

平成26年度 第5回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成27年1月27日（火）13：15～16：45

場 所：中国地方整備局建政部3階会議室

議 事 録

河川事業の審議

事後評価対象事業

【天神川総合水系環境整備事業】

◎尾島委員長

前回評価と今回評価でB/Cの算定値が異なる点について、資料中どこかに記載しているのか。

◎倉吉河川国道事務所長

資料中には記載していない。B/C算定マニュアルの改訂により評価手法を変更したためである。資料中の備考欄に追記する。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

河川事業の審議

事後評価対象事業

【江の川上流水防災対策特定河川事業】

◎阿部委員

新規採択時と今回事後評価時で総費用の額が4.5億円から8.0億円と増加した理由は何か。また、将来的に本事業の実施エリア内における人口減少等の状況変化に対しての考え方は？

◎三次河川国道事務所長

一点目について、新規採択時と今回事後評価時で全体事業費はほぼ同額であるが、総費用は社会的割引率により現在価値化したため増額したもの。

また、二点目について、当該地区の世帯数・人口は新規採択時、12世帯・38名であったが、今回の事後評価時は、11世帯・33名であり、若干の減少はあるが大きな変化は当地区においてはなと考えている。

◎藤原（眞）委員

今後、将来的に流域の集落において人口は減少の一途だと思うが、そのような箇所は堤防整備よりも集落を輪中堤又は嵩上げで個別に対処するという治水対策が基本的な考え方なのか。

◎三次河川国道事務所長

中流域は小集落が点在しており、将来的な人口を見極めながら事業を実施する必要があるが、江の川全体の改修率がまだ低い状況等も踏まえて整備の優先順位を考慮しながら効果的に事業を実施する必要があると考えている。

◎尾島委員長

新規採択時と今回事後評価で当該地区の世帯数・人口が若干減少しているが、若年層の人口が増えたという傾向はないのか。

◎河川計画課長

これまで水防災事業により整備した箇所において、整備前後の年齢別人口の増減等といったフォローアップ調査を実施しているが、整備箇所の属する自治体全体の人口減少率を大きく下回るような箇所は無く、自治体を実施する I ターン・U ターン等の移住施策も含めた効果であると分析している。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

道路事業の審議

事後評価対象事業

【中国横断自動車道姫路鳥取線（智頭～鳥取）】

◎藤原（眞）委員

開通前後で沿線市町への移住定住者数が増加傾向となっている要因は何か。

◎鳥取河川国道事務所長

高速道路で近畿圏とつながるなどの道路整備効果だけでなく鳥取市及び智頭町が U ターン等の移住施策を進めるなど自治体施策による効果も大きい。また、民間のアンケートでは鳥取市が田舎暮らしとして魅力があるという結果もあり、ゆとりある生活を求めて都会からの移住定住者数が増加していると考えられる。

◎阿部委員

費用対効果（B/C）が少し小さめに算定されているが、このような路線の場合、道路の役割として $+ \alpha$ として挙げられている効果も大きいと思う。最終的に $1.2 + \alpha$ で評価され

と思うが、その $+\alpha$ の解釈はどのように判断すれば良いか。

◎鳥取河川国道事務所長

道路事業の B/C は3つの限られた便益のみで貨幣換算されており、その他の便益($+\alpha$)として本事業では貨幣換算できない便益として本事業では8項目を列記している。 $+\alpha$ を含めた形で評価が必要であるが、その他の便益は貨幣換算して表現することが現時点では困難。委員会では3便益以外の $+\alpha$ の効果を含めて総合的に評価して頂くこととなる。

◎阿部委員

$+\alpha$ をもう少し積極的に評価できないのか。人口等の集積が小さい地域だと3便益のみではどうしても小さく便益が算定されることがある。

◎鳥取河川国道事務所長

3便益以外のその他の効果につきましては、積極的にお示しできるよう今後も把握・分析を進めていきたい。

◎尾島委員長

現況交通量(平成25年):9,900~14,300台/日であり、再評価時将来交通量(平成42年):19,100~23,500台/日となっているが、将来的に増加すると予想されているのか。

◎鳥取河川国道事務所長

当該路線は山陰側と山陽側を結ぶ広域的なネットワークの一部を形成する路線であり、事業中の山陰道等の整備が完了した時点では交通量が増加する交通量推計となっている。

◎藤原(眞)委員

その他の便益($+\alpha$)について、介護等を目的とした都市から地方への移動や観光面での活用等、本事業の整備効果に関して単に $+\alpha$ という定性的な側面で位置付けるだけでなく、もっと積極的な説明をすれば納税者の理解を得られ、公共事業に対する理解が進むと思われる。

◎道路部長

B/C の算定については、限られた計測対象項目しかないが、これが整備効果の全てではなく、事業実施においては少なくとも1.0を超えているというのが最低限満足していなければならないと考えている。事業の優先順位は単に B/C の数値で判断しているのではなく、便益として定量的に数値化できない $+\alpha$ の効果を含め、総合的に判断しながら事業を進めることとなる。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針(案)は妥当」と判断する。

道路事業の審議

事後評価対象事業

【一般国道２９号 津ノ井バイパス】

◎藤原（章）副委員長

整備後の将来交通量は現況より増加する推計となっているが、要因は街中の交通流動が増えたか、或いは他路線から交通量の転換が生じたものと思われる。路線毎の便益算定においては、評価対象路線以外の路線については全線開通した前提条件で計算されており、対象路線が有る場合と無い場合で比較している。路線が近接し事業時期も同様な事業であった場合、仮に一方の路線が開通した後でも津ノ井バイパスでこれだけの効果があると提示されたということによろしいか。

