

平成24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24年10月1日(月) 13時30分~15時45分
2. 会場 : 高松サンポート合同庁舎 13階 1306・1307会議室
3. 出席者
委員 : 矢田部委員長、岡部委員、高塚委員、中野委員、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
 - ・ 委員長代理に中野委員を指名
 - ・ 再評価審議
 - 1) 吉野川直轄河川改修事業
 - 2) 肱川直轄河川改修事業
 - 3) 一般国道55号 高知南国道路
 - 4) 一般国道55号 南国安芸道路
 - 5) 一般国道55号 大山道路
 - 6) 一般国道11号 大内白鳥バイパス
 - 7) 一般国道11号 豊中観音寺拡幅
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) 吉野川直轄河川改修事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 2) 肱川直轄河川改修事業
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 3) 一般国道55号 高知南国道路
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 4) 一般国道55号 南国安芸道路
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 5) 一般国道55号 大山道路
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 6) 一般国道11号 大内白鳥バイパス
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
 - 7) 一般国道11号 豊中観音寺拡幅
「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）
・再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

1) 吉野川直轄河川改修事業

- 今回の再評価は、治水対策と地震・津波対策が対象となるが、「今回再評価時」と、参考に示された「治水対策のみ」の総便益が同じである。便益が同じということは、地震・津波対策による、治水に寄与する効果はないのか。
 - 地震・津波については、便益として計上する基準が明確に定まっていないため、敢えて除いて評価している。
- 地震・津波対策を実施すれば、治水の何某かの効果があるため便益に含めるべき。
 - 整備完了前に、大きな地震・津波によって、施設の一部が損害を受けてしまう可能性はあるのか。その場合、復旧費用は整備費用の中に含める必要はないのか。
 - 整備計画の途中で大きな被災を受けることは、充分あり得るが、そこは、割り切りで考えていない。途中で被災した場合など、災害時は予算制度上別枠。
 - 事業を円滑に進めていくプロジェクトマネジメント上のリスクとして、一番大きなリスクと考えているものは何か。
 - 一番大きなハードルは用地買収であり、地域と地権者の理解を頂くことが、一番大きなリスクである。
 - 便益の試算額は、関連する徳島県の事業も完了する前提で、便益計上していくということだが、徳島県の事業に遅れが出た場合は、この便益額も大きく減る可能性がある。徳島県との協力体制はどうなっているのか。
 - 4月から調整会議を設け、意見交換を行うなど調節しながら進めている。
 - 費用対効果分析結果グラフにおいて、前回の評価時は年度予算に応じて毎年度、便益換算しているが、今回は一連の事業完了後に初めて便益が発現する方式に変更している。ひとつ一つの築堤毎に効果が発現するという考え方は無いのか。
 - 堤防であれば、例えば山から山の間の一連の区間の施設が完成した時点で、効果を計上している。樋門であれば整備している時は計上しないで、完成した時に便益換算し計上している。
 - 治水事業による災害抑制により、人的被害や家屋被害が、どの程度軽減できるか、説明に加えられるたい。

2) 肱川直轄河川改修事業

- 前は昭和42年から平成39年の61年間の工事実施基本計画に基づいて評価していて、今回は平成16年から平成39年の河川整備計画に基づいて評価している。そして更に当面の7年間の評価をしている。これらは違うものであるため、費用便益の主な変動要因の原因が分かりにくい。

→ 平成7年にかなり大きな洪水被害を受けており、平成7年から11年で、かなりの予算をつぎ込んで、低いながらも一定レベルの確率規模（10年から15年）にあがっている。ここでかなりの便益効果があがっており、今回は、そういうことも加味して、工事实施基本計画の昭和42年から平成40年ぐらいまでの全体で評価している。

今回は、河川整備計画に基づく30年間の事業費、便益で評価したものである。

○ 東大洲地区では資産が増えてきているようであり、事業を実施することの社会的な意義は高まっており、経緯を上手に説明して頂くことにより、国土交通省の事業に対する一般の方々の理解が増すので、上手にコミュニケーションして頂きたい。

