

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第6回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年11月1日（火） 13：30～16：00
2. 場 所 ホテル名古屋ガーデンパレス 3階 葵の間
3. 出席者
 - 事業評価監視委員
林委員長、加藤副委員長、大野委員、杵田委員、
竹内委員、中島委員、藤田委員

 - 中部地方整備局
足立局長、内海副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、営繕部長、用地部長 他
4. 議事
 - 1) 前回（平成23年度第5回）議事概要
 - 2) 対象事業の審議等
(再評価)
 - 安倍川直轄河川改修事業
 - 安倍川総合水系環境整備事業
 - 一般国道21号 関ヶ原バイパス
 - 一般国道41号 美濃加茂バイパス
 - 一般国道25号 名阪道路(事後評価)
 - 浜松地方合同庁舎
 - 大井川総合水系環境整備事業
 - 3) 報告
 - 大井川水系直轄河川改修事業

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 平成23年度 第5回議事概要【速報】
- ・ 資料 2 再評価に係る県知事等意見
- ・ 資料 3 対応方針一覧表
- ・ 資料 4 再評価に係る資料【河川関係】
- ・ 資料 5 再評価に係る資料【道路関係】
- ・ 資料 6 事後評価に係る資料【官庁営繕関係】
- ・ 資料 7 事後評価に係る資料【河川関係】
- ・ 資料 8 安倍川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 9 安倍川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 10 一般国道21号 関ヶ原バイパス 説明資料
- ・ 資料 11 一般国道41号 美濃加茂バイパス 説明資料
- ・ 資料 12 一般国道25号 名阪道路 説明資料
- ・ 資料 13 浜松地方合同庁舎 説明資料
- ・ 資料 14 大井川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 15 大井川直轄河川改修事業 報告資料
- ・ 参考資料 河川事業の事業評価について

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】

- 安倍川直轄河川改修事業 了承
- 安倍川総合水系環境整備事業 了承

【道路事業】

- 一般国道21号 関ヶ原バイパス 了承
- 一般国道41号 美濃加茂バイパス 了承
- 一般国道25号 名阪道路 了承

2) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

【官庁営繕事業】

- 浜松地方合同庁舎 継続審議

【河川事業】

- 大井川総合水系環境整備事業 了承

3) 下記事業について報告を受けた。

【河川事業】

- 大井川直轄河川改修事業

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>安倍川 直轄河川 改修事業</p> | <p>河川改修事業一般でB/Cの要素の取り方は全国一律なのか。</p> | <p>基本的にそのとおりである。</p> |
| | <p>(10頁) 当面の事業についてB/Cが47.7と高い数字が出ている。(4頁) 全体でも26.9だが、全国的に見て河川改修事業のB/Cの平均値は幾つぐらいなのか。</p> | <p>全国のデータは確認しないといけないが、中部地方では26.9というのは平均かそれより少し大きいぐらいである。例えば、庄内川や木曾川のように大都市あるいは氾濫域が非常に広い場合には高くなる。</p> |
| | <p>中部地方整備局としては管内の均衡を図ることしかできないと思うが、全国的に見て26というのは高い数字ではないのか。</p> | <p>やや高めという感じはする。地方ごとにも河川ごとにも大きな状況の違いもあり、それぞれの河川の置かれている整備状況、相対的に高いか低いかも影響してくると思う。</p> |
| | <p>B/Cは全国的な予算配分のときにどういう指標として使われているのか。予算配分の時に一地方に集中すると問題があるため、ある程度調整があることは理解するが、河川改修事業を横並びで比べるとときB/Cが相当程度配慮されているのか。</p> | <p>河川改修の優先度を決める場合は、投資効率も当然あるが、上下流のバランス、河川のそもそもの安全度、災害の実績、そういったものを踏まえて総合的に評価する。例えばB/Cが同じような値、あるいは若干低くても、近年の災害の状況、あるいは安全度が低いということであれば、そちらを優先する場合もある。いろいろな要素を見て決めている。</p> |
| | <p>B/Cが唯一絶対的な指標だとは思わないが、もしそういう形で全体の中で埋没するのだとしたら、B/Cを算定していくことにどういう意味があるのか。</p> | <p>B/Cは事業としての妥当性をチェックする一つの指標である。ただし、B/Cで考慮されているのがすべての効果ではない。例えば人命の価値みたいなものを深く考えていかなければいけないと思う。必ずしもB/Cで考慮されているのが全ての効果ではないことも含めて考えなければいけない。</p> |
| | <p>全体の予算配分の中で、B/Cはそれ程大きなウェートを占める考慮要素ではないと理解してよいか。</p> | <p>必ずしもB/Cの大きい順に並べて予算を張り付けてはいない。例えば、安全度の低い河川、都市の河川、特に重要なところを抱えている河川では、安全度そのものをどう優先的に高めていくかということも含めて議論している。</p> |
| <p>(4頁)「維持管理費の計上方法変更に伴う減」と書いてあるが、これは何が変わったのか。</p> | <p>率計上から実費計上に見直している。前は、事業費に対して一定の割合を維持管理費として計上していた。今回は実際にかかっている年間維持管理費を踏まえて、今後必要な維持管理費を計上した。</p> | |

