

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 28 年度第 2 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 28 年 9 月 30 日（金） 10 : 00 ~ 12 : 00

2. 場 所 K K R 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、柄谷委員、雑賀委員、酒井委員、  
高瀬委員、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、  
河川調査官、道路調査官、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)

【道路事業】

- 一般国道 1 号 富士由比バイパス
- 一般国道 1 号 関バイパス
- 一般国道 21 号 岐大バイパス
- 一般国道 21 号 可児御嵩バイパス
- 一般国道 139 号 富士改良
- 一般国道 153 号 伊南バイパス
- 一般国道 156 号 岐阜東バイパス
- 一般国道 158 号 中部縦貫自動車道 高山清見道路
- 一般国道 258 号 大桑道路
- 一般国道 1 号 笹原山中バイパス
- 一般国道 1 号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
- 一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）
- 一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）
- 一般国道 42 号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）

【港湾事業】

- 衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業
- 名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

(事後評価)

【河川事業】

- 庄内川特定構造物改築事業（国道 1 号一色大橋）
- 宮川床上浸水対策特別緊急事業（中島・大倉地区）

## 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 1 号 富士由比バイパス 説明資料
- ・ 資料 5 一般国道 1 号 関バイパス 説明資料
- ・ 資料 6 一般国道 21 号 岐大バイパス 説明資料
- ・ 資料 7 一般国道 21 号 可児御嵩バイパス 説明資料
- ・ 資料 8 一般国道 139 号 富士改良 説明資料
- ・ 資料 9 一般国道 153 号 伊南バイパス 説明資料
- ・ 資料 10 一般国道 156 号 岐阜東バイパス 説明資料
- ・ 資料 11 一般国道 158 号 中部縦貫自動車道高山清見道路 説明資料
- ・ 資料 12 一般国道 258 号 大桑道路 説明資料
- ・ 資料 13 衣浦港武豊ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 説明資料
- ・ 資料 14 一般国道 1 号 笹原山中バイパス 説明資料
- ・ 資料 15 一般国道 1 号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路  
一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）  
一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期） 説明資料
- ・ 資料 16 一般国道 42 号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期） 説明資料
- ・ 資料 17 名古屋港鍋田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 18 庄内川特定構造物改築事業（国道 1 号一色大橋） 説明資料
- ・ 資料 19 宮川床上浸水対策特別緊急事業（中島・大倉地区） 説明資料
- ・ 資料 20 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 21 再評価に係る資料【港湾事業】
- ・ 資料 22 事後評価に係る資料【河川事業】
- ・ 参考資料 1 道路事業の事前調査における取り組み（案）

## 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。

### 【道路事業】

一般国道 1 号 富士由比バイパス	・・・了承
一般国道 1 号 関バイパス	・・・了承
一般国道 21 号 岐大バイパス	・・・了承
一般国道 21 号 可児御嵩バイパス	・・・了承
一般国道 139 号 富士改良	・・・了承
一般国道 153 号 伊南バイパス	・・・了承
一般国道 156 号 岐阜東バイパス	・・・了承
一般国道 158 号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	・・・了承
一般国道 258 号 大桑道路	・・・了承
一般国道 1 号 笹原山中バイパス	・・・了承
一般国道 1 号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路	・・・了承
一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	・・・了承
一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）	・・・了承
一般国道 42 号 熊野尾鷲道路（Ⅱ期）	・・・了承

**【港湾事業】**

- 衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 . . . 了承
- 名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 . . . 了承

2) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

**【河川事業】**

- 庄内川特定構造物改築事業（国道1号一色大橋） . . . 了承
- 宮川床上浸水対策特別緊急事業（中島・大倉地区） . . . 了承

2) 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) ○衣浦港武豊ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業	意見なし	
○一般国道1号富士由比バイパス ○一般国道1号関バイパス ○一般国道21号岐大バイパス ○一般国道21号可児御嵩バイパス ○一般国道139号富士改良 ○一般国道153号伊南バイパス ○一般国道156号岐阜東バイパス ○一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路 ○一般国道258号大桑道路	<p>個別の事業についてはいずれも非常に重要な事業なので、ぜひとも早く進めていただきたいと思うが、道路のバイパス整備について、問題提起をさせていただきたい。</p> <p>直轄のバイパスでは、非常に大きな投資をして整備されたにもかかわらず、例えば平面交差点の間隔が非常に短いために混雑が発生したり、十分な旅行速度が確保できない、あるいは沿道からの出入りにより本来の直轄としての機能が十分発揮されず、時間が経過するうちにバイパスのバイパスが必要という問題になりかねない状況が見受けられる。</p> <p>今回の事業の対象区間では、そういった都市部の事業はないのかもしれないが、現行の費用便益分析手法、あるいは評価段階に推定されている旅行速度の算出方法において、平面交差点の数や間隔、あるいは沿道とのアクセスの関係によってどれくらい影響を受けるのかということが反映されない方法になっていると思う。</p> <p>いろいろな事業の評価の際、開通したバイパスの効果として、従来の旅行時間あるいは旅行速度が何キロだったものが何キロに向上するという推定を行い、費用便益を計算しているが、完成時にどのくらい高い精度になっているのか。想定より十分満足いくレベルになっていれば良いが、必ずしもそうならないケースもあるのではないかと。そういったことをしっかり検証した上で、それを旅行速度の推計方法の見直しにフィードバックしていくPD</p>	<p>ご指摘の通り、旅行速度を算出する際には、国道のバイパスであれば、例えば自動車専用道路のようにインターチェンジからしか進入できないものについて規制速度は60km/hになりますので、60km/hで換算している一方、信号交差点や沿道に店舗が張り付いている状況であれば、旅行速度は50km/hで計算しています。しかし、ご指摘の通り、沿道状況や交差点間の距離に関わらず50km/hと一律に計算していますが、交差点の間隔が長いのか短いのか、沿道の店舗が多いのか少ないのか、これによって当然、一律に全て、50km/hには実際はなっていないと認識しています。実際に開通した区間の道路の状況の検証が全て終わっていませんが、そういったものを検証しながら、将来のB/Cを出すというように、より実態に合ったものにしていく必要があると思います。</p> <p>また、道路のバイパス事業については、当初の目的として道路のバイパスの場合は旅行速度を担保して交通を流していくことになると思います。国土交通省では、平成24年度から計画段階評価を導入し、計画の段階から一般の方々のご意見を伺い、道路整備だけではなく地域の街づくりや沿道の状況利用を含めた上で、計画を策定しているところです。</p>

	<p>CAサイクルが必要ではないか。直轄のバイパスとしての機能は地点間を高い信頼性で、それなりの旅行速度で結ぶという機能が非常に大きいと思われるので、機能が十分、担保されるようなバイパス整備をするために、これらについて、どのように考えているか、聞かせていただきたい。</p>	
<p>(重点審議) ○一般国道1号笹原山中バイパス</p>	<p>事業を進めるうえでは安全面が最大限憂慮されるべきことだと思う。当初、ボーリング調査が資料14の11ページNO.1、NO.2で行われ、施工時に再度ボーリング調査をしたことによって軟弱地盤が確認され、よかったと思うが、これは施工より前の調査段階で地質調査をするわけだが、調査計画時に今回の施工時ボーリングをするという予定だったのか、それとも、たまたま施工していくうちに何かリスクが予想され、さらに箇所を増やして調査をして発見されたのか。事業着手後調査をしたらこうだったから見直しをするというのは良いことだが、逆に言うと、追加調査をしなくて見つからずに事業がもし終えられた場合に、安全面に影響が生じることがあるのか伺いたい。</p>	<p>地質調査は調査段階では概略を、施工にあたっては詳細に実施しています。今までいろいろとご指摘いただいたように調査のときに十分だったのかというのは、これからも考えていかなければいけないと思っております。</p> <p>笹原山中バイパスにつきましては、資料14の10～11ページ青色に示すように施工前のまだ用地買収がされていない調査段階で、われわれの隣接する道路区域の中で必要な箇所を限定して地質調査を実施しております。施工段階では橋梁などそれぞれの構造物の箇所に対して、より詳細に調査をしております。今後、調査の段階での地質調査につきましては改善が必要と思っております。</p> <p>事前調査のご質問に関連する、参考資料1道路事業の事前調査における取り組み(案)をご説明させていただきます。</p> <p>2 ページ目、ご指摘のとおり、事業化をするときに現地に入れなかったり、調査ができない場合がありますが、昨年度の事業再評価でも、しっかり事前調査のやり方について検討すべきだというご指摘、ご意見をいただいておりますので、今回、この資料の中で今後の取り組みについて、技術文献・地質情報提供システム(TRABIS)の活用、積極的な地質調査の実施、有識者へのヒアリングの3点を説明させてい</p>

