

平成18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18年9月29日（金） 13時30分～16時

2、会場：マリンパレスさぬき

3、出席者

委員：柏谷委員長、井原委員、大年委員、鈴木委員、谷口委員、那須委員、
松根委員、村上委員（委員長は今回選定）

四国地整：局長、次長、次長兼総務部長、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 他

4、配布資料

- | | |
|--------|-----------------------------|
| 資料 1 | 議事次第 |
| 資料 2 | 委員名簿 |
| 資料 3 | 平成18年度に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56号 伊予インター関連（再評価） |
| 資料 5 | 一般国道33号 越知道路（2工区）（再評価） |
| 資料 6 | 徳島飛行場滑走路延長事業（再評価） |
| 資料 7 | 一般国道56号 佐賀改良（事後評価） |
| 資料 8 | 一般国道56号 春野拡幅（事後評価） |
| 資料 9 | 柳瀬ダム（ダム湖活用環境整備事業）（報告事項） |
| 参考資料 1 | 四国地方整備局事業評価監視委員会規則 |
| 参考資料 2 | 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 6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 7～資料 8に基づき説明し、審議を実施。

5) 報告事項

柳瀬ダム（ダム湖活用環境整備事業）について、事務局より資料 - 9に基づき報告。

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。

(1)一般国道 56 号 伊予インター関連

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

(2)一般国道 33 号 越知道路（2 工区）

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

(3)徳島飛行場滑走路延長事業

「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。

(1)一般国道 56 号 佐賀改良

「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

(2)一般国道 56 号 春野拡幅

「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」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 56 号 伊予インター関連について

伊予インターから松山空港までの短縮時間の 2 分というのはどのように算出したのか。自分の感覚ではもっと短縮されるような気がする。

(事)残りの事業区間 2.5 kmを整備することによって、インターから空港までの所要

時間が2分短縮と考えている。全体事業は6kmなので全体事業でみればもっと短縮になる。また、全体の平均であり、渋滞の著しいピーク時なら、もっと短縮されられると思われる。

今後は、「ピーク時の場合には何分かかっていたのが何分ぐらいになる」と別に特記事項として出していただければ委員の方にも、国民の皆さんにも分かり易いと思う。

(事)了解。

分離帯の植樹は、道路に適しているような樹木を植栽しているのか。手入れについて、どの程度し易い樹木を選んでいるか教えていただきたい。

(事)バイパスを整備した時には、なるべく管理し易い樹を地元の方々の意見を踏まえて選定した。この区間で何を植えるかは、これから地元の方々と協議をしながら検討していきたい。

剪定は年2~3回手を入れて、また消毒などをして樹の状態が良いように管理をしている。

今後の見通しで、平成20年代半ば完成供用予定とあるが、跨線橋のところが残っているくらいにしか見えない。その部分に難しい問題があるのか教えていただきたい。

(事)残事業区間は、新しい橋梁を架けて、車線を振りかえた後に、既存の橋梁を架けかえる必要がある。JRの軌道の上なので、終電が終わった後などの工事の制約がある。それを考えると20年代半ばになるだろうと予測している。

(2)一般国道33号 越知道路(2工区)について

当評価区間において危険度を判定した場合、20箇所が該当するとなっているが、危険度を判定する為にどのような指標を用いているのか。

(事)平成8年頃に法面を踏査し、浮石状況・地滑り等の兆候・地割れなどの有無を確認し、それぞれに対応した指針に基づいて評価を実施している。

平成15年度からルート検討となっているが、ルートはまだ決まっていないのか。

(事)大まかなルート案としては、決まっているが、用地買収に入ることができるといったレベルの事業化に向けた最終段階のルート選定を行っている。

ルートが完全に確定していないということは、明確な予定が決定していないと考えられるが、着工予定及び完成年度が未定である場合、費用便益計算を実施することができないのではないかと。

(事)現在最終ルート選定段階であり、費用便益算定においては、平成 20 年度に着工、平成 35 年度に完成するという仮定の下に算出している。

現道活用検討区間があるが、現在の道路を規制しながら工事をするのと、全く違うところに新しく造るのと、工事費の違いを教えてください。

(事)場所によっていろいろ違うが、ここでは現道を活用した方が少し安くなることもあるのではないかとということで検討を進めている。

全国共通の便益評価方法の上に、四国独自の特記事項とかアプローチをすればいいと思う。例えば、四国の場合にはこれが整備されることによる通行規制区間が軽減される便益評価とか。そういうことを付け加えていただけたらより説得的だと思う。

(事)四国の特徴をしっかりと訴えていけるように勉強を重ねていきたい。

今回、着工準備に入って 5 年でまだ着工できないというケースは非常に少ない。着工を延期する場合には、多少高くともやっしまい早期に完成したほうがいいのか。あるいはもう一度検討してもっと安い方でやったほうがいいのか。2 つのケースを比較する必要があると思う。それについて事務所では何か検討したか教えてください。

(事)特にコスト削減のためにこの事業が遅れたというようなことではない。まず机上の検討から現地に入って地質概査をし、技術的に検討が始まって、最後にコスト削減という流れで現在に至っている。

(3)徳島飛行場滑走路延長事業について

大型ジェット機が就航すれば朝晩は確かに便利になると思うが、その中間は増えないのではないかと。人口も増えるわけではないのに、平成 22 年 27 年に利用者が増えるというのは何から出てきたのか教えていただきたい。

(事)今 2030 年までの GDP が公表されており、需要予測は GDP の伸びとの相関で計算している。

補償は、漁業補償だけなのか。

大型ジェット機が就航すれば、いくら海のほうに滑走路が伸びたといえど騒音は減少するのか教えていただきたい。

(事)海面を埋めて沖合に延伸をしているので、漁業補償を行っている。騒音は、現ターミナルを沖合に移転することとしており、今計画しているターミナルの周辺には工場はあるが民家は非常に少ないため騒音はかなり軽減されると考えている。

未だに 2,000 m の状態で、もたもたせずに早く進めるべき。

マニュアルに従った便益評価だけでなく、四国全体のことを考えて、少し先を見る考え方、活用策を別途考えるべきではないかと思う。四国 4 県の空港の連携により、全体の相乗効果が出るような議論とすべき。

【事後評価】

(1)一般国道 56 号佐賀改良について

道路面の高さはどれくらいになるか。津波が越えない十分な高さか教えていただきたい。

(事)伊与木川周辺の浸水深は 1 m 程度であり、道路はそれに対して十分な高さがある。

バイパスに関して、沿線の住民からは片側歩道のクレームはでていないのか教えていただきたい。

(事)出ていない。

(2)一般国道 56 号 春野拡幅について

線形改良による安全性の向上、これにもう少し注目すべきではあるが問題ない。
ただ、時間評価値などの便益について、四国固有の評価計算を行うことを考えて欲しい。