

平成16年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会

議 事 録

1. 日 時 平成16年12月2日(木) 14時00分～17時10分
2. 場 所 サンイレブン高松 4階
3. 出席者 委 員：柏谷委員長、井原副委員長、大年委員、鈴木委員、
谷口委員、平尾委員、村上委員
整備局：局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
港湾空港部長、営繕部長、用地部長 ほか
4. 配布資料
資料 - 1 第2回四国地方整備局事業評価監視委員会議事次第
資料 - 2 委員名簿
資料 - 3 根無谷第二号堰堤
資料 - 4 一般国道55号 日和佐道路
資料 - 5 一般国道55号 高知南国道路
資料 - 6 一般国道56号 須崎道路
資料 - 7 一般国道440号 地芳道路
資料 - 8 一般国道197号 鹿野川道路(事後評価)
5. 議事
 - 1) 開会挨拶
 - 2) 再評価審議
審議対象事業について、事務局より資料 - 3～7に基づき説明し、審議を実施。
 - 3) 事後評価審議
報告事項について、事務局より資料 - 8に基づき説明し、審議を実施。
6. 審議対象事業に対する委員からの主な意見(以下で(事)は事業者の説明)
 - 1) 根無谷第二号堰堤について

本堰堤事業は着手が平成元年度であり、期間を要しているが砂防事業はそうい

うものなのか。また、平成7年から9年における事業費が空白になっている。それはなぜなのか教えていただきたい。

(事) 砂防事業全てが時間を要するものでは決してない。本事業の場合は地質条件など様々な条件があり、このようになっている。また、事業費の空白について、当時は吉野川流域と重信川流域で事業を実施しており、吉野川流域の優先度が非常に高くなったということで、3年ほど予算が回せない状況になり、やむなく休止になった。

過去の災害でも流木が発生しているが、その流木が堰堤内に溜まることにより、土砂の溜まる量が減少し危険度が増すと推測されるがどう考えているのか教えていただきたい。

(事) たしかに出水後、普通のコンクリート堰を見ると、袖部にうずたかく流木が溜まったりし、次の出水時に危険になったり、予定している貯砂量が確保出来ないこともありうると思う。やはり異常に堆積したり、異常に流木が出てきた時は、そのまま放置するのではなく、クローズタイプの堰であっても取り除く必要があると思う。

砂防ダムは作ってしまえばそれで終わりのような感じがある。そこに本当に計画通りの土砂の流入があったのかとか、その後に堆砂する土砂についてのフォローはどのように考えているのか教えていただきたい。

(事) 毎年1回、既設の全施設を巡回点検し、異常に土砂が堆積しているとか、様子が違う状況が発見されたら堆砂測量をし、どのくらい土砂が溜まっているのか調査を実施している。それでも不十分なところがあり、もう少し網羅的に砂防堰堤の堆砂状況を調べる必要があると感じている。

便益評価の中に安心感という言葉があるが、安心は前面に出さない方がよいと思う。安全性は高まったと思うが、安心感を前面に出し過ぎると地元の防災意識の低下を引き起こす危険がある。「安全性は高まったが安心はできません」というのが本来の考え方である。

(事) 今回試み的に示した指標であるが、指摘のとおり安心してもらっては困るので、表現に気を付けたいと思う。

費用便益の中に人的被害軽減効果があり、これは平成16年2月に技術指針が策定され算出したということであるが、どのような考え方をしているのか。また、試算便益の安全安心効果であるが、これからはこのようなことも大切だと思う。これは平成12年にできたマニュアルにCVMの効果などを掛けて新し

い手法としてつくられたのかお伺いしたい。

(事) 人的被害の計算方法は、まず保全対象のエリアの平均年齢を出し、後何年平均的に生存されるかを出して、平均年収にこれからの残りの年数を掛け、係数を掛け算出している。次に安心の指標であるが、こちらは土石流の便益計算マニュアルに載っている指標である。この中にはたくさんの指標があり、その中から現場に合うものを選定した。ただ、まだまだ改善の余地があると思っている。

