

1 開 会

2 開会挨拶

3 委員の紹介

4 審 議

・ 道路改築事業〔一般国道197号 夜昼・大洲西道路(仮称)〕

< 審 議 >

【道路建設課】

- ・ 地域の概要、事業概要及び事業経緯、事業の必要性及び整備効果、事業の進捗の見込み、事業の投資効果、コスト縮減や代替案立案等の可能性、対応方針等を説明。

【柏谷委員長】

- ・ 設計速度は何キロか。

【道路建設課】

- ・ 60キロで設計している。

【柏谷委員長】

- ・ 規制速度は60キロで認められそうか。

【道路建設課】

- ・ 速度規制は警察の方になる。

【柏谷委員長】

- ・ 資料には全体事業費180億円と書いてあるが、今の説明では130億円であったがどうなっているのか。

【道路建設課】

- ・ 180億円を実質投資するが、現在価値化を行い、利子等の関係で4%の社会的損失、社会的割引きを考慮し、将来の金額として130億円と算出している。

【矢川委員】

- ・ 資料に平成39年度全線供用を目指すとあるが、建設期間が15年というのは、同じような規模の工事と比べて工事のスピードは早いのかどうか。

【道路建設課】

- ・ 県として重点事業と位置づけており、最優先事項ということで予算を集中投資し、通常のペースよりはかなり早く仕上げるように計画している。

【長井委員】

- ・ 当初、大洲八幡浜自動車道路全体としては、高規格の道路を予定していたけれども、名坂道路と八幡浜道路は高規格の道路とし、夜昼・大洲西道路は一般の道路の規格に落とすということか。

【道路建設課】

- ・ 最初の名坂道路については、国の基準により高速道路並みの規格を用いて設計していたが、その後、平成15年に国の方で要件の緩和があり、道路を設計する際の基準の適用を、一般道路にしても構わないという通達があり、八幡浜道路のときから適用した。

【長井委員】

- ・ 名坂道路の区間だけは幅の広い道路で、八幡浜道路から大洲にかけては、少し狭いということか。

【道路建設課】

- ・ 八幡浜道路から大洲にかけては、若干、幅員が狭くなっている。

【長井委員】

- ・ 名坂道路は、もの凄く長い期間かかっている。高規格にした為に費用もかかっていると思うが、名坂道路のところだけ、高規格である必要はないのではないか。最初は予算がたくさんつくということで、大きな道路を計画したが、予算が少なくなってきたから、道路の質や大きさを落としたということか。

【道路建設課】

- ・ 名坂道路採択時の平成9年度は、国から、高速道路の規格が求められていたが、平成15年度に、全国一律の構造規格から地域に応じた構造へ弾力的運用することを目的に、地域高規格道路の構造要件も緩和され、一般道路の規格で設計できることとなった。平成17年度に採択された八幡浜道路は、この一般道路の規格を適用することで、設計速度を「80 km/h」から「60 km/h」としたものであり、結果として名坂道路のみ高速道路の構造となったものである。要件の緩和により、規格を落としたというのは、ご指摘のとおり、お金を節約するためである。

【長井委員】

- ・ 名坂道路に凄く長い時間かかったが、一般に落としておけば、あれほど時間をかけずに済んだのではないか。

【道路建設課】

- ・ 大規模な地滑りが発生したため対応にかなり時間を要した。

【関委員】

- ・ この道路は、万が一の原発事故が発生した場合の、避難路ということであるが、耐震性を十分に考えた設計になっているのか。

【道路建設課】

- ・ 最新の設計基準を用いるため、耐震性は確保されると考えている。

【関委員】

- ・ 万が一のときには道路に車が集中してくるということを考えると、道路の通行を確保する為に、事故車両等を退避させるような場所の確保は考えているのか。

【道路建設課】

- ・ 通常の道路幅員の一般部のところでも、路肩を1.5m取っているので、一台普通車を止めて、そのまま対向車線にはみ出すことなく通過できる。万が一、大型車の場合を考慮して、退避所を地点、地点で設けるようにしている。

【三好委員】

- ・ 高速道路に準じた規格、一般道路の規格とあるが、この違いは単に道幅だけのものなのか。

【道路建設課】

- ・ 道幅だけではなく、道路の縦断勾配や、曲線の半径、設計速度なども変わってくる。

【柏谷委員長】

- ・ 設計速度が60キロであれば、高速と同じではないのか。

【道路建設課】

- ・ 名坂道路は80キロで設計している。一般の道路になると60キロという低めの速度が採用でき、今回、八幡浜道路に続き採用している。設計速度も高速道路並ということであれば、変わるということになる。

