

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成28年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成28年12月16日（金）10：00～12：00
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
 - 事業評価監視委員
葛葉委員長、中村副委員長、大久保委員、柄谷委員、雑賀委員、
沢田委員、高瀬委員、水谷委員、森委員
 - 中部地方整備局
塚原局長、守屋副局長、石塚副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長
4. 議 事
 - 1) 対象事業の説明・審議
(再評価)
 - 【河川事業】
木曾川総合水系環境整備事業
 - 【道路事業】
一般国道19号 桜沢改良
一般国道153号 豊田西バイパス
一般国道156号 大和改良
一般国道153号 豊田北バイパス
一般国道155号 豊田南バイパス
一般国道302号 名古屋環状2号線
 - 【港湾事業】
下田港防波堤整備事業
四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
 - (報告)
 - 【河川事業】
狩野川直轄河川改修事業
鈴鹿川直轄河川改修事業
櫛田川直轄河川改修事業
櫛田川総合水系環境整備事業

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、配付資料一覧）
- ・資料 1 再評価に係る県知事等意見
- ・資料 2 対応方針一覧表
- ・資料 3 一括審議案件に対する意見等について
- ・資料 4 一般国道 19 号 桜沢改良 説明資料
- ・資料 5 一般国道 153 号 豊田西バイパス 説明資料
- ・資料 6 一般国道 156 号 大和改良 説明資料
- ・資料 7 下田港防波堤整備事業 説明資料
- ・資料 8 四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
説明資料

- ・資料 9 一般国道 153 号 豊田北バイパス
一般国道 155 号 豊田南バイパス 説明資料
- ・資料 10 一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線 説明資料
- ・資料 11 木曾川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 12 狩野川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 13 鈴鹿川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 14 櫛田川直轄河川改修事業・櫛田川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 15 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料 16 再評価に係る資料【港湾事業】
- ・資料 17 再評価に係る資料【河川事業】
- ・資料 18 報告に係る資料【河川事業】

6. 主な審議結果等

1) 再評価対応方針（原案）については以下のとおりとする。

【河川事業】

木曾川総合水系環境整備事業 . . . 了承

【道路事業】

一般国道 19 号 桜沢改良 . . . 了承

一般国道 153 号 豊田西バイパス . . . 了承

一般国道 156 号 大和改良 . . . 了承

一般国道 153 号 豊田北バイパス . . . 了承

一般国道 155 号 豊田南バイパス . . . 了承

一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線 . . . 了承

【港湾事業】

下田港防波堤整備事業 . . . 了承

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 . . . 了承

2) 意見・質問及び回答については別紙のとおり

別紙 1) 一括審議案件に対する意見等について（資料 3 より転記）

別紙 2) 委員会当日に委員より出された意見・質問及び回答

一括審議案件に対する意見等について（資料 3 より転記）

項 目	意見・質問	回 答
○一般国道 19 号 桜沢改良 ○一般国道 153 号 豊田西バイパス ○一般国道 156 号 大和改良	意見なし	
○下田港防波堤整備事業	事業の重要性はわかるが、防波堤の整備規模が金額だけの表示だとわかりにくい。他の事業と比較するなどわかりやすくしてほしい。	説明資料 P 2 の事業の概要を示すページに「防波堤断面」及び「他の事業（御前崎港防波堤事業）との比較」を追加しました。
○四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	<p>関係者調整結果に対応するための増額を当事業で全て負担することについての考え方を教えてほしい。</p> <p>臨港道路がみえ川越 IC 部で国道 23 号に接続すると、霞大橋交差点の負荷は減るが、みえ川越 IC のある南福崎交差点に負荷がかかり、渋滞することが懸念される。事業部間の連携はとっているのか。</p>	<p>本件の増額費用は、臨港道路の整備に必要な用地を関係者（三重県北部浄化センター）から取得するために調整を行った結果、必要となったものです。</p> <p>この調整は、臨港道路が三重県北部浄化センターの土地を通過するために必要な調整であり、増額費用については、原因者の当該事業にて負担することが妥当であると考えています。</p> <p>臨港道路は臨海橋交差点で県道桑名四日市線に接続し、みえ川越 IC 交差点を經由して、南福崎交差点で国道 23 号に至ります。</p> <p>臨港道路が県道桑名四日市線に接続することにより、交通量が増えることが想定されることから、臨海橋交差点から南福崎交差点間において、現在、臨海橋交差点の改良や南福崎交差点の右折車線数の追加（2 車線化）等、交通容量を踏まえた協議を実施しているところです。（別添参照）</p> <p>（なお、臨港道路からの車は国道 23 号に流入する前に伊勢湾岸「みえ川越 IC」に入る構造となっています）。</p> <p>引き続き、事業部間の連携に加え三重県等関係機関とも連携して対応していきたいと考えています。</p>

