

1. 日時：平成28年10月20日（木）13時30分～15時00分
2. 会場：高松サンポート合同庁舎 13階会議室
3. 委員：山中委員長、石原委員、岡部委員、中川委員、橋本委員  
四国地整：局長、次長兼総務部長、建政部長、河川部長、道路部長、営繕部長 他

■要点審議案件 再評価対応方針（原案）8件の審議

- ・吉野川水系直轄砂防事業  
（上記について、事務局から資料4により説明）
- ・一般国道192号 徳島南環状道路
- ・一般国道55号 桑野道路
- ・一般国道196号 今治道路
- ・一般国道56号 松山外環状道路空港線
- ・一般国道11号 小松バイパス
- ・一般国道32号 猪ノ鼻道路
- ・一般国道33号 越知道路（2工区）  
（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。以上が要点審議案件8件ですが、まずは、最初の1件について受けたいと思います。それぞれ要点審議となっていますので、B/Cとか、それについては再計算しているものしていないものがありますが、進捗状況については出ているということで、最初に、直轄砂防について何かありませんか。

委員長：

非常に長くかかる事業ということで、どうしてもそういう形になるということで理解はしているのですが、短期的な効果というか、それぞれの事業の効果というのは、どんなふうに見ておられて、どういう形で出していけるのかと言うことを、少し考えて頂ければと思うのですが。その辺について何か、お考え或いは、内部的にはされているとは思いますが、何かあれば教えて頂けたらと思います。

事務局：

ご指摘の通りこの事業、事業全体としては長くかかる事業です。そうした中、短期的な効果として、土石流対策については、実際の整備効果を地先毎に説明できるようにしたいと思います。事業の必要性、目的が理解されるように取り組んでいきたいと思えます。

委員長：

やはり、それぞれの箇所については、1箇所1箇所についてももちろん大切ですが、大きな戦略、かな

り広いエリアですが、どういうところから取りかかっているのでしょうか。

**事務局：**

事業の推進にあたっては、土砂流出量や保全対象の重要度などから、箇所の優先度を設定して効率的に実施しています。

**委員長：**

それは何か地域ごとに特徴があるのですか。地域別の中で土砂量が違うのでしょうか。

**事務局：**

地域毎で溪流の大きさなども違いますので、流出量は変わってくると言うことです。

**委員長：**

おそらく、砂防というのは色々状況が変わってくると思うのですが、だんだんと個々の箇所というか、大きな戦略として色んな形で、短期的な効果を挙げていくのかというのも、分かりやすく説明して頂くような形で工夫して頂きたいと思います。そうすると、どういう順番でやっているのか理解して頂けるし、長い間かかるということについても理解できると思います。

**委員長：**

他に何かありますか。

**委員：**

少し聞き逃してしまったかもしれないのですが、浸水区域内要配慮者数というのが、どういうものなのかということと、あと、事業実施前と後で、これぐらい人数が減ることが示されていますが、290人から20人に減っている、或いは、740人から60人に減っているというこの数字自体をどのように評価するのか、その辺について教えて頂ければと思います。

20人という数字が多いのか少ないのか、事業というのはきりがないところがあるので、どこかで区切ると思うのですが、この60人とか20人とかというものが、どのような意味を持つのかということについて考えを教えて頂きたいと思います。

**事務局：**

貨幣換算が困難な効果については、できるだけ定量化していこうということで試算をしています。このやり方については、マニュアルに基づいて実施していますが、そこで出てくる要配慮者というのは、養護施設だとか高齢者の施設とか、そういった方の人数です。人数が多いか少ないかということは、一概には言えませんが、ここを出しているのは、事業の実施前に対して相当な割合でその対象が減るという目安を示しているところです。

