

令和元年度 愛媛県公共事業評価委員会 議事要旨

日時：令和元年8月26日(月) 14:00～16:30
会場：県庁第一別館3階第3・第5会議室

- 1 開会
- 2 開会挨拶
- 3 委員の紹介
- 4 審議

(1) 審議方法

特に詳細に審議が必要と思われる4事業を個別審議として選定し、残り3事業については一括審議とする。

個別審議事業については、事前に各委員からの意見等により選定した以下の事業に決定

- 農村地域防災減災事業 (ため池整備) (難波地区)
- 道路改築事業 (国) 378号 三秋拡幅
- 道路改築事業 (主) 小田河辺大洲線 山鳥坂1工区
- 都市計画街路事業 (都) 西町中村線

(2) 個別審議

事業番号2：農村地域防災減災事業 (ため池整備) (難波地区)

【農地整備課】

- ・上記事業について、資料により説明

【委員】

- ・コア土の確保の説明において、新たな土取場が必要になったということであるが、今は確保できているか。

【農地整備課】

- ・残事業のため池のコア土については、中山スマートインターチェンジの工事残土を流用することとしており、必要量は確保できているため問題ない。

【委員】

- ・事業の遅延理由としてコア土の不足とあったが、これ以上は遅延する見込みはないということか。

【農地整備課】

- ・遅延する見込みはない。

【委員】

- ・維持管理費の節減便益がマイナスになっているが、一方で整備効果として「維持管理の負担軽減」とある。負担軽減の内容にはどのようなものを考えているか。また、それ以上に整備後の維持管理の面積が広がることで、結果としてマイナスになるということか。

【農地整備課】

- ・整備効果としては、水管理や台風時の水位調整、日常的な施設管理等が改修により容易になる。効果算定方法については、マニュアルで統一されたものがあり、事業を実施せずため池が使えない状態での最低限の草刈り程度にかかる費用から、事業実施後に必要な維持管理費を差し引いて算出すると、結果としてマイナスとなる。

【委員】

- ・愛媛県は水不足の対策として各地にため池があると思うが、ため池事業全般について、2点教えほしい。1点目は、県全体で経年劣化や防災・減災等の観点から喫緊に補修しなければならないため池の数や、その進捗率。2点目は、補修にあたって、農業後継者がいなくなる問題や、農業用水の確保が必要でないため池も出てくること等が想定されるが、将来の必要性やため池の容量、水量の確保の問題等が整備計画の中に加味されているか。

【農地整備課】

- ・1点目のため池の数について、県内にはため池が3,154箇所、松山市においては675箇所ある。そのうち、「要改修ため池」に位置付けているため池は、データが少し古いですが、平成7年の阪神淡路大震災の時に実施した点検結果で628箇所。平成30年度までに554箇所の改修を実施しているが、点検から20年以上経過し、現在、昨年度の西日本豪雨を受けて、すべての点検結果の見直しを行っているため、要改修ため池が増加する可能性がある。2点目の必要性等については、国の方でも不要なため池を廃止する議論が出ており、そこも含めて要改修ため池を精査しているところであるが、本県は他県から分水してもらうような水不足の県であるため、基本的にはため池を存続させたいと考えている。

【委員長】

- ・ため池事業はもともとどこが実施するものか。県が整備したため池もあるのか。

【農地整備課】

- ・昭和の時代に入って、「かんがい排水事業」が始まり、規模の大きいため池やダム、例えば、伊予市の大谷池等、県が設置している。

【委員長】

- ・県が設置したため池やダムは何らかの形で県全体として利活用、利水をしていると思うが、小規模なため池は、個人がその水を使っているのか。

【農地整備課】

- ・手法的には昔から水利組合というものがあり、地区単位で使用するイメージ。

【委員長】

- ・県が補修等を実施するため池は決まっているのか。

【農地整備課】

- ・貯水量等の規模から、事業者が県か市町か決まっている。ただし、「総合整備事業」では、地域を一括してため池を整備するということで、小規模のものでも、まとめて県が実施する場合がある。

【委員】

- ・説明資料の「社会経済情勢等の変化」の項目に、「松山市が農地中間管理機構の重点地区に指定」

とあるが、この難波地区は対象地域に入っているので必要性が高いということか。

【農地整備課】

- ・この難波地区は、重点地区5地域のうち、下難波と浅海原の両方に入っている。

【委員】

- ・もう1点、費用対効果の説明において、三島谷池の説明があったが、このため池は既に完了している箇所なので、今後この事業の継続を審議するうえでは、現在実施中の2つの池と、今後着手する予定の池について、費用対効果を説明してほしい。個々のため池は独立した工事なので、今後の事業予定箇所の評価が必要。

