

令和4年度 第1回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事要旨

1. 日 時：令和4年8月3日（水）15時00分～17時00分

2. 場 所：高松サポート合同庁舎北館 13F 災害対策室

3. 出席者

委員：武藤委員長、上田委員、中澤委員、政岡委員、森岡委員、山中委員

（8名中6名出席）

四国地整：局長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、道路部長 外

■四国地方整備局事業評価監視委員会規則「参考資料－1－1」の第3条6に基づき、互選により武藤委員が委員長に選出された。

■令和4年度の委員会の進め方、審議区別（重点審議、要点審議）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－3－1～3－4」により説明）

■再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道11号 新居浜バイパス

（上記について、事務局から「資料－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ます。何かご意見等がございましたら、よろしくお願いいたします。

委員：

資料3－4で「×（変更あり）」と記載があったので、今回審議対象になったと理解している。費用便益分析マニュアルの変更により、（資料4－1の）9ページの便益の計算方法が変更になったため、今回審議対象となったが、「ODの変更による交通量の変更」という記載は、資料3－4の×と書いてある事業展開という項目に該当するという理解で良いか。

委員長：

資料3－4の一覧に出されていた●×がありましたが、それとの関連で確認されたいという内容かと思いますが、事務局はいかがでしょうか。

事務局：

事業展開の変更については別途、資料4－2の17ページをご覧ください。こちらの表（様式－4）が便益を算定する様式となっており、左側の年次という部分が完成供用年次を示しています。今回の便益算定年次では令和2年事業完成、前はここを令和12年完成で算定しており、その部分が事業

展開の変更に該当します。

委員：

そうすると、ODの変更による交通量の変更は、資料3-4の中の×の付く項目には含まれないという理解で良いか。

委員長：

要するに「変化あり」という項目には、OD評価年の変化は該当しないのかという意図かと思いますが。

事務局：

費用便益分析マニュアル上、あくまで算定の部分ですので、マニュアル上にODは含まれません。(資料3-4 新居浜バイパスの)社会情勢の変化が●になっていますが、どちらかという、そちらに近い部分があるかと思えます。

委員：

わかりました。今回このバイパス(新居浜バイパス)は途中で部分開通があった結果、ODを測定し直し、当初の算定結果と違うので、再評価案件になったのではと思った。また、第2回事業評価監視委員会の再評価審議案件である大内白鳥バイパスに関しては事業展開が●になっているので、大内白鳥バイパスは部分開通せずに一括開通、この5年間の間にOD調査をしなかったからではないかと考え確認しましたが、そうではないということが分かりました。

委員長：

私もこの4年間の経験で言えば、ODの評価し直しは頻繁に出てくるが、それだけで再評価に上がるというものではないのかなと思います。OD調査は定期的に調査されているとの理解で良いか。

事務局：

5年に1度です。

委員長：

その中で、できるだけ最新のものを評価して便益を算定していく意図だと理解している。資料3-4の星取表との関連性をより明確にしておくということで、貴重なご意見だったと思います。他にはいかがでしょうか。

委員：

4点ほどお聞かせください。

1つは資料4-1の4ページですが、事故が大幅に減少しており非常に望ましいことと思うが、国道11号や部分開通されているバイパス、通り抜け等が懸案の生活道路も含めてトータルで減少している

という考え方でよいのか。11号（現道）だけの話か。

2つ目は6ページで、緊急搬送の時間も非常に短くなったという話だが、便益を計算時に緊急搬送の項目立てはしてあるのか。それとも乗用車のところでまとめているのか。

3つ目が7ページの事業の進捗状況であるが、用地の進捗状況等を見ていると、平成29年時点から令和4年にかけて動きが鈍いように思うが、何か用地買収等でトラブル・困難を抱えているのか。それとも都市部であったり、なかなか整理が難しい地域であって、順次やっているという話なのか。状況を教えていただきたい。

4つ目は、便益を計算する際に多分ODの値がかなり効いてくるのではないかと思う。特に乗用車の時短効果が大部分を占めていると思うが、そうするとそこで生活されている人たちの交通量が、便益の大部分だと思う。現在の推計では、新しい推計値をずっと将来一定で伸ばしているのか。人口が減少する中で、一定でその台数を維持できるという想定は、なかなか厳しいと思うが、マニュアル上そうなのか聞きたい。