◎鳥取河川国道事務所長

そのとおりである。

◎阿部委員

開通後の状況として、鳥取市立病院の移転や商業施設の進出等が提示されているが、鳥取市の中心市街地の衰退を加速するような結果になっているのではないか。その場合、中心市街地への影響はどのように整理されているのか。

◎鳥取河川国道事務所長

都市計画全体での位置づけとして市立病院跡地への市庁舎の移転計画や鳥取駅周辺の開発等を鳥取市内において計画的に進められている。今後も地域全体としての総合的な都市計画を進めて中心市街地も活性化し続けるよう取り組んでいくことが必要だと考える。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

道路事業の審議

事後評価対象事業

【一般国道９号 益田道路】

◎清水委員

前回評価時との比較において、総便益が減少しており、大きな要因として走行時間短縮便益の減少が影響していると思うが、これは走行時間そのものの変化ではなく、交通量が減少した影響なのか。

◎浜田河川国道事務所長

走行時間短縮便益について、前回評価時は全線自動車専用道路として周辺の規制速度を参考に 70km/h 基に算定していたが、今回は現在の供用形態及び実際の規制速度（益田道路区間：60km/h、県道久城インター線区間：50km/h）を基に算定しているため、影響範囲の走行時間短縮便益が若干少なくなったことが考えられる。

◎清水委員

交通の集中した都市部の便益が大きくなり地方に不利な指標のように思える。

◎道路部長

都市部の整備は、B/C というとコストの方が多かったですし、ネットワークが密にできていると、新たなネットワークができてインパクトが経済的に弱かったりするもので、あまり大きくない場合もあります。

◎清水委員

わかりました。

◎藤原（眞）委員

浜田から飛行場に行くとき、大型トラックが 1 台いたら、ずっとその後を追いかけていけないといけなくて、飛行機が出る時間ギリギリということが多かった。益田道路が劇的に状況を改善してくれていることを実感します。そういう効果を入れると良いと思われる。

◎藤原（章）副委員長

今回の対応方針（案）は暫定 2 車線の整備で事業を完了するということか。

◎浜田河川国道事務所長

今後の周辺ネットワーク整備時の交通量、地域状況の変化等を勘案して、必要性を検討したいと考えている。

◎藤原（章）副委員長

対応方針（案）中、「本事業は十分な事業効果を発揮しており、」と記載があるが、暫定 2 車線、又は完成 4 車線どちらの整備か。

◎浜田河川国道事務所長

現状の暫定 2 車線整備である。

◎藤原（章）副委員長

本事業は完成 4 車線整備では無くなっているということか。

◎道路計画課長

計画上は完成 4 車線整備であるため、今後の交通状況等によりさらに整備の必要性が生

じた場合は、完成 4 車線整備の事業として整備を検討したい。

◎藤原（章）副委員長

対応方針（案）中、「今後の改善措置の必要はない」ということは、この事業は必要ないということか。

◎道路計画課長

当初の課題について、現時点ではある程度解決していると考えており、暫定 2 車線整備での十分な効果発現を確認しており、改善措置の必要は無いと判断している。今後については交通状況を考慮しながら、その段階で改めて 4 車線整備に向けた新規事業化について判断することになる。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

道路事業の審議

事後評価対象事業

【一般国道 2 号 下関拡幅】

◎藤原（眞）委員

本事業は B/C が 1.6 であり、都市部の密集地としては低い値だと考えるが理由は何か。

◎道路部長

便益算定において、周辺他路線の時間短縮便益も含めた結果として B/C を算定しており、下関拡幅も同様に周辺他路線に影響があるが、現道拡幅事業であり、広域的なネットワーク整備における影響範囲と比べ範囲が狭く、便益が生じにくいこともある。

◎藤原（眞）委員

了解した。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

港湾空港事業の審議

事後評価対象事業

【美保飛行場滑走路延長事業】

◎清水委員

港湾事業と空港事業については便益算定において観光も含めた経済効果を入れるべきだと感じた。

空港事業における便益算定については、大きく利用者便益と供給者便益に分かれるが、利用者便益のうちオーバーフロー便益の考え方は、中型機では座席数が足りず乗れない人がでるが、滑走路延長により大型機が就航できれば、それらの人も乗れるということか。

◎境港湾・空港整備事務所長

中型機で運べない人が当然いるわけで、そのような人が鉄道などの交通手段で行くという考え方で、その便益を計算している。

◎清水委員

本事業の整備により乗客が増加しているようだが、大型機の運航によるものと理解して良いか。

◎港湾空港整備・補償課長

空港の背後圏において、観光が好調なこと地元自治体も PR に熱心であることなどから、東京方面からも、この地域へ訪れたいという需要が高まっている。その移動手段には飛行機の利用が多いと思われ、羽田便の発着枠の制限があったとしても本事業により、大型機の就航が可能となるため、その航空需要に応えられるという考え方である。

◎清水委員

本事業を整備したから乗客が増加したというわけではなく、地元自治体の観光 PR により増える旅客需要に応えるということか。

◎港湾空港整備・補償課長

その通りである。

◎藤原（眞）委員

空港事業における B/C 算定手法は国土交通省において考案したのか、それとも欧米での考え方を参考にしながら日本国内用に算定手法を考案したのか。

◎港湾空港整備・補償課長

国土交通省では便益算定マニュアルを策定している。海外の状況は不明である。

◎藤原（眞）委員

日本のオリジナルなのか。いわゆる学会か何かでリードして作った形式なのか。

◎副局長

手法の詳細についてどこの国で研究されたというのは今不明であるが、滑走路延長事業をマニュアル化しているのはおそらく日本だけではないかと思う。

◎藤原（眞）委員
了解した。

◎尾島委員長
本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。