

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成19年度第5回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成20年2月27日（水）13：30～16：30
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
 - 委 員 浅岡委員長、加藤副委員長、黒田委員、竹内委員、谷委員
中島委員、藤田委員、森川委員
 - 中部地方整備局
金井局長、富田副局長、上田副局長、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4回委員会の議事概要の確認
 - 3) 対象事業の審議等
 - 河川事業（事後評価）
来光川（河川災害復旧等関連緊急事業）
 - 営繕事業（事後評価）
刈谷地方合同庁舎
中部空港地方合同庁舎
名古屋税関麻薬探知犬管理センター
 - 道路事業（再評価）
一般国道25号 名阪道路
 - 4) 報告
 - 豊川流況総合改善事業
 - 徳山ダム建設事業
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 事後評価対象営繕事業概要
 - ・資料 4 再評価対象道路事業概要
 - ・資料 5 来光川（河川災害復旧等関連緊急事業） 説明資料
 - ・資料 6 営繕事業の事業評価の概要
 - ・資料 7 刈谷地方合同庁舎 説明資料
 - ・資料 8 中部空港地方合同庁舎 説明資料
 - ・資料 9 名古屋税関麻薬探知犬管理センター 説明資料
 - ・資料10 一般国道25号名阪道路 説明資料
 - ・資料11 豊川流況総合改善事業
 - ・資料12 徳山ダム建設事業に関する報告
6. 主な審議結果等
 - (1) 河川事業（事後評価）
 - 河川部より説明された河川事業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。
 - 来光川（河川災害復旧等関連緊急事業）・・・・・・・・了承
 - (2) 営繕事業（事後評価）
 - 営繕部より説明された営繕事業3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。
 - 刈谷地方合同庁舎・・・・・・・・了承
 - 中部空港地方合同庁舎・・・・・・・・了承
 - 名古屋税関麻薬探知犬管理センター・・・・・・・・了承

(3) 道路事業 (再評価)

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

一般国道25号名阪道路・・・・・・・・・・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
河川事業 (来光川)	<p>河川整備の目標とする治水安全度はどの様に決めているのか。</p> <p>来光川の場合、計画規模である50年に1回発生する確率の洪水に対して、今回は一気に河川整備を実施したが、この様な整備の進め方は一般的なのか。</p> <p>事業費が増大した理由及び工期が伸びた理由は何か。</p> <p>浸水被害を解消していくために、町づくりと一体となって土地利用のあり方を考えて欲しい。</p>	<p>流域内の人口や資産、過去の被災履歴等を総合的に判断し、全国の大河川では100～200年に1回発生する確率の洪水に対して安全に流下させることを目標として治水安全度を決めている。しかし、大河川の場合、整備に多大な時間と予算を要することから、現在は段階的に戦後最大規模の洪水等を目標とし整備を進めている。尚、全国の堤防整備率は概ね6割程度である。</p> <p>来光川のように中小河川の場合、段階的に20～30年に1回発生する確率の洪水に対応した河川整備を実施している場合が多いが、災害が発生した場合は、民生安定上、計画規模まで一気に完成させる場合も有る。今回の場合も再度災害防止の観点から、緊急性が高いものと判断し河川整備を優先的に実施したものである。</p> <p>当該地域に計画されていた道路計画が地元調整により変更となり、渡河部の橋梁が歩道橋から車道橋に変更となり、それに伴う工事費及び用地補償物件が増えたことが事業費増大の大きな要因である。また、工期は用地買収に時間を要したためである。</p> <p>狩野川流域は内水被害の常襲地帯であり、当該地域も昨年9月台風時に内水被害が発生している。現在、地元自治体と連携・調整し、内水対策を含めた総合治水対策に取り組んでいるところである。</p>
営繕事業 (全体)	<p>費用対効果分析において、建物性能を評価しているが、その庁舎で行われている行政サービスなどによる効果を評価すべきではないか。</p> <p>空港施設の移転に伴うような事業においても費用分析効果は必要なのか。</p> <p>建物性能を民間賃料で評価しているが民間賃料は景気に左右されるため、評価時点の賃料から50年間の便益を算定しているが適切な評価といえるのか。</p> <p>空港の2施設の便益は、名古屋空港の施設を移転、残すことをwith-withoutとして中部国際空港とのアクセスコストにより「立地の改善」について評価することができる。</p> <p>また、合同庁舎については、耐震性能の向上による「安全の確保」が評価できる。</p> <p>with-withoutの考え方を徹底した方が良い。</p>	<p>営繕事業の評価手法については、以前から意見を頂いており、実施方法の見直しを進めている。今回いただいた意見も踏まえさらに検討を進めていく。</p>