委員会当日に委員より出された意見・質問及び回答

項 目	意見・質問	回 答
(一括審議) ○一般国道 19 号 桜沢改良 ○一般国道 153 号 豊田西バイパス ○下田港防波堤整備 事業 ○四日市港霞ヶ浦北 ふ頭地区国際海上 コンテナターミナ ル整備事業	追加意見なし	
○一般国道 156 号 大和改良	<p>直接この事業に関わらないことだ とは思うが、事業区間で長良川の氾濫 が危惧されることについて、河川とし て何か対策をしているのか、直轄管理 ではないと思うが、教えていただきたい。</p>	<p>この区間は、県管理区間にあたりま すので、その調整状況等については確 認します。</p> <p>(確認した結果、事業区間は計画上想 定されている規模の洪水では浸水し ないエリアとなっており、河川改修工 事の計画はありません。)</p> <p>なお、道路の設計にあたっては、県 管理河川のハイウォーターレベルよ り、道路の路面高が高くなるように整 備を進めております。</p>
(重点審議) ○一般国道 153 号豊 田北バイパス 一般国道 155 号豊 田南バイパス	<p>今回の事業費の見直しで大きい部 分が、地質調査結果に伴う擁壁構造の 変更ということで、資料 9 の 14 ペ ージに地質調査の結果等が示されてい る。地下水位が計画高より高いため、 U型擁壁の方が卓越して良いというこ とは理解できるが、もともとの補強土 壁であったことのメリット、デメリッ トと、U型擁壁に工法を変えること によるデメリットなどがあるのかお伺 いしたい。</p>	<p>補強土壁のメリットですが、この地 域には住宅や農地が多くあり、これら への影響を最小限とするため直壁で 計画しています。直壁を設計するにあ たっては、補強土壁と逆 T 型擁壁を検 討し、施工面や経済性から補強土壁と しております。</p> <p>U型擁壁についてのデメリット、そ して地下水の影響ですが、地下水によ る浮力や地震の影響等も考えた上で 設計しており、問題ないと思ってお</p>

	<p>U字型擁壁にすることによって、水を止めることは分かったが、計画高が地下水位より低いため、常に地下水圧がかかっているということだと、水に浸かることはないのか。</p> <p>もう1点地震時の液状化について地盤状況はどうか、地質調査の結果、液状化はどうかと考えているかについて説明をお願いします。</p>	<p>ります。また、U型擁壁の比較検討において、逆T型擁壁がありますが、この場合コンクリートがない道路の舗装部に地下水が浸入し直接水に漬かることがあり、舗装が非常に弱くなりやすいデメリットがあることから、費用はほとんど変わりませんが、逆T型擁壁は選定しておりません。</p> <p>また、地質調査結果からすると、当該地域は、液状化するような地質ではないと考えています。</p>
	<p>地下水の流れに対する影響の有無と、上流側の水位が上がる等の影響がないのか伺いたい。</p>	<p>地下水については、利用されていますので、井戸調査をしております。施工前、施工中、施工後に調査を行い、影響が認められた場合については、補償等の対策が必要になると思っております。</p>
	<p>地質調査を後からやって変更という話が多いので、以後、詳細な調査を事前にしていただくことを望みます。</p>	<p>前回9月30日の委員会のときもお話しさせていただきましたが、事業化の前ですと、予算や、用地を買っていないという制約はあるものの、詳細な調査をした結果、このような増額の事態が増えておりますので、事業化前の用地を取得する前であっても、例えば市町村の用地だとか、ご協力いただける所で詳細な調査をするような取り組みをして、できるだけ事業化前にも、詳細な地質調査ができるように取り組んでまいりたいと思いますので、引き続きご指導よろしく願いいたします。</p>
	<p>用地取得前に難しいと思うが、前回から調査してみたらちょっと違ったということが目立っていると思いますので、今おっしゃったような視点から、今後進めていただきたい。</p>	<p>承知しました。</p>

