

## 令和7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7年10月28日(金) 14:00~15:40

2. 場所: 高松サンポート合同庁舎 13階 災害対策室

3. 出席者

委員: 上田委員長、浅川委員、岡田委員、土居委員、中澤委員、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、河川部長、道路部長、港湾空港部長、  
営繕部長 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

・【道路事業】令和7年度から適用する変更点

(上記について、事務局から「資料-5-1」により説明)

○委員長

只今の説明について、委員の皆様からご質問等はないか。

○委員

(特になし)

○委員長

本日欠席の委員からご意見等はないか。

○事務局

特になかった。

■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-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

阿南～徳島東区間の200億円の増額と事業期間の4年延長というのが非常に気になる。用地取得率で見ると、前回から98%で変わっていない。ほぼ用地取得も終盤になりかかっている時にこれだ

けの金額のアップ、さらに工期の延長というのはどうしてあるのかということで気になるところ。アップした理由として、基準の改定や掘削土からセレンが見つかったということがあるけども、用地の取得がほぼ終わっているこの状態で前回から用地取得率は変わっていない状態で、どうしてこのようなことが急に増えるのか、言い方を変えると、もっと事前にわかるようなことができなかったのだからってということが気になるところなのだが、いかがか。

#### ○事務局

今回、委員指摘の通り、200億円の増と4年の工期延伸となっていて、その理由は説明した通りである。用地が90数%買えているのになぜ伸びるのかということについては、今回いくつか説明したとおり、軟弱地盤対策など、地盤の関係であったり、トンネルを掘った時の、重金属の出現だったりなど、現場の状況で少し変わってきている。これは事業着手前に地質調査をしっかりとすれば、防げた側面もある。しかし事業化した時は、既存の文献等の調査でもってある程度地質というものを推定しながら事業を進めている。事業を進めるに当たって、いろんな問題に直面しながら進めた結果として今回のようになったもの。しかし、これからは委員のご指摘の通り、十分調査した上で事業着手というものが必要だと考えており、今後の新規事業化においては、こういった事業費増がなるだけ抑えられるように、調査をしっかりと事業の着手をしていきたいと考えている。

#### ○委員

もう少し教えてほしい。事業着手してからその事業着手された区間の中をさらに細分化し、細分化したものを順番に地盤調査をして工事をするのか。それとも事業着手、その区間全体の、今で言うと、阿南徳島東間の工事着手になった段階で計画路線上の調査等を含めて工事費を算定していくのか。気になっているのが、工事着手と地盤調査のタイミングとの関係。つまり今回の分に関しては工事をしてからわかったというところが多いように思う。地盤調査をどのタイミングでするのかということも、もう少し教えてほしい。

#### ○事務局

事業の進め方に関して、先ほど説明したのは、今後の話をしたが、令和6年度から着工前重点準備というような考え方があり、事業化前にしっかりと事前に調査を行い、必要な事業費をしっかりと見込んだ上で、着手するという方向に変わってきている。地質調査に関しては、事業化段階、また設計段階、そして工事着手段階と地質調査についても必要な調査については、それぞれの段階において必要な調査を実施してきたが、調査が足りない部分や工事に着手した後で、どうしても現場条件が事前に調査したものとは違うといったことが判明し、そういったものに対応するために設計を見直す。それに伴って事業費増が必要になっているところ。

#### ○委員

わかった。今出していただいている表で見ると軟弱地盤対策の追加、当初なかったものが変更で43億円。これは基準等の見直しでそうなった。それは致し方ない部分だと思っている。重金属のものは当初24億円の今回65億円。また、橋梁架設のものが79億円、これが135億円と倍増ぐらいになっている。この理由というのは、調査はしてある程度見込んでいたのだけど、実際工事をする直前になるとさらに条件が悪かった、当初見込みが不足していたということになるか。足りなかったということか。

#### ○事務局

2つの指摘。まず、重金属の関係は、出てくることは想定して、まずはその現場の盛り土の中に封じ込めるというところまで前回の事業評価で説明させていただいた。それ以降封じ込めると、溶し出てくることはない想定していたが、実際出てきた水を観測すると、当初想定していないセレンが出てきたもので。これは現場を動かしている立場からすると、明らかに想定していないことが起こっており、やむを得ないのではないかと考えている。それと7番の橋梁に関しては、ここは当初港湾区域であり、港湾管理者と協議を進めていた。港湾管理者と協議を進めていた段階では、洪水の疎通能力という観点での指摘等はなく、川の流れを一部阻害するような斜材を多く入れ、H杭で密にした設計をしていた。ところが途中協議を進めた段階で河川管理者から洪水流下に関して構造を見直してほしい

