

# 平成25年度 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成25年12月13日（金）14：00～16：10

2. 場 所：TV会議

新潟会場：北陸地方整備局 4階 共用会議室

富山会場：富山河川国道事務所 3階 大会議室

3. 出席者：

委 員）大川委員長、古田委員、池本委員、石黒委員、小熊委員、川邊委員、川村委員、細山田委員、水野委員

整備局）局長、次長、総務部長、企画部長、建政部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長 他

4. 審議案件

1) 河川事業の事後評価

・常願寺川総合水系環境整備事業（富山河川国道事務所）

2) 道路事業の事後評価

・国道8号金沢地区交通対策（金沢河川国道事務所）

・国道113号荒川道路（羽越河川国道事務所）

3) 営繕事業の事後評価

・長岡地方合同庁舎（営繕部）

5. 審 議

■常願寺川総合水系環境整備事業

（委員）

本事業の目的は環境整備であるが、防災面の効果も見込まれる。防災効果を便益に計上することは考えないのか。

（整備局）

今回CVMにより事業効果を計上しているが、アンケートの中に防災面の効果についての設問があり防災面も含んだCVMでの評価となっている。氾濫解析による氾濫想定エリアの被害額から求める防災効果の計上については、河川改修事業とダブル計上になることから行っていない。

（委員）

CVM手法においては質問方法やサンプル特性によってバイアスが生じてしまうことが課題である。CVMアンケートにおいてアンケート内容の「わかりやすさ」を問う設問があるが、この回答を踏まえ今後の評価技術の向上のための改善措置などは講じられているのか。

(整備局)

アンケートにおいては、今後、改善を要するようなご意見は頂いていない。

(委員)

支払意思額 328 円/世帯/月という金額は、全体事業費 5.8 億円に対して低く感じてしまうが、他の環境整備事業と比べて本事業の支払い意思額は適正か。

(整備局)

他の環境事業も概ね 300 円～400 円/世帯/月であり、本事業の支払意思額も同等と考えている。

(委員)

社会経済情勢等の変化について、大きな社会的変化はないものと考えられると記載されているが、環境整備事業において、例えば道路事業のように人口の増減などによって事業計画を変更するようなことはあるのか。

(整備局)

本事業は、地域の方々に良好な河川空間を提供するために行う事業であり、道路事業含め他の社会資本整備同様、人口の増減は事業の見直しに影響するものと考えている。

(委員)

社会経済情勢等の変化については、世帯数の変化だけを見るのではなく、整備箇所が今後も継続的に利用、維持管理されていく見込みである旨を示した方が良いのではないか。

(委員)

側帯に桜を植え、河川と人とを繋ぐ空間を提供していきたいというのが本事業の目的と理解しているが、川は地域を造ってきたもの、文化と伝統を育んだものであり、川自体が文化ともいえる。地域の文化や伝統、活力が実感できる川づくりが目標で、単に桜を植えるだけでは無く、治水事業も含めもう一步踏み込んだ総合的な施策を展開して頂きたい。

(整備局)

川村委員のおっしゃるとおりで、過去、常願寺川は暴れ川であり洪水との戦いの歴史があった。

私どもは堤防を築き、治水安全度を高める一方、地域と河川の関わりを薄めてしまうという副作用も生じさせていた。その様な状況の中で、再度、地域と河川の接点を築くということが本事業の目的であり、地域の歴史や文化を大切に今後も事業を進めていきたいと考えている。

(委員)

本事業では、川の水が見えてこないことに少し違和感がある。「川の通信簿」においても水の観点が見えていない。今後事業を進めるにあたり、水の見える川づくりにも取り組んで頂きたい。

(委員長)

基本的には常願寺川は暴れ川であるが、洪水ではない時の親水性が非常に重要。桜の木など接点にして親水性を高め、洪水時には大変危険な川になることなどを含め、地域の方々の川に対する意識・関心を高める取り組みが重要と思われる。そのような方向で事業に取り組んで頂きたい。

(委員)

CVM アンケートの回答者の理解を確認する設問において、「洪水に対する安全性が高まるから」を選択した回答者はどう扱っているか。有効回答として扱っているのであれば、防災面の効果も加味された支払意思額となっているのではないか。

(整備局)

