

平成27年度 第4回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成28年1月27日（水）13：15～16：15

場所：中国地方整備局建政部3階会議室

議 事 録

**道路事業の審議**

**事後評価対象事業**

**【一般国道9号東伯・中山道路】**

◎寺田委員

費用対効果分析の総費用が再評価と事後評価でかなり異なっているが、この要因はなにか？

◎藤原倉吉河川国道事務所長

前回の再評価時は完成4車線を整備する計画での総事業費であったが、暫定2車線整備で事業完了したため、事後評価では2車線分の事業費でコストを算出している。

◎岡本道路計画課長

補足すると、総費用の変化については3つの要素がある。供用年の変更で、4車線で完成整備としていたところを当面暫定2車線に変更したのがまず1点。次に、維持管理の管理費用が増加しているというのがもう1点。一番大きい要因が基準年の変更であり、総費用というのは純現在価値で算出している。いわゆる過去の投資したものを、利子を考慮して今の価値に置き換えるという手法をとっており、基準年が平成20年から平成27年に見直したことで総費用が増加している。

◎寺田委員

事後評価の目的として、B/Cだけをとりあげて議論するのではなくて、今度、同種の事業に、その情報をフィードバックさせるというところに事後評価の一番大きな意味があると思う。その意味では、何か大きな変更があった場合に、今後どういう風にこの知見を活かすのか。その点ご意見をお聞かせいただきたい。

◎岡本道路計画課長

同様の区間として、例えば現在整備中の山陰道（出雲～仁摩）区間や鳥取西道路は、この東伯・中山道路と違い、最初から暫定2車線整備で計画している。まず、山陰道をつなげることが重要と考えており、計画は4車線であるが、当面のところを暫定2車線で計画し整備を行っている。

◎松浦地方事業評価管理官

補足です。この東伯・中山道路は、完成4車線で事業化した。今回、当面暫定2車線で供用した時点で事業完了しており、ここが先程、道路計画課長が説明した今整備中の山陰道整備と大きく違うところ。

整備をしていく中で、最初から4車線で整備する事業もあるが、交通状況によっては、当面早くネットワークをつなぐことを前提に2車線にて暫定整備する場合がある。

こういった東伯・中山道路の状況を踏まえ、現在事業を行っている山陰道の中でも、交通量的に完成整備需要が当面ない区間については、最初から暫定2車線整備で事業に着手している。

#### ◎尾島委員長

寺田委員の質問に対して、事後評価におけるB/C以外の着目点として、P.21の参考資料にその意味合いが書かれていると思う。3便益だけでなく、道路の役割として7つ記載されており、数値化はなかなか端的にできないものの、道路整備によるプラスの効果を整理している。このプラスの効果について、他の事業に対しての模範というか、この東伯・中山道路については、こういった効果がありますよというふうに事後評価として捉えたらよいのでは無いかと考えるが、いかがでしょうか。

#### ◎寺田委員

3便益以外の道路の役割ということで1～7まであって、もちろん定量化が難しい部分は、定性的に記述するというのはマニュアル通りだと思う。

先程の松浦地方事業評価管理官のご説明で、少し理解ができたが、4車線で計画していたものを暫定2車線にするということは、必要な措置であったのだろうと思う。この総便益のほとんどは走行時間短縮便益であるため、定性的な効果ももちろん大事だが、走行時間短縮便益をどう発現させていくのかということに軸足があるシステムなので、判断として適切であったのだろうと思う。

#### ◎塚井委員

交通量の転換があったということで、東伯・中山道路の現道にある「道の駅ポート赤崎」に関しては、一般論からすると、良い影響は無かったのではと想像される。例えば、P.15の開通前の状況及び整備効果の課題④沿線の地域活性化(2)を見ると、東伯・中山道路の沿道に「琴浦PA」というのが入っていて、そこに「物産館ことうら」というのが隣接するかたちで記載されている。現道をきちんと確認していないので、どういう位置関係にあるのかよく分からないが、これはPAからすぐアクセスできる場所にあるのか。