【農地整備課】

- ・個々のため池について費用対効果を算定した結果、すべて1.0以上の効果が見込める。
(三島谷池のB/Cが2.26、上竹下池が3.99)

【委員長】

- ・投資効果が高い方の工事が後になったのか。

【農地整備課】

- ・集落ごとの数の偏りがあり、ため池が3箇所ある集落の工事を最後に回したところがある。

【委員】

- ・最後のため池は被害想定額が二番目に高い箇所なので、優先すべきではないか。

【農地整備課】

- ・被害想定額以外にも健全度等を考慮しており、漏水量が多い方が危険で緊急性が高いので、優先順位については、総合的に判断して決定している。

【委員】

- ・事業費の変動理由として、「諸経費増」により2千4百万円増額とあるが、この内容について教えてほしい。また、事業遅延の理由として、コア土の確保ができなかったということだが、表面的に確認して、当初はコア土として使える見込みで着手したが、実際に掘削してみると使えないものだったということか。

【農地整備課】

- ・1点目の諸経費増については、平成26年度に品確法の改正が行われたことに伴い、27年度に諸経費が約5%程度引き上げられたので増額となった。2点目のコア土については、土取場を選定する際には、地表から約1m程度試掘を行い、土質試験を行って、コア土にふさわしい粘性土かどうかを確認したうえで決定しているが、この現場では、実際掘削を進めていった結果、コア土として使用できない土が出てきて、全体の必要量が確保できなくなった。

【委員】

- ・こういう状況は稀なケースか。試掘について1mが適正かどうかというところも教えてほしい。

【農地整備課】

- ・土取場の選定の際に、ボーリング調査を広範囲で実施できれば精度は上がると思うが、調査にそこまで費用をかけられないので、1mの試掘で表土の下の土質を確認しているのが実情。そのため、今回のように土取場を掘削した結果、コア土が出なくなったというケースは他にもある。

【委員】

- ・用地費の進捗率が19.4%と非常に低いが、何か問題があるのか。

【農地整備課】

- ・事業計画上の事業費ベースで19.4%となっているが、7箇所のうち6箇所のため池の用地買収は既に完了しており、計画に対して実績としての用地補償費が安くあがっているという状況であるため、見かけ上は進捗率が低くなっているが、特に問題はない。

【委員】

- ・用地補償費が安くなるという状況がよくわからないので教えてほしい。

【農地整備課】

- ・最初の計画段階では、他地区の用地買収の事例等を参考にしながら予算の枠を決めるが、実際に事業を実施した結果、買収面積や借地面積が想定よりも減少して、実績としてかなり安くあがる場合がある。
- ・ため池事業は、規模を拡大することが目的ではなく、ため池の機能を健全に保つために必要な整備を行う事業であるため、もともとある堤体を中心に、下の土地への影響を可能な限り小さくするのが原則。計画段階では、後で用地買収面積やその費用を追加することは説明が困難なので、手法として用地買収費の枠を大きく確保しておく場合が多く、結果的に実績が安くなるというのが現状。

【委員長】

- ・ため池事業では、一般的に用地買収面積は減るということか。

【農地整備課】

- ・一般的には結果的に減る方向になるように調整する。どうしても予算は大きめに組ませてもらっている。

【委員】

- ・余った事業費、予算はどうするのか。

【農地整備課】

- ・無駄な予算は使わないということに努めている。

【委員長】

- ・それでは、本事業について、県の対応方針のとおり『事業継続』でよろしいか。
＜異議なし＞
本事業を『事業継続』とする。

事業番号5：道路改築事業（国）378号 三秋拡幅

【道路建設課】

- ・上記事業について、資料により説明

【委員】

- ・本日、事故の件数を修正して、整備効果があるというデータとなっているが、素朴な疑問として、この修正が必要となった経緯を教えてほしい。

【道路建設課】

- ・今回の委員会にあたり、事故の原因別のデータをもとに、平成10年以降について、整備前、整備中、部分供用後という区分で集計を行っていたが、委員から事前にご指摘をいただき、再度チェックしたところ、区分ごとの計算に誤りがあったため、本日訂正させてもらった。

