

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第6回）  
議 事 概 要

○日 時 平成23年3月8日（火）13:30～16:30

○場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用第5・6会議室

○出席者

・委員 泉委員、長委員、川野委員、小島委員、林委員、日野委員、  
溝上委員、安河内委員  
（欠席：秋山委員、石原委員、巖佐委員、出口委員）

・整備局 中嶋 局長、難波 副局長、川上 副局長、姫野 総務部長、  
清水 企画部長、松原 港湾空港部長、中島 建政部長、  
藤澤 河川部長、野口 道路部長、川元 営繕部長、伊藤 用地部長 他

○資 料

- ・資料－1 議事次第
- ・資料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度 第6回）座席表
- ・資料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
- ・資料－4 平成22年度再評価対象事業一覧及び各県からの意見聴取（要旨）について
- ・資料－5 平成22年度第6回委員会 事業再評価（道路3事業）  
事後評価（空港1事業、道路1事業）
- ・説明資料 PPT資料

○議 事

1. 開会

2. 事務局からの説明

3. 対象事業の審議

【事後評価】（空港：1事業、道路：1事業）

- ・北九州空港整備事業 (福岡県)
- ・一般国道442号 竹原峠道路 (福岡県)

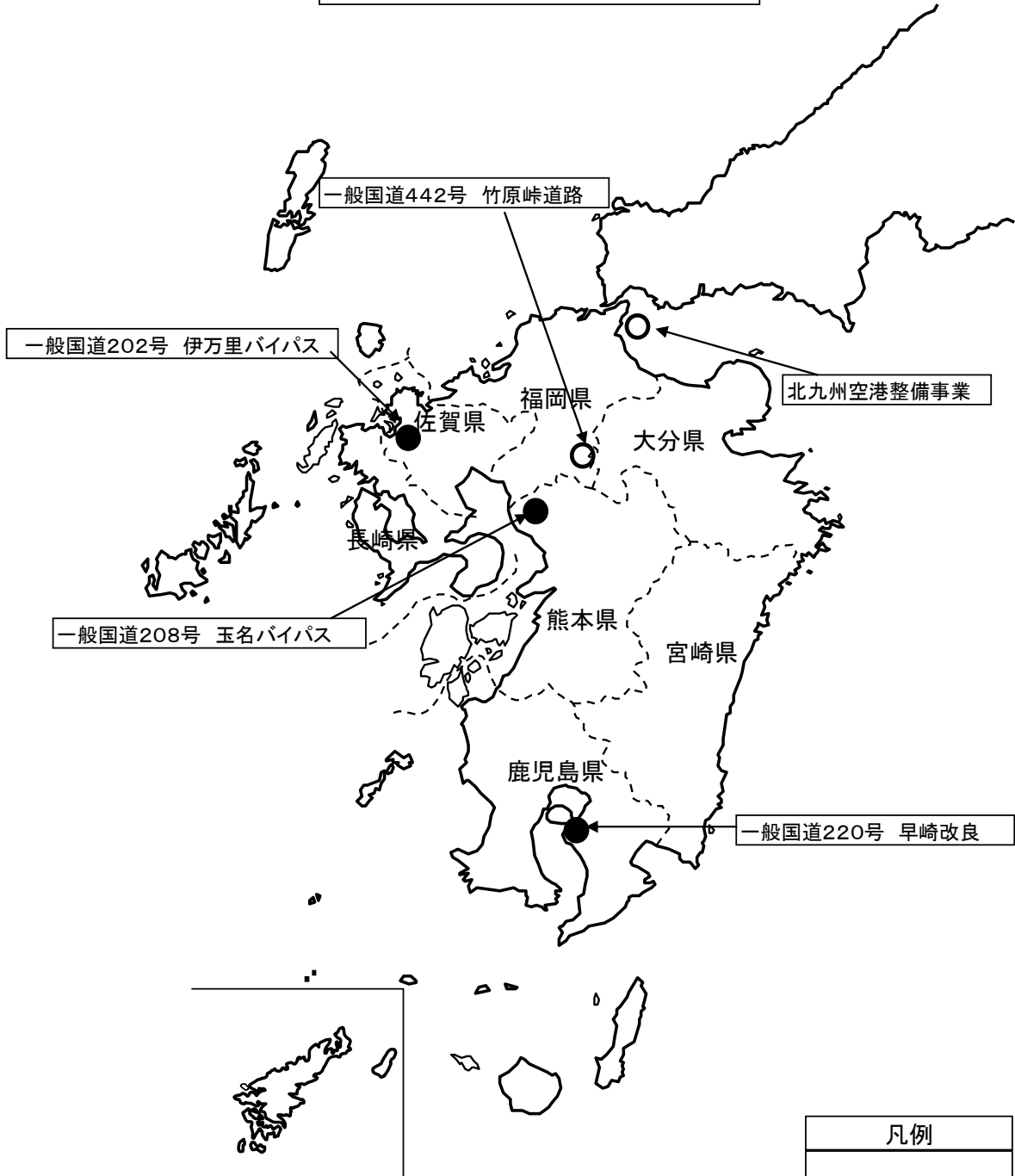
【再評価】（道路：3事業）

- ・一般国道202号 伊万里バイパス (佐賀県)
- ・一般国道208号 玉名バイパス (熊本県)
- ・一般国道220号 早崎改良 (鹿児島県)

