

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成19年度第3回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成19年10月30日（火）13：30～16：00
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、枚田委員
竹内委員、林委員、森川委員

中部地方整備局

金井局長、佐原副局長、総務部長、建政部長、河川部長
道路部長、港湾空港部長、営繕部長 他

4. 議事

- 1) 挨拶 中部地方整備局長
- 2) 平成19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
道路事業
一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）
一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）
一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）
一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）
一般国道139号富士改良
一般国道41号美濃加茂バイパス
一般国道156号小屋名改良
- 4) 報告
東海環状（岐阜市御望山周辺）計画の再検討について
事業評価手法検討会について

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（委員会議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）
- ・資料 1 平成19年度 第2回議事概要
- ・資料 2 再評価対象道路事業概要
- ・資料 3 一般国道475号東海環状自動車道 説明資料
- ・資料 4 一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関） 説明資料
- ・資料 5 一般国道475号東海環状自動車道（関～養老） 説明資料
- ・資料 6 一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢） 説明資料
- ・資料 7 一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市） 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41号美濃加茂バイパス 説明資料
- ・資料 10 一般国道156号小屋名改良 説明資料

6. 主な審議結果等

(1) 道路事業

道路部より説明された道路事業7件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

- 一般国道475号東海環状自動車道（土岐～関）・・・了承
- 一般国道475号東海環状自動車道（関～養老）・・・了承
- 一般国道475号東海環状自動車道（養老～北勢）・・・了承
- 一般国道475号東海環状自動車道（北勢～四日市）・・・了承
- 一般国道139号富士改良・・・了承
- 一般国道41号美濃加茂バイパス・・・了承
- 一般国道156号小屋名改良・・・了承

(2) 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
道路事業 (東海環状)	B / Cの算出に用いる交通量の算出において、通行料金はどのような条件で行っているのか。また、通行料金による感度分析を行っているのか。	供用している東回り区間と同様の通行料金を条件に交通量を算出している。 感度分析は行っていない。
	投資効果において、大型ショッピングモールの商圈拡大についてまとめられているが何か特別な意味があるのか。 多面的に効果を説明することは良いことだと思うが、事業評価においては投資効果の説明が良い側面になりがちであり、他の事業の投資効果など見据え、横並びで説明していくことが必要ではないか。 ショッピングモールの商圈拡大の説明があったが、域内で人が動くのであれば小売りの衰退など効果はプラスマイナスゼロではないのか。	特段の理由はないが、岐阜県西濃地域では大型のショッピングセンター等の立地が進んでおり、投資効果を多面的に整理し、説明させて頂いた。 横並びは以前から課題として認識しているがB / C以外に横並びで評価できる手法が確立されていない。 そのため、投資効果を多面的に整理し、いろんな判断を頂くよう説明することが必要であると考えている。 ショッピングモールへのアクセスが良くなり地域の消費性向があがっているので、決してゼロ・サムではないと思っている。 但し、便益と見るならばその帰着を正確にあわせていかなければならないがその判定は難しい課題であると認識している。
	小売りは細かく見るとゼロサムでないとの説明だと思うが、小売りに対する消費性向が上がれば、他の消費性向が下がり、トータルの消費性向が上がれば貯蓄性向が下がることとなり、経済にとって貯蓄性向が下がることの良否の判断は難しい。 地域経済についてはGDPが基本的に帰着しており、難しいがそれらをモデル化できれば一番正確に表している。 小売りの説明においては、消費者の選択肢の増加により効用水準の向上については証明が可能なため、それらを用いればもう少し定量的なメリットが把握できると思う。	今後の課題として検討していきたい。
	(事業の)プラス面を強調しすぎているか。	ご指摘の通り、プラス面を出し過ぎている点があるかもしれないので検討していく。
	道路の整備や周辺工場の立地により木が切られる等、全体で見ればCO ₂ は増えるのではないか。	建設中や、道路供用による誘発交通の影響についてはいろいろ試算は行われているが現状では確立されたものがない状況である。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
(富士改良)	この地域は、もとは湿地帯であり、地盤の弱さに対する安全性はどのように確保しているのか。	地盤改良などにより安全性を確保していく。
	整備延長が短いのに供用が平成20年代後半までかかるのは何故か。	J R東海道線を高架橋で渡るため、安全対策等の協議や施工に時間を要することや投資規模から20年代後半となる。
	J R東海道線を高架橋で超えるのに地元調整においてどうして踏切存続が調整事項となるのか。 また、除却する予定ではなかった踏切を除却することで地元調整がなされているが何か整合性はあるのか。	地元の方は踏切を生活道路として利用されており、強く存続が望まれていた。 また、J Rとは計画段階において2つある踏切を1つにすることで協議しており、結果的に1つになることで同意を得た。
	この道路整備によりどのように渋滞が緩和されるのか。	国道139号と国道1号線の接続する交差点が1カ所から2カ所になることから交通が分散され、渋滞緩和を図ることができる。
	交差点改良の事業は全国的に多く実施されているのか。 また、国道と県道などが関連する場合は共同事業となるのか。	渋滞対策や事故対策として交差点改良を実施している事例は多くある。 他の道路と関連する場合は、関係機関と協議し連携して事業を実施している。
(美濃加茂)	現在、部分供用されているバイパスで26,000台、現道の41号でも26,000台の交通量があり、バイパスが全線暫定2車線で供用した場合、2車線では容量が足らなくなるのではないかと。 ----- バイパスと現道が合流した以降の道路では渋滞が起きるのではないかと。	美濃加茂周辺の道路整備計画としては、美濃加茂バイパスの他、21号坂祝バイパスを事業中である。 今後、このバイパスの供用により、21号の交通が現道から248号へ転換する。 この結果、41号美濃加茂B P (21号～248号間) については現状と同水準の負荷と想定している。 ----- バイパスと現道が合流する地点は、国道418号が接続しており、バイパス及び現道の交通が全て北進する交通となるわけではないため、合流後の交通量は、現状2車線で充分対応可能な交通量と想定している。

7. 報告事項

- (1) 東海環状(岐阜市御望山周辺)計画の再検討について
これまでの経緯や地元への対話などについて質問や意見があり、現在の方針について説明した。
- (2) 事業評価手法検討会について
評価項目の出し方(多くを出すこと)や調査等に対するコスト意識について意見が出された。