直轄砂防事業の目的として、水系砂防と地先砂防の二つがあるとのことであるが、それはいずれも浸水被害の軽減効果みたいなことで、あえて事業を目的別に分けて分類毎にその効果を計算されているのかお伺いしたい。

(事) 明確に二つに分けて計算をし、それを合算する形をとっている。

整備率という言葉は若干分かりにくいので、もう少し分かり易くして頂きたい。次に基本便益と試算便益であるが、この表現はいいとは思わない。もっと分かりやすい表現を使う方がいいと思う。こういうことを考えたらというふうに概算を出すことは好ましいが、あえて試算として計測した結果が、もともとの基本便益と重複していないのか。そこをキッチリと押さえておかないと、膨張する嫌いがある。

(事) 整備率については、要整備土砂量、止めなければならない土砂量を分母とし、今まで作った施設で調節できた土砂量を分子にしている。この土砂量のうち何パーセントを施設でコントロールできてるかということが整備率である。試算については検討させていただく。

残事業費が542億円で、現在価値にしたら171億円で3分の1に減るということは、今後50年くらい事業がかかるということか。

(事) 単純計算すると50年以上である。

他の事業費に比べると砂防の事業費は非常に少ない。しかし、近年の災害を見ると人的被害について砂防事業の役割は非常に大きい。本年は痛ましい災害が多かったいい機会であるので、砂防事業費を見直して、50年も待つことのないよう、全国的に砂防の問題を見直して頂きたい。

2) 一般国道55号 日和佐道路について

この道路はトンネルが多く追い越し車線が物理的に難しく取れないのではな

いかと思うが、たまたまこの区間はトンネルが多いことから追い越し車線がないのか、或いは完成2車線の地域高規格道路は追い越し車線を作らないのか教えて頂きたい。また、費用便益計算に用いた完成時の走行速度は何km/hで設定しているのか。

(事) 2車線整備であり基本的に追い越しはできないが、延長が9.3kmと非常に長いので途中に追い越しができる区間を設けている。設計速度は70kmである。

時間短縮便益と経費減少便益は地域によって差があるが、地域のよっては30分短縮されるともの凄い効果がある。それで明細計算すると非常に便益が高くなる。そのところが大事である。時間評価便益はマニュアルに従うだけでなく、これだけやって何分節約されたとか、それ以上に市場が広がるとか、活用があることを誘導していかないと、道路整備についての制約のような形になってくるような気がする。これはとても大事なことである。

(事) 観光も含めていろいろと研究していきたい。

本事業は8の字ネットワークの一部であり、それらはすべて連結して完成となる。2車線では狭いが先のことを考えるとやむを得ないので、整備を進めて頂きたい。南海地震対策としても必要であるし、救急医療にも必要である。こういう評価の仕方もそうであるが、これによる人的被害を考えた時の効果をプラスすればもっとも効果はあると感じている。

3) 一般国道55号 高知南国道路について

この道路は南海沖地震の対策として非常に大事である。そのために特別に工事費を投入してしなければならないことがあるのかどうか。あるとすれば幾らぐらいなのか教えて頂きたい。

(事) 特別な対応というか、路面のレベルを津波が来ても心配のないところまで上げるという部分があるとすれば算出可能であるが、特段切り離してはいない。

高知インターの設置場所は平成10年の高知水害の時、大きな浸水被害を受けており、ゼロメートル地帯でもあり、津波による氾濫もある。この道路ができると災害時に非常に有効だということは理解できるが、その道路は盛土かそれとも高架かお伺いしたい。

