

## 平成30年度 公共事業評価委員会 議事録(要旨)

日 時：平成30年11月12日(月) 9:30～12:00

場 所：徳島県庁 10F 特別大会議室

出席委員：山中会長，植田委員，高源委員，上月委員，千崎委員，滑川委員

### 【再評価番号3 鳴門公園線土佐泊～三ツ石】

(山中会長)

サイクリングロードにする計画なら，それなりに路肩を確保するか自転車道を設けるということをしないとトンネルに自転車を走らせようというのは無理なのではないか。

(道路整備課)

今後，詳細設計する際には考慮して参りたい。

### 【再評価番号1 一般国道193号 海川谷バイパス】

(滑川委員)

第三次緊急輸送道路とは，どういう道路か。

(道路整備課)

緊急輸送道路は，1次，2次，3次とあり，1次は重要な空港，港湾を結ぶ路線や，国道11号，55号，192号，高速道路といった主要な幹線道路が指定されている。2次は，環状道路や，また各市役所・町役場に連結する路線，それから鳴門池田線など県の主要な幹線が主に指定されている。3次の緊急輸送道路は，1次や2次を補完する，ネットワーク上繋ぐ路線を位置付けている。

(滑川委員)

それは物流や人流も含むという考え方か。

(道路整備課)

災害時の災害復旧や救急救命といったものを含めての輸送道路という位置付けになっている。

(滑川委員)

そうすれば，現道拡幅区間を見直し，局所的な拡幅工事に変更するのは，輸送機能を結構低下させるのではないか。

(道路整備課)

この区間の整備はまだできていないが、直線部のため、局部的な拡幅工事でも同等に近い機能が出るのと考えている。

(山中会長)

整備箇所は道路規格は3種4級か。

(道路整備課)

そうである。

(山中会長)

局部的な拡幅工事箇所の完成幅員がいくらで、不施工箇所はどの程度の幅員があるのか。

(道路整備課)

完成幅員が全幅で7m、待避所のある区間は8m40cm程度、不施工区間については、5～6m程度の幅員がある。

(山中会長)

局部的な拡幅に変更する理由は、離合ができる幅員があるためか。

(道路整備課)

それと不施工区間は直線部であり、その先が内カーブの区間のため、対向車も確認ができるということもある。

(山中会長)

不施工の部分が、離合が困難なほど幅員狭小になってるとは見えなかったから確認したが、1.5車線みたいな整備をするのではないのか。

(道路整備課長)

ない。

(山中会長)

災害時の強靭さを上げようと思うとトンネルを早くやった方が良かったという話になりますよね。部分的に不施工とする計画の見直しをするよりは、トンネルを施工した方が啓開時や災害時のどちらにも良いですよ。

(滑川委員)

整備するならば機能の高い道路を作るべきだと思う。

(山中委員)

今、道路関係では重要物流道路を作って、そこに資金を投入するような議論が始まっているので、B/Cの話がこれから整理していくのかなと思う。東京でもその議論をしていた。滑川委員がおっしゃっておられた社会的割引率の話も同様である。

一般論としたら1.0にこだわる必要はないのではないかなと思う。社会的割引率4%、つまりはリターンが4%になって返ってくるような事業を行っているということで、そんな収益率が高い事業があることについての議論があり、東京でも危惧されていて、割引率の議論をしたほうがいいのではないかということになるかもしれない。

(高源委員)

平成25年度の公共事業評価委員会において、事業箇所には23カ所落石危険箇所があり、3カ所は対策して20カ所は対策されていないとある。もし落石があると折角の道路作っても緊急避難も何も出来ないできないということになる。残りの20カ所がどのように進んでいるのか。

(道路整備課)

現在、この区間については、当事業で落石対策を合わせて進めている状況で、3カ所以外のところについては、まだ対策できていない。

ただ、小規模な区間、擁壁にストーンガードを設置するなど、県の単独費で対応出来るような箇所については、そういったもので対応していくことは可能である。現在のところ、そういった落石の兆候もないので、この事業で対応することとしている。

(山中会長)

緊急輸送道路は、災害時の対応がきちんと取れるかどうかのほうが重要な気がする。他のところもだが、トンネルの着工をためらっているような印象があって、トンネルは相当効果が大きいので、そこを頑張っていただきたいというのと、災害対応の方をしっかりとった方がいい。疎通能力を確保するっていう視点で整備していくのが重要だと思う。

## 【道路事業全般】

(上月委員)

将来交通量の推計のところ、一般的には交通量は減るが、道路を整備するとどんどん増える箇所が出ている理由を教えてください。これだけ人口は減っているのに車は増えている理由を説明してほしい。

特に臨港道路は悩ましく、しらさぎ大橋の時も交通量が増えているということでダブルカウントをB(ベネフィット)でしていないかというところがあった。どういふふうに分けて考えているのか。

