

## 令和元年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和元年10月11日（金） 15：00～17：00
2. 会 場：高松サポート合同庁舎北館 13階 1307会議室
3. 出席者：（委 員）橋本委員長、石原委員、岡村委員、倉内委員、中川委員、政岡委員、武藤委員  
（四国地整）局長、次長兼総務部長、企画部長、道路部長 他

■令和元年度の委員会の進め方及び重点審議・要点審議案件の選定について、事務局（案）が了承された。  
（上記について、事務局から資料2-1～2-3により説明）

※審議案件については、台風接近による現地対応のため、土佐国道事務所の案件2件（再評価、事後評価各1件）を先に審議を行った。

### ■再評価対応方針の審議

- ・一般国道33号 越知道路（2工区）（重点審議）  
（上記について、事務局から資料3-4-1により説明）

### 委員長：

ありがとうございました。それでは審議に入りたいと思います。ご意見等ございますでしょうか。

それでは私の方から、事業費の変化で2億円が36億円に増えた落石の件ですが、基本的に大きな事故がなければ2億円ぐらいの費用で終わったのが、現地確認したら結構な数があったので、30億円以上の増加になったということで、理解してよろしいでしょうか。

### 事務局：

おっしゃる通りであり斜面对策工については、現地をしっかりとつかみ切れてなかったというところです。平成22年の岩盤崩壊を受けまして、崩壊のメカニズムを検討したところ、斜面に浮いている石以外の斜面に固着している岩についても危険性をきちんと判定するために全ての調査を行い、対策をした方がいいということになりましたので、ロープネット工等、幅広く対策をさせていただくことになったと考えております。本区間は事前通行規制を将来的には解消したい区間でございますので、それに耐えられるぐらいの安全レベルを実現しなければならないということで、手厚い対策になっています。

### 委員長：

ありがとうございます。他に何かご質問等はありませんか。

### 委員：

事業を始めてから岩盤崩壊が起きたということですが、この区間以外の区間についても今後起きる可能性を予見するのは難しいのかも知れませんが、基本的に岩質が同じであればどこでも起こり得る可能性がある。そういうことを考えると、このルートの代替案はなかったのでしょうか。

**事務局：**

元々そういうことは考えておりました、トンネルや橋梁形式にするなど色々な案が考えられると思います。ただ工費を比較すると、現道を活用する案というのが一番安く、36 億円増ということで事業費が増加しておりますが、それをプラスしたとしても、トンネルや橋梁形式にしたルートにすると、工費が遥かに増加します。現道の防災対策工事をしっかりとしながら進めて行くことが最適案ではないかと考えているところです。

また、他の同様の岩質のところについても、対策をするのかとのご意見と思いますが、ご指摘の通りだと思います。同様に点検や対策もしなければならぬと考えております。ただ、一度に全てやることは難しく、順々にやっていかざるを得ないと考えております。国道 33 号沿いで同じようなところが他にもありますが、まだ事前通行規制区間となっておりますので、基本的には雨が降って雨量が多かった時には通行止めにして安全を確保しています。こういった対策をしっかりとすることによって、当面は事前通行規制で安全を確保せざるを得ないですが、将来的には法面の安全を確保して事前通行規制の解消を図る、今回の越知道路で狙っているような効果を得られるようにしたいと考えているところです。

**委員：**

ご説明、分かりました。私の先ほどの意見に補足しますが、基本的には事業期間が 50 年、または道路を 100 年使うのか知れませんが 10 箇所で行えば 36 億円×10 かかるわけです。確率論になるのかも知れませんが、路線を決定される段階で、一応そういうのも検討した上でここだということになっていると認識しています。

**委員長：**

ありがとうございました。他にご質問はありませんか。

**委員：**

2 つ質問ですが、径 50cm 以上の岩を、2,100 個調べたということですが、この調査費は 36 億円に入っているのでしょうか。それと事業費が増えた分に対してコスト削減の努力をなさっているのは分かるのですが、擁壁の根入れ深さ 1m を 50cm にして 1 億円の削減をしている点で、ここまでしなくてはいけないのかと思いますがいかがですか。