**委員長：**

他、ありませんか。

**委員：**

30年という長期事業であります。達成すべき目標のところ、事業費879億円、整備費用のみとありますが、整備費用以外の費用というのは、どういうものでどのぐらいを見込んでいるのでしょうか。もう1つは、事業進捗率が事業費ベースで約16%ということですが、これは、879億円をベースにして、こうなっているということでしょうか。879億円というのは、30年間の費用だと思いますが、当然、条件により色々大きく変わってくると思います。

**事務局：**

順不同にはなりますが、16%は総事業費に対する進捗率です。また、総事業費を変えないのかということに関しては、例えば、消費税などの様に確実に変わるといいますか、これを決めた時にはそうではなかったものが、社会的に変わったようなところは反映させていくというようなことになりますので、そういう意味では、総事業費は変わります。整備のみということ以外には、維持管理の経費が入ってくるので、そういう意味で整備のみとしています。

**委員長：**

他に何かありませんか。

**委員：**

被害指標の分析のところ、浸水区域が広いから示すのが難しいかもしれないのですが、どれだけ浸水するのか、この砂防事業でどれだけ浸水区域が狭くなるから被害人口も少なくなるんだよというのが、どこかで見えればいいのですが。区域内として池田～岩津地区としか書かれていないので、どのように浸水区域が減っているのかがここでは分からない。

**事務局：**

配布資料の資料4の3ページに示していますが、効果については、より分かりやすく説明するように工夫していきたいと思えます。

**委員長：**

では、道路事業についてですが、何かありませんか。

**委員：**

猪ノ鼻道路については、平成32年度の全線開通に向けてということで公表しているとの説明でしたが、他の道路については、事業が採択された時にはこの辺までにはやりますというような計画があるのかもしれませんが、今後いつに向けてやっているのかということ、資料の中に示して頂けると嬉しいのですが。事業継続については、継続して頂けるということで意義はないのですが。

**事務局：**

委員のご指摘の通り、今回出している7事業の中で、全線開通目標を公表しているのは、この猪ノ鼻道路だけです。私ども、道路事業を進めていく上で、大体これぐらいでやっていきたいという内部目標とい

うのは当然持っており、それに向けて事業を進めているところですが、この目標を公表していくということにあたっては、道路がいつ開通するというのは、非常に社会的にも影響の大きい話でありますので、やはり、確実に、そこに向けて事業を終了させることができるというある程度の目安がたった段階で公表しています。

一番の障害となるというか課題となるのは、やはり用地買収等です。これは、我々がいくら頑張ってもなかなか用地取得が難航しているということになると、目途がある程度たってから、ある一定程度、用地買収が終わる、或いは、目途が付いたというようなところ、ある程度条件が揃ったところで、私どもとしても、なるべく早く開通目標というのを、公表したいと思っていますので、ご理解の方よろしくお願ひします。

**委員：**

おっしゃることはよく分かります。徳島南環状道路は用地進捗率93%に達していますが、ただ、この3年間、この93%は動いていないのですが、90を超えても、やはり、開通見込みというのは、まだ出せないという状況なのでしょうか。

**事務局：**

実は、用地取得は一定程度進んでも、そこから先、用地取得がどうしても難航しているというような箇所が数としてはそれほど多くなくても、点在しているというようなこともあります。この徳島南環状道路についても、土地の権利者が多数分散して、なかなか用地取得が難しいというようなところもありますので、ちょっと今の段階では、公表がまだできていないというような状況となっています。

**委員長：**

他に何かありますか。

**委員長：**

今治道路は、B/Cが低いですが、一定の交通量が見込まれているこのような道路でそれほど厳しいのかなと感じたのですが、何か原因があるのでしょうか。

**事務局：**

両サイドに隣接して、自動車専用道路が通っていますので、先生がおっしゃる通り、一定程度の交通量が見込めるところは確かだと思います。ただ、この区間、全線に渡って高架橋であったり、トンネルといった構造物が比較的多いということで、それでやはり整備コストが若干大きい区間であることは確かですので、そういったところが影響しているのかなと思います。