#### ◎野田企画部長

物産館ことうらへは直接出入りできるようになっている。

#### ◎塚井委員

観光の整備効果を議論する時に、転換があるとプラスの方をだいたい議論する。交通量だけが全てではないとは言いながらも、観光にとって目今の交通量が少し下がったり、主要な幹線から外れてしまうというのは、良い影響ではないと思う。その場合に、道の駅のような施設の設備更新というか対応をどう考えていくのかが、今まであまり整理されていない視点ではないかと感じた。

現道の道の駅が開業から何年経っていて、どういう状態なのかは存じ上げないが、これも一般論でいうと、いかなる施設、特に道路に付帯する道の駅のような施設も、未来永劫維持していくという話ではないはずで、タイミングに応じて、更新を考えていくことが必要かと思う。

当然、計画した段階で、こちらに道の駅が出来た理由や、こちらへのアクセスをどう考えていたかという議論にもなるのだが、必ずしも、悪い影響があるからダメだという話ではなく、積極的に、新しい施設に更新されたことの価値や、PAが設けられて「物産館ことうら」の方で例えばマイナス分が補償されているというような考え方を、どう道路事業の場合に評価として盛り込んでいくのか整理しておかないと、観光の効果でプラスばかりを観ているようなことを説明されるのは少し心外であり、そういったあたりはどのようにお考えか。

#### ◎藤原倉吉河川国道事務所長

「道の駅ポート赤崎」の利用者については、一度は落ちて山陰道の方に転換している。

実は、「琴浦PA」と「道の駅ポート赤崎」はいずれも町の事業であり、両者の売り上げを合計すると、トータルでは伸びており、年々増えている状況である。

一体型の道の駅なので、我々道路管理者と一緒に実施しており、町も、「道の駅ポート赤崎」と「琴浦PA」を連携して進めていこうと考えている。「道の駅ポート赤崎」の売り物は、赤崎港が近いので、魚介類が非常に多い。それをいかに「物産館ことうら」と仕分けしていくかを町の方と調整しているところである。将来に渡っては、この山陰道と「道の駅ポート赤崎」にもつながるような道を整備して、ここを窓口で魚を買いに「道の駅ポート赤崎」まで行くなどを考えながら、一緒にまちづくりを行っている。

また、「琴浦グルメストリート」として地元NPOが、現道部へ呼び込む活動を活発に行われており、そういった中で、道路管理者も一緒になり、山陰道と現道が一体となって地域全体が盛り上がるように取り組んでいる。

今、地方創生の中で、地方自治体がそういったことを総合戦略に入れて進めておられ、道路開通によるマイナス面もあるがトータルでプラスにしようと考えて動かれていると聞いており、我々もバックアップしているところである。

#### ◎塚井委員

P.15の右上の琴浦町の観光入込客数の増加にてご説明の話が示されていますね。すみません。読み落としていました。

開業にあたって、周辺の観光への影響はやっぱり扱いが難しいものの1つであるので、影響がどのぐらいまで及ぶのかということの捉まえ方。それは、自治体で考えていかざるを得ないところではあると思うが、きちんと考えていく必要がある。

この種のバイパス整備と現道部の改善という事業は非常に多いので、トータルでプラスになっていること、また、瞬間的にマイナスもあったということの両面をきちんと発信していくことが、事業の必要性や効果を対外的にご理解いただく上で必要と思ひ発言した。

#### ◎飯野委員

中国地方整備局のエリアを越えて隣の近畿地方整備局管内に及ぶ話ではあるが、金沢へ行くのに、普段だと米子自動車道から中国自動車道、名神高速道路を経由して、北陸自動車道を利用するが、今回、山陰道を通り、福知山ICから舞鶴若狭自動車道で日本海の方を通ってみると、ほぼ同じ時間で着くことができた。今まで、山陰から北陸は同じ日本海側でありながら大阪を経由しなければならず、実はすごく近くて遠いところだったが、山陰道の整備が続いて、また近畿地方整備局との連動が上手くできると、北陸と山陰が非常に近くなるという発想が1つできる。そういった効果も、もし整備局をまたいで出来るのであれば、非常に良いアピールポイントになると

