

平成28年度 第4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29年2月15日（水）13時30分～15時00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、中川委員、橋本委員
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、用地部長 他

事後評価 今後の事業評価の必要性等について4件審議

・波介川床上浸水対策特別緊急事業

（上記について、事務局から資料3により説明）

委員長：

はい。ありがとうございます。波介川床上浸水対策特別緊急事業について、ご質問、ご意見ありませんでしょうか。

委員長：

床上浸水の対策となっておりますが、この様な事業で時々説明の時に、床下は浸かるという議論がでて、宅地化などについては、積極的に行う地域ではないという意識で僕らは見ているのですが、今回の地域については、どういう説明になっているのか。或いは、今現在の都市計画というか、土地開発に対する市の対応というのは、どのようになっているのか分かりますか。

事務局：

資料の14ページにもありますが、この事業をするにあたっての事業効果としては、平成17年9月と同規模の洪水が来た時に、床上床下浸水が、111戸あったものが0戸になりますと、ただし、浸水面積としては、若干残りますというような説明で事業を行ったところです。当然、これよりも大きな洪水だとか、或いは、同規模であっても雨の降り方などによっては被害が発生する場合がありますということで、ご理解を頂いているものです。洪水をどんな場合でも全て守るというのは、この地形上相当な事業量を投入したとしても難しい状況ですが、長期的には、県の整備と併せて進めていくこととなると思いますし、或いは、水防活動と併せて被害の軽減を計っていくということで説明をしています。

委員長：

見ていると、調整区域らしい農地のエリアと、一部市街地化されているようなエリアが混じっているように見えるのですが、ほとんどが、この浸水区域が調整区域というか、農地のエリアになっていると見ていいのですかね。かなり広いですから、この中に110戸しかないということになると少ししか建っていないのかなと思うのですが、今後もそれほど市街化される必要と考えていない地域だという意識でいいのですか。

事務局：

地先は土佐市になりますが、上流部の方では、今は農地が占めているのですが、他方で農地を転用する

ことについて何か規制がかかっているかと言うと、今のところは、特に規制はかかっていないということですので、市としても今後の課題と認識されています。

委員長：

こういうのは悩ましくて、安全になると宅地化していくということが、効果の面で言うと、せっかくのコンパクトな町が分散化してしまうということが考えられないこともないので、どういう風にこういうリスクが減ったのか説明していくのが悩ましい。少しお聞きしたのですが、町としてはこれを受けて、宅地化を認めるのか認めないか色々議論がでてくるのかなと、農地として使っていたところが宅地化できるという風に説明されていないので、ちょっと安心しているのですが。それでお伺いしました。他、何かありますでしょうか。

委員：

13ページのところで、B/Cが出ているということは確認できたのですが、実質的に考えると被害がどれだけ軽減されるかということが便益の要素になると思うのですが、費用便益比の変化を見るとB/Cが上がっているので、おそらく人口フレームが長期に渡ってどういう風に変わっていくかということを見ると、過去20年程の人口推移を見ると減少傾向にあるので、そういったことを見込んだ時にどの様に評価していくかということも今後、考えていってもらえればと思います。

委員長：

はい。ありがとうございます。将来人口の変化みたいなことを、今回、検討されているかどうかということですかね。

事務局：

今のマニュアル上は、そういったものを反映していませんが、感度分析として便益の増減を考えても、B/Cが1を割らないかというのはチェックしています。今回は3ということなので、感度分析で1を割るようなことはないのですが、今のところは、感度分析の中で、そういうものも評価していくという考えです。

委員：

確かに人口分布というのは、委員長がお話しされた様に、宅地化が進んで人口が増えるということもあると思いますし、なかなか難しいのですが、全体として特に地方部の人口が減少していく中で、自然強化と言いますか、これをどの様に上手く評価していくのか検討も必要ではないかと思いました。