**事務局：**

また、並行する国道196号を走ると分かるのですが、比較的渋滞することが少ない道路ですので、平均走行速度がそれなりに走れるということもあり、仮に、ここに国道がないとか、ここが非常に渋滞しているということであれば、大きな意味がでるところだと思います。ただ、自専道のネットワークでありますので、やはり私たちは、ネットワークとして自専道で繋ぐ。それをこういう全国一律の指標のB

／Cで検討していますが、自専道で繋ぐという観点をどう評価するかというのは、また別の視点が必要です。

**委員長：**

他に。

**委員：**

先ほど、委員の質問にもありましたが、全体の方向性としては、事業進捗率が100%になった時に開通の公表をするのか。それよりも早く出してしまうと、地権者の方を逆なでしてしまうという話があるのか、他に何かあるのか、その辺のことについて教えて頂ければと思います。

**事務局：**

はい。ありがとうございます。用地進捗率に関しては、必ずしも100%でなくても開通目標を出すことはあります。ただ、要は、用地が一定程度残っていても取得の目途が比較的たっているのか、非常に取得が困難なそういった案件が残存しているのか、そういうものをまた収用手続き等に移行できるのかできないのかというようなところを見ているというところもあるので、必ずしも100%でないと開通目標が出ないというわけではありません。

地域の開発などをやっていく上で、特に、こういった高規格の道路というのがいついつできますというようなことを出していくというのは、地元の方々にとっては、非常に出してほしい話だと思いますし、そうでないと開発計画は立てられないというような声もよく聞きます。私どもとしても、目途が立てば、やはりできるだけ早く出して事業進捗を図っていきたいなと思っていますが、今、おっしゃったことのバランスを見ながら、開通目標を出すのかどうかということを検討しているところです。

**事務局：**

例えば、お店を出店するとか、或いは、工場を立地させるとか、そういった開発の計画がやはり1年ずれる2年ずれるという、社会的な影響も大きく私たちとすれば、その事業の目途がたって、何年頃供用できるということが分かった段階で、できるだけ早く供用目標は出していくという方針であります。

**委員長：**

他にいかがですか。

**委員：**

道路事業の全体像というか、こういう事業をしているよというのは、何らかの形で示されているのでしょうか。全体をつかめていると、色んな意味で地元の方々がこうなのかなと思うのですが。一方で、それこそ地価の高騰だとか、そちらの影響が出るのも困るし、難しいのだろうとは思いますが、その辺は、どんなふうにお考えなのでしょう。

**委員長：**

道路のネットワーク計画みたいなものがあるのか、ということだと思うのですが。

**事務局：**

まず、道路のネットワーク計画という意味では、私ども、今日は事業評価ということで各それぞれの事業箇所ごとの説明をさせて頂いたのですが、例えば、四国で言いますと、四国8の字ネットワークという高速道路ネットワークの整備として、今、ここまで進んでいて、ここは事業中で、ここはまだそこまで至っていないですというものを示しているものがあります。その中で、例えば、今、委員からもご指摘がありました、例えば、用地買収があるのだろうかみたいな話もありますので、そういったところについては、概ねこの辺の区間ですというようなところを有識者の委員の皆さま方にもご審議頂きながら、徐々に徐々に進めていくというステップを踏んでいるところです。

**委員長：**

ネットワークの観点からいうと、それぞれがどれぐらい進捗しているかというのは分かりづらい。現場に入っている方は、大体分かるでしょうが、なかなか伝わってこない。年次を公表するのは大変難しいと思いますが、大体どれぐらいかかるものなのだろうかという感覚を、どう伝えていくのかということだと思います。情報を伝えると長期的な街づくりの戦略などに上手く考えていけると思うのですが、なかなか一般的には分からない。それは、確かに、おっしゃる通りだと思いますし、我々も、これどうだったかなというものもありますので、なかなか公表されていないと確認のしようがないと、そういうことを上手く伝えていく共有していく仕組みを考えていく必要があると感じています。なかなか難しいかとは思いますが。