4. その他

5. 閉会

# 位置図



凡例	
県境	-----
再評価	●
事後評価	○

九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿

- |              |               |                   |
|--------------|---------------|-------------------|
| あきやま<br>○秋山  | じゅいちろう<br>壽一郎 | 九州工業大学大学院工学研究院教授  |
| いしはら<br>石原   | すすむ<br>進      | (社)九州経済連合会 副会長    |
| いずみ<br>泉     | けんこ<br>健子     | 鹿児島大学法文学部教授       |
| いわさ<br>巖佐    | よう<br>庸       | 九州大学大学院理学研究院教授    |
| おさ<br>長      | やすろく<br>安六    | 佐賀大学経済学部教授        |
| かわの<br>川野    | たみお<br>田實夫    | 大分大学特任教授          |
| こじま<br>小島    | はるゆき<br>治幸    | 九州共立大学工学部工学部長     |
| でぐち<br>出口    | ちかし<br>近士     | 宮崎大学工学部准教授        |
| はやし<br>林     | かずま<br>一馬     | 長崎総合科学大学環境・建築学部教授 |
| ひの<br>◎日野    | しんいち<br>伸一    | 九州大学大学院工学研究院長     |
| みぞかみ<br>溝上   | しょうし<br>章志    | 熊本大学大学院自然科学研究科教授  |
| やすこうち<br>安河内 | けいこ<br>恵子     | 九州工業大学情報工学研究院准教授  |

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点審議事業の選定説明

全ての事業を重点審議事業として説明を行った。

○審議結果

事務局より事後評価対象事業（空港 1 事業、道路 1 事業）について説明し、審議を行った。

**【北九州空港整備事業】**

■ 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（付帯意見）

- ・ 利用状況について今後モニタリング調査を行い、報告してほしい。

**【一般国道 4 4 2 号 竹原峠道路】**

■ 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（付帯意見）

- ・ 同種事業の今後の参考となるよう、防災対策等標準 3 便益以外の整備効果について評価する手法を検討してほしい。
- ・ 今後の交通量動向についてモニタリング調査を実施し、前記とあわせ、報告してほしい。

事務局より再評価対象事業（道路 3 事業）について説明し、審議を行った。

**【一般国道 2 0 2 号 伊万里バイパス】**

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

**【一般国道 2 0 8 号 玉名バイパス】**

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

**【一般国道 2 2 0 号 早崎改良】**

■ 審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（付帯意見）

- ・ 防災対策事業についても、標準 3 便益以外の整備効果を含めた費用対効果を示してほしい。

## 議事概要（詳細）

### ○重点審議事業の選定説明

全ての事業を重点審議事業として説明を行った。

### ○審議結果

事務局より事後評価対象事業（空港1事業、道路1事業）について説明し、審議を行った。

#### 【北九州空港整備事業】

■ 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（付帯意見）

- ・利用状況について今後モニタリング調査を行い、報告してほしい。

### 委員)

本資料17ページの平成14年時の路線別旅客数ということではいろいろな所の路線を想定されているが、この予測というのが結局、開港してみれば、そんなに路線が使われなかったとか、本資料11ページの利用者便益のところでは、今回は貨物とか国際路線というベネフィットが計上されているが、当初予測ではそういったものが全く無くて国内旅客のみという予測の信頼性が少し見えないが、それはどう考えるか。

### 事務局)

ご指摘があったことを踏まえ、国土交通省全体として予測の見直しが行われている。一方、エアラインの方が国内便など新幹線、東京等を含めてビジネス環境が厳しい中で路線の開設数が足りなかったという状況もあるかと思う。

### 事務局)

需要予測については、実績が予測値を下回っている状況である。それで人口の取り方の問題だが、人口がこれから減少していくところをどうみるかということ。あるいはGDPがどれくらい伸びるだとか、そういうところの伸びがかなり上目に設定されていたので、その部分が最近ずっと経済停滞し、人口も減少しているのでそれを踏まえて需要予測をやり直してみると今回のようになる。それで航空の場合、採算がとれるかどうかというのはぎりぎりのところである。0か1かで決まっているところがあり、例えば那覇便だと日に3便とか4便あればこれは非常に便利が良いので使うが、それが代替空港というか競合する福岡空港があるので、需要が落ちてきて便数が減ると急激に福岡空港に対する競争率が減ってきて、それで路線自身が最終的に無くなるということで非常に路線が維持出来るかどうかというのは限界的なところにある。需要予測で典型的なのは羽田便だが、羽田便はあまり狂っていない。これは先程言った需要予測の限界的な所ではなくて、日に10何便あるので、こういうものをしっかりみていくとあまり間違いはなかった。結局はある一定以上の需要があれば必ず成り立つであろうと思っていたところが、経済の伸びとかが、わずかに減ったところで0か1かのところで決まってしまった。従って0の部分がいっぱい出てしまって残ったのは羽田だけ。こういうのが、需要予測が大きく狂った一番の原因だと思っている。それから費用対効果の分析については、前回から違うのが入っているが、前は国内旅客だけがユーザーということをやっていたが、実際にこれを使ってみると国際貨物、国際旅客がでてきているので、それを反映させたということである。それ以外に前回とやり方が違うところがあるが、それはどちらかということ費用対便益分析の技術的な変更、費用をどっちに入れて便益をどっちに入れるか等、そういったところが大きい。

