

1. 日 時 : 平成27年12月8日(火) 13:30~16:15

2. 会 場 : 高松サポート合同庁舎 13階会議室

3. 出席者

委 員 : 矢田部委員長、公受委員、岡部委員、高塚委員、渡邊委員

四国地整 : 局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、河川部長、道路部長
港湾空港部長、用地部長 他

4. 議事内容

○再評価審議(2件)

- ・鹿野川ダム改造事業
- ・宿毛湾港池島地区防波堤整備事業

○事後評価審議(7件)

- ・物部川特定構造物改築事業(後川樋門)
- ・一般国道440号 地芳道路
- ・四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘~窪川
- ・高松港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- ・今治港富田地区国際物流ターミナル整備事業
- ・徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業
- ・徳島飛行場滑走路延長事業

○報告(1件)

- ・吉野川直轄河川改修事業

5. 審議結果等

○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。

- ・鹿野川ダム改造事業
- ・宿毛湾港池島地区防波堤整備事業

【結論】

「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。

- ・物部川特定構造物改築事業(後川樋門)
- ・四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘~窪川
- ・高松港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- ・今治港富田地区国際物流ターミナル整備事業
- ・徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業

- ・徳島飛行場滑走路延長事業

【結論】上記6件

「今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性、事業評価手法の見直しの必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。

- ・一般国道440号 地芳道路

【結論】

「今後の事業評価の必要性、改善措置の必要性はない。引き続き、地域や事業の特性を考慮した評価手法について検討していく」とする事業者の判断は「妥当」である。

6. 報告結果

- ・吉野川直轄河川改修事業の審議結果について報告を行った。

7. 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

・鹿野川ダム改造事業

- 掘削機械の規格をRT-200からRT-300に増強しているが、当初からRT-300を使用する考えはなかったのか。

→ 通常、直径2mの掘削孔に見合う規格はRT-200であるため、この規格で当初計画を立てていたが、想定外の摩擦によりケーシングが回らない状況に陥ったため、最大級の規格RT-300にせざるを得ない状況になった。

- 余裕を持って対策をすれば、今回のような想定外の地質にも十分対応出来る反面、過剰設計等の財務的なリスクも負うことになる。現場では、この2種類の違うリスクの中で、ギリギリの選択をしなければならないことが求められるのだと思う。是非、この事業についても地質調査等の事後評価を行い、将来の事業の教訓にして頂ければと思う。

→ 事業の最後に工事記録等を十分とりまとめ、コストとの比較はあるが、より柔軟性の高い工期設定を検討するなど、将来事業に活かしていきたい。

・宿毛湾港池島地区防波堤整備事業

- 高潮浸水被害だけではなく津波浸水被害についても、この防波堤整備を踏まえて検証しているのか。
- 宿毛を含めて、高知県全体で津波浸水被害シミュレーション等を実施している。防波堤に関しては、当該市街地の津波浸水被害を幾ばくか減少させる効果がある。

- 岩礁除去は、事業開始前から議論出来なかったのか。今回、事業途中に変更したことでコストが増額するならば、どの段階で調整すべきなのかを考えることがとても重要である。

→ 当初は、基準として必要な就航幅を確保するという前提で事業計画を立てるが、この宿毛湾港は近年の船舶大型化及び大型旅客船の就航に伴い、地元行政、海事関係者、学識経験者との委員会を開催し、その中で風波浪による岩礁乗り上げの懸念に対する意見があり、撤去を決定しているが、変更の

タイミングについては今後、教訓として考えていく必要がある。

- 船体部品の生産を宿毛工場に集約する話は、どれくらい長期的に安定して見込めるものなのか。
→ 船体部品の取扱量の設定は、企業ヒアリング以外に近年の造船事業による日本全体の状況も踏まえて設定しており、今後は古い船の代替事業が増えてくると想定している。
この造船会社も、より広い土地が確保できる宿毛への工場集約による効率的な生産を考えており、行政としても必要性があると考え整備を進めている。
- 費用便益比算出資料にある「社会的割引率」の割引くという表現は正しいのだろうか。例えば「現在価値変換変数」とか、もう少し表現を今後検討して頂きたい。
- 感度分析について、今回の事業は2割増であるため、プラス20%の感度分析があっても良かったのではないかと。
→ 分析は、マニュアルに沿って実施しているが、今後類似の事業が出てきた場合は、ケースに応じ適用を考えていきたい。
- 手戻りはないという話であるが、岩礁撤去に伴って、作業船の回航方法、上部工の施工方法が見直されるというのは、当初含めていけば生じなかったのか。また、今回発生した追加費用はいくらか。
→ 手戻りというのは、工程的な手戻りであり、費用は岩礁撤去により増加している。回航費については、当初関西方面から持ってくるものを近隣工事との調整をする前提で片道のみ計上していたが、今回は往復で計上することで7億円の増額が発生している。