| | |
|--|--|
| <p>今までの分は実費を計上し、今後の分は何%という形で計上されているのか。</p> | <p>将来分も含めて実費である。これから50年先の積み上げは、今ある部分で積み上げた部分を計上している。</p> |
| <p>(維持管理費が) 半分以下になったが、今までは過大だったということか。</p> | <p>前はこれまで整備したものにかかっていた維持管理費も含めていたが、今回は整備計画で今後30年にやる内容にかかる費用に限ったという点と、率計上から今までの経費の割合で実費計上に変えたという2点が変更点である。</p> |
| <p>構造体の作り方が変わってきて維持管理費が低くなるであろうと考えているのか。</p> | <p>今ある施設をメンテナンスしている実績から維持管理費の単価を算出し、新たに河川整備計画で整備する予定の施設が完成した後に維持管理にかかる部分を積み上げている。</p> |
| <p>(予算が) 厳しくなってきた、今までかけてきた維持管理費がかけられなくなってきたという意味もあるのか。</p> | <p>予算は大変厳しく、維持管理費も効果的に使えるように運用している。</p> |
| <p>意地悪な見方をすれば、毎年予算として取っている維持管理費でこういう結果が出るということは、本来余るはずの予算を使い切っているのでは、無駄な経費を使っていたのではないかとすることも気になる。</p> | <p>従来は河川の整備だけの計画であったが、河川法が改正され、計画的な維持管理についても河川整備計画の中に位置付けるようにしている。今回の金額は、そういったことも考慮しながら今後必要な金額を計上した。維持管理費は全国的に一律1割減という政府方針が出て、その中で何を残し何を犠牲にするかを全国的に工夫している。例えば、樹木の伐採は従来処分場まで持って行っていたが、地元の住民の方に有効活用してもらっている。堤防は定期的に草を刈り点検をしなければいけないが、全部刈るのではなく、漏水が出たときに分かりやすいように一番危ない法尻のところだけを刈るとか、工夫しながら何とかやっている。</p> |
| <p>(維持管理費が) 全国一律1割減という話だが、現状維持に支障があって堤防が崩れたり高速道路が倒れては話にならない。20年ぐらい前にマンハッタンで高速道路が崩れたことがあった。危険があったら危険を発信するシステムはあるのか。</p> | <p>洪水で護岸がやられる、あるいは巡視して堤防に変状がある場合は、限られた予算の中で優先順位を付けて応急対策している。それから、出水期前に重要水防箇所を公表し、護岸の補修状況や堤防の整備状況など、地元の水防団の方と事務所の職員が現地を一緒に点検して出水期に備えている。</p> |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|---------------------------|---|---|
| 安倍川 総合水系 環境整備 事業 | 安倍川はちょっと雨が降るとすぐに水が増えることを市民はよく知っている。この区域ではあまり水で遊ばないようにと教えてきた。川の特徴として、乾いているときに河原で遊ぶことが出来ることを強調し、安倍川の河川利用は広い河原で遊ぶのが利用のメインだと言った方がいいと思う。 | 事務所としてもそのように理解している。 |
| | 地域づくり、まちづくりとの関係や生活との関係が非常に強い事業だと思うが、静岡市とはどういう連携をしているのか。 | 例えば牛妻地区の水辺整備については、地元の方々と市の関係者も入った協議会の中で、どう整備したらいいか議論いただき進めた。これから進めていく部分についても、静岡市がどういった形で安倍川を利用したいのか、あるいは市民の方々にどう使っていただくかをしっかりと聞き整備していく。ただし、安倍川はいざ洪水になると非常に早く水が出るので、河川管理者側の意見も参考にして計画を作っていた。 |
| | 地方分権の時代だが、こういう生活や町にかかわってくる事業は地域に移管されないのか。 | 川の中は河川占用といって、河川法に基づき河川占用許可を受けて利用することとなっている。例えば牛妻のところについても高水敷は河川法に基づき市が河川占用している。施設を移管というより、河川法の範ちゅうで使っていた。 |
| | (資料4、3-31頁) 事業費の内訳書の中に自治体費用という項目があるが、この費用はどのような形、意味、内容で使われているのか。 | 費用対効果の算定において便益とコストは一体不可分と考えている。国が整備する階段等のコストと、市・町が基盤上で芝生を張って公園にするコストをすべて入れないといけないという観点から、自治体の負担したコストも入れている。 |
| | 費用対効果の、アンケートを用いた出し方をもう少し教えてもらいたい。 | 広い範囲でアンケートを配布し、事業に賛成か反対かを聞き、例えば「1000円負担しても賛成」という世帯当たりの支払意思額をくみ上げ、世帯数を掛け算して費用対効果の総便益という形で算出する手法で、CVM方式という。 |
| | 環境整備事業というのは何法に基づく事業なのか。 | 基本的に河川法に基づく事業である。 |