【委員】

- ・1点目は、橋梁工事があと4橋残っていて、すべて未着手の状況であるが、これから残りの期間で本当にこれらの工事を完成できるのか。
- ・もう1点は、旅行速度が40km/hから60km/hになるものとしてB/Cを算定されているが、その理由は、一般道路だと制限速度が50km/hか、あるいは特別な事情があれば60km/hまでは走行できると思うが、他の事業でも整備後の旅行速度を現況プラス20km/hで計算されているようなので、その根拠を教えてください。

【道路建設課】

- ・まず、橋梁4橋がまだできていない状況で目標の令和6年度で本当に完了が見込めるかというご質問について、橋梁はこのバイパス区間に集中しており、その途中に用地の協力を得られないところがある。現在、その用地の問題で橋梁事業に本格的に着手できない状況にあるが、今後、どうしても任意交渉で用地の協力が得られない場合も見据えて、土地収用法にもとづく土地の取得を並行して準備していくことを考えている。最後まで残った用地の箇所は後回しになるが、最終的に土地を取得して、順次工程をやりくりしながら令和6年度までに橋梁も仕上げていくということで、目標年数を設定している。
- ・2点目の走行速度については、現況40km/hに対して、改良後は単純に20km/hを足したものではなく、構造的に急なカーブを解消することや、この前後の区間は人家等がほとんどなく、山側からの出入り道路もほぼないので、規制速度が設定されていない区間となっていること等を考慮して設計速度を60km/hとしており、実際、規制がなければ60km/hで走行可能であるため、60km/hは妥当と考えている。

【委員長】

- ・単純に40km/hに20km/hを足して60km/hにしているわけではなく、それぞれの区間で検討しているということでしょうか。

【道路建設課】

- ・そのとおりである。

【委員】

- ・用地買収が難航している件について、土地収用法に切り替えるのは具体的にいつごろを予定されているか。もし、任意交渉は無理だということできりぎりの段階で切り替えると、また事業期間が延びるということになりかねないので、今考えているスケジュールがあれば教えてください。

【道路建設課】

- ・現段階で具体的な年度をはっきり決めたものはない。本日配布した資料の工程表の方に、事業認定と用地買収を見直した工程を記載しているが、若干余裕を持たせた工程としている。これからも任意交渉は粘り強く続けていきながら、令和6年度にどうしても間に合わなくなりそうな用地については、適切なタイミングで収用にかけることも視野に入れて進めていきたい。収用にあたっては、その前段で事業認定という作業があるが、今年度に本申請を行うところまで

準備は整っている。

【委員】

- ・事業費増加の理由として、労務費、諸経費等の増加 2.6 億円とあるが、もう少し細かく教えてほしい。

【道路建設課】

- ・労務費、諸経費の増加で 2.1 億円、橋梁の修正設計の追加で 5 千万円、合計 2 億 6 千万円増となる。労務費、諸経費の内訳は、労務費、材料費、機械経費を合計した工事の直接工事費がおよそ 1 億 2 千万円、諸経費の現場管理費が約 2 千 9 百万円、一般管理費が 3 千 7 百万円、消費税増税分の 2 千百万円、合計約 2 億 1 千万円となる。橋梁の修正設計は、平成 29 年度に最近の地震等に対応する形で指針の改訂があり、残り 4 橋梁の修正設計をするため 5 千万円の増となる。

【委員】

- ・橋梁の修正設計の内容はどのようなものか。

【道路建設課】

- ・橋梁の設計については、29 年度に指針が改訂されたが、橋梁の設計をするためのプログラムがまだできていないため、出来次第、速やかに修正設計を実施して、工事に着手したい。

【委員】

- ・修正設計によって、また橋梁工事の材料費等が上がることはないか。

【道路建設課】

- ・今回の改訂内容は構造的に大きく変わるものではないため、おそらく工事費への影響はそこまでないと考えている。

【委員】

- ・この区間は、確かにヘアピンカーブがきつく、よほど積み荷を積んだ大型トラックでなければ、そう頻繁にセンターラインを越えるようなことはないのではないかとも思うが、確かに改良した方がよいと感じる。30 年前に比べると、この道路は基本的にほぼ全て 2 車線道路になっており、非常に走りやすい道路になっていると思うが、さらに拡幅や橋梁等の道路改良が必要と判断するのは、歩道がほとんどないことや、多少事故が多いこと、ヘアピンカーブ、アップダウンがきついこと等、特殊事情があるからか。

