

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第7回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年11月10日（木） 13：30～15：15
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階蘭の間
3. 出席者
 - 事業評価監視委員
林委員長、加藤副委員長、杵田委員、竹内委員、中野委員
 - 中部地方整備局
足立局長、高橋副局長、内海副局長、
総務部長、企画部長、用地部長 他
 - 中日本高速道路株式会社名古屋支社
建設事業部企画統括チームリーダー
4. 議事
 - 1) 平成23年度第2回、第3回議事概要及び第6回議事概要【速報】確認
 - 2) 対象事業の審議等
(再評価)
 - 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）菊川直轄河川改修事業
(事後評価)
 - 浜松地方合同庁舎 [第6回より継続審議]

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2回、第3回議事概要及び第6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【道路関係】
- ・ 資料 5 再評価に係る資料【河川関係】
- ・ 資料 6 事後評価に係る資料【官庁営繕関係】
- ・ 資料 7 一般国道475号 東海環状自動車道
(土岐～関)(関～養老)(養老～北勢)(北勢～四日市)説明資料
- ・ 資料 8 一般国道475号 東海環状自動車道 (土岐～関) 説明資料
- ・ 資料 9 一般国道475号 東海環状自動車道 (関～養老) 説明資料
- ・ 資料 10 一般国道475号 東海環状自動車道 (養老～北勢) 説明資料
- ・ 資料 11 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 12 菊川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 13 浜松地方合同庁舎 説明資料
- ・ 参考資料 官庁営繕事業における事業評価手法について

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。

【道路事業】

- 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

【河川事業】

- 菊川直轄河川改修事業 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 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
一般国道 475号 東海環状 自動車道 (土岐～関)	(資料7、7頁) 前回評価時との比較表で、他の区間は残事業の総費用が伸びているのに、土岐～関の残事業の総費用だけが減っているのはなぜか。	(残事業の) 総費用は事業の進捗に伴い減っている。
一般国道 475号 東海環状 自動車道 (関～養老)	事業(の進捗状況)は前回より1%伸びただけだが、残事業の総費用は950億円が593億円まで減っている。	(全体事業の) 総費用が増えているのは、土岐～関間は事業がかなり進捗しているので、年次が4年間進み過去の投資部分を4%(社会的割引率)で現在価値に割り戻すときに大きくなる。逆に、先送りした(残事業の)投資分は、現在価値に割り戻したときに小さくなる。総費用と残事業の間で(現在価値に割り戻すときの)費用の変化に少し差がある。
一般国道 475号 東海環状 自動車道 (養老 ～北勢)	(20頁) コスト縮減でインターチェンジを「高架から盛土にすることにより」とあるが、実際にどこで盛土にしているのか分からない。	養老インター、大野神戸インター、糸貫インターを盛土へ変更して45億円、高富インターから関広見インター間のパーキングエリア付近の構造を補強土壁へ変更して15億円、合計60億円縮減している。
一般国道 475号 東海環状 自動車道 (北勢～ 四日市)	(18頁) 真ん中の図で「高架構造が大半であるため」水害に強いということだが、盛土であっても同様と考えられるので、書き方に配慮が必要と思う。	橋梁だからということ強調したわけではない。「地上式」ではなく、橋梁あるいは盛土による「かさ上げ式」なので浸水時にも強いということである。
	(7～10頁) 前回評価時となぜ違うかを備考欄に書くと良いのでは。高架から盛土に変えたことも書いてはどうか。	まだ事業中であり精査が必要なので、コスト縮減分を全体事業費としてはマイナスしていない。
	(3頁) 土岐～関間の維持管理費が、事業全体が295億円で残事業が37億円しかなくなっている。暫定2車線供用されている部分がほとんどだが、もう8割ぐらい使っている。合っているのか。	残事業の事業費は新しくつくる部分だけの事業費を積み、維持管理費も新しくつくる部分のみの維持管理費を積むという考え方であり、大きく維持管理費が減少した。
	まだ暫定2車線供用であり、将来4車線になるのにこんなに減るのか。	将来発生するものなので社会的割引率が効いてくる。社会的割引率は今4%なので想像以上に効いてくる。 (残事業の維持管理費37億円は) 社会的割引率を掛ける前の数字では153億円である。4車線供用を平成40年と

<p>社会的割引率の4%というのは何を基準としているのか。実勢金利と全く違う。4%を使うのは合理的なのか。少なくとも実勢の経済状況とは全く違う。</p> <p>4%という数値を社会的割引率と決めたのは相当前である。中部地整だけではなく全体で考える必要がある。</p> <p>簡単に1年ごとに変えられるものでないことは理解できるが、実態とできるだけ合わせることを考えるのが基本である。国全体の問題だと思う。</p>	<p>しており、平成40年から平成89年までの50年間の維持管理費は153億円だが、遠い将来のことなので4%で割引くと小さい額になる。</p> <p>社会的割引率は国債等の実質利回りを参考に設定している。国債の実質利回りとGDPデフレーター等を考慮して4%に設定しているが、マニュアル上も「今後の研究事例等を参考としながら、必要に応じて見直しを行う」とされており、今後も引き続き検討されていくと考えている。</p>
--	---