■事後評価対象事業

・物部川特定構造物改築事業（後川樋門）

- 事後評価における費用対効果分析の実施において、最新の資産等を考慮した現時点での評価について算出の意味はあると思うが、新規事業採択時（平成19年）を評価時点として算出することでコストや工期縮減の増減による影響がより明確に分かるのではないかと。
→ マニュアルに沿って評価をしているが、ご意見について上部機関とも相談し検討していきたい。

・一般国道440号 地芳道路

・四国横断自動車道 阿南四万十線 須崎新荘～窪川

【共通】

- 評価手法については、引き続き3便益以外の効果も検討いただきたい。
- 効果も大切であるが、コストの部分に関しても、何故上がったのか、下げることが出来たのかを、経緯や理由を含めてしっかりと分析し、説明していくことが必要と考える。
→ 今後は、コストの増減部分についても分析を行い、情報発信できる様に検討していきたい。

【一般国道440号 地芳道路】

- これほど劇的にB/Cが下がったのは、今後の事業評価をする上で非常に貴重なケースであり、これ

までの評価結果を経年的に整理し、原因を別途分析しておいてはどうか。

- 社会が変わっていくなかで、この事業に期待される目的がどのように変遷していったのか。今回説明にあった県境を跨いだ地域間交流や地域産業の支援、移住促進などは、事業化後に加わって大きな花を咲かせたのかも知れない。今後さらに花開くものもあるため、みんなで丁寧に温かく見守っていく姿勢も必要である。
 - 新たな効果は、引き続き分析するとともに、新たな効果を少しでも一般の方々に分かって頂けるよう、「ストック効果」の情報発信に努めているところである。
- 今回のようなB/Cが小さい事業の妥当性をどのように評価し、伝えていくかを考えた時に、プロジェクトが成功しているか否かを判断するひとつの有力な材料は、事業目的が達成されているかどうかを見ることである。こういう目的で事業を企画・立案・実行し、その結果として事業目的が達成出来ていると堂々と言うことが出来れば、B/Cの議論は少し横に置いてもいいのではないかと思う。

・高松港海岸直轄海岸保全施設整備事業

- 「費用便益分析の算定根拠となった要因の変化」を説明したのにB/Cは「参考」表記となっていたり、「事業実施による環境の変化」、「社会情勢等の変化」という項目は分かりづらいので、「事業の効果」とか「波及効果」とかもっと明確にすべきではないか。もう少し資料を分かりやすくすべき。
 - マニュアル上、B/Cの数字ではなく算定根拠となる社会経済情勢等の変化に特筆すべきものがあつたかどうかという観点で評価をしている。表現方法は指摘のとおりだが、マニュアルの項目に従って評価している。

・今治港富田地区国際物流ターミナル整備事業

- 前回の再評価と比べてB/Cが2.6から1.9に下がっているが、事業費の変化もなく、便益についても貨物量予測と実績も大きな差は見られないが、大きく下がった理由を教えてください。
 - 基準年度の見直しにより、過去に発生している費用が現在価値化した時に大きく膨らみ、また同様に便益も膨らむが、その両方のバランスにより今回下がっている。

・徳島小松島港赤石地区国際物流ターミナル整備事業

特になし

・徳島飛行場滑走路延長事業

- 費用便益分析の供給者便益が前回評価と比較して、約500億円減っているのもう少し詳細を教えてください。
 - 供給者便益としては、着陸料、航行援助施設利用料、航空機燃料税等を見込んでおり、その中でも着陸料の減免措置や大型の航空機材を見込んで算出しているため、収入分が減っている状況である。
- 供給者便益は、この費用便益分析の便益に含めるべきものなのか。道路や港湾ではこのような着陸料に相当するものは便益には含めないが、空港だけ含めている理由は教えてください。
 - 施設整備によって、その就航させている航空会社における増収が新たに見込まれるものを計上して

いる。今まで発生していなかった人の移動が新たに発生するということが、利便が高まることによって見込まれるため、入れるべきものと考えている。

- 事業評価の費用便益分析も国家経済の視点から資源の有効的な活用状況を判断していく経済分析に相当すると考えているが、供給者とか事業者に対する収入は将来的には除くべきものではないのか。そうすることにより、他事業との整合性が図れるのではないか。
- 施設整備によって、付加的に発生している価値であるため、施設整備によって発生する余剰として便益に計上すること自体は、間違いではないと考えている。

以上