

平成28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28年12月9日（金）13時30分～15時35分
2. 場所：高松サポート合同庁舎 13階会議室
3. 委員：山中委員長、石原委員、岡部委員、紀伊委員、橋本委員、日向委員
四国地整：局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、
営繕部長、用地部長 他

■再評価対応方針（原案）8件の審議

- ・肱川総合水系環境整備事業（重点審議）
（上記について、事務局から資料4により説明）

委員長：

はい。ありがとうございます。今の肱川総合水系環境整備事業の説明に対して、質問ありませんでしょうか。

委員長：

11ページで利用者数が増えているのですが、何度かお聞きしているのですが、これは年間利用者数ですか。それとも見た瞬間何人いたといった数値なのか。エリアの方は、今回整備したエリアの中におられたと考えられます。今回、追加の色々な要望が出てきたということですが、これは、やはり利用者数が増えたことで、こういうことが発見されたという経緯なののでしょうか。それとも、前々から要望は出ていたのだが、今回、第一段階の計画は外していたのですが、追加することになりましたということなのか。どちらの方なのか、もし分かれば教えて頂ければと思います。

事務局：

まず利用者数ですが、年間ということではなくて、春、夏、秋における推計値ということで推定したものです。そういったことから、利用者数を計上しています。今回、継続でありますとか改善に関する意見というのは、やはり、多くの方に利用して頂く中で、その使い勝手だとか、関心が高まったものだろうと考えています。

委員長：

当初からは議論されていなかったという場所が、追加されたということによろしいでしょうか。

事務局：

当初は延長をどれだけやると決めてやっているわけではありませんが、これまでの整備で充分ではないだろうかと考えていましたので、そういう意味では、今回、意見を頂いてということです。

委員長：

3回調査された合計値だと。しかも、値は瞬間値、つまり、1日の利用者数の合計値、こういう理解で

いいのですか。要するに、いつも河川の場合、どういう調査をされているのかよく分からないのですが、単位がよく分からなくて。これは賑わっているのか、或いは、どのぐらいの密度で使われているのか、増えていることはよく分かるのですが、その辺の単位が明確であった方がいいかなと思います。大体いつも河川の利用者数はこんな感じで他と全然比較できないので。

分からないですか。また、後で調べて頂ければと思います。他に何かありますでしょうか。

委員：

社会情勢のところで、人口は減少傾向にあるが世帯数は横ばいで推移というのは、この事業の継続をサポートするような形で、そういうふうに説明されたのですが、この20年で1万人、20%ぐらい減っていて、あと世帯数が横ばいであるというのは、事業の継続をサポートする側の比率として使えるのかという質問なのですが、教えて頂けますか。

事務局：

まず、人口はやや減少していますが、大幅に減少して社会情勢が劇的に変化をしているのではないと、人口に関してそういう見方をしています。世帯数が横ばいということは、状況の変化がないということ。合わせまして、今回のアンケート調査による経済、効果分析においては、世帯数によって便益を算定していますので、結果的には、世帯数が横ばいであるということは、そこに反映されているものだと認識しています。

委員：

3世帯とかで同居している場合は、数として少なめに1つの世帯数としているのですか。カウントで人口のグラフが5年ごとに減少して線形で落ちているのですが、これを社会情勢が変わらないとするのか、確かに世帯数は変わらないが、そこはよく分からないなと思いました。世帯数が、確かにそれでカウントされているとすると、世帯数が減ってきて、3世帯住んでいるようなところが1世帯に減ると思うのですが。確かに、その方法はそれでいいのか、ちょっとこの先が、どっかクリティカルな人口みたいなのがあって、本当に人口が減る中、世帯数だけで評価していいのかというものが気になります。

委員長：

他に何か。今の議論は多分ここの町が、どういうコンセプトでこの場所を使っていくかと言う、大洲市がここをどういうふうに活用していきたいか、地域の方だけの場所であるとか、いやもう少し戦略的に考えていくような場所として活用していくのか、実際に使われている人たちはすごく関係していくと思います。それによって、たぶん国交省さんがやって頂けることが、町とどう連携していくかというところが、すごく重要だと思いますので、その辺も含めて、これから整備する中でやって頂けたらなと思います。