【柏谷委員長】

- ・ これは自動車専用道路であるが、道路の区分は三種で一般道路の規格となる。高速道路であれば一種になる。

【三好委員】

- ・ 通行料は無料か。

【道路建設課】

- ・ 無料である。

【中矢委員】

- ・ 名坂道路が完成し、既存の道路に結んだときに、なんらかのトラブルなり問題が想定されるのか。また、その問題に対する対策はとっているのか。

【道路建設課】

- ・ 現道へ接続する場合は、事前に警察と何度も打ち合わせし、設計に反映させており、現時点でトラブルが発生することは想定していない。

【中矢委員】

- ・ 資料にある本州ルートと四国ルートの比較では、四国ルートの距離がかなり短くなり、非常に効果があると思うが、その所要時間は、大分は減っているが、鹿児島は距離が110キロほど減るが、時間が一時間ほど増えるのはどうしてか。

【道路建設課】

- ・ 四国ルートは本州ルートに比較して、大分・宮崎方面からでは、陸路延長約300kmの短縮に伴い走行時間が約3時間半短縮され、フェリー移動時間の約1時間半、宮崎2時間半を加えても、全体の移動時間が短縮できる。これに対して、鹿児島方面からでは、陸路延長約100kmの短縮に伴う走行時間の短縮が約1時間強に留まることから、フェリー移動時間の約2時間半を加えると、全体の移動時間は逆に増加する。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については、県の対応方針のとおり「新規事業化」としてよいか。
(全員異議無し)
- ・ 当委員会の意見として、「道路改築事業 一般国道197号夜昼・大洲西道路(仮称)」について、『新規事業箇所として妥当』とする。また、段階施行については了解する。

・ 都市計画街路事業〔来住余戸線〕

<審議>

【都市整備課】

- ・ 地域の概要、事業概要及び事業経緯、事業の必要性及び整備効果、事業の進捗状況及び進捗の見込み、事業の投資効果、コスト縮減や代替案立案等の可能性、対応方針等を説明。

【青野委員】

- ・ 完成が5年遅れており、その理由は用地買収が2件くらい上手くいっていないということであるが、収用法で買収する場合、期間的にどれくらいかかるのか。

【都市整備課】

- ・ 都市計画道路は事業認定の手続きが省略されるが、今回の取り付け部は都市計画道路ではないため、事業認定を取る必要がある。事業認定には国との協議が必要になるため、これから始めても、1年程度は少なくともかかると考えている。現在のところは、任意で理解を求めていくということで交渉している。

【青野委員】

- ・ もう少し早い段階で収用法を考えるとという選択はなかったのか。

【都市整備課】

- ・ 我々も色々な方法を想定しながら交渉を進めているが、もちろん、そういったことも視野に入れ考えている。

【青野委員】

- ・ 4年も5年もかかって考えるのではなく、もう少し早い段階で考えなかったのか。

【都市整備課】

- ・ 収用法ということになると、最終的には地権者との関係において、かなり強制的な話も出てくるので、現在のところはあくまでも理解を求めるということを優先している。

【青野委員】

- ・ 事業を現在価値化するときは、いつを基準にしているのか。

【都市整備課】

- ・ 現在を基準にしている。

【柏谷委員長】

- ・ 485メートルというのは本線部分だけか。取付け部分も入っているのか。

【都市整備課】

- ・ 本線部分だけである。

【柏谷委員長】

- ・ 取付け部にどれだけかかっているのかわからないが、500m足らずで工事費が15億かかるということは、道路としてはとても高いが、高くなる理由はどういうことか。

【都市整備課】

- ・ 橋梁が2基あるほか、地盤の関係上、路側の逆T式擁壁の基礎に杭が入っており、通常中路側擁壁よりも高くなっている。

【青野委員】

- ・ 完成が5年遅れた結果、便益はどのくらい損なわれるのか。

【都市整備課】

- ・ 金額は算定していないが、供用が遅れることにより便益はいくらか下がる。供用の遅れに対しては、できるだけ暫定供用するなど、極力、便益を取り損ねないように配慮している。

【青野委員】

- ・ 税金でやっているのだから、一年遅れたらいくら失うのかを考え、収用法で買収するのか、円満に何年も待つのか、どちらが有利か判断するという考え方もあるのではないか。