感じている。

私は山陰道を良く利用するが、資料にも書いてあるように地元の車が結構低速で走るため、通過交通にとってはそれがすごくストレスになり事故につながるケースが多い。東伯・中山道路は、本当にきれいに棲み分けができたところだと思っており、そういう意味では、安全が高まっていると思うので、今度は東伯・中山道路の良い事例を、山陰西部に広げられる効果として上手く使っていたきたい。

◎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。

## 事後評価対象事業

### 【一般国道9号松江道路】

◎飯野委員

松江道路に接続する「松江だんだん道路」は、この事業の計画が始まる前に県から接続の話があったのか。途中から接続の話があったのか教えていただきたい。

接続部分が朝・夕混み、場合によっては「松江だんだん道路」への流出車両が、松江道路本線の方まではみ出るような時もある。接続道路部分の対策が今後必要になるのか危惧しており、その辺りの経緯から教えていただきたい。

◎岡本道路計画課長

「松江だんだん道路」については、松江道路を計画した後に計画されたものと認識している。接続についても、「松江だんだん道路」の方から松江道に接続するというような、接続協議だったと認識している。

◎飯野委員

便利なため朝・夕はすごく混雑している。おそらく予想以上に通過交通が入っているのではと思っている。近くに住んでいるものとして、今後注意して見ておいていただきたいと感じている。

◎岡本道路計画課長

分かりました。

◎寺田委員

「地元住民の参加により意見を反映した道路整備を実施」ということがP.17で説明あったが、具体的に何をどのような運営の仕方で、地元住民の合意形成等を図られたのか教えていただきたい。

◎松浦地方事業評価管理官

玉湯工区につきましては、湯町まちづくり委員会を設置し、5地区からの住民代表の方と行政も参加し、玉湯交差点の渋滞をどうするかを、道路整備ありきでなく、やらないということも含めて色々住民の方と議論をし、委員会を重ねて、結果的には、まちづくりと一体となった道路づ

くりを行うことで合意をいただき、現在の形になっている。

◎寺田委員

だいたいの雰囲気は分かったが、定量的に何時間審議したとか、何回集まったとかそのような点を教えていただきたい。

◎松浦地方事業評価管理官

手元にデータがなく、このP Iの取組をまとめた資料があるので情報提供をさせていただく。(会議終了後、資料を寺田委員へ郵送送付。)

◎小林松江国道事務所長

開催回数としては、湯町のまちづくり委員会を11回、地元説明会を計7回実施している。それを段階的にそれぞれの段階で実施した。

◎塚井委員

総便益について、前回評価時からほぼ倍増している。これは松江道路に接続する「松江だんだん道路」が影響しているのか。便益が増えることは良いことだと思うが、かなり大きな増加であることが気になる。評価の仕方として、接続道路の整備のタイミングはどのように考えられているのか。

そもそも、便益が増えた要因は、通過交通が増えたということか。まず、事実の確認をしたい。

◎小林松江国道事務所長

通過交通はおそらく増えていると思う。おっしゃるように松江道路にネットワークが一つ加わっているため、それによって、配分交通量等が増えていると考えている。

さらに、基準年が平成20年から平成27年になったことも便益が増えた要因である。

また、将来需要推計の方法についても、前回評価時は道路単独で需要推計をしているが、今回は鉄道や空港も加味して、統合的に需要推計をする推計手法に変わったことも要因ではないかと考えている。

◎塚井委員

都市圏の道路で大きなプロジェクトが続いた場合の評価の仕方として、やはり若干疑問に思うところがある。評価としてそもそも分割不能なものを分割しているように見える。この事業に社会的な意義があることは間違いないと思うが、B/Cが下回っているとか良くないという議論とはまったく別の話として、純粋に数字の算出方法がこれでいいのかという疑問を多少持った。技術的な話として、私自身も答えのない疑問であるが。

◎尾島委員

先程の東伯・中山道路よりも、人口も集中している地域での事業であるため、効果的には大きくなるのは予想され、前回評価時よりもB/Cが大きくなることは当然のように感じた。塚井委員のように、きちんと算出してはいないため、私だけの思いかもしれないが、算出結果としては透明なものであろうと思う。