委員：

コメントだけさせていただきます。今、委員長がおっしゃったことに関係するのですが、おそらく地域住民の中で、四国全体も同じだと思うのですが、居住人口を増やしていくというようなことも言われており、社会情勢をめぐるということで、観光振興にも繋がるようなことにも効果があるというようなことも出てきますので、是非、そういった効果を向上させるような施策も整備の中に入れて頂きたいのと、費用便益

比でB/Cを算出しているということですが、基本的には住民の方へのアンケートということで、あくまで潜在的にこういう効果がありそうだということ、是非、皆一斉にそれを顕在化できるような活用をして頂きたいと思います。

委員長：

はい。是非見える効果という形をお願いします。他に、よろしいですか。

委員：

先程の委員の質問に関連するかと思いますが、これを普通に、四国の中山間地域の人口と世帯数と考えると、高齢化して一人暮らしの老人が増えているという話にも繋がってくるかと思いますが。この世帯数が横ばいなのだけでも、その年齢層、例えば、高校生だとかの利用とかがありますが、子供が多いとかお年寄りが多いとか、川になんか行けないような年寄りばかりになるとか、今から子供がどんどん増えていくとかという所が入ればといいなと思いました。

委員長：

年齢構成も含めて、今後検討して頂けたらと思います。何かコメント出ませんか。

事務局：

今回のやり方というのは、マニュアルに基づいて行っていますが、社会情勢も意識しながらやっていきたいと思っています。

委員長：

是非、そこはマニュアル以外の情報も評価していく必要が出てくるかと思いますが検討して頂ければと思います。よろしいでしょうか。もし、ご意見がなければ、今の意見を踏まえて、今回の事業を追加見直しという形になっていますが、こういう形で継続して頂くということでもよろしいでしょうか。

委員長：

ご意見ないので、事業継続とする事業者の判断は妥当ということにしたいと思っています。

- ・一般国道 56 号 片坂バイパス（重点審議）
 - ・一般国道 56 号 窪川佐賀道路（重点審議）
- （上記について、事務局から資料 5 により一体説明）

委員長：

はい。これについて審議をお願いします。

委員：

8 ページのスポーツツーリズムの拡大というところで、真ん中の書き込みですが、スポーツ合宿者の居住地という表現が、何か違うような気がするのですが、合宿地ではないですか。居住地と言ったら来る人

の住んでいる場所になるので、この言葉は、ちょっと違うのではという気がしたのですが。スポーツ合宿地として、高知県が多くなっているという意味ではないでしょうか。

事務局：

これは少し分かりにくい表現なのだと思います。黒潮町のスポーツ合宿に来る方が、元々どこに住んでいるのかという意味で書いています。これだけ広いエリアに住んでいる方が、黒潮町を目指して来られているということで、確かに、この書き方だとちょっと意味が分かりにくいと思います。

委員長：

すぐく遠方から来ているということですね。他に。

委員：

12ページのコスト縮減にある防草シートというのは、最初にそのシートを敷くと草が生えないのですか。

事務局：

維持管理において、特に盛土とか、或いは切土の法面の雑草、これの除草をするコストを低減するために、予めその防草シートという人工的なシートを法面に貼っておくことによって、そういった維持管理のコストを低減できるといったものです。

委員：

1回最初にシートを敷くと、ずっと生えてこないのですか。

事務局：

基本的にはそうです。ただ、全くメンテナンスフリーではないのですが。自然の法面があって、そこに色々な草木が自生するよりは、維持管理費の除草のコストは低減できると思います。

委員長：

他にありませんか。

委員：

ちょっと教えて頂きたいのですが、片坂バイパスと窪川佐賀道路は、2ページですが、都市計画決定は平成16年度で同じですが、事業化されたのは、片や平成17年度で、片や平成24年度と、7年ほど差がありますが、これは窪川佐賀道路は途中で都市計画変更というのが入ってきているが、これは何か事情があったのでしょうか。

事務局：

5ページの防災点検箇所、左の図を見て頂くと、この防災点検箇所、要するに落石等の危険の高いような箇所に×印を付けていますが、この片坂バイパスは、この図の真ん中、片坂という所のまさに交通の難

所で、非常に防災上も問題の多い箇所であったということで、まずここを先行整備しようということで、先にここが始まりました。そのあと他の両側の区間を事業として着手するというような形になったということです。