**事務局：**

私たちのこの事業の進捗状況、それを分かりやすく伝える必要があると思いますので、引き続き検討していきたいと思います。今、委員長からのお話がありましたが、例えば、5年後10年後、或いは、将来的にどこまでどれだけということは、重要なことだと思います。

ですが、従来5ヶ年計画、或いは、20年後の道路のネットワークというのを作っていたのですが、それを作ると事業が固定化されて、そういうことをやっているから公共事業は色んな柔軟な対応ができないのだというような批判もあり、現在は、それをいわゆるアウトカムという言い方をしていますが、事業でどこをどれだけというのは、むしろ出さないようにするべきだというのが、過去ずっと色んな議論が国政レベルであって今に至っています。

**委員長：**

10年後ぐらいのイメージを大体共有していかないと色んなことに対して調整がつかないので、道路だけではなく、他の事業もある程度10年後にはこうなっているというようなことを地域と共有していることが重要だと思います。

**委員：**

かなり厳しい公共事業に対しての批判があった時代があったのは事実であります。それに懲りてしまって、あまりにも控え目になってしまうのはどうかと思います。

**事務局：**

いろいろな方からのご意見を聞きながら、また、経済界等からこう言ったご意見を言っていただくこと

は、世の中の雰囲気も変わってくると思いますし、それが本当に必要なことであれば、我々もそれに答え  
ていかなければならないと考えています。

**委員長：**

はい。他に何かありませんか。

**委員長：**

それでは、意見が出尽くしたようですので、この8件の要点審議を含めて、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：**

ありがとうございました。

先ほど、お願いしましたが、道路や砂防事業の様に長期的に時間がかかるものについては、事業の効果  
や見込みについて世の中に共有するような仕組みを作って頂ければと思います。ありがとうございました。

#### ■事後評価 今後の事業評価の必要性等の審議

##### ・四国横断自動車道愛南大洲線 宇和島北～西予宇和

(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。事後評価の説明です。ご質問いかがでしょうか。

**委員：**

5ページのブレーキ操作回数の30回というデータは、開通前の数値と理解してよろしいでしょうか。

**事務局：**

この国道56号と書いているのは、現道の56号ですので、開通後に実際に走って測っているものです。  
ですから、開通前後というよりは、今ある道路と新しくできた道路との比較ということで見たいと思  
います。

**委員：**

その上の図を拝見すると、ブルーの死傷事故件数も60から19に減っていますので、これは交通量が  
減ったことによる効果だと理解したのですが、それは、交通量が減ったから事故が単に減ったというこ  
なのか、それ以上の効果があるのかというのは、効果を考える上で重要な点だと思いましたので、従いま  
して、下のブレーキ回数が、もしもビフォーアフターであったとすると、単に交通量が減ったからそれに  
比例して減ったという以上の効果が出ているのかなと思いましたので。

**事務局：**

ご指摘ありがとうございます。どちらかという、道路線形に起因するブレーキとか、そういったことがある程度主体的かなと考えていたところがありましたが、確かに先生がおっしゃるように、例えば、追突とか、そうしたことに起因するようなことがもしあるとすれば、ひよっとすると交通量による変化というのがあったかもしれませんので、今後、こういった検証の参考にしたいと思います。

**事務局：**

4ページを見て頂くと、交通量が青いところですね、現道の交通量がどれぐらい減ったかというのが出ているのですが、左上からいくと4割減、右上5割減、6割減、7割減となっていますので、だいたい概ね半減したのだらうと思います。そうすると、今度5ページの方を見ると、60件ありましたので、交通量だけを考えると30件程度ということになります。

現実問題は19件と更に減っています。これは推測ですが、先ほど4ページの左側を見て頂くと、今まで渋滞をしていたということなので、追突などもっと多かつたのだらうと思います。真つすぐ進もうと思っても前に停まっている車があると、ですから、きっと交通量だけではなくて、それ以上に渋滞が減ったというようなことから、更に効果があったというふうに考えられます。