【道路建設課】

- ・まず、この 378 号の三秋付近は、昭和 50 年代の交通量と比較して、現在 1 万 1 千台、昭和 50 年代は約 2 千台前後だったので、5 倍近く交通量が増加している。それに加えて、2 車線改良が進んでいる状況であり、大型車両の通行なども交通量の全体的な増加に伴って増えてきている。今回の改良区間については、まず、急なカーブであること、かなり坂がきついこと、それに加えて、過去の交通量の少ない時代の規格の幅になっているため、大型車が増加する中で、正面衝突等の事故が過去かなり発生していること等に鑑みて、線形改良、縦断の改良、それと幅員の改良、これらを総合的に実施するため、バイパスを選択している。

【委員】

- ・あのヘアピンカーブは確かにきついカーブだと思うが、交通量が増加したことや道幅が狭いと

いう理由だと、そういった道路はいつまでたっても道路改良事業をしなければならぬのかなと思う。高速道路の下の56号線、中山へ行く道路も同じように路肩が狭いが、トラックが通るとやはり危ない、危険だということで、道路事業に予算をつぎ込む必要性はいくらでも出てくる。この箇所については、交通量が増えたことと、事故が発生する確率がかかなり高いという実績のもとに予算を確保されたと思うが。

【委員長】

- ・そのあたり、全体として整備計画はどういう考え方で優先順位をつけているのか。

【道路建設課】

- ・まず、その交通量の増加と、2車線改良後も事故が発生している点。その要因は、先ほど説明したとおり線形の問題にある。それと、県の防災計画の中で「一次緊急輸送道路」という重要な路線として計画上位置付けられたこともあり、例えば、大挙して避難される方もしくは物資を大量に輸送しなければならない緊急時など、事故が発生するような道路のままでは問題がある。当時2車線の改良を終えた以降に、県の防災計画へ位置付けられた重みなども含めて、ここは早く改良しなければならないということで事業を実施している。

【委員長】

- ・当然この必要性が高いのはわかるが、委員がおっしゃられたように、全部やらなければいけないのではないかということに対して、優先順位のつけ方を整理しておかなければならない。

【道路建設課】

- ・どこでも手をつけていくということではなく、この3.7kmが一番危険であると、緊急輸送道路としての機能もまだまだ十分ではないという整理をしている。

【委員長】

- ・今説明された中では、優先順位はわからないが、緊急輸送道路として指定されているということ、事故率が高いということがあって、その2点で基本的に整備をするということか。そういった視点、どこをやっていくかという視点の整理をされたらいい。

【委員長】

- ・それでは、本事業について、県の対応方針のとおり『事業継続』ということによろしいか。
<異議なし>
当委員会の意見として『事業継続』とする。

事業番号6：道路改築事業（主）小田河辺大洲線 山鳥坂1工区

【道路建設課】

- ・上記事業について、資料により説明

【委員長】

- ・国交省へ移行した事業で2億円マイナスになっているが、これは県ではなく国で予算を持つわけで、B/Cの算定には含めるべき事業費だと思うが、考慮しているか。

【道路建設課】

- ・県の施工から国へ移行した区間については、国が施工するダム建設事業の中に入っているため、

県の道路事業としては考慮していない。

【委員長】

- ・最後の説明で、参考値として算出したB/Cが1.3くらいになるということであるが、道路事業単独では全体事業B/Cが0.16、残事業B/Cが0.5と約3倍違うので、残事業だけでみるとB/Cが4.0くらいになるという理解でよいか。

【道路建設課】

- ・最後の参考値は、関連性があるという観点でダム事業と合わせた全体事業B/Cを算出している。ダムを含めた残事業B/Cは算出しておらず、確認はできていないが、高い数値になると予想される。

【委員】

- ・スライド資料P.16の免震の支承について、これは、道路橋示方書が改訂されたから変更が必要になったということか。それと、積層ゴムを荷重支持板支承に変えることによるコスト縮減額と、この支承の採用実績がどれくらいあるのかということがわかれば教えてほしい。

【道路建設課】

- ・この工法は、従来の積層ゴムでも機能としては十分使えるが、新技術として、従来のものと比較して機能は同等以上で、より安くできるということで採用している。金額にして、約1千万から1千数百万のコスト縮減が見込める。この積層ゴムと他の新技術を比較検証した結果から採用しており、道路橋示方書の改訂に伴う見直しではない。全国や県下における使用実績については、手持ちのデータがないためここではわかりかねる。

