

## 平成20年度 第4回高知県公共事業再評価委員会 議事概要

平成21年3月18日 9:00~12:15 高知共済会館3F「赤帝」

### JR土讃線連続立体交差事業（高知駅付近）

委員長：再評価の範囲は、資料の赤丸で囲んだところですか。

都市計画課：そうです。高架区間と車両基地、それと行違設備です。

委員長：残事業は何が残っているのですか。

都市計画課：高架両側の側道整備と高架下の防塵処理、それと工事の損失補償です。

委員：便益を計算する時に使う将来交通量の伸び率はどのようになっているのですか。

都市計画課：四国における平成17年度の交通センサスの伸び率が最近示されたのでその伸び率に基づいていますが、具体的には、平成42年における値は、平成17年との比率で0.88となっています。

委員：愛宕、円行寺の踏切除却による通過時間短縮の整備効果の説明がありました。他でも効果が認められているのですか。

都市計画課：除却した11箇所の踏切のうち車両が通行できる路線は10路線で、通過時間を確認しているところは、愛宕、円行寺の2箇所だけです。渋滞長の比較は、10箇所全てで計測しており、県道の3箇所南北両方向の渋滞長の合計は、除却前で3,100mであったが、除却後には915mで、約3割となっています。残りの7つの市道では、除却前930mが、除却後30mになっています。幹線道路自体の交通量は増加していますが、生活道路である市道は大きく減少しています。

委員：0.88という数字は、全体ですか、それともこの地区でですか。

都市計画課：高知県レベルはまだ示されていません。これは四国の伸びです。

委員：この地区ではないということですか。

都市計画課：そうです。

委員：誤差は少ないと考えているのですか。

都市計画課：四国ブロック全体の推計値の段階であり、それぞれのゾーン分けは国において作業中であるため、誤差は把握できませんが、現状では一番近い数値と考えています。

委員：残事業が住民への工事損失ということですが、地元から強い要望も上がっていると思いますが、どのようなものですか。

都市計画課：基礎工事を行った時の振動でありますとか、防音壁の撤去工事とかで、工事の影響によって家屋に損害を与えた場合に、それを補修する費用等を補償するものです。沿線の両側 30mの範囲が対象となっており、1年間は住民から申し出ができます。来年度はそういう対応が必要となってきます。

委員：費用対効果分析で、交通事故減少便益がマイナスとなっていますが、こういった理由ですか。

都市計画課：本来ですと整備が進めば交通事故も減ってきますが、側道が新たな2車線の道路として整備されることにより、その道路へ他の4車線道路から自動車交通がシフトするため、マニュアル通り計算すると、事故発生率が2車線道路の方が4車線道路よりも高いことから、マイナスとなってしまいます。今回の計算では、1車線道路までネットワーク化していませんが、実際には、1車線道路がありますので、ここまでにはならないと思いますが、一般的に、2車線以上で計算すればこのようになります。

委員：残事業に残ってしまったということですか。

都市計画課：そうです。残事業の効果は、側道の効果になりますので、事故の発生が上がってしまうということになります。

委員長：進捗率 99.5%で、残事業費も 2.5 億円ということですが、関連する駅周辺の区画整理などはどのような状況ですか。

都市計画課：南口の駅前広場は5月の中旬頃に完成し、夏頃には全てのハードが完了する予定で、その後、換地処分を行い、平成 21 年度末には完了すると聞いています。

委員長：平成 15 年度の再評価の時は B/C はいくらですか。

都市計画課：2.1 です。

委員長：全体ですか。

都市計画課：全体です。

委員長：今回 B/C が低いのは、交通量が減少したからですか。

都市計画課：マニュアルが変わったことも大きい。前回の再評価から5年経過したため割引率も変わり、効果の面でも、土地利用便益が前回は見込めたが、今回は便益に含まないことになった。便益が下がり、費用が上がったことが B/C が低くなった理由です。

委員長：工事もほぼ終わっており、来年度は工事の事業損失対応がメインとなっています。事務局の提案どおり、継続 A でよろしいですか。  
(他の委員に継続を確認の上) 継続 A とします。

～ の共通事項を道路課長が資料により説明

委員 長：個別事業の審議に入る前に、共通事項での考え方や仕組みの変化についての質問等はないですか。

委員：改訂前のマニュアルは人口が集中する地区に B/C が出る傾向にあります。そうではないところ、つまり命の道が必要なところに反映できる仕組みとはなっていないですね。今回、地域ごとに見直しを行っても良いということになりましたので、試行も見させていただいて判断していきたいです。間接効果についても、量で計算すると、中山間には非常に厳しいものになりますので、別立てにしてもいいのではないかと思います。原単価の見直しは全国一律のものですか。