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。

## 事後評価対象事業

### 【一般国道180号岡山西バイパス】

#### ◎清水委員

この事業の走行時間短縮便益に関して、説明資料中にいくつか時間短縮の経路の事例が示されているが、実際この効果の便益を計算する時に、どの区間の走行の時間が短くなったとしているのか。要するに、取り方によって多様なネットワークの組合せが出てくると思うが、これは何か決まりがあるのか教えていただきたい。

#### ◎池田岡山国道事務所長

走行時間短縮便益の算定は、特定の道路ではなく、ネットワーク全体に交通を配分し、評価対象の道路が有る場合と無い場合でネットワークの交通量と速度がどう変わるかということの評価し、その積み上げで便益を算出している。特定のこの道路、並行するこの道路というわけではなくネットワーク全体で評価している。

#### ◎清水委員

ネットワークというのは、どこまでを対象としているのか？

#### ◎池田岡山国道事務所長

DRM(Digital Road Map)以上の道路を対象として、細街路までは含まない。

#### ◎岡本道路計画課長

交通量推計を行う際に、対象とするネットワークは中国地方全体のネットワークを対象に配分等を行う。B/Cの算定の対象にしているのは、整備前と整備後を比較して交通量に±100台以上の差が出ているところを対象として便益計算をしている。

今回の便益算定の対象になったエリアとしては、岡山の南端の玉野の方や、東側は備前の方、また西側は倉敷の方までエリアは広がっている。この範囲で岡山西バイパスの整備有りと整備無しで、多様な交通の流れの転換があり、便益の算定基礎となる交通量の差が発生している。

#### ◎清水委員

イメージとして、例えばP.12の右に交通の流れの変化を線の太さの強弱で示した図があるが、こういうネットワークがあるわけですね。この場合、グレーで描かれた細い線も道だと思いが関係ないということか。

#### ◎池田岡山国道事務所長

P.12で示した効果と、便益評価する時のネットワークは異なるものであるが、細街路は便益算定の対象道路に入っていないのは確かである。

#### ◎清水委員

ネットワークがあって、±100台以上の効果があったところだけをピックアップして、その道路を取り出して、便益算定するということですね。

◎岡本道路計画課長

そのとおり。

◎清水委員

一般市民の実感としては、例えば国道 180 号から、岡山西バイパスを通過して救急病院に行くのに、この道がなかったら何分かかっていたのだろうと。岡山西バイパスを通らない経路は無限に組み合わせがあると思うが、その時間短縮効果をどう出すのだろうということに興味がありお聞きした。

◎池田岡山国道事務所長

病院は岡山西バイパスと同時に出来たものなので、そういう評価ができない。P. 16 に岡山空港までのアクセスや、岡山駅までのアクセス改善を示しており、玉野市から岡山空港へ行くのに、整備前は 100 分かかっていたものが 83 分になっている。これは実測値ではなく平均速度から算出した時間である。岡山市街地を通過すると渋滞の中を走行するため、90 分で行くときもあれば 130 分かかることもある。岡山西バイパスにより中心市街地を回避でき、時間のブレがなく所要時間の確実性が増すということも効果と考えている。

◎清水委員

たぶん体感的にはもっと効果があるというような気がする。

◎池田岡山国道事務所長

そう思います。

◎寺田委員

交通量の推計について、計画時は、約 87,000 台/日くらいだが、実績値は 20,000 台～30,000 台弱となっている。推計値の 40%くらいと随分差があるのが、この原因は何か。

◎池田岡山国道事務所長

計画時の交通量は、岡山西バイパスを含めた環状道路が全て完成している状態での交通量の予測である。一方、実績の交通量は現時点の実測値であり、環状道路ネットワークが繋がっていないため計画時の推計に対して交通のシフトが行われていない。

◎岡本道路計画課長

計画は 4 車線の高架本線の完成整備による交通量であるが、早期の効果発現を目的に街路部のみの暫定整備を行った。

完成整備に対し、車線数が少ないことから実績値として 20,000 台程度となっている。

◎大塚副局長

まとめると、高架部が未整備であることから計画交通量が 40,000～55,000 台に下がった。さらに前後の環状道路ネットワークが繋がっていないことから、現状の実績値は 20,000 台と下がっている。