3) 一般国道55号 高知南国道路

4) 一般国道55号 南国安芸道路

○ 救急医療施設へのアクセス向上による便益を試算しているが、非常に重要な内容であり、今後、地方部の道路整備をしていく時に、まさにこういう視点が効いてくる。高知南国道路の場合は、50年間で59から84億円程度の救急医療に関する便益が出るという試算になっているが、29ページの3便益に足し合わせればB/Cはいくらになるのか。

→ 低い方は1.06、高い方は1.08になる。

○ 南国安芸道路では、高知南国道路がない状況で考えて、50年間で11～15億円という理解でよいか。

→ 高知南国道路はあるが、with、withoutは南国安芸道路はある。高知南国道路はネットワークとしてはあるという計算である。

○ 高規格道路の防災効果について、高知県内は津波被害が心配されている中で、沿岸部を通る高規格道路では、住民が避難することも考えていると思うが、四国の道路整備では、津波対策との連携を積極的にアピールする必要がある。今後そういう便益をどう見て行くのか。地元の要望はどうか。それに対してどう対応を考えているか。

→ 防災効果の計上努力はしており、防災面の効果が特に大きい事業は、便益の試算をしている。ただ、道路を避難場所にすることで、助かる命の計算は難しく、今から検討する状況。

また、地元の要望では、沿線の色々な地区から道路へ避難したいといった要望が来ており、我々も前向きに検討を進めたいと考えており、各所で調整を進めている。

○ 資料-5 高知南国道路の30頁の感度分析の事業全体の表で、1番目の※印で、事業費は残事業費の単純価値を示すとあり、1番下の表の2つの※印で、総費用欄の[]内の数値は維持管理費を除く全体事業費(単純合計)とある。この単純価値と単純合計の違いは何か。

→ 単純価値と単純合計は同じ考え。(※資料修正済み)

○ 高知南国道路は命の道路で、不可欠だが、物部川に橋脚を立てる構造になった場合、水中生物への影響が最小限となる配慮、地元の方々との協議をお願いしたい。

→ 関係者に意見を聞きながら影響が少なくなるように工夫したい。

○ 平成 21 年度の再評価時に比べて、地震・津波対策面で強化したところはあるか。そうすることが、早期整備へつながる。

→ 今後、高知県より詳細な浸水水位が出されるため、そのことも見据え、より強い、より命の道になるように検討を進めたい。

5) 一般国道 55 号 大山道路

○ 当該道路整備により、長期間の通行止めや、迂回路がなく孤立が心配される地域はなくなるのか。また、そのための唯一の区間なのか。もしくは、他にも同様の区間は残るのか。

→ この区間には、迂回路がないという現状はそのとおり。高知県東部は、国道 55 号を基幹道路にして、山の方に入っていくのが一般的な形状になっており、こういった所は、他にもある。ただ、その中でも、この区間は、特に災害に対して弱く、越波が平成 10 年以降に 3～4 回、土砂崩落も数回発生しており、優先して整備を進めている。

○ 他にもいくつか候補があって、優先順位をつけ、事業展開している状況か。

→ この道路は、今後、8 の字ネットワークとして、順次つないでいく計画であり、優先順位を立て早期に推進していきたい。

○ 20 頁の感度分析で、変動要因が 3 つあり、事業期間の変動ケースが ± 20 % になっているが、高知南国、南国安芸では、事業期間が長い場合工期が延びる状況が想定できるが、大山道路で事業期間を他の変動の割合の 2 倍にしている理由は何故か。

→ 事業期間の長短によって、リスクが変わる認識はあるが、事業評価分析マニュアルに基づいて、事業期間の長短に関わらず、20 % で設定している。

6) 一般国道 11 号 大内白鳥バイパス

○ 24 頁の地盤改良に関して、地盤改良対策費とトンネル工事費で、43 億円追加予算が計上されているが、これによる他事業ができなくなるとか、遅れるような影響はなかったか。