委員：

ありがとうございます。

委員長：

他にありますでしょうか。

委員：

搬送時間短縮による救命率の向上のグラフですが、これはかなり一般的な統計値として考えてよろしいのでしょうか。年齢によらず平均的なものなのか。

事務局：

いわゆる一般的な平均的なということでの救命率ということで記載化されています。

委員：

年齢によっても、子供の病気などですと多少違うと思うが。この道路を使っている、想定される人の年代とこれがマッチしているかどうか気になったものですから。

事務局：

年齢と利用者の関係数について確認しておきます。

委員長：

はい。他に大丈夫ですか。これは、この程度の1万台をちょっと切るぐらいの高速道路のB/Cが、ほとんど1にへばり付くような状況になっていて、非常に悩ましく、この道路の必要性というのは、地元から考えれば当たり前のようなもので、こういうものをちゃんと訴えていくということは非常に重要だと思います。

1つ気になっているのは、これだけ事故が多発しているのに、交通事故の便益がかなり低くて、例えば、いくら多発していても今のB/Cの計算だと、2車線のこのような道路だと事故率がいくらと、事前にもう決まってしまうところですね。ひょっとすると、その決まっている事故率より多く事故が起きていると、もっとB/Cが上がるとか。それから、事故によって、途絶した時に何時間も車が止められるということが出てくるのですが、それも入らない。何か少しこういう場면을上手く使って提案して頂くと非常にいいかなと思いますので、今後の方向として、四国として、その辺の勉強も是非やって頂きたいなと思っています。お願いします。

委員：

14ページの事業の投資効果で、1.04と1.03を足すとB/Cが減るってどういうことですか。

事務局：

これは、算定の考え方なのですが、この費用便益を計算する時に、便益が発生するのは、まず片坂バイパスが先行的に整備されています。そこから50年間の便益をとっていますので、後々、整備される窪川佐賀道路の区間の効果を算出する期間が、どうしてもちょっと短くなってしまいうようなことから、こういった数字になってしまったということです。

委員：

はい。分かりました。

委員長：

いいですか。他に何かありますでしょうか。よろしいですか。もし、ご意見がなければ、この2事業について、事業継続ということでもよろしいでしょうか。

委員長：

では、この2事業について、事業継続するという事業者の判断は妥当ということとさせていただきます。

・一般国道56号 大方改良（重点審議）

（上記について、事務局から資料6により説明）

委員長：

はい。ありがとうございます。質問お願いします。

委員：

3便益のところなのですが、津波の想定が変わったので見直しするということに対する効果というのは見込めないというか、これは通常時、平常時の効果でよろしいですか。背景に、そんな話が出て来るのですが、効果を得られる平常時の3便益という、そういう理解でよろしいのでしょうか。

事務局：

この道路に関してはそういうことになります。確かに、防災の側面は強いのですが、事業の目的としては、最初書いているように、現道を通る歩行者や自転車利用者の安全性を掲げていることが、目的の1つ目ということとなっていますので、そちらに関する費用便益で計算するというようにしています。

委員：

先程の世帯数もそこに住んでいる方で評価していたのですが、評価方法が便益をミニマムの平常時しか見ていないが、その mismatch があるような気がして、ちゃんと防災上働く、役に立つ評価をすべきだと思うのですが。その辺は、ここで議論するものなのかどうか。

事務局：

このあとに説明する牟岐バイパスの方ですが、今、委員からご指摘があったように、防災に関する効果

というものを算定しており、それぞれの事業の性格に応じて色々な評価をしているところです。評価そのもののやり方としては、今、委員がおっしゃったような防災に関する議論というものを色々、全国レベルでもしているところですが、事業の性格に応じて3便益を算出するけれども、それ以外の便益も算出するというような事業もあります。

委員長：

当然そういう議論をしないと、道路を造っていくかどうかという判断ができない事業もあるが、この今ある1.001以上の効果が見込めるということで、そういう理解でよろしいでしょうかね。

事務局：

委員長がおっしゃる通り、防災の効果、多分それ以外も入って色々あると思うのですが、私たちが前からずっと、こういう課題があるというのは認識しているのですが、数字がちゃんと出るということで、最低限のBで見積もっているということです。課題は重々承知していて、できるだけ出していきたいとは思っているのですが、地震発生でそれをクリアすることで、どれだけのBが出るかという、その数字を足すということは、なかなか難しいので入れていない、ちょっと保守的過ぎるのではという批判を受けているのが課題です。