委員長：

事務局よろしくお願ひします。

事務局：

まず1点目の事故減少の件数ですが、事故の件数は、国道11号の起点から終点までの区間の件数だけを積み上げています。事故の件数について周囲までは拾えていないため11号現道のみで表記をしています。また、緊急搬送車両の便益については自動車交通として、一括りの中で、便益計算をしているため、救急搬送の時間は便益の外側でこういった事象があるということでピックアップをしています。また、3つ目の用地の進捗が鈍いのではというご質問ですが、こちらの方は事業箇所全体での用地買収率を示しています。供用区間ごとに用地を買収しているところで、(平成)29年度末であれば区間⑤の残分と区間①の残分が残っていました。区間①については令和2年度から買収に着手しており、区間⑤については全部買収が終わっています。残りの23%については区間①の用地残分となります。4つ目のODの便益計算上の推計ですが、ODの交通量を算出している中では、ある程度人口減少を踏まえて交通量を減少させながら推計をしているので、ご理解いただければと思います。

委員：

11号（現道）だけしか事故を計上していないということでしたが、バイパスの方でいっぱい事故が起こっているとはないか。ここは減っているが、交通量が増えたところで事故が起こっているということはないか。

事務局：

今回お示ししておらず、今手元に数字がありませんが、全体としては減少傾向です。バイパスで事故が無いということはないので、今回は分かりやすく、現道だけをピックアップしていますが、現道を踏まえた総和では減少しています。バイパス部分は、新たに発表するという形になります。

委員：

分かりました。

事務局：

参考までに、新居浜バイパスで平成23年から令和2年の間で新居浜バイパスでは4件の死亡事故が発生しています。

委員：

総和としては減っているということで理解しました。

委員長：

他に何かご意見あるいは確認したい点等ございますか。

委員：

資料4-1の5ページで、物流の効率化による地域産業の支援とあり、新居浜市の製造品出荷額の推移としては増加傾向にあるのは分かるが、物流の量としてトラックがどれくらい、何トンのトラックでどれくらい出しているのかとか、これが増えている傾向にあるという風に考えて良いか。それとも金額だけ上がっているのか。交通量とこの出荷額の推移が直接に繋がらないなと思ったので、今回用意されてないかもしれないが、例えば物流量が増えていて、でもこの短縮が働いていることによって、経済効果が大きいということであれば、それをきちんと示した方がこのページの効果としては正しいのかなと思う。出荷額の推移としては増加傾向が分かるが、新居浜からの物流トラックがどれくらい出ているか。そういうことについては調べているのか。それが増える傾向に今あるのかということを知りたい。

事務局：

確かに出荷額とその物流車両の増減ということは調べ切れていないところがありますが、物流業者の方からは、時間短縮が図られる、輸送の負荷が減少するという声は頂いているので、もう少しデータ化等で表現できるように、今後工夫していきたいと思っています。

委員：

それを示していただくのと同時に、多分新居浜だけではなく、周辺都市からもこのバイパスによる輸送時間短縮は受益していると思うので、本当はもっと効果が大きくなるのかなと思っている。ベネフィットが出てきそうなので、良ければそこも足していただければと思う。

事務局：

今後、大型車の通行台数等も踏まえて、検証して行きたいと思います。

委員長：

他にはいかがでしょうか。

委員：

B/Cで判断するところが大きいと思うが、このB/Cの値の判断基準、どれぐらいの数字が欲しいのか、一応1.0を超えていれば成立しているのかもしれないが、考え方があれば教えていただきたい。

事務局：

基本的には(B/Cが)1.0を超えないと投資に見合わないということなので、最低1を超えるというのが、基本と考えているところです。

委員：

今回の例えば1.3とか1.4っていうのは、これで充分ということか。

事務局：

充分かどうかという判断はいろいろあるかと思いますが、私どもが事業を(実施)して、見合った投資がベネフィットとして現れていると考えています。

委員：

分かりました。

事務局：

資料4-1の9ページで(事業全体B/Cが)1.4となっていますが、その右側に残事業B/Cという記載があります。残事業B/Cは、これから投資する額とこれから出てくる便益で算出しますが、現時点で事業をやるかやらないかの判断を残事業B/Cで見えており、全事業B/Cと残事業B/Cという出し方も数年前から始めたところです。それから、事業箇所単体ではなく、ネットワーク全体としてB/Cを議論していこうということで中央(東京)の事業評価監視委員会でご議論いただき、JCT間などネットワーク全体で評価を実施していることもあり、様々勘案してやっています。一方で、B/Cだけで判断すべきじゃないというご意見も中央の事業評価委員会ですでにいただいているので、そういった議論も踏まえて中央の事業評価監視委員会でご議論をいただいているという風に認識しています。