事務局)

従来、GDPあるいは人口あるいは地域のGRP、以前はそれの違反的な効果も出ていたということで、今回目安としてはGDP、変数の見直しあるいは人口の減少、そういうことをやっている。

委員)

説明資料10ページの前回評価時の供給者便益のところで、跡地売却益が255億円、実際は57億円ということだが、最後の対応方針の話を知っていると跡地は完売しているわけだが、この違いというのは土地の単価が主に違ったということか。

事務局)

前は市場の地価を参考に算定していた。今回は実際にほとんど売れて財務局が売却したという具体的な売買金額を入れている。99%完売である。

委員)

先日、北九州空港を使わせていただいた。小倉から30分バスで行って、東九州自動車道が開通していないためにほとんど車が走っていなかったの、これは便利だということで空港に入る橋をおり、空港ビルも非常に立派でまた飛行機が1ヶ月前におろしたばかりのスターフライヤーの革張りのモニターが前の席の後ろに付いている、まるで国際線並の飛行機でとても快適にフライトを楽しんだが、非常に施設としては立派で橋の手前の工業団地も張り付いてきているので今後は非常に利用客も増えるかもしれないと思いはしたが、最後の対応方針で①今後の事後評価の必要性の最後に「これらを考慮すると今後、事後評価を行う必要はないと判断される。」とあるが、これらを判断したらどうしてやる必要がないのかの理由がよく分からない。それと今後、事後評価を続けて行うというのとは一体何をどういう場合に行われて何を評価していこうと、もしやるとしたら。私は事後評価はやらなくても良いと思うが、事後の追跡はやっていただきたいと思う。できれば5年後、10年後の現実値に基づいた事後評価の結果を見せていただきたいと思う。事業評価はいろんな要因があったりなかったりそこから外れたりすることはあるが、何が一番、マスターだったのかとか、あそこで間違いをしたのをいけなかったとか、そのへんを事後に改善しないと何もならないわけだから、こういうところを、特に空港は今後はできないかもしれないが、非常に典型的な場所なので、行っていただきたい。東九州自動車との兼ね合いも考えながら、上手に使っていただきたい。

事務局)

事後評価の目的だが、まず一番に行った事業が効果を発揮したのかどうかを追跡する。その事業そのものについて、評価をして反省すべき所があるかどうかということだと思うが、もう一つはご指摘のとおり、問題点を踏まえてこの事業もそうだが、他の事業にも考えるべきところはないだろうかということ。今回のこのケースは典型的だが、需要予測が異なっているということなので、それがなぜだということ、そして次に備えるということだと思う。需要予測については、全国的に大きく出たのがこの北九州空港であるのでそういった面でこれを例として需要予測のやり方そのものを見直している。本省でやっているということになるが、航空需要に対する予測のやり方そのものを再検討したということで、そういう面でこのケースが全体の方法の修正につながっていると思っている。それで今後の事になるが、ここで事後評価を行う必要はないと判断されると言ったのは、前提があり、非常に高めに予測した今回の事後評価の需要予測なので、今回想定した需要予測を下回らない限りは一定の効果がB/Cとして必要な部分は満たされているということで、これ以上事後評価をやる必要は無いという意味で言っている。一方で委員会として事後評価としてやるかどうかというのは別として、やはり貨物も含めこれからの需要状況がどうなっているかというのはしっかり分析をして、それを反省材料として他にも生かしていく、反省すべきところが出ればということだが、それは生かしていくということが必要だと思

っている。

委員)

事後評価を行うということで、今回予測をされている。それがどうなるかということについては5年あるいは何年か経ってから、何らかのかたちで報告していただくということによろしいか。

委員)

はい。

事務局)

制度的に事業終了後、5年以内に必ず評価するようになっているのでそれは制度として行う。これからの事業について、この制度でやるということでは無くて、制度に載ってなくてもやるべき事はあると思うので、そういった面であるべき時期がくれば報告させていただきます。

委員)

この北九州空港については、24時間空港としては九州で唯一です。それから旧の空港と言うのは市街地にあるということで、その安全面も考えて利用状況は全国で25位。そういった事で事業としては意味のあるものであったと思うが、今、委員からもあったように今回の需要予測がどんなものであるかというのは、引き続き追跡して、何らかのかたちで報告するという意見をしたい。

#### 【一般国道442号 竹原峠道路】

■ 審議の結果、対応方針（案）どおり、了承された。

（付帯意見）

- ・ 同種事業の今後の参考となるよう、防災対策等標準3便益以外の整備効果について評価する手法を検討してほしい。
- ・ 今後の交通量動向についてモニタリング調査を実施し、前記とあわせ、報告してほしい。

委員)

当初、クマタカが施工中に繁殖を行う可能性があったため監視を行ったとあり、繁殖を行うかもしれないと判断され、クマタカの繁殖が行われなかったというのは何か問題があったと思うが、これは問題なかったという判断で良いか。

