

平成28年度 徳島県公共事業評価委員会（第3回）  
議事録(要旨)

日 時：平成29年1月13日(金) 13:30～15:30

場 所：徳島県庁 11F 1104会議室

出席委員：山中会長，滑川委員，上月委員，植田委員，近藤委員

< 再評価 >

**【再評価番号1 緊急地方道路整備事業 倉羅工区】**

(近藤委員)

予算計画のグラフをみると、途中から急激に傾きが大きくなっているが、これは(大規模構造物の)着手するということか。

(道路整備課)

トンネル等の大規模構造物の単価は(通常構造物と比べ)高くなるので、傾きが急激に大きくなる。

(近藤委員)

平面図では、急激なヘアピンカーブになっている箇所があるが、ショートカットするとか、別のところに繋いだり(して平面線形をよく)することはできないのか。

(道路整備課)

現道の縦断勾配が非常にきつく、(ショートカットし)さらに道路延長が短くなると、道路構造令の縦断勾配の基準を満たすことは出来ないため、現道拡幅の方向でやっていくこととなる。

(近藤委員)

現状で2 t以上のトラックに重量制限を設けているとあるが、苦情等の問題はないか。

(道路整備課)

現在、地すべりの変状がみられる箇所に重量制限をかけている状況であり、現道の利用者は軽トラ等を利用されている。(2 tの)通行制限をかけていることに不便を感じているというご意見は聞いたことはない。

(近藤委員)

生活道としても、地域を盛り上げていくためにも必要な道路であることを認識しているので、今後とも事業を進めてほしい。

(滑川委員)

地すべりの変状が見られたために事業期間が伸びているが、それを短縮することは可能か。

(道路整備課)

(地すべり対策は)単純に単年に多額の予算を投入すればいいということではなく、脆弱な箇所を押さえながら工事を進めること、また地元への影響を考慮すると、長い延長を同時に進めることが難しいため、結果的に時間はかかる。

(滑川委員)

地すべり変状は他工区でもよくみられるものか。

(道路整備課)

吉野川市美郷では、地すべりの変状が見られるところは多い。

(滑川委員)

こういったリスクの高い事業では、リスクマネジメントをした成果を評価するシステムとした方がよいのではないか。たとえば今回のよ

うな地すべりが生じた結果工期が遅れてしまったという説明ではなく、計画段階から、「地すべり」をあらかじめリスクとして想定しておき、リスクマネジメントをした結果、逆に施工期間が短縮できたという考え方のほうがいいのではないか。

(道路整備課)

リスクマネジメントを進めていくことは大切だと思っており、現状でも地すべり観測をしつつ事業を進めているが、地形上予兆をとらえることが難しい箇所もあり、結果的に遅れてしまうことがある。

(山中会長)

大規模構造物の判定は 類というところでなかなか着手は難しいと思う。「着手にあたっては代替案を含めて検討する」とあるが、代替案とはどのようなものか。

(道路整備課)

代替案として今の状況でルートを変えるということまでは考えられない。そのため、現道で何らかの対応ができないかと検討していくことが代替案となる。

(山中会長)

トンネルができると、計画交通量 731 台となるという計画だが、トンネルができない場合、現状の 300 ~ 400 台のままといった事業に、今後事業を進めるという議論をすることが難しい可能性がある。

(上月委員)

今の話は、「トンネルあり」の費用対効果を出して便益を上げているが、トンネルをなくし現道拡幅とした場合、便益は下がるということか。

(山中会長)

(今回のB/Cは)トンネルがあって交通量が(300~400台から)731台となる前提で(算出した)1.1となっている。それ(交通量)が増えなければ当然便益は上がり、B/Cが1.1以上になることはない。

(上月委員)

走行時間短縮便益が1番大きいので、現道を活用すると厳しいということか。

(滑川委員)

コストを下げるために、トンネル(を掘る計画)から現道拡幅に計画変更した場合、結局Bが落ちることにより、B/Cはトンネル掘った方が高いという結果になったら、どう判断するのか。

(山中会長)

多分、今回はそういうことでこの結果(県原案:トンネル案)がある。B/Cとしてはトンネルが最善の計画ということ。ただ実際台数が出るかどうか言うの話もあるが、台数だけの話でもない。(また事業費も)全体の事業費からみれば、トンネルに50億円というのは、そんなに大きな事業費ではないとも思う。

(滑川委員)

後は、他の事業との兼ね合いがあるというところの話はあるが、結果的にどちらの投資効率が高いかを判断しなければならない。

(山中会長)

それを、着手前に代替案をしっかりとチェックをしなければならないと考えている。

(道路整備課)

頂いた意見につきまして再度検討を行い、着手前には再度、本審議会に諮ってまいりたい(ご議論を頂きたい)と思う。

**【再評価番号2 緊急地方道路整備事業 京田工区】**

(山中会長)

京田工区についての質問はあるか。

(委員)

(特になし)

(山中会長)

特に意見がないため、本案件については県の案とおりとする。

**【再評価番号3 道路改築事業 徳島環状線(新浜八万工区)】**

(近藤委員)

