

令和6年度 第3回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事要旨

1. 日時：2024/12/03 14:00～16:20
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、山中委員、中澤委員、岡田委員（WEB）、森岡委員、土居委員
四国地整：局長、次長、次長兼総務部長、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）

■再評価対応方針（原案）の審議

- ・高知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-5-1-1」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をよろしくお願いする。

○委員

追加になった香南工区だが、そこから東側の夜須のあたりというのは今回入っていないのは、何か理由があるのか。

○事務局

香南工区の東側については、海岸事業の特殊性によるが、エリアとしては、港湾区域になり、港湾事業、県の方で実施していくことになる。

○委員

県の方で可能な工事だということの部類になるということか。

○事務局

その通りである。

○委員

承知した。

○委員長

他いかがか。

○委員

高知県にとっては非常に物流を支える道路が通っているということで大変重要な事業であると思うが、一方でこうしたハード事業をおこなった際に、ハードだけだとリスクが下がって、また住居、工場、事業所の立地が行われて、さらにリスクが高まるような事態が起こるような気がするが、自治体及び県と、ソフト対策の面での連携というのはどういった状況になっているのか、教えていただきたい。

○事務局

このエリア、耐震対策によって、L1クラスの津波では浸水しなくなるが、L2津波では依然としてやはり浸水するという箇所である。

今回追加提案する編入を提案するに当たり、やはり市とも、市の側にもしっかりとソフト対策をやってもらうということで、市の方では例えば、背後地にある保育園を統合して浸水範囲外に統合して移転するという取り組みだとか、あとは事前復興計画といい、被災した後に、まちづくりの計画などで、また津波防災地域づくりの推進計画を作ろうという取り組みもあり、海岸堤防のハード整備だけでなく背後地のまちづくりをどうするかということも併せて考えていこうとされていると伺っている。そういう動きと、連携しながら事業を進めていきたいと考えている。

○委員

承知した。

○委員

この事業ではヘッドランド6基の設計変更で、かなりの額の予算を縮減することができている。これまで私見た中で一番、削減されている場合のことではないかなと思っているが、その中の要因として、建設残土の処分費をうまく、処分をそちらの方にまわしていくということで、うまくコストカットができていると。ぜひこういったものが、他のところでもできるようであれば、是非やっていただきたいと思うので、意見として出させていただく。

○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

新規工区の追加対策を国が行わなければ、誰が行うのか。というご意見、ご質問を伺っている。回答としては、今回の新規工区の追加対策は、高度な技術力や機械力が必要なことであるということから、国で事業を行うことが妥当と考えているところ。松村委員からは特に意見はないというふうに伺っている。以上である。

○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。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道192号、徳島南環状道路

(上記について、事務局から「資料-5-2-1」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をよろしくお願ひする。

○委員

自動車専用道路部分の構造は高架か、もしくはトンネルか。

○事務局

徳島南環状道路は高規格な道路であり、基本的な構造は高架橋となっている。当該区間には、県道や市道が多く横断しているため、立体構造とすることで、交通を円滑にし、渋滞の緩和を目的としている。

○委員

例えば、盛土にするよりも経費が安くなるとか、用地買収で時間がかからなくて早期に完成するということはあるか。

○事務局

事業区間には、高架橋区間のほか、文化の森インターチェンジや上八万インターチェンジなど山間部を通る区間はトンネル構造や盛土構造の区間もある。一部市街地を通る箇所もあるため、連続高架橋にすることで、盛土構造よりも用地幅が小さくできるということもあり、総合的に判断しながら、高架橋構造やトンネル構造を採用している。もちろん、盛土構造が可能なところは盛土で対応している。

○委員長

他、ご意見いかがか。

○委員

徳島市内には住宅等が多く存在すると思うが、災害対策の観点が触れられていないと感じた。国道192号には、アンダーパス区間があるなど、災害が発生した際に、現道が浸水し道路が使えなくなる可能性が高いと感じている。それに対して高架構造であることは、災害時に緊急

