

平成22年度 第2回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成22年9月2日（木）13：30～16：00

場所：合同庁舎2号館8階会議室

議 事 録

**道路事業の審議**

**再評価対象事業**

**【一般国道9号 出雲・湖陵、多伎・朝山道路、朝山・大田道路、静間・仁摩道路】**

◎飯野委員

国道9号沿いにある道の駅「キララ多伎」は上り下り双方のドライバーにとって良い休憩場所になっているため活用されている。

当該事業が整備されることにより、ここを素通りする可能性が出てくることから、国道9号沿の商業活動や地元の経済活動に与える影響に関して地元から不安は出ていないのか。

◎松江国道事務所長

現在のところそのような不安は、具体的には聞いていないが、キララ多伎だけではなく、同様の話は色々あることは承知している。

ただ、キララ多伎の場所は、多伎ICからのアクセスが良く、立ち寄り易い環境となっている。

◎作野委員

B/Cについては、思っていた以上の高い値が出ている。

人口が疎な地域であるが、東西の交通流動のネットワークの点では必要不可欠な道路だと思っている。

以下、意見と質問を3点申し上げたい。

1点目として、松江から浜田市まで3時間位を要するが、これはほぼ広島市へ出るに等しい。当該道路は生活上も経済的にも重要な事業である。

2点目として、尾道・松江線、山陰道を含め、総合的に道の駅のあり方をご検討いただきたい。

3点目としてお聞きしたいが、当該事業は山陰自動車道の一部を成すもので、湖陵・多伎間、大田・静間間、温泉津・江津間がつながってはじめて効果を発揮するものとする。したがって、個々の事業単位での評価を行っている現在のあり方が心配である。その潜在的な価値はかなり高いと思う。

◎松江国道事務所長

ご指摘のとおり各事業単位だけではなく、山陰道全体として効果が発揮される道路と考えている。

今回の評価においては、4道路とも各事業単位だけではなく全体ネットワークに対して、当該事業がある場合と無い場合を比較して評価している。

採択時の評価においては、評価時期が異なるため、事業箇所によりB/C算出方法について若干ばらつきがあったが、今回は統一している。

#### ◎山田委員

現国道9号を通行すると、多伎・朝山間は仙山峠付近で交通量も多く、坂道も多く、急カーブも多いなど危険な区域が多く、しかも、山陰本線と直近して危ないと感じる。また、歩道がついていなかったり、ついていても片側であったりという状況である。この付近の生活道、観光、物流などの交通機能が国道9号に委ねられているという状態で、慢性的な渋滞もあり幹線道路としての機能は低下していると思う。

そういう意味で通過交通と生活交通とをすみ分け出来たらいいと思う。

とはいえ、それにとまなう課題が生じるのも事実である。

当該事業区間の国道9号沿いには道の駅「ロード銀山」「キララ多伎」がある。斐川の道の駅「湯の川」は、山陰自動車道が斐川インターから出雲インターに伸びたことで今大打撃を受けている。3つの駅の駅長に聞くと一様に「10年後に山陰道が開通するとこの駅は通過点になってしまう」と言われる。

バイパスや高速道路の計画は、道の駅にとってはまさに命取りで、今まさにこの付近の道の駅は岐路に立っているというコメントが帰ってくる。

資料の中に負の便益が記載されていないが、負の便益があつて、それをどう解決していくかというのも事業を展開していく上で課題だろうと思う。

#### ◎鎌倉委員

山陰道を早く全線開通に持って行って頂きたいと思っている。

当該事業の4区間は是非継続してもらいたいし、湖陵・多伎間とか大田・静間間など事業化されていない区間について早期につなげていただきたい。

それから、通過点の問題については道の駅だけの問題ではないと思う。新たな道路が出来ることで通過点となる施設はPRを行うなど、それぞれの地域づくりの問題として考えなければならぬことであると思う。

これは山陰道だけではなく中国横断道も含め、そこへ立ち寄ってもらうためのことを考えて行かなければならないと思う。

#### ◎藤原委員

先ほどから出ている話はごもつともだと思うが、それは今回の事業評価の指標の取り方の工夫で対応出来ると思う。

各委員から引き続き早く整備すべきであるという意見がでていますが、便益あるいはコストを計算するにあたって、仮に事業着手または完成年度が一年ずれたときにB/Cがどれだけ変わるのかという計算が出来るのか。