本事業は環境整備ではあるが、防災面での効果もあり、CVM アンケートにおいてもその効果を示していることから、有効回答として扱っている。

(委員長)

今後の事後評価、改善措置、事業評価手法の見直しの必要性はないとの結論とする。対応方針原案等の文言については少し検討すること。

## ■国道8号金沢地区交通対策

(委員)

P7 において、バス運転手の声など掲載し効果を説明しているが、旅行速度の向上や交通事故の低減などのように、効果を数値化して表現することも検討してもらいたい。P13 には渋滞損失時間の削減量として効果を数値化されているが同様の効果を述べているのではないか。

(整備局)

効果を数値化して表現することについては、今後検討していきたい。

(委員)

供用開始後の効果については、利用者としても感じているところである。

費用便益マニュアルの問題かと思われるが、P20 の維持管理費において、供用開始から現在までの実績金額が判明しているにもかかわらず、H21 年度から 50 年間の維持管理費を同値で計上しているのはおかしいのではないか。年間の維持管理費はどの様に

算出しているのか。

(整備局)

マニュアルに従い H22, 23, 24 年度の過去 3 年の実績を平均した数値を使用している。

(委員)

マニュアルによるところのようだが、大きな差は無いにせよ事業完了後に要した 5 年間の維持管理費について実績値を用いないことには違和感がある。維持管理費が平均値、事業費（建設費）が実績値と使い分けられているのも如何なものかと思う。

(整備局)

本省にも相談しつつ検討したい。

(委員長)

維持管理費の問題については本省にも話をあげて検討頂けるということ。

今後の事後評価、改善措置、事業評価手法の見直しの必要性はないとの結論とする。

#### ■国道 113 号荒川道路

(委員)

対応方針原案において、“今後も事業効果の発現は継続していくものとする”と記載されているが、現段階で総交通量は 2.2 倍、現道部分は 4 割減少となるなど効果発現が見られるが、今後、状況が変化し新たな問題を引き起こすこともありうる。「金沢地区交通対策」においても、交通量の予測値に対し実測値が多い。今後の交通量の変化などをどの様に分析し、対応などはどの様に考えているのか。

(整備局)

道路交通量の増加については要因を絞ることは個々の事業によって異なるため困難である。「金沢地区交通対策」の予測値、実測値の乖離については、事業化計画されている周辺道路全てを供用したと仮定して行う予測値に対し、実測値は事業中で未供用部分もあり差が生じている。今後、事業中の道路が供用されることにより、一時的に集中してしまっている交通量が緩和されていくものと思われる。

(整備局)

交通量の状況が変化した場合の対応について、本事業では 2 車化により一定の効果が発現しているため今後の事後評価などは不要と考えている。今後、大幅な交通量の増加など状況が変化した場合は、4 車化など新規に事業を立ち上げることで対応することになる。

(委員)

維持管理費が 50 年間同額計上されている意味は何か。

(整備局)

現行の維持管理費は、データの蓄積不足もあって長寿命化（予防保全）や大規模修繕を想定していない。日常機能を維持するための維持管理費のみ想定されているものと考えている。長寿命化や大規模修繕に係る維持管理費の取扱について本省と相談していきたい。

(委員)

現在、研究中ということで理解した。近年、クローズアップされていることなので研究継続して頂きたい。

(委員)

交通状況が変化し、4車化などが必要になった場合は新規に事業を立ち上げると整備局より説明があったが、非常に良いことと思っている。

本道路は、軟弱地盤上の盛り土箇所も多いが耐震設計がされていない。本事業の完了で大きな便益が発生したと言われているが、本道路は緊急輸送道路であり防災ネットワーク道路であり第三次緊急医療機関への道路であるので、その様な効果を期待するのであれば、耐震設計にて新規に事業を立ち上げて頂きたいと思っている。

また、権限代行で事業採択する際の優先度の判断は如何しているのか。B/C や地元要望の大きさを判断しているのか。

(整備局)

道路の耐震化については、頂いたご意見を今後の事業計画の参考とさせて頂きたい。

権限代行については、道路管理者である県や政令市から要望があった際に個別に権限代行の必要性を検証し判断していくことになる。

(委員)

年に一件程度であれば問題ないだろうが、複数の要望があった場合はどの様に対応するのか。その様なことはないのか。

(整備局)