		<p>たきます。</p> <p>「(参考) 技術文献・地質情報提供システム (TRABIS) の活用」のページについては、平成 10 年からこのシステムがあり、国が事業をしたもののボーリング調査結果を共有することで、近い所で事業を実施するときに参考になると思います。真ん中下の図に点がありますが、このようにボーリングデータを共有するといった点をさらに推進していこうというのが 1 点目です。</p> <p>2 点目につきましては、事業着手前にはなかなか現地に入れないのですが、まだ事業化をされていない紀宝熊野道路では、地方自治体の協力をいただいて、予定されている道路の近くの自治体所有地で調査をする等、自治体や地域の方にご協力をいただいて、できるだけ近い場所であつ、なるべく多くの調査をしていこうという取り組みを今も積極的に行っています。</p> <p>最後に 3 点目ですが、地質調査にあたって、長野県と静岡県の中岳地域を結ぶ三遠南信自動車道の例ですが、中央構造線や地質的に特殊な部分の近くに道路を整備する場合には、地質の専門家にヒアリングし、色々な意見を踏まえながらルートを決めたり、事業費がどうなるかを調査するという事も行っております。</p> <p>今後につきましても、この 3 点以外も含めて事前調査をしっかりやること、また、事業化された後にもコスト縮減にはしっかり努めていきたいと思っております。</p>
	<p>3 つの対策を挙げていただいて、これらの対策をすることによって、今後、よくよく調べてみたら当初の計画よりも事業費が増えそうだとということが減ってくるということか。</p>	<p>ボーリング調査結果については、密にやればやるほど、また、箇所が少し異なっただけで変わる場合もあります。例えば、転石があつたり、普通の地盤だけでも掘ってみたら玉石や転石がある場合がありますので、調査費用</p>

		<p>という観点もありますが、密にやればやるほど、より精度は高まってくると考えております。</p> <p>地質が原因での事業費増が多いということですが、自然の世界でもあり、ボーリングをするにはコストが掛かかりますのでバランスを見ながらではありますが、できるだけ TRABIS 等既存のデータを活用したいと考えております。これからの使えるデータはできるだけフルに活用して、計画段階でできるだけ多く把握、推測をして、安全に工事をやっていくため、特に地質上、安定ではないかと思われる箇所等、懸念があれば、積極的にやっていきたいと思っております。</p>
	<p>東名高速道路や国道 246 号線は箱根の北側を迂回しているのに対して、この直轄国道の 1 号線の区間は、神奈川県と静岡県を結び箱根を越える唯一の非常に重要な路線かと思う。そういったことから、従来、非常にカーブが多くて危険な状況だったものが今回、山中地区が開通することによって非常に走りやすく安全になったと感じている。残りの笹原地区の評価で、資料 14 の 4 ページに交通事故の削減効果予測がありますが、開通前に対して開通後、3.6 件/年減となっているが、この減少はバイパス区間も含めての減少なのか、それとも現道だけの評価なのか。</p>	<p>事故の削減効果予測につきましては、バイパスと現道、両方含めて評価しております。</p>
	<p>問題提起になりますが、特にこういった区間の改良の効果を予測するときに、カーブが減少することによって交通事故率が下がるということが、今の方法だと十分、評価できないのではないかと思います。この区間の交通安全の改善効果は非常に高いので、より適正に事前に評価できるように、特に線形改良のような、いわゆる B/C で評価できない部分も評価できるような検討は行</p>	<p>ご指摘がありました事故の削減についての B/C の算出方法についてですが、全国のこれまでの道路の実績から単純に DID 地区で 4 車線の道路を造った場合がこのぐらい減少するだろうか、中央分離帯がある道路を造ったらこうなるだろうという、全国一律の基準で算出しております。線形がどうか、例えば、曲線半径がこれからこれに変わったとか、そういったことは、評価</p>

