

平成23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23年10月31日(月)13:40~16:40

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、高塚委員、土井委員、中野委員、三木委員、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、
港湾空港部長、営繕部長、他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 仁淀川直轄河川改修事業
- 2) 四万十川直轄河川改修事業
- 3) 重信川直轄河川改修事業
- 4) 肱川土地利用一体型水防災事業(大和(上老松))
- 5) 撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- 6) 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南~徳島東
- 7) 四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘~窪川
- 8) 一般国道56号 中村宿毛道路
- 9) 一般国道56号 宇和島道路
- 10) 一般国道33号 高知西バイパス

5. 審議結果

・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) 仁淀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。
- 2) 四万十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。
- 3) 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。
- 4) 肱川土地利用一体型水防災事業(大和(上老松))
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 5) 撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

- 6) 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。
- 7) 四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新莊～窪川
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 8) 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。
- 9) 一般国道56号 宇和島道路
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 10) 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。

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) 仁淀川直轄河川改修事業

2) 四万十川直轄河川改修事業

3) 重信川直轄河川改修事業

○記載されている事業費の大半はハード整備の費用と思われるが、ソフト対策の費用はどの程度見込んでいるのか。

→ ソフト対策の費用については整理していないが、記載した事業費の内数にある。

○ハード整備に比べてソフト対策は予算化されにくいものだが、東日本大震災では防災教育が効果を発揮したことからも、今後は河川事業でもソフト対策に力点を置いた上で、事業費としても、その割合を増やしていくことが必要と考える。事業として取り組まれることで、専門の技術者が育成されることにもつながっていく。四国地整なら他に先駆けてできるのではないかと期待している。

→ 堤防ができることで地域が安全になって、地元の方々に喜んでいただけるが、危機管理的な部分も併せて取り組んでいないと、本当の意味での安全安心な地域ができないと思っている。

各現場では防災教育などにも取り組んでいるので、今後はそういった取り組みも紹介していきたい。

○タイの大洪水によって多くの日本企業が被災している状況から、治水事業の必要性を再認識した。これは自然災害のリスク管理に関する啓発活動が圧倒的に不足しているということの表れであろう。

一方、四国では、これだけの急流河川をなんとか守っている、また、将来的に守ろうとしているということとともに、ソフト対策について周辺住民にしっかり説明していかないといけない。

○仁淀川と四万十川の事業評価は、新規評価の様に見えるが、再評価とする経緯を説明いただきたい。

→ 両河川ともに、前回の事業評価では、当面の対策箇所のみであったものを、「工事実施基

本計画」に基づく全体事業に変更したが、河川改修事業として従来より、計画に基づき実施してきた内容であって、今後も進めていくものなので継続事業であり再評価としている。

○河川改修事業では、当面の対策が示されている理由を教えてください。

→ 河川改修事業は事業期間を30年程度としているが、他の事業と比較して長期間であるため、全国的な取り組みとして、当面の対策として、7年程度の期間の事業についても評価頂くこととなっている。

○港湾事業ではBCPを策定したりしているが、今回再評価の河川流域ではBCPもしくはDCPという取り組みはあるのか。

→ 現時点ではその様な取り組みはないが、今後はそういったことも検討して参りたい。

○事業名の「直轄河川改修事業」と資料15・16頁の費用便益分析のグラフタイトルにある「河道整備事業」との関係性を教えてください。

→ ここでは同じ意味である。以後、定義が同じものは同じ言葉を使用するように注意する。

○資料10頁に破堤時の浸水家屋戸数3,600戸とあるが、どこが破堤すると想定しているのか。

→ 資料10頁、河口から5kmより下流側で、整備前水位が計画高水位を超えている区間が破堤すると考えている。

○資料35頁、様式－4 年平均被害軽減期待額の表について、11千m³/sに相当する流量規模はどれか。また、被害軽減期待額の二重計上の恐れはないか。

→ 11千m³/sは、1/15に相当する。

また、①～④の各箇所はそれぞれ整備効果が独立しており、二重計上はない。

○河口部で土砂堆積や樹林化が進行している原因の1つに森林荒廃は考えられないか。

仮にそうだとすれば、森林整備の効果について、森林に関わるCCB(気候・地域社会・生物多様性／森林保全に関する多面的な評価)の採用や、地域と協働した啓発教育というものを考えていく必要があるのではないかと思うが、如何か。

