

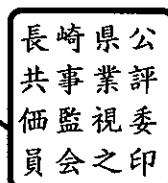
平成19年度

長崎県公共事業評価監視委員会意見書

平成19年12月10日

長崎県公共事業評価監視委員会

委員長 園田 圭介



# 平成19年度長崎県公共事業評価監視委員会意見書

## 1. 意見

諮問があった再評価対象1事業及び事後評価対象6事業については、いずれも対応方針（原案）どおり認めることに決定しましたので、答申します。

## 2. 審議過程における意見

### 1) 個別の事業について

#### 【再評価対象事業】

##### ・村松川総合開発事業 村松ダム

利水及び治水の多目的ダムの建設事業であり、利水目的の共同事業者の撤退に伴い、治水事業としてのダム建設費用に対する事業効果が見込めないことにより、中止することは妥当であると認められる。

ただし、ダム建設中止に伴う今後の治水対策については、十分検討することを条件とする。

#### 【事後評価対象事業】

##### ・臼ノ浦海岸環境整備事業 神崎地区

評価結果によると、親水護岸等の整備に対する効果について地域住民の理解が十分得られていないようであることから、今後は施設の運用方法を含め理解を得るよう努められたい。

### 2) その他

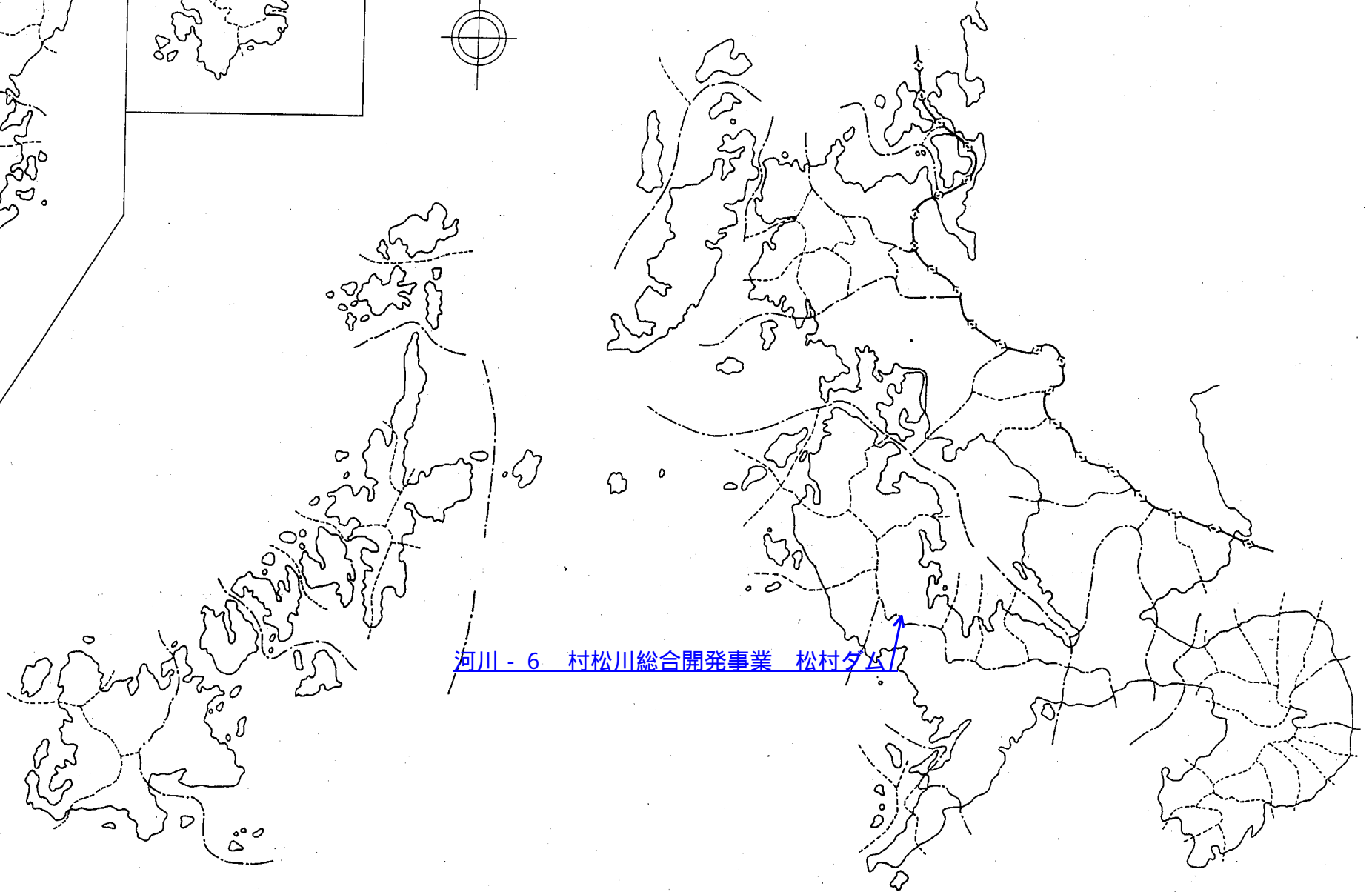
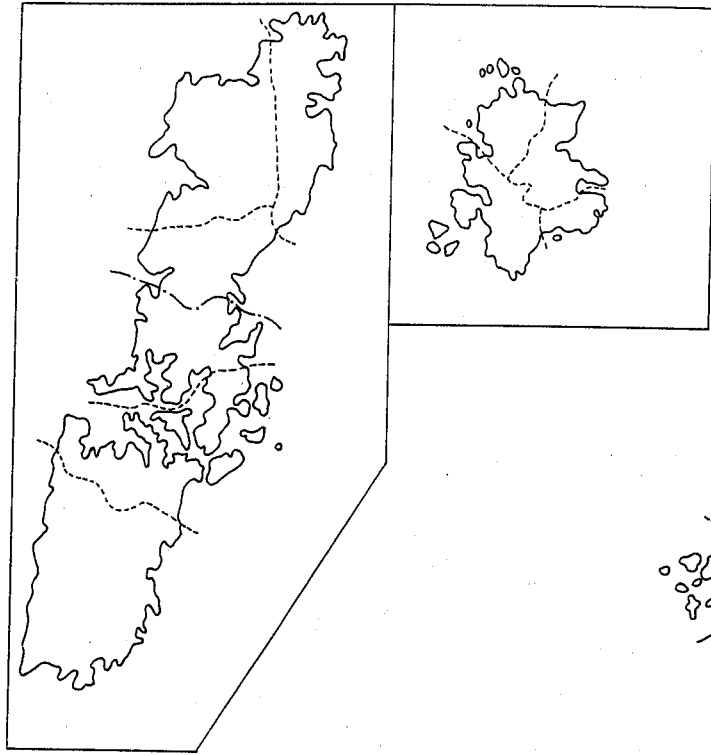
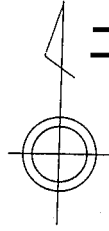
今回、村松ダムを中止することとなったが、本県は工業用水の不足から新規企業の誘致や工場拡張が進まない現状もあると聞いているので、必要な水源の確保について今後検討されることを提案する。

### 3 . 平成 1 9 年度の審議経過

- ・ 第 4 回委員会（平成 1 9 年 1 1 月 2 7 日開催）  
再評価対象事業の現地調査、説明及び審議  
事後評価対象事業の説明及び審議

# 土木部 事業位置図 (追加箇所)

要領 (別記5)