<p>○一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線</p>	<p>事業費の見直しで、今回名鉄との関係で、60 億円増額ということだが、平成 26 年度の再評価時にも、名鉄瀬戸線の高架構造の変更により 36 億円増額をしていると思う。このときの増額も、平成 12 年度に改定された鉄道構造物等の設計基準が適用されることになったために、工事費用を増額したという説明をいただいたと思う。今回も指針の改訂ということで、地震に関わる設計変更だと思うが、平成 26 年度のときの増額の件と、今回の件は重なるのか、どういう関係になるのか、説明いただきたい。</p>	<p>耐震設計指針については、平成 12 年度の改訂から、平成 25 年度にまた改訂された背景があります。当初の平成 26 年度再評価時は、平成 12 年度の指針に基づいて変更したということです。今回は、東北の地震等を踏まえて、平成 25 年度に改訂された新たな指針に基づいて、追加で変更いたしました。結果として 36 億円に加えて 60 億円、最初の案から比べると増えています。</p>
	<p>工事に実際着手する前にも、基準がどんどん厳しくなっていき、工事費が増えていったということのようだが、そうすると、前回再評価の平成 26 年度に 36 億円増額ということで、いったん承認を得ているが、それにまた今回上乗せするということか。工事としては、全部まとめて 60 億円ではなくて、前回の 36 億円に、さらにまた上乗せをするということか。</p>	<p>指針の改訂に伴いまして、36 億円に加えて 60 億円の合計 96 億円が最初の案から比べると、段階的に増えてきているということです。</p>
	<p>こういった複数のステークホルダーが、共同して一体的に行う公共事業の場合、コストの中には、こういった棲み分けで名鉄、あるいは国交省のコストが含まれているのか、明確なルール等あれば伺いたい。</p>	<p>この事業には、関係者として、国、名古屋市、名鉄という 3 者のステークホルダーがいます。今回ご提示しました 60 億円というのは、国の負担分ということです。この他に、この事業に伴って、市でも負担がありますし、名鉄にも負担していただいています。負担の割合は、3 者で協定を締結して定めています。</p>

	<p>今回説明の中で、一般部、専用部という説明がなかったので、伺いたい。名古屋環状2号線は、説明にあったように、渋滞対策として整備している部分もある中で、既に開通している専用部、さらには一般部、例えば、上社だとか、引山だとか、大森では渋滞が発生している箇所がある。今回、西南部を整備するにあたって、特に専用部と一般部の接続部をどういうふうに検討されていて、対策を取られているのか。要望としては、できるだけそういった箇所の対策を、事前にきちんと取っていただきたい。</p>	<p>ご指摘の通り、名古屋環状2号線は高速道路の専用部と、国道部分の一般部という、2階建て構造になっています。その接続となるインターチェンジの交差点で、渋滞を発生させないため、西南部では、交差点をなるべくコンパクトにする、右折レーンを必要長確保する等の対応をしています。交差点前後の専用部の橋脚についても、内側のほうに右折レーンが取れるよう、通常の柱ではなく、門型の形にするなど、対応しているところです。</p>
	<p>これまでの整備の事例を参考にされながら、より安全で、渋滞対策についても、適切に対応されているということか。</p>	<p>その通りです。</p>
<p>○木曾川総合水系環境整備事業</p>	<p>1点コメントです。こういった自然再生や水辺整備の一体的な事業は、ご説明で大変理解できたが、やはり住民との協議もしくは合意形成、あるいは自然生態系等が相手なので、モニタリングをしながら事業を進めるため時間がかかるということ。それから合意形成の中で得られた意見や専門家の意見を基に事業を追加していくというような必要性も、非常によく理解できた。また、そのプロセスで、川への理解等を深めながら進めているということも、よく理解できた。</p>	

	<p>こういった事業は、費用対効果分析手法もCVMとかTCMを使われていて難しい、限界があるということは理解している。その上で伺いたい、CVM、TCM等を実施する場合ある地域が対象になると思うが、一つ一つのデータを見ると、その影響範囲、あるいは来訪頻度の変化点、集計範囲の設定等工夫していることが伺えるが、地域あるいは費用対効果分析をする上での対象の考え方について、工夫あるいは苦労している点があれば伺いたい。</p>	<p>ご指摘いただいたとおり、便益は、事業毎にアンケートを実施し、事業箇所からアンケート対象者の距離と、月に何回利用するかという指標を分析して、変化点を求め、支払意志額に便益計測範囲の世帯数を掛け合わせることで算出しております。事業費もさることながら、このようなアンケート調査についても、比較的時間と手間がかかっているところです。この方法が最も妥当であると考えているため、今後もきちんと実施していかなければならないと思っています。</p>
	<p>今、説明があった変化点を見て、設定するというのは、国土交通省のルールとしていることなのか。それとも流域、あるいはこの地域の状況を踏まえて、独自で工夫をされているやり方なのか。</p>	<p>河川環境整備事業の事業効果は、非常に貨幣価値化をしにくいいため、CVMが一番妥当であろうということで使っております。その場合の便益計測範囲の設定については、国土交通省のマニュアルにより、月に1回ぐらいは訪れる方を対象に、その変化点を求めて、それを便益計測範囲として使っていくことで、現在は算出をしております。</p>
	<p>モニタリングが必要になったのは、今回の事業評価からなのか。</p> <p>それから、そのモニタリングは具体的に誰が費用の分担をしているのか。また、モニタリングの期間が3年、5年と違いがあるが、理由を伺いたい。</p>	<p>モニタリングについては、今回完了事業でも行っております。ただし、これは従前、現場の整備が完了した時点までが事業期間であって、それ以後は通常の河川の維持管理の中で対応しておりました。それを今回から効果の確認までを事業の一連として、事業期間の中に加えたものです。</p> <p>モニタリング方法については、自然再生事業の場合、当初目標としていた自然再生の環境対象の植物や動物の適正な生息の場が確保されているかということ、経年変化を追っていく調査をしております。水辺整備事業の場合には、利用者の増加状況や利用の実態を調査して、整理をしております。</p>