(事) 本線部分は殆どが高架で、インター部分は盛土である。盛土により高台が

できるのでそこを避難地として、供用以前から活用できると考えている。

この道路を建設することにより、その地域の浸水災害に対する影響があるような気がするので、地域の防災計画との絡みで検討して頂きたい。

有料・無料についてはどう考えているのかお伺いしたい。

(事) 3～4工区については新聞等でご案内のとおりコスト縮減の関連もあり、ほぼ無料化になるかと思われる。1～2工区については有料・無料の議論はされていない。

4) 一般国道56号 須崎道路について

5kmの道路で供用年が平成42年というのは、どうしてこんなに長くかかるのか教えて頂きたい。

(事) 暫定供用は平成20年であるが、便益計算のマニュアル上、4車線の供用年を示している。

暫定という言葉が気になる。もともと道路は一旦作ってしまえば、後で拡幅を行うと余分にお金がかかる。だから最初から完成の規格でやるとか、ゆくゆくは4車線の規格にするけれども、やむを得ず暫定2車線にしたとか、そういう暫定の意味が、本当に地域に充分浸透しているのか、もっと分かり易くして頂きたい。四国の場合は特に暫定の言葉が出るので、暫定で行った場合と当初の完成で施行した場合のコストを計算して、これはどうかと訴えて行った方がよいと思う。

須崎市の津波に対する防災対策を考えると、須崎道路が高架で作られている場合と盛土の場合では、防災計画にも非常に影響を及ぼすことになる。道路を計画する場合、経済性とか、災害時の緊急輸送とか、そういう道路の効用だけに限定したものでなく、地域の防災のような考え方で道路計画であってほしいと思うが、どのように考えられているかお伺いしたい。

(事) 具体的に沿線の自治体との防災計画との整合性は図れていないが、これについては整備局の中でも検討会を設けてこれから進めようとしている。いずれこの高規格道路がそれとの連携を取って上手く機能していけば思っている。

5) 一般国道440号 地芳道路について

この道路の有効性は非常に高いので早く進めて欲しい。工事の特徴として湧水が多いが、カルストに溜まっている水が全部出たら湧水が無くなるというふう
に考えられるのか。また、湧水により工事費が高くなるとか、工期も非常に長
くなるという問題は解決したのかお伺いしたい。

(事) 湧水については現在も毎分15トンくらい出ているが、近くを流れる川の
水量は湧水発生後低下しており、流れている水の総量は変わっていない。大
雑把に計算すると、四国カルストに降った水が浸透するが、それが今流れて
いる水と試算的には合ってくる。工事費については、薬液注入や補助工法に
より増加している。

参考資料として、通行止めに伴う迂回便益があるがこれは興味深い。もう少し
詰めていただきたい。これまでのマニュアルに従った通行止めによる迂回便益
ではなく、その時のコストをどうしているかというときに、当初の336億円
ではなく、問題なのは便益の差である。33号が通行止めになった時と、その
延長圏の便益が帰着する範囲だとか、人はどうかとか幾つかシミュレーション
されているが、非常に大事である。積極的に独自の便益評価を出される方がよ
い。

(事) 山間部の道路では便益は人口集積地ほど多くなく、コストはトンネル等で
多くなり、山間部の道路のB/Cの考え方をどうするかが四国の課題である。
B/Cのみで道路整備の必要性を出すことには限界があり、ご指摘のように
迂回路とか別の点を加えた考え方をご教授頂きたい。

この事業は、いろいろな意味で光るものがたくさんある。技術的には水準の高
い工事をやっており、地芳の問題があり、梶原には町民のみなさんが一体とな
ってやられている事業がある。だから、全体の記録集を出して、技術者に伝え
るだけでなく、もっと広範囲な人に伝えるような記録集をぜひ作って頂きたい。

6) 一般国道197号 鹿野川道路(事後評価)について

特に意見なし。

7. 再評価審議結果

審議対象事業5件について審議した結果、以下の結論を得た。

1) 根無谷第二号堰堤について

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

2) 一般国道55号 日和佐道路について

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

3) 一般国道55号 高知南国道路について

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

4) 一般国道56号 須崎道路について

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

5) 一般国道440号 地芳道路について

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

8. 事後評価審議結果

審議対象事業1件について審議した結果、以下の結論を得た。

1) 一般国道197号 鹿野川道路について

本事業に対する事業者の評価は「妥当」である。

以上