国の事業との接続があって、事業の期間が長くなっているのか。

(高規格道路課)

用地取得に時間を要している。鋭意、用地交渉を進めているが、残件である大型物件の交渉に不測の日数を要している。また、事業認定も視野に含めて進めている。まずは、早く用地取得できるよう努めてまいりたい。

(近藤委員)

大型店舗などができれば、さらに車が増えると思われるので、できるだけ早く用地取得をして事業を進めていただきたい。

(高規格道路課)

まずは、用地取得に努めて、事業推進を図ってまいりたい。

(滑川委員)

用地取得をめぐって、1年延びれば、いくらの損失となるのか。

(高規格道路課)

計算上であるが、事業の総便益として約8億円。

少しでも早く整備を進めてまいりたい。

(上月委員)

この道路は末広大橋へ接続するのか。また、全体計画はどういったものなのか。

(高規格道路課)

現在は一般部の全線完成4車線の整備を進めているところであるが、完成形としては、高架構造で末広大橋と接続して、国道55号へつなぐという計画である。

高架の部分は大規模構造物になるため、高架橋に工事着手する時期に合わせて、代替案を含め検証し、事業評価委員会に諮りたいと考えている。

(上月委員)

末広大橋接続部分のカーブ区間は大規模構造物となるのか。

(高規格道路課)

高架の部分は、大規模構造物である。

(上月委員)

末広大橋への接続となる高架部を整備しないと、さらに渋滞してしまう。

(高規格道路課)

高架部の整備が必要であると認識している。

(山中会長)

構造物ができないと末広道路へ直接接続できないことになるので、構造物を検討しなおしてという進め方になるのか。

(高規格道路課)

代替案についても検討してまいりたい。

( 上月委員 )

これぐらい大きい徳島を代表する事業でも、 $B / C$ は1 . 1になるのか。

( 高規格道路課 )

国の計算手法に基づいて算出した結果1 . 1となる。

( 山中会長 )

道路事業の $B / C$ は、一般的に厳しい結果になる。

( 上月委員 )

用地交渉の進め方については、やり方に問題はないか。

( 高規格道路課 )

用地交渉回数を重ね、代替地の提案を行いながら進めている。今後も、用地取得に向けて交渉を進めてまいりたい。

( 上月委員 )

時間がかかればかかるほど $B / C$ が下がっていくようにみえるので、時間との競争ということで事業を進めていかないといけない。次の5年後にどうなっているのか。

( 高規格道路課 )

事業認定も視野に入れて進めてまいりたい。  
用地取得に努めてまいりたい。

( 滑川委員 )

ネットワーク構想の段階ではなく、早く事業を進める必要がある。

#### 【再評価 4 県営住宅新浜町団地建替事業】

(上月委員)

新たな手法で建替の検討を行っていたため、事業が延伸されたところだが、前回の再評価から今までの間、計画を見直していたのか。

(住宅課)

前回評価時点では、(本事業とともに)「耐震性のない公営住宅のPFI集約化事業」も同時に検討していた。(検討の結果)県の財政状況から、「耐震性の無い公営住宅の集約化事業」を優先させたため、この事業の事業期間が延伸されることとなった。

(近藤委員)

この団地は、入居希望者が多いという説明があったが、建替で戸数を減らしてしまうという説明は、整合性がとれていないのではないのか。

(住宅課)

この団地は(通常の公営住宅法ではなく)住宅地区改良法に基づき整備されたことから、現在の入居戸数(が上限)での建替が前提条件となっており、(本事業で)戸数を増やすことについては難しい。

(滑川委員)

(今回)通常の建替(の枠組み)から(単に)PFI事業に変更し事業継続するというのであれば、どれだけ県の負担減になるのかや、B/Cに代わるものについても検討する必要があるのではないのか。

(住宅課)

この建物は、県内で一番古い建物で、老朽化も著しく進んでおり、県の(公営住宅整備にかかる)全体計画の中で建替する位置付けとなっている。

今後は、建替するための優先順位やB/Cに代わるものについて、チェックリスト等で検討したい。



(上月委員)

現在のところ、この住宅団地については、地域の津波避難ビルとして利用しており、新棟についても、津波避難ビルとしての期待が持てる。

(山中会長)

P F I 事業として検討されているようだが、規模的に単純なリース方式等での検討も考えられる。

また、他の事業と合わせたバイディング(方式)であれば、P F I 事業としての実施も可能と思われる。

(住宅課)

事業の方式については、来年度に実施予定の導入可能性調査の中で、検討したい。

**【再評価番号 1 8 通常砂防事業 高森東谷】**

**【再評価番号 2 2 通常砂防事業 山王谷】**

**【再評価番号 2 5 通常砂防事業 嫁坂谷】**

(上月委員)

B / C の算定方法は各事業により違うが、砂防事業の B / C は比較的高い。(中止があるが)今後、やるべき箇所はどれだけあり、現在、どれだけ整備できているのか。

(砂防防災課)

