

平成25年度 第4回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成25年10月28日（月）13：15～15：55

場 所：建政部3階会議室

議 事 録

砂防事業の審議

再評価対象事業

【広島西部山系直轄砂防事業】

◎尾島委員長

総便益において、人身被害の算出方法等の見直しを行ったと書いてあるが、見直した具体的な内容は何か。

◎太田川河川事務所長

マニュアルで決まっており、被害対象戸数と死者の関係式が変わっている。

◎山田委員

1点目、砂防は戸数により資産の算出を行っているが、河川は、世帯で算出されている。砂防、河川とも氾濫における算出であるが、砂防と河川で単位が異なっているのは何故か。

2点目、9頁にある自主防災組織の活動支援等のソフト対策はとても重要だと思うが、これによって地域住民が安心して暮らせるようになった、土地開発が進むようになった等の効果については便益に計上されないのか。

◎河川計画課長

1点目、河川や水系砂防は氾濫区域が広いと、統計データにある世帯数で算出しているものである。これに対し、当事業は家屋の前を守ることを目的とした地先砂防であり、氾濫区域が狭いことから、住宅地図から家屋数を計上することが可能であるため、より正確な値となる戸数で算出している。また、地先砂防と河川、水系砂防で費用便益分析マニュアルも分かれており、こうした算出方法が定められている。

◎太田川河川事務所長

2点目、ソフト対策は便益に入らない。

◎山田委員

それは貨幣価値に換算することが出来ないからか。

◎尾藤副局長

貨幣価値換算が出来ないわけではないが、定量的に捕まえることが非常に難しいためである。

◎沖委員

コスト縮減に関する取り組みとして採用された砂防ソイルセメント工法は、従来工法であるブロック積と強度の点で違いがあるのか。また、砂防ソイルセメント工法と併用されている連続長繊維補強土のコストは高くないのか。

◎太田川河川事務所長

強度はブロック積と同様になるように、砂防ソイルセメント工法だけではなく連続長繊維補強土を使っている。また、普及が進んでいる工法であるため、コストは高いものではない。

◎沖委員

こうした堰堤を作るとその周辺はかなり自然環境が破壊されてしまうが、何か配慮したところはあるか。

◎太田川河川事務所長

なるべく自然環境の改変を少なくするよう設計等で気を付けている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

道路事業の審議

再評価対象事業

【一般国道 2 号福山道路】

◎鎌倉委員

1 点目、この事業は事業着手からかなりの年数が経過している中、進捗が遅れているというように見られるが何か理由があるのか。

2 点目、福山道路から東側については最終的には笠岡バイパスに接続するものと思われるが、ネットワークが繋がるまでにはまだ相当時間がかかるものと思われる。これに対し、当面、国道 2 号の渋滞をどのように緩和していくのかという短期的な考えはあるのか。

◎福山河川国道事務所長

一点目、事業の進捗については当該地区の用地買収が難航していたことが理由で遅れているところがある。地元の設計協議が整うなど、今年度になり一歩前進しているところ。

2 点目、当面は福山道路の東端に接続される予定である福山沼隈道路を活用して、国道 2 号の交通量の分散を図る。

◎鎌倉委員

それでは福山道路以東の国道 2 号の渋滞はあまり緩和されないのではないか。

◎福山河川国道事務所長

9 頁に示している 3 箇所の渋滞箇所のうち、西側は渋滞の緩和が期待できるが、一番東側の明神町交差点については、今回の事業区間だけでは渋滞の緩和が出来ない。

◎作野委員

1 点目、福山沼隈道路が供用することを前提に将来交通量等を算出されているところがあると思われるが、この福山沼隈道路の進捗はどのような状況か。

2 点目、北側に福山西環状線の計画があり、この福山道路と合わせると、福山の外環の道路として色々と効果が発揮されると思うが、この福山西環状線の進捗はどのような状況か。

◎福山河川国道事務所長

1 点目、福山沼隈道路の進捗状況は事業費ベースで 25%、用地取得率で 75% という状況。

2 点目の福山西環状線は事業費ベースで 5%、用地取得率で約 42% という状況。

◎作野委員

福山沼隈道路はいつ頃できる予定か。

◎福山河川国道事務所長

福山道路の供用と合わせるよう事業を進めている。

◎清水委員

通過交通が生活道路に流入することで、生活道路で安全性が著しく低下していることが解消さ

れば、この事業の社会的意義というものはますます高くなっていく。現在は直接的に便益に加算されていないが、こうしたことも効果として加えることで、社会に対して事業の重要性説明し易くなると思う。こうした状況は地元や別の機関等から要望として上がってくることはあるのか。