委員長：

他に何かありますでしょうか。

委員：

この道路は、結局は浸水するのですよね。津波で少し部分的に浸水しない箇所を造ってはいるのだけれども、全体的には浸水してしまうということを考えた時に、いざと言う時には、どうなるのだろうというのが、ちょっと疑問があって、多額のお金を投じて頂くのであれば、この道路は浸水してしまうけど、こういう方法があるのだというようなものがあれば分かるのですが。半分は浸水するけど、半分は浸水しないから許してね、みたいなのが、何か違うような気がします。

事務局：

この区間については、56号に並行するバイパスということで、現在そこに住んでいる方々の地域の利便性も考慮しての道路です。先ほどお話しましたように、見直しをした津波浸水想定において、この区間に10m以上の津波が来るとということで、仮にこれを回避しようとする、かなりの嵩上げを行うということか、もしくは、もう山側の方へ大きくルートを作ってしまうということになって、そうすると、今ここを使っている方々にとっての利便性が、果たしてどうなのだろうかというような課題もありますので、こういった形で、この防災拠点の付近を嵩上げたということになっています。ただ、それが本当にいいのかというような質問があるかと思いますが、この区間については、高規格道路である四国横断自動車道の一部である佐賀四万十の区間であり、この地図で言うと、もう少し山側の所に高規格の道路が並行したルートで計画段階評価を終了し、今、都市計画の手続きに向けていますので、広域的な緊急輸送道路という意味では、その道路が整備されるので、そちらと連携していく形で防災面に対し迅速な救急輸送を図るというふうになっていくと考えています。

事務局：

現在、都市計画中なのですが、その佐賀四万十の高速道路は、まさに8ページにあります総合防災拠点のところアクセスする形で、インターチェンジを造るということで、今、計画を進めていますので、広域的には、それに対応頂く。すぐ近くについては、もちろん出来るだけ56号の山側にあった方がいいということだろうとは思いますが、先ほども説明しましたように、山側であったとしても、なお、7ページ、やはり30mの津波が来るということですので、それを更に避けると更に山側になってしまうので、何のための道路か分からなくなってしまうので、広域的に避難できるように、今、高速道路を計画しています。

委員：

その話を聞いて大変安心しました。

委員長：

確かに、その説明はすごく重要なので、高規格も入れたような中で、今後、当然そういう議論が出てくるので、そういうことが分かるような形で説明して頂くと、意味が分かるかなと思います。インターがここに来るといのが見えない人がおっしゃるように、何でこうなっているのか、皆の理解がこうなので、大変重要なことだと思いますので、そういう情報が地域の方に共有されると、やはり安心感が全然違ってくるんですね。なかなかおっしゃるように、確定していないものを出せないということも分かるのですが、やはりイメージの共有というのは重要だと思いますので、何か工夫をして頂き構想ですがみたいな書き方はあると思うのですが。

委員長：

他に何かありますでしょうか。

委員長：

今回、プラスの評価がたくさん出てくるのですが、やはり嵩上げするということでも坂ができるということで、少しバリアフリーの方に対して、3%ぐらいの坂がずっと2~30mぐらい続くのですかね。ちょっとそこが懸念になっているのですが、そこは地元から何か懸念事項というのはないのですか。これは仕方がないという状況だとは思いますが。

事務局：

黒潮町の防災計画の中で、津波が来た時の避難の方法として、他の地域では認められていないのですが、車による避難も可とされており、総合防災拠点へ車でも避難できることになっています。

委員長：

それは優先車も含めて、お年寄りの方等は車でも動いて頂けるということですね。他に何か。よろしいでしょうか。

委員：

路側の擁壁の図が8ページにありますが、L型の擁壁を補強土壁にするということですが、これは、高

さを上げるために補強土壁にするのか、或いは、津波による道路のダメージを防ぐために補強土壁にするのか教えて頂けますか。

事務局：

これは高さを上げるために工法を変えたということです。

委員：

それによって津波耐力が上がっているというわけではないということですね。

事務局：

この工法は揺れには強い工法ですので、問題はないと考えています。

委員長：

はい。他に、いいですか。

委員長：

そうしましたら、ご意見出ましたので、国道56号の大方改良について、事業継続とする事業者の判断は妥当ということよろしいでしょうか。

委員長：

ご意見ないようですので、事業継続とする事業者の判断は妥当ということとさせていただきます。

- ・一般国道55号 牟岐バイパス (重点審議)
(上記について、事務局から資料7により説明)

