

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成18年度第3回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成18年11月14日（火）13：30～16：30

2. 場 所 名古屋銀行協会 5階大会議室

3. 出席者
委 員

浅岡委員長、加藤副委員長、黒田委員、枚田委員、竹内委員
中島委員、林委員、藤田委員、森川委員

中部地方整備局

局長、山口副局長、上田副局長、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 他

独立行政法人 水資源機構

青山理事長、中部支社長、徳山ダム建設所長

4. 議事

- 1) 挨拶 中部地方整備局長
- 2) 平成18年度 第2回委員会の議事概要の確認
- 3) 再評価対象事業の審議等

海岸事業

伊勢湾西南海岸

津松阪港海岸

道路事業

岐阜南部横断ハイウェイ一般国道21号岐大バイパス

一般国道156号岐阜東バイパス

静岡東西道路一般国道1号静岡バイパス

一般国道1号富士由比バイパス

4) 報告

徳山ダム建設事業の報告

5) 議事概要の確認、その他

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（委員会議事次第、配布資料一覧、委員名簿、配席図）
- ・資料 1 平成18年度 第2回議事概要
- ・資料 2 再評価対象海岸事業概要
- ・資料 3 再評価対象道路事業概要
- ・資料 4 伊勢湾沿岸海岸事業（伊勢湾西南海岸・津松阪港海岸） 説明資料
- ・資料 5 岐阜南部横断ハイウェイ一般国道21号岐大バイパス 説明資料
- ・資料 6 一般国道156号岐阜東バイパス 説明資料
- ・資料 7 静岡東西道路一般国道1号静岡バイパス 説明資料
- ・資料 8 一般国道1号富士由比バイパス 説明資料
- ・資料 9 徳山ダム建設事業に関する報告

6. 主な審議結果等

(1) 平成18年度 第2回委員会の議事概要について、資料 - 1 のとおり確認された。

(2) 海岸事業

河川部及び港湾空港部より説明された海岸事業2件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

伊勢湾西南海岸・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承
津松阪港海岸・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

(3) 道路事業

道路部より説明された道路事業4件の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 岐阜南部横断ハイウェイ一般国道21号岐大バイパス・・・了承
- 一般国道156号岐阜東バイパス・・・・・・・・・・了承
- 静岡東西道路一般国道1号静岡バイパス・・・・・・・・・・了承
- 一般国道1号富士由比バイパス・・・・・・・・・・了承

(4) 委員より出された意見・質問及びその回答

項目	意見・質問	回答及び対応方針
海岸事業	浸食の原因は何か。養浜はどれだけの効果が期待出来るのか。	浸食は、河川からの土砂流出の減少、海岸線の構造物による土砂移動の遮断が原因である。現在の養浜実施箇所では侵食は起きていないが、今後も継続的にモニタリングを実施していく。
	要対策箇所の選定基準は何か。今後、背後地に民家が無いところは対策箇所から外すのか。	全区間の堤防が著しく老朽化が進んでおり、堤防の改築は、必要不可欠である。また、耐震(液状化)対策も必要とされる区間があることから、あわせて耐震対策の整備を実施している。 これらの要対策区間の背後地に人家が無くとも、対策箇所から外すことはない。 なお、本質問は、伊勢湾西南海岸を事例にされたものであると思います。伊勢湾西南海岸の直轄事業の採択にあたっては、全区間延長11kmについて、高潮による想定被害額等を用いて費用便益比を算出し、投資に見合う効果が得られることも踏まえ事業を実施している。
	2つの事業の進捗率の違いは、背後の土地利用の違いによるものなのか。	高潮による浸水は広範囲に被害を与えるため、それ以外の地区でも事業の必要性は高いが、人家密集地等は優先的に整備を進めている。尚、津松阪港海岸は背後地に人家等が多いため、伊勢湾西南海岸より事業の進捗が進んでいる。
	事業の全工区が完成しないと便益が発生しないように評価されているが一部の工区が完成すれば効果が出ているのではないのか。	隣接する未完成工区から氾濫した海水の回り込み等による被害が発生することも想定し、このような評価としている。
	前回の再評価時にどのような意見があり、それに対し、どのような対応をされているのか。	伊勢湾西南海岸では、建設発生土の養浜材への利用を進め、コスト縮減に努めるように意見があり、現在、対応しているところである。 津松阪海岸については事業自体に特段の意見をいただいているもの、海岸事業全般に渡り、国土交通省として、港湾・海岸・河川などの連携を密接にするよう意見をいただいております。これについて常に念頭に置きつつ、事業の執行に努めているところである。
	B/Cについて津波は評価しなくて良いのか。	高潮と津波の両者を合わせ評価すると重複したものになってしまう。
道路事業	維持管理費用が全体事業と残事業で一緒となるのはどのような場合か。	部分供用がなされていない事業にあつては、全体事業と残事業で維持管