委員長：

はい。ありがとうございます。たぶん、地元としては大切な事業なのですが、大きな目を見た時に、こういう計画がどの地域を守っていくべきというところに、今みたいな計画的な視点など、この地域は、人口をちゃんと維持していこうという地域だったり、場合によっては、耕地として実施していこうという地域だったりするので、そこを見ながらやって頂けたらなと思いました。

他に何かありますでしょうか。よろしいですか。

委員長：

それでは、この事業に関して、事後評価の必要性および、改善措置の必要性、それから、同事業の計画、調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はない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：

ご意見ないので、妥当ということにさせていただきます。

・一般国道55号日和佐道路

(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。日和佐道路について、ご質問、ご意見ありませんでしょうか。

委員：

4ページの断面交通量ですが、平成17年では、断面の①と②が全く同じ交通量ということですが、28年になると、両方増えてはいるのですが、断面②の方が増えています。この増加の幅が違うというのは、その周辺の何か整備の効果が、きちんと数字として現れているという解釈ができるのでしょうか。具体的には、例えば、8ページとか9ページで、この区間で病院が移転したり色々な効果が見られるということですが、それが関連したとの解釈でよろしいのでしょうか。

事務局：

今、考えているのは、病院という観点も1つあるかなと思っており、由岐ICの近くに美波病院ができて、こちらの病院は南側の地域の方に多く利用頂いているということにして、以前は、日和佐病院へ国道55号を使わなくても行ける病院だったわけですが、日和佐道路の整備に伴いまして、美波病院を利用頂く方が増えたのではないかとということが1つあるかと思っています。

あともう1つは、通勤圏の拡大ということがあるかと思っており、以前は、なかなか通行が厳しい道路であったということで、南側から阿南市の方に通勤するという方は、あまりいなかったということが想定されていますが、今回、日和佐道路が整備されたということで、通勤道路の改善ということに伴い、通勤圏の拡大があったのではないかと想像しています。実際に朝夕の時間帯で交通量が増えている傾向ですので、そのあたりの効果があるのではないかと分析しています。

事務局：

4ページの交通量を見ると、日和佐道路はどちらも6,700台ですよね。私も現地を通っている感じでは、どちらも変わっていない。日和佐道路としては、交通量が変わってなくて、何が違うかというのと、並行する西側の現道区間が片や700台、片や1,900台ということなので、たぶん、日和佐道路の交通量は、どちらも同じなのだが、現道の方の交通がどちらかというに残っている。たぶん、まだ使っている地域の方がそれなりにいるということのように、このグラフから見られます。

ですから、交通量を計る区間にもよりますが、それほど長くないトリップで、現道のところは、そこを
行き来される方がいらっしゃるの、現道の方の交通量の減り方が違うということかなと見られます。

委員長：

現道の南の方は、美波町エリアで動いている方が使われているという説明ですね。他に何かありますで
しょうか。

委員：

質問なのですが、3ページの交通量というのは、開通後8,300台/日ということで、下段に、平成
28年10月の平日平均値24時間と書かれています。一方、4ページのところは、断面が違いますが、
6,700台/12時間ということで、3ページと4ページの交通量は、どのように比較をして見ればい
いのか教えて頂けたらと思います。

事務局：

まず、時間が12時間交通なのか、24時間交通なのかというところで、交通の軸が違うというところ
があります。また、8,300台/日の交通量については、実交通量になっているわけですが、トラフィ
ックカウンターでチェックしているの、4ページの断面とちょっと違う箇所での数値となっていますの
で、実際の数値とちょっと異なっているわけですが、自専道ですので交通量が、この区間で一定という
ところにして、計測手法の違いによって数値が若干ずれているというところがあります。計測手法の違いと、
12時間なのか24時間なのか、その2点の理由で数値の差が生じています。

委員：

6,700台というのは、交通量の多い12時間かなと思いますが、それ以外の12時間というのは、
千数百台の交通量があるという感じなのではないでしょうか。もちろん、必ずしも同じ場所で計っていないと思
いますが。そういう理解でよろしいですか。