委員長：

はい。ありがとうございます。ご質問いかがでしょうか。8ページですが、今回見直しされている、この区間はどれぐらいの延長があるのですか。それと、出入り側はこれからまだ検討されるかもしれませんが、前回ほど高くはないのですか。どれぐらいの嵩上げをしなければならないのか、もし分かれば教えて頂けますか。

事務局：

まず、この地図の下側にある関地区の延長がおおよそ300m、その南側にある杉王地区がおおよそ100mというような長さです。嵩上げの高さは、関地区が更に2m程度、杉王地区が更に4m程度増しということで見込んでいます。

委員長：

2m、4m、それを橋梁形式でやっていくと。

委員

地震発生時に通行被害の回避だとか、便益の計算方法は、どういうふうになっていますか。

事務局：

この通行被害の回避というのは、その瞬間において、牟岐バイパスの上にいることによって津波から逃れられる、多いのが車に乗っている方、そういう方々の津波が回避できる便益と考えてください。

それから、その下の津波浸水区域住民の避難支援便益というのは、この牟岐バイパスが出来たことによって、周辺にお住まいの方がこの道路に避難できることによる便益ということで、どちらかと言うと、駆けあがって来るというようなものを便益と考え頂ければと思います。

委員：

それは何か避難シミュレーションのようなものがあって、どういう感じなのですか。

事務局：

最初の津波の通行被害の方は、現道55号からバイパス側に転換するので、転換してなかったら、津波が来ている瞬間に、その道路上に何台の車がいるか、浸水深が1m以上ですので、ほぼ全滅するというところで、最大の被害として人命を計上しています。

それから区域住民の避難支援というのは、牟岐町の方で特定避難困難地域というのがあり、津波が到達するまでの時間で、360m以上動かないと高台に行けない地域に52の方がいらっしゃって、そういった方の人命の価値が、道路が出来ることで残すことができるということで算出しています。

委員：

主に人命。さっきの話ですが、大方改良の話で、こちらはそのようにする。確かに事業を推し進めると、最初に防災の話がきて支援と、その場合は当然、見積り的な話になりますが、そういう場合、何か大方改良みたいにやれば良いという気がするのですが。

事務局：

牟岐バイパスというのは、先ほどの大方改良と違って、並行する高規格な路線がもう一つ新たにという具体的な計画が今あるわけではないので、いざと言う時に、緊急輸送道路がまずここで受け止めるということになるので、その事業の性格がちょっと違うと思います。

委員：

大方改良の方は将来像というか、そこがちょっと違う、そういうことですか。

事務局：

少し山沿いに、道路に並行するような格好での高規格道路が並行して計画されるということです。

委員：

大方改良の方は、価値はあるのだけれど、便益を見積るのが難しいということだったのですね。

事務局：

見積もれないということではないです。先ほどの大方改良の15ページをご覧頂きたいのですが、事業の投資効果の3便益以外の効果ということで、一応、試算をしています。津波による通行被害の回避ということで、例えば、この大方改良ですと、約6.2億円ということで計上していますが、事業の主たる目的の性格から、先ほど説明したかどうかという違いだけで、算出することは可能です。

委員：

分かりました。その辺が分かりづらかったので。確かに検討の順番が違うんですね。

委員長：

こういったB/Cを考えない事業という形で、捉えてもらえればと思います。

事務局：

その点は、この牟岐バイパスについては、費用便益を計算しながらも費用対効果を算出していません。こういった防災の観点の強い事業は、そもそも費用対効果で評価すべきなのかどうかという議論がありますので、計算していないという事業ということで、先ほどの大方改良と少し性格が違うところがあります。