事務局)

工事が始まる前にクマタカが飛んでいる姿が見受けられたということで、しっかり監視をする必要があるということで監視をしていた。特段繁殖行動があったとか、大きな変化があったということではないということである。

委員)

この道路ができ、この竹原峠付近の方々が便利になったということは分かったが、やはりB/Cが0.3というのは、全体的にみて道路が出来ればもちろん便利になる方々はおられるわけで、そういう方々の声をあげてB/Cだけでは諮れませんという話だと思うが、やはりそれじゃ何のためにB/Cを算出しているのかと。B/Cが取り入れられた背景は、あまり多くの方が利用しないような所に多くのお金を投入する事についてきちんと議論して考えようということだと理解している。やはり0.3という数値は問題なのではないかと個人的に思う。道路はひとつも無いのかという話だったが、現道があって、確か

に通行止めとか起こるかもしれないが、それにこれだけのお金をかける必要がある道路だったのかというところを少し疑問に感じている。それで説明資料11ページの対応方針「さらに、観光産業や地域産業の支援等…」とあるが観光産業も道路ができた当初は説明資料9ページに鯛生金山も増えているが、結局、平成20年には最低を記録しているということ。そんなに効果があったという様には見えないし、地域産業というと林業の方から便利になったというコメントもあったが、なかなかこれだけのお金を使う必要があったかというようなところの説得的な理由というのがあまり納得できない。それで、更なる事後評価は必要ないと書かれているが、やはりもう一度、事後評価は必要じゃないかと。つまり400台と交通需要が計算されているが、実測値は367台ということであるし、こういう形で出来た道路が今後、これから増えていくのか。あるいは減っていくのかというようなことは、今後もう少し見ていく必要があるのではないかと考えているので、次の事後評価が必要ではないかと考えている。

委員)

ご指摘は非常に基本的なことで、つまりB/Cを重視するとこの事業は問題あるということになるが、ただB/Cといっても説明資料6ページでかなり貨幣換算、現時点では加算されていないベネフィットというのは結構ある。これをどう評価するかというのをあわせて言っているのではないかと思うが。

事務局)

まずは、事業化当初のB/Cがないことについて、当時、事業評価の制度が始まったばかりで実際に新規採択時評価の時にはB/Cは算出していなかった。こういう目的・課題が達せられるということをもって整理されていた。多様な効果があるとは言え、今であれば新規採択時にB/Cを出して、こういう事業だから採択をという議論があるので、今この事業をやるかどうかということであれば、当然B/C等見た上で慎重な議論を行った上で採択するということかと思う。従って、今回の事業がどうだったのかというのは、当時の判断があったのではないかと思う。

今後、新規採択を行う場合には、更に進んだ計画段階評価などの仕組みがあるので、今後の事業の実施にあたっては、慎重な議論、検討を行った上で行いたい。竹原峠について、どうこうとなかなか説明できないが、今後の事業の実施に向けては事業計画評価も充実しているの、しっかり議論した上で行いたいと考えている。

事務局)

事業化当時、そして現在、状況の変化というと人口が減少する世の中に入ったとか、あるいは産業活動も地域の上でも、世界的にみても低迷しているというような話もあるかと思う。あともう一つ、当時の採択基準の考え方として周辺道路網の整備ということもあろうかと思う。同じ国道の中で福岡県内の国道の改良が進んでいないような部分がある。そういう意味では、先程の北九州空港も同じような形になるかと思うが、今後、周辺道路の整備の状況等も見ながらこれからの交通量の推移等をモニターさせていただき、皆様にご報告できればと考えている。

委員)

評価自体はしっかりされていると思っているが、B/Cがこれだけ低いということになると今後同じような事業をやる時に、やはりこの事業で評価をした結果が生きてこないといけない。そのためには今回出ていない効果、それは最後のページの同種事業の計画・調査のあり方等で県知事からの意見としても出されているし、そういう課題を残す形だと思っているので、事後評価の必要は無いと書かれているが、ぜひ事後評価はやっていただきたい。この事後評価を行うということ、ここで約束するとかかなり大変なことなのか。



事務局)

従来の3便益で表せる以外の効果、目的をもって事業の必要性の説明を進めさせていただいた。説明資料11ページにあるように、道路の効果あるいは3つの便益だけで語りきれないようなところがあると思う。ここに書いてあるが、通行止めが減少するとか、孤立が解消するとか、あるいは地域産業の振興とかいろいろな効果があると考えている。防災の事業とかでも同じような事があるので、そのへんはこの事業だけでは無くいろいろな道路の効果を見ながら全体的に九州地方整備局としても新しい事業評価のあり方について検討させて頂きたいと思うし、あるいは今、全国的に事業評価のあり方、B/C以外で語りきれない事等についても検討しているので、そういうものの中でこういう経験を生かしていきたいと考えている。

委員)

事業採択時評価の文書の保管が無いということが気になる。公文書の保管に力を入れてないところもあるのかと思うが、5年くらいで全部廃棄してしまうものなのか。事業を継続していればあるのではないか。

事務局)