事業評価監視委員会において、仁淀川直轄河川改修事業ではなくて、仁淀川の流域全体の自然整備の効果というものについて議論ができる日が来れば良いと思うのだが。

→ 河川の流出計算では、実績の流出結果をもとに係数設定しているため、現状での森林の効果は内包されている。森林は重要であるが、森林をどれだけ整備すればどれだけ効果があるかといった評価をすることは、現状では学問的にも難しく、学問的な成熟を待つ必要があると考えている。

仁淀川河口部の土砂堆積や樹林化の原因については、当地が過去には畑地であり、根付きやすい環境であったことが挙げられると思う。今後は状況を見ながら、しっかりと管理していく必要があると思っている。

○河川事業の地震対策は重要であると認識しているが、仁淀川や四万十川において、東日本大震災後に新たに追加された地震対策というのは、具体的にどのようなものがあるのか。

また、地震規模が今後見直される中で、当面の対応としては、どういう根拠で、どういうことをされているのか。

→ 堤防の地震・津波対策として、仁淀川では未だ高潮堤防ができていない箇所があり、前倒しする形で対策に組み込んでいる。構造等については、中央防災会議等で検討されており、先行的に様々な対策・工法が検討されているので反映していきたい。また、樋門等については、耐震化、自動化・高速化、小規模なものはフラップ・ゲートへの改良などを考えている。

4) 肱川土地利用一体型水防災事業(大和(上老松))

○肱川方式は、非常にすばらしい方法と思うが、この地域の治水安全度は1/15から1/40にしか上がっていない。将来的に治水事業が進めば、また地盤の嵩上げや堤防の嵩上げが必要になってくるのか。

→ 将来的には河川整備基本方針の実現を目指しており、それに沿って手戻りがないように整備を行っている。この地区では2回目の嵩上げはないと考えており、他の対策、例えば河床掘削や検証中の山鳥坂ダム、またはそれに置き換わる他の対策などを想定している。

5) 撫養港海岸直轄海岸保全施設整備事業

○資料13頁、感度分析において変動させる要因として3つ挙げられているが、このうち便益が変動する要因としては、どういったものが考えられるのか。

→ 1つの要因としては、事業所数の推移がある。

平成17年度以降の事業所数の推移としては、年間当たり約2%弱減少しているが、便益としては10%の範囲内の変動であり、±10%の感度分析で十分対応できると考えている。

6) 四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東

○資料18頁の津波浸水予測エリアにおいて、×印で現道の津波浸水区間が示されており、徳島東IC付近では、現道よりも海沿いを通ることになるが、津波による影響はないのか。

→ 本路線は高架構造であり、津波による浸水は無い。

○供用目標年次を教えてください。

→ 先行している南側の阿南～小松島は平成30年代前半、北側の小松島～徳島東は平成30年代半ばから後半の想定で評価している。

○前回評価時、平成20年度と比べて、交通需要推計手法の見直しによって総便益が増加している。人口減少の状況にあって、感覚的には便益も減少傾向と思われるのが、増加の理由を教えてください。

→ 全体としては人口は減少傾向にあるが、都市部、特に県庁所在地周辺の人口は微増の見通しであるので、徳島市周辺の都市部の交通量が増加することから便益が増加した。

○発災後の交通の動きは、平常時とは随分異なると思われる。東北地方のデータを分析・活用することで、徳島、高知の両地域の発災後の交通の動きやその際に高規格道路がどの様に貢献することになるのかなど検討されているのか。

→ 点で通行止めになった場合は試算が可能であるが、面的な通行止めの場合は、取り止め交通の有無も含めて推計する必要があり、東日本大震災の事例を参考に検討を進めて参りたい。

- CO2排出量の削減について、住民や納税者に対する説明はなされているが、国際公約との関係で、道路事業による削減効果を国交省としてとりまとめて主張する予定はあるのか。
- CO2排出量の削減については、各分野ごとに目標を定めており、道路整備については運輸部門におけるCO2排出量の削減目標として社会資本整備重点計画の中で示されている。

7) 四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川

- 前回評価時、平成20年度と比べて、交通需要推計手法の見直しによって総便益が増加している。人口減少の状況にあって、感覚的には便益も減少傾向と思われるのが、増加の理由を教えていただきたい。

- 新直轄で無料供用している区間が全国的に徐々に出てきており、そういう供用済区間の状況を参考に、交通量推計の配分モデルの見直しをした結果、交通量が増加したことから便益が増加した。

