

## 令和7年度 第3回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事要旨

1. 日時: 令和7年12月5日(金) 14:00~16:10

2. 場所: 高松サンポート合同庁舎 災害対策室

3. 出席者

委員: 上田委員長、浅川委員、岡田委員、森岡委員、山中委員

(8名中5名出席)

四国地整: 局長、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、営繕部長 他

■対象事業一覧、事業再評価案件の重点化・効率化判定について、事務局(案)が了承された。

(上記について、事務局から「資料-4」により説明)

■再評価対応方針(原案)の審議

・重信川水系直轄砂防事業

(上記について、事務局から「資料-5-1」により説明)

●委員長

それでは審議に入る。各委員、ご意見などあるか。

●委員

資料10ページをお願いします。土砂の流入の抑制によってかなり被害軽減されているという説明のスライドと思う。確率規模1/100では、完全に事業実施後には氾濫がないことを具体的な数字も説明があった。土砂が約1.2m 堆積し、そして約0.7m の水位上昇があり、この氾濫が起きるところを流入土砂の抑制によりそれがゼロになるということだが、確率規模1/150になると、下流側で浸水面積が増えるという、この差は、土砂流出量の違いではなく、河道勾配や下流地形など、別の水理的要因によって氾濫被害が拡大するという理解でよいか。

●事務局

確率規模1/150については、図にあるように、対策後も氾濫の被害の影響、特に下流に残る計算結果になっている。計算内容を確認したが、下流は、勾配が緩くなるなどの影響もあり、すべての土砂を中期計画だけで止めることはできないので、一部土砂が下流まで到達し、その結果、下流では氾濫による被害が残る結果になっている。

●委員

承知した。

●委員

今の質問の続きだが、この確率規模1/150については、事業実施後に、下流で被害が残るということだが、この事業によっては防げないということだろうが、下流域の浸水を縮小していく上でほかの手立てはあるのか。

●事務局

今回のシミュレーションについては、砂防事業において、確率規模1/150の洪水についてどれだけ効果があるかを示している。重信川では、今後の河川整備として堤防整備や河道掘削など様々な整備を同時進行で進めていくことによって、被害を軽減させていくことになる。河川整備計画の目標は30年程度となっているが、この期間でできることを行い、被害をできるだけ減らすために取り組んでいる。

●委員

わかった。下流域は、空港があり、非常に重要な企業がある大切な地域でもあるので、ぜひ取り組みをお願いする。

●委員

今回、B/C の計算にあたっては、確率規模1/150で計算しているのか、1/100で計算しているのか。基準マニュアルが改正されたことによって土砂量が出てきたので、それに対応してコストが上がる。しかし、B/C で言うと、前回よりも上がっている。その要因は物価高もあるが、精神的損害額が上がったことによるもの。この精神的損害額は、死者あたりになるのか。もう少しここを説明していただきたい。

●事務局

それでは、まず一点目の B/C の算定対象とした事象については、確率規模1/100、1/150、それ以外にもさまざまな確率での被害額を想定している。それに確率ごとの重み付けをし、算出している。次に、この B/C が高くなった要因として、こちらから説明した精神的損害額についてだが、こちらは、いわゆる突発的な事故とか、災害に対する便益の算出という形で、お亡くなりになった方に対しての、精神的な損害を数値化し算出したものである。土石流の災害は、突発的に襲ってくるものなので、損害額の算定方法を適用する形で、便益を算出している。

●委員

一点目、承知した。二点目、精神的損害額は、およそ6億円という説明だったが精神的損害額の中には、家が流出した時の財産に対しての補償も含まれているのか。

●事務局

精神的損害額については、例えば被害にあった方が死亡された、あるいは負傷することによって、ご本人が被る痛み、苦しみ、その他生活の質の低下などを計上したものと認識している。費用便益分析の技術指針の改定が令和6年にあり、精神的損害額の金額が変わっている。その中には、人的損失額として、財産的損害額、精神的損害額によって構成されているもので、死亡リスクを削減することをアンケート調査し、そこから分析された金額である。

●委員

アンケートは CVM という形で事業ごとに定まるのではなくて、事業の B を算出する際の一つの方法として、精神的被害額が入っていて、その金額は事業ごとに決まるのではなくて、一括で決まっているという理解でよいか。

