

平成28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11月14日（月）13：15～17：20

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**

**再評価対象事業**

**【広島西部山系直轄砂防事業】**

◎寺田 委員

P.10「費用対効果の分析結果」の資料について、分析結果でない情報が含まれているように思う。まず1点目は、総便益の部分に赤破線の三角形の囲みがあるが、何を示したものか。また、凡例では赤は費用を示しているため、赤破線が便益の説明であれば混乱をまねくため修正いただきたい。2点目は、社会的割引率4%とあるグレーの矢印について、便益の方は上向き矢印、費用の方は下向き矢印となっている。これについても、向きに意味がないものであれば、無用な混乱をまねくので修正いただきたい。

○河村 太田川河川事務所長

赤破線の囲みは、完成した地区毎に整備期間中にも便益を計上しており、その範囲の説明につけたものである。ご指摘を踏まえ、赤破線は削除し説明文の色は修正する。社会的割引率の矢印についてもイメージとして掲載したが、ご指摘を踏まえ削除する。

◎黒岩 委員

基礎調査がまだ終わっていないということであるが、これから危険な渓流数が増えてくるのか。その場合は、総事業費も上がる可能性があるのか。

○河村 太田川河川事務所長

これまででは25,000分の1の地図の等高線により危険渓流の抽出を行っていたが、今回の基礎調査では2,500分の1の地図を用いて、より詳細な調査を行うこととなり、その結果新たな渓流が発見されるようになることで、対策に必要な箇所が増える傾向にある。実際に基礎調査が終わった箇所では、危険渓流が1.6倍くらい増えているという実績もあり、広島西部山系全体の対策必要箇所は増える傾向である。危険渓流の増加に伴う総事業費の増加については、砂防事業は国と県で実施しており、調査結果が出た後、国の役割と県の役割について調整し、国の実施範囲を決めていきたいと考えている。

◎黒岩 委員

1. 6倍程度の増加は割合として高い方なのか。

◎三浦 委員長

今回は、渓流数の増加を考慮せず再評価を行うということであるが、平成30年度に渓流数が確定した場合は、新たな事業として実施するのか。それとも本事業の再評価での対応となるのか。

○河村 太田川河川事務所長

その点を含めて国と県で調整を行うことになる。今回は、全体事業費は固定し費用便益比を算定し再評価を行っている。

◎藤原 委員

広島豪雨土砂災害の対応とは別の事業と説明があったが、被害があった地域には、こういった砂防事業はなかったのか。

○河村 太田川河川事務所長

緊急事業を行っている24溪流の中には、本事業の対象に含まれていた溪流もあった。それらの溪流については災害対応として実施するため、再評価にあたっては、除外した。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## **港湾事業の審議**

### **再評価対象事業**

#### **【宇部港本港地区航路・泊地整備事業】**

◎黒岩 委員

浚渫箇所は将来的に埋没が生じると考えられるが、ランニングコストの考え方について教えて欲しい。

○齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

平成51年度から平成55年度までに20cm程度埋没していると試算しており、その期間の浚渫費用を計上している。

◎大久保 副委員長

航路に流入する土砂の粒径について教えて欲しい。

○齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

厚東川からの流入土砂で、ほぼシルト質である。

◎大久保 副委員長

厚東川の流況、出水の規模はわかるか。

○齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

把握していない。

◎寺田 委員

芝中地区で下ろした石炭をなぜ工業運河地区に立地する企業までトラックで運ぶのか。

○齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

石炭のうち、一般炭は企業の専用岸壁で陸揚げしている。工業運河地区に大型船を入港させるには航路が浅いため浚渫が必要となり非効率である。そのため、芝中地区でPKSを陸揚げせざるを得ず、企業までトラックで運んでいる。

◎塚井 委員

宇部港の競合港湾はどこか。

○齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

バルク戦略港湾の石炭部門として、徳山下松港と宇部港が選定されている。石炭については西日本の拠点は徳山下松港・宇部港となっており、周辺海域にはこれほど大きな港はなく、競合港湾はない。

◎塚井 委員

どのような背景があって8万トン級の船舶へ対応することになったのか説明があればわかりやすい。

○丸山 局長

バルク貨物については、個別企業の需要をヒアリングすることで貨物量を推計することが一番確からしい、という考え方のもとに評価を行っている。どのように輸送して、どのように分配するのか立ち入った説明をしないとご理解いただけないかもしれないが、どの企業にどの程度供給しているかというところは企業情報も含まれる。そのため、どこまで説明できるかはわからないが、広域で連携して2次輸送をすることでコストを削減する、という大きな流れについて、根本の説明を省きすぎていると思うため、説明の仕方を考えたい。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## 道路事業の審議

