

令和元年度 第3回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：令和元年11月18日（月）13：30～15：15

場 所：中国地方整備局・建政部3階会議室

議 事 録

再評価対象事業

【斐伊川総合水系環境整備事業】

◎三浦 委員長

資料5-1の14頁「5. ①米子港箇所水辺整備の整備内容」について、整備内容を国、県、市の3者で分担することとなっているが、各団体から予算を集めて、まとめて1団体が行った方が効率的ではないか。

○大作 出雲河川事務所長

管理者毎に目的を持って実施しているため、まとめて1団体が行うことは難しいが、計画を策定することで調整を密に行い、進捗を合わせて整備を実施する予定である。

◎大久保 委員

資料5-1の19頁に宍道湖の整備前後の透明度に関するグラフがあるが、整備前より透明度が2倍程度上がっているが、計測頻度はどの程度か。

○和田 河川計画課長

米子湾では、毎月1回計測を行っている。

◎大久保 委員

宍道湖では覆砂を行っているか。

○大作 出雲河川事務所長

宍道湖では覆砂は行っていないが、浅場整備を行っている。

◎黒岩 委員

資料5-1の17頁「6. ②木次箇所水辺整備の整備内容」の斐伊川の整備後のイメージでは、高水敷の面積は拡がり、河道が狭くなるように見える。安全面や防災上の視点での検討は行われているか。

○大作 出雲河川事務所長

これまでも治水面の安全性を確認して計画を検討してきたところである。詳細な設計に際しても、流下能力等の治水面も考慮し、検討を進めたいと考えている。

◎三浦 委員長

原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、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

【旭川総合水系環境整備事業】

◎藤原 委員

整備後は水面利用が促進される親水護岸となるが、通常の護岸整備よりも費用は高くなるのか。

○横林 岡山河川事務所

水辺に近づきやすくするために階段等を整備することから、若干費用は高くなる。

◎黒岩 委員

便益を計測する手法をTCMからCVMに変更した理由は何か。

○和田 河川計画課長

以前からCVMを用いていたのは、古京箇所と岡山城箇所である。牧石箇所は、これまでTCMを用いていたが、今回CVMに変更している。牧石箇所は「かわまちづくり事業」として周辺の計画と一体で効果を発揮する事業として、評価をしていただく必要があることから、CVMを用いることが妥当であると判断している。

◎内山 委員

古京箇所と岡山城箇所は周辺の人口が多いと思われるが、牧石箇所は古京箇所や岡山城箇所と距離が離れている。

牧石箇所だけでB/Cを算出すると値が低くなると思われるが、全箇所を合算してB/Cを算出している理由は何か。

○和田 河川計画課長

牧石箇所のB/Cは他の箇所と比較すると低くはなっているが、1.0以上であることを確認している。

○横林 岡山河川事務所長

箇所は離れているが、1事業の中水系全体として整備を行っていることから、各箇所を合わせてB/Cを算出している。

◎三浦 委員長

原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、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。

事後評価対象事業

【一般国道9号 仁摩・温泉津道路】

◎塚井 委員

今回が、最後の事後評価となるのか。

○鈴木 松江国道事務所長

事業完了後5年以内に事後評価を行うこととなっており、今後は行わない。

◎塚井 委員

15, 700～16, 500台の計画交通量に対して、実績は1/3程度となっているが、これは暫定2車線での供用であることから、このような値となっているのか。

○鈴木 松江国道事務所長

平成20年度の再評価では、山陰道が全線開通している条件で計画交通量を推計している。一方、実績の交通量は、仁摩・温泉津道路の東西の区間が未開通であり、山陰道のネットワークの効果がまだ十分に発揮されていないことから、このような値となっている。

◎塚井 委員

マニュアル通りに事後評価を実施されているということだと思うが、若干理解しにくい説明になっている。

5年以内に事後評価を行うこととなっているため、やむを得ず現時点での評価を行っているが、概ね交通量が1/3だとB/Cはいくらになるのか。仮に計算すると非常に厳しい数字になるのではないか。これは事後評価をいつ行うのかというルール自体に問題があると考えている。

個人的な意見としては「評価を延期すべきである」というのが、妥当な結論だと思う。ネットワークは繋がっておらず、計画交通量に対して実績値は少ない。それにもかかわらず、現時点で問題はないと結論づけてしまうのは無理があるのではないか。

◎三浦 委員長

B/Cの算定にあたっての計画交通量は15, 700～16, 500台であり、これは平成42年度に山陰道が全線4車線で開通したという条件で推計されたものと思う。

それに対して、実績は2車線で、しかも部分的に開通した区間でもって評価している。

山陰道全線が4車線で開通した時点で、改めて事後評価を行う必要があるのではないかとということか。

◎塚井 委員

全線開通による効果が評価の前提であれば、今評価せず、ネットワークの効果を発揮した段階で評価することにすればよいのではないか。

事後評価のルール自体がそうになっていないので、今回の評価に不備はないと思うが、事後評価の実施方法について、本省で検討してほしい。

◎三浦 委員長

当面は、島根県益田市まで開通した時点で何らかの評価を行うかについて、検討されるのか。

○松浦 道路部長

事業評価の目的が個々の事業のB/Cや必要性を検討することとなっていることから、定量的な評価を行うには限界があるのはご指摘のとおり。

一方で、長期に渡るインフラ整備の効果をどう捉えるかについては、個々の事業に帰着するものではなく、そもそもの道路整備の必要性等の観点となる。それについては、本省も認識しており、直近では、東名高速道路が整備後50年経った時点で、日本の発展にどれだけ貢献し、インパクトを与えたかということ公表している例もある。

