

平成22年度 第3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22年10月27日(水)13:35~15:50

2. 会場:高松サンポート合同庁舎 13階会議室

3. 出席者

委員 : 矢田部委員長、高塚委員、土井委員、中野委員、松根委員、三木委員、渡邊委員
四国地整: 局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
営繕部長、用地部長、他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 一般国道56号 片坂バイパス
- 2) 一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス
- 3) 一般国道11号 小松バイパス
- 4) 吉野川水系直轄砂防事業

5. 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) 一般国道56号 片坂バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 3) 一般国道11号 小松バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 4) 吉野川水系直轄砂防事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

6. 委員からの意見・質問、それらに対する回答等 (意見・質問:ゴシック、回答等:明朝)

・再評価対象事業

1) 一般国道56号 片坂バイパス

○資料45頁に、通行止め時の迂回時間の短縮効果についての記載があるが、通行止めになる頻度はどの程度か。迂回時間と合わせて、例えば、期待通行止め(解消)時間という評価もあれば、よくわかるのではないか。

→ 片坂バイパスと並行する一般国道56号の区間では、過去10年位は、災害による長時間にの通行止めは発生していない。しかしながら、災害が起こる可能性がある危険箇所は、

17カ所存在している。

○資料16頁からの『客観的措置指標による事業の効果や必要性』において、今回初めて示された『四国独自の評価指標』は、事業評価の中でどういう位置付けなのか補足説明をお願いしたい。

→ 四国独自の評価指標については、ある程度成果ができたので今回提示した。ただし、全国統一の評価指標とは異なるので、関連する項目に★印で記載した。指標の一つとして考慮頂き、B/Cと合わせて、この表で全体の評価をして頂くという位置付けである。

○B/Cで表現される効率性と、客観的評価指標の表で表現される必要性は、どちらが先で、どちらがより重要であると受け止めればいいのか。

→ B/Cは、費用よりも効果の方が大きいことを確認するという位置付けであり、事業が必要かどうかは、客観的評価指標で判断していくもの考える。

○橋脚形式をRC構造から鋼管コンクリート複合構造に変更するのは、強度としてどの程度差があるのか。

→ 強度的には、RC構造と鋼管コンクリート複合構造は同程度であり、鋼管コンクリート複合構造の方が鋼材の使用量が少なくなるのでコスト縮減ができるということである。

○資料37頁の費用便益分析の結果について、総便益が前回の評価時に比べて15億円減少している理由は、計画交通量の見直しと分析マニュアルの改訂による変更だけなのか。工事用道路を新たに設置して、工期が短縮されることで生まれる便益はないのか。

→ 工事用道路を設置することで、工期が4年短縮されて、その分、供用が早くなるので、4年分の社会的割引率の差分だけ便益が出てくる。計画交通量の見直しと分析マニュアルの改訂による変更でマイナス55億円、工期短縮でプラス40億円で、差引きマイナス15億円である。

○費用便益分析の増減理由については、マイナス要因だけでなく、プラス要因もあれば掲載いただきたい。

→ 今後対応していきたい。

○資料38頁の全体事業費の増加については、当初費用と変更後費用を提示頂いた上で、増減額を示して頂きたい。増減割合がどの程度なのかを示すことも大事なのではないかと。

→ 今後対応していきたい。

○地質関係で事業費が増大しているが、構想段階から最善の地質調査ができていたら、果たして事業費を節減できた可能性があったのかどうか検証して頂きたい。過去に、設計の総点検を実施されたと思うが、地質の総点検というものが必要な時期に来ているのではないかと。B/CのC、コストを最初から小さくする努力が、これからの四国にとって、ますます重要になるのではないかと感じるので、今すぐ、この事業でというのではないが、是非ご検討頂きたい。

→ 地質による事業費増加については、前回ご指摘を頂いてから、高知の事務所を中心に検討しているところであるので、もう少し時間を頂きたい。どういう評価、どういうやり方で節減で

きるのかが見えてくれば、事業の仕組みとかやり方の中に、少しでも反映させてきたいと思っているので、引き続きご指導をお願いしたい。

○事業費が60億円増加するという事は、四国の道路整備全体で見れば、他の道路整備の予算が減るということか。そうなれば、四国8の字ネットワークの整備自体が遅れるということにもなるのか。