**委員長：**

はい。ありがとうございます。他にありますか。

**委員：**

総事業費が、平成20年度の前回再評価時の644億円から543億円に100億円ほど縮減しており、トンネル工法等の変更ということで3年の間に設計変更して、工事もこの3年で、これになったのかそうでないのかを伺いたい。3年で、100億落とすというのは、非常に大変なことだと思うのですが。もう一つ、参考資料の13ページですが、総費用は、今回の評価時で764億円ということで、総事業費に比べると随分と差が大きいのですが、ここはどういうふうに理解すればよろしいのでしょうか。

**事務局：**

このトンネル工法の見直し自体は、この3年間だけで見直したかという、ある程度見直しに向けての検討に着手していましたが、前回の評価時の時にこういうふうに変えました、というようなところまでの結論までには至っていなかったのであろうかと推測します。

それから、先ほどのご質問の総費用なのですが、これは、便益を計算する時に実際かかった費用ではなくて、現在価値に換算するというような手順を踏んでいます。これは、過去に投資された額というのは、現在価値よりも過去の分の方が、価値としては大きいというようなものを計算の中に入れますので、そうすると結果的に、この費用というのが大きく出るというようなことになっています。

**委員長：**

他に何かありますでしょうか。



**委員長：**

非常に優等生の結果が出ていて喜ばしい結果だと思います。特に交通量が大幅増えている箇所に、こういう地域にこれだけ増えるというのも珍しいと思うのですが、1つは産業が出来たことが大きかったこと、或いは、観光的な事業がたくさんあったのかなと思っているのですが、その辺の判断について特に、水産業がこれほど伸びたということについて、何か分析していることがあれば教えて頂きたいのですが。

**事務局：**

9ページをご覧ください。先ほど、養殖業者の売上高だけを口頭で紹介しましたが、例えば、水産養殖業者が取引をしているその取引先数も紹介しています。右下にあります。平成23年に19件だったものが、3.2倍の60件になったということで、取引先もかなり拡大をしてきているところがあります。もちろん、この中には、県内の業者さんが占める割合というのもあるのですが、一定程度は、四国外の業者さんとの取引というのが増えてきているので、そう考えるとやはり道路の整備というのがもたらした効果の1つと考えてもいいのかなと思います。

**委員長：**

時間が短くなったので、養殖マダいの価値がかなり上がったと考えていいですか。

**事務局：**

おそらくそういうことだと思います。

**委員長：**

はい。他に何かありますか。

**委員長：**

よろしいですか。それでは、ありがとうございました。ご意見が大幅出ましたので、この四国横断自動車道の愛南大洲線宇和島北～西予宇和について、今後の事業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の見直しの必要性、この3点について事業者によるそれぞれ必要ないという判断が妥当ということで、よろしいでしょうか。

**委員長：**

それでは、これ以外で、審議についてご意見はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

**委員長：**

では、以上で今回の対象案件について、全て終了しました。皆様のご協力ありがとうございました。それでは、議事進行をお返しします。

**事務局：**

どうもありがとうございました。今後の日程について事務局よりお願いがあります。

既に日程調整させて頂いて、次回第3回の委員会を12月9日金曜日で予定していますが、次回の審議

件数が非常に多く、17時までに終わらないことが予想されます。必要な審議時間を確保するためにも、第4回の委員会の開催を行う予定にさせて頂きたいのですが、よろしいでしょうか。

**委員長：**

なんとか17時に終わるまでに、次回は絞り込んでその上で第4回開催という提案ですが、いかがでしょうか。

**委員長：**

それでは、そういう形で第3回の日程調整をお願いしたいと思います。

**事務局：**

では、本日のご審議、皆さま大変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2回 四国地方整備局事業評価監視委員会を終了します。どうもありがとうございました。