

## 九州地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度第1回）議事録

### ○審議（再評価）

- ・一般国道203号多久佐賀道路（I期）（佐賀県）
- ・一般国道34号武雄バイパス（佐賀県）

#### （委員）

道路事業はやるからには早く完成したほうがよい。

いつの完成予定としているか。

#### （事務局）

多久佐賀道路及び武雄バイパスの両事業とも現在、用地買収中である。そのため事業の完成については予定が示せない段階ではありますが、完成に向けた事業実施環境が整った段階で皆様にご紹介することになると思います。

#### （委員）

完成予定が未定である中、費用便益分析の便益が発生年はいつ頃を想定しているか。

#### （事務局）

B/Cの計算上では、多久佐賀道路は10年後、武雄バイパスは13年後を供用開始として算出しているが、今後の予算の状況や用地・工事の進捗により、実際の事業展開とは異なることがあります。

#### （委員）

武雄バイパスの事業化は昭和49年であり、それから完成まで長くかかっている。なるべく早く完成した方が地域にとっては効果があると思う。これだけ長くかかった理由とは何か。

#### （事務局）

武雄バイパスはこれまで漸次、武雄市内の交通渋滞している所を優先的に整備を進めております。事業化された当時は、現在事業中区間1.3kmの北方中央交差点から北方町の武雄市内に向けてはまだ計画が定まっていなかったが、事業区間の延伸を行い、現在用地買収中である。

○報告（再評価）

- ・筑後川直轄河川改修事業（福岡県、熊本県、佐賀県、大分県）
- ・球磨川直轄河川改修事業（熊本県）
- ・城原川ダム建設事業（佐賀県）
- ・川辺川ダム建設事業（熊本県）
- ・立野ダム建設事業（熊本県）

（委員）

B/C の算出において、ダムや河川整備の効果とは洪水調整により豪雨に対しての河川氾濫の被害が抑えられるという事が便益と捉えてよいか。豪雨災害の想定とは一回だけか。

（事務局）

B/C の算出では、氾濫によって浸水する区域の中に、どれだけの資産があるかを便益として算出する。洪水を発生させる降雨の確率は決まっており、例えば想定 $1/2$ の降雨時に被害をどのように低減させるかである。それが河川整備基本方針で決められており、この球磨川では人吉地点で $1/80$ 確率の降雨を最終目標としているので、 $1/80$ 確率の降雨で防がれる便益、ここまでをずっと確率と便益で掛け算したものを積分したものが前回の便益である。

（委員）

期間の設定はどのようなものか。

（事務局）

ダムであればダムが完成した時点、河川であれば改修が進むと効果が発現していくので、それぞれその期間を全部足し合わせた便益が最終的な数値となる。

（委員）

豪雨というのは場所によって繰り返し起こる。そのため将来的にずっと防げる費用対効果はもっと高くなるのではと思う。

（委員）

費用対効果で一般的資産の被害が一番便益で大きいと思うが、人口は色々な地域で減っている。人口減は固定性で計算されていると思うがどう考慮しているか。

(事務局)

将来推計も含めて考慮することは現マニュアル上に記載されていないが、例えば資産が10%減った場合や増えた場合の感度分析は行っている。

(委員)

球磨川の川辺川ダムにおける残事業で考える時に、球磨川流域でかなり人口減となっており一般資産の被害額が小さくなっていくおそれがある。特にこのようなダム事業は長期となるため完成した時点では人が減っている状況かと思うがどのような見込みか。もしくは地域振興を含めてこれでやっていくということなのか。

(事務局)

今回の事業再評価は整備計画の変更を伴っているが、事業再評価は基本、5年毎に行うものであり、その都度人口も更新していく。その段階で投資効率性を確認し、また投資効率性だけではなく、事業評価においてはB/Cでは継続できない効果もあることから、球磨川流域であれだけの豪雨被害があった地元からの要請を踏まえ、また推計では死者数や孤立者数も減ることから、地元も国としても継続と考えている。

(委員)

川辺川ダム建設事業は非常に全国的にも注目されており九州挙げての重要な事業だと認識している。確かに過疎化で一般資産が下がり、全体事業B/Cが0.4と、これまでの事業評価委員会の中ではかなり低いB/Cになっている。残事業B/Cの1.9についても継続した場合は下がる傾向にはあるかもしれない。B/Cの便益となるのは資産だが、便益に含まれていない人命や怪我なども鑑みないといけない事業だと認識している。令和2年の災害もあったように、流域住民の生命などどこかでは考えながら進めていくことが必要な事業ではと思う。資産だけではなくこの事業の裏側には大きいものがある。この委員会では、B/Cに大部分がフォーカスされていくところがあるが、裏側では人の生命と言うか一番大事なところがあることをどのように議論していくかを少し認識しなければいけない。

その点に関し、今後のB/Cの考え方や方向性など委員長、また整備局長の意見をお聞きしたい。

(事務局)

事業評価が始まって概ね四半世紀経つが、ご指摘のあった治水事業だけでなく道路事業においてもB(便益)についての考え方や算出方法というものはあまり変わっていない。もちろん単価については随時、経済調査など行い見直しを行っているが、ご指摘のあった「人命を救う」あるいは「怪我を防ぐ」といった人身被害抑止効果など、現段階において経済的評価が困難なものについてはBの中に加えていないというのが現状である。

このため、重点審議の際には費用対効果の B に含まれない効果についてもデータを用いて説明さしあげているところである。

事業評価は全国的なルールのなかで行われているわけであるが、今後は委員の皆様のお知恵をお借りしながら、新しい B/C、特に B の考え方について私どもなりに議論していかねばと感じているところである。

(委員)

様々な事業において時間がかかるっているが、このような生命に関わるような事業や地域の振興に関わる事業は早めに完成しないとなかなか効果が出てこない。B/C を考えた時に早めに完成した方がいい事業は、B/C が計算される時に使われる社会的割引率の大きさを変えたりして考えていかないとなかなか早く進まず、一律に評価されてしまう。また生命の価値については最近の統計的生命価値で評価するような議論は進みつつあり、今後は評価するのが難しい人の命なども入れていかないとなかなかできていかない。

その辺は経済学の先生方が今ちょうど評価をしていくところである。