輸送道路として使えるなど、災害の観点もあるのではないか。

○事務局

徳島市内は、津波や高潮、河川の洪水のリスクなど、様々な浸水リスクを有している。委員ご指摘のとおり、浸水リスク回避の効果を有した道路事業ではあるものの、今回は、交通渋滞に特化した資料として構成し説明させていただいた。今回頂いたご指摘については、次回の再評価で説明できるよう努めていく。

○委員

徳島市内は吉野川の氾濫や津波等において、国道192号が使えなくなる可能性が高いため、高架構造であることの意義は高いと私は感じている。

○事務局

承知した。

○委員

費用便益分析比について、今回算出した B/C の値が前回評価の1.1から1.2に上がっているが、具体的な内容を見ると、費用よりも便益の増加が大きかった。特に、走行時間短縮便益が大きくなっているため、B/C が上がっていると思われる。費用については、今後いろんな諸事業により上がる可能性があると思うが、便益についても今後上がる可能性があるのか。

○事務局

前回算出した便益は平成22年のセンサスの結果に基づく将来交通量をもとに算出している。今回は平成27年のセンサスの結果に基づく将来交通量をもとに算出している。その結果、今回の算出においては便益が上がる結果となった。今後、センサスが見直されると、便益も変わってくることが考えられる。

○委員

今後は、基本的にはプラスになると考えていいのか。

○事務局

今回の徳島南環状道路の便益については、前回評価時よりも、徳島中心部の通過する交通量が増加していることもあり、便益としては増加する結果となった。今回の算出にあたっては平成27年のセンサスを使っているが、令和3年度には交通量調査を実施しているため、今後は令和3年度調査に伴う交通量の見直しが発生する。今後の便益が必ずしも増加するかどうかは、現時点では分からない。

○委員

了解した。

○委員長

私も徳島に住む者として非常に期待している事業であり、ぜひ早期に進めていただくことを期待している。

本日、ご欠席の委員の方から何か意見等はあったか。

○事務局

1件いただいている。

『当該周辺道路をよく利用しており、渋滞が激しい地区と認識している。早期整備をお願いする。』という意見を頂いている。

我々としましても、早期整備に努めていく。

○委員長

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。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道11号、大内道白鳥バイパス

(上記について、事務局から「資料-5-3-1」により説明)

○委員長

それでは審議に入る。委員の皆さんから意見などいただければと思う。

○委員

残土について、周辺公共事業での受け入れタイミングが合わなくなつたとのことで、仕方がないと感じる部分もあるが、35キロ程度離れた高松空港を持って行くとなると、かなりのコストが生じてしまう。当初1.5億の見積からすると、かなり増えてしまった。建設残土については、厳密に管理をされていることは重々承知しているが、受け入れと搬出のタイミングを調整することについて、もう少し工夫出来ることはなかったのかなと感じた。今回高松空港に搬出することであるが、事業が進む中で、新たに近場での受け入れが可能になるといった可能性はあるのか。

○事務局

残土については、その都度、建設発生土システムで状況確認しており、当初は受け入れ可能な場所があったが、事業が進むにつれ、受け入れるタイミングと搬出するタイミングが合わなくなつたことが要因と認識している。

今後、近傍の搬出できる場所や環境が新たに整えば、協議等を進めるなど検討していく。

○委員

工事周辺地域での受け入れがないと、場合によっては、数十億円以上もしくはそれ以上の増額になることが予想されるため、現時点では、高松空港ということであるが、将来的に調整できる場所が整うのであれば、見直し含めて、進めていただきたいと思う。

○委員長

他、いかがか。

○委員

建設発生土の活用は、現状では県を跨ぐ利用というのは可能なのか。今回の事業箇所である東かがわ市は徳島県との県境に位置するため、徳島側に持つて行くようなことが可能であれば、視野に入れることは可能か。

○事務局

国土交通省では、公共建設工事における「リサイクル原則化ルール」に基づき、原則、50キロ範囲内であれば県外でも搬出は可能となっている。今回は高松空港と調整し、搬出することとなったが、今後も範囲を広げて受け入れ可能な場所がないか検討していきたいと考えている。

