

平成 25 年度 第 3 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 25 年 10 月 15 日 (火) 13:30~15:16

2. 会 場 : 高松サポート合同庁舎 13 階会議室

3. 出席者

委 員 : 矢田部委員長、岡部委員、高塚委員、中野委員、三木委員、山中委員、渡邊委員

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、営繕部長、  
用地部長 他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 渡川総合水系環境整備事業
- 2) 一般国道 196 号 今治道路
- 3) 一般国道 192 号 徳島南環状道路
- 4) 一般国道 11 号 小松バイパス
- 5) 一般国道 33 号 松山外環状道路インター線
- 6) 一般国道 33 号 松山外環状道路空港線
- 7) 一般国道 56 号 片坂バイパス
- 8) 一般国道 55 号 桑野道路
- 9) 一般国道 55 号 南国安芸道路 (芸西西~安芸西)
- 10) 一般国道 32 号 猪ノ鼻道路
- 11) 一般国道 55 号 牟岐バイパス
- 12) 一般国道 33 号 越知道路 (2 工区)

・事後評価審議

高知第 2 地方合同庁舎 (高知よさこい咲(さい)都(と)合同庁舎)

5. 審議結果等

・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) 渡川総合水系環境整備事業  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 一般国道 196 号 今治道路  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 3) 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。
- 4) 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。
- 5) 一般国道 33 号 松山外環状道路インター線  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

- 6) 一般国道 33 号 松山外環状道路空港線  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 7) 一般国道 56 号 片坂バイパス  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 8) 一般国道 55 号 桑野道路  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 9) 一般国道 55 号 南国安芸道路（芸西西～安芸西）  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 10) 一般国道 32 号 猪ノ鼻道路  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 11) 一般国道 55 号 牟岐バイパス  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 12) 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。

・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。

高知第2地方合同庁舎（高知よさこい咲(さい)都(と)合同庁舎)

「所期の目的を果たしており、改めて事後評価を実施する必要性はない。」とする事業者の判断は「妥当」である。

## 6. 委員からの意見・質問、それらに対する回答等（意見・質問：ゴシック、回答等：明朝）

・再評価対象事業

### 1) 渡川総合水系環境整備事業

- CVMの結果、3年間で4割上がったことの分析はしているか。  
→ 3点あると考えている。1つは、事業者による広報活動をしっかりしている。2つめは幡多博を始め、各種イベントが事業の周知に繋がっている。3つ目が、菜の花が自生するなど自然環境が良くなったと感じている人達が増えてきているのではないかな。
- 事後評価の中では、もう少し全国的なペースで、ブランド化の効果を把握してすれば、この事業の価値がもっと出せると思なので、よろしく願いたい。
- 平成24年に、この仔魚量がかなり上がっている。これは、やはり瀬づくりの効果なのか、別の理由なのか。  
→ 調査年は、適度な出水があり、卵を産む親の数が多かった。それから、河床の産卵場の浮石の状況も2年連続で、良好な環境が保たれていたというのが2つ目の要因です。アユの餌になる藻も、この年は非常に多くて、アユの形が良かった。今後も継続的にモニタリングをしていく。

### 2) 一般国道 196 号 今治道路

- コスト縮減で、橋梁の見直しを上げているが、当初の設計段階で検討されていたのではないのか。それとも技術的な開発によるものなのか  
→ 当初の設計段階において橋梁については標準的な設計をしており、詳細な設計を進める中でコスト縮減の工夫をしている。

- 上下分離の完成4車線での計画を暫定2車線先行整備する計画に変更した場合、便益も見直すべきと考えられるが、どのように計上しているのか。
  - 便益は暫定2車線が供用した時に暫定分の便益が発現するとして計上している。
- 四国内の高規格道路の直轄事業で、完成4車線計画を暫定2車線で供用するのは外にもあるのか。有る場合、今回のような幅員が標準か。
  - 高知県や愛媛県の四国横断自動車道で、完成4車線計画のところ暫定2車線で現在供用している。幅員も今回と同じ10.5mで供用している。

### 3) 一般国道33号 松山外環状道路インター線外

- 例えば、一般国道33号松山外環状道路インター線の残事業の費用便益比が、前回2.1、今回4.5で大きく変わっている。その理由として、基準年の見直し等により変化と記載している他にも、この残事業の費用便益比が少なからず変動している案件があるが、この理由は。
  - 残事業費は前回再評価から経過した3年間の事業投資分が減っているので、その分費用便益比が上がっている。もう少し分かり易いように記載するようにする。

### 4) 高知第2地方合同庁舎

- 評価の枠組みとして、事業の必要性はあるが、合理性は経済合理性しか言っていない。合理性の中には、経済合理性もあるし、機能の合理性もあるし、社会的な合理性というのもある。その効果のところでは、計画の合理性というものが、事業の実施を本当に担保されているか。それがきちっと発現されているかどうかということを経験で見えていくべきではないか。
  - 事業計画の効果について、官庁営繕事業は大臣が定める位置・規模・構造の基準を各施設が満たしていないといけない。その基準に基づいて、その事業効果が発揮しているのかという点で評価している。指摘については確認をしていきたい。
- 代替案の比較ですが、単体の物について、こういう考え方で評価したらいいと思うが、4つの事業所をまとめることの効果をきちんと説明すべきではないか。
  - 合同庁舎としての整備そのものを集約、一体化する効果に加え、国有地の有効活用の効果なども何らかの形で説明出来るか検討していきたい。
- 最後の対応方針(案)のところ、津波診断に対する支援、必要に応じて運用面のアドバイス等を行うこととしたいとあるのが、具体的にどういうことをするのか。
  - 津波診断を通じて、入所している各官署がどのように津波に備えるかチェックして頂く。それについて、施設面からのアドバイス、例えば、「電話交換機はやはり上に置いた方がいいのではないか。」というような、診断に基づくフォローアップを考えている。

以上