委員：

残事業のB/Cが非常に高く、事業全体のものに対しての寄与が結構大きいということだと思うが、残事業はこれからのことなので、推計するところこういう形になり、トータルで、1.(いってん)いくらかぐらいが確保できるということだと思う。残事業の状況によっては、下がってくることもあるのかなと思うので、これからはしっかりと正確なB/Cを見積もって、最終的に事業全体としてB/Cがきちんと求められたような値になっていけばいいということなのかなと理解した。

事務局：

今回のような新居浜バイパスの事業であれば、残り区間を繋げれば一気にバイパスの方に(交通)転

換するので現道だと速度が上がってないものがバイパスだと速度が上がり便益が上がるのと、過去に投資した額を現在価値化するため、全事業B/Cの方が不利になるというパターンもあります。今回の新居浜バイパスの場合は、区間①のところであれば（開通すれば）今まで現道を通っていた車がバイパスの方に転換するので、その効果も大きくなるのではないかと思います。

委員：

ありがとうございました。

委員長：

本日欠席の委員から何か（ご意見）出ていますか。

事務局：

委員の方から2点ご意見をいただいています。資料4-1の3ページの左下で、所要時間の変化の部分の分析について、極端に遅いデータがあるが、その原因が渋滞かどうか分からないので、異常値の扱いをどうするのか、利用者感覚に合っているのかどうか、そういった視点が大事だということ。また、こちらの平均所要時間については、発生頻度についても考慮した算定方法を検討していくべきではないかというご意見をいただいています。次に、4ページの交通事故の部分で、これまでもご意見をいただいています。便益算定においては、生活道路はネットワークに入っていないので、そういった生活道路を含めて面的に事故を把握して分析する必要があるのではというご意見をいただいています。頂いたご意見については、今後の分析の際に、参考させていただきたいと考えています。もう一人の委員からは近傍で勤務したこともあるとのことで、道路整備による効果は充分あると認識しており、全線開通に向け引き続き事業推進をお願いしたいというお言葉を頂いています。報告は以上です。

委員長：

本日のご出席の委員の方々、あるいは欠席の委員の方から様々な意見がありました。中心になっているのはB/Cに直接繋がってくるものに関して、物流の話であるとか、あるいはその周辺道路も含めた形での物流の変化、あるいは事故の変化（における、より詳細な観点等）など、もう少し色々な観点が必要だろうという意見だと思います。

今日申し上げませんでした。やはり新居浜市に非常に近いところであり、そことの関連、要するに（新居浜バイパスは）横断方向の道路の話だが、縦断の方向も道路が開通することで変わっていくだろうということ。先ほどネットワークという話があって、高規格道路だとそういうネットワークの評価をするが、こういう一般道の場合、なかなか（ネットワーク評価は）難しいだろうなということ、認識できるかと思う。ただ、そのような中で、やはり効果というのをできるだけ正確に見積りたいというのは、我々委員としてもそうあって欲しいと願うところ。そういった部分と、主にここで資料を出していただいているところと言えば、関係者の声のような直接的に反映されないものというのも、大事なことなので、両者総合的に評価するというのは、今後も続けて頂きたいと思う。その上で、事業の継続という観点からは特段大きな問題点等無かったと思われるので、継続とする事業者の判断は妥当としたいと思いますがよろしいでしょうか。

委員の方々：

異議なし。

委員長：

審議につきましては、本日はこれで終了です。最後に議事次第「8. 報告案件」ということで、ダム事業等4件の報告を事務局の方からよろしく願いいたします。

■報告対象事業 4件

- ・山鳥坂ダム建設事業
- ・小見野々ダム再生事業
- ・吉野川直轄河川改修事業
- ・早明浦ダム再生事業

(上記について、事務局から「資料-5」により説明)

委員長：

はい、ご説明ありがとうございました。河川の改修、あるいはダム再生等々で4事業ございましたが、何かご質問ございますでしょうか。私から1つ。こちら報告ですので、それはそれで結構だと思いますが、1点関連で、山鳥坂ダムの進捗状況というのを、今回はここでは出てこない話ですけど、これは事業としてはどの程度進んでいますか？