○委員長

他、いかがか。

○委員

三本松駅前の混雑が緩和されることは理解しているが、讃岐白鳥駅前はそれほど混雑していないと感じている。東の方からインターチェンジまでの計画について、事業が進んでいる中ではあるが、必要性について疑義を感じている。手前の国道318号で合流させることも一つの手段だったのではと感じている。過去から計画され進んでいる事業であるため、今回の事業に対して今から中止とは言わないが、今後事業を進めるにあたっては、必要性について議論を深めながら進めて欲しいと感じた。

○事務局

これまでの開通により、一定程度交通の転換が進んでいるものの、現状の転換率は40%程度となっており、主要渋滞箇所の解消には至っていない。現在工事を進めている東側の区間及び西側の区間がつながることで、更なる交通の転換が進む事業であり、また、東側区間の現道11号は、洪水等による想定浸水区域に含まれており、実際に、今夏の線状降水帯に伴う豪雨により、冠水被害が発生している。地域の方からも早期の全線開通を要望等いただいているところであり、必要な事業であると認識している。

○委員

現道が浸水区域にあり、新しくできる道路は、高架構造の道路ではないものの、規格の高い道路により浸水しないということに対して、地域の方々の理解が得られているのであれば良いと思う。

○事務局

我々もデータ的な効果だけを一方的に示しているため、地域の声や、事業の必要性、例えばB/Cに含まれない効果など、きちんと説明すべきだと感じたので、次回からは、反映させていく。

○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

本事業につきまして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。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

- ・【一体評価】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 大方四万十道路
 - 一般国道56号 宿毛内海道路（宿毛和田～宿毛新港）
 - 一般国道56号 宿毛内海道路（宿毛新港～一本松）
 - 一般国道56号 宿毛内海道路（一本松～御荘）
 - 一般国道56号 宿毛内海道路（御荘～内海）
 - 一般国道56号 津島道路

(上記について、事務局から「資料-5-4-1」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

事業費が28億円増となったトンネル支保工パターンについて、トンネル掘削において当初想定していた岩質から実際トンネルを掘り進めていくと、予定よりも岩質が悪く、支保工を変更し、費用がかかるということは、昔から同様の事例のある課題と認識していて、今回の事業に關していることではないが、これまで蓄積された数多くの事業費増の事例を踏まえ、設計のやり方の見直しや指針の変更などといった新たな考え方や知見はあるか。

○事務局

道路事業の事業費増については、現在、東京でも議論されており、これまでに蓄積された実績などから想定される事業費を新規事業化の段階から一定程度見込めないか、といった観点で議論がされていると聞いている。本省の議論を踏まえながら、極力事業費増というのが抑えられるように努めていきたい。

○委員

平串トンネルに隣接する見付トンネルは現在掘削中ということだが、見付トンネルの掘削においても平串トンネルの結果を踏まえ、既に岩質の変更を見込んでいるなど、今後の見付トンネル掘削における事業費増の可能性についてお聞きしたい。

○事務局

見付トンネルについては、現在施工中であり、現状湧水の発生が確認されている。今回の事業費増においては、現在既に発生している事象については、平串トンネルで判明した内容を踏まえ金額を計上している。ただし、見付トンネルが貫通していないため、判明している事象の中での見込みとして計上しているが、今後の地質状況等によっては更なる変更になる可能性も否定できない。

○委員

28億円増の金額に見込んでいるということか。

○事務局

平串トンネル、見付トンネル、不破原トンネル、この3つのトンネルの中で、見付トンネルは掘削中ではあるが、増加分は見込んだ状態の28億円としている。

○委員

わかりました。

感想になるが、トンネル掘削において、岩質が良かったため、安く完成したなどというのはなかなか無いものですね。

○委員長

他、いかがか。

○委員

標準幅員が12mと10.5mと混在しており、中央分離帯があるかないかの違いだと思うが、交通量などによって決まっているのか。どういった理由で中央分離帯のありなしが決まっているのか教えて頂きたい。

