

平成18年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会
議事録

1、日時：平成19年2月1日（木）13時30分～16時30分

2、会場：「高松サンポート合同庁舎 共用会議室」（低層棟2階「アイホール」）高松市サンポート3番33号

3、出席者

委員：柏谷委員長、井原委員、大年委員、鈴木委員、谷口委員、
那須委員、松根委員、村上委員

四国地整：局長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、港湾空港
部長、営繕部長、用地部長

4、配布資料

資料－1 議事次第

資料－2 委員名簿

資料－3 平成18年度第二回四国地方整備局事業評価監視委員会
対象事業位置図

資料－4 祖谷川流域直轄砂防事業（再評価）

資料－5 徳島小松島港赤石地区多目的国際ターミナル整備事業（岸壁
13m②）（再評価）

資料－6 吉野川水系穴吹川箇所河川改修事業（事後評価）

資料－7 吉野川水系川田川箇所環境整備事業（事後評価）

資料－8 土器川水系川西地区環境整備事業（事後評価）

資料－9 高松港玉藻地区旅客対応ターミナル整備事業（事後評価）

資料－10 須崎第2地方合同庁舎（事後評価）

資料－11 中筋川総合開発事業（横瀬川ダム）（報告事項）

5、議事

1）開会

2）委員長挨拶

3）出席者紹介

4) 再評価審議

審議対象事業について、事務局より資料－4～資料－5に基づき説明し、審議を実施

5) 事後評価審議

審議対象事業について、事務局より資料－6～資料10に基づき説明し、審議を実施

6) 報告事項

中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)

6、審議結果

・再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

①祖谷川流域直轄砂防事業

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

②徳島小松島港赤石地区多目的国際ターミナル整備事業（岸壁13m②）

「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

・事後評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

①吉野川水系穴吹川箇所河川改修事業

「事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

②吉野川水系川田川箇所環境整備事業

事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

③土器川水系川西地区環境整備事業

事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

④高松港玉藻地区旅客対応ターミナル整備事業

事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

⑤須崎第2地方合同庁舎

事業の効果は発揮されており、今後の事後評価と改善措置は必要ない」とする事業者の判断は「妥当」である。

7、審議対象事業に対する委員からの主な意見

(以下で、(事)は事業者の説明)

【再評価】

・祖谷川流域直轄砂防事業について

- 1) 残事業が完成するまでどのくらいの時間がかかるか。また、今回初めて人的被害の効果が金銭で出された根拠を聞かせてほしい。

事) 残事業が完成するまであと46年かかる。人的被害については、被害を受ける家屋数から亡くなる人数を算出し、死亡者一人あたりの価値に人数を乗じて計算している。
- 2) 被災地対策で、住民に移転していただくなど、人的被害をなくすことを考えたほうが、効率がいいのではないか。

事) 土砂法に基づいて極端に危ないところは移転していただくよう進めるべき。ただ、山間部は人が住んで山を整備したりすることで国土が保全される。このためにも対策が必要と感じている。
- 3) これから46年は長い。当初想定していた進捗に対しての実際の進捗状況と今後の予測を書いて欲しい。

事) 事業箇所の優先順位をもとに、中間目標を設けて整備をしていきたい。
- 4) 中間目標を設けた上で達成されているかどうかのチェックが必要と思う。

事) 了解。
- 5) 整備率は最終的に100%になるのか。30年で整備率21%の進捗状況なのに、あと46年で100%になるのか。

事) 基本的には100%。ただ、70%で完成としている例もある。スタートした時点では事業費が少なく、工法も今と若干違う。効率のよい堰堤も採用してスピードアップを図りたい。
- 6) 費用便益分析にこだわりすぎるのは良くない。有効範囲をわきまえる必要がある。便益算定について、費用対効果の中で被害軽減効果

に直接と間接があるがまぎらわしい。さらに地域特性を配慮しているが、被害軽減効果との共通評価基準があるのか。ややこしい。直接被害軽減効果は何なのかをもっと明らかにして何が一番費用便益に考えられるのかを出したほうがよい。

事) 重複しないよう気をつけている。直接被害軽減効果の中身についてはもっと考えたい。

7) 四国は四国で地域特性を大づかみで説明し、その中で細かく分けて説明してくれたほうがよい。

8) 港湾、道路、砂防で特性が違うので、技術的外部効果がうまく説明できるようになるとそういう疑問がでてこない気がする。

・徳島小松島港赤石地区多目的国際ターミナル整備事業について

1) 大型船が入ることに関して地域環境への影響、クレームはないのか。

事) バースからバイパスまでの数 Km あり、その間は生活道路としてそれほどつかわれていない。またバイパスはもともと交通量が多いため、交通量に差はほとんどないため、クレームもない。

2) 事業全体の残事業に対する B/C の意味を教えて欲しい。

事) 全体事業費が 87 億円、この分母分子の関係で算出した。残事業費に対する B/C は 7 割の事業費が残っているということで算出した。

3) 当初予算計画と実績予算を比較した資料を作成してはどうか。実績予算額によっては整備期間の延長が考えられるため、実績予算額に対する整備率も見ておく必要がある。

4) 費用便益の出し方について雇用効果をもっとフォローしたほうがよい。骨材不足による海砂の輸入は、外国から無制限に輸入できるかの見通しを補足して欲しい。便益の仕方で輸送コストの削減のための代替港がどこであるかを教えて欲しい。