◎塚井委員

便益について交通事故減少便益以外は、走行時間の短縮しか評価できないように思うが、本事業のような都心のバイパス事業の評価においては少し違和感がある。都心の道路整備により、周辺生活道路の交通量が減り、横断しやすさの向上や交差道路から流入しやすくなるといったプラスの効果が考えられる。それをどう定量的に評価するかという議論をしないといけないと感じる。インフラを産業資本として捉えた評価ばかりで、周辺道路を含めた安全性向上といった説明がされていない。

例えば、病院の付近で静穏化が図られる効果や、学校の周辺の安全度向上といった効果など、あらかじめ効果発現が予測できるポイントはあると思うので、静穏化を評価するような指標といった評価手法をとらないと、こういった事業の評価としてポイントを外しているような気がする。都市間の幹線道路と同様の評価を行っているように感じた。

◎池田岡山国道事務所長

そういった効果については利用者のご意見という形で評価に入れてきた。ご指摘のとおり町の中が歩きやすくなるとか、細街路から幹線道路に出やすくなるとか、そういった観点となると、事故率の変化のような定量的な評価が難しく、定性的な評価に成らざるを得ないと思う。

今後、利用者の声をきめ細かくお聞きしていくということで、ご理解いただきたい。

◎尾島委員長

非常にある意味、評価の仕方を提案されたような発言でした。これから色々ご検討いただきたい。

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。

## 港湾事業の審議

### 事後評価対象事業

#### 【呉港阿賀地区臨港道路整備事業】

◎寺田委員

P. 14 の港湾関連交通量について、企業立地の低迷や呉・松山フェリーの廃止により、阿賀地区からの港湾関連交通の発生が少なく、便益が減少したとのことだが、呉・松山フェリーが発着していたところは、A 運送会社のターミナルで、本事業の臨港道路とは関係ないのではないか。

◎梅野港湾空港部長

以前は、A 運送会社が隣接するターミナルから発着していたが、阿賀マリノポリスに整備した新しいターミナルに移設した。しかし、その後、廃止される結果となった。

◎寺田委員

P. 14 の原単位の変更が便益に大きく影響したとのことだが、臨港道路なのでコンテナトレーラーの走行時間費用原単位が設定されているのではないかと思うが、それについて教えて頂きたい。



◎箕作広島港湾・空港整備事務所長

コンテナトレーラーの原単位も設定されているところではあるが、現在の阿賀地区の岸壁でコンテナの取扱が無いことから、全て大型車で便益を計上している。

◎寺田委員

当初予定していた通りに企業の立地が進まなかったことが、便益が減少した非常に大きな要因だと思われるが、改善策等があれば教えて頂きたい。

◎箕作広島港湾・空港整備事務所長

呉市が今年度から阿賀地区への企業誘致優遇措置を設定しており、新たな企業も出てきている。また呉地区から阿賀地区に移ってくると言う話もある。これから少しずつ企業立地は進んでいくものと考えている。

◎清水委員

P.9において、阿賀 IC から橋梁部分までの埋立地部分の埋立てを行う当時から、本事業の臨港道路の計画があったのか。それとも埋立てが完了した後に、新たに臨港道路が計画されたのか。

◎箕作広島港湾・空港整備事務所長

臨港道路については、埋立てが終わった後に新たに計画を立てて整備したものであり、阿賀 IC から橋梁までの陸上部分については、もともとあった道路である。

◎清水委員

本事業の場合は、臨港道路のみの評価なので、臨港道路のみが便益対象となっているのか。道路事業においては、広いネットワーク全体で評価しているが、港湾事業の臨港道路と道路事業の道路としての切り分けはあるのか。