○事務局

平成26年以降、高速道路における正面衝突の重大事故が発生したことなどから、安全性確保の観点等を踏まえ、見直した経緯があり、現在は12mの幅員とし、中央分離帯を設置している。10.5mの幅員についても、インターチェンジなどの幅員に余裕があり対応が可能なところには、12mの幅員に見直している。

○委員

今は、標準12mが基本になってきているということか。

○事務局

そのとおり。

○委員長

その他、いかがか。

○委員

国道56号はよく利用していて、特に南に行くときに、救急車とよくすれ違う。それも1台、2台とかではなく、かなりの台数すれ違うことが多い。これまでの整備により地域の方々から高知市内の病院に行く際に時間が短くなったとの意見を聞いており、道路整備について大変感謝されているようであった。ぜひ、一日でも早い全線開通を願っている。

一方、高知側の残土に関する費用の増額については、地元との調整が難航し、運搬先が遠くなり9億円の増額となっている。もちろん、いろいろな事情があって、受入れが困難になったのだとは思うが、例えば、これまで以上に地元とのコミュニケーションを日頃からとするなど、お互いに信頼できるような関係性を構築するなどすれば、費用の増額が発生しなかつたのではとも感じている。残土の管理が事業費増にとってキーとなってきているため、地元との調整や関係性をこれまで以上に進めていただければと感じた。

○事務局

ご指摘の通り、残土の取扱いについては、事業費変動の大きな要素となっており、今回の箇所については、地元との了解を得て進めていたところであるが、浸水を心配される方であったり、行政不信の方であったりなど、受入れについてご理解をいただけないという中で、今回別の箇所への変更が必要になった。委員からの意見を踏まえ、今後もこれまで以上に地元に寄り添いながら事業を進めて参りたい。

○委員

今後の事業計画の見直しについて、多くのコスト縮減が可能なのか？もしくは見込まれるということか？今回の取組みにおいてどのくらいの費用対効果を見込んでいるのか、教えていただきたい。現時点で残事業 B/C=0.9 ということで、今後、道路の用地買収などが進んでいくが、一方、南海トラフ地震の発生の懸念もある中で、必要な道路整備を進めるうえでの見通しをお聞きしたい。

○事務局

道路のルート決定等に際しては、土の配分を考慮し設計しているが、今回区間については、山岳部であることから、高知側の事業費増となった要因など、事業費における土の取扱いが大きな課題になることも踏まえ、事業計画の見直しを行い、縦断計画を変更することで、土のポケットの確保や切土量を減らすことを検討している。現時点では詳細設計ができていないため概算値ではあるものの20万m³以上の残土が当初計画で発生すると想定しており、縦断を見直すことで、切土が減り、盛土が増えることで、残土が相対的に減ると考えている。規模感については、詳細設計を進めないと算出できないため、ご理解いただきたい。

○委員

道路の高さが高くなることで津波対策にも繋がるため、コスト縮減と防災を両立する形で、ぜひ強力に早く推進していただきたいと思っている。

○委員長

他、いかがか。

○委員

今年発生した能登半島地震においては、盛土区間が大きな被害を受けたということを聞いています。能登半島地震を踏まえ、盛土は地震の時に弱いといった印象を持っているが、今回、盛土高さを高くすることで、地震対策の観点で、なにか対応策というのは議論があるのか。

○事務局

能登半島地震における盛土の被災状況については、東京の方で議論されており、平成25年以前に施工されたものが比較的崩れているようで、平成25年以降の新しい締め固め基準で施工した盛土については、被害が少ないと聞いている。

今回の計画見直しにおいては、今後、工事を進めていく事業であるため、そういった心配は少ないと考えている。また、地震時においては、盛土構造物の方が、比較的復旧が早いと考えている。

○委員

今後行われる工事においては、新たな基準で施工されるということで承知した。

○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

今回の事業については、3つの意見をいただいている。

一つ目の意見は、「高知県知事等と8の字ネットワークの早期整備の要望を行っており、予算確保に尽力頂き早期整備をお願いする」とのこと。

二つ目の意見も同様で、「本路線は南予地区の命綱であり、地域の期待も大きい事業であることから、早期整備に向けて進めていただきたい。」という意見。四国地方整備局としては、早期整備に努めていく所存である。