	<p>われているのか。</p>	<p>の対象にはなっていないので、より実態に合わせた評価をしていくという観点で、今後はこれまで開通した道路の実績と前後の比較等をより一層、先ほどの旅行速度と同様に、まずは検証していく必要があるのではないかと考えております。</p>
	<p>交通安全の改善効果は非常に重要な評価項目になるにもかかわらず、現状の方法だと、分離・非分離か土地利用か車線数程度、あとは交通量くらいしか考慮されていないと思うので、そういったことについて評価する事例が増えていくに連れて、事前評価が可能になってくると思うので、今後もぜひ、全国的な検討をお願いしたい。</p>	<p>承知しました。</p>
	<p>事業費の見直しについて、この事業費は、既に開通している山中地区も含めた事業費としての増額ということか。</p>	<p>これからやる事業、これからの箇所この分の事業費増になります。</p>
	<p>そうすると、笹原地区はボーリングをやり直したら、いろいろまた問題が出てきたということですが、完成した山中地区は、地質の問題等あったのか。</p>	<p>当初の計画と事業にあたっての計画にそれほど、ボーリング調査の結果で差異はありませんでした。実際に、こちらは関東ローム層ですので、全般的に広がっている中で多少の対策が必要になった所もありますが、それについては今回のセメントを混ぜるという方法ではなくて、隣の事業から良い土を持ってくる等の対策ができたので、ほぼ事業費増もなく、完成しています。</p>
	<p>確認ですが、この資料の書き方だけを見ると、笹原地区の点だけが問題があって、そこだけで費用が増えたような読み方ができてしまう。だが、地質の問題だから当然、完成した所でも同じ問題があったのではないかと思いましたが、全部がこの笹原地区で増えたということでは必ずしもないということか。</p>	<p>今回の増加分はこれからの予定部分のみです。今までの部分は想定範囲内で収めることができっております。</p>
	<p>交通安全について、開通以降の交通事故の実績値はまだ無いということ</p>	<p>正確な数字ではないが、大きな事故は起きておりません。</p>



	<p>か。</p> <p>資料 14、3 ページ笹原地区で、勾配が 6 パーセントを超えているので線形を改良するという説明があったが、6 パーセントを超えている区間で現状の道路とこれから整備する道路が重なっている部分があるが、これは現行の道路と同じ道路を新しい部分も通るといことになるのか。</p> <p>つまり、勾配が 6 パーセントという混雑が起こるような状況を改善する工事が行われるということか。</p> <p>資料 14 の 9 ページの残土処分、先ほど開通済みの山中地区で他から土を持ってこられたという説明だったが、逆にここで出た土を遠い所まで運ぶので事業費が増えている。直接、この工事とは関係ないかもしれないが、状態のあまり良くない土を別の工事に運ぶことになるということか。</p>	<p>現道とほぼ同じ場所を通りますが、道路の高さは前後区間から少し改良します。</p> <p>この箇所だけで 6 パーセントを改善するのではないが、前後区間からなるべくならかにつなげるような形で、少しでも改善できるような設計をし、これから工事を行っていくと考えております。</p> <p>12 ページでそういう説明をさせていただきましたが、持っていく土は 138 号バイパス本線には用いません。その周辺で窪地を水平に盛る（レベルバンク）箇所に使いますので、悪い土でも十分使用に耐える部分のみ使う事としております。</p>
<p>○一般国道 1 号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路</p> <p>○一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅱ期）</p> <p>○一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅰ期）</p>	<p>事業費について資料 15 の 16 ページで、交通安全上の観点から交差点形状を見直したというご説明だが、直角に接続するというのにはここに信号を設置するということか。信号を新設するとなると、渋滞のもとになるのではないか。</p> <p>河津インターチェンジにスムーズに進入すると間違えた場合戻れないが、直角に交差する場合でも間違えた場合は戻れない。</p> <p>そこで交差点形状を変えることによる、効果の違いを実証的な検証がされているのか。交差点形状の見直しにより 23 億円増額するので、こうしたら誤進入は防げるということであれば良いと思うが、その点が不明である。</p>	<p>交差道路が斜めに接続することによりスムーズに入ってしまうので、直角に接続することにより自動車専用道路に入ることを明確にするものです。信号の設置につきましては、これから警察協議を進める中で決めていきたいと考えております。</p> <p>直角に交差する場合でも、誤進入した場合は戻れません。</p> <p>個別の箇所で実証的な検証について、河津下田道路ではないが、その他の交差点インターチェンジへ入る形状につきましては、資料 15 の 16 ページ右側のほうの形状が多いと認識しております。</p>