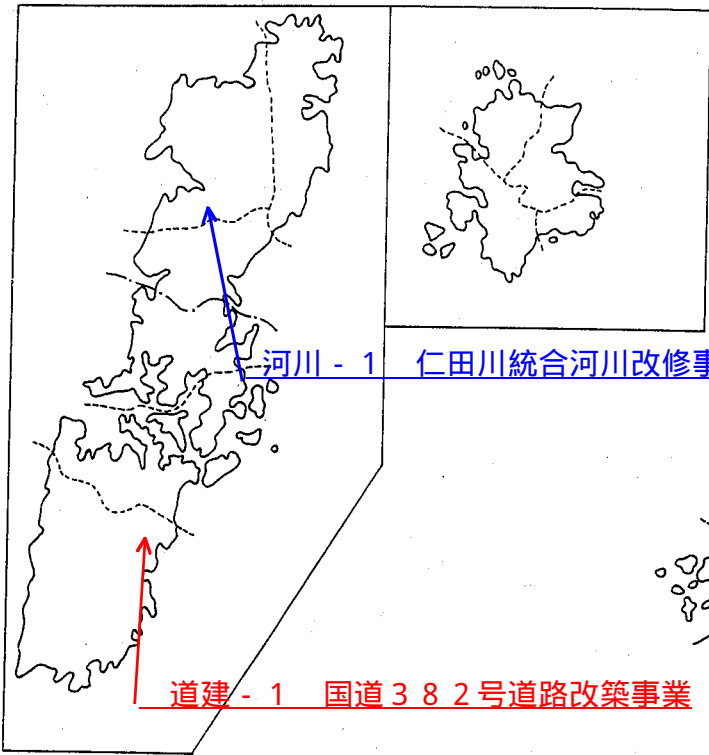
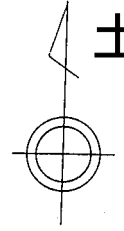
河川 - 6 村松川総合開発事業 松村ダム

# 平成19年度 再評価対象事業一覧表

整理 番号	事業計画								再評価の 理由	進捗率 (%)	前回 審議 年度	対応方針 (原案)
	事業名	施設名	事業 主体	事業箇所	事業概要	工期		事業費 (億円)				
						着工	完了					
					上段：当初 下段：変更							
<b>土木部</b>												
<b>河川課</b>												
河川 - 6	村松川総合開発事 業	村松ダム	県	長崎市 琴海 村松町	重力式コンクリートダム H=45.1m V=67,000m3	H5	-	71.0	社会経済 情勢の変化	6	H15	中止
						H5	-	71.0				

# 土木部 事業位置図 (事後評価)

要領 (別記5)



