

1 開 会

2 開会挨拶

3 審 議

(1) 審議方法

- ・ 第2回委員会は、第1回委員会で審議されなかった残る8事業について審議する。
- ・ 特に個別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4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により決定した、次の事業を選定する。

新居浜港改修(重要)事業

道路改築事業〔(一)喜路能登線〕

東予港改修(重要)事業

道路改築事業〔(国)378号依津バイパス〕

(2) 個別審議

- ・ 新居浜港改修(重要)事業

< 審 議 >

【新居浜港務局】

- ・ 新居浜港の概要、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、対応方針等について説明。

【青野副委員長】

- ・ 船舶の大型化による便益で、取扱貨物量を平成12年から平成20年までの平均貨物量を想定しているが、この間の取扱貨物量の傾向はどのようになっているのか。

【新居浜港務局】

- ・ 平成14年までは減少傾向で、その後堅調に推移していたが、最近の経済不況で若干減少に転じ、現在、増減なく推移している。

【関委員】

- ・ 平成13年の芸予地震(M6.7)における当時の岸壁の被害状況を教えてほしい。
- ・ 今回、対応可能としている南海・東南海地震では、どれくらいの地震の規模を想定しているのか。
- ・ 耐震強化されていない岸壁の被災想定は検討しているのか。

【新居浜港務局】

- ・ 芸予地震の際、新居浜港における被害はなかった。
- ・ 想定地震の規模としては、中央構造線活断層系のマグニチュード7.6で震度6弱から6強を想定している。
- ・ 耐震強化されていない岸壁については、震度5強程度で壊れる心配がある。

【関委員】

- ・ 完成予定年度が伸びた理由として、浚渫土砂の処分先の選定が難航したとあるが、土砂の処分については、当初計画を策定した段階から、想定されるべき問題ではなかったのか。

【新居浜港務局】

- ・ 当初、浚渫土砂の処分先として、本事業と並行して整備する計画であった国際ターミナルへ搬入する予定であったが、経済情勢等の問題により、国際ターミナルの整備が着手できなかった。

【柏谷委員長】

- ・ 現在、浚渫土砂を処分する新居浜市施工の埋立予定地について、埋立免許取得に向けて協議中とあるが、埋立権者は誰になるのか。

【新居浜港務局】

- ・ 愛媛県です。

【柏谷委員長】

- ・ 埋立予定地に漁業補償のようなものはないのか。また、埋立予定地の今後の見通しはどうなっているのか。

【新居浜港務局】

- ・ 埋立予定地については、漁業権は消滅している。今後の見通しについては、順調に進捗するとして、今年の秋くらいに埋立許可をいただき、その後直ちに工事にかかり、平成23,24年度の2カ年で浚渫土砂を投入する予定である。

【矢川委員】

- ・ 事業規模の見直しを行っているが、いつ見直しを行ったのか。また、見直したことにより、事業費はどのようになったのか。
- ・ 操船の高度化により、必要回頭エリアが小さくなったため、浚渫面積を縮小しているが、どの船舶に対しても対応可能なのか。

【新居浜港務局】

- ・ 平成21年末に見直しを行い、全体事業費で約1億円の削減となった。
- ・ 必要回頭エリアについては、現在就航しているフェリーとコンテナ船に対応した措置としている。

【三好委員】

- ・ 県が事業費の一部を補助金として負担しているが、事業費の補助金の内訳を教えてください。

【新居浜港務局】

- ・ 総事業費28億7,100万円の内、国庫補助として11億900万円、県費補助として4億1,200万円、残る13億5,000万円が市費となる。

【長井委員】

- ・ 本事業の整備効果で大型産業機械の受注機会の増大が挙げられているが、船舶が大型化した場合、縮小した回頭エリアで対応できるのか。

【新居浜港務局】

- ・ 大型機械については、台船で就航しており、補助船により回頭するため、縮小した回頭エリアで対応できると考えている。

【櫻井委員】

- ・ 事業規模を見直した結果、B/Cの値は上がったのか。

【新居浜港務局】

- ・ 事業規模の見直しにより、B/Cは約0.1上がった。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については「規模の見直しによる事業継続」としてよいか。(全員異議無し)