仮に出来た場合には、事業着手の遅れや完成年度の遅れによる整備効果の減少を算出することが出来、早く整備すべきということの客観的な裏付けになると思う。

今回のB/Cの計算はタイミングがずれたら同じ値になるのか。それとも一年ずれたらその分コストと便益が変わってきてB/Cの値は変わるということなのか。

#### ◎松江国道事務所長

事業着手や供用時期、事業期間が変われば事業期間内の事業費の配分も変わる事となり、便益についても、割引率や走行台キロの伸び率などによって変っていく。それを割り算するとB/Cも変わってくる。

資料の1ページに、出雲湖陵道路の残事業B/Cについて、感度分析の結果がある。3行目が事業期間の変動ということで、これは事業期間が伸びるか、縮むかを20%の変動を与えて示している。結果は+20%で2.5、-20%で2.6ということであるので、事業期間が短くなるとB/Cは大きくなるという結果になっている。

◎藤原委員

事業そのものが悪いわけではなく、計画を実現する時間が問題となることが多いので、事業期間が遅くなることでどれだけデメリットがあるのかということを中心に前面に出せば、客観的な評価につながると思う。

◎尾島委員長

最後に、藤原委員のほうから客観的な評価を前面に出すことが、事業の進捗を後押しするという意見であったので、事務局の方で参考にしていただきたい。

この4事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

色々意見をいただいた点については事務局の方で議事録として整理していただきたい。

## 再評価対象事業

### 【一般国道2号 玉島・笠岡道路、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）、笠岡バイパス】

◎阿部委員

笠岡バイパス、玉島・笠岡道路、玉島・笠岡道路（Ⅱ期）で進捗状況に差があるが、ネットワーク効果から見れば、笠岡バイパス、玉島・笠岡道路の方が先に出来上がった場合に、十分な渋滞緩和や空間の活用が見込めるのか疑問に感じる。

また、笠岡バイパスは国道2号から離れており、そのアクセスの問題があると思うが、そのところをどのように考えているのか聞きたい。

◎岡山国道事務所長

一連のネットワークとして繋がることによって、全体的な効果が出てくるのは言うまでもないことだが、笠岡バイパス、玉島・笠岡道路が先に供用となった場合でも、東側の唐船交差点、西側の西ノ浜交差点の特に深刻な2箇所のボトルネック箇所について、効果が出るものと考えている。

現道とのアクセス道については、県を中心に整備を進めていただいている。

進捗状況に差があっても、アクセス道路を含めたネットワークによって、一定の効果は期待できると考えている。

◎阿部委員

高規格の道路が出来た場合、そこへのアクセスというのが地元要望の高いところであるので、ぜひ自治体と協力しながら実施していただきたい。

◎藤原委員

事業区間の5kmから10km以内に山陽自動車道が平行しているが、高速道路の料金割引による弾性値が国道2号の交通量にどの程度影響を及ぼしているのかということと、配分計算をする時の料金設定を今の割引に対応した料金とした場合のB/Cは感度分析の範囲内で収まると理

解してよいのかという2点について教えて頂きたい。

◎岡山国道事務所長

高速料金について現在行われている割引制度は、土日の割引、通勤時間帯の割引など限られたところもあり正確な弾性値等は持ち合わせていない。

本資料で示している感度分析は料金による弾力がどうかという議論とは別ですけど、国道2号の交通量の10%が高速道路に転換した場合でも残事業B/Cは8.1くらいあるということである。