河川 - 1 仁田川統合河川改修事業

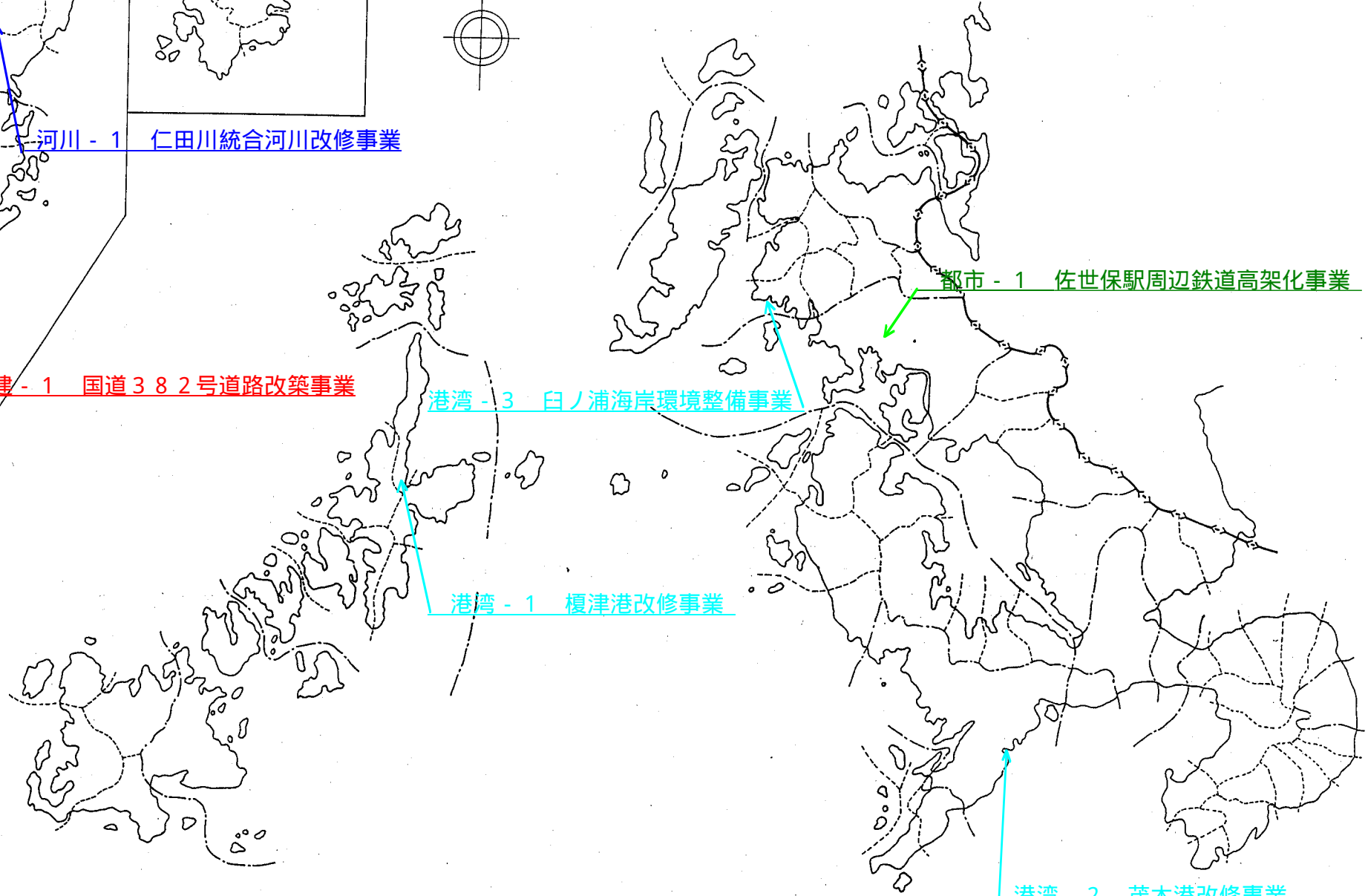
道建 - 1 国道382号道路改築事業

港湾 - 3 臼ノ浦海岸環境整備事業

港湾 - 1 榎津港改修事業

都市 - 1 佐世保駅周辺鉄道高架化事業

港湾 - 2 茂木港改修事業



## 平成19年度 事後評価対象事業一覧表

整理番号	事業計画					該当基準	事後評価の評価項目	
	事業名 / 施設名	事業箇所	事業概要	工期				事業費 (億円)
				着工	完了			
道建 - 1	道路改築事業 / 国道382号	対馬市	延長 2,120m 幅員(一般部) 6.5(11.0)m 幅員(トンネル部) 6.5(10.75)m	H1	H14	69.8	<p>再評価実施、 事業費10億 円以上、 事業完了後 5年</p> <p>(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) 設計速度(35 50km/h)、交通量(7,984台/日:S63 12,841台/日:H17) (事業の効果の発現状況) ・隘路の解消による時間短縮により島内交通の拠点である厳原港・対馬空港や二次医療施設の対馬いづはら病院等へのアクセス性の向上が図られる(整備前 約5分 整備後約3分(約2分短縮)) ・現道延長 L=2.8km 改良後L=2.12km(L=0.68km短縮) ・旅行速度 整備前:35km/h 整備後50km/h(15km/h向上) ・事故件数 整備前:4件/年 1件/年(3件/年減少) ・線形不良箇所解消(曲線半径100m以下) 12箇所 バイパスにより回避 ・整備後、厳原中学校の通学路として指定</p> <p>(社会経済情勢の変化) 平成16年3月1日に旧六町が合併し対馬市となった。 (今後の事後評価の必要性) 整備効果が発揮できていると判断されるため必要性はない。 (改善措置の必要性) 整備効果は利用者に認知され、産業経済の発展、地域振興、地域交流等の重要な役割を果たしており、現段階での改善措置は必要ない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 計画当初から効果が比較できるデータの収集・蓄積が必要である。 交通に関する直接的(交通量・時間短縮等)な効果は明示できるが、社会経済への波及効果は多種多岐にわたり、データ収集解析が難しく、適切な評価には多大なる時間と費用が必要である。</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等) ・データの掘り起こしに苦慮したため、計画当初からのデータ蓄積のマニュアル化が必要である。</p>	
港湾 - 1	榎津港改修事業 / 榎津地区貨物対策	南松浦郡 新上五島 町	防波堤(改良) L=210m 岸壁(-4.5m) L=210m 道路 L=200m	S61	H14	10.40	<p>再評価実施、 事業費10億 円以上、 事業完了後 5年</p> <p>(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) ・事業費の増、取扱量の増 (事業の効果の発現状況) ・取扱貨物量の増加 264千トン(再評価時予測) 287千トン(H15~H18実績平均) ・貨物の集約により、人流を主とした有川港(マリンタウンプロジェクト)との機能分担が図られた。 ・船だまりと貨物ふ頭の区分により、安全で効率的な利用が出来るようになった。 ・砂・砂利のシフトにより周辺環境が改善された。</p> <p>(事業実施による環境の変化) ・特になし (社会経済情勢の変化) ・取扱貨物量に多少のバラツキがあるが、順調に取り扱いが行われている。 (今後の事後評価の必要性) ・再事業評価の必要性なし (改善措置の必要性) ・事業完了まで長期間を要し、効果の発現が遅くなってしまった。予算の重点投資など改善していく必要あり。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・特になし</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等) 特になし</p>	

## 平成19年度 事後評価対象事業一覧表

整理番号	事業計画					該当基準	事後評価の評価項目	