【都市整備課】

- ・ そういったことも考えるべきであると思う。それと、まずは地権者の方に理解を求めてい

くということの両方を考えながら、進めていく必要もある。

【青野委員】

- ・ 遅れることにより便益がどれくらい失われるかということ considering 理解を求めていく方法と収用法でやる方法を選択すべきである。しかし、いくら失われるか計算していないのでは、選択のしようがない。遅れるということは、それだけ便益が少なくなるということ considering 欲しい。

【中矢委員】

- ・ B / Cを出すときの便益は、工事が全部終わった後の便益で計算するが、今回のように区間毎に分けた場合には、そのことによる便益の減少などを合わせて便益を評価しなければならないのではないか。

【都市整備課】

- ・ 今回のB / Cは、来住余戸線の完成供用後の便益を対象にB / Cを算出しており、暫定供用による便益は考慮していない。

【中矢委員】

- ・ 渋滞を解消するために道路整備をしているが、一部だけ完成すると、完成していないところが渋滞するという事も考慮し、全体の便益を考えて欲しい。

【三好委員】

- ・ コスト縮減のところで、内川第2橋とあるが、第1橋もあり、同じ製法なのか。

【都市整備課】

- ・ 第1橋もあり、同じ製法である。

【矢川委員】

- ・ 同じくコスト縮減のところであるが、材料代が安かったのか、後のメンテナンスに費用がかからないのか。最初に計画していたものと比べ、どれくらいの軽減が図れたのか。

【都市整備課】

- ・ 初期投資とメンテナンスの両方とも安くなっている。今回の橋梁では、初期投資で2,200万円の軽減、100年間の維持管理費を計算すると8,200万円の軽減となり、100年間で1億400万円のコスト縮減を図ることができる。

【矢川委員】

- ・ 同じ橋が途中で作り直さないで、100年もつということか。

【都市整備課】

- ・ そのとおりである。

【矢川委員】

- ・ サビさせていると書いているが、サビが川に落ち、川が汚れるとかの影響はないのか。現地視察したとき正直、見映えはよろしくなかった。

【都市整備課】

- ・ 安定したサビを最初から付けることによって、ずっと同じような状態を保っていく橋梁であり、同じ橋梁を川にかけた事例も数多くあるが、川が汚れるといった問題はないと考えている。見映えはよくない。

【中矢委員】

- ・ 残事業のB / Cを算出している意味は何か。

【都市整備課】

- ・ 参考までに残事業だとどうなるかを合わせて表示したものである。

【中矢委員】

- ・ そういうものを表示すると、なんとなく誤魔化すような感じがする。

【都市整備課】

- ・ 今まで事業費を投資した現在で見るとどうなるかということ、参考までに表示したものである。

【長井委員】

- ・ 松山(内)環状線は一本道路が付いているだけであるが、今回のこの道路は、真ん中に国が作る道路があり、側道が両方にある。環状線というのは、車がスピードを出して循環に流れるようにして、ランプのところで一般道とアクセスするという機能があれば、それでいいのではないかと。側道を付けることで多くの費用がかかったのではないかとと思うが、側道まで付ける必要があるのか。

【都市整備課】

- ・ 側道と自動車専用道路の両方を入れた交通量推定をし、交通配分をすると、これだけの交通量をはかせる為には、これだけの道路がいるということになっている。側道は地域の生活道として、自動車専用道路を補完するアクセス効果というのもあるので、この側道と自動車専用道路は一体不可分で相乗効果を発揮するものと考えている。

【柏谷委員長】

- ・ 効果の問題については、非常に難しく、全線供用したときにどれだけの時間短縮効果ができるかを計算して割り振りをしないと、ここ一本だけ計算するのは不可能だと思う。また、暫定供用を考慮することも非常に難しい。
- ・ B / Cのところでは物価変動を考慮していると言っていたが、物価変動はこの10年間どのくらいか。

【都市整備課】

- ・ 10年前はだいたい9%くらい高い。

【柏谷委員長】

- ・ 過去の各時点の値を現在価値に置き直すときに掛け算するときの値は、4%で計算しているのではないかと。

【都市整備課】

- ・ 社会的割引率は4%を使っている。

【柏谷委員長】

- ・ 用地買収が遅れれば、B / Cは減少するはずである。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については、県の対応方針のとおり「事業継続」としてよいか。
(全員異議無し)

5 閉会挨拶

6 閉 会