### 再評価対象事業

**【一般国道9号出雲・湖陵道路、一般国道9号湖陵・多伎道路、一般国道9号多伎・朝山道路、一般国道9号朝山・大田道路、一般国道9号大田・静間道路、一般国道9号静間・仁摩道路】**

◎正岡 委員

多伎・朝山道路で地すべりの発生により対策工が必要となり、増額となったとあるが、最初の計画の段階で予測されなかったのか。

○小林 松江国道事務所長

事前に地質調査を行っているが、深い位置に地すべり層があったため、事前には想定できなかった。なお、対策の検討にあたり有識者等による委員会を立ち上げ議論いただいたが、そこでも事前の把握は難しかったとの見解をいただいている。

◎正岡 委員

今後、同じことが無いように、今回の経験を活かしていただきたい。

◎三浦 委員長

事前のボーリング調査は実施されているが、事前調査では想定されなかったことが施工中に起きている。最初の調査をしっかりとやる方が良いのか、最初の調査は割と簡便に行い、詳細設計時にしっかりと行う方が良いのかという議論はある。そういったあたり、国交省では事前の調査あるいは詳細設計時の調査、どの程度の割合で実施すべきか等の議論はされているのか。

○丸山 局長

地盤関係の問題はほとんどが水みちがどこなのかということであり、ボーリング調査のピッチを細かくする等の詳細な調査を行っても把握しきれないところがある。やはり、詳細に調査をしきるといことは現実的には非常に困難であるし、ある一定以上詳細に行うことは無駄かもしれないので、途中で変更していくことをある程度許容した中で進めていく方が良いのではないかという意見が強いのが現状。事業費の増減についてどう説明するのかという課題の解はまだ無いが、そういった議論をしている状態である。

◎正岡 委員

ご説明、理解した。ただ、工事中に地すべりが起きましたなどと報道されると、素人的には「一体どういう設計をしていたのだ」と受け取ってしまうため、そういったところについて納得できる説明があれば良いと思う。

◎藤原 委員

美郷町の方は、買い物は以前から大田市や出雲市へ出られているが、最近では、中山間の町に住み日本海沿岸の中核市へ通勤するというライフスタイルが出来ている。美郷町では定住者住宅があり、住居費も安いので若い人が増え人口が増えている。そういう意味で、定性的ではあるが中山間地域の活性化というような事業効果を、注目しても良いのではと感じた。

○小林 松江国道事務所長

お話しのとおり高規格道路とアクセス道路が出来ると、中山間地域の活性化を表す指標が考えられると感じた。参考にさせていただきたい。

◎大久保 副委員長

事業費の増加を行った3路線について、P. 15を見ると、出雲・湖陵道路と静間・仁摩道路はB/Cが下がっているが、多伎・朝山道路は今回B/Cの記載がないのはなぜか。

○小林 松江国道事務所長

多伎・朝山道路は事業費増が10%未満であるため要点審議であり、B/Cの算定を省略している。

◎黒岩 委員

自然由来のフッ素含有土が出てきたとあるが局所的なものなのか。他の場所でも出てきて事業費

増となる可能性もあるのか。

○小林 松江国道事務所長

多伎・朝山道路、朝山・大田道路でもヒ素が出ており、前回再評価時に増額し審議いただいた。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## 再評価対象事業

### 【一般国道183号鍵掛峠道路】

◎塚井 委員

事業の必要性として冬期の安全安心の確保を示されているが、現状の道路よりも冬期の閉塞に対して強いという設備を備えているのか。

○溝山 三次河川国道事務所長

本事業により線形が改善される。また、県境部における積雪時の交通の難所がトンネル部になるため、冬期の積雪時には非常に有効である。

◎塚井 委員

大規模な積雪時には、そもそも除雪できる事業者がないということが、問題になっていることがある。この地区では、本事業により除雪に要する時間が短縮できるといった見込みはあるのか。

○溝山 三次河川国道事務所長

除雪を行う事業者の問題については、道路だけの問題ではなく地域の課題と認識している。

○岡本 道路計画課長

代替路となる道路ができることにより、片方を通行止めにして集中的な除雪を行ったり、事前の通行規制も行いやすくなる。除雪に関してはそういった効果があると考えている。

◎寺田 委員

P.4 に事業を巡る社会情勢等の変化として、「災害などにより通行止めが発生している」と記載されているが、これは本プロジェクトが解決したい現状の課題であり、社会情勢の変化ではないように思うがいかがか。

○溝山 三次河川国道事務所長

ご指摘の通りであり訂正する。

◎大久保 副委員長

CVMによる便益計が前回636億円に対し今回272億円となっている。この差の理由は何か。

○岡本 道路計画課長

CVMの便益の差については2つ大きな要因があり、1点目は支払意思額の減少であり前回の0.8倍くらいになっている。2点目は便益算定エリアの変更により、対象となる世帯数、人口が半分に減ったことによる。