事) 海砂の輸入は中国砂取扱いのひきあいがあると県から聞いている。代替港は、徳島小松島港津田地区、高松港朝日地区を考えている。

5) 11m岸壁を13mに直すということはできないのか。新たに作る必要があるのか教えて欲しい。

事) 事業費算出のときに、今の11m岸壁を13mに改良する案の検討も行っている。コスト面から割高となり採用しなかった。

6) 一番最初に物流表示で出す場合、可能であれば金銭関連も出して欲しい。

事) 了解。

【事後評価】

・吉野川水系穴吹川箇所河川改修事業について

1) 下流への影響があるのではないかと。それと、万が一破堤をした場合などの地域防災計画の中の位置づけはこういう事業では大切だと思う。その方面への配慮もお願いしたい。

事) 先に下流の手当てをしたうえで順次上流のほうに改修を進めている。また、万が一破堤をした場合に備え、ソフト面も含めて災害対策を考えている。

2) 堤防をコンクリートで覆うことによる効果があったか。

事) 護岸という形で堤防河川側を補強している。湾曲部であり水があつまりやすいので、保護しないと表面がはがれて決壊する。

3) 堤防を高くした場合に内水が起こる可能性があるが、ポンプ場を将来的に計画しているか教えて欲しい。

事) 現時点では土地利用状況から計画していないが、今後土地利用が進めば経済効果を加味して検討する。

・吉野川水系川田川箇所環境整備事業について

1) 旅行費用はアンケート調査で出したのか教えて欲しい。

事) 公園の利用簿をもとにどこから来たのかを集計し時間費用、ガソリン代を試算した。人数も一部把握している。

2) 来た人にどれぐらい満足しているか金額で聞くほうがいいように思う。

事) そういう手法もある。今回は曲線を使って利用頻度も出して概算した。

3) 需要供給を出すやり方はいい方法に思う。しかし、決め打ちするのはまずい。それと、バンブーパークなどの名について将来工夫して欲しい。

事) 地元の協議会が相談してつけたのでそれを尊重した。

・土器川水系川西地区環境整備事業について

1) 内部収益率の説明がなかったが、内部収益率計算はされているのか。

事) 資料の22ページに示していますが内部収益率は5.7%である。

2) 利用頻度と旅行費用の需要曲線の説明をお願いしたい。

事) 一次曲線としてY軸が頻度回数で、X軸は旅行費用で、利用された方がどの程度高速代を払ったかなどの、時間価値をプラスして金額を算出している。それをXとYを逆にして需要曲線を出している。

3) 利用者がお金をかけて来て、さらにそこに入るために支払ってもいいお金はいくらか、など、利用者には便益がもっと残っているのでは。

事) 今回は一定条件の元で算出しているが、これ以上の便益があると考えられる。

4) アンケート結果を見るとトイレや木陰、坂道に手すりなど改善の必要性があるのでは。

事) 公園施設は市の管理施設なので市と協議していきたい。
(後で企画部長より、市と協議していきたいとの発言あり)

・高松港玉藻地区旅客対応ターミナルについて

1) 埋め立てたことについて沈下ということはないか教えて欲しい。

事) 特にない。

2) 3つに分けている便益の構成を教えて欲しい。

事) 便益の内訳を示しているなのでそれぞれの割合は分かると思う。不定期旅客船の便益は相対的には小さい。利用者が多いフェリー・旅客船ターミナルは大きい。

3) イベントの有効性をよく知っておくべき。フェリーの就航はすごく大きな便益でも普通の人にはそれに気づかない。親水空間は港の本来の役割を考えた上でどう発現すればいいかを今後考えて欲しい。

事) 了解。

・須崎第2地方合同庁舎について

1) 庁舎前のシンボルロードは建物ができる前から設置されていたのか。

事) はい。

2) シンボルロードに比べ、景観への配慮をしていないように思える。

事) デザイン性の問題。海のイメージを取り入れて建設されている。見る方の判断によると思う。

3) シンボルロードの景観を考えて造ったのか疑問。公共の施設で景観を考えないのは珍しい。

事) シンボルロードに面した敷地の角に、一般の方が休めるように広場を設けている。

4) これでは休めない。最初に配置と敷地の関係に無理がある。

事) デザインの話は、設計が進んだ中で地域住民のみなさんの了解済み。

5) 定量的な効果は決められた効果として出るが、定性的な効果は独自の分析ができる可能性がある。もっと簡単に大胆にすればいいと思う。

事) Bの算出法は、基本的にCVMは外部経済が広く及び、直接利用しない人にも便益が及ぶ。トラベルコスト法は例えば公園に行った人だけに便益がある。「コストよりもっと高いお金を出す人がいるのではないかと」という話は、消費者誘導という概念。もうひとつ、ヘドニック法というのがあり、下水道など限定的なものに有効。

6) マニュアルに従うのはどうも無理がある。トラベルコスト法でやると過少推定になるのではと思う。大きなBを行う場合、どういう方法でなぜそれにこだわるかをもう少し分かりやすくする方法があると思う。

【報告事項】

・中筋川総合開発事業(横瀬川ダム)の事業再評価について

1) 委員

費用対効果が1を超えているとある。費用便益分析をした結果1を超えるのは最低限であるが、これが事業を進める理由の全てではないと思う。

事) 地元の委員会のなかでも、地方の事業はB/Cが低くなることが多いが、どこでも同じ悩みを抱えており、それだけにこだわることはないのではないかとの意見があり、そう思っております。

以上