→ 特殊事情があれば、その分を考慮して四国の道路予算が増えるということもあるが、一般的には他の事業費を減らさざるを得ない。

○事業期間の短縮について、事業評価ではどう見れば良いのか。過去に森地先生らが時間管理の概念などを議論されていたと思うが、予定よりも工事が早く終わること、あるいは逆に工事が伸びたことをB/Cの中でどの様に捉えていくのかという議論が、現段階でどうなってるのか、もしご存じだったら教えていただきたい。

→ 時間短縮の効果は、B/Cの算定には連動していない。マニュアルで算定できるものだけに限定している。一方、事業のコスト縮減としては、時間短縮だけでなく、間接的な効果等も含めて幅広く捉えている。

2) 一般国道32号 綾南・綾歌・満濃バイパス

○全事業の便益は平成12年から発生しているが、過去に発生した便益は、どういう評価になっているのか。つまり、将来発生する便益は、現在価値化で割り引かれるが、過去に発生した便益は、どの様に処理されるのか。

→ 資料55頁の横表の一番右側に合計の便益と現在価値化したものを記載している。過去の便益も、将来のものと同様にデフレーターと社会的割引率4%を用いて現在価値化している。

○過去の便益の場合は割増しとなるが、それは一般的な方法なのか。

→ 一般的にこの様に評価している。

○資料3頁の「2. 主な事業の経緯」によると、この事業は、事業化から供用まで非常に長期間を要しており、合意形成に苦労したのではないかと推測する。事業のスピードアップも大事なことであり、合意形成に当たって、どの様な苦労があったのかを伝えることで、住民が行政に物申すことに対して責任を持つ、責任を持って発言する人を育てられると思う。この事業に限った話ではないが、今後、そういうこともご検討頂きたい。

→ 合意形成に時間を要する事業もあるので、その様な点も含めて資料作成をしていきたい。

3) 一般国道11号 小松バイパス

○資料29頁の総便益について、備考欄に変更点を書いているが、随分数値が下がっているため、補足説明をお願いしたい。

→ 計画交通量の見直し及びマニュアルの改訂による減少と併せて、現在の供用区間が今治小松自動車道のいよ小松北ICの前後区間に限られていることから、暫定供用に伴う事業効果がまだ出ていないために、思ったよりも大幅に便益が下がった状況である。

○資料40頁では、残りの区間の供用を平成42年で計算されているが、進捗状況としては用

地進捗率0%であり、その点、どの様な見込みを持っているのか。

→ 資料30頁に記載の通り、周囲状況の変化もあり、今後の展開については、もう少し検討した上で進めていきたいと考えている。

○事業は重要だけれども、予算面の事情があって見合わせている状況の様だが、これを進めるためにはどうすれば良いのか考える必要があるのではないか。具体的には、当初の事業執行計画はどうだったのか。そして、進捗率が急激に低下した時と、その要因は何であったのか。この事業のリスク要因というものは、一体どういうものだったのか。

今後、この様な事業のリスク要因が今まで以上に高まってくる様に思われるので、厳しい状況の中で、どうやって事業のリスクマネジメントをしていくべきなのかを考えて頂きたい。本当に必要なものは、強い気持ちをもって実施して頂きたい。

→ この事業は、今治小松自動車道と接続しており、短い区間での供用だが、沿道には工場の立地もあって、地域の発展には重要かつ必要な事業であると考えている。渋滞が発生している区間もあり、それを少しでも解消するために、今後の展開を検討しているところであり、ご意見を頂きながら進めていきたい。

4)吉野川直轄砂防事業

○この事業は、長期間、多数の地点で同時進行していくもので、30年という計画期間を考えると、当然重要な箇所から順次進められると思われるが、優先順位の考え方、例えば、定量的にリスクマップとか、あるいは順位付けをするためのツールみたいなものがあるのかどうか、そのあたりのマネジメントについて説明頂きたい。