**事務局：**

斜面对策の 36 億円は工事費であり調査費は含まれていません。ただし事業費の中の調査設計費で点検と調査をしています。

**委員：**

擁壁の根入れに関して問題はないだろうと思いますが、擁壁の根入れ深さ 1m を 50cm にすることで無理はないのでしょうか。

**事務局：**

安全性は充分確保できるということで、管理者とも協議し工法変更しています。

**委員：**

はい、分かりました。

**委員長：**

ありがとうございます。大体よろしいでしょうか。それでは事業継続とする事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。ありがとうございます。

それでは次にもう1件土佐国道事務所の案件で、事後評価の審議1件です。一般国道56号の土佐市バイパスの説明をお願いいたします。

**■事後評価 今後の事業評価の必要性について審議**

**・一般国道56号 土佐市バイパス**

(上記について、事務局から資料4-2-1により説明)

**委員長：**

ありがとうございます。それでは事業の事後評価についてご審議をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

**委員：**

2工区については、全く新しい道路を国道56号で開通させたという理解でよろしいですか。

**事務局：**

そのとおりです。完全にバイパス区間として新しい道路を造っているところでございます。

**委員：**

A社第一工場は新しくできた道路のすぐそばに造られた感じですが、道路が新たに造られたことによって、立地が誘発されたという考え方でよろしいのですか。

**事務局：**

工場の正確な位置は把握していませんが、元々、土佐市周辺は紙産業が非常に重要であったため、工場が各所に立地していた状況であり、バイパスができたことによって移ってきた、その利便性により移ってきた工場もあると思いますが、バイパスも工場の間を縫って造っているところであり、どの工場も使っただけのように造っているところです。

**委員：**

便益を評価するにあたって、例えば新たな産業立地が誘発した効果を入れることは難しいと思います。その意味で興味があってお聞きしたのですが、新しく造った道路に新たな工場ができた・あるいは誘致したということであれば、その効果を取り込めばもっと道路の価値をストック効果に繋ぐことができ、より

事業をアピールできると感じて、聞かせていただきました。

**事務局：**

今後ともそういったところも調べて参りたいと思います。どうもありがとうございます。

**委員長：**

はい、他にいかがでしょうか。

**委員：**

先ほどの紙産業の立地の話ですがと、基本的にはあるところに立地していたものがあるところに移転するという話ですので、今の制度としてはそうした変化は便益としては算定してはいけない所得移転であり、単純な所得で日本全体で考えるとキャンセルアウトされる効果にあたりますので、便益として評価計上してはいけないことになっています。また、実際に出荷額が増えたということが、純粹に道路整備により所要時間が短縮されたというようなこともあるのでしょうりますが、中には生産システムが効率化されたとかなどの、生産性の向上による効果などということと識別するのが難しいということもありますので、アピールするのが難しい事例と思います。そのような効果は所要時間短縮便益などのような形で発生ベースの便益として計上されています。ただ、ストック効果という意味では全てが費用便益分析で決まってくるべきかという点と必ずしもそうではなく、その地域の将来図を描くこともという点で重要な点だと思います。ただし、特にこういう事例が広域行政機関である四国地整のホームページなどで公表されて積極的に広報として、それを四国地整がすべきかどうかという点に関していうと、個人的にはやや疑問があり、あるところは栄えた反面、あるところは寂れているという可能性も否定できませんので、慎重にさせていただきたいと個人的には思います。

それとは別で説明の遡行別件になりますが、私個人の質問として、14 ページの費用便益分析のところですが、事業当初の数値と比べて総費用が増えるというのは、建設単価が上がったり、色んなことで増えたというのは何となく分かりますが、総便益がかなり上がっている理由をお聞きしたいです。説明では、交通量なども同じというご説明があったかと思いますが、総便益、特に走行時間短縮便益がかなり上がっている点について、何が起きているのか知りたいと思います。

**事務局：**

総便益について当初評価に対し何が aumentando かと申しますと、走行時間短縮便益が増えているところですが、基本的には新しいルートを使ったことにより、他のルートが空いたりして、全体的に走行時間が短縮された効果が大きいと考えております。その他には評価基準年の変更ということであり、既に供用している区間があるので、そこで発生した便益を現在価値に割り戻した時に割引率分が逆に増えてしまうことが費用便益算定上は起きます。その2つを合わせると200億近くの走行時間短縮便益が増えています。