項目	意見・質問	回答及び対応方針
営繕事業 (全体)	営繕事業の優先順位はどのような基準で判断されているのか。	老朽化、狭隘度合い等を指標化し総合的に判断して優先度を決めている。
	LCCO2を1990年と比較し、その削減量を便益として計上しているが1990年と比較することが適切なのか。(1990年時点の何と何をどのように比較して計上しているのか。)	意見を踏まえ今後検討し、明確にする。
(刈谷合庁)	顧客満足度調査では駐車場不足による不満が多く、駐車場を多く確保できる郊外ではなく、駅前に立地したのはなぜか。	駅前など交通結節点に整備することで交通弱者なども公共交通を利用して来庁できるように立地している。
	立地場所は中部地方整備局が決めるのか。	地方財務局から提示された敷地について、国土交通省の基準に照らし合わせて判断を行い、地方財務局と協議の上、建設地を決めている。また、現有国有地の有効活用を第1に考えている。
	合同庁舎化は誰が決めるのか。	中部地方整備局で合同庁舎化の計画を作り、関係省庁と協議し決定する。
	便益算定において、「合同化による効果」の便益が大きく思うが省庁間を行き来する利用者がそんなに多くいるのか。	利用者アンケートの結果から税務署と法務局などの行き来があることを確認し算出している。
	顧客満足度調査の「総合満足度」の結果について職員と一般利用者进行比较すると一般利用者の方が低く、問題ではないか。 デパートなどセールスに対する顧客満足度が高いことは重要なことであるが、窓口業務を行う職員の満足度が高いことは労働効率の向上につながることもあり良いことである。	総合満足度は職員、一般利用者と同じ項目でアンケートしたのではなく、総合評価値の比較は難しい。満足度調査結果の表現・評価については今後も検討する。
(空港合庁)	刈谷合同庁舎と比較し、中部空港合同庁舎の便益算定において「建物性能の向上」に用いている民間賃料が非常に高くなっているのは何故か。	空港島内にある施設の賃貸料を用いた結果である。
(麻薬探知犬管理センター)	合同庁舎等と麻薬探知犬管理センターでm2当り単価を比較すると犬用の施設なので安くなると思うがほぼ同等な金額となっているのはどうか。	職員の施設と併せ、麻薬探知犬専用の訓練や管理を行うための機能や設備等に対応した施設を整備する必要があるため、同等な金額となる。
道路事業 (名阪道路)	交通安全の観点から見ると自動車専用道路であれ、一般道路であれ、事故多発地帯を重点的に改良すればよく、道路一般を線(路肩拡幅)として改良する必要があるのか。	名阪道路は、路肩などの幅員が狭く一旦事故が起こるとすぐ全面通行止めになり、かつ何時間も止まってしまう。産業の基幹となる道路については、一刻一秒正確にという物流に対応するため一定の路肩が全線必要と考えている。
	事業評価監視委員会で交通安全対策を審議したことは過去にもあったのか。	本事業は、4車線整備された道路の路肩が狭いかインターの加減速車線長が足りない部分を集中的に整備することを目的とする交通安全対策事業である。 しかし、平成14年当時は路肩部分の用地買収を要するなど改築事業を含んでいたため再評価を実施した経緯はある。 今後は、単に路肩を拡げるだけではなく、ITSその他のものを入れながらドライバーの皆さんのご協力もいただいで、交通安全対策を進めていきたいと考えている。

項目	意見・質問	回答及び対応方針
道路事業 (名阪道路)	新名神高速道路が開通し、名阪国道の交通量はどのように変化したのか。	開通後の速報値ですが新名神は約24,000台。名神は雪の影響があるかもしれませんが約9,000台減少。東名阪は約14,000台増加。また、平行する国道1号は約5,000台減少。名阪国道は2,000台減少し、44,000台となっている。 今後も調査を継続していきたい。
	事故減少便益について、名阪国道のような事業では算出方法がないとの説明であるが、事故に起因する通行止めなどの時間を走行時間短縮便益に考慮して算出しているのか。	事故減少便益は交差点数や中央分離帯設置に関連して事故減少便益を計算することになっており、名阪道路ではこれら条件が変わらないため算出できない。人命の意見もありましたが引き続き勉強していきたい。
	【その他の意見】 ○日本のベネフィットの算出では人命がすごく軽くなってしまっている。人命の価値を重視し安全に関わる事業から予算が付いていくように見直しをしていただきたい。 ○走行速度の遅い車と速い車の速度差が大きく、その対策が必要だと思う。	

7. 報告事項

(1) ダム等管理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。
 - ・豊川流況総合改善事業(事後評価)

(2) 徳山ダム建設事業について

- 水資源機構中部支社より徳山ダム建設事業について、試験湛水状況及び平成20年度の対処方針について報告を受けた。

(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
ダム事業 (豊川流況)	豊川用水の取水により宇連川が無水となることは豊川用水の計画時から想定されていたのではないかと。	豊川用水は流域面積に比べ、取水量が多いため、計画時から無水状態になることは想定されていたが、当時の時代背景や地域要望等により事業化された経緯がある。また、豊川用水の運用により、これまで農業や産業等、地域の発展に大きく寄与してきたことも事実である。 豊川総合改善事業は、こういった社会的背景を踏まえ、宇連川の河川環境保全の観点で重要な事業として実施したものである。
	B/Cはどのようにして算定されたのか。	豊川の流域住民を対象として、河川流況の改善ならびに生息種の増加等に伴う金銭の支払意志額をアンケート調査し、その結果をコンジョイント分析を用いて1世帯当たりの支払意志額を決定した。その結果を原単位とし、豊川流域世帯数にかけて便益を算定している。 また、支払意志額については、別の同様の事業で実施した便益移転法の結果とも比較することでその妥当性を確認している。

※徳山ダム建設事業についての意見・質問は無し