今は見直されているが、当時こういった関係の事業の資料の保存期間は5年間となっており、従って当時の資料は10年以上経っているので残っていないということであるが、さすがにこれではいけないということで昨年度、事業評価の実施要領が改定になっている。こういった事業評価にかかった当初の資料については、事後評価を実施するまでしっかり保存しておくようにとのことで要領が変わっているが、昨年度、変わったばかりなのでなかなか古い事業にまでは適用はできないが、まさに今議論があったように当時のいろんな根拠だとかそういったものが後々、事後評価の時に比較出来るようにと変わってきている。

委員)

事後評価を再度行うということではいけないのか。

委員)

委員会として、議題として、案件として行うまでは無いと私は考えている。説明資料11ページに、現在評価できていない項目をどう評価するかという大きな問題があるので、これは他の案件についても、全てにあてはまると思う。特に九州は、やはりB/Cではなかなか全てを評価するというのはできにくい事業が多くあると思うので、あまりB/Cを重視して評価していくというのは如何なものかなど。おそらく、他の委員の皆様もお考えになるのではと思うし、前年度まで同様の意見が委員会として出ているので、それを踏まえて結論にさせていただきたいということである。

委員)

説明資料11ページの下にあるいろいろなベネフィットだが、3便益以外のものをここに出してあると思うが、災害時の通行止めとか救急医療へのアクセスとかあるいは防災というものと、それ以外の効果は、やはり重要度が違うと思う。なので、特に観光などそういうものになっていくと、それが説明資料5ページに出ているが、休日の交通円滑化、観光消費額の増加による便益、こういうのは、交通量が増えないと増えてこないはず。本当にこういう形でつくったものがB/Cで3便益だけでは語りきれないといっても、本当にこういう道路はどうなっていくのか。やはり休日の交通円滑化、観光消費額がどう増えていっているのか、そういうようなことを将来的に見ないといけないのではないかと。現在、1日367台というのが今後どのように増えるのか、あるいは減っていくのか。実際どんどん減っていくのであれば、やはりこういうところにこれだけのお金はいらなかったのではないかと話にもなるし、増えていくことになれば、最初はあまり効果の発現が無かったが、将来的には可能性はあるという話にもなる。事後評価は、先程、話にもあったように、

こういう結果になりましたということだけではなくて、こういう形で造った道路が実際、どういう形で造られていて他の事業にどういう形で役に立つのかというようなところも重要だと思う。0.3というB/Cの道路が今後どういう形で将来に利用されているのかというのを、もう一度見ていくのが大事な事だと思う。先程、委員長が言われたようにモニタリングでも良いのだが、それだと忘れてしまいそうなので。

委員)

もし、事後評価を行うと決まった場合、国交省としてどういう責任を果たさないといけないのか。

事務局)

事後評価の結果を受け、場合によっては、まだ改良した方が良いのではないかなどの判断をしないといけない。そういう点が1点ある。それと当初、事業を着手したものに対してどうであるのかなど、そういうような評価を行うというところだと思う。そういった意味で、この道路自体については、元々の評価が無いので、それがどうであったかということもあるが、やはりこの道路で一番重要なのは、先程も申されたとおり、防災や安全性に対しての必要として、この道路の当初計画での一番の動機付けみたいなのところがあったと考える。こういった意味で今後、先程からでているように防災というものをどう扱っていくかということが、この事後評価の一番のポイントだと考えている。今後しっかりと取り入れていきたいと考えている。

委員)

例えば、事後評価を行わないといけないとなった時に、来年行うということでは無いと思うが、5年後とか10年後とか決まっているのか。もしその期日が決まっていなかったら、例えば、B/Cに入れていない項目を入れるマニュアルが出来ていない場合、似たような結果になってしまう。今後、そういうものを取り入れたマニュアルができた段階で、事後評価なのか。ただ、単に今のような説明になるのか分からないが、事後評価を実際に行わないといけないとなるとどうなるのか。

事務局)

事後評価は、事業が完了してから5年以内ということになっている。今回、B/Cが0.3ということでマニュアルどおり3便益で行ったわけだが、先程もあったように、前後の道路の状況が来年、再来年と劇的に変わるわけではないので、例えばこれが今のままのマニュアルであれば今のままの評価しかできない。本当に評価という形になると防災面もあるが、元々すれ違いも出来ないような道路を通れるようにするというように評価の方法が決まればそれに基づいてこれは適切だったのかどうだったのかという判断ができるかと思うが、そういう考え方が無い中で評価をしても変わらないような中身になってしまうのではないかと思う。ただ、交通量の変化の状況は、今後モニタリングさせていただき責任をもって報告をさせていただく。

委員)

5年後くらいに再度見ていきたいという気持ちはあるが、事後評価を今の時点で私共が結論を出した時に、それが事後評価の制度の中でどのような重みを持つのか。今日の判断はペンディングで5年後にもう1度やりましょうという、そういう重みをもつ性格のものなのか。5年後にもう一度見てみたいという事について皆様もそういう気持ちが強いと思うが、事後評価で結論を出したことの重みがどういう重みを持つのかということについて、私どもがよく理解できていないということである。私は、この道路については、九州の東海岸と西海岸を結ぶ道路で、東と西を結ぶ道路が何本か南九州道も含めてあり、この道路も重要な役割を果たしていると思う。それで交通量の問題もあったが、この竹原峠という道路の交通事情が緩和される事によって、将来的には、地域内の流通、産業の活性を考え