**委員長：**

いかがでしょうか。

**委員：**

交通量がほぼ想定通りというご説明があったにもかかわらず基準年を変えることによって、走行時間短縮便益が 200 億近く上がっているため、何が起きているのだらうという感じですが、起こりうるのですか。

**委員長：**

開通年度が予想より 2 年間短くなっているのですよね。

それにおける便益が追加されたのではないのですか。全然専門家じゃないので、分からないのですけど。

**事務局：**

開通時期の前倒しの便益も追加されておりますが、大きいのは基準年を変えたことによって、現在価値に割り戻した時に便益が増加することです。残りは先ほどのネットワーク上の効果が出てきたところだと考えてます。概ねは、基準年度を変えると毎年 1.04 倍増えてしまうことであり、その中で便益が増えていきます。

**委員：**

費用が増えるのも同様の理由ですか。

**事務局：**

費用の増加分についても基準年度が変わったということです。両方とも基準年が変われば割り戻されるということであり、概ね当初の想定は変わっていません。

**委員：**

分かりました。ありがとうございます。

**委員長：**

よろしいでしょうか。他に。はいどうぞ。

**委員：**

私はこの高知に住んでおりますので、この道路をよく使う事があります。大変この道路が開通したことによって各地への所要時間短縮や安全性などの効果を本当に実感しております。そのことを 1 つ付け加えさせていただきたいと思っておりますので発言をさせていただきました。

**事務局：**

ありがとうございます。

**委員長：**

はい、それではいかがでしょうか。今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性及び同種事業の計画・説明のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないとする事業者の意見は妥当ということではよろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。

それでは再評価の重点審議に戻っていただいて、四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東のご説

明をお願いしたいと思います。

■再評価対応方針（原案）残り3件の審議

・四国横断自動車道 阿南四万十線 阿南～徳島東（重点審議）

（上記について、事務局から資料3-2-1により説明）

委員長：

ありがとうございました。それでは審議に入りたいと思います。ご意見等ございましたら、よろしくお願ひします。

委員：

コスト縮減のところ、橋梁の形式が変わっていると思いますが、プレキャストの床版から合成床版に変更すると底鋼板が型枠代わりとなるということですがメンテナンス費用が増えることはないのでしょうか。海が近いので、その辺どうかと思いますが。

事務局：

形式の変更によってメンテナンスが増えることはないと考えております。

委員長：

よろしいでしょうか。他には。

委員：

令和3年度に開通予定のNEXCOが整備している区間（徳島東IC～徳島JCT）の便益は、入っていないという理解でよろしいですか。事業費には入れないし、便益にも算定されていないという理解でよろしいですか。

事務局：

その部分については入っていません。

委員：

仮に入っているとすれば、さらに便益を生み出すことになりませんか。その辺も制度的なことは分かってないのですが。

事務局：

この事業に対する評価なので、便益の算出の際にはこの事業の「ある・なし」で考えます。他の事業についてはネットワーク上は出来ている前提で、この事業のみを抜き差しして交通量推計等を行っています。NEXCO区間は直接便益としては入っておりませんが、評価をする際のネットワークとしてはNEXCO区間も完成した前提となっており、その意味では便益算定に反映されていることとなります。

委員：

まだ理解が不十分なところがあるのですが、ネットワーク上は出来ているということで、事業の評価としてはそもそも切り出してやるということはないと理解できました。

**委員長：**

はい、ありがとうございます。他に、はいどうぞ。

**委員：**

交通事故というのは、亡くなる人のみならず、運転する側の人生も変えてしまいますので、8ページのような、効果・必要性について非常に重要なことだと思いました。徳島管内の国道の平均億台キロあたりの死傷事故率 60.6 件に対して④とか①の部分が 93 と 127 という数字があるんですが、今後、平均というよりは平均プラス全体としてのバラつき、標準偏差を示していただけると、この 93 というのはどのぐらいの重みがある数字なのか非常に分かりやすくなると思います。逆に 93 より大きい場所が全体の何割ぐらいであって、どのように対策されているのか気になります。この事業の正当性を証明するために、データを持って来ている感じがするのですが、全体の中の交通事故の起こり方を考えた四国内の予算配分の仕方が、気になるという観点もあり得るということで、そうした観点も併せて説明していただけるといいかなと思いました。