手元に資料が無いので正確にお答えできないが、経験的には、一つの県で複数要望が上げられるケースはないと思われる。

(委員)

参考資料には、委員会で説明がなかった事業効果についても記載されているが、効果のなかったものは説明しなかったということか。また、対応方針を決定する際は、効果のあったものだけで判断するのか、それとも効果がなかった物も含め判断しているのか。

(整備局)

本資料では主な効果を記載し委員会で説明している。参考資料に記載したその他効果（地球環境の保全に関する効果等）も、効果は得られている。対応方針原案作成にあたっては、評価対象全項目を考慮している。

（委員）

交通事故に関する効果について、年一件の減少であるが、死傷事故率でみると63%も減少している。この理由は如何か。また、マニュアルによると事故件数で判断すると思うが、死傷事故率も参考とするような指針などはあるのか。

（整備局）

道路整備により交通量が多くなっているため、死傷事故率が大きく減少している。死傷事故率の算出については、マニュアルに基づくものである。

（委員長）

今後の事後評価、改善措置、事業評価手法の見直しの必要性はないとの結論とする。

#### ■長岡地方合同庁舎

（委員）

本事業の評価にあたっては、事業者が内部的な視点で行っているが、一般利用者が多く利用する施設があるなかで、利用者の評価が入るケースもあるのか。

（整備局）

アンケート調査を実施しているが、評価そのものに反映させるものとはなっていない。利用者の声を参考にしていくよう考えている。

（委員）

営繕事業の評価にあたっては、全国的にこのような手法で実施しているのか。

（整備局）

同様に実施している。

（委員長）

当該地は、旧国鉄の操車場の跡地で長い間空き地であった。中越地震の際には仮設住宅建設地として利用されていた場所。

（委員）

マニュアルによるところであろうが、評価が身内の評価である。できるだけ第三者の評価を受けることが重要と考えている。P14に記載されている利用者のアンケート結果のとおり、利用者も不満・意見は持っているので、第三者の意見をもってこれら利用者への説明責任を果たすような取り組みを検討して頂きたい。

(整備局)

認識するようにする。

(委員長)

ユーザーの評価を反映するような取り組みにも検討して頂きたい。

今後の事後評価、改善措置、事業評価手法の見直しの必要性はないとの結論とする。

## ■総括

(委員長)

本日は4件議論頂いたわけだが、評価マニュアルに対するご意見を多く頂いた。過年度分の維持管理費には実績値を入れるべきであるとか、将来の長寿命化や大規模修繕費を見込む手法がないのかなど大局的な立場でのマニュアルの改善、営繕事業については外部・利用者の声が入るような評価の方法について意見を頂いたので検討をお願いしたい。

## ■その他

(委員)

本日が平成25年度の事業評価の最終回となる。審議案件全てが“事業継続”又は“改善の必要なし”との結論であったが、全く問題の無い案件もあれば、グレーな案件もあったように思う。委員長談話のような形で、今後の社会状況や自然環境に応じて各事業の丁寧な計画見直しを行い、効果の早期発現やコスト縮減を促すなど事業者に依頼してはどうか。

(委員長)

事務局と相談し、委員の提案を実現するよう検討する。

## 6. その他（国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について）

(委員)

P12の「判定表」とは何か。P11ページにおいて、どの記述が判定表に該当するのか。

(整備局)

P11において、“上記要件(ア)及び(イ)への該当状況を追加した様式”が判定票を指している。

以上

平成25年12月23日

北陸地方整備局長 殿

北陸地方整備局事業評価監視委員会  
委員長 大川 秀雄

平成25年度北陸地方整備局事業評価監視委員会の意見具申

北陸地方整備局事業評価監視委員会に対し、審議依頼のあった33事業について、対応方針（案）は、いずれも適当と認める。

但し、今後の事業執行等の際し、以下の点について適切に対応されるよう申し添える。

- 公共事業を取り巻く社会経済の情勢や地域特性、地域のニーズを適切に反映させ、適宜計画の見直し等を実施すること。
- 相互に影響し合う事業では、大局的、総合的視点での合理性を重視した事業展開に努めること。
- 効果の早期発現やコスト縮減に留意すること。
- 事業評価手法の精度向上に努めること。

以上