	<p>全体事業と残事業において、with、withoutの考え方はどのようになっているのか。</p>	<p>理費は同じとなる。 静清、富士由比BPにおいては、全体事業では暫定2車線供用後の状態をwithout、立体4車線供用をwithとしている。残事業では現在の状態をwithoutとし、withは立体4車線供用としている。 岐大BPは、全体事業では暫定4車線供用後の状態をwithout、全線事業完成をwithとしている。 岐阜東BPは、BP整備無しをwithout、有りをwithとしている。</p>
--	----------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>静清BPの一部を平面で整備したのは何故か。</p>	<p>静清BPについては、事業化時は平面で計画されており、初期に整備したところが現在平面となっている。その後、立体化による計画の見直しを行い、整備を進めている。</p>
	<p>静清BPの4車線化にあたっては、第二東名の計画や現状での工夫も考慮して、4車線化を検討する必要があるのではないか。</p>	<p>静清BPの将来計画は、第二東名が出来ていることを前提に計画している。静清BPは将来推計で専用部と街路部を合わせて7万台の交通量があり、専用部は5万台を超える交通量があることから4車線必要である。このうち3/4は地域内交通、通過交通は1/4と推計されている。</p>
	<p>道路設計において一律に設計されているように思うが、規格化が合理的とは限らず、地域の特性に合わすことで経済的な場合もあるのではないか。</p>	<p>今回の4件はすべて平地部の幹線道路であり、道路構造令に基づき80km/h・4～6車線で設計しているが、同様の幹線道路であっても、山間地で50km/h・2車線で設計しているような場合もある。 また、地方自治体が管理する道路では交通量に合わせ、1.5車線での整備も行っている。</p>
	<p>設計速度と制限速度は同じであると考えるか。資料から環境的にも60km/hが理想と思われる。</p>	<p>設計速度は道路の規格等から事業者が決定しているが、制限速度は公安委員会で決定される。また、車速と環境のデータの関係については、大型車の性能向上を反映した、新しいデータが示されており、60km/hと80km/hで大きな差はなくなっている。</p>
	<p>事業名から事業の内容が判るような工夫をしてほしい。事業名の定義を厳密にした方がよい。</p>	<p>検討します。</p>
	<p>事業の進捗に合わせ、最大の効果が出るよう常に見直しをお願いしたい。</p>	<p>了解しました。</p>

7. 報告事項

(1) 徳山ダム建設事業の報告
 水資源機構より、徳山ダム建設事業について報告を受けた。

意見・質問	回答
<p>今回の不適切事案については、さらなる事実解明が必要である。単に補償金の返還で終わりにするのではなく、民事・刑事を問わず法の下で全ては執行されているという強い姿勢で対処することが必要である。</p>	<p>-</p>
<p>公共事業において、国民の理解と協力を得ていくためには、公金の使途が適正であるということが必要不可欠な条件で</p>	

ある。補償金の問題に関して言えば、受け入れられない補償要求には、毅然とした態度で筋を通す、これが一番大事である。不正あるいは不公平な金員の流れは絶対にあってはならない。そうでないと、圧倒的多数の正当に公正に補償を受けてきた人々に対しても面目が立たない。今回の事案では、理事長が先頭に立って真相究明とか再発防止に励まれておられるということについては敬意を表します。しかし、まだまだやることあるのではないか。現場職員がなぜそのようなことをせざるを得なかったのか、機構の幹部職員は現場職員のもっと心の中にまで立ち入って、真相究明に努め、出すべき膿は全部出しきって、そういうことによって上司、職員の相互信頼をもっと強めていっていただきたい。このことを強く事業評価委員会としては要望する。