事務局：

こちらのデータは平日の交通量を載せていますが、休日はこれよりも若干多いぐらいの交通量がありま
すので、この12時間で見た場合に安定して6,700台の交通量があるということで認識頂ければと思
います。

委員長：

他に何かありますでしょうか。

委員：

10ページのところに、移住促進のデータが載っていますが、東日本大震災が起こった後に、他に移住
したいというコメントが多く、今回のこの道路の整備というのは、実際に、何社かがこちらに来ていると
いうことですが、この道路の関係で、どこかに土地を探している人たちが、ここに、実際に来るような形
になったという経緯があったのでしょうか。

事務局：

正確に全社にアンケートをとれているわけではないので、日和佐道路が移住の理由になったかどうかというところまでは、お話を聞いていないのですが、今、徳島県自身が、ブロードバンド環境の整備を進めており、神山町などは、全国的にも環境整備によるサテライトオフィスということが有名になったところですが、それらの効果に加えて、実際に日和佐道路の方も、こちらのオフィスの方々が利用頂いており、仕事だけではなく、当然、家族も一緒に来た場合にも、ご利用頂いているということもありますので、ある程度、日和佐道路の効果もあったのではないかなと考えています。

委員長：

おっしゃるとおり、ここは県が頑張っ、地元にも結構、受け入れ団体ができて、そこがサテライトオフィスを色々世話をする、神山町に習って始まったところで、タイミングも上手くいったという感じもしますが、この開通のタイミングにフィットしているという感じですかね。

事務局：

補足ですが、サテライトオフィスを実際に美波町で誘致されている方のお話を聞いたことがあるのですが、もちろん、誘致をするにあたって都会の方に行って、この美波町に住むと、或いは、仕事をするところんな環境ですよというPRをされるのですが、非常に自然が豊かな所で仕事が出来て、にも拘らず、少し足を延ばせば関西の方にも行けるというようなことで、売り込みを図っていて、非常に感触が良いんだというような、ライフスタイルの変化もあるかもしれません。若者がそういうことを求めているということもあるかと思いますが、もちろん、日和佐道路だけの影響ではないと思いますが、その前後、或いは、明石の橋なども含めて、少し都会的な生活ができるというようなこともPRされているという話を聞きました。

委員長：

この辺は結構、色々な都市機能に1時間圏ぐらいの所じゃないかなと思います。それをちょっと超えると、なかなか厳しくなる。この道路が出来て丁度1時間圏ぐらいに入ったのですよね。他にありますか。よろしいですか。

委員長：

この事業は、非常に優等生というか、高規格道路としては、非常に上手くいった例だと思います。何と言っても、バイパスと言いながら、集落に近づいているというところで、非常に望ましい形になったので、こういう色々な効果が出ていると思うので、安心していました。ありがとうございます。

委員長：

事務局から提案頂いた今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性、同種事業の計画、調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性の3点それぞれ必要ないということによろしいでしょうか。

委員長：

はい。ありがとうございました。

・一般国道33号三坂道路

(上記について、事務局から資料5により説明)

委員長：

はい。ありがとうございます。三坂道路について、ご質問、ご意見ありませんでしょうか。

委員：

2点ほどお伺いしたいのですが、1点目は、三坂道路自体は、非常に効果を発揮しているということですが、砥部町のあたりまでの道も、かなり旧道と同じぐらい曲がりくねっているのですが、こちらの方に整備する計画があるのかどうか教えて頂けますか。

事務局：

計画という観点で言いますと、四国8の字ネットワークがあるように、こちらも地域高規格道路として、高知松山自動車道という高規格道路の計画があります。その中で、今回の事前通行規制があるような箇所など、順次、事業化しているということになります。計画自体はあるのですが、今後、三坂道路も開通したばかりですので、周辺の交通状況も踏まえ、事業化の必要性等についても考えていくという状況です。

委員：

もう1点は、先ほどの日和佐道路にも関連するかもしれないのですが、旧道の扱いと言いますか、日和佐道路も三坂道路もそうなのですが、旧道で残っているのは、生活道路として、この周辺に住んでいる方が利用されることになろうかと思うのですが、そういった時に、その道路の管理は県に引き継ぐということになるのでしょうか。