	<p>今の質疑に関連して、スムーズに進入すると誤進入があるとの説明だが、スムーズに入れるのは南進の話で、北進すると鋭角に曲がる形なので、北からも南からも同じように直角に曲がって入れるように変更したということだと思ふ。誤進入というよりも交差点の設計の基本として、できるだけ直角にすることが安全性の向上に繋がる。本来ならば当初から直角にしておくべきだったのかもしれないが、コストも考慮し、当初このような形状を計画したのだと思ふ。もし、誤進入だけが問題だとすると、当初計画の中で途中でUターン場所を造る対策でも良い。今後、こういう交差部の設計をするときに、当初からできるだけ直角にすることを十分に念頭に置いて計画するよう次回につなげていただきたい。</p>	<p>承知しました。</p>
	<p>資料 15、15 ページの事業費の見直しについて、当初の地質調査結果と設計段階において橋脚位置の調査結果が異なったということだが、最初からこの橋脚位置で地質調査をできなかったのか。</p>	<p>最初の時点では用地の制約もあり、赤印で最初からこれだけの本数を調査することは考えておりませんでした。</p>
	<p>社会調査の場合は、一番いいサンプリングは母集団を決めたら無作為に取るランダムサンプリングで、全体の様子がよく分かる。確率の問題だが、地質調査の場合はランダムサンプリングはやりにくいのか。調査する場所を決めて、そこから無作為にボーリングすることにより、2回目に調査したら違う地質だったということ避けることがよりできやすいと思ふが如何か。</p>	<p>ランダムサンプリングの場合、一般像を捉えるために行われると思いますが、道路事業では一番地質の悪い所や構造物に影響のある箇所を見つけないので、ランダムサンプリングではなく、狙ってボーリングを実施しています。</p>
<p>○一般国道 42 号熊野尾鷲道路（Ⅱ期）</p>	<p>今回の見直しで、交通量・10%時の感度分析の結果 B/C が 1 以上に増加している。周辺状況を勘案したネットワークなので、ぜひ早期に道路ネットワークをつないでいただきたい。説明で強調していただいたように、東</p>	<p>国道 42 号線については、海寄りの位置よりも若干、内陸に入っています。今回、浸水する区域については津波が川を遡上することによる浸水が予想されており、太い道路ではありませんが、市内の街路等が早期に緊急車両が通行</p>