三つ目の意見は、「縦断を見直す場合も、事業費の変化の中に示していた粉塵対策など見込めそうなものについては見込んで頂くようお願いする。」という意見。

我々としても、事業費として必要と思われるものは今後適正に計上しておくように努めて参る。

○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。

(異議なし)

■再評価対応方針（原案）の審議

・高松港朝日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-5-5-1」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。

○委員長

事業費の見直しで、岸壁の構造を見直しているが、これが土質調査を踏まえて断面を精査した結果ということで、当初計画から変更計画を見ると、鋼管矢板っていうのがかなり地盤の深い支持層というところまであったっていうのが当初計画。変更計画が棚式っていうことで、もうちょっと浅いところに複数本の杭が打設されるような形になっているが、これだけ見ると、支持層がわりと浅いところにあって、地盤の状況としては、当初考えたよりも悪くないよう見えなくもない気がする。結局、これによって事業費が増ということだが、ここら辺は地盤関係専門ではないので少し不思議な感じである。いかがか。

○事務局

左側の一番のポイントは、一番上の水色のところに粘土層というのがある。この強度が24

キロニュートンということだったのだが、これは新規採択時に最も近い場所、護岸の法線から50m前後のところの1番近いデータを使った。事業採択後に詳細に色々土質調査をした結果、この右の水色のところが非常に分厚かったと。この強度が9キロニュートンということで、非常にこの部分が、全体広く調査をしたときに弱いということで、安全側の設定で、こういう土質条件のモデルを設定しており、基盤層については50mから60mになっているが、一番のポイントはこの水色の方の粘土層が色々と調査をした結果弱かったため、一本の鋼管矢板よりも複数の杭を打つ必要が安全性を確保するために必要ということになっている。

○委員長

なるほど。それをしてると、結局増という形になるということか。

○事務局

その通りである。

○委員長

割とそういう意味では、掘削の深さとしては浅いところで済むが、複数本の杭が必要となるため、その基礎工事の分でどうしても費用が増加になってしまうという。

○事務局

それから当初は、フェリーを利用して施工ということを考えていたため、陸上からの小さな機械で杭を打とうと思っていたが、一方で右側の杭を打とうと思ったときに、やはり海上の杭打ち船で打たざるを得ないということで、機械が大きくなつたというのもコスト増の原因になっている。

○委員長

承知した。

○委員長

他、いかがか。

○委員

同じページだが、杭で打ち込むところはわかるが、上方の構造も変わるのかなというところが気になっている。左の図だと、雑石と裏込石がこういうふうに斜めに組み合わさって支持するみたいな形になっているが、右の図になると、粘性土層をそのまま下に持ってきている形になっていて、そこら辺も何か、実際に測ってみたら違ったのか、それとも何か設計変更とか議論があって見直したのかわからなかった。左と右の杭の打ち込んだところの直下の、この構造。ここをどうしてこういうふうに書いたのかがわからなくて、質問させていただく。

○事務局

左の図面だと、背後にトラックが通ったりして沈下をしたりとか、ここは大規模地震発生時のレベルⅡ対応の、大規模な地震対応なので、地震のときに揺れても困るということで、地震時も使えるようにということで、右のように上の重さはしっかり杭で支える、横の変位もないようにということで、安定した構造にしている。1枚の鋼管杭を並べるよりも、左の方が横も変異が少ないという構造で変更している。

○委員

では、液状化対策とか、災害時の対策をより強くした形で右側の方に変えたというお考えでよろしいか。

○事務局

その通りである。

○委員

承知した。

○委員長

他、いかがか。

○委員

警戒船を追加することで、事業費が4億円アップになっていたというスライドがあったと思うが、これは当初1隻だったのを2隻に変更したということか。

○事務局

ご確認のとおりである。当初は陸上施工であったため1隻だけという考えだったが、海上施工で杭打ち船が来るため、危ないということでもう1隻追加して、その分がコスト増になったということである。

○委員

1隻分が4億円。それは何年か。高いなと思ったため。

○事務局

大体1日、10万円ぐらいである。それが2隻で20万円、今回事業期間も延びたため、トータルで200数十日。海上工事の必要な施工の日だけを累計して約200数十日を計上しているということである。