この例のように、長期に渡るインフラ整備が日本のGDPにどのように影響し、経済発展に貢献したのか、可能な限り情報を公開しており、インフラ整備の必要性や効果を評価するよう努めている。

ご指摘の点は、本省に伝えたいと思う。

なお、個々の事業に帰着させると4車線化する時点で再評価を行う等、議論を行うことはできると考えている。

◎三浦 委員長

ありがとうございました。

◎塚井 委員

資料6-1の16頁の最初の文章では、あたかも交通量が少なくても効果がでていと強弁しているように、受け取られる。

「今後の事後評価の必要はない」とすると、今後は何もしないと断言したように受け取られるおそれがある。

「目的に合った効果が発現されつつある」や、「ネットワークの効果については検証を要するが、現行の評価制度の下での事後評価については今回を持って終了する。」等とすれば、制度上の評価はこれで終えるが、今後は何もしないと受け取られる事は無いと思う。

私から提案した文章は、例外にあたると思う。しかし、例外の表現を許してもらわなければ、山陰道のような道路は、今後評価を行う度に同じように受け取られてしまうのではないか。

○松浦 道路部長

ご指摘の点は、検討させてもらいたい。

◎藤原 委員

この道路に関しては、委員会の中で私が最も利便性を享受していると思う。島根県内の交通の環境は、約20年前と比較すると格段に良くなっており、部分的に開通してきたものであっても、利便性を享受できている。

私が心配しているのは、バイパスが現道から離れた山中を通過しているため、現道沿いの既存の売店やガソリンスタンド等のインフラが廃れていくのではないかということである。そういった課題について将来的には新しい道路に道の駅のような、地元の産品を売買できる拠点を作りながら、整備を進める方法もあると思う。工夫をしなければ、昔の海沿いの町が廃れていくという、側面もあると思う。

◎三浦 委員長

本事業については、対応方針（案）は妥当と判断するが、塚井委員からの意見を踏まえ「今後の事後評価の必要性」の表現を工夫することとする。

なお、塚井委員からの意見については、中国地方整備局から本省へ伝えていただきたい。

事後評価対象事業

【中国横断自動車道尾道松江線（尾道～三次）】

◎塚井 委員

部分開通した事業と比べて、全線供用していることから、説明を聞いても違和感はない。

少し先の計画交通量を報告し、加えて現況の数字を報告している。計画交通量に対して、現況の交通量は少ないが、あと約10年あることから、妥当だと思われる。

このような内容であれば、誤解を招くことはないと思われる。1点確認だが、資料6-2の17頁の「総事業費約1,506億円」と「3便益による費用便益比」の算定における「費用2,566億円」という数字の違いは何か。

○庄司 三次河川国道事務所長

「1,506億円」は、単年度毎の事業費を合算したものであり、費用便益比の算定における費用「2,566億円」は、費用便益比の算出にあたり、社会的割引率を考慮し現在価値に換算した金額となっている。

◎塚井 委員

両方の金額の違いを明確に示された方がよいのではないか。

◎三浦 委員長

先程の説明を、資料に記載したらよいのではないか。

○庄司 三次河川国道事務所長

検討させていただきたい。

◎三浦 委員長

本事業の対応方針原案については、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。

河川事業の報告（河川法に基づき、河川整備計画策定に係る審議を行った事業）

再評価対象事業（報告）

【旭川直轄河川改修事業】

◎大久保 委員

B/Cがかなり大きくなっているが、便益が相当大きいのか。

○和田 河川計画課長

変更した旭川河川整備計画において、河川改修事業とダム再生事業を盛り込んでいるが、B/Cの算出にあたっての費用は河川改修事業のみを計上している。

河川改修事業による便益は約7,400億円であり、被害軽減額が大きいと考えている。また、ダム再生事業に係る事業費を費用加えたとしても、投資効果は十分にあるものと考えている。

◎大久保 委員

「明日の旭川を語る会」において、それらは説明されているか。

○和田 河川計画課長

「明日の旭川を語る会」においても、同様の資料をお示ししている。

◎三浦 委員長

「明日の旭川を語る会」が旭川河川整備計画を立案する委員会であり、そこで決定されたものは、本委員会での審議を経たものとして位置付けられることから、報告を受けるということによいか。

○和田 河川計画課長

その通りである。

◎黒岩 委員

資料7-1の8頁は事業実施前後における浸水ハザードマップのようなものか。

○和田 河川計画課長

8頁に示しているものは、ハザードマップで示す浸水区域とは異なり、1つの氾濫ブロックにおいて、堤防が決壊したときに最も被害額が大きくなる場合の浸水想定区域である。

◎正岡 委員

全体事業と当面6年間のB/Cの違いは何か。また、事業実施後にも浸水被害が残る地域があるが、その理由は何か。

○和田 河川計画課長

旭川河川整備計画は、概ね20年間で実施する事業内容を定めており、そのうち当面6年間で実施する事業による被害軽減効果を想定し、費用対効果を算出したものが、当面6年間のB/Cである。

また、事業実施後にも浸水被害が残る区域は、旭川の中州に住宅がある東西中島地区である。

この地域は、岡山市の都市計画において、都市公園区域とされており、将来的には河川整備を要しない地域となるため、河川整備計画においてこの地域を対象とした河川改修を位置付けていないことから、浸水区域が残ることとなっている。

◎三浦 委員長

他にはよろしいか。それでは、本報告案件に係る質疑応答は終了する。

－ 以上 －