| | |
|---|---|
| <p>県境をまたぐような大きい河川を国が管轄するのは非常に合理性を持っていると思う。しかし、一級河川であるから全て国の権限の下で行うのではなく、環境整備のように地域性が強いものは地域に委ねるという発想が必要ではないかと思う。本省に伝えていただきたい。</p> | <p>環境整備は地域性が強いというのをご指摘のとおりである。役割分担は、基盤は国が整備し、その上を活用するために必要な整備は自治体（が整備する）というのが基本的な考え方である。地域との連携あるいは実際に河川を利用している方々との連携はしっかりやっていく。</p> |
| <p>環境整備事業で高水敷や堤防をある程度触っているが、例えば伝馬町新田は、改修事業で高水敷の整備が終わったところで環境整備を行っているのか。</p> | <p>伝馬町新田は、改修事業で既に高水敷と堤防が完成しており、その部分を市と一緒に環境整備事業で整備していく。</p> |
| <p>牛妻の緩傾斜堤防は（改修事業と環境整備事業の）どちらで整備したのか。</p> | <p>環境事業で整備している。また、堤防上から高水敷に降りる階段がない箇所にも局所的に階段を設けたりしている。</p> |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|----------------------------|---|--|
| 一般国道 21号 関ヶ原 バイパス | 降雪が多い地域だが、事故率は他と比べていかがか。 | 冬季の事故率は高い区間である。 |
| | 降雪地域で事故率を下げるための対策は何か取られているのか。 | 降雪時の事故対策は、いかに見通しを高めるかである。曲線部や注意が必要な箇所において、照明、視線誘導、視認性の高い標識や注意看板で事故の削減に取り組んでいる。 |
| | B/Cは1.1であり、投資に対するリターンは0.1増えるだけである。この事業に関しては異常気象時のリダンダンシーの話があり良いと思うが、投資効率が低い事業については、投資効率が低いにもかかわらずこの事業が必要だという説明が必要だと思う。 (東日本大震災の)津波と類似した話であって、豪雪でストップすることによる経済社会的なマイナスの影響である、異常時の費用便益は出ていない。河川は家が流されたときに資産が減るといふ計算が主流になっているが、道路はやっていないというちぐはぐがある。これを一般化することが国交省としても非常に重要ではないかと思う。 | 現在、本省の委員会で東日本大震災を受けたネットワークやリダンダンシーの議論が行われている。ただ、豪雪の話までは含んでいない。 |
| | 道路の重要性の割に投資効果が低いが、以前に比べ利用者は減っているのか。 | 実態の交通量は減っていないが、将来の交通量の推計値は少なくなっている。 |
| | (5頁) この交差点(関ヶ原西町交差点)を通るのに時間がかかる。大型車が右折すると邪魔になって通れない。どれぐらい時間がかかるかわからないので相当程度敬遠されているのではないかと思う。 | 渋滞状況を経年的に見ても、右折の滞留による朝夕を中心とした渋滞はかなり激しくなっている。事業区間と並行する国道21号の交通量、渋滞の状況などは以前と同様の状況が続いている。 |
| | 以前はよく利用していたが、高速道路料金が割引で安くなり、国道8号からバイパスの北側に抜ける方が時間が読める。西に行くときも県道を通って行くと所要時間がほぼ予測できる。 | 部分供用ではあるが、国道365号まで行って琵琶湖の方へ抜けていく車はたくさんいるので、バイパスの効果は一部出ていると思う。 |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|-----------------------------|---|---|