	<p>日本大震災以降、南海トラフ地震等の被害想定の見直しがされたところである。資料 16、3 ページの評価の視点の図では、国道 42 号線は命をつなぐ地域唯一の道路ですが、最新の被害想定を考えた場合に 2 カ所が浸水する可能性があり、尾鷲北インターチェンジから尾鷲南インターチェンジ間の熊野尾鷲道路がリダンダンシーとしては大変重要になってくる。3 ページの図を見ると、国道 42 号線が浸水した場合に熊野尾鷲道路への被災者の広域避難に対する移動、あるいは、熊野尾鷲道路が尾鷲市内への緊急輸送道路としての機能を果たすために、特に尾鷲北インターチェンジ辺りは問題なく、尾鷲市が孤立せずに熊野尾鷲道路どの行き来ができる状況にあるのか、国道 42 号線とのアクセス性も踏まえて、両方あって機能すべきだと思うが、アクセス性について教えていただきたい。</p>	<p>できるようになれば、使える状況になるのではないかと考えております。さらに、南につきましては、道路だけではなく、海からの支援も、考えられているところで、当面、この開通までについてはそのような対応を図っていくと考えております。</p>
	<p>尾鷲北インターチェンジは、今の説明のように地域の細街路が機能して、熊野尾鷲道路にアクセスできるということか。国道 42 号線が川の遡上によって浸水する可能性がある中で、この図から見ると、アクセス自体が困難になるかのように見受けられるが、国道 42 号線ではなくて町の細街路で何とかアクセスできるという理解でよいか。</p>	<p>本道路が完成した場合、資料 16、3 ページの地図上はインターチェンジへのアクセス地点で×印が付いていますが、交差点より少し北側であり、国道 42 号線に入れる状況になります。</p>
	<p>そういう意味では、津波、あるいは川の遡上のリスクも想定して、熊野尾鷲道路完成時には、国道 42 号線へのアクセス性は保たれるように計画されているという理解でよいか。</p> <p>貴重なネットワークがつながるので、防災上も機能をより高められるような計画を進められるようお願いいたします。</p>	<p>資料 16、7 ページ地図の真ん中、第 3 トンネル、第 4 トンネルの間に、この区間唯一、一定の区間明かり部があります。インターチェンジは設置できませんが、緊急通路等の設置は可能で、この付近の山側には三重県の防災拠点があります。これらをつなぐことによって尾鷲市内への緊急活動に行けるのではないかと考えております。</p>

	<p>ストック効果についてについて、どこまでアピールするべきでしょうか。例えば、熊野古道も熊野古道自身に人気があるから増えている。それに伴って交通量が増えているから、B/Cが増えているということがあるが、何ををもってストック効果としてアピールしたいのか。</p>	<p>道路事業ですので、そのアクセシ性を主眼に置いた効果という観点で、例えば、観光客数の増加について、熊野古道のポテンシャルもありますが、この地域は都市圏から非常に遠い所にあります。そのような負のイメージを高速道路ネットワークの延伸によって払拭できる、さらにそれらが相乗効果になって観光客も伸びるとか、また、産業面で、ブリの輸出について当地域の企業がそれに投資する意欲は安定的な輸送ルートが確保できるかどうかということで投資も非常に増加するのではないかと等、間接的な効果ですが、このような効果をアピールしていきたいと考えています。</p>
<p>○名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業</p>	<p>意見なし</p>	
<p>(事後評価) ○庄内川特定構造物改築事業(国道1号一色大橋)</p>	<p>事後評価でこれだけ効果が発現している事業に関しては関連する住民の方々にも、説明をすると共に効果についてもよく知っていただくということも必要である。一方で、ある想定においては浸水を免れるということだが、その効果と併せて、引き続き、住民の方々には構造物によらないソフト面での避難等も必要であるということ、構造物等の事業が完成した時を良いきっかけに広報いただければと思う。</p> <p>資料 18、5 ページに事業内容としては橋梁の架け替えが中心と思うが、築堤護岸も一緒にしているということだが、護岸整備としては、この辺りはこの部分だけで完成しているのか。</p> <p>もう 1 点、13 ページに自然環境への影響は特に認められませんとあるが、これは着工前には具体的に懸念される自然環境への影響に問題があったのか。</p>	<p>ご指摘も踏まえまして、住民の方により理解していただけるように取り組んでまいりたいと思います。</p> <p>1 点目のご質問ですが、堤防の整備については、資料 18、5 ページの左側の図のように、橋梁の整備と併せて堤防のかさ上げも行っております。堤防については、この部分は完成しています。ただ一方で、庄内川は、下流部で少し流下能力が不足しており、今、川の中を掘る工事を実施中ですので、河道についてはこの区間も含めて現在、実施をしているところです。</p> <p>自然環境への影響については、事業</p>

		着手前に特に懸念されたものはありません。
	左岸だけで評価しているのは新規事業評価時との継続性の問題と思うが、さまざまな評価指標で評価している部分について、右岸でも効果はあったということか。	後半にご説明しました水害の被害指標分析についても右岸で同様の評価はしており、効果を確認しております。
○宮川床上浸水対策 特別緊急事業（中島・大倉地区）	意見なし	