

# 社会資本整備審議会 道路分科会

## 第2回四国地方小委員会 議事録

1. 日時：平成23年3月31日（木）10：30～12：00

2. 場所：高松サポート合同庁舎 低層棟2階 アイホール

3. 出席者

[委員長]

近藤 光男 徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部教授

[委員]

高塚 創 香川大学大学院地域マネジメント研究科准教授

古谷 純代 高知商工会議所女性会 会長

三木 義久 四国経済連合会 専務理事

吉井 稔雄 愛媛大学大学院理工学研究科生産環境工学専攻教授

4. 議事内容

防災事業の評価について

5. 報告事項

成果を上げるマネジメント（交通安全分野）

四国ブロックにおける『事故ゼロプラン』の取り組み

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）

### ●防災事業の評価について

・平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震について

・四国における命の道の必要性について

○ 震災後の道路の復旧状況について、資料では国道45号は1週間で97%通行可となり、ほとんど復旧したとなっているが、国道45号は津波浸水被害を受けたのか。また四国の55号、56号が津波浸水した場合、1週間程度で復旧できるものなのかなど東北と四国との関連性について教えて頂きたい。

→ 国道45号の海岸の低い場所は、橋梁上部工の流出などにより、すぐに復旧できる状況ではない。国道55号、56号は、徳島県南部、高知南西部・南東部は標高が低いところを通過しているため、津波で橋梁上部工が流出したり、地盤沈下等の浸水被害が考えられる。

また、東北では土工部について大きな被害を受けていない。一方四国は地質が非常に悪く通常の降雨でも頻繁に崩れている状況があるため、土工の部分も相当被害を受けることが予想され、東北より四国の方が復旧期間は厳しい状況になると考える。

- 高知県の高速道路はトンネルが多いのでトンネルの崩落についてはどうか。
  - トンネルは案外強い。地震の時にトンネルと山は一緒に動くので大きな被害を受けた例は非常に少ない。
  
- 今回の地震でトンネルが潰れたという事例はあるか。
  - ない。
  
- 東南海・南海地震に東海地震も一緒に起きることを想定した道路整備をすべきと感じる。
  - 東海地震も入った3連動で起きることを想定するべきと言った意見もあり、それによって被害がどれだけ増えるのかという結果が出次第、道路計画を見直していかなければならないと思っている。
  
- 8の字ネットワークは津波の影響を受けないという前提のルートなのか。あるいは津波に耐えられる仕様になっているのか。
  - 東北の地震が起きる前の東南海・南海地震による津波に対しては一部対応出来ていないところもあるが、基本的には津波を回避する安全なルートである。また、地震動に対しては耐えられる構造となっている。
  
- 地震の前後で防災に関する評価方法というのを変えなければならないという認識は固まっているのか。
  - まだ方向は決まっていない。まずは委員のご意見をいただきたい。
  
- 今回の地震後の対策については、時間が経てば評価ができる。どういう規格の道路をつくるのかというところについては、百年に一度を考えるか、千年に一度を考えるか、考える対象は変わるかもしれないが、評価方法自体はさほど大きな変化はないと思う。
  - 大きく話をすると、B/Cからもっと防災の方へシフトする、若しくはB/Cの便益の計算の中で防災の比率を上げていく必要があると思う。
  
- 今回のように特に大きな地震が起きると生活、経済活動も大きなダメージを受けることが確認されたので、現在の被害想定を再検討する必要がある。
  
- 想定外ではなく実際にマグネチュード9.0が起こる前提で考えなければいけない。国、自治体は防災計画の見直しもやっていく必要がある。
  
- 全国的には3便益での評価を実施しているが、地域によって特性が違うと思う。四国の場合、南海地震が起こると津波が来るが、海沿いに1本の道路しかないところは孤立が間違いなく起こる。他の地域とは全く特性が違うので、四国独自の考え方を出す必要がある。また、日本全体の人から見て四国はこういう地域だと納得してもらわなければいけない。つまり四国独自の評価手法を適用することを、全国の方が認めるようにしてもらわなければいけないと思う。

- ミッシングリンクを繋ぐというのが最大の目的であり、全部できた場合に効果が出るわけで、部分的に出来ても効果は出ない。孤立を減らすという観点でもミッシングリンクを無くすことを考えなければいけない。全部繋がった状態で効果を出して、8の字ネットワーク全体をやっていくことを決めて順次やっていくことにしないと評価手法が変わってくると思う。特に四国の場合はマイナスをとにかく減らすという評価の考え方でやるべきだと思う。