◎箕作広島港湾・空港整備事務所長

臨港道路についても、道路交通網の体系を成しているところもあるため、ネットワークを組んで、周辺影響範囲を見極めたうえで、便益を算定している。

◎清水委員

P.9に記載している3便益については、ネットワークとしての評価をしているということか。

◎箕作広島港湾・空港整備事務所長

ネットワークで評価をしており、臨港道路を中心に±100 台の影響のあるところで、範囲は約5km程度となっている。

◎丸山局長

当初の阿賀マリノポリス計画というのは、古くからの計画であり、現在の阿賀マリノポリス地区の間全てを埋め立てるような広大な計画をしていた。その時代においては、現在の橋の計画ではなく、埋立地と道路をセットで考えていた。色々な経緯の中で、埋立地の形が半分以下に縮小

されて、沖側に埋立地ができた。埋立地の計画がされた際に、道路の計画はあったが、事業としては一気に大きな投資をするのではなく、まずは埋立地の整備を先に行った。埋立地の整備と臨港道路の整備にタイムラグがあったため、臨港道路を切り離して事業評価をしていると解釈して頂ければと思う。

先ほどフェリーの話があったが、フェリーは現在呉駅の裏に集約をしている。

現在呉駅周辺と本地区を結ぶ国道185号休山トンネルも第Ⅱ期整備しており、さらに本地区は東広島・呉自動車道の終点にあたるため、交通の結節点になることから、道路網が完備したときにおそらく物流体系が変わり、再び議論になってくると思われる。また呉市も精力的に企業立地の誘致をしているので、今後雰囲気も変わってくると思っている。

◎清水委員

本来はやはり総合的な事業評価があるべき姿なのかなと思っている。

◎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。

## 河川事業の審議

### 事後評価対象事業

#### 【江の川下流土地利用一体型水防災事業（川戸地区）】

◎塚井委員

本事業のような事業において、居住はずっと継続されているのか。

◎松本浜田河川国道事務所長

整備後の居住継続について、P.2 は整備後の写真であり、再建されている家屋はまさにこの地に残られ、新たな生活を開始されている方である。その左手側に残っている平場については、今後家屋の再建がなされると聞いている。

◎塚井委員

背後の状況から土砂災害は大丈夫なのか。

◎松本浜田河川国道事務所長

背後の状況については、県等と調整しながら調査を行い、こちらで再建は可能であると判断している。

◎塚井委員

他の事業と比べて私有財産に関係する部分が多いのがこの事業の特徴のように思われる。本地区は中山間地域の一部であるし、住居を守るために整備は行ったが住み手がいなくなってしまうことも考えられるがどのように考えているのか。

◎丸山局長

基本的には江の川の流域一体的に整備計画等に基づいて整備を行っていくが、本地区については、連続した堤防を整備するよりも、守る資産のある地盤の嵩上げを行った方が安価であるため、宅地の嵩上げにより治水安全度の確保を行った。事業の手法として直接的に家屋に関連するため、質問の趣旨は理解しているが、本事業の考え方として、公共事業で住宅の再建を行っている訳ではなく、あくまでも治水安全度を確保するための手法のひとつとご理解いただきたい。

◎飯野委員

江の川流域は、本地区も含め、当初の想定に比べても非常に人口の減少率が厳しく、住み続けたいという希望は非常に良く分かるが、治水安全度を向上させても生活することが困難となる可能性がある。したがって、嵩上げを行い、治水安全度を高め、住み続けるという選択をするのか、そうではなく将来的なことを考えたときに、別の地区へ住み替えていただくことで治水安全度と生活の安全度を両方高めるといような選択肢を提示するような形で事業展開を考えていかなければ、次世代になったら誰も住まなく空き家になってしまったということになるため、そのあたりを真剣に考えていく必要があると感じている。

◎麓河川計画課長

この地域全体として人口減少の傾向がある中で、本事業の実施により、人口が増加している地区も確認しており、この事業により人口減少を緩和する効果が発現している地区もある。