支払意思額の減少の要因として考えられることとして、前回アンケートを行った平成22年7月は事業箇所のある庄原市でゲリラ豪雨があったタイミングであり、防災に対する関心が高かったのではと考える。便益算定エリアについては、前は事業の認知度が40%あれば便益算定の対象としており、事業箇所から離れた広島市内まで算定エリアに入っていた。距離が離れるにつれ便益の効果は落ちると考え、便益算定エリアを見直したため、前回に対し今回便益が減少している。

◎寺田 委員

CVMのアンケートをとる際に、負担額の徴収の仕方の説明はされているのか。現金やカード、分割払いなどいろいろ選択肢があるなかで、支払いに係るコストによって意思額が変わってくると考えられるが。

○岡本 道路計画課長

税金としての徴収ではないことは伝えているが、支払方法については記載していない。ご指摘を踏まえ次回に反映したい。

◎大久保 副委員長

アンケート票にある最大の負担額の2万円を選択する人はいるのか。間違えて選択した場合、低い額を選択する人が多いなかで、そういうサンプルが1つ入ることによって変なことにはならないか。

○岡本 道路計画課長

今回の結果として、1万円以上を回答した人はいなかった。間違えて回答する可能性については、負担額50円から順次回答していただくなかで、おかしな回答があった場合は排除するようにしている。

◎寺田 委員

今のご指摘については、志で2万円を支払うという方がいない訳ではないと思われ、回答者の属性の調査もあわせて実施し、例えば環境問題に関心が高い方である等を点検することが良いかと思う。

◎三浦 委員長

そういった意思額に特別な理由がある場合には、記述できるようにした方が良いのかもしれない。例えば、急病時に積雪で行けなかった人などは高い意思額を示されるかもしれない。今回のアンケートではそういった記述は出来るのか？

○岡本 道路計画課長

自由意見を書く欄はある。しかしながら、今回は書かれたコメントも踏まえて属性を含めての分析までは行っていない。

今回のCVMによる便益算定は前回に対し便益の集計範囲の考え方の改善を行った。今回ご指摘いただいたアンケートの聞き方や選択いただく負担額の上限など、まだまだ改善すべきところはあると思っており、次回CVMを実施する際には、委員の方にも相談させていただきながら改善を図

りたい。

◎塚井 委員

今回の評価で前回と大きな差がでている要因はエリアを狭くしたということである。今回の調査に際し、認知しているだけではだめで利用したことがある方に限ると厳しくし、利用価値に限定するような設定としている。今回の結果が妥当かどうかというのは、まだまだ精査が必要だろうと思うが、現状の中で出来ることを最善でされているのかなという認識である。

◎黒岩 委員

CVMによる便益の減少に関して、P. 18 に示されている便益計だけでなく、1人あたり支払意思額の比較が備考欄に記載があればもう少しイメージしやすいと思う。先ほど、今回は防災意識が高かったのではという説明があったが、1人あたりの支払意思額はどれくらい下がったのか。

○岡本 道路計画課長

1世帯あたりの支払意思額は、前回の517円に対し今回は423円であり、0.82倍になっている。

◎三浦 委員長

CVMはまだ発展途上ということで、今後も改良を加えていただきたい。  
本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## 再評価対象事業

### 【一般国道185号安芸津バイパス】

◎塚井 委員

道路事業の評価にCVMを適用する基準はあるのか。

○岡本 道路計画課長

平成22年8月に開催された社会資本整備審議会の道路分科会第1回事業評価部会において、防災面の効果が特に大きい事業を対象に、防災面の効果を貨幣換算化した便益算定や定量的な整備効果を整理することとなった。対象箇所が全国で設定され、中国地方整備局においては、今回審議対象の3事業が対象と選定され、継続的にCVMによる評価を実施している。

◎三浦 委員長

CVMのデータを集積・分析し、今後の改善に活かすことが必要と考える。  
本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## 再評価対象事業

### 【一般国道491号長門・俵山道路】

◎塚井 委員

3便益が格段に増加している。事業化ネットワークという言葉が出てくるが、その違いが影響し

ているのか。補足説明いただきたい。

○廣川 山口河川国道事務所長

P. 22 に計画交通量を記載しているが、前回評価時は4,600台と予測していた日交通量が、今回は本事業に隣接する俵山・豊田道路が事業化されたことにより、日交通量が9,700台となった。つまり、国道9号などから広域な交通が転換して交通量が倍になっている。便益も時間短縮と交通量増加という2つの要因と基準年の見直しにより増加している。

