという議論は本省道路局でもされていると聞いている。今後方針が示された際には、できる限りの便益を見込んでいきたいと考えている。

●委員

了解。

●委員長

その他、いかがか。

●委員

当初計画では規制区間が800m必要であったが、計画を変更し、400m分短くし、400m区間は1車線を片側通行規制するということが、これは道路利用者からの要望等によるものとのことであるが、どのような判断で6億円増という計画に見直したのか。

●事務局

委員の質問趣旨は規制を少しでも短くする価値があるのかというものだと思うが、局所的に見ると効果が少ないのかも知れないが、路線全体として見れば大きな損失ではないかという総合的な判断での見直しである。

●委員

防災事業ということで、便益の観点で考える時に、災害時に他に道路がないところ、頼れるもの、確保しなければならない、命が危ないと言うときに必要なものとして、規制も短い方が良いと判断したと言うことで理解した。

●委員長

そのほかよろしいか。

●委員

先ほどの事業も同様ではあるが、例えば、先ほど議論もあった、“より安全に”と考えた場合、何かしらの対策を行うので付随して事業費はプラスになる。ただ、現時点“安全性”に対する便益の積み上げが出来ないとなると、安全性の向上のような、より社会的に優れた方法を選択する余地が少なくなる。より安全性に優れていることに対して、コストが掛かるというものを評価する場合、別の社会的指標があっても良い気がするが、そのあたり本省でも検討は進められているのか。

●事務局

本省道路局では、同様の事業評価に関する内容を議論する分科会があるが、その中でも様々な評価手法について議論をしていると聞いており、道路整備により発災した場合でも命が救われるという便益や、渋滞を解消することで時間信頼性が向上するといったものがある。

いただいたご意見のような、施工のしやすさや、施工がより安全にできる方法の便益について、私が聞いている限りでは議論されてはいない。ただ、単純なコスト比較だけではなく、施工性・安全性も踏まえた工法の選択は重要と考える。

●委員

了解。重要な視点だと思うので是非議論をお願いしたい。

●委員長

本日、ご欠席の委員の方から何かご意見等はあったか。

●事務局

本日欠席の委員からは、国道といった大きな道路でありながら、雨ですぐ止まる。この地区は国・県の協力のもと整備の効果が始めていると感じており、早期の供用を願うとの意見をいただいている。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。事業を継続とする、事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただいてよろしいか。

(全員了承)

■再評価対応方針（原案）の審議

- ・【一体評価】四国横断自動車道阿南四万十線阿南～徳島東
 - 一般国道 55 号 桑野道路
 - 一般国道 55 号 福井道路
 - 一般国道 55 号 海部野根道路
 - 一般国道 55 号 奈半利安芸道路（安田～安芸）
 - 一般国道 55 号 奈半利安芸道路（奈半利～安田）
 - 一般国道 55 号 安芸道路
 - 一般国道 55 号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）
 - 一般国道 55 号 南国安芸道路
 - 一般国道 493 号 野根安倉道路
- （上記について、事務局から「資料－6－3－1」により説明）

●委員長

それでは審議に入る。各委員、ご意見などあるか。

●委員

説明にもあったように、公共団体からのご意見、高知県など早期実現ということで要望されているとのことだが、私どもも、この4月、県と一緒に国に対して要望している。整備促進に向け、南海トラフ対策、経済振興、観光振興等の視点から要望を行っていて、11月末にも高知県知事等と要望活動を予定している。この道路の重要性については理解されていると思うが、説明にあった資材単価、人件費単価などが高くなっている中でコスト上昇はしょうもない。その中で早く開通いただくためには、引続き、強く要望していきたい。

●委員

本路線は太平洋に面した路線であり、津波のほか、台風による高波も受ける地区に位置すると思われる。南海トラフ地震に伴う津波に対してはこれまでの事業の中でも対策として津波高以上の高さの道路を計画している話も聞いているが、台風等による高波について考慮しているといった話は聞いた記憶が無く、そもそも高波に対する構造の見直しというのはあるのか。

●事務局

基本的に本線のルートや構造については、津波のほか台風等も想定し、内陸側に道路を計画し、波などの想定高さより高い位置に計画している。今後進めていく中で、津波想定高が変わる等による計画の見直しの可能性はありえると思う。

●委員長

ほかにご意見はないか。

●委員

海部インターチェンジのランプ部の計画見直しについては、今回の事業費増に考慮していないのか。

●事務局

現在検討中の状況であり、考慮していない。

●委員

B/C=1.1が更に悪化する可能性があるということか。

●事務局

可能性としてはありえると考えている。

●委員

ランプの計画の見直しとのことだが、本線計画に影響はないということか。

●事務局

本線に影響はない。

●委員

古墳が確認されたとのことで、周辺付近の他の場所にも発掘されるのではないと思うが、今後、更なる見直しが発生する可能性についてどう考えているのか。

●事務局

海部野根道路の古墳群については、昨年度、県による埋蔵文化財調査による確認が実施されており、今のところ他にはないと聞いている。

●委員

古墳は同じ場所に集中していたりするため、今後、見つかるのではないかと感じた。この道路は、地域住民としては本当に避難路としても必要な道路であり、津波対策も含めて一日でも早く整備して欲しいと感じている。

●委員長

ほかにご意見はないか。

●委員

他の地域でも同様の話であるが、事前復興のまちづくりという観点で申し上げると、社会基盤が整備するタイミングや、今度道路が出来るという話になると、社会基盤整備は前向きに進んで行く。私は、道路のネットワークを順番につなげていくと学んできたが、もしかすると、激甚災害が想定されるような地域の事前復興をいち早く進めていくためには、例えば、ぶつ切りによる整備のやり方など、社会基盤を先に整備することによって、その地域の沿線の状況がより改善される方向に進み、結果的にたくさんの方々が住みやすくなるといった部分もあるのではないかと考えている。

