

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成18年度第5回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成19年2月20日（火）13：30～16：20
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、沖野委員、黒田委員、杵田委員
竹内委員、中島委員、藤田委員、森川委員

中部地方整備局

金井局長、山口副局長、上田副局長、総務部長、企画部長、
河川部長、港湾空港部長、営繕部長 道路調査官 他

4. 議事

- 1) 挨拶 中部地方整備局長
- 2) 平成18年度 第4回委員会の議事概要の確認
- 3) 事後評価対象事業の審議等
 - 河川事業
 - 近畿日本鉄道牧田川橋梁（特定構造物改築事業）
 - 境川第二排水機場
 - 道路事業
 - 川越IC関連
 - 営繕事業
 - 名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場
- 4) 報告
 - 豊川流域委員会対象事業
 - 豊川水系河川改修事業（再評価）
 - 古川排水機場（事後評価）
 - ダム等フォローアップ委員会対象事業
 - 長島ダム建設事業（事後評価）

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4回議事概要
- ・資料 2 事後評価対象河川事業概要
- ・資料 3 事後評価対象道路事業概要
- ・資料 4 事後評価対象営繕事業概要
- ・資料 5 近畿日本鉄道牧田川橋梁（特定構造物改築事業） 説明資料
- ・資料 6 内水対策事業（排水機場）について 説明資料
- ・資料 7 境川第二排水機場（内水対策事業） 説明資料
- ・資料 8 一般国道23号 川越IC関連 説明資料
- ・資料 9 営繕事業の概要 説明資料
- ・資料 10 名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場 説明資料
- ・資料 11 豊川（河川改修事業） 説明資料
- ・資料 12 古川排水機場（内水対策事業） 説明資料
- ・資料 13 長島ダム建設事業 説明資料

（参考資料）

- ・参考資料 1 整備計画策定以降の事業評価の審議について
- ・参考資料 2 豊川河川整備計画について
- ・参考資料 3 ダム等の事後評価について
- ・参考資料 4 「平成19年度中部地方整備局事業評価監視委員会」の開催予定について

6. 主な審議結果等

(1) 平成18年度 第4回委員会の議事概要(資料-1)について、下記のとおり一部修正することで確認された。

修正前	修正後
紀宝バイパスの裁判が長期化したことによる遺失利益などマイナスの効果については地域住民などに広報していく必要がある。	紀宝バイパスの裁判が長期化したことによる逸失利益などマイナスの効果については地域住民などに広報していく必要がある。

(2) 河川事業

河川部より説明された河川事業2件の事後評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 近畿日本鉄道牧田川橋梁(特定構造物改築事業).....了承
- 境川第二排水機場(内水対策事業).....了承

(3) 道路事業

道路部より説明された道路事業1件の事後評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 一般国道23号 川越IC関連.....了承

(4) 営繕事業

営繕部より説明された営繕事業1件の事後評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 名古屋税関コンテナ検査センター貨物検査場.....了承

(5) 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
河川事業 (近鉄牧田川橋梁)	新・旧の鉄道橋の所有権はどこにあるのか。	新・旧の鉄道橋ともに、所有権は近鉄である。
	旧鉄道橋はいつ架けられたものか。鉄道橋の架け替えに伴う河川管理者と鉄道事業者との費用負担の考え方はどうなっているのか。	旧鉄道橋は戦後に架け替えられたものであり、老朽化等は無く、当面、鉄道事業者側に架け替えの計画は無かった。今回、鉄道橋の架け替えは、河川改修に伴うものであり、費用負担は河川管理者と鉄道事業者とし、旧橋の原価資産償却分について鉄道事業者が負担している。
	事業費が増加した理由の1つに、「道路橋の追加」とあるが、当初から道路橋も合わせて施工する必要が予測出来たのではないか。	特定構造物改築事業は、治水計画上著しい河積阻害等の支障となっている大規模許可工作物の改築を行う事業であり、当初は鉄道橋のみを対象としていた。その後、関係機関と調整を進めた結果、隣接する県道橋まで事業区間を延伸し、併せて県道橋を改築することで一連区間の治水効果の早期発現を図ったものである。
河川事業 (境川第二排水機場)	内水被害はどのような場合に、どの様にして発生するのか。	洪水時に本川の水位が支川より高くなると、本川の水が支川に逆流することとなる。その為、支川の水位が上昇し、あふれて宅地等に浸水被害を与えるものである。