という申し入れがあり、協議を重ねた結果、洪水流下がよりしやすくなるような構造に変更したものである。斜材を削減し、構造を変えていった結果、H鋼杭から鋼管杭に変わったということになる。そして、その鋼管の方向も水の流れに沿って設計を変更したこともあって、H鋼から鋼管杭に変更し、事業費増となったものである。協議の過程が複雑になっているが、河川協議の末、こうなったということである。

#### ○委員

用地の取得率は変化していないにもかかわらず、前回からこれまで工事の進捗に伴って新たな問題が見いだされて、その改善のためにこれだけのお金がかかり、また工期が延長するということは理解できた。

#### ○委員長

そのほかはいかがか。

#### ○委員

今の委員の指摘の部分に関して、私も今回、この費用増の数字を見て、やはり以前から感じていたことですが、採択時にB/C1.0以上をもって採択をする一方で、実際には事業を進めながら、いろいろと出てきた改善点や対応しないといけない点に伴って費用が膨れ上がっていくことに、少しモヤモヤがあります。仕方がない面はあるにしても、こうした状況が続くと評価の仕組みや評価に対する信用そのものについて、これでいいのだろうかという不安を感じるということがよくあります。

それはどこにあるのかというと、B/Cを計算すること自体は非常に重要なのだが、これが変動する点である。特に、将来に対する不確実性というものを十分に反映できていないと思う。例えば今回もあったように、実際にやってみれば、いろんな方々の要望だとか、もしくは安全性に対応して変えなければいけない部分が生じること、それから実質的に当初想定を上回るようなことが起きたときなど、最初の段階でリスクプレミアムのようなものを考えておらず、感度分析も±10%くらいの幅でしか見ていない。この点については、この事業というより、評価の仕組みそのものに問題があると考えている。

最初にもあったが、今後はいろいろ柔軟にコスト変化に対応していくという変更など、国交省として、この評価制度自体の仕組みについて、物価上昇やコスト上昇への対応に関して、何か改善の議論がされているのかどうかを伺いたい。

もう一つ、徳島の右下14スライドだったと思うが、海部インターチェンジのところで古墳が発見された件である。文化財には興味があるが、四国の太平洋側で初めて出てきた前方後円墳であり、学識者の方々と十分協議して、五基出てきたうち一・二号は残し、あとは調査で保存するというかたちになっている。ただ、その後調べてみると、保存を求める声や、日本考古学協会から徳島県への要望など、議論が分かれているように見える。この点について、本当に事業を進めて1号基・2号基だけの保存で大丈夫なのか、確認させていただきたい。

#### ○事務局

先ほどの事業費増に関して、ご指摘いただきました件については、先ほどの話と繰り返しになって恐縮けれども、四国に限らず事業費増というものが行われている現状に鑑みて、東京の方でも議論があり、そしてリスク分析を事業化前にしっかりやって事業費をある程度従来よりも精度よく見極めた上で、事業化すると。リスクとして事業化前に見込めるものはしっかり見込んだ上で事業費として計上した上で事業化するという取り組みに現在は変わっているので、我々としては今後、これまでと同様な事業費増というのは、少なくなるのではないかと考えている。

#### ○事務局

続いて古墳の関係について。委員ご指摘のとおり、5つの古墳が出て、1・2号については、完全に残す、3・4号については調査の上ということになっている。これは、徳島県の文化資源活用課であるとか文化庁の調査官等の現地確認を経て徳島県文化財保護審議委員会に諮った上で、そういった結論が文化財保護の観点から、現地保存が2基、記録保存が3基と出たと承知している。今後の展開については、それは我々が判断することではなくて、文化財保護の観点から、結論が出ていると我々は

思っていて、今の段階では、その結論に応じて、尊重しながら進めていきたいと考えている。

#### ○委員

一つ目の議論に関しては、この事業のみならず、他の事業すべてに共通する事柄だと思うが、今後はしっかりそういったリスクに対しても評価の際に考えていただけるということなので、そのあたりはぜひ取り組んでいただければと思う。

二つ目の方は、おっしゃる通り、ここで何か決定するということではないが、実は審議会の資料の中でも意見がだいぶ分かれていたようであり、結論としてはこういった形で一応了承を取られているものの、専門家の間でも議論が分かれていた。それから、保存を求める署名が出されているということを見ると、決定や議論の責任は徳島県にあるとしても、これを事業として進めている国交省としても、十分検討していただく必要があるのではないかと思います。

特に、文化財の保存に熱心な方々が一定程度おられることを考えると、これをもって徳島県に再検討を求めることは難しいにしても、まだ議論の余地がある事象だと感じている。私個人としては心配しているところであり、道路を計画通り通していただくことも大事だが、関係者ができる限り納得できる形にしないと、この事業そのものの評価が毀損されるおそれがある。難しい問題だとは思いますが、そのあたりをぜひ考慮いただければと思う。