	事業名 / 施設名	事業箇所	事業概要	工期				事業費 (億円)
				着工	完了			
港湾 - 2	茂木港改修事業 / 防波堤	長崎市	防波堤 L = 40m	H6	H14	16.68	<p>再評価実施、事業費10億円以上、事業完了後5年</p> <p>(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化)                      ・当初計画時からの事業費及び実施期間の減。                      ・フェリー運航便数の減による旅客人員の減。                      ・荒天時における漁船の避難作業の削減。                      (事業の効果の発現状況)                      ・防波堤整備による港内の静穏度確保は、フェリーの就航率が向上したこと及び荒天時における漁船の避難作業が削減されたことから、本事業による効果は十分には発現していると言える。                      (事業実施による環境の変化)                      ・特になし                      (社会経済情勢の変化)                      ・茂木～富岡(天草)を結ぶ航路が一旦廃止(H16.11にフェリー、H18.3に高速船が航路廃止)。しかし、H18.4.1からは熊本県苓北町がフェリーを所有し、運航を船会社が行う形で再び4往復/日就航しており、県外との交流拠点として重要な役割を果たしている。                      (今後の事後評価の必要性)                      ・特になし                      (改善措置の必要性)                      ・特になし                      (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      ・特になし</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等)                      ・特になし</p>	
港湾 - 3	臼ノ浦海岸環境整備 事業(神崎地区)	佐世保市	離岸堤 80m 護岸 310m 植栽 2,400㎡ 遊歩道 2,130㎡	H3	H14	10.71	<p>再評価実施、事業費10億円以上、事業完了後5年</p> <p>(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化)                      ・防護区域内の家屋数の増                      (事業の効果の発現状況)                      ・完了後における浸水被害は発生していない。                      ・利用者が整備前と比べ増加し、施設への満足感も高い。                      ・費用対効果も十分に満足している。                      (事業実施による環境の変化)                      ・景観性の向上。                      ・利用者増による周辺住民の住環境の悪化。                      (社会経済情勢の変化)                      ・特になし                      (今後の事後評価の必要性)                      ・必要なし                      (改善措置の必要性)                      ・改善措置の必要はない                      (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性)                      ・特になし</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等)                      ・特になし</p>	