●事務局

はい。技術指針に基づいて、事業ごとではなく全国で決まっている金額である。

●委員

そうすると、他の案件も含めて、この項目が入っている場合には、B の値の影響が大きいと理解して良いか。

●事務局

はい。国交省所管の公共事業の評価でも同様の金額を使っている。

●委員

承知した。

●委員

私も同じところが気になったが、被害に遭う人の人数は砂防工事によって減っているはず。しかし、一人一人の単価が、3倍ぐらい上がっていて、掛け算しているから結構な額になっていると思う。要す

るに今示されている資料の中で、便益のうちのどの部分、どれくらいの額が精神的損害額として計上されているのか。そして、この一人当たりおよそ6億円かける何人なのかということ、この内訳が見えないので、質問が集中しているのだと思われる。だいたい結構なので、それを教えて頂きたい。

●事務局

金額については今、手元に正確な資料がないが、人数は123戸に係数をかけて、およそ90名(後述にて33名に修正)が、今回の事業によって効果を現すといった形で、精神的損害額を見込んでいる。

●委員

それが資料に書いてあったら、質問が出なかったと思う。

●委員長

本日欠席の委員から、何かご意見を伺っているか。

●事務局

特段の意見はいただいていない。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。『事業を継続』とする、事業者の判断は、妥当いうことでよいか。

(異議なし)

・高知港海岸 直轄海岸保全施設整備事業

(上記について、事務局から「資料-5-2」により説明)

●委員長

それでは審議に入る。各委員、ご意見などあるか。

●委員

12枚目のリード文の2点目に関し、粘り強い化を行うことにより、最大津波(L2津波)に対し避難時間確保の遅延効果が期待できるとある。この点について、施設被害は生じるものの、人的被害が抑制されることにより、便益(B)が増加すると理解してよいか。

●事務局

人的被害は貨幣換算を行っておらず、定性的効果としている。

●委員

承知した。21枚目の『現時点で見通す事が困難な事項』の『②新技術基準への適合』に関し、今後、新しい設計基準が出ると、未施工箇所の設計が変わる可能性があると思えるが、おそらく新基準は現行基準より求める要求が高くなると思われる。そうなると、これまで整備した箇所より、整備水準が高いものを造成することとなり、全体として見ると、先行整備区間と新基準適用区間との間で、耐力や安全度に差が生じ、相対的に弱点となる区間が生まれる可能性があると思える。設計基準の改訂を考慮して整備することは大事と考えるが、このような整備水準が変わり、従前に整備した箇所が相対的に弱いとなるような事例は、よくあることか。

●事務局

東日本大震災を教訓に、津波対策について、色々な知見が蓄積され取り組みが行われているところ。実際、津波の浸透流対策などで構造上の工夫などを行うことはあるため整備水準は高くなってい

る状況。一方、設計済の箇所に対して新基準を『適用する』、『適用しない』の判断については、遡ってまでは適用しない方針で現在、事業を進めているところ。

●委員

懸念した内容は、基準が、例えばL1津波とL2津波のように津波高さが変わった際、ある場所はL2対応で整備したとして整備高さが高いが、ある場所では従前整備のため、整備高さが低く、そこから浸水が発生するのではないかとの観点である。基準改訂前に整備した施工区間は、基準改訂後の整備区間と比較すると相対的に脆弱となり、被害が発生しやすい区間になる可能性があるのではないかと考え、この点を確認した。

●事務局

そのようなリスクはあるかもしれないが、現在、整備を行っている箇所については、そのような問題は起こっていない。

●事務局

整備高さは、設計基準よりも津波の高さで決まるため、高さが不揃いになることはない。設計基準の改訂によって断面の強度や厚みが変わるが、若干の差であれば対策の必要ないと判断する場合と、補強が必要になると判断する場合がある。その判断はその時にならないと分からない。