【委員】

- ・愛媛県が初ということはないか。

【道路建設課】

- ・国交省のNETISに登録されている新技術であり、愛媛県が最初に採用したということはないと思われる。

【委員】

- ・事業費の増額について、トンネル関係工事費の増額として、掘削を発破から機械に変えたことや、土砂の夜間搬出への対応のためということであるが、これは地域への騒音・振動に配慮してのこととは思いますが、例えば発破の騒音や振動が問題になることは、そもそも事前に分かる話ではないのか。事業の途中で、地元の方との話し合いの中で要望が出てきたので変更したのか、そのあたりの経緯について教えてほしい。

【道路建設課】

- ・この修正設計に至った経緯については、県が工事に着手する前に、すでに国の方でこの近辺の工事を行っており、その国の工事が進んでいく過程において、地元の方から生活環境への影響や、騒音・振動等への配慮を求める声があった。県のトンネルの計画において、最初から配慮できなかったのかというと、配慮することも可能ではあったが、距離が離れていることや、国の方の工事の中で出てきた地元意見が、県の設計段階ではまだ届いていなかったため、工事可能な方法で経済性等を優先して設計をしていた。現時点では、実際に先行した他工事の実績を踏まえながら、県の方も配慮すべきところは配慮するというところで、坑口付近については発破

ではなく機械で掘削する等、地域住民に配慮した見直しを行っている。

【委員】

- ・地元の方からの声への対応ということであるが、その時にどれくらい声が上がったら対応するとか、明確な判断基準等はあるか。

【道路建設課】

- ・何人中何人というような判断基準ではなく、この地区はダム建設事業をはじめ、これまでもずっと地元の方々から意見をいただきながら事業を進めてきたところがあり、工事中においても、地域としてそういう要望が強いという意見をいただいて、対応が本当に必要かどうかということ地域と話をしながら確認しながら、今回こういう修正設計をしなければならないという判断をしているため、一概に線引きをどこかでしているというものではない。

【委員】

- ・例えば、騒音の大きさを測定して検証するような対応を予定しているか。

【道路建設課】

- ・特段この事業で検証しなければならないということはないが、今回、騒音・振動に対する見直しを行っているため、もし仮にこの工法においても、工事を進める中で地元から強い意見などが出てくるようであれば、必要に応じて騒音観測、振動観測により確認を行うことも考えている。

【委員長】

- ・それでは、私の方から最後に一言、最初に申し上げたことになるが、この事業でも全体のB/Cが0.16で残事業が0.5ということで、残事業のB/Cが大きくなっている。普通、残事業B/Cが1.0を超える程度で事業継続という判断をするが、事業全体のB/Cよりも残事業のB/Cが大きいということは、事業を継続するための理由とするのではなく、これは、事業を早くやっていたら、もっと早く便益が上がっていたということになるので、逸失便益をなくすように努めてもらいたい。工事のコスト縮減ももちろん大事だが、それよりも、一か月でも早く道路が開通した方が効果が高いので、繰り返しになるが、ぜひとも急いで事業を推進していただくようお願いしたい。
- ・それでは、本事業について、県の対応方針のとおり『事業継続』ということによろしいか。
<異議なし>
では、異議なしと認め、当委員会の意見として『事業継続』とする。

事業番号7：都市計画街路事業（都）西町中村線

【都市整備課】

- ・上記事業について、資料により説明

【委員長】

- ・今回の再々評価において、前回の再評価のときから評価の方法を変えた理由は。

【都市整備課】

- ・前回再評価の時は、事業区間がバイパス区間の690mの区間であったため、この単独区間だけでもB/Cが1.0を超えていたということで、当時はこの評価方法としていた。今回は、現道拡幅

区間 390mを追加しているため、これを適確に評価するためには、周りに与える交通の影響を考慮することが適当であると考え、評価方法を変えている。

【委員長】

- ・前回再評価の時でも、同じ評価方法でできなくはなかったということか。

【都市整備課】

- ・そのとおりである。当時は、残り 390mの区間の事業化の熟度がまだ上がっていないという状況であったため、その時点で追加して算定するのは時期尚早という判断をしていた。

【委員】

- ・これまで事業区間が追加、追加、追加と、ずっと追加が続いているが、またこの先区間を追加する可能性はあるか。そうだとすると、この事業はいつ終わるのか。

【都市整備課】

- ・現在事業を実施している 1,080mが未改良区間であり、事業を立ち上げる段階から、この 1,080m区間の改良が必要だという判断はしていた。ただ、延長が長いため、国土交通省と協議した結果、まずは熟度が上がったところから事業化をしていこうということで、何度か区間を追加していくような形となっている。