また、現在の山陽自動車道と国道2号で6~7万台ぐらいの交通量があるということから、料金の設定状況にかかわらず、断面としての交通容量は必要であると考えている。

補足であるが、本資料で示している速度のデータは、割引制度が適用された後の数字である。

◎飯野委員

本事業が整備されることによって国道2号が走りやすくなり、公共交通機関から車に転換することについて特に考慮する必要は無いのか。

◎岡山国道事務所長

誘発交通はある程度出てくると思うが、利用しやすくなった2号や山陽本線を考慮したうえで、駅前の区画整理など色々なまちづくりについて、自治体で取り組まれている。

◎飯野委員

JRが並行して走っているので、渋滞緩和をするのであるならば、車から公共交通へ転換するという同じ国土交通省内の施策とも連携するともっと良くなるのではないかと。

◎岡山国道事務所長

補足であるが、写真のように唐船交差点東側の渋滞のほとんどが大型車であり、この対策が必要である。

また、ご指摘の公共交通との機関分担についてもエリア全体で考えるべきだと認識している。

◎鎌倉委員

当該道路は片側2車線で出来るのか。当面は片側1車線の道路になるのか。

◎岡山国道事務所長

片側1車線でまず供用させるというやり方で進めている。

◎鎌倉委員

当該道路の狙いとしては、福山・笠岡方面から来るトラックが交通の中心になると思うが、南の方は人口密集地とも離れたところであり使いにくいと感じる。どちらかといえばトラックが水島へ行くための道路というイメージがあるが、そういう理解でよろしいか。

◎岡山国道事務所長

そういう交通も多分にあると思う。また、かなりの工場の集積が沿線にあるので、水島や福山と内外交通であったり外外交通であったり、物流関係の交通の占める割合はかなりのものだろう

と考えている。

◎鎌倉委員

当該事業は、東は唐船までなのか、玉島バイパスまで行くのか。

◎岡山国道事務所長

事業としては、玉島バイパスに接続する形である。

◎鎌倉委員

バイパスがずっとつながると理解したらいいのか。

◎岡山国道事務所長

バイパスとして岡山市までつながる。

◎鎌倉委員

非常に良くなる。

◎尾島委員長

課題⑤「物流ネットワークの形成」が大切である。将来的に考えると水島港の重要性は高く、これを活用するためには当該道路は必要であり、その便益は非常に大きいと思う。

◎松見委員

課題③「重症患者等の救急輸送」について、新しく道路が出来ることによって緊急車両の搬送時間が短縮されると示されている。緊急車両は住宅地を走る車両が多く当該道路は工業地帯を通っていることからいうと、一般車両が当該道路の方に転換することにより現国道2号が空き、それにより緊急車両が定速で走れて効果が得られるというような表現にする方がより分かり易いのではないか。

そうすることにより、もっと事業効果が大きく出せると思う。

◎尾島委員長

笠岡バイパス、玉島・笠岡道路が先に供用となった場合でも、事業効果はあるということなどの説明をいただいた。

この3事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

色々意見をいただいた点は、事務局の方で議事録として整理をしていただきたい。

## 河川事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【旭川特定構造物改築事業（百間川河口水門）】

##### ◎阿部委員

説明資料 9 ページの図「被害の軽減状況」で、想定被害の左図「事業実施前」を見ると、百間川の沿川だけを考えられている。百間川が旭川の放水路のような役目になっていることを考慮すると、旭川の川沿いの被害軽減にも役立っているのではないかと。

##### ◎岡山河川事務所長

旭川の被害軽減にも役立つが、今回の便益算定にあたっては百間川だけで算出している。

##### ◎阿部委員

部分的に取り上げて評価しているので、本来はもっと大きな便益が出ると思うものがある。

##### ◎尾島委員長

「新規事業採択時との比較」で、ゲート形式が変わったということであるが、平成12年評価時に引き上げ式ローラーゲートから、22年度にはライジングセクタゲートに変更したことから今回のB/Cになったという理解でよいのか。

##### ◎岡山河川事務所長

今回のB/C算定の基になっているのは、ゲート形式が変わったものが反映されている。

##### ◎尾島委員長

B/Cの「C」はあまり変わらなく、総便益が3倍になっているのはどういうことか。

##### ◎岡山河川事務所長

氾濫ブロックを見直すとともに氾濫計算のメッシュ分割を前回の500mピッチから今回50mメッシュに細分化し、さらに地盤高をより詳細に把握をした。その結果、浸水範囲が採択時より拡大し、その分人口、資産も増加したことから、年平均被害額、期待額が増加して総便益も増加した。