◎塚井 委員

事業化されたネットワークということであるが、いま説明のあった交通量は、実測値か推計値か。

○廣川 山口河川国道事務所

推計値である。

◎寺田 委員

事業を巡る社会情勢等の変化に記載されている「萩長門清掃工場はなもゆが稼動開始」について、それにより交通量がどれだけ増えたかなどの説明をいただきたい。

○廣川 山口河川国道事務所長

山陰道の萩・三隅道路の三見ICに、萩市と長門市と阿武町の2市1町共同のゴミ焼却処分場として「萩長門清掃工場はなもゆ」が平成27年4月から稼動開始している。俵山地区から長門・俵山道路を利用したゴミの運搬が予想されるため記載した。

◎寺田 委員

推測で書いたということか。因果関係が分からないので、もう少し説明いただきたい。

○廣川 山口河川国道事務所長

因果関係について調べ、本記述については検討する。

◎三浦 委員長

社会情勢の変化としては評価しにくいですが、周辺には映画の舞台となったり自動車の宣伝に使用された角島や、赤い鳥居が並んでいる元乃隅稻成神社が観光客に人気があり、休日は国道191号がすごく渋滞している。将来、山陽山陰をつなぐ縦のラインができると、そちらの方に観光客が増えることが予想され、長門・俵山道路の交通量は将来確実に増加すると思う。

◎寺田 委員

P. 17にあるコスト増加の要因の説明図面について、専門の方には分かるが一般の方には理解しがたいと感じる。課題は何で、どういった対応を行う必要となったのかを分かりやすく工夫いただきたい。

◎正岡 委員

P. 10に過去4年間全9件の事故をもって、全国平均を大きく上回ると書かれているが、果たしてそう言い切ってよいのか。これだけ急カーブが続くのであれば、危険であるということは容易に想



像できるため、情報量は少なく分かりやすい資料とした方が理解しやすい。

また、寺田委員も指摘された P. 17 の説明については、私も平面図では高さ関係が分からず説明が理解できなかった。立体的に見えるようにし、説明がなくとも資料を見れば分かるような資料作成をお願いしたい。

○廣川 山口河川国道事務所長

P. 17 の資料については、改善する。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

## 営繕事業の審議

### 事後評価対象事業

#### 【呉地方合同庁舎】

◎寺田 委員

P. 13 にある「事業計画の効果・基本機能」に関する評価について、もっと実質的な評価、例えば 1㎡あたりの職員の生産性など、行政サービスそのものの向上といった説明を期待していた。

○岡林 技術・評価課長

営繕事業については、施設整備に限った範囲で評価を実施しているが、各官署の行政サービスと一体となって施設整備の効果が発揮されるという特性があるため、費用対効果についても事業案と代替案を比較しての確認や効果の確認に代えている状況である。

○丸山 局長

例えば、公共の社会資本整備により物流コストが下がるというような便益が、国民の便益につながるということは理解いただけていると考えている。国民の便益は各官庁の職員による行政サービスによりつながるものであり、営繕事業が国民の便益にどうつながるのかを説明することは現状では非常に難しいと考えている。

現状の営繕事業の評価としては、まずは事業が必要かどうかという視点が 1 点目。必要である場合は、適切な方法で実施されているかという視点が 2 点目。さらに 3 点目として事業効果の発現状況の確認、以上により評価を行っていると考えている。良い官庁施設を造ることが、結局は国民の便益につながるのだということを理解いただくまでの間、今の評価しかないだろうと行き着いたのがこのやり方だと思う。

◎三浦 委員長

つまり、寺田委員がおっしゃったことは、先の先を指摘されたということですね。

◎寺田 委員

局長の説明は理解した。インプットとして職場環境が良くなれば、良い仕事ができるというふう考える。こういった営繕事業における環境整備も国民のために実施されているので、おそれることなく示していけば良いと考える。

◎大久保 副委員長

全国的に同様の基準で評価しているのか。

○岡林 技術・評価課長

他の地方の営繕事業も同様に評価している。

◎大久保 副委員長

「事業の必要性」に関する評価における加算要素の計20点について説明いただきたい。

○岡林 技術・評価課長

加算要素の合同庁舎計画の10点は官署の集約一体化を進めることであり、特定国有財産整備計画の10点は、跡地利用や移転再配置により、国有財産の有効活用を図ろうというもので、基本的には合同庁舎化を誘導するための加算要素となっている。

◎三浦 委員長

県市町の施設の耐震化や建替えを行う場合も、国と同様の評価を行うのか。

○岡林 技術・評価課長

私の知る限りでは聞いたことはない。

◎藤原 委員

各分野で定量的に物事を評価することが進んでおり、公共事業においても、CVMなどいろいろな物差しを用意して評価を実施されている。税金を使って事業を実施するときに、納税者に理解して貰えるかたちで、見える形で数値化して、事業評価監視委員会でチェックし、最終的には納税者に理解してもらうために、定量化することに四苦八苦ししながら、納税者に分かりやすいように工夫されていると感じた。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、「再度の事後評価及び改善措置は必要ない」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

－ 以上 －