・個別事業の防災評価の事例について

- 東北の状況を見ると、港が使えない、空港が使えないというようなことがあったが、物流を高速道路が担った等の評価は入っているのか。

→ 今は他の交通機関を考慮した評価は入ってない。特に道路がまだ使えないとき、啓開前の段階で港が使えるようになって、港から運ぶルート（道路）が確保できないこともあったので、ヘリや船との連携を、今まで以上に考える必要がある。

- 港や空港というのは、海沿いにあるので津波に弱い。そういう交通機関の代替としての高規格道路というのが、一番復旧が早いので重要になろうかと思うので、そのあたりを評価にも入れたら良いと思う。

- 経済評価は四国の道路より大都市の道路の方が価値は高く算出されるのは避けられないところがある。しかしながら必要な道路はつくるという考えは大事である。現状における貨幣換算する評価は意味必ずしも正確でないことが少しずつ判ってきて、B/Cを見直ししようと言うことになっていることも踏まえ、少なくとも昔計画した高速道路網は建設する。

四国の高速道路は津波の影響が非常に少ないということを持ち上げて、一刻も早く、少なくとも計画していた道路は完成させるということを目指す。あまり既往の経済評価に立ち入らない方がよい。なぜ道路整備が必要であるかということは多くの視点から言えると思うので、是非、必要であることを言うことが大事と思う。

- 大きな地震を考慮した社会資本整備、道路も含めて、もう一回大きな視点で見直す、再認識、再検討というのはすごく大事だと思っている。その議論の中で、地震が起こるまでにできること、地震が起こった後でどう対応するかという2つに分かれるが、前者は力を入れてやっているが、後者はやりにくい、進めるのが大変だという話も聞いているが、そこをやっておくと復旧・復興への道のりが円滑に進むのではないか。

- 四国に占める津波エリアは全国に比べたらやはり広いということで、津波によって使えなくなる道路の総距離はものすごく大きくなるということを指標にするのもあると思う。人口で言われたら大都市に比べたら少ないので効果も小さいのでは、という議論にされては困るので、四国はそういうエリアであり、全国の中でも四国は津波エリア・被災エリアが大きいのでそれだけ被害が大きい。だからそういうところにおける道路整備をやるという、言うなれば特別地域のような位置づけのもとで四国独自の評価手法を適用していくことも考えられるのではないかと思う。

→ 四国8の字ネットワークの計画延長が約800km少しあり、それとほぼ平行している直轄国道があるが、代替路が無い直轄区間は約220kmということで4分の1である。瀬戸内海側でなく太平洋側だけだと半分くらいは津波によって使えなくなるような説明ができると思うので参考にする。

○ 高知県高岡郡越知町の地域に何度も訪れたことがあるが、この地域は通行止めが多い。同じ地域で同じ状況が起こるといことは、何かやり方、工事の仕方、手法があるのではないか。地質が脆弱などの理由があるとは思いますが、同じ地域で同じことが起こらないようにしていただきたい。

・交通安全事業について

○ 成果を上げるマネジメントという取り組みについて、どのようなスケジュールで動いていくのか。

→ 今後も必要に応じて、このマネジメントをどうやっているかを報告する。具体的にどのような形でやるかということはまだ整理できていない。

○ 交通事故の分析は、車をメインに見ているが、今後は歩行者とか自転車など目線を変えて分析してもらいたい。事故ゼロプランは、これまでの評価だと上がってこない場所、危険な場所を上げようということなので、その上がってこない場所というのは車だけ見ても上がってこない場所、すなわち歩行者・自転車が危険である、そういう場所をピックアップしているということと思う。通過人数何人あたりの事故件数とか通過自転車台数何台あたりという分析を地道に進めていけば有効な対策が打てると思う。

もっと進めてトラックの運転手に対して危険な場所、バスに対して危険な場所、オートバイに対して危険な場所など、要するにこの対策が誰のために行われているかということを考え、道路によって便益を受けるグループが違うのでそれを明確にするような分析を進めていただきたい。

○ 高齢化社会が進行していく中で、高齢者を意識した対策、事故ゼロをしていくのも大事だと考えている。高齢者は足腰が不自由でスムーズに歩けない人でも自転車やミニバイクに乗っているとスイスイと行ってしまふ。その人たちをこれからどうケアしていくかというのは高齢化社会の交通安全の問題の1つであると思っている。