○委員

警戒船の借り上げに関する標準単価というのが200数十日。

○事務局

海上施工で必要な日数を計算し、その必要な額で積み上げているということである。

○委員

承知した。警戒船とか地元との協議の中で決まっていくもので、それによって金額も妥当な金額になっているはずだと思いつつも、ちょっと高いなというイメージがあったのでお聞きした。お聞きした中で標準的な金額だということで納得した。

○委員長

それでは、よろしいか。

○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

事務局から回答させていただく。本日ご欠席の委員からは、特段のご意見はなかった。以上である。

○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。

(異議なし)

■事後評価案件（原案）の審議

・宿毛港湾池島地区防波堤整備事業

(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

防波堤自体は必要と思っており、事業の必要性についてはほとんど何の疑問もないところだが、気になったのは、池島地区は海拔どれくらいか。かなり低いように見えるが、防波堤があっても災害時の利用はかなり限定されると思ったところ。

○事務局

TP にすると、3.5m とか4m くらいの低いところである。そのため、一旦津波が来ると、浸水

はしてしまう箇所にはなる。

○委員

ここに働いている人たちを逃がすための時間を稼ぐためにも防波堤がいるというのが、この事業自体の必要性。そこはすごく大きくあるのかなというふうに思う。

○事務局

承知した。

○委員長

他、いかがか。

○委員長

最後の方で、自然環境の創出ということで、ケーソン岸壁のところに漁礁を取り付けているが、こういった取り組み結構全国的に取り組まれていると思う。実際にこういう魚礁のところには何か貝がついたり化が見られると思うが、実際の海洋環境、この周辺の環境の改善状況とかを評価したり、モニタリングしたりとかはなされているのか。

○事務局

私たちの事業の方では、モニタリングとかはしていない。ただ、防波堤の背後のところについては、漁礁を設置してから、定期的に何回かは環境の方を確認している。

○委員長

もちろん、それがメインの目的ではないと思うので難しいと思うが、せっかく取り組まれるのであれば、少し本当に環境として改善されているとか、そういう自然環境に与える環境を定量的に評価することは、国交省として実施した方が良いのかなという気もするので、その辺りもぜひ、お考えいただけるといいかなと思う。

○事務局

承知した。

○委員長

他、いかがか。

○委員

スライド3番のところで、移出、木材チップが3割となっているが、木材チップはバイオマス発電用のものか。どこに輸送しているのか。

○事務局

和歌山の新宮になる。

○委員

高知港にもバイオマス発電などがあり、また、県内、四国内もいくつかあると思うが、四国外のところに持つて行っているということか。

○事務局

その通りである。宿毛の場合は新宮に持つて行っている。

○委員

木材チップの量というのは、日本全国で需要量は多くなるのか。

○事務局

燃料としては増えていくのではないかと思っている。実際、山の方での伐採や、また悪い材料が出てくると、どうしても間引くところとかが出てくるので、そういったものがチップとかに使われていく。発電用もそうだが、紙の燃料とかにも使われている。

○委員

そうすると、この港の必要性というのは今後ますます重要であるというような理解でよろしいか？

○事務局

規模が小さいため、そこまで全国的な需要はないが、ただ、高知県の西南地域としては、山から木を出す重要な港であると考えている。

○委員

必要な港ということで理解した。

○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

事務局からお答えする。

本日ご欠席の委員からは特段のご意見はいただいていない。以上である。

○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。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。

(異議なし)

■報告案件

- ・肱川直轄河川改修事業
- ・肱川総合水系環境整備事業
- ・渡川総合水系環境整備事業
- ・中筋川総合開発事業（横瀬川ダム）

(上記について、事務局から「資料－7」により説明)

○委員長

4件の河川事業についてご報告いただいたが、委員の皆様からご質問等はないか。

○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

はい。事務局からお答えいたします。

本日欠席の委員からは特段ご意見等ございませんでした。以上でございます。

○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。それでは議事進行を事務局の方にお返しする。