●委員

承知した。

●委員長

他、いかがか。

●委員

10枚目の『現場・自然条件への対応』に関して、左側に記載がある土質柱状図に想定よりも硬質地盤が確認されたとあるが、N値が平均33の沖積礫質土層の間に、N値が平均48の沖積砂質土層が入っているため、地盤上、それほど大きな値ではない。砂質土層は礫が入っていないため、私の推定であるが、当初、圧入打設しようとしたけれど、大きな礫が入っていたため圧入できなかった。よって鋼管杭で打つことになったとの理解で読み取るが、当初の地盤を楽観的に見すぎている感が強いのではないか。

●事務局

元々の構造として、鋼管杭での施工を想定している箇所に、地震対策のため基盤層まで打ち込む予定であった。実施工を行うと打設できない箇所があり、先行掘削や試掘をしながら確認したところ、工法変更が必要になった。

●委員

打設できなかった理由を精査頂き、今後の対策に活かして頂きたい。打設できなかった理由は大きな玉石やガラが入っており硬かったと想定されるためである。

●事務局

承知した。

●委員長

他、いかがか。

●委員

18枚目の資産評価額データの見直しに関して、総便益(B)が上昇した理由として、資産評価額が変わったとの項目があった。今回評価は前回評価と同じ津波浸水面積であるため、資産の評価額が変

わったと考える必要があるが、人口の増加や工場が新設された背景はないため、なぜここまで金額が上がる点が、少し不思議なところである。

●事務局

浸水域には、先ほど説明した一般資産被害額の項目で、家屋資産被害回避便益や事業所資産被害回避便益などがある。当該資産を計算するにあたり、マニュアルに沿って算出を行うが、大きな影響がある箇所の一例を示すと、家屋資産被害では、新築の家を建てる費用が高くなっているため、被害回避便益が大きくなっており前回と比較し約30.9%増となっている。また、公共土木施設資産被害額も前回と比べ、便益が大きくなっている。また、物価変動により、総費用(C)も557億円が990億と約2倍になっている。

●事務局

総便益(B)も4,864億が8,040億で約2倍弱になっており、物価が上がると費用も上がるため、便益も上がる。モノの価値が上がるとのことである。

●委員

1つ前に評価した砂防事業の精神的損害も同様であるが、備考の箇所に、金額の何割ぐらいが、この割合であるというような記載を入れて頂くと、より理解が進むと考えるが、いかがか。

●事務局

全般的に資料改善に努めたいと思う。

●委員

願います。

●委員長

他、いかがか。

●委員

15枚目の現場発生土の流用等で、旧堤防が見つかって、掘り返す必要があり、費用が上がる話があったと同時に、この土砂に関し、有効活用することによって、土砂の搬出などの費用を減らした報告と思ったが、この有効活用がどのようになされているかが少し分からなかった。現状として仮置されている写真まではあるが、その後、高台を造って、避難に役立てるとか道路を造るなどの構想があれば、教えて頂きたい。

●事務局

15枚目にイメージパースを掲載しているが、赤点線で囲まれた箇所に緑地を設ける計画である。この緑地を造成する際に、盛土の材料として転用することを考えている。

●委員

すぐく平らな公園に見えるが、少し高いところもあって避難導線の確保に役立てるとのことか。

●事務局

避難の導線にもなり得ると思う。

●委員

承知した。

●委員長

本日、欠席の委員から何かご意見を伺っているか。

●事務局

コスト増の内容について、事前の調査精度向上の努力をお願いしたいとの意見を頂いている。それに対して当局から、十分に事前調査を行い、取り組んでまいりたいと回答を行っている。

●委員長

意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。

『事業を継続』とする事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせて頂くがよろしいか。

(異議なし)

■事後評価案件(原案)の審議

●一般国道32号 猪ノ鼻道路

(上記について、事務局から「資料-6-1」により説明)

●委員長

それでは審議に入る。委員の皆さんからご意見などいただければと思う。

●委員

この事業に対して利便性も良くなり、評価も上がっていると理解したが、トンネルを通過する人にとっては利便性が良くなり、雪の日も安心して通れるようになり時間も短縮されているが、トンネルによって並行している旧国道沿いに住まれている方にとっては、それほどメリットを感じられてないように思う。

