

# 平成17年度 第1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17年9月29日(木) 13時15分～16時15分
2. 場所 「全日空ホテルクレメント高松」3階「玉藻」西
3. 出席者 委員：柏谷委員長、大年委員、鈴木委員、那須委員、林委員、村上委員  
整備局：次長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、道路部長 ほか
4. 配布資料
  - 資料-1 第1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 再評価及び事後評価を実施する事業の一覧表
  - 資料-4 一般国道192号 徳島南環状道路(再評価)
  - 資料-5 一般国道11号 坂出・丸亀バイパス(再評価)
  - 資料-6 一般国道11号 小松バイパス(再評価)
  - 資料-7 一般国道33号 三坂道路(再評価)
  - 資料-8 一般国道33号 越知道路(再評価)
  - 資料-9 一般国道56号 土佐道路(再評価)
  - 資料-10 一般国道56号 一本松町改良(事後評価)
  - 参考資料-1 国土交通省四国地方整備局事業評価監視委員会規則
  - 参考資料-2 国土交通省四国地方整備局事業評価監視委員会運営要領
5. 議事
  - 1) 開会挨拶
  - 2) 委員長選出  
委員長に柏谷委員、副委員長に井原委員を選出。
  - 3) 再評価審議  
審議対象事業について、事務局より資料-4～資料-9に基づき説明し、審議を実施。
  - 4) 事後評価審議  
審議対象事業について、事務局より資料-10に基づき説明し、審議を実施。

## 6. 審議結果

再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

一般国道 192 号 徳島南環状道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道 11 号 坂出・丸亀バイパス

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道 11 号 小松バイパス

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道 33 号 三坂道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道 33 号 越知道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道 56 号 土佐道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

事後評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

一般国道 56 号 一本松町改良

「事業の効果は発揮されている」とする事業者の判断は「妥当」である。

## 7. 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）

### 【再評価】

#### 1) 一般国道 192 号徳島南環状道路について

①外部経済効果の試算に用いる原単位とは、どのようなものか教えていただきたい。

（事）外部経済効果は試算の段階であるが、今回は「道路投資の評価に関する指針（案）」に基づいて算出した。

②徳島南環状道路における、津波や地震等の防災対策的な観点からの効果評価はどうなっているのか教えていただきたい。

（事）地震時の復旧活動を念頭においた便益は算出していないが、災害時の役割としては徳島南環状道路は第 2 次の緊急輸送路として指定されている。仮に国道 11 号、国道 55 号が不通となってもバイパス機能を果たすことができるので、災害時の救援活動等を支える上で大きな効果があると考えられる。

③徳島地域に大きな効果を与える道路になることが予想されるだけに、沿道の無秩序な開発について、都市計画サイドとも連携し、景観形成において十分配慮していただきたい。

(事) 了解。沿道環境が良好となるよう都市計画部局とも十分連携してまいりたい。

## 2) 一般国道11号坂出・丸亀バイパスについて

①混雑度というのはどういう概念であるか教えていただきたい。

(事) その道における渋滞しないで定常的に走行している単位時間あたりの交通量を分母とし、実際の交通量を分子とした数値である。日交通量で計算され、この数値が1.3を超えると朝夕のピーク時等に渋滞が発生し、1.8を超えると恒常的な渋滞状況を呈するというのが一般的な目安である。

②物流の効率化や地域間連携が整備効果というのは、渋滞解消や災害対策、救急医療活動に比べて優先度が低いと感じられるが、意見をお聞かせいただきたい。

(事) 本バイパス工事は昭和46年から取り組んでいる長期事業で、残された区間が一番西側の現道区間ということである。残区間での整備効果を強調して説明したが、バイパス事業全体として、渋滞解消等の整備効果は明らかである。

③事業化して非常に長い時間がかかっていると説明があったが急速施工法のような短期ではなく、全体的な工期を縮めて、早く投資効果を出すという工夫は考えられないのか。

(事) 坂出・丸亀バイパスが事業化した当時は道路ネットワークそのものが不足していたため、この様な大規模な事業が採択されたが、最近では10年以内に完成供用できるような短い区間設定をするなど、個々の工事の工期だけでなく、事業全体の進め方そのものを集中的に進める様になっている。

④本事業は平成12年に再評価しているが、それ以降の取り組みについて以前より工夫した点はどこか教えていただきたい。

(事) 前回の再評価時からの工夫は、工事等のコストの縮減を行い全体的な事業費を下げる方向で努力している。

⑤計画時と周辺状況が変わっていると思うが、インターの箇所を増やすなどして現存ストックの活用でバイパスを有効活用するという考え方もできると思うが、意見をお聞かせいただきたい。

(事) 現存ストックの活用という点では、一般的には道の駅の設置も既存道路の高質化を狙ったものである。今後も道の駅の防災拠点化を進めていくなど、引き続き努力していきたい。