→ 少なくとも私どもの事務所で担当している事業では、影響はなかった。

○ 感度分析において、それぞれの事業を執行する時の不確実性には、どんなものがあり、それがどれぐらいの幅があるのか、もう少し丁寧に見る必要がある。

それは、他事業への影響を極力減らすためにも大事ではないか。今回、地質による膨れ幅は、事前にどの程度みていたのか。そして、改善する余地があるとすれば、どういうところを改善できるのか。

→ 感度分析の幅は、十分な検討ができていないが、事業費は、数年前から設計に応じて、実際に終わった事業を参考に試行錯誤しながら、不確実性を盛り込んでいる。

○ この地域は、高松道(高速道路)が走っている区間で、平日、高速道路は混雑していない。このような状況で、バイパスを作ることが正しい選択なのか。

ここでの B/C は、現行料金を元に試算したということだが、その裏側には使われていないような高速道路が存在しており、なおかつ、4 車線化も行われるわけです。料金政策により、地方の高速道路をもっと使うようにしていかないと、資源の有効利用にはならない。今後はそういうことを、国土

交通省で積極的に考えて頂きたい。

→ 料金政策を考えていくことは大切だが、今回は、そこまでは検討していない。ただ、本道は、元々、内々交通の割合が大きく占めており、仮に高速道路が良くなっても、現道交通が残ると想定している。

○ 例えば、東かがわ市役所から隣のさぬき市役所に行く時には、夕方は、国道は混んでいるが、高速道路ではスムーズに行ける。そういう経験もしており、どれぐらいの通過交通と、内々の移動があるのかを、もう少し調べて頂けたら説得力があった。

→ 高速道路利用の9割以上が長い距離を走る交通であり、東かがわ市からさぬき市に行くような内々の移動は、ほぼ100%国道を走っている。

○ 内々の移動でも気軽に高速道路を利用してもらう方が良いのではないかと考えた次第。

7) 一般国道11号 豊中観音寺拡幅

○ バイパスではなく、4車線拡幅とした理由は何か。

→ バイパスのような事業形態での比較検討も行っているが、コスト面や利便性など色々な比較の結果、この地区は現道拡幅が一番良いという結論になった。

○ 25頁によると用地取得があまり進んでいない。この事業は、相当長い期間がかかる事業で用地担当者も苦労があると思うが、長期事業を行う際の担当者のモチベーションを維持、向上するために、どのような工夫をしているのか。

→ 用地着手が平成22年度で、境界確定や交渉である程度の期間がかかるため、31%という数字はモチベーションを下げるほどの低さではなく、むしろ、地元の三豊市、観音寺市に協力頂き積極的に進めていくところ。

8) 全体をとおして

○ 今後、地震、防災対策を進める上で、当然、工事費の上乗せが発生する。こうした場合に、現状の便益の見積もり方法では、地震、防災対策を進めた部分でベネフィットが見込めない状況が出てくるように思う。公共事業費に対して、社会の目は厳しくなっているが、そうした中でもB/Cが、充分あり高い数字があるので、事業を推進するのだということを積極的に提示する必要がある。そのためには、防災効果に対する便益と見積もり方法が充分決まっていない状況は分かるが、政府の方針を待つのではなく、四国方式として、国に提案していくような取り組みを進めて頂きたい。

○ これまで、事業評価にあたり、最初はマニュアルがない状況の中、それぞれ工夫、苦心されて実施してきた。その積み重ねがマニュアルの策定、改訂に結びついている。それが出来たことにより、安心して事業評価を実施している面があるが、同時に、まだ改訂していかなければならない分野、組み込まなければならぬ分野に対して、改訂し続けていくことも必要。現在のマニュアルを遵守する気持ちは必要で、これからも大切にすると同時に新しくマニュアルを作っていく雰囲気や四国地整で、創出して頂きたい。