事務局：

三坂道路に並行する国道の管理は県に移管されています。簡単に概要を説明しますと、こちらの国道33号については、高知市と松山市を結ぶ国道となっており、国道440号は、松山市と高知市の梶原町を結ぶ国道となっています。以前は、こちらの三坂道路がなかったので、国道440号と国道33号が重複しており、上位にあたるのが国道33号ということで国が管理していたということです。

今回、三坂道路が整備されて国道33号が三坂道路に移ったことで国道33号が外れ、国道440号が残ったということで、県の方で管理されているという状況です。

委員：

県をまたぐことから、国道になっていくという理解でよろしいでしょうか。

事務局：

道路の起終点としては、県をまたぐ形にはなっています。県をまたぐ場合もそうですし、またがない場合も、一般的なバイパスを整備した場合には、そちらの方を国が管理し、残った所については県や市に管理して頂いているという状況です。

委員：

例えば、県道とか市道とかに移管していくような事例というのはあるのですか。

事務局：

そういう事例もあります。

委員長：

はい。ありがとうございました。他に何かありませんか。

委員：

先程の日和佐道路の場合は、人口が増えて交通量が増えていますが、三坂道路のある久万高原町の方は人口が増えているのではなくて、観光地として交通量が増えたという評価なのですか。

事務局：

はい。そうですね。特に、平日もそうですし、休日もそうなのですが、観光客が愛媛県で3番目の観光地になりましたので、松山市の方から多くの方に来て頂いているということもあり、それで、交通量が増えたと考えています。

委員：

人口が増えているデータはあるのですか。

事務局：

人口自体は増えてはいないようなのですが、道の駅などが出来て需要も増えていきますし、道の駅への集荷等をご利用頂くこともありますので、そういう観点で交通量が増えたのではないかと考えています。

委員長：

美波町も社会増はしているが、全体の人口が減っており、自然減の方がずっと大きいですね。

委員：

今の質問に関連するのですが、日和佐道路の説明にあった人口の増減の説明が今回はなかったりとか、先ほどの交通量についても、24時間だったり12時間だったりということで比較をするとすると、やはり条件が同じでないとなかなか比較がしにくいので、確かに人口増はないかもしれませんが、先ほどの美波町の例のように、転入と転出が変わったよとか、そういう同じ軸で見比べるものがあった方が、より分かりやすいのかなと思いました。

事務局：

ご指摘ありがとうございます。効果があった点もありますし、無かった点も当然ご指摘のとおりありますので、そういうところをフラットに見られるように、今後、表現の仕方を工夫していきたいと思います。

委員長：

他に何かありませんでしょうか。

委員長：

この事業の特性を評価しているのは良いと思うのですが、こういうのももう少し経済効果的にストック効果を算出していく、実際、投資した金額に見合う社会的な効果がきちんと出ているかという様な視点が、まだ出来て5年でもう少し時間がかかるとは思うのですが、そういうのが要求されてくるようになるのかなと思います。事後評価をしっかりとやって、そういう話題になっていくのかなと思って聞いていました。非常にいい事例であるので、是非、トライして頂くといいかなと思います。他に何かありますでしょうか。

委員：

8ページの木製品の輸送効率化が面白いなと思ったのですが、トレーラーが増えているというのは、よく分かるのですが、台数を見るとトータルの台数1,740台が、27年度に1,385台、これは大型化による減もあると思うのですが、総量はどういう風になっているのか、もし分かれば教えて頂きたいのですが。

事務局：

データで言いますと、開通前の木材製品量については、約33,860立方メートルということだったわけですが、現時点では、約32,000立方メートルということで、若干減少しているという状況です。若干、減少しているのですが、消費税増税前の駆け込みで今回示した開通前の木材製品量が増えているという分析結果もあります。