委員長：

独自にされているわけではなく、ちゃんとそういう認可を受けてのということですね。他に何か。

委員：

9ページのトンネルの内空断面の縮小によりコスト縮減をしたということですが、片坂と窪川佐賀もトンネルはあるのですか。ここは、地山が違うというケースがあるのですか。

事務局

片坂バイパスと窪川佐賀道路については、特に説明はしていませんでしたが、同じような考え方でコスト縮減を図っている区間もあります。

委員：

はい。分かりました。

委員長：

他に。

委員：

8ページの杉玉地区の盛土構造か橋梁構造かというところで、盛土の方が高いので橋梁構造にしましたということになっていますが、盛土にすると縦断計画の見直しによりいくら事業費増となるというのがあって、橋梁構造にしたのでしょうか。

事務局：

今、ちょっと手元に数字がなく、申し訳ありません。確か、地盤改良がだいぶ必要となってくるということで、その部分のウェイトが大きいようです。盛土の方が橋梁形式より、コスト的には安いというのが一般的感覚なのですが、この地域の場合は、地盤改良にかかるお金が大きくなるということで、結果的に橋梁形式の方が安くすむという算出に至ったようです。

委員：

嵩上げの高さというのは、どれぐらい嵩上げたのでしょうか。

事務局：

杉王地区は元々の計画より更に4m高くするというような見直しをしているところです。

委員：

4m上がった上に、その地盤改良が必要になったということによろしいですかね。

事務局：

そういうことです。

委員

はい。分かりました。

委員長

他、ありませんか。

委員：

参考として外部便益ということで、こちら、きちんとした便益にしようとしたら、発生確率をかけて算定しないといけないのかなと思います。

事務局：

これは、発生確率を掛けた数字で算出しています。

委員：

ちなみに、確率で公表した水位というのは、起こり得る最大限の水位というものを想定しているのか、或いは、確率の高いある一定以上の確率の水位を想定されているのか。

事務局：

起こり得る最大のもので考えています。

委員長：

おっしゃるように、防災の事業というのは、砂防なんかでいうと、こういうのをすべて入れて計算していますよね。この辺も先ほどおっしゃったように、どういうふうに考えていくのかについても、市民に説明する方法というものを考えておかないとだめだなと感じました。

委員：

B/Cをどういうふうにするというのか、出ただけということになるのか。これを評価するということは、何かあるのですか。それとも、一定の何か評価をされるものなのか、その辺のBの使われ方みたいなものがあるのか。

事務局：

B/Cとして計算したいということは、要は便益が仮にその算定コストを下回ったからと言って、それで直ちに事業を取り止めるといったような性格のものではないというふうに理解してください。例えば、今回も事業費が増になったわけですし、そういったところで、社会情勢にも照らし合わせて妥当であるかどうかということも含めて、やはりこういった形で色々、議論させて頂くということが必要なのかなということで、事業評価をさせて頂いているということです。

委員長：

今回のBについても、やはりかなり小さなエリアの災害の費用しか出ていないコストだと。このエリアが途絶したことによって、この事業より南側の所がごそと抜けていて、復興とかそういうのに対してかなり大きな影響を与えるはずなのに。そこがごそと抜けていますね。なので、実はもっとBが出るはずだということの中で、これが出てくるかと思いますが、その全体が出ていない。少し悩ましいところがあって、もう少し頑張って出してもいいのではないかと我々は思うわけですね。道路の機能から考えるとすごく重要で、そういう到達エリアに対する考えが相当大きなものがあるので、今回はこれで了解頂いているということで、そういうことも勉強して頂いて、数字として見えてくる形を出すということも大切かなと思いますね。今回の機会に今後、事後に向かって取り組んで頂きたい。これはコメントです。ネットワークとして、途絶し先に行けないというのは、かなり大きな問題だと思います。

委員：

国交省が定めるマニュアル上で、マニュアルを変えないと出来ないことなのか、或いは、裁量で出来ることなのかどうかということが分からないのですが。委員長がおっしゃる通りネットワークで考えないといけないと、まずその2 kmの部分の話だけをしていてもしょうがないという気がしますよね。

事務局：

まさにご指摘のとおり、我々の中でも色々問題意識を持って、これから、また引き続き議論をしていかなければいけないところだと考えています。

事務局：

おっしゃる通りで、特にこの箇所は、本当にこの南にたくさんの住民が住まわれている地域があるの

で、この入口の所で、ここに行けなくなると大きな影響が出て、ネットワークで評価していきたいと思いますが、色々関係することが多く、また、全国的な影響というか、こういう所はそんなに多くないんですね。ですから、他の所との関係の整理とか、色々あって、私たちも常々やっていきたいと思っておりますが、まだ、何ともなっていない。参考までに、色々計算することはできるので、そういうような方向で、参考までに今回させて頂きましたが、試算する効果とかというのは色々できるかと。ただ採択するかどうかとか、国の全体のルールをどうするかというのは、かなり色々ハードルがあるということです。