ると、活発にしていけないといけないと思う。そういう意味で、役割というのは今後大きくなってくると思う。決して、マイナス便益で捉えているわけではないが、5年後に再事後評価ということではなく、何かそれに準ずるような何かのかたちでこの場で報告してもらうことがあればそれはそれでいいと思う。

事務局)

そのことに対して、特に九州は日南海岸を通っている道路は、雨でどさっと崩れて防災面上改良しないといけない。しかしながら、それを改良するとなると莫大なお金が必要だとかそういう事業が実際に今後望まれている。そういう面で先程あったように、評価のあり方についても近々、勉強会を立ち上げようとしている。従って、すぐに貨幣換算できるかということはこれからだが、そういった意味で、当然、そういったものの評価の仕方を取り入れて、事業評価監視委員会ということになるのかということもまだ約束できないが、そういったような貨幣換算をした後に、例えばこれでやったらどうであるかということについては報告させていただければと思う。

委員)

事後評価については、先程の事務局の説明にもあったように、今のB/C評価の仕方そのままを5年後に行っても、基本的にはB/Cが改善されるか分からないが、1を上回るような結果だということはまず期待出来ないと思うので、今現在、評価されていないベネフィットを評価するというのを早く実現していただきたい。また、竹原峠道路の案件については、今後の交通量動向について何らかのかたちで報告していただくということで意見としたい。

事務局より再評価対象事業（道路3事業）について説明し、審議を行った。

### 【一般国道202号 伊万里バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

委員)

質問だが、説明資料6ページに写真があるが、これは工事のあとの写真か。

事務局)

整備前の写真である。

委員)

バイパスではない方の写真ということか。

事務局)

今回、評価をいただく1km区間の整備前のものである。

委員)

小学生の通学路となっているようだが、ガードレール等はあるのか。

事務局)

現道拡幅と併せて、歩道も整備される。

委員)

通学路の安全確保をお願いします。

### 【一般国道208号 玉名バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

委員)

説明資料6ページで、全事業B/Cの事業費（現在価値化後）とあるが、最初4車線で事業を計画して、今回評価時で暫定2車線ということだが、現在価値化後の事業費は2車線になったのに結局4車線の時より増えているというのはどういうことか。

事務局)

現在価値化後の数値になるので、平成18年度時点での現在価値化した数値にすると今回既に過去投資した費用について同じ平成18年度に100円投資しても、その当時は100円なのだが今評価すると割増がかかり、110円とか120円とか数字に上がってくる。従って、事業費については、過去投資した分が評価の基準年の違いにより現在価値化額が変わり増えている。そういった時点の違いによって現在価値化後の方より現在評価した方が増えてしまうという結果になる。実際に使った数字については、括弧書きではない数字になっている。388億円の全体事業費に対して、暫定2車線の場合で340億円で約47億円の減少となっている。ただ同じ340億円を評価する時に現在価値化する時点によって数値が変わってくる。

委員)

388億円が340億円で現在、できましたということか。4車線が2車線に減ったので、もっと劇的に減っても良いのではないかと思うが、どうしてこんなに減らなかったのか。

事務局)

今回暫定2車線なのだが、用地等については、4車線での買収を行っている。単純に半分の数字にはなっていない。

委員)

半分になるとは思わないが、もとの事業費の1割くらいしか必要ないということか。

事務局)

現在、かかった事業費は4車線分の土地に対し、買収はほぼ終わっている。従って用地については、4車線分の用地が入っているということ。また工事についても今回暫定2車線ということだが、一部4車線の工事も行っているため、それを含めた実際の事業費でいくと340億円かかっている。

事務局)

説明資料6ページの図で、かなり4車線に近いという話だが、切土する所と盛土する所があり、その切土する所を工区内におさめて余分な経費をかけないために盛土部分が4車線になるような構造で行っている。その方が全体的に安くできたということで、結果としてはこれだけになったということで残事業費は、当該事業では小さくなったということである。

委員)

伊万里バイパス、玉名バイパスについて2件とも将来交通量が前回と今回とでは交通量が減っているが、これは将来交通量の予測のマニュアルが変わったということに伴うものということでしょうか。

事務局)

そのとおりである。

### 【一般国道220号 早崎改良】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

（付帯意見）

- ・ 防災対策事業についても、標準3便益以外の整備効果を含めた費用対効果を示してほしい。

委員)

昨年度もB/Cが1以下の事業として評価を行っているが、今回、この事業を改めて委員会で評価する理由はということか。

事務局)

全国的に防災面の効果が大きい事業のものを防災面の効果も考慮した形で評価をするということから委員会に諮っている。

委員)

そうすると具体的に説明資料5ページで貨幣換算されているが、3便益以外は今回こういう形では初めてということか。

事務局)