- 盛土構造による津波の防御効果については、便益算定には含まれていないが、積極的に強調すべきである。

阿南～徳島東には、その旨の記載があるが、須崎新荘～窪川に記載がないのは何故か。盛土構造の区間はあるのではないか。

- 本路線は山間部を通過しており、また、トンネルや橋梁といった構造物が8割を占めている。元々津波想定浸水区域、あるいはその高さからは随分離れたところを通過しており、津波の防御効果が期待できないことから記載しなかった。

厳密に言えば、須崎新荘～中土佐間では、過去の津波の記録が残されているところもあり、その区間は基本的には盛土構造としており、全体的に津波に強い構造にはしている。しかしながら、津波想定高さが見直された場合、その結果によっては、津波対策の見直しが必要となる可能性がある。

- 須崎市では、海の近くで高速道路の高さが低いと思われる区間があった。道路が1箇所被災するとなかなか使い物にならないので、整備済の区間ではあるが、高規格道路の役割からしても検討する必要があるのではないか。

- 須崎市の市街部を通る須崎道路については、ご指摘を踏まえて災害に強い道路というものを新たに検討して参りたい。

8) 一般国道56号 中村宿毛道路

- 中村宿毛道路に限らないが、資料28頁の感度分析の結果を見ると、3要素のうち、交通量が費用便益比に与える影響が大きく、-10%では費用便益比は大変小さくなる。

このことは、交通量を確保する、高速道路を十分に活用する方法を、一緒に考えていく必要性を示唆しているのではないかと感じるが如何か。

- 四国8の字ネットワークが全部繋がらないと、地域全体へのプラスの影響は出づらと思われる。四国の西南部のネットワークをきちんと繋ぐことによって、道路をしっかりと利用する環境が出てくると考える。

各地域からは、将来計画の実現のために道路整備を要望されているので、道路整備後に

は、その実現に向けて地域で考えていただく必要があると思う。

○便益算定に当たって、高速道路の延伸による観光客の増加という部分の走行時間短縮便益は含まれているのか。

この地域では時間短縮による観光客の増加が地域活性化の大きな要因になるので、単なる移動時間の短縮便益ではなくて、便益として考慮すべきでないのか。

→ 観光客の交通も含めた交通量を推計して便益算定している。

ネットワークが全部繋がることで、地域の環境が良くなって、飛躍的に観光客数が伸びるといったような効果は、現在の交通量推計では把握困難であり、観光面の効果が大きい地域における便益算定には改善の余地がある。

なお、観光に限らないが、平日よりも休日の交通量が増加する場合は、休日の増加分を便益として考慮することは可能である。

○観光だけでなく、物流の効率化による地域産業への効果を、もう少し定量的に示していただけないか。

特に高知県では産業振興計画を策定し、積極的に取り組んでいるところであり、資料21頁に定性的にはまとめられているが、宿毛湾港と中村宿毛道路のインフラ連携が、いかに産業振興に寄与できるかといったところを定量的に評価できないものか。

→ 我々も定量化の努力はしているが、道路だけで産業振興がなされる訳でなく、道路の貢献分を取り出すのが難しい。先生にご指導いただきながら検討していきたい。

9)一般国道56号 宇和島道路

○資料8頁、宇和島市・愛南町の産業別総生産額の変化をみると、特に第一次産業が急激に減少してるが、その理由は何か。

地域が持続的に発展するためには、消費活動と生産活動がバランスよく発展していくことが大事であり、この地域では、第一次産業をいかに維持・発展させていくのかを共に考えていくことがより大事になってきていると感じる。

→ 人口減少による生産人口の減少が大きい。高速道路等の整備の遅れから工場等も撤退を続けてるような状況であり、地元からは高速ネットワークによる支援を要望されている。

10)一般国道33号 高知西バイパス

○資料29頁に今後のコスト縮減に対する取り組みがあるが、具体的にどのような方法で、どれくらい縮減できる可能性があるのか。

→ 今後供用まで数年を要する区間もあり、具体的に話ができるものはない。事業進捗に併せて、記載の通りしっかり考慮してコスト縮減に努めていきたい。

○資料17頁に農林水産品の流通の利便性が向上とある。道路整備にはこの様な期待が込められていると思うし、こういった効果が最大限に発揮されて欲しいと思うのだが、実際に道路整備によって、商圈がどれくらい拡大して、どれくらい生産額の増加に結びついているのか。特に四国の道路整備では大事な効果であるので、積極的に評価を検討していただきたい。

→ 過去の評価を一般化して、将来を分析するのが難しく、十分に評価できていない。事後評価の際に、そういった評価を積み上げていけば、そのうち定量化できるかもしれないので今後も努力していきたい。