道路 課：そうです。3割ぐらいの減になっています。

委員：高知は原単価も低い。マニュアルの改訂にあたっては、そういったところも検討して欲しいと思います。

#### 道路改築事業（大峠バイパス）

委員 長：全体の B/C が 1.1、残事業の B/C が 1.2 となっています。B/C だけで決めることではありません。これまでの説明も踏まえたうえで審議していきたいと考えています。道路幅員を見直し、700m 区間は自歩道を止めましたが、通学路にはなっていないのですか。

道路 課：スクールバスでの通学となっています。基本的には自歩道を取り止めましたが、橋梁やトンネル区間では歩道を残して、将来のことも想定はしています。

委員 長：安全対策は必要ですので配慮をしてください。

委員：調書の中の今後の取り組みでは、平成 20 年代の半ばの完成となっていますが、どういうことですか。

道路 課：平成 24 年、25 年、26 年という意味です。それまでに、あと 13 億余りを執行していく予定です。

委員：昨日も現場を通りましたが、早く供用するようになりたい。

委員 長：1 億円のコスト縮減も図られており、B/C 以外の効果も認められます。他に意見等がなければ、継続 A でよろしいですか。

（他の委員に継続を確認の上）継続 A とします。

#### 道路改築工事（郷拡幅）

委員：小学生は何人ぐらいですか。20 年後はどうですか。限界集落のあるような地域ですが、どのように考えているのですか。

道 路 課：学生や小学生などについてのシミュレーションは行っていませんが、学校が統合されたばかりなので、まだしばらくは残ると考えています。

委 員 員：集落数はどれくらいですか。

道 路 課：現工区より奥は少なく、73世帯、200人足らずです。

委 員 員：大型車両の利用は鳥形山への通行が多いが、その他の見通しはどうですか。

道 路 課：平成17年度で1,200台、うち貨物は700台余りとなっていますが、伸び率でしか計算していません。

委 員 員：計測はどの地点で行ったものですか。

道 路 課：新田に近い方です。

委 員 長：伸び率の0.88が妥当かどうかは疑問もあります。聞くところによりますと、拡幅されて整備が進めば事業所を作りたいという話も聞きます。ルールとはいえ、疑問も残ります。平成18年度の再評価では、全体のB/Cが1.3、残事業のB/Cは1.5となっていました。交通量の見直しにより、今回、全体のB/Cが0.4、残事業のB/Cが1.2となってしまうのですが、コスト縮減も13億円が行われており、進捗率も85%で事業は進捗しています。今後もコスト縮減の一層の努力を図っていただくことで、継続Aでよろしいですか。

委 員 員：見直しを行って、13億円のコストを減らしたことは非常に大きいと思います。こんなに見直しができるのがすごいと思う。

委 員 長：(他の委員に継続を確認の上)継続Aとします。

#### 道路改築事業(落合拡幅)

委 員 長：全体のB/Cが0.2ということは、普通なら事業化はされません。残事業のB/Cはコスト縮減を図って、1.0を超えています。この地域で唯一の生活道ということ踏まえたうえで、0.2を見た時に事業を行うのか、行わないのかの判断をすることを県も検討して行く必要があります。評価の手法等も県として見直していく必要があると思います。

道 路 課：計画を立案する時、どういうふうにするべきかを考える時には落合を事例にして考えていく必要があると思います。

委 員 長：B/Cが1.0を下回るものでも、事業を行う必要があるものをどうするのかを考えていくことが必要です。

委員：2車線が必要なのですか、全部同じ幅員が必要なのですか、雨量規制だけ考えれば1車線とかにしてもいいのではないのですか。

委員：先日も行きましたが、人口も相当減り、今後も減っていくと思います。通行量の増が望めないところもあるので、1車線でもいいところは色んな角度から見て取りかかっていく必要があります。

道路課：残延長の1.3kmはほとんどが暫定で出来ています。1/2程度は今からであるが、今後のことやドライバーのことを考えると戸惑いもでてくる。奥向いては今のところどういう風に整備していくかは決まっていないが、この工区は集落もあり、残り1/2程度ぐらいなので2車線でお願いしたい。

委員：1.5車線的な発想は出来ないのですか。

道路課：集落の少ないところは1.5線的にやって行かざるを得ないと考えています。町長も小学校があり、地すべり地帯でもあるので早期に2車線でと言われている。何とか、集落までは2車線でやって欲しいとの要望もいただいています。

委員：平成15年度の再評価ではB/Cが1.6となっていて、今回は0.2となっています。何が一番効いているのですか。

道路課：やはり交通量です。平成15年の再評価では、3,400台ですが、今回は900台となっています。それと、Cについての考え方が前回と違って、前は、完成した区間を除いた区間でB/Cを算出していたため、今回B/Cが大きく落ち込みました。

委員：B/Cが0.2でも必要である、それでもやらなければならないということであれば、その説明や資料が必要です。例えば、小学生の数や過去に事故がどれくらい起きているのかなどのデータ、地元がどんなに望んでいるのか、B/Cだけでは評価しませんが、他の何で評価すると言われた時にはそういった資料しかありませんので、今後の評価ではそういった資料の説明も必要です。今回は口頭で説明をいただいたので分かりましたが、次回からはよろしく願いします。