当該道路整備は、期待される社会基盤整備と思われるため、防災の観点をどう評価するのか難しい要素ではあるが、これまでの経済的な観点で整備順番を決めていく観点から、こういった特有の地域においては、事前の復興計画など、様々な計画に影響するようなものとして、今後社会基盤の整備に結びつけることが大切ではないかと思う。

●委員長

事業費の削減もたくさん出ている中で今回の切土の見直しは、切り土勾配を変更して補強し対応するとのことだが、例えば勾配を急にすることで、法面崩壊のリスクが高くなるのではないか。そのために補強しているということだと思うが、もし崩壊することがあると、頑張って費用削減したけど、コストのために、また大きな災害に繋がったということになると違うなと感じている。そういった観点も大事にして欲しい。

●事務局

通常、当初計画では、新規事業化される前は詳細な現地条件が分からないため、既存の文献等から、標準的な勾配で設計している。その後、事業化され、地質調査などの結果を踏まえた、より詳細な設計ができ、今回の場合は急峻な地形の中に作る道路で、標準勾配でいくと大規模な切り土になってしまうが、この箇所では、勾配をきつくしても法面補強工法を計上することで、安全な計画としている。

●委員長

当然、そういった検討をさせていただいていると思うが、トータルで考えていただき、コストだけで判断するのではないようにしていただけたらいいと思う。

●委員長

本日欠席の委員の方から何かご意見等はあるか。

●事務局

本日欠席の委員からは、高知東部自動車道をよく利用するが、最近、救急搬送の車をよく見かける。時間短縮効果が救急搬送にも役立つ効果を実感している。さらなるネットワークの接続で一層効果がでることを期待している。といただいている。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。事業を継続とする、事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただくがよろしいか。

(全員了承)

■事後評価案件（原案）の審議

- ・徳島小松島港沖洲（外）地区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－7－1－1」により説明)

●委員長

それでは審議に入る。委員の皆さんからご意見などいただければと思う。

●委員

評価の中にもあったが、脱炭素の効果もあるとのことだが、今、ご存じのとおり産業界、サプライチェーンまで含めた脱炭素の要求がある中、物流も脱炭素のことを考えなければいけない。

今回のようにCO2の削減に繋がるのであれば、B/CのBの部分に積み上げ評価することができないかと思う。現時点でもできなくはないと思うが、今後、こういう指標を、社会に出せるような評価指標として検討いただきたい。

●事務局

環境に対する便益の貨幣換算は、マニュアルでCO2の貨幣価値原単位が設定されている。課題として、事業実施の効果によるCO2の削減量から港湾工事に伴い発生するCO2を差し引く必要があるが、このCO2の排出原単位が工種毎で設定されておらず、実際の削減量算定が困難であるため貨幣換算をしていない。

●事務局

こちらからの質問になるが、先生の評価のまとめイメージは、この事業評価の必要性として、今こういう便益はないためこういう方法を考えて修正したほうがいい、という意見なのか、このまとめ方でも良いが、こんな意見もあるということなのかをお教え頂きたい。

●委員

今のお話を聞くと、内部的な検討はしていると理解するため、この結論的なところはこれでよいと思っている。今後、そういった社会的議論が高まる中で、こういった事業を国としても、また、産業界としても、進めていただきたいという思いもあり、発言した。よろしくお願いします。

●委員長

他、いかがか。

●委員

岸壁を整備することにより、岸壁のにぎわいの創出にも寄与されると思われる。

そうなるとクルーズ船等観光船も来港頻度が増えてくるだろうし、それに伴う着岸料、停泊料等の収入が増えてくると思う。こういったところは便益として計上出来るような気がするが、その辺りはいかがか。

●事務局

岸壁使用料については港湾管理者である県に利用者が納めるようになっている。それを財源として県は港湾施設の維持管理を行う形となっている。しかしながら岸壁使用料を便益として計上することになっていない。

●事務局

本事業を整備した場合、徳島小松島港で岸壁使用料の収入があるが、整備なしの場合も神戸港で同様の収入が想定されるため、便益としてはキャンセルアウトになる。そのため、岸壁使用料は便益として計上していない。

●委員

貨物の取扱量が増えると輸送コストにも純益がでてくるだろうし、クルーズ観光の船においても停泊が増えてくるとも想定できる。クルーズ船が来港して観光客が地域観光等で消費する費用については便益に反映出来るのか。

●事務局

クルーズ船が来て観光客が下船してそこで消費する便益については、純便益で実際の効果のため計上することとなっている。本来、貨物の輸送コストの削減の観点と、観光で消費した便益を計上することとなっている。

●委員長

本日、ご欠席の委員の方から何かご意見等はあったか。

●事務局

ご意見などは無い。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。今後の事後評価および改善措置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、まとめさせていただくがよろしいか。

(全員了承)

●委員長

以上で、本日の審議は全て終了となるが、全般を通してご意見のある方がいればお願いしたい。

(意見なし)

●委員長

以上で、今回の対象案件についての審議をすべて終了とする。委員会のスムーズな進行に当たり皆様のご協力に感謝申し上げたい。最後に、議事次第 8、その他として事務局より説明をお願いする。

■上記について、事務局から「連絡事項」により説明

●委員長

ただいま事務局からご案内があったように、第3回の委員会についても、準備が進んでいるということなので、皆様よろしく願います。それでは議事進行を事務局の方にお返しする。