

平成28年度 第6回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成29年 1月25日（水）13：15～16：50

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2号 三原バイパス】

◎三浦 委員長

総事業費について、再評価時の完成4車線で約1,392億円に対し、今回の暫定2車線で約913億円と約480億円少なくなっているが、これは残り2車線分の工事費に充当されるのか。

○堀江 福山河川国道事務所長

用地は4車線分で取得しており、残り約480億円投入することで4車線化が完了すると考えている。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道2号 西条バイパス】

◎塚井 委員

先ほど説明のあった三原バイパスと比較して、交通量は同程度でありながら西条バイパスは走行時間短縮便益がかなり出ている。この区間は走行時間短縮の効果が非常に大きかったという理解でよいか。

○岡本 道路計画課長

三原バイパスは旧国道2号からの交通の転換が効果の大部分であるのに対し、西条バイパスは旧国道2号だけでなく、周辺のネットワークからの引き込みがある。また、東広島市の発展で発生集中交通量が増えていることもあり、時間短縮の効果が大きかったと考えている。

◎塚井 委員

西条バイパスを通勤で利用しており、朝夕のラッシュ時の渋滞が数年前に比べ悪化していると感じている。志和ICからブルーバールとの交差点まで、日中は15分のところを、夕方混雑すると40分ぐらいかかるという状態である。原因は良く分からない。自然渋滞で飽和しているようにみえる。

側道の流出入に対して脆弱で、織り込みと退出が発生する関係で、良く分からない特定の区間だけが混んでいて、そこを抜けると流れが良くなるという状態が見受けられる。その時間帯に限っていると、暫定2車線の容量が限界に近いように感じる。

しかしながらP. 11の区間別旅行速度の指標で見ると、速度低下が現れているのは、平面交差点である道照交差点で、それ以外の区間の問題が捕らえられていない。走行時間短縮便益が十分上がっていることは間違いないが、こういった旅行時間の信頼性をどう評価したら良いのか、今後の改善に向けたときに、このような状況を評価に反映できるようにデータ整理を事後評価としてお願いしたい。

○逢坂 広島国道事務所長

指標による評価というのは非常に難しいところがあり、今後考えてきたい。

◎塚井 委員

P. 11の区間別旅行速度を見ると問題が無いように見えるが、これは実感とはだいぶずれている。混雑する時間帯だと広島からの所要時間が1.5倍、山陽道でなにかあった場合は2倍以上くらいを覚悟しておかないといけなくて、これは周辺の都市圏と広島をつなぐという役割からすると、利用者にとって相当な制約となっているように思う。また、P. 10に紫色で「交通量 断面」と書いてある辺りは沿線に団地が張りついており、ここからの車が大変多く、国道へ流入する織り込みのところで必ず渋滞するのと、本線から逃げて側道に入り込もうとする車がうまく捌けず、本線へ上がっていく車、降りていく車が飽和状態のようになっている。

ですので、改善措置の必要性に係る記載の表現についてお考えいただき、また、もう少し細密に計れるような方法を考えていただければと思う。

◎三浦 委員長

2車線で飽和状態であれば「早く4車線化しなければいけない」ということになるような気がする。事後評価としてはこれで良いとしても、現状を考えると、早く4車線化ということの記載がどこかにあっても良いように感じる。

◎塚井 委員

都市近郊の暫定2車線の道路で、旅行速度や交通容量的につらいところは出てきており、所要時間信頼性というものをきちんと便益の中に入れて評価を行わないとフェアでないと思う。

P. 14下段に書かれているビッグデータが活用できるのはこういうところのはずであり、それとうまくつなげて書いていただくと、今後につながると思う。

◎三浦 委員長

交通量の時間による変動等を含めたリアルタイムでの交通量の変化、そういったものを含めたうえで、今後、計画をしっかりと考えましょうということにつながると思う。その辺りの文言の追記をお願いする。

◎大久保 副委員長

人口の増加はB/Cにどう関係するのか。

○逢坂 広島国道事務所長

交通量が増えるということになれば、走行時間短縮便益など便益も増えていこうかと思うが、ある程度増えると渋滞などの問題が出てくる。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道9号 小郡改良】

◎三浦 委員長

山陽本線により国道が分断されていたが、本事業の完成によりスムーズに往来できるようになった。県整備の並行する山口・宇部道路の供用により交通が分散したこと。さらにこの道路が新山口駅の北側と南側をつなぐという意味で非常に有効に機能している。

そういう意味で、投資効果のところストレスフリーとかを入れても良いのではと思う。

◎塚井 委員

生活交通の関係で、周辺道路を利用されている方にとっては抜け道利用する交通が軽減するという効果がある。道路事業単体で事業効果を見ようとされると、周辺の道路へはあまり目を向けられていない気がする。こういう性格の道路に関して言えば、明らかに周辺道路の静穏度や周辺の事故率の低下といった効果はあり、計測できると思う。事業評価の手続き上は必要ないかもしれないが、周辺の面的な整備というか、他の関連事業も含めて全体を最適化していくような方向性のもと、周辺道路に対するインパクトなども評価に付加されると良いと感じた。