事務局：

はい、説明は省略させていただきましたが、現在、生活再建を主体として付替県道の整備を進めているところです。地域に非常に負担をかけていますので、まずはそういう工事を着実に進めているという状況とダム本体については未着手ですが、ダム本体を作るために川を切り替える必要があります。転流と我々呼んでいますが、転流をするためのトンネルを川の中に（設置する）工事の発注の手続を進めている段階です。ダム本体（工事）は今年度といわず、将来数年後になるかと思います。

委員長：

はい、拝見しますと一応事業の想定期間としては令和14年度までとなっているということで、あと10年ということであれば、そろそろいろんなものが本格化して動き出すだろうと。そうすると、私も経験がありますが、いろいろな新技術等を取り入れて、いわゆるコスト縮減に努めなさいというようなお話しになっていくのかなと思い聞かせていただきました。他にはいかがでしょうか。

委員：

吉野川の工事とあと早明浦の工事についても、工事が完成した後もやはり浸水家屋の場所とか浸水面積が残りますというご説明だったかと思いますが、やはりその浸水箇所が残るのは地形的にそれを救うのはもう無理なので、残っていくのか、それとも、工事費の観点でB/Cがあまりにも大

きくなりすぎて、そこはどうしても浸水地域として残りますということなのか。その辺を教えていただきたい。

事務局：

はい、まず大前提としまして。吉野川水系の治水計画はまず吉野川本流とってください。本流の回答をさせていただきますが、本流は河川整備計画の目標が平成16年の戦後最大洪水であった台風23号の規模を対象としております。基準地点流量でいうと、(毎秒)16,600tという途方もない規模の対象にしてはありますが、その洪水の氾濫は100%防ぐ計画になっております。早明浦ダムのところでちょっと違和感を持たれた可能性があるのでご紹介しておきますが、資料-5の14ページでお示しております残る被害額1,372という数値が表の右端にあります。これはダムが完成した時点でこの被害がまだ残っているということで、河川整備計画の目標の最終年は令和20年を目標としておりますので、20年までにはさらに河川の整備が進みますので、早明浦ダムは10年間でこの被害は0になりますというふうに思って頂けたらと思います。さらに紛らわしかったのが、旧吉野川(資料-5)の7ページをご覧ください。これは吉野川本流ではなく隣の枝分かれする川で、こちらの川は整備計画が終わる令和20年においても、残念ながら若干被害が残るということで、こちらはまさしく委員がおっしゃったように残るというものになります。

委員長：

はい、ありがとうございました。河川の段階整備の宿命と申しますか、どうしても、そこは組み合わせと、それと時間をかけてやっていくというようなことで、もちろんこの場としては、そこをできるだけ早く進めてください。うまくコストの縮減してやってくださいというような要求になってくるかと思えますけれども、普段から重々努力されているかと思えます。はい、ありがとうございました。他にはいかがでしょうか。

委員：

小見野々ダムについて、11ページのところの「再生後」のそのパイプはどういう意味なのか。洪水調整をするということで、堆砂容量の削減、死水容量も減っており、そのパイプは堆砂をパイプで流すようなことを意図して、堆砂が無くなりますということを表したいのか、それとも治水の容量部をパイプで流すのか、パイプの場所と、何の排出を目的にしているのか分からなくて素朴な疑問を持ちました。

事務局：

はい、改めて回答させていただきます。小見野々ダム再生事業の目的は、洪水を貯めるためのポケット容量を確保するということが大前提になっており、このパイプは砂を流すためのパイプではなくて、洪水を貯留するために、下げた貯水位を洪水前に上昇させない、つまり水位を予備放流水位で一定に保つために、流入量と同じ量を放流する設備です。もともと現在が発電ダムなので水位を下げることを想定していないダムです。水を発電するために、小さく、小さく使っていて、急激に水位を下げることを想定していないダムです。だから水位を下げるために放流口を作るという概念になります。そして大きな洪