例えば通勤通学者の声に快適に走行できるようになったかという質問に対して、6割しかおらず、交通量がそれほど多く増加しなかった理由としては、過年度と比較して並行する国道の走行速度が上昇したためにトンネルを使っていないかと思うが、旧道沿いに住まわれている方の声をもう少し教えていただきたい。

●事務局

防災事業として捉えてやっているため、当該事業は急勾配急カーブの回避や、災害・通行規制が起きている中で、トンネルによって防災面を強化した道路であり、一定の評価をいただいたと考えているが、旧道沿いに住まわれている方の声までは収集していない。

走行速度の評価について、平成17年と平成27年の評価方法が異なっており、平成17年の時は26キロを想定していたが、平成27年の調査時点で、ETC2.0データから算出することになり43キロという値が出てきた。旧道の速度が20キロ近く速くなったことにより時間短縮効果が減り、便益が減った。

●委員

よくわかった。

●委員長

そのほかはいかがか。

●委員

急ハンドルの減少、事故減少などは良い効果であるが、2ページの表で便益が事前に評価していたものに比べて、開通後相当減っていることが問題視すべきところかと思う。

減った理由が基準年の変更や便益分析マニュアル改訂によるものの割合が大きければ、そこまで問題視すべきではないと思うが、記載している便益変化理由がそれぞれの程度影響しているのかわからないのが気になる。特に並行現道における走行速度について、猪ノ鼻道路が開通して並行現道の交通量が減り、速度が上がったことは良い効果という説明もできるかもしれないが、並行現道の旅

行速度上昇に伴う時間短縮効果の減少の要素が大きいのであれば、効果が減った要因は少し計画に問題があったという話になると思うため、事業の効果について451億が233億になった内訳について、何が大きかったのか教えていただきたい。

●事務局

大きく変わっているのは、速度差の影響が大きく、200億から300億位減っている。一方で、基準年の違いなど、増えた部分もあり、一概にすべてが現道の速度差だけではないが、大きな影響になっているのは間違いない。また、交通量推計手法について、交通量配分モデルなども、やり方が少し変わり、今回厳しくなっており、厳しいやり方で計算すると、今回の結果になっている。それぞれの割合の記載方法などについて、今後事務局で相談し対応する。

●委員

了解した。もちろん、この額では出てこないたくさんの方の便益があることはわかるが、ここが少し気になるところである。

●委員長

その他はいかがか。

私から一点。効果の点について、費用変化の中で維持管理費の増加が上げられているが、どのような理由で維持管理費が増加したのかを教えてください。

●事務局

前回評価時は、毎年1億円ぐらい見込んでいたが、過年度実績ベースで見たその違いである。費用の増額割合としてはほとんどが基準年の変更である。

●委員長

物価も高騰していることから維持管理費も増加したということで理解した。

他よろしいか。また、本日欠席の委員からの意見等はないか。

●事務局

欠席の委員からの意見は特になかった。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたため、ここで意見の整理をおこなう。『今後の事後評価および改善措置の必要性はない』とする事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただくがよろしいか。

(異議なし)

・一般国道56号 中村宿毛道路

(上記について、事務局から「資料-6-2」により説明)

●委員長

それでは審議に入る。委員の皆さんからご意見などいただければと思う。

●委員

9ページ、事業評価手法の見直しの必要性の最後の項目について、この道路は南海トラフの地震が来た時の復興や復旧に非常に重要なルートの一つであるということであるが、このあたりも含めて評価ができれば良いと思うが、どんな手法が考えられるか。

●事務局

今の話は全国的にもいろいろ議論されており、多数の方から道路事業の費用便益については、現

状は貨幣換算できる限定的ないわゆる3便益のみで評価されているが、それ以外、防災面の効果や地域活性化の効果などの効果も多数あるのではないかという意見もいただいております、本省の方でも、議論しているところ。ご指摘の点について、何らかの形で貨幣換算できるものであれば今後見直しをして取り入れたいという意向があるが、今のところは検討中という状況である。

●委員

わかった。

●事務局

一点補足するが、現在の道路事業評価においては、貨幣換算出来る3便益のみを算出している一方で、B/Cの中には加味できていないが、外部便益として防災便益などを算出できるような事業については参考値として算出しているところ。例えば、高い位置の道路を通行していることで津波による被災を回避できる効果や、道路施設へ避難することで被害を回避する効果などである。