委員：

経年データを見れば分かるのですかね。

事務局：

経年データで平成23年を見ると、約32,000立方メートルということで、平成27年の木材製品量はこの平成23年並みということで、少し年によっても増減があるようですが、約32,000～約33,000立方メートル、そのあたりでだいたい定量になっているような状況です。

委員：

木材輸送業者さんの輸送効率であるとか、生産性向上には繋がっているが、この期間だけを見ると林業自身の搬出量全体に大きな効果があったわけではなさそうということなのではないでしょうか。木材のチップ工場が出来ていますので、それが貢献すればもっと増えてくるかなという気がしますが。ありがとうございました。

委員長：

他に何かありませんか。よろしいですか。

委員長：

事後評価の3項目、今後の事後評価の必要性と改善措置の必要性、同種事業の計画、調査のあり方や事業評価手法について見直しの必要性について、それぞれ必要なしということによろしいでしょうか。

委員長：

では、そういう形にさせていただきます。

・一般国道56号土佐道路

(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。土佐道路についてご質問、ご意見ありませんでしょうか。

委員：

地元なので2つほど意見というか質問というか、1つは、この潮江地区というのは、海拔0m地帯ですので、道路の高さがどのぐらいになるのか、海拔がどのぐらいになるのかというのを示して頂きたい、それを表記して頂けたらなというのが1つ。もう1つは、年少人口が増えている背景に、この辺りにマンションが乱立しています。そういう事情がありますので、マンションが乱立しているということは、道路事情が良くなったからという言い方も出来るとは思いますが、そのあたりが、ちょっと普通に住宅化が進んだというよりは、マンションが物凄い数に増えているという感じの方が地元に住んでいる者としては、凄く受ける感じなので、年少人口が増えているのが本当に喜ばしいことなのかということにすごく疑問を感じたので、この2点をお願いします。

事務局：

はい。ご指摘ありがとうございます。まず1つ目についてですが、この地域は、だいたい1m未満の海拔と予想されている地点でして、道路が浸水します。ただ、こちらの方は、地域の防災計画の中で、避難道路として活用すると位置付けられており、先生はご存知だと思いますが、隣に筆山という山があります。こちらの方に避難するということが計画されているわけですが、その際に、誘導路ということで、土佐道路の方を活用頂くということで計画されています。

また、地域づくりの観点についても、おっしゃるとおりマンションの乱立ということと、こちらの道路事業がどこまで関連性があるのか、もしくは、果たしてマンションの乱立がいい形なのかどうか、そのあたりも分析が必要かと思しますので、今後、道路整備に役立てていく過程で、我々の方でも勉強していきたいなと考えています。ありがとうございました。

事務局：

今の標高については資料の中に、もう少し明示した方がいいということですかね。また相談させて頂いて、考えていきたいと思えます。

委員：

この道路は低いんだとか、高いんだなということが分かったら、一般の方の理解が得やすいのかなと思いますのでお願いしました。

委員：

みち再生事業というのは、高知県さんがおやりになったのかもしれませんが、出来た当初は、カラー舗装が出来て非常に綺麗なのですが、車が通るところと比べると、歩道の耐久性というのは、本当に無いなという気がします。

事務局：

こちらのみち再生事業の方は、県の方が実施している所です、実際にこちらの方の耐久状況というのは、把握できていない状況ですが、近年の舗装状況については、しっかり業者の方にも責任を持って頂くように、発注方式でも数年後にもう一度チェックをして舗装がきちんと出来ているかどうか見直しをしているところですので、そういう箇所が減っていくように、今後も行政として検討すべきだと考えています。

委員：

是非お願いします。

委員長：

歩道舗装は、かなり歴史的に色々な状態を経験してきて、色々なパターンがたくさんありますね。最近ではアスファルトも単純化になってきましたね。カラーアスファルトは、補修する時に、また黒が入ったりしますから、色々考えて頂きたいと思います。他に何かありますか。