◎三浦 委員長

周辺の面的な広がりも含めた上でデータを収集し、より良いものにつながるような公共事業になるよう、考えていただければと思う。

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道191号 萩・三隅道路】

◎寺田 委員

水産物・水産加工品の流通における事業効果として、長門と萩の間で水産物の不漁があったときにそれぞれの市場から水産物を融通できるということが書かれているが、定量的な根拠はあるのか。

○廣川 山口河川国道事務所長

定量的な分析は行っていない。萩市の水産課にヒアリングした結果として記載している。

◎寺田 委員

仕入れの選択肢が拡がり、地域の産業活性化に寄与している重要な効果であると思う。

仙崎と萩は距離的にはあまり離れていないが、仙崎が不漁で魚が無いときに、萩には魚があるということがあるのか。疑問に思う。

○廣川 山口河川国道事務所長

海が荒れた場合でも沖合の定置の漁業では魚が捕れるとのこと。こういったことから萩と仙崎で不漁の状況が異なっている時に、片方の市場から融通され調達されると聞いている。

◎三浦 委員長

精密でなくても良いので定量的に示せると、便益がもっと明確に示せると感じた。今後検討いただきたい。

◎三浦 委員長

7, 600～9, 500台/日の将来交通量は、周辺の山陰道も完成した上での本区間の交通量なのか。それとも周辺は完成せず、本事業だけでこれだけの交通量が期待できるのか。

○廣川 山口河川国道事務所長

平成22年度時点で事業化していたものを対象の道路ネットワークとして推計した平成42年の将来交通量である。例えば今年度事業化された山陰道の俵山・豊田道路などはネットワークに含まれていない。

◎塚井 委員

「不安感の解消」を効果に加える時に基準はあるのか。

○岡本 道路計画課長

平成22年の社会資本整備審議会の道路分科会事業評価部会の中で、3便益以外の効果も評価すべきではないかとの指導があり、特に防災面の効果が大きい事業について、そういったものを3便益以外の評価ということでCVMを用いて評価を行っている。

今回の萩・三隅道路については、現道の鎖峠に事前通行規制区間があるため、防災面の効果の大きい事業と判断している。

○三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

公園事業の審議

事後評価対象事業

【国営備北丘陵公園】

◎寺田 委員

P.13 間接利用価値の算出の説明に記載されている、A1～A5は何を意味しているのか。

○溝山 三次河川国道事務所長

便益を算定する計算式のパラメータである。「改訂第3版大規模後援費用対効果分析手法マニュアル」を策定する際に、平成17年に全国的に実施した調査結果に基づいて策定されたものである。

◎寺田 委員

そうであれば、P.13の算出式の説明の近くに、分析マニュアルに位置づけられたパラメータであることを追記されると、資料として分かりやすいと思う。

○溝山 三次河川国道事務所長

分かりやすく資料を修正する。

◎寺田 委員

もう1点。便益の計算において、直接利用価値と間接利用価値を足し合わせる根拠をお教えいただきたい。

○溝山 三次河川国道事務所長

直接利用価値は、そこに訪れる方が旅行費用だとか入園料を支払っても良いという価値である。間接利用価値は入場者とは関係なく、そこに施設があることにより地域の方たちへ発揮する価値であり、違う価値であるため足し合わせている。マニュアルに基づき算定している。

◎寺田 委員

違う価値というのは、貨幣で表されているということか。

違う価値だから足し合わせて良いという言い方が良く分からない。どういう意味か。

○笠谷 建政部長

直接利用価値と間接利用価値は便益が異なるため、便益の重複による二重計上は行っていない。

◎寺田 委員

その場合、足し合わせることは可能であるが、今回の対象になっているエリアが過疎地域で、人口減少で経済的にも非常に配慮が必要な場所と思われ、全部均質に考えて良いのかといことを多少疑問に思う。

◎三浦 委員長

間接利用価値の「防災に役立つ価値」の算定において、広場面積と各市町村からの距離により効用値が算出されているが、例えば、備北丘陵公園と同じ規模の公園を今ある場所に造るのと、東京の郊外に造るのとでは、防災の効用は随分変わってくると思う。

そうであれば、市町村からの距離の二乗にかかるA4が変化しなければならないと思うが、A4は一定値である。防災の価値を算出するのに、公園を利用するであろう人口を指標としていないことについて、どう考えれば良いか。