●委員

中村宿毛道路に関して言うと、海岸線を通っていないということもあり、津波の影響による外部便益に値するようなものが直接的にはないということがわかった。いずれにしても、復旧に重要なルートであることは間違いのないため、そうした評価手法はぜひ取り入れていただきたい。

●事務局

承知した。中村宿毛道路は個別事業としての算出はしていないが、中村宿毛道路を含む一体評価においては、事業中の事業も多数あることから、8の字ネットワークとしての整備効果について、今後も外部便益も継続して算出していく。

●委員長

他よろしいか。

●委員

9ページについて先ほどと同じ議論となるが、防災力の向上が確認できたということで、南海トラフ地震時もそうであるが、この地域は道路が冠水する頻度が高いことから、そのことを記載しているという理解でよろしいか。

●事務局

5ページにあるとおり、路面冠水の箇所が多いことから、例示している通り現道は冠水したが中村宿毛道路は冠水することなく回避できたことを示している。左下の写真にある通り、冠水した現道の56号の上を高架橋で通過しているのが中村宿毛道路であり、増水により路面冠水した時にも中村宿毛道路では回避できたところが、防災力の向上である。

●委員

最後ページはこのことを言っているということで、もちろん南海地震などの話もあるが、ここでは将来想定される大規模災害だけでなく、既に確認されている冠水回避などの実質的な防災効果をどのように評価するか、という趣旨の記載と理解してよいか。

●事務局

まだ数値化はできていないため、こうした効果も見込まれるということである。

●委員

わかった。2ページ目について、B/Cが減る要因が基準年の変更ということについて、基準年を変えてB/Cが下がるのになぜ基準年を変えるのか。基準年変更の必要性は理解した上で伺うが、今回のB/Cが1.1から0.8に低下した主な要因は、基準年変更による影響と整理してよいか。

●事務局

費用便益分析マニュアルの改訂による便益原単位の変更など便益が上がる要因もあるが、基準年の変更や推計交通量の減少などの方が大きい結果となった。

●委員

わかった。

●事務局

補足すると、今回は前回評価が四車線の交通量、今回は二車線の交通量というところで交通量自体は少なくなったことも要因である。

●委員

まさにそこを聞きたい。将来推計値が8,400から23,400台だったものが、6,600から12,500台にしかならないのは二車線にした影響だと思うが、そのおかげで費用も減ったと書かれているが、やはり気になるのは、四車線で計画していたものが最終的には二車線になり、それはつなげることを優先するためだという説明について、実際には四車線で作るには困難な課題や、用地買収の問題などの理由もあったのかということ、また二車線になったことにより、通れる車の台数は減ったが、それに対して完成年度が令和11年だったものが、令和2年に変わった。数値にできないのはわかるが、まず、二車線になった理由を整理していただきたいのが一つ。

もう一つは、完成年度が早まったことの効果と、通行できる最大の車の数が減ったことによる影響はどちらが大きいかを教えて欲しい。

●事務局

一つ目の質問について、事業として四車線の計画のため用地買収については四車線の工事で必要な用地を買収している。その上で事業として中村宿毛道路は8の字ネットワークの一部であり、延伸させることを優先するため、今回一旦、令和2年度の二車線供用で事業完了としたところ。

令和11年度までの事業期間は、四車線での供用期間としていたが、今回事後評価にあたり完成年度は令和2年度の二車線としてB/Cを計算した。

残りの質問については、もう一度質問を伺いたい。

●委員

当初四車線で考えていたものを二車線に変えることになったきっかけは、いつ、どのような判断で、それが変わったのかということを知りたい。どうにも越えられない問題があって、そうなったのか、それとも、工事の進行を管理している上で、四車線でやっていたらいつまで経っても完成しないという判断が下ったのか、その判断の根拠となったものは何なのかということを知りたい。

●事務局

用地自体は四車線分買収しているため、地域の理解が得られなかったなど、そういうことが制約になっているわけではない。同じ地域に投資するよりも、8の字の全線開通に向けて、他の区間にも予算を投じた方が限られた予算制約の中でよかろうという総合判断の中でしたということである。