委員長：

四国として発信して頂きたいと思います。

委員：

今おっしゃっていたように、便益で10億とか書いてありますが、試算でもいいので、そういうものがないとこの場で社会情勢と合わせて評価しないといけないということなので、もう少し、試算でもいいのでそういった数字がないと、我々もなかなか評価をしづらいというのがあります。

委員長：

他に、ありませんか。

委員：

先ほどの大方改良の時にもちょっと感じたのですが、道路の事業計画諸元というところを見た時に、道路の延長が牟岐バイパスの場合、計画延長2.4kmの間を全てというのは難しいかもしれませんが、海拔がどれぐらいの所の道路なのかなというのが、ちょっと検討がつかないので、先ほど2m、4m嵩上げしますという話が出たのですが、そもそも例えば1mの所を上げるのか、そこら辺がちょっと分かりづらかったので、大方町の時にも、私たち高知県の一般の県民も、すごく海拔何mの所に、今、自分はいるのかというのを結構気にかけている人が多いと思うので、その辺の数字があるといいなと思いました。

事務局：

部分的にしか出していない所もありますので、確かに、こういった津波浸水を色々説明するものについては、もう少し分かりやすいものに今後していくように検討したいと思います。

事務局：

大方改良の8ページは、高さは書いているのですが、海拔で書ければ分かりやすくなりますね。はい。分かりました。

委員長：

他に。おっしゃる通り、分かりやすく書くというのは、こういうことをちゃんと、我々ではなくて、他の人たちにも分かって頂くことが大切ですので、今後も、そういう説明の場がたくさんあるかと思うので、よろしくをお願いします。

委員長：

他に、よろしいですか。だいたい意見が出ましたので整理を行いたいと思います。一般国道55号の牟岐バイパスについて色々ご意見がありましたが、事業自体については今後、継続するのが妥当だということでもよろしいでしょうか。

委員長：

ご意見がないようですので、事業の継続という事業者の判断は妥当とさせていただきます。

・徳島小松島港沖洲(外)地区複合一貫輸送ターミナル整備事業（重点審議）

（上記について、事務局から資料8により説明）

委員長：

はい。ありがとうございました。この事業について、ご質問いかがでしょうか。

委員：

14ページの震災時における輸送コストの増大回避ですが、Withoutのところ、小松島が被災した時に代替港が舞鶴になると想定していますが、日本海側の舞鶴ですよね。これは、四国の他の港はもう全部ダメになるということなのではないでしょうか。

事務局：

考え方なのですが、想定する地震、東南海・南海地震、その震度5強を超えると、普通の岸壁は壊れるという想定で考えています。要するに、耐震ではない岸壁は壊れてしまいます。また、生き残った岸壁で、その背後の地域のために物資を入れる必要がありますので、どうしても、物資を入れるというのは使えないと考えると、その震度がもっと低い地域、外側の中で使える港を探して行こうと、そうすると、一番距離的に近い所が舞鶴になってしまったということで、舞鶴からルートの一番近いということで、今回、代替港が舞鶴となっています。

委員：

大阪の方も全部ダメということですね。

事務局：

そうですね。大阪の方も耐震岸壁がありますので、そういった岸壁が生き残っているはずなのですが、当然、大阪、神戸も被災していますので、そのための物資を入れるということで、こちらに回せる余裕はないと、そういう考え方です。

委員：

分かりました。

委員長：

他、ないですか。今回、残便益を出して頂いていますが、150m延長することによる残便益は、この図で言うと、就航率が上がるみたいな計算になっているのですか。どんな計算をされているのですか。

事務局：

残りの防波堤を整備することで、港内の荷役ができる状況が上がります。その分、欠航等の可能性が減りますので、その分の便益を見積もっています。

委員長：

その便益が残便益ということですね。他に何かありますか。

委員長：

7ページ、津田側の土を揚げる所、これは前の時もここから揚げていたのですか。ここからどうやって土を持って行くのですか。ここは陸送じゃないのですか。

事務局：

ここは、陸送じゃなくて、管の中を通して送るような形で、距離がそんなにないので、そういう方法でしています。ただ、管中で送るので、体積がどうしても増してしまうのですが。