◎福山河川国道事務所長

地元説明を行った際に地元の方からそういった状況を聞くことはある。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道 491 号長門・依山道路】

◎清水委員

18 頁にまとめられている整備効果を見ると三便益以外に今回示している価値が非常に高く、「地域住民の不安感の解消」等については三便益に比べてかなり高い。今後、こうした効果を三便益に加算するというような考えはあるか。

◎山口河川国道事務所長

今回、CVM で算出した効果と従来の三便益では、手法がかなり違うため、足し合わすべきものではないと考えている。きっちりと積み上げられるものについては積み上げ、それ以外については、参考としてアンケート調査等により数字を出すのが良いのではないかと考えている。

◎清水委員

他の案件でも話があったように、道路事業の場合、全体計画の価値があって初めて個別の事業が進められることから、個別事業の B/C だけで評価せざるを得ないことに対して、とまどう面もある。この扱いについて全国的には議論がされているのか。

◎山口河川国道事務所長

そういった議論については個別の案件ではないため、本省において行っていると考えている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道 183 号鍵掛峠道路】

◎尾島委員長

この事業の進捗状況は？

◎三次河川国道事務所長

平成 25 年 3 月末時点で、事業費ベースで全体進捗 7%になっている。

◎藤原委員

1 点目、こうした三便益によらない評価についても普及していくことが望ましいと思っているが、25 頁の今後の対応方針（原案）として、「防災面の効果が特に大きいことから」という理由を付けているが「大きい」とした判断基準は何か。

2 点目、CVM については回答者の抽出方法によって、かなり大きい価値が算出されることがあるが、今回アンケートを行う対象とした地域はどのようにして設定されたのか。

◎三次河川国道事務所長

1 点目、防災面の効果については参考で算出した CVM によって「大きい」と判断した。ガイドラインやマニュアルなど判断基準を定めたものは無い。

2 点目、将来交通量推計において、鍵掛峠道路を利用するという OD が 9 割程度を占める圏域を設定してアンケートを実施している。さらに便益計算においては、鍵掛峠道路周辺の道路の現況を把握している方が多く、支払意志率が 7～8 割以上となる地域に絞り込んでいる。

◎鎌倉委員

1 点目、こういった防災に関する道路の評価方法については中国地方整備局独自のものか。

2 点目、どのような道路においても防災面の効果といったものはある程度はあると思われ、例えば山陰道で考えた場合でも、リダンダンシーの確保という効果があるが、今回の評価方法はどのようにして使い分けているのか。

◎道路計画課長

他地整でも同様な評価方法で実施しており、手法としてはほぼ同様。こうした評価方法は、当事業のように、山岳地帯を通り、通行規制の負担が非常に多く、要防災対策箇所がある等の事象を解消するといった、防災効果が非常に高い道路事業について、全国で何例か採用している。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道 185 号安芸津バイパス】

◎山田委員

1 点目、当事業については現時点で供用されている 1.5 キロ区間だけでは、大型車両のバイパスへの転換が少なく、あまり効果が発現されておらず、全線が供用して初めて効果が出るものと思うが、現在、どの程度の台数が国道 185 号からバイパスに転換しているのか。

2 点目、この道路は広い歩道が整備されているが、現地において自転車、歩行者をあまり見かけることがないが、この歩道が必要と判断された根拠はなにか。

◎広島国道事務所長

1 点目、開通する前の現道部分が約 14000 台であったのに対し、現在のバイパスの交通量は 1 日約 2500 台となっている。

2 点目、バイパス周辺の土地利用は具体的にまだ定まっていないと思われるが、用地買収をするなどして歩道を後から整備することは難しいため、バイパス整備に併せて自転車歩行者道を整備している。

また、バイパス沿線に小学校があり、現状でも通学等に利用されている。未供用区間についても周辺の学校への通学等に利用される見込みである。

◎作野委員

9 頁の津波浸水想定において、安芸津バイパスの西端が浸水被害を受けることとなっているが、これについては今後改善される可能性はあるのか。

◎広島国道事務所長

今回広島県から発表された津波浸水想定は、最大クラスの津波を想定しており、この津波に対しては、ハード対策に加え、ソフト対策を講じることも基本となっているものである。現在、堤防等の整備の目安になる津波のレベルが検討されているところである。また、安芸津バイパスは、浸水しない周辺道路を活用することで、浸水エリアからの避難、物資輸送、復旧活動等に利用されることが可能となっている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

－以上－