

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度第5回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成22年11月29日（月）13:30～15:30
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
 - 事業評価監視委員
加藤副委員長、杵田委員、竹内委員、
中野委員、中村委員、藤田委員

 - 中部地方整備局
富田局長、岩立副局長、赤川副局長、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、
用地部長
4. 議事
 - 1) 前回（平成22年度第4回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
 - 狩野川総合水系環境整備事業
 - 櫛田川総合水系環境整備事業
 - 一般国道1号関バイパス
 - 一般国道42号熊野尾鷲道路
 - 一般国道1号南二日町交差点
 - 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業

 - 3) その他
総合水系環境整備事業の概要

5. 配布資料

- ・ 委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・ 資料 1 - 1 再評価に係る県知事等意見
- ・ 資料 1 - 2 平成22年度 第4回議事概要 【速報】
- ・ 資料 2 対応方針一覧表
- ・ 資料 3 再評価に係る資料【河川事業】
- ・ 資料 4 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 5 再評価に係る資料【港湾事業】
- ・ 資料 6 狩野川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 7 櫛田川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 8 一般国道1号関バイパス 説明資料
- ・ 資料 9 一般国道42号熊野尾鷲道路 説明資料
- ・ 資料 10 一般国道1号南二日町交差点 説明資料
- ・ 資料 11 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・ 参考資料 総合水系環境整備事業の概要