この便益等については、平成21年度に全国でB/Cが1をきったということで再評価を行っていた時から既に3便益以外の効果で、できるだけ委員会の中で定量化できるものは定量化すること。また、できるだけ貨幣換算化をして見せるようにということを監視委員会の方でも指摘をいただいていたので、そういった見せ方を九州では従前やっていたのが、全国的に3便益だけで議論していたので、全国的な動きの中で2月に公表した時には標準3便益のみのB/Cということを示していたので、そういうことも含め、今回それ以外の便益も含めて、こういった整理を行っている。九州地方整備局の中の監視委員会では従前から先取りをして行わせていただいていたので初めてということではないが、今後こういう事を勉強しながら先程の竹原峠もしかりだが、特に防災については、3便益だけで語られないだろうということなのでこういう評価を行わせていただいている。

委員)

そういう判断が働くようになったということは好ましいことだと思うが、例えば説明資料4ページで残事業について迂回解消を含めた走行時間の短縮等の合計というのは3便益+0.2を足したものを書かれていると思う。その次の説明資料5ページも379億円だけのところを23億円足した403億円となっているようだが、その下の3億円、1億円、24億円、28億円。これはどこに行ってしまうのかよく分からない。結局、何が言いたいのかというと費用の軽減効果はコストのところ書かれているが、便益はどれだけ増えたことになるのか。それと、結局一番知りたいB/C比率がどう変わったのかが載っていない。それを何故、あえて書かれないのかがよく分からない。

事務局)

先ほど申したとおり、標準3便益のみで379億に対してコスト414億である。全体事業であれば、その場合割り算すると0.9ということになる。前のパワーポイントにのみ記載をさせて頂いているが、従前であれば今まで先ほど皆様にお配りしているのは、これから上が全部入っている。これから下の部分について、従前は $0.9 + \alpha$ という形で私どもの方でこれまでの委員会でも、お示しをしていたと思う。その $\alpha$ というものが要するに標準3便益とのダブリがあったり、二重計上してるパターンとか、少しまだ評価ができていないところもあるということでも $\alpha$ という表現をさせて頂いているので、今回もし379に対して23億、28億、それからこちらの19億、それを足すと実際の414億に対して、コストとして今考えているものよりも、便益の方が上回っているということは示している。それはB/Cということだけで語らないという整理をしているので、こういった表現にしている。したがって、コストに対して便益をすべて総合的に勘案する。それから後はこの中で少し表せてない不安感の解消とか、そういった貨幣換算化できないものを全国的にはどういう方法で行っていけば良いかということも含めて今後検討していく。それから災害による被害の回避ということで、地域経済で私どもが考えられるものをかなり計上は勢力的にしているのだが、それ以外にも少しあるのではないかとということで、まだまだ検討しないといけないということもあり、そこで足し算をあえて行っていないところである。これら全部見通すと、コストよりも全体の便益が上回っているのではないかとこのところを分かっていたいただければと思っているが、あえて割り算をしていない。

委員)

合計はどこに書いてあるのか。

事務局)

合計も行っていない。

委員)

何を見て欲しいか分からない。もし、②のところ辺りを強調したいのなら、これは新たに出したところなので計算の仕方くらいは少なくとも教えてもらわないと、この額の正当性あるいはこれをもっと足していいのかよく分からないし、足し算した結果が載っていれば、この説明はいらないわけじゃないが、何を見たらよいかよく分からない。これを見てこれでいいですねともなんとも言えないと思う。

事務局)

本資料の道路-4であるが、例えば桜島フェリーの売り上げの減少というところで、道路-4-12の効果2ということで地域産業の支援、桜島フェリーの売り上げの減収額で迂回ルートが実際に止まったとき車両台数が減少するというところを計算し、全面通行止めが数日間になる場合に桜島フェリーの売り上げが減るであろうということ、こういった形で計算し、詳しい計算方法は書いていないが、こういった考え方で計算をすると減収額は約3億円。そういったことを本資料の方にはしっかり書かしていただいている。

委員)

パワーポイントの資料の中でも冒頭に、見直しについてこういう変更があったというのをまず書くのと前回評価との違いがどこなのかっていうのが明確に区別がつくように書いていただきたかったと思うが。

事務局)

あえて414億に標準3便益を割り算し、プラスその他の便益によるB/Cという見せ方は本年度の当初の頃からそういった見せ方をして $0.9 + \alpha$ ということでお見せしてるというのは、なかなかそういった $\alpha$ の便益というのがまだマニュアル等にも記載されて

いないので、そういった書き方をさせていただいている経緯もあったのでこれまでの事業評価の考え方を踏襲し、こういう書き方をしているということである。

委員)

説明資料5ページで示しているコストの414億円はどうやって算出しているのか。

事務局)

こちらに書いているのが、早崎改良の事業を行った場合の事業費である。その早崎改良の事業をした場合に当然、維持管理費がかかるのでその維持管理費を提示している。もし整備を行わなかった場合には当然事業費はかからないのでここはゼロにしているが、事業を行わなかった場合でも、もともと現道の維持管理費はかかるのでその維持管理費を30億分計上している。それプラス災害復旧を今まででいたい10年に1回くらいの頻度で過去に起こっているのが災害復旧費の19億円を49億円の中に含んでいるので、維持管理費に少し差が出て、新しい道路を造った場合には新しい道路+現道の維持管理費もかかるのでそういった計算をしてここで差を出している。

委員)

説明資料3ページの321億円とそれとの関係はどうなるのか。

事務局)