### 3) 一般国道11号小松バイパスについて

①小松バイパスに接続する道路として東予有料道路があるが、この道路の無料化についての状況を教えていただきたい。

(事) 愛媛県の公社の有料道路であり、県からは平成17年度に無料化の予定と聞いている。

②東予有料道路が無料化された場合、将来的にバイパスとして国が管理することになるのか、教えていただきたい。

(事) 今後の課題であり、未定である。

③財政的な面で見通しが確定しない状況であり、第4工区、第5工区は平成20年度後半の予定となっているが、地元の要望は強い。道路計画の弾力的な運用によって、早期完成に向けて努力していただきたい。

(事) 地元からの要望の高い路線であるので、いろいろな工夫をしながら事業に取り組む考えである。

### 4) 一般国道33号三坂道路について

①この区間で防災対策が必要とされる箇所は何か所か、またそのすべてが整備された場合、事前通行規制の基準が緩和されるかどうか教えていただきたい。

(事) 事前通行規制の区間は、三坂峠区間、旧美川村区間、旧柳谷村区間の3カ所である。このうち交通の要所であり、最も影響が大きく解消が急がれているのがこの三坂峠区間であり、事前通行規制を解消するために三坂道路や防災対策を行っている。三坂道路が供用の際には、この区間の事前通行規制を解消したいと考えている。

②三坂道路の効果は、久万高原町と松山市との間の利便性だけが説明されたが、松山から高知をつなぐ幹線道路という観点での評価はないのか。あるいは、高速道路の整備により重要性は低いと判断されているのか教えていただきたい。

(事) 三坂道路は高知と松山を結ぶ地域高規格道路の一部であり、8の字ルートを補完する重要な道路として位置づけられている。特に効果が大きいのが久万高原町と松山市との部分であるためその効果を中心に説明をしたが、広域的な観点からも必要性があると認識している。

## 5) 一般国道33号越知道路

①33号では越知道路と三坂道路の2カ所で、同じような便益を算定している。これは一つの便益がダブルカウントされているということではないのか。

(事) それぞれの道路について、新しい道路があるかないかの比較から便益算定しているので、便益のダブルカウントにはなっていない。

②道路は一部分ではなく始点から終点までの、ある程度のスパンでその効果が発現するものであるため、個々の事業だけでなく、33号全体での事業効果という評価の視点があってもいいと考えるが、意見をお聞かせいただきたい。

(事) 確かに直接便益だけでなく、事前通行規制の解消など、他の事業と併せると今後効果が出るという価値ももっている。こういう検討も引き続きやりたいと考える。

③次の南海地震では震度6弱から5強程度の揺れが予想されているが、迂回路の少ない国道33号のような山岳部の道で、代替道路の想定などはきちんと行われているのかどうか。教えていただきたい。

(事) 越知道路は地震に対しても十分な安全性をもって設計している。国道33号は、全線緊急避難ルートに指定して、2～3年で対象橋梁の耐震補強を実施するようにしている。しかしながら、部分的な損壊に対しての代替道路の把握は十分ではない。山岳地帯では、特に地滑りについては予測が難しいところがあるので、災害が起きた時の現状把握が迅速にとれる体制作りを重視している。

## 6) 一般国道56号土佐道路

①港湾地域との連携という説明があったが、残事業の部分と現在の浦戸湾の内港との関係なのか、新港との関係なのか教えていただきたい。

(事) 両方みている。最近国道に編入した区間とつながることによって、新港や新しくできた医療センターなどへのアクセスにも効果があると考えている。

②高知のバイパスは中央分離帯の開口部が随分多い。渋滞や事故の原因にもなっていると思われるので、できる限り開口部を少なくして事業を進めていただきたい。

(事) 特に土佐道路の4車線供用区間では量販店も多く、地元から要望も受けているが、できる限りご指摘の方向で考えていきたい。

## 【事後評価】

### 7) 一般国道56号一本松町改良

①このあたりは南海地震時に津波で浸かることはないのか教えていただきたい。

(事) 標高が高いので問題はないと考えている。

②事後評価ということであれば、事前にB/Cを評価するために積み上げた見込みと、事業完成後、実際に予測通りの効果が現れているかどうかを対比して検証するべきだと考えるが、意見をお聞かせいただきたい。

(事) 事業評価制度のB/Cという形は平成10年度頃から本格的になってきたものであり、事業計画時の評価がなく、比べるデータがないのが現状である。

③B/Cだけが評価ではない。交通量は社会情勢によって大きく左右されるので、道路事業者の責任でないと思うが、所要時間の短縮見込みとの比較だけなら可能ではないか？

(事) 事業評価制度自体が平成10年度頃にスタートしたため、それ以前の事業に関しては対外的に公表できる様に整理されたデータがないため、対比という形での検証は行っていない。

④事後評価は時間をおいて考えるのだから、この道路の位置づけを8の字ネットワークの全体的な取り組みと照らし合わせて、広い視野での評価も必要だと考えるが、意見をお聞かせいただきたい。

(事) 広い視野でのネットワークの中での機能という認識も持ちながら道路整備を続けているが、今回は事後評価という枠組みの中での評価を行ったということである。