6. 主な審議結果等

1) 再評価対応方針（原案）については以下のとおりとする。

「河川事業」

狩野川総合水系環境整備事業	.....	了承
櫛田川総合水系環境整備事業	.....	了承

「道路事業」

一般国道1号関バイパス	.....	了承
一般国道42号熊野尾鷲道路	.....	了承
一般国道1号南二日町交差点	.....	了承

「港湾事業」

津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	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
<p>総合水系 環境整備 事業の概要</p>	<p>(第1回委員会、豊川総合水系環境整備事業審議の附帯意見： ○事業そのものの必要性は認められる意見は多数であったが、反対意見もあった。反対の趣旨は、CVM手法による評価はB/Cが高めに出る傾向があり得るので、他の手法による評価と安易に同一に扱うべきではない。CVM手法によってもB/Cが1.6程度しか無い環境整備事業は継続すべきでない。 ○CVMによる評価は、事業に対しての「支払意思額」を結果として算出するが、アンケートでは「事業の効果と負担金」をセットで示して「事業の実施」に賛成かどうかを聞いているはずである。また、そのように聞くのが望ましい。CVMを活用する際には、「仮想的市場評価法(CVM)適用の指針」等の趣旨を踏まえ、より一層適切に対処すべきであり、多様な視点から評価できるよう工夫されたい。)</p>	<p>第1回委員会の附帯意見を踏まえて検討を行ったので報告する。 費用対効果の算定については、6つの便益計測手法(TCM(travel cost method:旅行費用法)、ヘドニック法、便益移転法、代替法、CVM(contingent valuation method:仮想的市場評価法)、コンジョイント分析法)の河川環境整備事業への適用性について比較検討を行い、自然再生事業ではCVM、コンジョイント分析法、水辺整備事業ではTCM、CVM、コンジョイント分析法が適用可能である。今回審議案件のうち、3手法全てが適用可能な櫛田川法田地区の水辺整備事業をモデルケースとして比較検討を行った結果、B/CはTCMで2.1、CVMで1.5、コンジョイント分析法で3.1となり、CVMが他の手法と比べて過大評価となる傾向は認められなかった。今後とも事業毎に適用可能な手法を選定し、適正な手法を用いて評価していく。 アンケート調査を実施する際の改善点については、1点目は事業箇所の明確化、副次的な効果の提示について改善した。2点目は真の価値からのずれを除去する工夫として、アンケートの質問方法を改善した。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
狩野川 総合水系 環境整備 事業	(6頁) 今回評価で評価対象期間を整備期間+10年とした根拠はあるのか。	平成12年の河川水辺の国勢調査では駆除対象の外来種の繁茂は確認されていなかったが、10年経過して大変繁茂している状況が確認されていることから、一旦駆除した場合10年程度効果があると推測している。
	外来種は1回の駆除では種が残るが、継続的対応は行うのか。	事業実施期間中は継続的に維持管理することになる。
	(6頁) アンケート調査の有効回答数が、全回答数の半分未満というのは少なすぎるのではないのか。	ウォーキング目的など、アンケートの趣旨を理解していただけなかった方の回答を除外している。
	(資料3、11頁) 問2で、来訪目的が散策という回答のものは無効になるのか。	問2は、現在、河川をどのように利用しているか利用状況を確認するための設問であり、散策と回答したのもも有効である。
	来訪目的をウォーキングとすると無効になるのか。ウォーキングと散策は差がないのではないのか。	今回の事業は利用促進ではなく自然再生を目的としているので、問8で事業によりウォーキングがしやすくなると答えた方などは、アンケートの趣旨を理解していただけなかったものとして除外している。
	来訪目的を調査するためのアンケートではないので、出来るだけ無効票を減らす努力が必要だと思う。	工夫したい。
	(資料3、13頁) 問6で、世帯から負担金を集める仕組みに反対した人は何人いたのか。	56人である。
	(4頁) 堆積した土砂を除去してもまた堆積するのではないのか。フォローのモニタリングも必要だと思う。	柿田川は流れが殆ど一定の湧水であり、土砂移動は多くない。従って堆積土砂除去後暫くは様子を見れると考えている。
	堆積土砂はどこから発生したと考えているのか。	周囲の急傾斜地の崩壊によるものと考えている。
	(2頁) 南江間地区と下河原地区で事業が中止になった経緯は何か。	南江間地区は近年堆砂傾向にあり、掘削してもすぐに堆砂すると判断して中止している。
	着手したが効果が無かったという事か。	未着手としている。
当初はどのような理由でこの箇所を計画されたのか。	流域全体の中でこの箇所を整備することが望ましいであろうという事で計画したが、堆砂状況を見て中止している。	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
櫛田川 総合水系 環境整備 事業	<p>(8頁) 取水堰の魚道前面にたまっている土砂を除去すると書いてあるが、取水堰建設後放置されていたという事か。</p>	<p>この取水堰は昭和26年頃に設置されたものである。 それ以降、堰や河道の形状から瀬がつきやすい形状となっており、最近 は特に砂がつきやすくなっている。</p>
	<p>土砂除去等の管理体制は決まっていないのか。</p>	<p>土砂の除去については、河川管理者である国が行う。魚道の改良は取水堰管理者である三重県企業庁と今後調整しながら進めていく。</p>
	<p>(6頁) こちらの事業は評価対象期間を整備期間+50年間としているが、事業対象期間を整備期間+10年間にするか、整備期間+50年間にするかによって、B/Cの値が大きく変わる。この事業で整備期間+50年間とした意味は何か。</p>	<p>狩野川の事業は土砂を掘削するだけであるが、この事業は土砂の掘削と併せて魚道改築も行う。これにより水が流れる滞筋(みおすじ)が確保され、洪水時に土砂が洗い流される。現状よりも土砂が堆積しにくくなるので、事業評価期間は一般的な整備期間+50年間を採用している。なお、整備後に土砂堆積状況を調査し、妥当性を検証したいと考えている。</p>
	<p>堰を切り欠いた場合、そこに土砂を吸い込んで堆積しやすくなる事も有り得るので、十分に注意が必要である。</p> <p>魚道改築にあたっては、色々な方法があるので、現在と同じ位置にこだわることなく十分検討していただきたい。</p>	<p>堰の現況調査を行っているので、その分析結果を踏まえて効果的な対策を実施したいと考えている。</p>
	<p>(14頁) 生息生物の変化で、植生群落を整備前と整備後を比べて大きな変化はなしと書いてあるが、外来植物群落が増えて在来植物群落が減っているのに、変化がないといえるのか。</p>	<p>外来種は流域全体にわたって増加する状況であり、今回の事業に伴って急激に変化したという状況ではなかった。引き続き変化を注視していく。</p>
	<p>平成11年から16年の間では外来種と在来種が両方とも増えていた。今回在来種が減ったのは何か生育環境の変化があったのではないか。</p> <p>平成11年から16年の5年間は在来種は増えている。整備後に在来種が減ったことの説明は出来るのか。</p> <p>鳥類確認種数も全く同じ変化をしている。これはなぜか。</p> <p>生物群落が急激に変化するのはいよ</p>	<p>事業箇所近隣の高水敷整正や耕作地の放棄などの影響もあり今後も調査していく。</p>