#### ○委員長

そのほかはいかがか。

#### ○委員

今回の増額の額が結構大きいという話があって、資料の18ページのようにセレンが出てしまっということで、説明の資料は綺麗に作ってあるけれども、こういうふうに変えたら、溶出をどれくらい減らすことができるのかという、この工事による効果が見えにくい数値が足りないというところが見受けられる。そもそも今どれくらいセレンが出てしまっていて、このまま放置するとこういう被害が出る、こういう危険性があるということを出していただいて、この工法をとることによって、その危険が何%減るとか、0%にはならないかもしれないけれども、そういう事業の効果を明確にしていだかないと、この工法に変えると、これだけ増えるという事実ベースだけだと良し悪しが判断できない。その部分をもう少し入れていただきたいなと。もう一つ、橋梁のところでも思った。橋梁の構造を変えると、ちょっと引っかけりを減らすとか、そういうことで、23ページ。こちら明らかに杭の数が1640本から587本にしたら、引っかけりが減るのだろうなってことはわかるけれども、その効果がこれくらいあるのだってことを示していただかないと、その事業にこれだけ増額をすることの良し悪しを判断する材料として少し資料が足りないのかなと思って拝見した。今回そういう資料はないので、私はそういうふうに疑問に思ったということを報告している。

#### ○事務局

当然の指摘と思う。セレンの状況を申しますとまず環境基準は超えているということと、排水に関しては超えてはないけれど、まだ高い数値を示している。ただ、減少傾向になっていることが一つで、やはり委員指摘の通り、そういったデータも踏まえて、説明しなきゃいけないと思った。それと、次は23ページ、今日数字でもって説明していないが、疎通能力がこの工法に変えたことによって、どれくらい向上して、その向上したことによって、このぐらいの洪水に耐えられるとか、もう少し数字を揃えて次から説明するようにしたいと思う。

#### ○委員

あくまで設計上のもので構わないのでこの工事をやることによる良い効果というものがよくわかるような資料にしていただけると議論にすごく資すると考える。

#### ○委員長

そのほかはいかがか。また、本日欠席の委員からご意見等はないか。

#### ○事務局

欠席の委員からの意見は特になかった。

○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)

## ■事後評価案件(原案)の審議

### ・今治港湾合同庁舎

(上記について、事務局から「資料－６」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

景観上も他の施設との連続性があり、とても良いと思って見ている。防災機能について、屋上避難エリアの確保や、電気室は1階や地下ではなく、津波や洪水が来ても大丈夫な位置にあるなどの取組を行っていると思うが、例えば、周囲の津波避難に使えるところの有無や、この場所にこれだけの建物があることの防災効果など、良い面をもう少し記載した方が良いと思った。資料が少しあっさりしているが、地域の方々の評価もすごく高いと思うので、そこをよく説明していただけると我々の審議にも資すると考える。

○事務局

お話の通り、この建物では、津波浸水想定や高潮浸水想定を踏まえ、電気室や発電室は上階に配置している。また、この建物を整備するにあたり、地元自治体、入居官署関係機関、財務局などと一緒に今治港湾合同庁舎地域連携検討会を立ち上げ、今回の庁舎が地域においてどのような役割を果たせるか、「港湾地区におけるまちづくりに貢献する連携」や「地域の防災に貢献する連携」などを議論しており、その中で、津波発生時に庁舎周辺に滞在していた来港者が一時的に避難できるスペースの確保などの連携方策をとりまとめながら事業を進めたということもある。ご指摘の通り、今後、よりアピールできるような資料にしていきたい。

○委員

すごくいい取り組みだと思うので、ぜひ紹介していただければと思う。

○委員長

そのほかはいかがか。

○委員

職員へのアンケートと外部の一般利用者へのアンケート、いずれにも自転車置場に関する個別意見があった。今回、この事業の事後評価を行う中で、今後の改善に結びつくような提案があったわけだが、それに対してどのような対応をするのか、事後評価におけるアンケート結果の反映のさせ方を教えていただきたい。

○事務局

まずは調査の位置づけの話となるが、この調査は利用者の満足度をアンケート形式で把握するもので、その結果は、利用者がその施設に期待する条件を満たしているかに左右されること、維持管理や運営による影響が排除できないこと等を踏まえ、本来の整備目的に合致しているかの評価として利用するには必ずしも適していないことから、「参考」の扱いとしている。

「狭い」という個別意見に関して、2ページ目をご覧頂きたい。設計段階では南側からだけではな

く、北側にも入口を設けて一般開放する予定だった。しかし、施工中に敷地北側に建物が建ち、入口が南側だけに変わったことが、狭く感じられるようになった要因の一つではないかと分析している。

「動線がわかりにくい」という個別意見に関して、3ページ目をご覧頂きたい。色彩について、みなと交流センターとの調和に考慮し、庁舎も自転車置場も、黒を基調とした外観としている。また、自転車が外側から見えない形状であることも自転車置場の位置がわかりにくい要因の一つと分析している。