●委員

わかった。そこが知りたかったところ。

もう一つ、この完成年度が早まったことの効果の方が、最終的に交通量の最大が減ったことよりも効果が大きいと考えているかを知りたい。

●事務局

フル規格の道路ができないデメリットの部分、安くなり早くなるメリットの部分を経済的に勘案し、その分他のところを進めた方が良いということで、暫定二車線でとりあえず終了する方がメリットは大きいと判断している。

●委員  
わかった。

●委員長  
他よろしいか。

●委員  
暫定二車線にしたこと、また事業期間を短縮したことも、この事業評価の中で我々が考える項目と  
思ってよいか。

結論から言うと、良い判断と思う。早期に道路ネットワークをつなげることを優先することでどうい  
うメリットがあるかを考えるときに、様々な面でメリットが生じ、また地域からも評価されているとい  
うことでそういう理解をした。9ページに、完成供用によりと記載されているが、「暫定二車線でのネ  
ットワークの早期完成により」という言葉があれば、スムーズに理解できたと思う。

●事務局  
指摘の部分の表現の仕方は、改めて考えたい。

●委員長  
他よろしいか。本日欠席委員から意見等あるか。

●事務局  
中村宿毛道路については、暫定二車線で当面事業完了となることに対して、四国の高速道路という  
のは暫定二車線があまりにも多いことから、災害時にはネックとなる可能性もあるため、あくまで暫  
定二車線ということで、暫定的なものであり恒久的なものとしては捉えていないという意見があっ  
た。

●委員長  
ここでも議論になった点であるが、引き続き、暫定でない方向で事業ができるよう努力してほし  
い。

●委員長  
大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。『今後の事後評価および改善措置の  
必要性はない』とする事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただくがよろしいか。

(異議なし)

●一般国道55号 高知南国道路  
(上記について、事務局から「資料-6-3」により説明)

●委員長  
それでは審議に入る。委員の皆さんからご意見などいただければと思う。

●委員  
暫定二車線について、四車線でB/Cを検討し審議してきたものが、いつの間にか二車線になっ  
て最終的に事後報告されるというところに疑問を感じる。もちろん効果は大きく、その分の費用を他  
に回した方が良く、先ほどの総合的な判断については理解できるが、その決定が事業者だけで行わ  
れる状態は、あまり公正ではないのではないかと感じる。こちら大きな効果が上がっているが、そ  
の効果は四車線でも上がっていた効果であるはずであり、暫定二車線で完成とすることで、浮いた費  
用を有効活用という話もあったが、今後は暫定二車線になりそうな計画であったら、計画段階から二  
車線の交通推計で審議すべきと思う。

●事務局

この点はいろいろ議論があって難しいところであり、我々も事業をスタートする際には当然四車線計画であり、最初から暫定二車線では、用地買収など完成四車線で確保しないと難しい面もあることから、長期的な課題として受け止める。

●委員長

他いかがか。

●委員

B/Cが単体で0.9、ネットワークで1.1ということについて、高知の東の方まで伸びていくと、この1.1もいずれ1.0を切りそうな気がするが、この数字というのは、道路を延伸していこうとする中で、どれぐらい影響があるものか。

●事務局

事業評価というのは、根本的に費用対効果分析をすることが目的ではなく、社会的な必要性や、地域の声など、さまざまなことを総合判断するものであり、B/Cの数値だけを持って決まるものではなく、事業評価を進める上での一評価要素ということだと思う。

●委員

評価の一要素に過ぎないといっても、数字で出ると、どうしても気になる人がいると思う。

8の字ネットワークは一刻も早く整備すべきだと思っているため、便益のあり方がどうかとを感じる。津波が来てもつかからないところにあるということ、津波が来た後の復旧などでも相当大きな効果がある道路であり、効果があることを知ってもらうためにも、便益の算出方法を見直してほしいという思いを込めて意見した。

●事務局

浸水する高さで作ると、かなり費用は縮減されるが、高くしても交通量やスピードなどは一緒となる。B/Cの算出方法にいろいろ課題があると思うため、先ほど事務局より説明した通り、本省レベルであり方を検討しており、意見を参考として有意義な事業評価になるように努める。