321億円は、全体事業費の生の数字になるが、B/Cを算定する時には現在価値化したものにしてている。

事務局)

従前、このような表記はしていなかった。整備をしなかった場合に災害が起きるだろうと、起きた時に何らか整備をしないといけない。河川事業等はこの整備費をこちらにいれている。要するに未改良整備だとか河川整備をしなかった場合にそういうのは逆に余計お金がかかるからというのが便益だということこちらに入れていたが、今回は従前から、整備が行われた場合と、行われなかった場合の事業費と維持管理費の差ということで、今回からではなくて従前からこういう書き方をさせていただいているので、それでは、整備しなかったときにはこういう応急復旧費がかかるであろうということで19億を見込んでいる。

委員)

説明資料5ページで従来の3便益以外の計算で23億円と28億円と19億円で70億円。これをあえて足さないで+αとしているのは全国的にそれがまだ認知されていないから控えたということか。私共は書いていただいた方が分かりやすいのが。

事務局)

分かり易い説明の仕方を検討させていただく。

委員)

他の方の意見と重複すると思うが、早崎改良がここに上がってきている理由は防災対象だからということか。B/Cが1.0を下回っているからではなくて、防災対象だからということか。

事務局)

そうである。

委員)

防災対象だからということになると、私達はB/Cからは離れたのではないかとそういう感じがする。それ自体のB/Cは参考的に出していた方が良いと思うが、その防災対象になった段階でB/Cは外れているのにベネフィットをわざわざ換算して出しているし、結局B/Cは計算していない。そのあたりが釈然としないところだと思う。だからB/Cではなくて防災面がどうしても必要だということになれば、どの点から、いかに必要なのか、これまでどれだけ災害にあって、だからどうしてこの道路が必要なのか。そういうことをもう少し丁寧に説明した方が分かりやすいのではないかと。

委員)

今のご指摘だが、B/Cを全く考慮に入れなくても良いという話でもない。B/CはB/Cでやっぱり評価をしておくが、それで決まるものではないということ。

事務局)

今までの標準3便益は非常に整理された位置付けかと思うが、もともとこの防災でB/Cを出していない事業もあるので、そういう事業で何も評価しなくて良いのかという流れの中で何らかの形で評価をする。そういった時にB/Cで評価をしているので、ただ単純に出していいのかというのも分からない。そこは、貨幣換算をした上で総合的に判断をすると、単純にだしてB/Cという形ではなく、多様な効果を換算していた。ご指摘のとおり、防災なので普通のB/Cではないということを含めて検討している。

委員)

早崎改良と竹原峠、非常に似た事業だと思う。竹原峠でいくと従来の方法では0.3のB/Cしか無い。できるだけ他の考え得る事業効果の便益を取り入れて再評価みたいな形をやってほしいと言っているので、やはり早崎改良の方もそれなりにB/Cを出すべきだと思う。それで、防災なら防災の便益は必ずあるはずなので定量的に示してもらおう。今回は中途半端な出し方をされているので、今のところはこうだが、防災関係に関してはこういうような評価の便益を入れていきたいというような書き方でまとめれば良いと思う。そういうのを入れればB/Cは1.0以上になると思うので、それはそれなりにこちらとしても是非、整理を行っていただきたい。

委員)

要するに、新しく追加されたものを入れて、合計でいきなり1.0以上になるという書き方は躊躇するの分かるが、従来の3便益で0.9です。アルファと書いてあるのは0.1~0.2あって、もうひとつ本当はアルファがあると思うので、そういう書き方をすれば意味が分かりやすい。九州で行ったことが全国的に広がる傾向であれば、なおさら踏み込んで表に出した方がよい。

事務局)

皆様の意見を参考にしながらこれからも、勉強させていただきたい。

### 【その他 報告 ダム事業の費用対効果の再計算について】

委員)

便益は建設中に発生しているということになるのか。

事務局)

計算上はそういうことになる。



委員)

例えば八ツ場ダムみたいに、途中で工事を中断した場合にダムは出来ていない。だが、効果は発現している。

事務局)

これはあくまで不特定の便益についての算出方法ということであり、不特定については先程説明したが、なかなか貨幣換算できないということで、代替法という形で行わせていただいた。代替法という方法の中で身替わり建設費を用いて、それを便益としてみるというような方法で今回、統一をしたということである。同じ効果を生ずるための不特定の機能を発生するための同じ機能を持つ不特定用のダムを造るということで、そのダムについてそのダムの事業費を効果として計上するというのが代替法の考え方なので、それにそって行くと、先程計上方法は3つくらい過去にはあったが今回いろいろ考えた中で、代替法に基づくと、事業費を投資した時に同等の便益が出るというようなやり方が代替法の主旨に最も近いのではないかという判断のもとで行わせていただいている。

事務局)

身替わりの他のダムを造ったときの費用を便益としている。

委員)

そういうものも出来て初めて発現するのではないかと思う。それで、途中でやめてしまった場合に既にそれまでのベネフィットがでてしまっているということか。

事務局)

そうである。

委員)

計算方法はこの方法で行うということが良いのだが、そういう場合にどうなるかということも考えて、途中でやめた場合にこれで効果が本当に出ているのか言えるのか。

事務局)

後ほど、説明させていただく。