ご指摘の移転を行っていただくことは河川事業としては難しい部分もあるが、今後、中山間地での事業も進む中で課題として検討していきたいと考えているところである。

◎飯野委員

国土のグランドデザイン2050にあるコンパクト+ネットワークに上手く落とし込む等出来ないか。

◎丸山局長

河川事業に限らず、ナショナルミニマムやシビルミニマムといった議論の中で問題を突きつけられているということだと思う。少し河川の話から離れるが、コンパクト+ネットワークを処方箋のひとつとして出しているが、おそらく、コンパクト+ネットワークだけで全てが片付くというような話ではないと思うし、地域的にも濃淡が出てくると思う。消滅可能性都市という言葉もあり、委員のおっしゃるとおり移転をしてしまった方が良いのではないかという議論もあろうかと思う。実際に、平成22年の庄原の豪雨災害の復旧に際しては、全て復旧するのではなく、移転を前提とした復旧計画が行われた。

ただ一方で、地方創生という名の下に、各自治体が消滅都市とならないように一生懸命取り組まれている中で、住み続けるご意向があるところに対しては、可能な限りその地域の安全性を確保する手法を必要最低限はやっていかざるを得ないと思う。

委員のご指摘はごもっともであり、本当にそういう事業メニューを用意していかなければならない時期がいずれ来るのだらうというのが今の状態だと思う。

◎松本浜田河川国道事務所長

水防災事業が地域の新たなコミュニティ形成に役立っている事例として、P.4 左下の吾郷地区

を紹介する。

吾郷地区は今回評価の地区より更に上流側に位置する美郷町において水防災事業を行った地区である。水防災事業による再建にあわせて、隣接地に町が居住促進型住宅を整備し、地域の社会増、美郷町全体も社会増にやや向かっており、地域のコミュニティ形成にも役立っている事例である。

◎寺田委員

治水安全度を上げるために嵩上げを行うということで、結果としてそれが個人の資産価値も変化させるという件について、公共事業の中で今回の事案を比較可能な事案というのがあればお教えいただきたい。それとも河川固有の考え方と捉えた方が良いのか？

◎丸山局長

昭和の時代に行っていた事業で、海岸堤防を造るときに入り組んだ海岸線に沿って堤防を造るよりは沖合に護岸を造り埋め立てた方が安価であるため、そちらを海岸堤防のかわりに整備するという事業があった。それにより土地が生まれ資産ができるという事業が似たものとしてあった。整備コストを安くするための工夫をした結果として、資産が生まれてくるという手法の事業はあまり多くはないが、例えばこのような事業があろうかと思う。

◎寺田委員

結果として資産が出来てしまうことにこだわってはいないが、先ほどの臨港道路事業の審議時に、道路と臨港道路のネットワークの考え方の話があった。総務庁行政監察局が2000年くらいに出したレポートに、公共事業としてのVFMについて、例えば道路と臨港道路と広域農道において、ある条件が揃ったときには道路という点では比較が可能であるというようなことが書かれていたので、同様に、安全性を高める目的で似たような考え方で他の公共事業はあるのかという意図で質問させていただいた。

◎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。

## **ダム等の管理に係るフォローアップ制度を活用した事業の報告**

### **事後評価対象事業（報告）**

#### **【志津見ダム建設事業】**

◎飯野委員

ダムフォローアップ委員会で、特に議論になった点、問題になったものなどがあれば、お聞きしたい。

◎梅田広域水管理官

アオコの発生があったため、それに関する議論があった。結論としては、引き続き発生状況の調査・監視を行い、発生が継続するようであれば、要因等を分析し結果をフォローアップ委員会

に諮り、ご指導いただきながら対応していくということとなった。

◎尾島委員長

平成23年6月から管理開始をされて以降、ダムの貯水量、水位が一番高いときでどれくらいになったか。強制放流を行うようなことがあったか。

◎梅田広域水管理官

強制的な放流が必要な事態にはなっていない。

◎飯野委員

むしろ下流で水が足りないときもあるのではないか。

◎尾島委員長

下流ではなく上流で、流域面積も220km<sup>2</sup>と結構あるため、かなり雨が降った場合には危険が増すのではと思ったため確認した。

◎梅田広域水管理官

水が足りないという話については、下流で水が不足する時期がこれまで3回あり、ダムに貯めていた水を放流し、渇水にならないよう対応している。

◎尾島委員長

これで本事業に関する報告を終了します。

－ 以 上 －