(人家戸数が多い)土石流危険渓流 は約 1, 0 0 0 箇所あり、そのうち、約 4 分の 1 が整備済み。

砂防事業については、事業見直しを早期に判断し、事業展開を進め、併せてソフト対策も実施し、事業効果を高めていく。

(上月委員)

これからも早期に判断し、どんどん事業を進めてほしい。

(近藤委員)

これは砂防だけの話ではないが、土地所有者が死亡して、その相続人が(たとえば)100名いれば、全ての相続人を確認し合意を取ることが非常に困難である。

今後、何か対策(法整備を変えるなど)を考えていただきたい。

(砂防防災課)

砂防事業に関しては、今後、新規事業着手にあたっては、事前に用地(取得に支障がないか)を十分に確認していく(ことで対応していきたい)。

(山中会長)

基礎調査では、用地も調べるのか？

(砂防防災課)

基礎調査では用地関係は調べないが、(今後事業化にあたっては)地元の役場や法務局などで、用地情報を確認していきたい。

(山中会長)

今後、事業については(経済性や効率性など)技術的な面だけでなく、用地の隘路など社会情勢も踏まえて、何が最適か考えていく必要があるのではないか。

## < 事後評価 >

### 【事後評価 1 緊急地方道路整備事業 中喜来～長岸工区】

(山中会長)

松茂スマートインターチェンジでの乗降交通量及び当該工区の実績交通量について、教えていただきたい。

(道路整備課)

松茂スマートインターチェンジでの乗降交通量については、供用後に調査したところ、平成27年度は1日平均1,056台、平成28年度4月から9月では、1日平均1,113台となっている。

次に、当該工区の実績交通量については、平成27年4月の平日で、12時間交通量で3,126台、昼夜率をかけた24時間交通量が3,970台。

また、昨年(平成28年)2月時点では、12時間交通量で4,633台、昼夜率をかけた24時間交通量が5,883台となっている。

(山中会長)

計画交通量は？

(道路整備課)

平成42年時の推計交通量7,800台を採用している。

(山中会長)

完成後、短期間で効果が出つつある(といえるのではないか)。

### 【事後評価番号3 緊急地方道路整備事業 芝生日ノ峰線】

(山中会長)

区画整理による沿道立地状況はどうなっているか。

(都市計画課)

区画整理事業により用地取得が促進されるとともに、残留を希望する地権者の意向にも沿うことができたと考えている。また、日赤病院付近には商業施設や徳島文理大学および四国大学の看護学科が立地されている。

(近藤委員)

国が道路協力団体制度を進めているが、同じような取組はなされているか。

(都市計画課)

当路線においては、街路樹の管理について地元ボランティアにご協力いただいているところである。

(上月委員)

道路が広がったことによって、交通事故は増えていないか？

(都市計画課)

交通事故が増えたという報告は受けていない。

【事後評価番号5 通常砂防事業 大川持谷左支】

【事後評価番号9 急傾斜地崩壊対策事業 昼間】

(山中会長)

急傾斜地崩壊対策事業(事後9 昼間)は、資料に記載されている擁壁で土砂崩壊に対して大丈夫なのか。

(砂防防災課)

現在の基準に基づいて設計している。また資料の写真は擁壁正面から撮影したため分かりづらいが、擁壁裏には崩壊土砂を補足するポケットがある。

本事業により土砂災害防止法における土砂災害特別警戒区域も解消される。

(山中会長)

どの程度の崩壊規模を想定しているのか。表層崩壊程度か。

(砂防防災課)

崩壊規模は表層崩壊程度を想定している。地震等を起因とした深層崩壊は想定していない。

## 【その他】

(滑川委員)

事後評価について全般的なことだが、何のために、どういう観点で評価すればいいのか？

(県土整備政策課)

事後評価は、事業による事業効果がどうだったかを検証し、広く知らせていくものと考えている。

(滑川委員)

事後評価にあたってB / Cを算出しているが、本来B / Cは、今後更なる投資するかしないかを判断するためのもの。投資が既に終わった事業を、評価してもあまり意味がない。

また仮に想定している便益が出ていない場合であっても、壊すわけにいかないのだから(今後うまく)活用することを考えるしかない。

(山中会長)

実施時期について、整備直後ではなく、少し期間を空けた方が事業の効果が見えてくる分野もある。

砂防などの防災関係事業は5年後でも効果はわかりづらい(災害がないと効果がわかりづらい)が、道路事業などは、5年後の交通量が事前予測と比べて効果が見えてきて事後評価の意味が出てくると思う。

また国交省などでは、完成から5年後に事後評価している所もある。

(滑川委員)

事後評価は実施する時期によって意味合いが異なると思う。完成直後であれば、「うまく(施工が)マネジメントできたかどうか」、少し時間をおけば「出来たものがどんな効果がでたか」という観点での評価となる。どちらを重視するかという話。

大事なのは次の事業の知見が得られることだと思う。

(県土整備政策課)

事後評価の結果を、今後の事業にフィードバックし、より良い事業展開を図っていきたい。

以 上