【委員】

- ・ひとつの区間が終わった時点でこの事業は完了として、また新たに次の事業、というやり方よりも、こうやって区間を延長する方がいろいろな面で都合が良いということか。

【都市整備課】

- ・この事業は、バイパス区間の 690mを事業区間として一度に設定して改良していく方が、事業効果的には上がるが、今回は、南側から事業の熟度を少しずつ上げていって事業を進めていこうという話になったため、こういう形になっている。その後、残りの現道拡幅区間も一緒に整備した方が事業効率、費用対効果が上がるだろうということで、29年度に残りの区間を追加して今の事業工区となっている。

【委員長】

- ・平成 16 年の都市計画決定のときに、この道路 1,080mをつくるということは決まっていて、その後、事業化を少しずつ進めてきたということか。

【都市整備課】

- ・そのとおりである。

【都市整備課】

- ・補足すると、今回の 1,080m以上に区間が広がることはない。両側とも既に改良済みのため、今回の 1,080mがすべて。もともと前回の 690m区間がまず急ぐということで事業化したのが、事業が進捗するにつれて、地元からもぜひ続けて現道拡幅部分も整備してほしいという強い要望が出てきたため、それに合わせて追加している。本来であれば、最初から 1,080mを一度に事業展開するのが一番であるが、どうしても予算を集中する必要もあり、最初はバイパスからだろうということで部分的に立ち上げたもの。

【委員】

- ・用地取得の進捗率について、バイパス区間の 690mと今回の追加を含めた全体で事業費ベース

82.8%、バイパス区間 690mでは 99.9%ということで、追加部分のみの用地取得率はどれくらいか。また、残りの用地は現在交渉中ということであるが、長期化する可能性が残っているということで、今後どういったリスクが懸念されるか。

【都市整備課】

- ・追加部分の用地の進捗率は、事業費ベースで 30.6%。今後想定するリスクについては、バイパス部の進捗は 99%ということで、残りの地権者に対して、今も任意交渉を粘り強く続けていかなければならないと考えている。

【委員】

- ・都市計画が決定されると、以降はその区域については新しい建物とか、民間の事業に制限がかかるということではなかったか。

【都市整備課】

- ・いわゆる都市計画決定がされると、建築物に制限がかかるということで、例えば、3階を超える大きな建物の建設等が制限される。

【委員】

- ・今回再々評価となった主な要因のところ、大型補償物件にかなり時間を要したということが挙げられているが、昭和 29 年の都市計画決定前からあった店ではないはず。ここの商業開発自体は都市計画決定がされた後に開発された物件ということだと思うが、こういう場合でも、やはり実際できたものだからということで、交渉が進まないものなのか。

【都市整備課】

- ・今回の大型補償物件、この商業施設の案件については、都市計画決定された部分が駐車場となっており、ちょうどこの駐車場を分断するような形で都市計画決定がされている。駐車場程度であれば土地を平地にして舗装するだけであるため、都市計画決定上の大きな制限はかからない。交渉が長期化した原因は、駐車場が分断されることに対して、お客さんをどう確保していくかということがネックになったため。

【委員長】

- ・それでは、本事業について、県の対応方針のとおり『事業継続』ということではよろしいか。
＜異議なし＞
異議がないと認め、当委員会の意見として『事業継続』とする。

(3) 一括審議

事業番号 1：農村地域防災減災事業（ため池整備）（本谷地区）

事業番号 3：道路改築事業（国）378号 蔵貫拡幅

事業番号 4：広域河川改修事業（一）内平ヶ谷川

【委員長】

- ・現地視察を行った（国）378号蔵貫拡幅はB/Cが小さいが、参考B/C等があれば説明をお願いしたい。

【道路建設課】

- ・まず、事業効果については、延長約 460mが開通した後に走行速度が 20km/h が 40km/h に上がることによる効果を見込んでいる。費用については、残事業の費用として、残りの事業によってすべての効果が発揮できるというところから残事業B/Cを算出し、1.04 となっている。

【委員長】

- ・何とか1.0は超えているというところか。

【委員長】

- ・それでは、残りの3事業について、県の対応方針のとおり『事業継続』ということによろしいか。

<異議なし>

特に異議がないということで、当委員会の意見として『事業継続』とする。

以上をもって、本日の審議をすべて終了する。