##### ◎尾島委員長

右図の百間川の分流地点より上、上流部のこの地域も氾濫域に入り、ここには施設が多くあるから、便益が大きくでたということか。

##### ◎岡山河川事務所長

百間川そのものの評価をしようとする、百間川の左右岸を対象とすべきであるが、前回B/C算定時に、上流域を氾濫ブロックとして見ていなかったという経緯があり、過小に評価していたということである。資料7ページのグラフにあるように堰上げの影響が7km以上生じることから、前回評価で上流域を氾濫区域として入れていないというのは過小であったと認識している。なぜこのようになったかの経緯はわからなかった。

◎尾島委員長

先程の阿部委員からの発言と関連するが、百間川の方で洪水調節をやるから旭川の方にも便益が出るとすれば、岡山大学がある地域も助かるよということになり、もっと便益は広がることになるが、ここでは百間川の流域だけの評価に留めても、3倍くらいの総便益がでるということか。

◎岡山河川事務所長

便益が3倍になったのは、前回は過小であったという認識である。

◎尾島委員長

これだけの氾濫域の増幅があれば、そのようになるだろう。

◎鎌倉委員

2点ほど質問させて欲しい。

この新しい水門を作るのに11年かかるようになるが、これは非常に遅いような感じがする。

もっと早くすべきではないか。ということが一点。

もう一点は、百間川の分流部から河口に向かって河川が細い感じがするが、この部分について2,450m<sup>3</sup>/sの洪水流量が流下させる対策ができているのか。

◎岡山河川事務所長

1点目について、当初13年から17年までの5年でやる予定であったが、内水面や外水面の漁協との補償関係で難航した経緯があり遅れてきた。現地点では、あと2年で完成できる目途がついた。

2点目について、百間川全体の中で上流部が細いと指摘であるが、堤防の幅はだいたい完成している。一部掘削が足りないところがあり、さらには百間川分流部の整備も残っているのでそれを実施しないと2,000m<sup>3</sup>/sは適切に百間川へ分流させることができず、下流端で2,450m<sup>3</sup>/sを流下させることができない。下流から徐々に整備して参りたい。

◎鎌倉委員

それはもう別件で進められているのか。

◎岡山河川事務所長

河道掘削については、現在は埋蔵文化財の調査をしているところである。

◎裕見委員

資料の10ページと11ページの便益の計算のところ、流域を3つのブロックに分けて計算されているが、150年確率の被害のところ、被害軽減期待値が、砂川合流左岸ブロック（ブロック1）が0億円といっていることになっている。

先程再計算した図では、その地域にかなり浸水域が現れていた。水門をつくることによって浸水域がなくなるなら、この期待値は上がってくると思う。

この計算は前のメッシュとか浸水計算の条件を使って出されたのか、先程説明された新しい手法の計算で出されたのか。

◎岡山河川事務所長

現時点の計算方法だと思う。確認する必要があるが、洪水規模によっては前と後で変わらない場合もある。

◎枡見委員

当該水門をつくっても、ブロック1に関しては効果がないと理解していいのか。

◎岡山河川事務所長

被害軽減期待額0億円となれば、そういうことになる。

◎枡見委員

先程の説明で事業採択時の便益と今回の便益で約3倍となったが、それは他のブロックで効果が上がっているという理解で良いか。

◎岡山河川事務所長

そういうことになる。

◎尾島委員長

事務局は確認願いたい。※1

◎河川計画課長

水門による堰上げの影響が約7kmまでなので、ブロック1の範囲は今回の水門増築の影響を大きく受けるところではないと思うが、被害軽減期待額0億円となるのかについてはもう一度確認させていただきたい。

◎尾島委員長

疑問が解消できるよう検討いただきたい。

事業評価としては、この工事は既に70数%まで進捗しているので、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断とさせていただく。

先程最終的に適切なお回答をいただけなかったところをご検討いただき、付帯の意見として事務局で整理をお願いしたい。

－以上－

※1：ブロック別被害軽減期待額の記載内容についての確認に関しては、尾島委員長、枡見委員に事務局から以下の説明をして了解された。（各委員には補足説明資料を送付）

①ブロック1については、河口から7km付近まで水位低減効果はあるが、ブロック全体の氾濫としては、ブロック上流域の破堤氾濫に支配されるため、結果として被害軽減が見えない。

②総便益が増加した理由は、尾島委員長からの質問への回答の他、浸水深が深くなったことにより、被害率が上がったこと等による。