○溝山 三次河川国道事務所長

東京近郊の公園だけでなく、安曇野といった過疎地の公園もあり、そういうものと経済状況の分

析を行ってマニュアルのパラメータは算定されている。

◎三浦 委員長

現在ある国営公園を対象としているマニュアルということであれば、それでも良いかもしれないが、将来のことを考えると、人口や利用者といったところを考慮していく必要があると感じる。

○笠谷 建政部長

マニュアルを確認したところ、説明資料に記載している防災の効用値は個々の世帯毎の便益の算定式を示している。最終的にはこれに各ゾーン毎の世帯数をかけることにより便益を算定している。世帯数に応じて便益は変動する。

◎若木 委員

利用者の満足度向上に関連して、P.7 の入園者数の推移を見ると、平成20年度の53万4千人から減少傾向にあった中で、平成27年度に52万3千人と盛り返しており、前年の平成26年度と比べると10万人近く増えている。こういった取り組みをされたのか。

○溝山 三次河川国道事務所長

いろいろあるが、ひとつはSNS等を使って公園のPR、広報に力を入れた。また、尾道松江線の開通により広域性が高まったことが影響としてあった。また、好天が比較的多かったこともひとつの要因と考えている。

◎大久保 副委員長

公園内の池について、魚の増殖や富栄養化に対応するため水の循環などを行っているのか。

○溝山 三次河川国道事務所長

水質や環境については問題なく、特段の対応は行っていない。

○三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

港湾事業の審議

事後評価対象事業

【広島港五日市地区国際物流ターミナル整備事業】

◎寺田 委員

クルーズ船の乗客が消費する金額が1人あたり7千円とすると、1回の寄港で4千万円程度の経済効果があるということであるが、この金額の根拠はどのように決めているのか。

◎箕作 広島港湾・空港整備事務所長

新聞に記載されていた、広島大学が調査した金額を引用している。

◎寺田 委員

その金額は、少ないサンプル数で算出したものであるため、効果の算定には使わない方が良いと思われる。

◎箕作 広島港湾・空港整備事務所長

事業効果のうち、その他の効果の一例とし説明しており、便益には計上していない。

○三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【岩国港室の木地区国際物流ターミナル整備事業】

◎塚井 委員

泊地面積はどのように設定するのか。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

船舶の回頭に必要な面積を設定している。

◎塚井 委員

ふ頭用地の面積はどのように設定するのか。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

取扱貨物の種類及び量により異なる。

◎塚井 委員

貨物の種類や量というのは企業ヒアリングがベースとなるのか。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

ヒアリングをベースに、企業と設備投資の予定等について調整した上で設定する。

◎鈴木 港湾空港部長

ふ頭用地の面積は決して言い値で決めているものではない。ユーザーの実需を確認しながら、貨物によって、どのような置き方をするか、平米あたり何トン置けるか考えるし、回転率のような数量的根拠も用いながら、必要な面積を設定する。

◎大久保 副委員長

削減便益の考え方を教えて欲しい。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

資料に記載の輸送コストは原木、再利用資材、非金属鉱物の合計である。船舶の大型化により各貨物の輸送回数が減るため輸送コストが削減される。これらの削減されたコストを足し合わせたものが海上輸送コスト削減便益である。

◎大久保 副委員長

輸送回数が減るのか。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

原木では7回が3回に、再利用資材であれば4回が1回に、非金属鉱物であれば12回が2回に減る。

◎鈴木 港湾空港部長

大型船を使うと、同じ量の貨物でも1トンあたりに必要なコストが小さくなる。その効果を計測していると理解していただいた方が良い。例えば、貨物を2倍積載可能な船になったとしても、船員は2倍必要ではないし、燃料が2倍必要となるわけではなく、大型船の方が有利である。

◎寺田 委員

事業効果のその他の効果について、立地している企業のコメントを、何がどのように節約され、どのような効果が得られたのか、もう少し具体的に記載する必要があるのではないか。

◎齋藤 宇部港湾・空港整備事務所長

検討する。

○三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

河川事業の審議

事後評価対象事業

【太田川中・上流部床上浸水対策特別緊急事業】

◎大久保 副委員長

P.14にある年平均被害額が一番大きくなっている1/30の流量規模が一番発生しやすいと考えて良いのか。

○河村 太田川河川事務所長

流量規模が大きくなるにつれ被害額が大きくなるが、発生頻度は少なくなるため、1/30の流量規模での年平均被害額が結果として大きくなっている。

◎大久保 副委員長

平成17年洪水は確率でいうとどれぐらいか。

○河村 太田川河川事務所長
1/30 程度と算定している。

◎塚井 委員
本事業で見込んでいる維持管理費はどういったものか。

○河村 太田川河川事務所長
堤防除草に係る経費と施設の巡視、樋門などの点検費である。

○三浦 委員長
本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針(案)は妥当と判断する。

ダム事業の報告（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）
【殿ダム建設事業】

※質問事項なし

－ 以上 －