委員長：

追加部分もその方法でしていくと。ありがとうございます。他、ありませんでしょうか。

委員：

10ページの貨物量の推移の需要ですね。これは、徳島⇄北九州、徳島⇄東京の現状、新たに徳島⇄東京については結構増えて需要がありますが、これはどういう過程に基づいているのでしょうか。

事務局：

今回、先ほど説明しましたが、フェリーの大型化の前は積み残しが出ており、非常に需要が高いという状況で、今回、事業評価をするにあたり、主要な利用企業へのアンケート、ヒアリングを行い、その需要の増加としては、フェリー大型化を見越して積荷を増やすのかどうか、そういった見込み、聞き取りを行いました。そういったことから、どれだけの量が増えるというのを集計しています。

委員：

32年以降というのはないのですか。

事務局：

目標年次が31年となっていますので、そこから、先は横ばいと考えています。

委員長：

はい。もし他にないようでしたら、徳島小松島港沖洲(外)地区の複合一貫輸送ターミナル整備事業において、事業継続とするという事業者の判断は妥当ということによろしいでしょうか。

委員長：

ご意見がないようですので、事業の継続という事業者の判断は妥当とさせていただきます。

- ・松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業（要点審議）
 - ・高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業（要点審議）
- （上記について、事務局から資料9、資料10により一括説明）

委員長：

はい。ありがとうございました。

委員：

この事業に関する異議というわけではないのですが、小松島のところの例で、舞鶴の方から運ぶと、四国の中、或いは、大阪、なかなか他から来られないですという説明だったのですが、震災の起き方というのは、様々なパターンがあると思うのですが、港間の連携というのは、考えられていないのでしょうか。

事務局：

実際に震災が起きた時の連携というのは、当然考えておまして、四国であれば、例えば太平洋側は非常に大きな被害が想定されますが、瀬戸内海側はそれほどひどくないということで、瀬戸内海側の港湾から物資を運ぶとか、また、一旦、瀬戸内海側の港湾に貨物を上げて、そこから太平洋側へ陸送する、そういった港湾の連携は当然考えています。

委員長：

他にありませんか。

委員長：

そうしましたら、この松山港外港地区国際物流ターミナル整備事業と、高知港三里地区国際物流ターミナル整備事業について、事業継続とする事業者の判断は妥当ということによろしいでしょうか。

委員長：

ご意見がないようですので、事業の継続という事業者の判断は妥当とさせていただきます。

■報告対象事業4件

- ・那賀川直轄河川改修事業
 - ・仁淀川直轄河川改修事業
 - ・物部川直轄河川改修事業
 - ・長安ロダム改造事業
- （上記について、事務局から資料11により一括説明）

委員長：

はい。この報告について、ご質問はありませんか。

委員：

教えて頂きたいのですが、河川整備計画目標規模の洪水と、河川整備基本方針目標規模の洪水というのはどう違うのですか。

事務局：

河川整備基本方針は、基本的に目指すべき安全のレベルまでの全体計画でして、その内、整備計画と言いますのは、例えば20年間とか30年間の当面の目標として実施をしていく事業の計画です。

委員：

基本方針の方がより長期と受け取ってよろしいのでしょうか。

事務局：

はい。基本方針の方が最終的なというか、目標としておいている、特段な言い方をすると、100年に一度とか、150年に一度の洪水を対象としたものが基本方針となります。

委員長：

他ありますか。色々対応が大変だと思いますが、是非、続けて頂けたらと思います。

委員長：

では、その他、本日の審議を通じて、ご意見がある方いらっしゃいますか。

委員長：

それでは、以上で本日の対象案件についての審議を全て終了しました。皆さまのご協力ありがとうございました。次回ですが、第4回ということで、2月15日開催となっていますので、よろしくお願い致します。それでは進行を事務局にお返しします。

事務局：

どうもありがとうございました。本日、その他事項は特にありません。本日は全て終了しました。皆さま本日のご審議、誠にありがとうございました。これをもちまして、平成28年度第3回四国地方整備局事業評価監視委員会を終了します。ありがとうございました。