河川事業 (境川第二排水機場)	新規採択時の便益計算において、将来の市街化について、どの程度を想定し見込んでいたのか。	将来の開発による市街化予測を見込んだB/C算出は実施しておらず、計画当時の状態を条件としている。
	S55に20m ³ /s分のポンプを追加、更にH14に残りの20m ³ /sのポンプを追加し内水対策事業を完成しているが、事業期間に大きな開きがあるのは何故か。県管理区間の河川改修の進捗に合わせたものなのか。	S55完成分はS51の災害を受け、激特事業として整備をしたものである。H14完成分は他の排水機場の計画が多数ある中で、整備の必要性等、総合的に判断し事業を進めてきた結果である。
	社会経済情勢の変化の記述において、世帯数の増加率を記述するのであれば、人口の減少率も併記した方が良い。また、説明の土地利用に関する数値が間違っている。土地利用の変化に関するデータがH9と古く、現状を正確に表しているとは言い難い。	土地利用の変化に関するデータは10年毎の調査であるためH9が最新データである。また、資料において、一部説明が不足していた部分や数値の記載ミスについては修正する。
道路事業	一般的に料金所から一般道路までの整備は一般道路側の事業として行うのか。	一般的に、料金所から接続道路までの整備については、接続道路側で整備し、接続道路側が主体となってインターチェンジ周辺地域についての一層の沿道利用促進や周辺地域との一体的整備の推進を図っている。
	新たにICを整備するとどうして騒音やCO ₂ が削減されるのか。	ICを整備したことにより、伊勢湾岸道への交通転換が生じ、23号の渋滞が減少し、適切な交通環境で走行出来るようになったため、騒音とCO ₂ が削減された。
	B/Cが9.1と大きく南向きの立体が大きな効果を上げているとすれば、北向きも立体化すれば更に大きな便益が見込めるのではないのか。また、南向き同様に環境にも効果が見込めるのではないのか。	北側からよりも南側からの交通が多いというICの利用状況や北向きを立体とするためには伊勢湾岸道の上を越える膨大な構造物が必要となるといった道路構造等を考慮し、北向きは平面構造とした。
	道路計画を進める上でB/Cの大きさなどから優先度を決めていくことは考えられないのか。	全く同じ性格の道路であればそのような比較も出来るかも知れないが、都市と地方でも性格が異なるし、渋滞解消、地域活性化、冬期交通不能解消など様々な目的で事業を実施しており、一律にB/Cでの比較は困難なことから、現在はB/Cを含めた総合的な判断により事業を進めている
	ICの整備によりICより南側の騒音やCO ₂ が削減されたことは説明で判るが北側については記載がなくどのような状況なのか。	ICより北の区間でも交通量が減少し、混雑度も2.2から1.0へと減少していることから、騒音、CO ₂ についても改善されたと考えている。

営繕事業	便益算定において、建物性能の向上で倉庫の賃貸料を基に算出されているようだがどのように調査し、何年分の賃料を計算しているのか。	費用便益の評価期間が50年のため、検査を行うコンテナ数とそれに要する時間等から判断して、一定期間民間施設（今回の評価案件については倉庫）を借りた場合の賃貸料から算出している。
	民間で倉庫事業を行う場合は10年程度で投資資本を回収するように計画される。そのことから民間では10年分の賃貸料で倉庫を建設するように考えると思うがこの事業の事業費は非常に高く感じる。	事業費については、地盤が悪いための杭施工や国の施策として太陽光発電用の設備を設置しているため通常の倉庫の建設費よりも割高になっている。今後も民間施設の建設費と比較しつつコストをしっかりと抑えていくことを続けていきたい。
	便益分析において、期間を50年間としているが営繕事業では長いのではという懸念がある。通常、社会的寿命が20～30年であれば、営繕の場合は30年で評価した方が良いかも知れない。	評価期間については、ご指摘を踏まえ今後検討を進めていきたい。

7. 報告事項

- (1) 豊川流域委員会対象事業について（報告）
河川部より下記の河川事業について報告を受けた。
・豊川水系河川改修事業（再評価）
・古川排水機場（事後評価）

- (2) ダム等フォローアップ委員会対象事業について（報告）
河川部より下記のダム事業について報告を受けた。
・長島ダム建設事業（事後評価）

(3) 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
豊川流域委員会	現在、治水投資額と被害額について、どの様な比率になっているのか。 S40年代頃は、被害額より40%くらい治水投資額の方が多かったと思う。（投資効果が悪かったと記憶） 何故、個別事業のB/Cを見ると良い数値が出るのか。	戦後、多くの洪水被害を受けたことから早急に浸水被害を減らすため、一時、治水投資が実被害額を上回っていた事があった。 現在は治水投資額が実被害額の半分以下になっているが、その一因には、車や電化製品など水に浸かると使えなくなる資産が増えたことにより実被害額が増えているためである。
ダム等フォローアップ委員会	大井川は多くのダムが設置されており、治水・利水・環境に対して地域の人々に役立っている。もっと川や水を大切に利用するためのPRを行った方が良くと思う反面、逆にPRすることで、人が集まりゴミ等の問題を生じ道路整備も必要になるのではないか。	一人でも多くの方々に、ダムの役割や効果等について知って頂きたく、委員からのご意見も参考に今後も行ってみたいと考えている。

ダム等フォローアップ委員会	ダムは治水以外にも利水等の効果があるにも関わらず、なぜ治水だけでB / Cを算出するのか。	治水効果に対する算定手法はマニュアル化されているが、その他の利水、環境等の算出手法は確立されていないためである。
	加賀ミヤトノサガ川等の生育環境が消滅したと説明があるがアセスではどの様になっていたのか。また、他のダムのアセスでも同様な事案がある場合、対策として移植などを行うようにしているが、この様な前例があると他のアセスにも影響するのではないか。	加賀ミヤトノサガ川の生息できる水田や茅(?)がなくなったため確認することが出来なかった。引き続き、生物環境調査等を実施し確認をしていきたい。

8. その他

委員長より以下の要望が出された。

大きな公共事業など広域的に整備効果が波及する事業においては、マニュアルに基づく費用対効果(B / C)の算出のみでなく、土地利用の促進効果など総合的な評価に取り組み、事業評価監視委員会に積極的に出して議論出来るよう要望する。