(山中会長)

交通量推計は平成42年で行っており、皆さんが通る路線を予測して出した交通量である。南が増えているのは、192号に走っている交通量が南に移り、それで19

2号が空き、55号が空き、192号が空き、これの繰り返しとなる。全体としては交通量は徳島県の場合は恐らく減ると計算されている。とくに山の方では人口が減るため交通量は下がっていく。転換は他のところを走っている交通量がこちらに移ることで増えるが、全体としたら減っているという話である。

(政策監補)

阿波しらさぎ橋を例にすると、開通当初は2割程度が11号から転換したが、現在は3割程度転換されている。総量は、当時としては大きく増えてはいないが、転換のほうは若干増えている状況である。

(山中会長)

人口減少の他に、高齢者・女性の乗車量の増加、走行距離の増加等があるので、都市部では、じわじわ増えているところもある。

(上月委員)

わかった。

(道路整備課)

徳島東インター線については、国道11号から沖洲埠頭線を通って行く交通量が、環状線にシフトすることで、交通量が増加する。

津田インター線については、環状線を通ってくる交通量が、四国横断自動車道が開通することによってシフトする。トータルの量は大きく変わらないが、一方から一方にシフトすることで増加してくる。

上八万バイパスについては、南環状線が今までに55号から県道宮倉徳島線、国道438号と部分供用しており、それによって、交差する438号、県道宮倉徳島線からの交通量流入が増大し、交通量が増えている。

(山中会長)

道路については、いくつか御意見があったが、基本的には、事業の目的に合わせて、整備箇所の優先度をきちんと考えていただきたい。また、整備目的に合わせて考えていただきたい。

## 【再評価番号6 (都)東吉野北沖洲線】

### 【再評価番号21 臨港道路沖洲(外)線】

(山中会長)

この2路線も自歩道について、自転車レーンや自転車道の検討をしていただきたいルート。

## 【再評価番号 2 1 臨港道路沖洲(外)線】

(千崎委員)

災害時の復旧支援の強化という説明があったが、どの程度の災害を想定しているか。

(運輸政策課)

マリンピア沖洲には耐震強化岸壁があることから、救助活動拠点候補地や拠点港に指定されており、災害時に重要な役割を果たす。

災害の規模としてはいろいろと想定され、地震津波・洪水・内陸地震などがあり、他の防災拠点と補完し合いながら機能するもので、そのうちの1つに位置付けられている。

(上月委員)

先ほどの意見と併せてだが、液状化に対する対策は何かしているのか。

(運輸政策課)

産業団地内は埋立地であり液状化は免れられないと思っているが、土砂等によって早期に復旧して道路啓開を行い、拠点からの物流の支障とならないよう努めたい。

(上月委員)

今回整備する箇所ではどうなのか。

(運輸政策課)

今回の整備箇所にも埋立地があるが、良質土で埋めているので液状化の程度は少なく、復旧が容易であろうと想定している。

(県土整備部次長)

液状化で落橋するなどして致命傷となる橋など、構造物には液状化対策をしているが、一般的な盛土構造の道路は液状化しても迅速に復旧できるということで、基本的には構造物重視で液状化対策をしている状況。

(上月委員)

考えていることはわかるが、拠点をしっかりしても、取り付けがガタガタになれば結局効果が発現しないので悩ましいところ。そういったこともしっかり考えていただきたいと思う。

(植田委員)

産業振興ということで、観光客の利便性向上とあるが、マリンピアからの来県はどんな状況にあるのか、これから増える予測か。

(運輸政策課)

クルーズ船は、国内クルーズなどの比較的喫水の浅い船から、世界航海をしているような非常に喫水の深い船まであって、船舶のクラスに合わせた対応をしており、沖洲地区は-7.5Mの岸壁ということで、「ぱしふいっくびいなす」や「にっぽん丸」といった船が入港し、平成30年に徳島県に寄港した12隻のクルーズ船のうち、マリンピア沖洲へは5隻の入港が既にあった。

来年もこういった船が入港する予定で、海外から豪華クラスの船も入る予定があり、阿波踊りシーズンを中心に来年度以降も入港が予定されているところ。

(滑川委員)

北海道（胆振東部）地震の際、地下鉄で開削して埋め戻したところでかなり液状化の被害が出ていると聞いている。だから埋立地というのは怪しいと思う。これからの投資に対する便益で考えたら、残事業B/Cが高いのだから、液状化対策として通常より地域スペック的に強いものを追加してもB/Cが出るという理屈になる。すぐ取り組みという話じゃなく、そういう理屈立てもあるということ。

(運輸政策課)