事務局：

私たちの特に、国道の舗装が悪い状況をほっておくというのは良くないということで、直すための費用を上げようとしています。それと、排水性舗装というのをだいぶやったのですが、少し目が粗いんですね。雨が浸透していくということでやっているのですが、施工しても何年経ったでしょうか。10年以上経っていて、やはり色々な耐久性の問題もあるということで、これからは、もちろん耐久性も考えていかなければいけない。それから先ほど説明したのは、長期保証制度というものを付けてきちんと舗装が何年間は持つことを前提に施工してください、求めている期間内であれば直してくださいという発注をしています。いずれにしても、私達も問題意識を持っていて、きちんと走りやすい舗装で管理していかなければいけないと思っています。

委員長：

ありがとうございます。歩道については、なかなか議論も今までなかったのですが、少し頑張って頂けたらと思います。他に何かありますか。

委員長：

この区画整理は、沿道型というか、この道路の整備と同時並行的にやられていると認識していいのですか。

事務局：

はい。そうです。

委員長：

沿道型の区画整理として実施されたことによって、建築的にも大型が建つことになったので、こういうマンションが建つようになったということですかね。高知県さんはそういう方向に持っていきたいということをやられているということですかね。

事務局：

ちょっとその部分までは分かりません。

委員長：

当然、地価を増進させるのが基本なので、大きなのが建つようにしていくというのが戦略なのだと思うのですが。一時期にドッと同じ世代が入ってしまうと、まちづくりとして問題があとで起きるとするのは、確かにあるので、そのへんはまちづくりの戦略として、どういう状況が起きているかということですね。ありがとうございます。他によろしいでしょうか。

委員：

先ほど舗装のことで色々ありましたが、建築をやっている者として、例えば、住宅を1戸建てるについて、道路を何回掘るかということがあります。道路管理をする人と建築の仕事、ガスだったり水道管だったり、今、電気も土の中に埋めていますが、そういう時に工事をする人達が連携をとって、道路の管理ができるようなかたちを是非とって頂きたいと思います。

事務局：

今、ご指摘があったものも課題としてありまして、占用調整会議を設けて適宜道路を占用いただいている方と工事調整等を行っているところです。

委員長：

結構、歩道って軽視される傾向にあって、多少なら何とかなるだろうとあつかわれていますね。そこを少し見直して頂きたいと思います。あと、この事業は、生活道路の安全が非常にクリアに出ている、非常に良い事例だと思いますが、B/Cを議論する時などは、こういうのは入らないのですよね。もし、こういうのを入れるとすると、B/Cはどうなるのかみたいなことも少し勉強して頂くと、こういうことをやる時の効果が、もう少し周辺にも及ぶみたいなことがでて、非常にいい事例だと思いますので、検討して頂ければなと思います。この事業はこれで結構ですが。今後の評価で使って頂ければなと思います。他に何かありますでしょうか。よろしいですか。

委員長：

では、今後の事業評価の必要性等については、事業評価の必要性と同種事業への見直しの必要性についてはないのですが、改善措置の方では、渋滞がまだ一部残っているなので、その改善策については、渋滞対策協議会において検討されるということになるかと思えます。それでよろしいでしょうか。

委員長：

以上で、今回の対象案件については、審議は全て終了しました。ご協力ありがとうございました。進行を事務局へお返しします。ありがとうございます。

事務局：

皆さま、長時間のご審議、誠にありがとうございました。議事次第の3、その他は特にありません。平成28年度の事業評価監視委員会は、これで全て終了となります。終了にあたりまして、局長から一言、ご挨拶申し上げます。

局長：

本日は、委員長をはじめ委員の皆さま方には、お忙しいところご審議を賜りまして、誠にありがとうございました。今年度、4回ということで、再評価は合わせて18件、事後評価5件、合計23件について、ご審議を頂きました。委員会で頂いたご意見等については、今後の事業、或いは、管理を進めていく上で活かしていきたいと思っていますので、今後ともご指導のほどよろしくお願い致します。委員の先生方、本当にありがとうございました。

事務局：

それでは、これもちまして、平成28年度 第4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。