<p>どの事である。変化なしと位置付けて追跡調査をしないというのは気になる。</p>	
<p>(10頁) 撤去した土砂を櫛田川河口部の海岸事業に有効利用を図っていくと書かれているが、この土砂は海岸事業に使えるような材料なのか。</p>	<p>土砂の粒径等を調査のうえ、使えるものは使っていく。</p>
<p>(16頁) 祓川が干上がった原因は、水門操作によるものか。</p>	<p>水門直下から一定区間について干上がっており、洪水時に水門を閉めたことが原因である。</p>
<p>祓川の河床が上昇したとか、逆に本川の河床が低下したという事はないのか。祓川の河床が本川より低ければ、かつては伏流水の供給があったのかもしれない。</p>	<p>河床は祓川の方が本川よりも高い。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 1号 関バイパス	(質問等特に無し)	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 42号 熊野尾鷲 道路	(3頁)今回再評価時のB/Cは、 全体事業も残事業も暫定2車線で評 価しているのか。今まで完成形で評 価していたが、なぜ今回に限り暫定 2車線で評価するのか。	今回は暫定2車線で評価している。 このような形での評価は、昨年度も 三遠南信自動車道の再評価で行って いる。 熊野尾鷲道路の北側で建設中の近畿 自動車道紀勢線は、計画は4車線だ が暫定2車線で事業化され、事業評 価も暫定2車線で行っている。この 熊野尾鷲道路の三木里IC～尾鷲南 IC間も、暫定2車線で供用してい る。暫定2車線の整備により高速ア クセスの向上等一定の効果が発揮さ れるので、今後の整備方針として当 面2車線で進める。 費用は既投資分と2車線供用に必要 な分の費用、便益は2車線によって 生ずる便益で、B/Cを算出してい る。
	当面2車線で整備し、完成4車線は 将来的な話ということか。	完成4車線の整備にあたっては、2 車線から4車線化する事業として、 再度事業評価を行う予定である。
	用地は4車線分を買収するのか。4 車線分の買収費をコストとして計上 するのか。	これまで4車線分を買収している。 コストには4車線分の買収費を計上 している。
	42号現道との接続はどの様に考え ているのか。	供用中の尾鷲南ICは42号に接続 している。終点の大泊についても同 じく42号に接続する計画である。
	中間のICの接続も考えないといけ ないのではないか。	中間のICは県道や主要地方道を経 由して42号に接続する。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 1号 南二日町 交差点	<p>(5頁) 国道1号沼津方面から国道136号下田方面へ右折する車両は左に寄らなければいけないという事を、もっと手前で案内した方が車両の輻輳が少なくなると思う。</p>	<p>検討したいと思う。</p>
	<p>(4頁) 全体事業費増加理由の、大型物件補償の増加と工期短縮工法への変更というのは、どの様なものか。</p>	<p>事業着手後の詳細な調査により店舗の補償内容を精査した結果、事業費が増加した。また、交通の要衝である事から、事業費は割高になるが通行止め期間を短縮出来る工法を採用した。</p>
	<p>(5頁) 渋滞損失について、この事業では静岡県内国道平均の1.4倍以上という指標を採用し、先程の関バイパスでは三重県国道平均の約6倍という指標を採用しているが、県毎ではなく統一的指標を用いた方が説得力があると思う。</p>	<p>全国平均を用いるよりも、県内平均と比較した方が地域の方々に判りやすいと考えている。</p>
	<p>(3頁) B/Cについて、「再評価時点までの既投資分のコストや既発生便益を考慮せず、事業を継続した場合の追加的に必要となる事業費と追加的に発生する便益のみを対象として算出した。」と書いてあるが、既投資分のコストや既発生便益を考慮する場合と、追加的な部分だけを考慮する場合を、どの様な基準で使い分けているのか。</p>	<p>この説明書きは、残事業のB/Cを出すときに既投資分のコストや既発生便益を考慮しないという説明書きだが、今回は残事業のB/Cを算出しないのでこの文章は意味をなしていない。訂正し削除させていただく。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
津松阪港 海岸直轄 海岸保全 施設整備 事業	(質問等特に無し)	