## 平成19年度 事後評価対象事業一覧表

整理番号	事業計画					該当基準	事後評価の評価項目	
	事業名 / 施設名	事業箇所	事業概要	工期				事業費 (億円)
				着工	完了			
河川 - 1	統合河川改修事業 / 仁田川	対馬市	L = 1,100m 河床掘削、護岸工、橋 梁架替え、堰改築等	S51	H14	39.00	<p>再評価実施、 事業費10億 円以上、 事業完了後 5年</p> <p>(事業の効果の発現状況) ・治水 事業完了後において、改修前の流下能力を超える降雨が3回発生したが、いずれも洪水被害は生じていない。 (事業の実施による環境の変化) ・利水 堰の改築を行ったが、安定した取水が行われており、利水上の問題はない。 ・環境 アンケート調査等によれば、魚介類等の個体数の減少、生息域の変化が生じているが、多自然型護岸とあわせて魚巢 ブロック、魚道の整備を行い生息環境の保全を図った。また、改修によって生じた旧河川についても本川から水の出入りが出 来るように整備を行い従前の自然環境の保全に配慮した。 ・親水性等 アユ釣り、ウォーキングで利用するようになったとの意見もあった。 (社会経済情勢等の変化)</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業による洪水被害の軽減効果を確認しており、今後の事業評価の必要性はない。 (改善措置の必要性) 本事業の整備効果が確認されており、改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 特に見直しの必要性はない。</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等) 河川事業の実施にあたっては、引き続き、自然環境に配慮していく。</p>	
都計 - 1	佐世保駅周辺鉄道高 架化事業	佐世保市	延長 1,630m 踏切除却数 3箇所	H4	H14	136	<p>再評価実施、 事業費10億 円以上、 事業完了後 5年</p> <p>(費用対効果の算定の基礎となった要因の変化) 鉄道と道路との交差(平面 立体) (事業の効果の発現状況) 渋滞長の改善(塩浜踏切(山側から)最大H10:100m H19:0分) 夕方ピーク時 塩浜踏切(山側から)踏切遮断時間 最大H10:7分 H19:0分) 夕方ピーク時 踏切交通遮断量が40,545台・時/日(H10.4)であったが、全て解消し、交通を分散させることができた。 (事業実施による環境の変化) 市街地を分断していた踏切が除却された。 (社会経済情勢の変化) 区画整理事業により、商業施設やマンションの立地が見られる。 (今後の事後評価の必要性) 事業効果が発揮できていると判断されるため必要性はない。 (改善措置の必要性) 供用効果は利用者に認知され、沿線人口や交通量の増加が産業・振興・開発・交流の重要な役割を果たしており、現段階 での改善措置の必要性はない。 (同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 計画当初から効果が比較できるデータ(写真、地形図、旅行速度、事故件数、整備に対する住民アンケート等)の収集・蓄 積が必要である。 評価は交通に関する直接的(交通量・渋滞長等)な効果は明示可能であるが、社会経済への波及効果は多岐にわたり データ収集解析が難しく、適切な評価には工夫が必要である。</p> <p>対応方針(原案)</p> <p>(評価結果の同種事業への反映等) 整備前時点でのデータの掘り起こしに苦慮したため、計画当初からのデータ蓄積のマニュアル化が必要である。</p>	