| 一般国道 41号 美濃加茂 バイパス | <p>国道41号は災害に対して非常に脆弱な道路だが、美濃加茂市や可児市の辺りは災害に対して脆弱なところはないのか。</p> | <p>美濃加茂市より北側の区間は、高山市に至る間に連続雨量150mmという雨量で規制する事前通行規制区間を4区間抱えており、非常に脆弱である。昔飛騨川バス転落事故で不幸な事故が生じている。美濃加茂市・可児市には規制区間はないが、河川等に隣接し山の斜面を抱えているという脆弱性を持った道路である。</p> |
| | <p>このバイパスによって災害に対する脆弱性を克服することになるのか。</p> | <p>美濃加茂バイパスの現道の部分は比較的脆弱性は低いので、事業の目的も渋滞緩和の方を強く説明している。ただ、河川に隣接しており、近年のゲリラ豪雨等を考えると、現道の方がバイパスより構造的に脆弱な部分があるので、代替性等の効果はあると考えている。</p> |
| | <p>(4頁) 費用対効果が前回評価は2.8だったが今回評価は1.6になっている。渋滞緩和等地域的な問題で評価が変わったのか、それとも国道41号の日本全体における重要性が落ちたことを反映してB/Cが下がったのか。</p> | <p>全体事業費の増による部分が要因としては大きい。その他将来交通量推計は少し低い予測となっており、全国的な要因も兼ね合って最終的に1.6まで下がっている。</p> |
| | <p>(1頁) 平成24年度供用予定は右上のわずかな区間で、(5頁) まだ渋滞が残っている太田町は逆に随分左下の方で、暫定供用されていない部分とずいぶん離れた部分で渋滞が発生している。ほとんど全線供用されているのにまだ渋滞が残っているというのが理解できない。全線できても事態が変わると思えない。</p> | <p>全体計画としては4車線のバイパス計画である。今は暫定2車線での全線開通を目指している。太田町交差点は平面の暫定形の供用になっており、4車線化等の事業を継続して行わないと、現道あるいはバイパスそのものの渋滞は解消できないと認識している。</p> |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|--|--|---|
| 一般国道 25号 名阪道路 | (4頁) B/Cを見ると前回評価1.2、今回評価1.1と非常に低い。非常に投資効率が低い事業になぜ投資するのか。 | B/Cは1以上であり、便益は投資したものより上回っている。 |
| | (B/Cが) 1以上だったら全部やった方がいいということでは、今の予算では全然適わないはずである。つまりマイナスではない、無駄遣いはしていない、わずかに役に立っているということである。 | 便益換算できるものは換算しているが、それ以外に交通事故の減少やリダンダンシーについては便益換算はできていない。 |
| | リダンダンシーは(便益換算)できていないと思う。交通事故は考慮されていると理解しているが、考慮されていないのか。 | (3頁) 通常、便益は三つ(走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益)で算出しているが、本事業は、加減速車線の延伸や路肩の拡幅であり、交通事故減少便益は貨幣換算できていない。現在の手法で(交通事故減少便益を)考慮できるのは、高速道路か一般道路かという道路種別、車線数、中央帯の有無、単路部か交差点部かという道路形状である。これらの構造と事故による被害は、損害保険業界や内閣府のデータが統計処理され、因果関係ができていないが、加減速車線の延伸や路肩の拡幅は統計処理した貨幣換算できる式ができていない。 |