**事務局：**

はい、ありがとうございました。今後そういう観点も追加していきたいと思います。

**委員長：**

他にございませんか。斜張橋から箱桁橋に構造形式を大きく変えて、コスト縮減で結構だと思いますがこの様な変更は、地域の人たちの了解は得るものなのですか。斜張橋はシンボリックであって、それを箱桁橋ってというのは非常に普通の橋なので。

**事務局：**

一般的に例えば、景観委員会や合意形成ということがあろうと思うのですが、この新町川の橋に関しては、NEXCO 時代の予算上の資料があったということで、オープンではなかったという状況です。

**委員長：**

斜張橋を造ることはオープンになっていなかったということですか。

**事務局：**

内部資料としてはあったということです。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。他には。

**委員：**

前回、地盤のことについて意見を出しましたが、今回は逆のことを申し上げます。当初の砂礫層 35m をボーリング調査で調べたら、頼れる支持層ではなかったということだと思います。砂礫層を支持層にすることが多いと思いますが、良く見つけましたね。これをもし支持層と判断していたら、パンチングで構造上もたなくなるので。これは正しい判断だと思います。一方、右側にあるオレンジ色の支持層は本当に頼れる支持層ですか。

**事務局：**

はい、しっかり確認しています。

**委員長：**

はい、ありがとうございました。そろそろ意見も出揃ったと思いますが、それでは事業継続とする事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。ありがとうございました。

それではもう1件の重点審議、お願いしたいと思います。松山河川道路事務所の一般国道11号の小松バイパスの説明をお願いします。

- ・一般国道11号 小松バイパス（重点審議）  
（上記について、事務局から資料3-3-1により説明）

**委員長：**

ありがとうございました。用地補償費が22億円増ということで、これが主な変更点ですが、いかがでしょうか。

**委員：**

農業用水路の変更は、地元から要望があつて形式変更することはよくあることなのですか。

**事務局：**

今回は、土地改良区の管理のため、維持管理を考えた形式にして欲しいということで、主要なところを変えるというのは、現地の協議の中でよく生じる変更だと認識しております。

**委員：**

常にする訳ではなく、協議の結果合意できればケースバイケースで行うのですか。

**事務局：**

はい、そのようなことです。

**委員：**

分かりました。

**委員：**

計画交通量について教えていただきたいのですが、前回の評価よりも大分増えておりますが、この増えた要因についてと、反対の質問で大変申し訳ないのですが、便益計算する時に随分先のを現在価値に割り戻すことをしていますが、計画交通量が人口減少に伴って例えば 30 年間でどれぐらい減るか計算しないのですか。それは全く反映されないのですか。

**事務局：**

人口の影響なども考慮しています。

**委員：**

人口予測をして減らすことを考慮しているのですか。

**事務局：**

全国的に物流予測などを行い、どれぐらい伸びるのかを、色々なファクターで計算しており人口や、免許保有率、高齢化率など当然減って行く方向のトレンドで推計しています。

**委員：**

でも前回より増えている理由は何でしょうか。

**事務局：**

センサスではその時の最新の調査を使いますが、その都度変動があり、その時の地域の状況が反映された将来推計となっています。

**委員：**

ベースとなるセンサスの変更などにより変わって行くということですね。はい、ありがとうございました。

**委員長：**

はい、他に。用地補償費ですが、この工場の操業が非常に複雑なので、それにかかる費用が、最初 32 億円を考えていたのが 54 億円になったのか、それとも色々な場所があつて、それを足して 32 億円だったものが追加で 22 億円必要となったということなのでしょうか。

**事務局：**

資料に記載の金額は、事業全体の用地補償費であり、大型物件により 22 億円が増額されました。

**委員長：**

分かりました。ご意見は特にございませんでしょうか。大体意見も出揃ったと思いますので、それでは事業継続とする事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。ありがとうございました。