補足すると、特に液状化が心配されるのは今回の対象箇所ではなく、産業団地内の道路だと思っている。

今回対象箇所は良質土で盛土しており、液状化の程度は低いと考えているが、産業団地内の道路は平成4年にできた施設であり、海を埋立てて作った土地なので、液状化の恐れは高いだろうということで、こういった箇所への対策は、今後考えるべきだと認識している。

(山中会長)

事業が既存道路の液状化対策だけになるので、便益を出すとなるとちょっと難しい。この二事業について特に付帯意見無しでよろしいか。

## 【再評価番号9 広域河川改修事業 多々羅川】

(山中会長)

重点区間と、整備区間とあるが、今回は重点区間だけを議論すればいいのか？

(河川整備課)

改修区間全体が議論の対象。重点区間というところは、整備効果が大きいということで整備を進めているということで標記している。

(山中会長)

では残りの区間はどのような考えなのか。

(河川整備課)

上流部についての引き続き改修を行うが、まずはこの重点区間について集中的に整備する。

(山中会長)

標準断面のように広げていくということか。

(河川整備課)

そうである。

(山中会長)

多々羅川を大松川とつなげると言っているが、現在もつながっているのではないか。

(河川整備課)

用水で繋がっている。

(山中会長)

河川としてつなげるということか。図と写真ではわかりにくかった。

(上月会長)

多々羅川については今、三面張りで整備されるとおもうが、改修時にもっと環境に配慮した整備をしてほしい。

(河川整備課)

了解した。

**【再評価番号 1 0 総合流域防災事業 立江川】**

**【再評価番号 1 3 今津坂野海岸】**

**【再評価番号 1 7 地すべり対策事業 有瀬】**

(山中会長)

有瀬地すべりについて、投資額をかなり増額して事業を進めているため、B/Cも下がりつつあり、保全人家1戸に対しての投資額が大きくなっているのではないかとと思われる。現時点の計画で地すべり運動が沈静化する保証はないと思うが、どこまで投資を続けるのか方針を伺いたい。

(砂防防災課)

地すべりブロックの崩壊に伴う天然ダム形成と決壊により、下流のJR土讃線の

被災が想定され、社会的影響が大きいと、沈静化するまで対策を実施してまいりたい。

(山中会長)

便益としてJR土讃線は、復旧費だけが計上されているのか。それとも交通途絶の影響も計算されているのか。

(砂防防災課)

費用便益分析マニュアルでは、氾濫区域内は、その区域にある人家戸数によって公共施設の被害額が算定される。氾濫区域内に人家がないため、JR土讃線は便益に計上されていない。

(山中会長)

その影響を議論しておかないと、事業を継続する説明が難しくなる。人家を保全するだけで、事業費が1億を超えるような事業は県民の理解が得られないのではないかと。

(砂防防災課)

費用便益分析では貨幣価値化できない効果と考えている。

(山中会長)

公共交通機関の途絶を防ぐという説明をしっかりとってもらいたい。

(政策監補)

現在のマニュアルでは計上できない効果がある。次回の事業評価までに国と協議して、JR土讃線を便益として計上する方法を検討していきたい。また、地すべり運動の監視を行っており、警戒基準値を超過すると、住民に避難を促す警戒避難体制を構築している。

(山中会長)

警戒避難体制はIoT等で様々なことが実現できるようになり、これらの対策が重要になっている。崩壊により甚大な被害が発生する箇所については、依然としてハード対策が必要である。ソフト・ハード対策の使い分けをしっかりと整理しておかないと説明に窮する。何十年も対策し続けて地すべり運動が沈静化しなければ、事業の継続が危ぶまれる。

(政策監補)

今後の対策工事等は国や関係機関と協議して、検討してまいりたいと思う。

(山中会長)

家屋の保全に数千万円は計上されているのか。



(砂防防災課)

家屋については56戸で29億9千万円の便益を計上している。1戸あたりの被害額にすると6千万円近い。

(山中会長)

県民目線では、人家を守る投資額としては大きく映る。鉄道や道路を保全すると説明した方が県民の理解が得られやすい。

(上月委員)

他事業の案件も含めた話になるが、災害時の緊急的な輸送等を丁寧に説明することが、県民の理解に繋がると考える。被害想定があれば、災害時に概ねどのくらいの道路利用者がいるか把握できると思うので、整理して欲しい。また、広域的な視点で災害時における道路の防災機能を重点的に確認して欲しい。

(山中会長)

砂防防災課の事業評価案件について、県として重要な認識をもって実施しているが、費用便益分析に反映できていない部分もあるため、改善の余地がある。特に、災害時の交通途絶について、県民は重要な意識を持っているため、交通途絶の効果・損害を検討していただきたい。

では、今回の事業評価委員会としては、1件で「見直して継続」、20件で「継続」でよろしいか。

(委員)

特に意見無し。