| | (6頁) 事故率が下がったことをなぜ算式に入れられないのか。 | 事後評価としては明らかに(加減速車線の延伸や路肩の拡幅による)事故減少効果が出ているが、今まで効果があったので今後も同じ割合で減少すると一般化して貨幣換算することは技術的にまだできていない。 |
| | 事前、継続評価の時は定型的なものしか対象になっていない。定型化されたもの以外でやってみると効果が出ているが、再評価の視点で(交通事故減少便益に)当て込むことはできないと理解してよいか。 | そのとおりである。 |
| <p>一般的意見)</p> <p>○(加減速車線の延伸や路肩の拡幅による交通事故減少便益を貨幣換算できていないことについて) 厳然とした事実として交通事故が減っているものが、便益ゼロというのは妥当性を欠く気がする。きちんと評価できるようにしていただきたい。</p> | | |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|---|---|---|
| 浜松地方 合同庁舎 | (7頁)「国有地に建設されている」という記述について、今は国有地化されているという説明であったが、国有地化される前はどのような地域だったのか。 | 浜松市所有の区画整理された地域である。 |
| | 地方公共団体に対して税金を払って取得したということか。あるいは交換したのか。 | 交換している。 |
| | (用地を交換により取得していることは)有償取得だと思う。有償取得した土地は効率的な利用を考えなければいけない。市の中心地域にあると説明があったが、(1頁)入居官署のうち自衛隊の二つの組織、地方検察庁、入国管理局、農政局統計情報センターは一般市民があまり出入りしないのではないか。町の真ん中に建っている建物にこの入居官署がある理由を教えてください。 | 検察庁は交通違反などで裁判所に行く方が結構多いと聞いている。また、浜松は入国管理事務所で手続きをする外国人の方が今非常に多い。統計情報センターは一般の方は少ないと思うが、複数の官署を訪れる方も多いので、県や市にも併せて行けるところに入居しているのがベターではないかと考えている。 |
| | 官公庁が国有地を使うときには投資効率を考えにくいと思うが、地価の高いところに集めるべき官公署とそうではないものを考えるべきと思う。 | 窓口官署を集めるとか、防災担当官署を集めて防災合同庁舎を作るという考えはある。ただし、こういう高い建物が建つ場所については、ブロックの中で老朽・狭あい困っているところはなるべく合同化している。ブロックごとに合同庁舎の組み合わせを財務局とともに考えて調整している状況である。 |
| | 国の庁舎が作られなかったとしたら、この土地を民間で活用するという案はあったのか。 | (3頁)シビックコア地区という、官公庁と民間施設、あるいは県・市の施設と共同して拠点を作る制度により、一団地の官公庁施設として都市計画決定されている場所である。市のまちづくりとしてもここに官公庁を持ってきたいという意思があって、それに応えた形で合同庁舎が誘致された。 |
| シンボルガーデンがあるが、一方で駐車場が小さい。民間では駐車場を増やして植え込みは減らすという発想である。隣にふれあい公園があり緑は十分あるのに、ちっぽけなシンボルガーデンを作って何の意味があるのか。屋上緑化した方がよくないかと思う。 | 利用形態について、建設前に市民の皆さまとワークショップを行っている。車だけということではなく、オープンな感じで誰でもいつでも来られるような、そして少し休めるようなところを求める意見が非常に多かったため、シンボルガーデンを設けている。 | |