		<p>モニタリングの費用分担は、関係する他の事業者、地域の方がいらっしゃいますが、国が行うべきものは、国が行い、その他データ提供等をしていただけるものがあれば、関係事業者にお願いをして、全体が把握できるような形で対応しております。</p>
	<p>1点コメントです。資料11の37ページの人口と世帯数の増加について、人口は横ばいで世帯数増加ということだが、これは多分、1人暮らしの世帯、特に、高齢者の1人暮らしが増えているので、世帯は増えているが、人口は変わらないと解釈した。</p>	
	<p>大井川上流の川根の中山間地域で、外来種の生物や、マダニやカモシカが出てきたり、ヒルが増え、なかなか子どもが山に入れないということがあり、遠目から見ると、非常にきれいな風景でも、実際はそういう危ないことがあるという話を地元の方に聞いた。今回は河川の環境整備ということなので、山の中ではないと思うが、外来種や害虫といった問題は、河川整備をしているときに、問題になっているのか。それとも河川に関しては特に問題ないのか。</p>	<p>子どもたちが河川に触れ合うという面で、危険な動植物がいるということは、あまり聞いておりませんが、例えば、イタセンパラは、二枚貝が必要であり、その二枚貝が外来種のヌートリアに食べられている、また、ブルーギル等もいるため、そのような生物が競合するという面で、悪影響はあります。</p> <p>木曾川下流河川事務所ではヨシの再生をしていますが、ヨシも地元の方や学識者の皆さまのご意見を聞くと、例えば遺伝子が違うといった情報もあるようです。木曾三川で育っているヨシをそのまま移植する、種の保存という観点で取り組みを実施しており、外来種は河川の分野においても、非常に重要な問題だと思っています。</p>

	<p>外来種に関して特に対策を行っているのか。</p>	<p>今回の説明には入っておりませんが、他の水系ではハリエンジュとか、外来性の木本類が繁茂して、在来の種を駆逐していくことがあり、地域の方々と一緒に除去等取り組んでいる事例はいくつかあります。また、自然再生で、礫河原を再生している箇所でも、もともとそこにいた、洪水でかく乱されるような場所で生育する在来の種が、なかなか水が漬かないことによって、外来の種に置き換わっていくという問題もあるため、そのようなことも含めて、自然再生事業は行っております。</p>
	<p>費用対効果でCVMが使われたということで、回答数が数字で出ていますが、これを配布した回収率はどうか。例えば、配布されて、回答されて、さらに有効回答された方から支払意志額を出して、それをトータルの世帯にかけてしまうというのは、多少乱暴かなと思う。その考え方だと、欠落した人たちは、有効回答した人と同じような分布状況になる。CVMをやるときに、いつも議論になると思うが、欠落した人たちをどのように扱うのか。よくあるのは、世帯にこの分の率を掛けて、ちょっと減らすということもあるが、どうしてこのような形にたどり着いたのか伺いたい。</p>	<p>アンケートの回収率ですが、各事業においてばらつきはありますが、おおむね30から35パーセントという状況です。</p> <p>扱いにつきましては、ご指摘のとおり、有効回答数で支払意志額を算出し、それを対象エリアの世帯数に掛けているため、回答しなかった方は意志が確認できなかったということで、同じように扱っております。やり方がより適切かどうかや、ゼロ回答だった場合をどのように考えるのかどうかについては、いろいろとご意見があると思いますが、努力していきたいと思っております。</p>
	<p>圏域の世帯がこれぐらいと数字を出しているが、例えば、影響を強く受けるエリアと、そうでないエリアというのは、少し違うと思う。近くの人と、そうじゃないエリアの人を分けたりすると、また数字が変わってきたりするので、そういうことも少しご検討すると良いと思う。</p>	<p>ありがとうございます。</p>

<p>(報告)</p> <ul style="list-style-type: none">○狩野川直轄河川改修事業○鈴鹿川直轄河川改修事業○櫛田川直轄河川改修事業○櫛田川総合水系環境整備事業	<p>意見なし</p>	
---	-------------	--