・ 東予港改修(重要)事業

<審議>

【港湾海岸課】

- ・ 東予港の概要、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、対応方針等について説明。

【長井委員】

- ・ 小型船だまりが完成した際、現在、河口に係留している船がどれくらい収容できるようになるのか。収容できない船が河口に残ると、フェリー等との輻輳の危険性は解消されないのではないか。
- ・ 完成した小型船だまりに船を移動することにより生じるスペースを、使用禁止しなければプレジャーボート等が増えるのではないか。

【港湾海岸課】

- ・ 収容可能隻数は、214隻となっており、87.8%を収容することができる。大部分の船が完成した小型船だまりに収容できるため、危険性は改善できると考えている。
- ・ プレジャーボートの河口への係留抑制については、管理の面からも港湾管理者として、指導強化を行っていきたい。

【三好委員】

- ・ 小型船だまりを使用する漁船などから、使用料は徴収するのか。また、使用料を徴収する場合、県の収入となるのか。

【港湾海岸課】

- ・ 漁船については、漁業振興の観点から使用料を徴収する予定はないが、遊漁船やプレジャーボートからは徴収を予定しており、徴収した金額については、県の収入となる。

【柏谷委員長】

- ・ 漁師からすれば、自宅の近くに船を置く方が便利であると思うが、漁協などから、整備された小型船だまりへ必ず移動するといった念書のようなものがあるのか。

【港湾海岸課】

- ・ 小型船だまりの利用については、念書までは取っていないが、ヒアリング等では漁協から利用するという話を聞いている。

【柏谷委員長】

- ・ 地元の要望があって小型船だまりの整備を実施していると思うが、実際に利用されなければ、大きな問題となるので、県から漁協等を強力に指導してほしい。

【関委員】

- ・ 水産振興に大変いい事業であると思われる。
- ・ 事業の整備効果として、港湾内の安全確保が挙げられているが、近年の船舶事故の

状況について教えてほしい。

【港湾海岸課】

- ・ 船同士の事故については、情報がつかみにくく、状況について把握できていない。

【関委員】

- ・ 実際に起こっている事故がなくなるということで、安全性についての説明になると思うので、実態の把握についてお願いしたい。

【青野副委員長】

- ・ 漁船の耐用年数の増加便益とは、具体的に何を参考にしているのか。

【港湾海岸課】

- ・ 一般的に耐用年数が3年ぐらい延びるといふ国の実態調査を参考に便益を算定している。

【矢川委員】

- ・ 前回の評価時から、完成予定年度を3年間延ばしたことによる、メリット・デメリットについて説明してほしい。

【港湾海岸課】

- ・ メリットについては特にないが、デメリットとしては、B/Cの低下があり、1年間延びることにより0.02低下する。

【櫻井委員】

- ・ 完成予定年度を3年間延ばしているが、3年間の延期で完成できる論拠とは何か。
- ・ 平成20年度に暫定供用された船揚場について、現在利用されている漁師は、本事業箇所から遠い地区の方なのか、それとも近くの方だけなのか。

【港湾海岸課】

- ・ 残事業費が約9億円のため、4ヶ年では年間約2億円程度であり、事業費の集中投資により3年間の延期で完成させる予定である。
- ・ 暫定供用した船揚場について、どこの地区の方が利用されているかまでは、把握できていない。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については「事業継続」としてよいか。（全員異議無し）

・ 道路改築事業〔(一)喜路能登線〕

<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、対応方針等について説明。

【関委員】

- ・ 住民にとっての生活基盤道路という観点からすると、より整備された道路である必要があると思われるが、B/Cとの関係はあると思うが、なぜ、全線改良ではなく、一部区間については1.5車線の整備という部分改良を選択したのか。
- ・ 長期の視点からすると、今回の未整備区間における今後の災害対応などで、全線改良より費用が増大するのではないか。

【道路建設課】

- ・ 愛媛県では、中山間部において連続改良を実施すると多大な時間と費用が発生するため、交通量の少ない本事業箇所では、少しでも早く整備効果を発揮させ、ある一定のサービス水準を図るため、1.5車線の整備という整備手法により、局部的に特に危険な箇所を整備している。
- ・ 残る未整備区間の防災上対策が必要な箇所については、今後必要に応じて、別途、防災事業を実施していきたいと考えている。