このように個別意見の内容を一つ一つ分析し、今後の施設整備や改修の際に活かしていきたいと考えている。

#### ○委員

よくわかった。この庁舎が、広く多様な人を呼び込むというより、目的のある方が利用するということも踏まえ、自転車置場の要望があるから、たちまち広くしないといけないということでは無いと思う。ただし、事後評価をする中で、そのような意見があったということも、今後の施設の維持管理の中で反映していただけると良いと思い聞いた次第である。

#### ○委員長

そのほかはいかがか。

#### ○委員

事業評価の付加機能の中で、木材の利用促進という項目があるが、庁舎内で木質化しているのは玄関ホールだけか。また、車庫の木造化について、建築的には何故車庫が木造なのかと思っており、この車庫がどのような木造なのか説明していただきたい。

#### ○事務局

制度として、国が整備する公共建築物は、原則として木造化を図ることとされているが、今回の入居官署である海上保安部のような災害対応を実施する機関が入居する施設は、高い耐震性能が必要かつ木造化しないことが認められていることもあり、来庁者へのアピールにもつながるように玄関ホール、他にも武道場などで内装の木質化を行っている。その一方で、これに該当しない車庫や自転車置場は、木造化を実施している。資料の中に、車庫の写真はないが、色彩は庁舎などと同じく黒を基調としており、一見木造に見えない外観である。

#### ○委員

自転車置場の写真からは、屋根の部分に若干木材が使われているように思ったが、車庫も同じような感じか。メインの構造を木造にして、実際は外壁で囲って木造に見えない感じの建物か。

#### ○事務局

車庫は、基礎以外すべて木造である。おっしゃる通り、木材現しとはなっていない。

#### ○委員

あくまでも木造であるが、木製のイメージは外側に出てこない形ということか。庁舎内は木質化をしており、車庫等は木造であるが、一般的には木造に見えない建物であると理解した。

#### ○委員長

そのほか意見はいかがか。また、本日欠席の委員からご意見等はないか。

#### ○事務局

欠席の委員からの意見は特になかった。

#### ○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行う。「今後の事後評価及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)

■報告案件

・重信川直轄河川改修事業

・重信川総合水系環境整備事業

(上記について、事務局から「資料－7」により説明)

○委員長

2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

重信川直轄河川改修事業の方だが、事業効果の算定において、浸水域に何人住んでいるとかいうことで、ベネフィットの方を計算されるかと思う。スライド6枚目を見ると事業の実施前には最大孤立者数というのがあるのだが、この事業を実施前というのは、これは平成20年からスタートして終了は令和19年で考えているが、2030年から30年の事業これは30年間においては人も減るだろうし、住んでいるところも変わるだろう。だけど、そのBの方の計算の仕方は、前回の時の評価の数字と思ってよろしいか。浸水面積とか電力停止影響人口とかいうところ。

○事務局

事業費については整備期間30年間、平成20年から令和19年のものを入れている。効果については、評価の基準年を今年度にしており、人口であるとか資産である数字も今年度時点の数値から便益を算出しているということになる。

○委員

今年の直近の数字を使って便益を取り出すということで理解した。

○委員長

次の質問をお願いします。

○委員

事業評価の便益算出をCVMでやったということ、それはよいが、その自然再生事業の当初の目標みたいなものが多分あると思う。それぞれの項目に対して、そういったものの達成度っていうのは、十分達成できたという前提のことでよろしいか。成果として。そちらについてお聞きしたい。

○事務局

目標となる指標種等はこの資料には入れていないが、11ページ右のところに各々各地点で行った自然再生の内容を示しており、1番で言うと、松原泉の再生ということで、ここについては泉を再生することを目標にしている。2番目は霞堤の湿地環境を再生するというので、湿地環境の面積を目標としている。これらの環境で生息する指標種の調査はやっているが、今回の資料には指標種の表示ができていない。ヨシ原についてもこのヨシ原が再生された量。これも面積を目標として実施していると。そういうことでその動植物の種というよりは面積であるとか、指標種の生活環境を評価しているというのが今回のこの重信川の評価ということになっている。目標は概ね達成できていると考えている。

○委員

どうしても生物とかが入るとなかなかいろんな自然条件によって左右されるところは大きいけれど、こういった形で場の環境整備でいくと、それなりの当初の目的っていうのは達成しやすいかなとは思いますが、もちろんされているということで評価させていただきたいと思う。

○委員長

そのほかはいかがか。また、本日欠席の委員からご意見等はないか。

○事務局

欠席の委員からの意見は特になかった。

○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、その他として全体を通しての意見、運営についての意見でも結構であるが、委員、事務局含めて何かあるか。

(意見なし)

○委員長

それでは議事進行を事務局の方にお返しする。

以上