

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成19年度第2回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成19年9月25日（火）13:30～16:30

2. 場 所 KKRホテル名古屋 芙蓉の間

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、林委員、藤田委員、森川委員

中部地方整備局

金井局長、佐原副局長、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、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1回委員会の議事概要の確認
- 3) 再評価対象事業の審議等
砂防事業
小洪川
遠山川
揖斐川
道路事業
一般国道1号 桑名東部拡幅
一般国道41号 高山国府バイパス
- 4) 事後評価対象事業の審議等
道路事業
一般国道153号 飯田バイパス
- 5) 報告
豊川流域委員会対象事業
設楽ダム建設事業（再評価）

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1回議事概要
- ・資料 2 再評価対象砂防事業概要
- ・資料 3 再評価・事後評価対象道路事業概要
- ・資料 4 砂防事業と評価単位
- ・資料 5 小洪川 説明資料
- ・資料 6 遠山川 説明資料
- ・資料 7 揖斐川 説明資料
- ・資料 8 一般国道1号桑名東部拡幅 説明資料
- ・資料 9 一般国道41号高山国府バイパス 説明資料
- ・資料10 一般国道153号飯田バイパス 説明資料
- ・資料11 設楽ダム建設事業

6. 主な審議結果等

(1) 砂防事業

河川部より説明された砂防事業3件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

小洪川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承
遠山川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承
揖斐川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

(2) 道路事業

道路部より説明された道路事業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。

- 一般国道1号 桑名東部拡幅・・・・・・・・・・了承
- 一般国道41号 高山国府バイパス・・・・・・・・・・了承

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153号 飯田バイパス・・・・・・・・・・了承

(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
砂防事業 (小渋川・遠山川・揖斐川)	事業進捗があまり進んでいないのに残事業B/Cにおけるコストが半分以下と少なくなっているのは何故か。	将来の事業費を現在価値化するために社会的割引率4%を用いて割引を行っているためである。
	5年前から現在まであまり事業が進捗していない水系が見られるが、全体完成までに何年見込んでいるのか。	整備期間は今後100年程度として費用対効果分析を行っている。
	5年前と比較し、あまり事業が進捗していない水系が見られるが、砂防事業における全体計画はどのようになっているのか。 事業内容についてもコスト比較等による対策検討が行われているのか。また、緊急度、被害等を考慮した事業スケジュールの検討は行っているのか。 30年程度の間でできることを実施するというような計画性があっていいのではないか。	現在の計画は流域から流出すると想定される最大限に近い土砂量を全体計画としているため、整備がなかなか進捗しない。 事業については、現在コスト比較・緊急度・被害等を考慮した優先度を検討しつつ事業を実施しているが、指摘のとおり、災害発生状況等を勘案し、全体計画及び当面の整備目標の分かりやすい計画となるよう今後検討してまいりたい。
	天竜川河口の遠州灘の浜がやせていることの説明が必要ではないか。	砂防事業では、洪水時・洪水後に下流に無害な土砂を流す計画としている。 天竜川流域全体の土砂管理については、砂防・河川・ダム・海岸等の事業者が協力し、土砂移動の連続性の確保のため調査・研究・工法検討などを現在実施しているところである。
	ダムの上流で行う砂防事業とダム事業との整合が図られているのか。	揖斐川の砂防事業は、横山ダムの治水機能の維持等を目的に事業を実施している。一方、小渋川の砂防事業は、後に完成した小渋ダムの堆砂計画に反映されている。このように、砂防事業・ダム事業の連携を図りながら事業を実施している。
	前回評価からの5年間と今後の5年間の整備について詳細な説明をできるようにしてほしい。	今回、小渋川、遠山川が5年後の再評価となっている。 前回の評価は個別施設ごとの評価だったため、前回との比較が困難だった。今後可能なものは指摘のとおり対応したい。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
道路事業 (桑名東部)	桑名東部拡幅前後の1号線の車線数についてどのように計画しているのか。 4車線化により大型車等の交通が増え、沿道環境に影響を与えるのではないか。	都市計画では将来的に愛知県、三重県の全てを4車線化する計画としている。当該区間では交差点改良と橋梁架け替えを実施する。4車線化については将来の需要を考慮し進めていく。環境対策も状況を見ながら実施していく。
	23号線の環境問題もあり、1号線では大型車の交通量が増えてからの対応ではなく、事前に大型車の誘導など対応策を行うべきではないか。	交通誘導については伊勢湾岸道路を利用した社会実験を実施しているところ。 環境対策については大型車の交通状況を勘案し、23号と伊勢湾岸道路により重点的な対策を考えている。
	土木事業というのは竣工年度を明確にできないのか。	『概ね何年頃までには整備します』ということを出る限り示す努力はしている。
	新橋の架設後、旧橋とあわせた4車線の運用は考えられないのか。	旧橋は、地盤沈下により橋全体が昭和9年より最大約2m沈下しており、計画高水位(TP+3.8m)からは1m下回っている。さらに当該区間は高潮区間であり、計画高潮位(TP+4.8m)は計画高水位より1m高く、計画高潮位から2m下回っている箇所が存在する。したがって、治水安全上支障となるため、計画高水位を2m上回り、さらに計画高潮位を確保する位置に暫定2車線を確保後、速やかに旧橋を撤去する。
	伊勢大橋の老朽化は相当進んでいるように思うが暫定2車線供用目標の20年代中頃までは大丈夫なのか。	平成17年度に橋梁点検を実施し、その結果に基づき、今年度より3カ年で補修を実施していく。
(高山国府)	飛騨地域のトマト、ほうれん草の出荷量の増加について説明されているが、作付け面積の変化や他の野菜からの振替が起きていることが考えられ、ネットの効果で経済効果がどのくらい売上高等が増えていると言うような説明をしないと誤解を与えることがある。	減反政策により作付けが変化し、このようになってきたことは承知しているが、ご指摘の通り、定量的なデータの表し方については検討をしていく。