【柏谷委員長】

- ・ 今回、局部改良を実施する区間については、災害に対して、どれくらい強いものなのか。

【道路建設課】

- ・ 局部改良ではあるが、整備した区間については、連続改良と何ら変わりなく、豪雨等に対しても安全な構造となっている。

【関委員】

- ・ 私個人の意見ですが、生活基盤道路なので、できるだけ早く整備をお願いしたい。

【青野副委員長】

- ・ 個人的には、整備された方がよいと思うが、事業を継続する理由として、残事業B/Cが1以上であるとか、事業継続による損失額が事業中止による損失額が下回るといったことではなく、生活に必要な道路については、最低限の整備はするといった一定の公共投資基準のようなものを作られてはどうかと思う。

【長井委員】

- ・ 実際に現地を視察して、いつ落石があってもおかしくないような箇所が多く見られ、身をもって危険性を体験した。
- ・ 本地域が、足摺宇和海国立公園と南予レクリエーション都市公園に指定されているため、法的な規制などにより費用も時間もかかっているのではないかと考えられる。生活に必要な道路に対しては、規制などについて、法的に解決できるようなことはないのか。

【道路建設課】

- ・ 現在工事を実施している箇所については、足摺宇和海国立公園内ではないが、南予レクリエーション都市公園内である。本路線は、公園内の園路という機能もあることから、公園の土地管理者と協議・覚書を交わし、自然環境に配慮した工法を採用するといった制約の下、事業を進めている状況である。

【柏谷委員長】

- ・ 現地を視察すると、離島ではあるが、若い方もたくさん生活されており、集落が維持されていくと感じた。
- ・ 離島地域では、B/Cが1を超えるのは難しいが、住民生活に必要な道路については、地域が将来も維持されてゆくかどうかなども判断して、整備を進めてほしい。
- ・ 計算上、B/Cが非常に低い事業を進めるにあたっては、本事業箇所のように、県民からの理解が得られるようなコスト縮減に努める必要があると思う。
- ・ 今後、このような生活あるいは防災上必要な道路の整備のあり方について、研究会などにより採択の条件等や、どういう基準で整備等していくのかということを考え

てもらえればありがたい。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については「事業継続」としてよいか。（全員異議無し）

・ 道路改築事業〔(国)378号依津バイパス〕

<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、対応方針等について説明。

【柏谷委員長】

- ・ 各事業評価時における総事業費の増減の経緯について説明してほしい。

【道路建設課】

- ・ 平成19年度の再評価時は、起点及び終点部のバイパス計画を現道利用計画に見直したため、新規採択時に比べて事業費が減少している。また、今回は、埋立工事にあたり、当初想定していた以上に地盤が悪く、その地盤改良費が増加したため、平成19年度の再評価時と比べて事業費が増加した。

【矢川委員】

- ・ 現地を視察して、非常に危険な道路であると感じた。
- ・ この地域の方々が安全に生活できるよう、厳しい道路予算の中ではあるが、優先度をよく考え、県民の一人でも多くが、安全に生活できるようになるところへ重点的に予算を配分するよう工夫していただきたい。

【道路建設課】

- ・ 本事業箇所は、これまでも緊急輸送道路ということで、重点的に予算配分してきたが、今後も同様に重点的に予算配分を行い、事業を促進させていきたい。

【三好委員】

- ・ 残り事業費の予算は確保できそうなのか。

【道路建設課】

- ・ これまで、年平均約5億円を投資しており、今後も完成予定年度まで、年約5億円あれば完成できるため、十分可能であると考えている。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 本事業については「事業継続」としてよいか。（全員異議無し）

(3)一括審議

<審議>

・ 道路改築事業〔(国)378号三秋拡幅〕

【関委員】

- ・ 事業が長期化している理由として、一部用地の取得が難航しているためとあるが、事業着手からかなり時間も経過しており、未だに難航しているということは、さらに完成予定年度が延びるおそれはないのか。

【道路建設課】

- ・ 今後は、任意交渉と並行して土地収用法等の手続も踏まえ、平成 24 年度までに用地取得を完了させ、残る期間で工事の完成を図りたいと考えている。

<審議結果とりまとめ>

【柏谷委員長】

- ・ 一括で審議した 4 事業については「事業継続」としてよいか。（全員異議無し）

4 閉会挨拶

5 閉 会