委員長：今後は1.5車線的な道路整備も含めて考えていく中で、評価手法の取り組みを県で勉強しながらやっていくことが大事となります。2人の委員から、1.5車線的な道路整備も含めて考えられないかという意見もありましたが、更なるコスト縮減も考えていただくという条件付きで、継続Aでどうでしょうか。

委員：439号が通行止めになった場合は迂回路もありません。2車線も必要とも思います。

委員：私はこの区間は2車線が必要だと思います。利便性の面も非常に大きいです。コストも縮減しています。住民からも整備して欲しいという切実な要望もでています。総合的に考えると住民の希望を通してあげたいです。

委員長：さっきも言いましたように、一層のコスト縮減に努めていただくという付帯付きで継続Aでよろしいでしょうか。  
(他の委員に継続を確認の上)継続Aとします。

#### 道路改築工事(東石原～思地拡幅)

委員長：コスト縮減を図るためにトンネルの幅員を狭めていますが、支障はないのですか。

道路課：建築限界もありますので、大丈夫です。

委員：このトンネルの手前のトンネルも狭いですよね。

道路課：郷の峰トンネルもあるのでこの幅員でいいと思います。

委員：約90%が完成しているので、総合的に見ても継続でいいと思います。

委員長：継続Aでよろしいでしょうか。  
(他の委員に継続を確認の上)継続Aとします。

#### 道路改築工事(大植バイパス)

委員長：地元の利用形態はどのような感じですか。小学生とかはどうですか。

道路課：市町村界に近いので多くはありません。

委員：大型車は通行できますか。

道路課：工区外のこの区間はヘアピンに見えますが、実際には大型車も通れます。鳥形山の作業車も通行しています。通行が困難という感じですか。

委員長：全体のB/Cは0.4ですが、緊急輸送道路でもあり、唯一の生活道でもあります。今、事業を起こすのは難しいですか。

道路課：今なら、抜本的なバイパスは控えると思います。

委員長：コストを小さくできるのですか。この工区のコスト縮減額は1千万円となっていて非常に小さいとなっていますが。

道路課：より一層のコスト縮減に努めます。

委員長：先程の落合工区だけ条件を付けるのはおかしくなるので、全体のB/Cが1.0を下回っているところは全て条件付きとしたいと思います。よろしいですか。

各 委 員：はい。

委 員 長：継続 A でよろしいでしょうか。

（他の委員に継続を確認の上）継続 A とします。

#### 道路改築工事（網代バイパス）

委 員 長：この工区は、観光バスが相当増えることが予想されますが、交通量を減らして評価している点などは課題と思います。

委 員：緊急輸送道路でもあり、迂回路としての機能も必要と思います。合併を支援する道路でもあります。

委 員 長：道路課の説明で課題も色々ありますが、コストも縮減されています。継続 A でよろしいでしょうか。

（他の委員に継続を確認の上）継続 A とします。

#### 道路改築工事（佐川～吾桑バイパス）

委 員 長：県道は 2 車線ですか。

道 路 課：はい、整備も完了しています。

委 員 長：国道としては線で繋がりませんが、国と協議しているのですか。

道 路 課：今後、計画変更の協議を行います。

委 員 長：協議が前提ではありますが、他にご意見はありませんか。特にないようであれば継続 A でよろしいでしょうか。

（他の委員に継続を確認の上）継続 A とします。

#### 道路改築工事（県道高知東インター線）

委 員 長：ネットワークでない線もあると思いますが、全体は 0.88 で計算しているのですか。

道 路 課：はい、そうです。

委 員 長：今までと違い、B/C も交通量もずっと大きくなっています。コスト縮減の説明がありませんが、コスト縮減はしているのですか。

道 路 課：B/C の数値が大きいからといって、やっていないわけではありません。

委 員：全体 B/C の 4.4 は確実に確保できるのですか。

道 路 課：はい。できます。

委 員 長：高知新港とかとネットワークで繋がっていけば効果が大きいと思います。継続 A でよろしいでしょうか。

（他の委員に継続を確認の上）継続 A とします。

委員 長：以上で各事業の審議を終わりますが、国が評価手法を見直している中、本年度は4回もの再評価委員会を開催しましたが、今までを通じて意見等がありましたらどうぞ。

委員：香美市を例にとると、道路が幾つかできました。けれど、商店街が寂れました。そういったことも考えてもらいたいと思います。利便性はいいですが、中心地が寂れます。庁舎は現在の土地でという話になりましたが、なくなると大事になります。今後も色々なところへの配慮が必要だと思います。

委員 長：全国で評価手法の見直しもされますし、東京と高知が同じ評価手法でいいのかという課題もあります。今日は参考値ということでしたが、造った道路をどう活用していくかが重要で、地域や経済とも密接にかかわっていますので、全体を含めて考えていく必要があります。

以上