水の際にも、本当に貯めなければいけない瞬間までは、大きな放流をしなければいけないので、水位を維持するために放流をするためのパイプというふうに思っていたきたい。

委員：

はい、わかりました。堆砂をパイプで流すのは非常に難しい技術で、もしできるのだったら、すごいところまできてるんだなど。あと、取水のところで、ダムの中に溜まった水は非常に汚濁物、有機質土などを含み、過去にはこれを放流する時に下流域で広範囲に漁業被害があったということも何年か前に北陸の方であったという断片的な知識がありまして、それを四国でやるようなことになってるのが、すごいことになってるなということがありお聞きした次第です。非常によく分かりました。ありがとうございました。

委員長：

はい、ちょっと誤解を招く図かもしれませんね。場所的にも微妙なところにありますけど、あくまでも※印のところに書いて頂いていますが、考えられる案ということで、具体案はまだ何も定まっていないうことは、私もこの委員会に出させていただいて聞いており、3案ぐらいあって、それをするのかまだ決めてないということなので、あくまでもイメージ図として捉えていただければ。放流量を増やすための底のほうにあるゲートだというご説明だったかと思います。ありがとうございます。はい、よろしいでしょうか。

委員：

質問ではないですが、資料5の5ページで吉野川直轄事業実施後、浸水面積0(ゼロ)と記載がありますが、この数字が一人歩きして、流域の人たちが「周囲の河川も全然氾濫しない。大丈夫なんだ。」みたいに安心してしまわないように、これは事業計画上、0(ゼロ)になってますけれども、実際にこれぐらいの降雨があったら周辺も含めてこれぐらいの被害はありうると記載したハザードマップなど、そういうような周知の方をしっかりとすべきだと思います。私は(西予市)野村町へ調査に行ったのですが、やっぱり、ダムが出来て洪水は起きないと信じていた人があまりにも多すぎたというのがありますので、情報提供の方が必要だなとこちらの0(ゼロ)を見て思いました。

委員長：

はい、ありがとうございます。非常に大事なご指摘だと思います。どうしても、その事業の効果を表す図面というのと、その実態の洪水を表すっていうのは、どうしてもその少し種類が違うものかと思えますけれども、なかなかそこがご理解頂けないというのがあろうかと思えますので、そこは本当に国交省の皆さんの非常に大事な部分、双肩にかかっているところかなと思いますので、よろしく願いいたします。

■その他

委員長：

はい、全体を通じて、この4事業以外も含めてですけども、本日のこの会議全体を通じて、もし何かご

ございましたらお願いいたします。

委員：

私は普段仕事の専門が建築ですけども、建築の方はコロナ禍以降、材料の高騰とか、人件費も上がってきてまして、もうすごく工事費が上がってきているのですけれども、この事業再評価に乗って来るためには、やはり事業費っていうのが、大幅に大きくなると、この土木の分野は分からないですが、これからこの事業評価監視委員会の重点化(審議の議題)にあがってくる件数が増えていく傾向になってくるのかどうか興味がありましてお聞きしたいと思います。

委員長：

はい、全般に物資の高騰化とかいうのは非常に大きな問題になっていますので、いかがでしょうか。どなたか事務局の方からお答えいただけますか。

事務局：

道路に関しましては、事業評価監視委員会にかかるような事業費の大幅な増まではしていないというふうに認識をしています。

事務局：

今のところは道路部がお話したようになりますけれど、労務費も10年連続でずっと賃上げを継続しており、10年前に比べたらかなり労務費も上がってしまっていて、資機材も上がっていますので、いつかの時点でそういうことを考慮しなければならない時代も来るのかもしれないので、その時にはしっかり事業評価監視委員会の方にご説明させていただいて、ご議論いただければというふうに思っております。

委員長：

はい、ありがとうございました。我々の方もそういう動きにも気を払ってそういうことが今後出てくる可能性があるということで、受け止めていきたいと思えます。どうもご指摘ありがとうございました。はい、他に特に無いようでしたら、これで予定された議事は全て終了ですけどもよろしいでしょうか。はい、どうもありがとうございました。そうしましたら、最後、事務局から何か連絡事項ありますか。

■連絡事項

上記について、事務局から「連絡事項」により説明

委員長：

はい、どうもありがとうございました。今ご説明いただいた方針で進めていただくということで、よろしくをお願いいたします。では、本日の委員会はこれで終了とさせていただきます。次回第2回の委員会につきましては、本日冒頭にご説明がありましたけども、10月19日の開催を予定されているというふうに伺っておりますので、委員の皆様、ご予定の方よろしくをお願いいたします。では議事の進行を事務局の方に、お返しします。