●事務局

今回の1.1を評価している区間の補足で、資料6-3-2の34ページに一体評価区間を表示しており、調査中区間のみ対象外にし、それ以外の区間は全体でネットワークが整備されたものとして費用便益比を提示している。

●委員長

その他いかがか。

●委員

津波の影響がない高さに道路を作っても、交通量には変化がないという点について、今回の資料では高いところに道路があり、避難する階段をつけており、四車線分だった用地をうまく地域住民の避難に役立てる方向に使ったということについて、その部分の便益が非常に大きいと感じた。中村宿毛道路にもそういう施設があれば良かった。

●委員長

ぜひアピールするべきところはアピールすることも重要なため参考にしてほしい。  
本日欠席の委員から意見等あるか。

●事務局

高知南国道路についても、暫定二車線整備ということで、中村宿毛道路と同様の意見があった。

●委員長

大体ご意見も出尽くしたので、ここで意見の整理をおこなう。『今後の事後評価および改善措置の必要性はない』とする事業者の判断は、妥当ということで、まとめさせていただくがよろしいか。

(異議なし)

■報告案件

- ・土器川直轄河川改修事業
  - ・吉野川総合水系環境整備事業
  - ・那賀川総合水系環境整備事業
- (上記について、事務局から「資料-7」により説明)

●委員長

3件の河川事業についてご報告いただいたが、委員の皆様からご質問等はないか。

●委員

環境整備事業とか水辺整備事業とか、かわまちづくりと付くときは、その地域の自治体と連携しながらやるとか定義があるのか。

●事務局

どの事業であっても地域の自治体と連携して行うが、特にかわまちづくりについては、基盤整備である高水敷の整備等は、国で実施をし、例えば遊具であるとか、陸上競技場であるとか、そういうソフト的なものは、市町村でやっている。

●委員

つまり、自治体からの要望があり、国が必要性を認めた場合に、協議を行いながら進める事業がかわまちづくりであり、今後そのような事業が増えていくという理解でよいか。

●事務局

河川堤防の整備をしたり、高水敷整備を行い広い場所ができたりすると、地域の皆さんもそこをなんとか活用できないかというマインドになる。我々もできるだけ川の中を使っていたきたいという気持ちもあるので、話がうまく進んでいけば、事業計画を立てて、かわまちづくりに認定していくという流れになる。

●事務局

基本的に市町村の街づくり部局が中心となって、かわまちづくり計画を国交省に申請し、審査を経て、かわまちづくり計画が認定される。この8月に登録されたばかりの状況だけれども、それを今回事業化しようとしているという流れである。このため、まず、自治体が主体的に動かないとできない事業である。

●委員

はい。ありがとうございます。

●委員長

他いかがか。

●委員

事後評価はされるのか。河川環境事業のBの評価は、なかなか貨幣換算するのは難しいので、CVMを使って算出している。事業が終わってできたものに対してもCVMでやるとあって、住民からすると、あって当然のようなものにはお金を払いませんよということにならないか。例えば、当初計

画の時には2000円払うと言っていたのが、完成すると800円しか払えませんよってというようなことになるのかなと、ちょっと素朴にお聞きしたい。

●事務局

事後評価でも同じように CVM で評価をしている。良い整備をしたという自負もあるし、しっかりしたものを作っているの、喜んでいただいているの、安い金額にはなっていないのではないかと考えている。

●委員

了解した。

●委員長

その他よろしいか。  
それでは本日欠席の委員から何かご意見を伺っているか。

●事務局

特段の意見は頂いていない。

●委員長

以上で、今回の対象案件についての審議をすべて終了とする。委員会のスムーズな進行に当たり、皆様のご協力に感謝申し上げたい。

最後に、議事次第 8、その他として全体を通しての意見、運営についての意見でも結構であるが、委員、事務局含めて何かあるか。

●事務局

重信川水系直轄砂防事業の審議の際に、委員より質問のあった土石流に対する被害の軽減の人数について、先ほど、およそ90名と回答したが、誤った人数であった。正しくは33名が正しい数字である。

●委員長

それでは議事進行を事務局の方にお返りする。