→ 基本的に網羅的ではなくて、役場や支所と周辺の集落、あと、地域の防災拠点となる様な基幹集落を優先的に考えている。事業区域内に、この様な集落は24カ所あり、そういうところを30年で優先的に事業実施することとしている。なお、一昨年より、発生土砂量を抑制するという面で効果の高いところから事業を実施するとどの様になるのか検討しているが、まだ具体的などころまでは至っていない。

○四国の状況は判ったが、他地整での取り組み状況は如何か。

→ 全国的に30年間の中期計画を作って、その中で優先度の高いところから実施することになっている。優先順位の決め方については、まだシステムチェックなどところまでは至っていない。

○事業の定量的評価は、公共事業全体の問題でもあるので、ぜひ研究してもらいたい。

○資料7頁の表で「事業費約860億円(建設のみ)」とあるが、調査・設計を含んだ建設費用で良いか。

→ そうである。維持管理費を除いているということ。

○資料20頁のBについて、素人的には、砂防事業の便益は、軽減できたであろう被害額に、実際に軽減できた被害額を足して、軽減できなかった被害額を引いたものと考えられる。22頁のイシガ谷では、堰堤が無かったら相当な被害が発生した訳で、あったから防げた損害というのは、Bの中に入っているのか。また、実際に出てしまった損害というものも、多少Bのマイナスの要因として考慮されているのか。

→ 今回の便益は、今後30年間の事業を対象にしているので、過去に実施した事業の便益は含まれていない。砂防事業の便益は、主に、下流が中心である氾濫被害を抑制する効果と、土石流によって被害を受ける人家とか公共施設とかを守る効果の二つがある。

氾濫被害の軽減効果は、河川事業と同様な考え方で、事業をした時・しなかった時で、下流の氾濫被害がどれだけ減るのかをシミュレーションによって算定して、その発生確率を掛けて合計したもの。一方、土石流による被害の軽減効果は、別のマニュアルがあって、100年に一回の大雨など、それぞれの雨による発生土砂が、どういった箇所に溢れて、公共施設なり人家を壊すのかというシミュレーションによって算定して、その発生確率を掛けて合計したもの。

それぞれのマニュアルに基づいて算定している。

○事業期間の途中で災害が発生して、それを食い止められた場合と、食い止められなかった場合では、計画自体の評価結果が変わってくる様に思われるが、これまでに、途中段階で、当初計画を評価してきているのか。

→ 直接的ではないが、マニュアル作成時には、実際の事例から、土砂の広がりや被害額の調査を行っているので、間接的には反映されていると考えられる。

○資料21頁の表7において、いろいろな効果があるが、これを階層的に表すことも意味があるのではないかと。被害を階層的に整理して頂いて、ここまではマニュアルでカバーできる被害額で、こちらはまだマニュアルで整理されていない被害額なので参考値として試算して頂きますという様に頂けると、よりわかりやすくなるのではないかと。

→ 被害額の算定については、計測できるものだけに割り切っているが、計測できない部分でも、当然効果として期待されているものも多々あるので、引き続き勉強していきたい。

○B/CのBの代わりに何か、A/Cとか、Aは安心(Assurance)とか安全かもしれないが、何かそういうようなものも、中長期的に出して行って、本当に人々の暮らしの安全安心に役に立っているということ表現して頂ければ良いと感じる。

→ 参考にして取り組んでいきたい。

○中期計画を定めて、定期的に評価していくことは良いのだが、河川事業の場合は、優先順位をつけて効果の高いところからやっていると、残事業の便益が小さくて仕上がらない、堤防が繋がらない可能性が危惧されるが、どのように考えているか。

→ 事業効果の高いところから事業を進めると、必然的に残事業B/Cが低くなっていくが、B/Cは全体事業と残事業の両面で評価をすることになっており、仮に残事業が1を割ったとしても、人命財産を守るという観点などから総合的に評価していきたいと考えている。

○資料の最終頁の費用便益分析比の算出資料では、30年間の施設整備の順番を考慮して、それに基づいて便益算定しているということで良いか。

→ 30年間に整備する施設は具体的に抽出しているが、順位付けや年度計画まではできていない。便益算定は、開始地点のゼロと30年後の便益を単純に比例配分している。