次は要点審議、一般国道 11 号の豊中観音寺拡幅事業についてご説明よろしくお願ひいたします。

- ・一般国道 11 号 豊中観音寺拡幅（要点審議）  
（上記について、事務局から資料 3-5-1 により説明）

**委員長：**

ありがとうございました。それでは審議に入ります。ご意見はございますか。

**委員：**

2 点お伺いしますが堤体構造に変えられるというため池について、掘削した土砂は、堤体構造として活用することでよろしいですか。それとも、別に土砂を持ってこられるのですか。

**事務局：**

掘削した土で不良土は産廃処理しますが、活用できるものについては活用します。なお、足りない部分については、購入土を利用することになります。

**委員：**

それで費用が随分上がっているという理解でよろしいですか。もう 1 点は可能な範囲でいいのですが、施工時に仮締切りをされる理由はなぜですか。本来であればドライの状態で施工した方が、費用的にも安全面でも絶対に良いと思いますが、一年中、水を維持して欲しいなど地元からの強い要望があったということですか。

**事務局：**

香川県はため池がたくさんございますが、ため池での施工方法は基本的にはドライアップです。当初計画はドライアップを想定していたのですが、水利組合との協議の結果、漁業者がフナを養殖しており、また、この周辺はブロッコリー等の産地になっているため、年中野菜への給水を行っている関係上、ドライアップは認められないとの協議結果を踏まえて仮締切りでの施工となった次第です。

**委員：**

どうもありがとうございました。

**委員長：**

はい、他に。大体意見も出揃ったと思いますので、それでは事業継続とする事業者の判断を妥当ということではいかがでしょうか。はい、ありがとうございました。

では事後評価の最後の 1 件について、進めて行きたいと思います。一般国道 56 号の宇和島道路についてよろしく願いいたします。

#### ■事後評価 今後の事業評価の必要性について残り 1 件審議

- ・一般国道 56 号 宇和島道路

**委員長：**

ありがとうございました。それでは審議に入りたいと思います。ご意見はございませんでしょうか。一部4車線と暫定2車線で充分効果があったということは、今後4車線化はあまり考えないのでしょうか。

**事務局：**

4車線化について、現在、一部は、交通量が増加し2車線で25,000台まで通っているところもあり、今後、全体の交通量を見ながら必要が生じた場合には新たな事業として対応をしていくことで考えています。

**委員長：**

はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

**委員：**

事業費が3/4ぐらいになって、交通量は当初の予想通りで事業期間が随分短縮しているということであれば、もっと費用便益比が上がる気がします。数字が間違っていることを指摘しているのではなく計算の結果であると思いますが、いつも思うのが道路事業の費用便益比はやや低いという印象があります。そのあたりについて教えていただけますか。

**事務局：**

まず暫定供用での費用が若干予定より高くなっていると思います。コストアップにより暫定供用時の費用が高くなっていること、計画交通量の減少などで費用便益比が思うように上がってないと分析しています。

**委員長：**

はい、よろしいでしょうか。

1,800億円が1,400億円になり、400億円も下がっているからと思ったりしましたが基準年の変更なども影響あるのでしょうか。

**委員：**

大変単純だから疑問に思いましたが、こういう数字になるということは一応分かります。

**委員長：**

はい。他の委員の方、特によろしいでしょうか。はい、それでは意見も大体出ましたので、この宇和島道路について、今後事業評価の必要性、改善措置の必要性及び同種類事業の計画・説明のあり方や事業評価手法の見直しの必要性はないとする事業者の判断は妥当であるということではいかがでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございました。

以上で本日の審議は終わりますが、本日の審議を通じてご意見のある方がおられましたらお願いいたし

ます。よろしいでしょうか。以上で今回の対象案件についての審議を全て終了いたしました。委員会の運営にあたりましては、委員の皆様のご協力を感謝いたします。次回の第3回委員会ですが、12月6日15時からの開催を予定しておりますので、日程の確保をお願いしたいと思います。それでは議事の進行を事務局へお返しいたします。

**司会：**

どうもありがとうございました。この後委員長におかれましては、審議内容を取りまとめた資料を確認いただきますので、恐れ入りますがこの場でお待ちいただけるようお願い申し上げます。それでは皆様、長時間のご審議、誠にありがとうございました。それではこれもちまして、令和元年度第2回四国地方整備局事業評価監視委員会を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。