| | |
|--|--|
| <p>(6頁) 代替案との比較で、旧施設を使った方が高くなるという結果が出ているが、普通は古い施設をごまかしながら使った方が安上がりである。古い施設を使った方が高くつくというのは、常識的ではない結論が出ているような気がする。</p> | <p>新築した場合と同じ機能を持たせるためには、増改築や耐震改修が必要になる。また一時的に移転する費用も含まれてくる。そのほかに、今回の場合は法務局が民間の賃借建物への入居を継続する賃料ということで76億5000万円と大きなウエートを占めている。</p> <p>-----</p> <p>(4頁) 例えば一番上の自衛隊の静岡地方連絡部浜松出張所について、狭あい面積が足りないので増築したらどのぐらいになるか、あるいは耐震改修が必要であればその耐震改修をやったらどのぐらいか、場合によっては民間建物の賃借をしたらどうか、その比較の中で一番安いものを積み上げる。その次の庁舎についても同じことを行い、それらを積み上げたものと合同庁舎として新たに作るものとの比較をしている。</p> |
| <p>まとめた効果というのは必ずあるので、単独でやって積み上げたのと合同庁舎では、絶対に合同庁舎が安いという結論が出る。その意味でちょっとどうかと思う。</p> <p>-----</p> <p>説明が非常に分かりにくい。代替案と書いてあるが、代替案を計算したら幾らだったとしか書いていない。代替案が何かというのが全然分からない。一体どういう点数の付け方をしているのかも分からない。それから、「4. 事業計画の効果」はばらばらのものがファイリングされているだけで、何を束ねようとしているのかコンセプトが分からない。この資料が残ったときに説明力がないと思われるので、資料を改善していただき次回もう一回行おう。</p> | <p>次回再度説明させていただく。</p> |
| <p>集約後、その前の土地はどうなるのか。民間に売られるのか、それで見込まれる売却益は幾らなのかも併せて教えていただきたい。</p> | <p>土地のやりとりは財務省の所管だが、次回示したい。</p> |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|---------------------------|---|--|
| 大井川 総合水系 環境整備 事業 | (4頁)「Ⅱ期事業については、新東名高速へのアクセスが可能になった」ということで中止したと書いてあるが、どう理解してよいか分からない。 | 当初はあと2～3km延ばす計画であったが、新東名のインターが具体化し、現在の東名から新東名までの間について緊急河川敷道路・多目的道路として使えるということで、上流部へ延ばす必要がないと判断した。 |
| 大井川 直轄河川 改修事業 | Ⅰ期事業の整備効果はあったのか。 | Ⅰ期で整備した区間は県の緊急道路にも指定され、万が一のときには十分機能を発揮する。 |
| | Ⅱ期は新東名の影響により整備する意味がなくなったが、Ⅰ期は新東名の影響は受けないと理解してよいか。 | そのとおりである。地震等により、市街地の幹線道路が通れなくなった場合には、河口から上流部へ向かって資材・人員を運ぶのがこの河川敷道路・多目的道路の目的である。新東名ができたので逆（新東名から河口側へ）のアクセスもできると判断している。 |
| | 大井川は上流にたくさんダムがある。洪水調節・水量調整はダムの役割と聞いているが、ダムと今回の河川整備改修事業との関連を教えてください。 | 国が管理する長島ダムが上流にある。河川整備計画の50年に1度の流量を流すために、川とダムで洪水を受け持っている。(7頁)全体ではダムも含めて9500m ³ /s、ダムによる洪水調節後として川が8100m ³ /sを役割分担している。 |

| 項 目 | 意見・質問 | 回答及び対応方針 |
|------------------|---|---|
| 再評価に係る県知事等意見について | <p>地元の県の意見が非常にあっさりしているのが気になる。国の直轄事業は地域の根幹になっている事業で、それを前提にして例えば工業団地の計画や区画整理がなされていると思う。その前提となる事業がなくなると、既に投資しているものが無駄になってしまうという切実さ等がよく分かるようでないと判断できない。</p> | <p>(国の直轄事業が) なくなった場合、具体的に何が困るのかという率直な意見も出していただけるよう調整する。</p> |