道路事業 (飯田)	中心市街地再開発とバイパス整備の説明があったがバイパス整備の事業で再開発も実施しているのか。	道路事業では再開発事業は実施しておりません。国土交通省では都市局の再開発事業として飯田市に補助をしている。
	バイパス事業と再開発事業をあわせて行わないと中心市街地が寂れるということになるのではないか。	地域の実情、特性などを考慮し、道路整備といろいろな計画とを組み合わせる必要があると考えている。
	バイパスを整備すると郊外型SC(ショッピングセンター)が立地し、利便から郊外型SCに集中する。都心や高齢者を考慮するとバイパス沿道の土地利用をコントロールすべき。	今後の研究材料として考えていきたい。
	郊外型SCが立地するとマンションが建ち市街地が際限なく拡がり、結局、維持コストが増加する。郊外型は持続性がないというのが近年の論調だ。	
	郊外型SCの効率が良いこと等から経済合理性で利用者が選択しているのであれば権力的な形でコントロールすべきではない。	
	道路は鉄道と比べ沿道の土地利用に大きな影響を与えていく事業であり、今回は成功事例として説明を受けたがもっと長い目で見て研究材料としていくことが大切であると考え	
	バイパス沿線の開発により大型SCなどが開発されると近隣の小売りの売り上げが減少する傾向にあり、効果の説明においては、少し広いエリアで見るなどの必要がある。	ご指摘の観点からもチェックできるように検討していく。
C o 2 の削減効果の説明については、道路建設中による増分や森林、田畑を道路開発することによる増分等と道路整備による減少分などからトータルの評価を実施し、減少することを説明しないと意味がないのではないか。	今後の課題として検討して参りたい。	
B / C を事前評価時と比較した場合どのようなになっているのか。	事業化が昭和50年度であり、B / C の算出は行っていないため比較することはできない。	

7. 報告事項

- (1) 豊川流域委員会対象事業について(報告)
河川部より下記のダム事業について報告を受けた。
・設楽ダム建設事業(再評価)

(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
ダム事業 (設楽ダム)	多目的ダムにおける評価については、治水、利水等総合的な評価のできるシステムが必要ではないか。	利水等の効果に関する評価については今後、試行的に検討を行っていく。