

平成26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26年10月29日(水) 13:30~16:00

2. 会 場 : 高松サンポート合同庁舎 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、日向委員、三木委員、山中委員

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、港湾空港部長、用地部長 他

4. 議事内容

再評価審議(全16件)

吉野川総合水系環境整備事業

仁淀川総合水系環境整備事業

善徳地区直轄地すべり対策事業

怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業

重信川直轄河川改修事業

一般国道55号 福井道路

一般国道55号 安芸道路

一般国道56号 津島道路

四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

一般国道11号 川之江三島バイパス

一般国道11号 新居浜バイパス

一般国道33号 高知西バイパス

一般国道55号 阿南道路

一般国道56号 大方改良

一般国道56号 中村宿毛道路

一般国道56号 伊予インター関連

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。

吉野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。

仁淀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。

善徳地区直轄地すべり対策事業

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

重信川直轄河川改修事業

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道55号 福井道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道55号 安芸道路

「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 津島道路

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

「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 川之江三島バイパス

「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 新居浜バイパス

「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 高知西バイパス

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

一般国道55号 阿南道路

「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 大方改良

「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 中村宿毛道路

「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 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。

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）

1) 吉野川総合水系環境整備事業

○ 環境整備事業では、水系全ての事業を併せて、B/Cを算出しているが、個々の事業で算出し判断すべきでは。

→ 一カ所整備しても、そこだけの効果だけではなく、お互いが関係しあって効果が高まることもあり、水系全体で効果を算出し、判断している。

○ 水辺整備が重点的に説明されているが、水辺整備に伴って、生物多様性に対しての効果も提示すると整備事業の意味が、もっと明確になるのではないか。

→ 利用だけではなく、生物に対する配慮と、その効果については、河川水辺の国勢調査により、生物の種類、数の調査をもって、評価したいと考えている。

2) 仁淀川総合水系環境整備事業

- SSが10mg/L以下という目標水質は、白濁は全くないということか。それに対して、現在の16mg/Lは不十分であることか。
- 目標水質SS10mg/L以下というのは、だいたい膝下ぐらいまでが見えるような濃度ということで設定したもの。SSは雨等に左右されることもあるため、現状で白濁感が無くなっていないとは一概に言えないと考えている。

3) 善徳地区直轄地すべり対策事業及び怒田・八畝地区直轄地すべり対策事業

- 天然ダムの決壊のシミュレーションでは、どれぐらいの水が決壊した土砂に塞き止められて、どの段階で天然ダム決壊するのか、その時、下流のダムは、どういう扱いをしているのか。
- 善徳地区では地すべりによる天然ダムの土量は67万m³、それによる湛水量は1023万m³。天然ダムが決壊時は河川も増水しているので池田ダムは全量放流の状態という想定。
- 長期の事業のため、今まで投資してきたものが、きちっと発現しているのかどうかという視点、いわゆる事後評価的なものが必要でないか。非常に危険な所からきちっとケアをして、起こるべき災害が減っている確認も重要だ。全体の被害想定が下がっているのかというところ。そこを示せばよりこの事業の進捗が理解できる。
- 地すべり地区を指定するという条件は何か。それが、全部指定されて、工事されているのかどうか。また国の直轄では、四国ではいくつ指定されているのか。
- 地すべり地形をした斜面があり、人家がある箇所を地すべり危険箇所と指定し、さらに、そこで工事を行う場合は地すべり防止区域としている。四国において、国土交通省が直轄事業として実施している地すべり地区は今回審議対象の2箇所だけである。
- 決壊があった時の被害が具体的にこれぐらい、最悪のケースは、この程度ですよということが記されていない。危険性の説明をしているが、一方で、その危険性がどのぐらいのレベルなのかということの説明がされていない。被害額とかではなくて、住民の方が分かりやすい、どのぐらいの浸水被害が発生して、家屋がどれぐらい流されるかとか、その結果、どの地区ではどのぐらいの犠牲者が出る可能性があるとかを示してもらいたい。
- 被害を明確に示して、今後、分かりやすく示すように工夫したい。
- 地すべり事業の説明をするのに、砂防事業との整合というだけでは分かりにくい。
- 分かりやすく示すように工夫したい。

4) 重信川直轄河川改修事業

- 貨幣換算が困難な効果について、災害時要援護者数と単に書かないで、浸水域におられる災害時要援護者数というような表現にする方が分かりやすい。
- 分かりやすくなるよう、表現を修正する。

5) 福井、安芸、津島道路事業

- 完成2車線の高規格道路に中央帯を設置することで規制速度も上がり、実態として走行

便益も効果があると考えられる。

- 高知の道路の多くは幅員が狭く、大型車が停まってしまうとすれ違いできず大渋滞が発生する。計画見直し後の幅員であれば大型車が離合でき、地元にとって大きな効果がある。
- 完成2車線の高規格道路で中央帯を設置する効果について、概算で良いので最近の事故データを使い分析できないか。
 - 中央帯設置に伴う効果について、事故データを蓄積していき検証していきたい。
- このような計画変更をする場合、医療関係者、商工、JAとも情報交換しているのか。
 - 今回の見直しにあたっては、消防や地元警察と調整して進めている。なお、事業の完成前には関係機関と事故を想定した合同訓練を実施する。
- 中央帯を設置すれば重大事故も減少するので、このような取り組みを進めてもらいたい。

以 上