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
菊川 直轄河川 改修事業	<p>(3頁) 高潮対策は「伊勢湾台風相当の高潮に対し」ということだが、ここは(想定東海地震で)一番津波の可能性が高いとされている地帯である。津波に耐えられるのか。</p>	<p>想定東海地震の揺れと津波の高さは既に示されており、堤防が揺れに耐えられるかどうかという評価を行ったところ、若干堤防が沈下するものと評価している。堤防が沈下した上で津波の遡上高に耐えられるかどうかというチェックも行い、現在の津波の想定高に対しては今の高潮堤防の計画で十分耐え得るものと評価している。今、東日本大震災を受けて新たな検討がなされており、来年の秋頃を目途に新しい外力の想定が示されるものと考えている。それに対して追加対策の必要性等の有無について検討することになると考えている。</p>
	<p>検討中に工事をやってしまうと、検討結果が違ふと投資効率が非常に悪い結果にならないか。</p>	<p>中央防災会議の検討は、50年ないし100年といったスパンで起きる地震や津波(レベルⅠ)については、ハード的な対応で対策を講じ、500年や1000年に一度発生するようなもの(レベルⅡ)については避難やソフト的な施策と組み合わせていこうという方向性が既に示されている。過去の津波高さと、今中央防災会議で示されている津波高さは、ほぼ一致しており、50年や100年といったスパンで起きる地震や津波については、現在の高潮堤防の計画で手戻りは生じないと考えている。</p>
	<p>(1頁)「流域の概要」を簡単に書きすぎていて事業の必要性が伝わってこない。例えば東名高速、国道1号、JR東海道線が走っている川は静岡県中いくらかでもある。小さい川なのに直轄河川なのは、大昔に国でやらなければならぬだけの理由があったと思う。地形の概要をもう少し説明した方がいい。</p>	<p>菊川流域は高い山があるわけではないが、数百mの丘陵に囲まれたお盆のような地形をしている。海岸部も海岸砂丘が発達しており、中下流部の低平地が全体で一番低くなっているようなイメージである。菊川の河道は過去には非常に蛇行し、氾濫を起こして地域の方々は治水に大変苦勞していた。大正年間に日本全国で初めて治水期成会を組織し、国による河川改修を強く働き掛けてきたという経緯がある。それを受けて昭和8年から国による治水が始まり、蛇行する河道の捷水路の建設等の工事が展開され現在に至っている。</p>

<p>「上流域では特産品である茶の生産が行われている」と書いているのは、茶畑だから保水力がなくて洪水しやすいのか。地域の特性はもう少し説明した方が事業の必要性が伝わってくると思う。</p>	<p>「茶の生産～」は掛川市、菊川市とも茶の名産地なので少し触れたつもりであり、保水力がないということはない。</p>
<p>菊川の水質はどうか。</p>	<p>菊川は環境基準の類型指定がされているが、平成22年は基準をクリアしている。</p>
<p>（東日本大震災では）地震動があつて、防潮堤や防波堤の底面部分が液状化した可能性もあるといわれている。そこに津波が来るといふことになる、高潮の場合とは違つたりすると思う。また、堤内地側をコンクリートで張つてあるかどうか、防潮堤と河川堤防でやり方が違つと聞いている。津波を想定するとその部分も変えなくては行けないのではないか。</p>	<p>想定東海地震に対する安全度をチェックした際に、液状化等が発生するかどうかも既存の地質調査の結果を参考に評価を行っている。高潮堤防を建設している箇所はN値（地盤の粗密・硬軟を表す指標）が高い比較的強固な支持層の上に作つていることを確認している。また、高潮堤防は越波を許容するという関係からコンクリートで3面張りにしているが、その上流の区間は土堤である。</p>
<p>（9頁）航空写真で河口部が白くなつてゐるが、砂が流れを遮つてゐるのか。 ----- 大水が出れば押し出すのか。</p>	<p>沿岸流（海岸に平行な流れ）により砂が寄つてきて河口は平常時はこのようになつて狭まつている。 ----- 流量が増えると勢いでフラッシュ（flush:押し流す）される。砂によつて洪水がせき上げられるといった状態は確認していない。出水後に河口部の確認に行くと、河口部の幅が広がりスムーズに流れている。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
浜松地方 合同庁舎	(6頁)「面積比」が従前に比べて何倍になったかを示していることはわかるが、「老朽(現存率)」とはどう見るのか。	(参考資料、2頁)左の方に「老朽」、「狭あい」、「借用返還」などの計画理由がある。「狭あい」というところで先程の庁舎(資料13、6頁、静岡地方協力本部浜松出張所)の「面積率」が0.42というのは、上の評点の100に該当する。
	「面積率」とは何を意味しているか。「面積比」とは無関係の言葉か。	「面積比」とは違うものである。既存庁舎の本来必要な面積を1とすると、(0.42は)それが半分以下しかないという意味である。
	(資料13、6頁、静岡地方協力本部浜松出張所の「狭隘」欄)1.3とは何か。	(静岡地方協力本部浜松出張所の)面積が合同庁舎の官署全体の中の1.3%を占めているので、面積比を掛けて評点を出している。
	全体の建物面積を100%として、そのうち100ポイント与えられる分が1.3%あるということか。	そのとおりである。面積比を掛けたものを右の方に合計し、最終的にそれを全部加算して評点を出すという仕組みになっている。
	説明の順番が良くない。6頁から説明すると良い。省庁別施設があり、本当に改善する必要があるかを見ている。「老朽」は参考資料2頁で極めてボロボロの時に100点を評点として与える。「狭あい」は必要面積の50パーセントに満たない時に100点となる。次は8頁を説明した方が良い。建替、増改築、民間貸借をしたら幾らかかるか施設毎に出ており、別々に整備すると100億円以上かかるが、一括建替すると86.9億円で済むということではよいか。	そのとおりである。
	(8頁)前頁の86億円と比較すべきは、青(着色した数字)だけ足したものか。それがいくらになるのか。	そのとおりである。民間貸借は51億円となる。
	「採択案(太字)の小計」を青く塗っていないから分かりにくい。8頁の表だと数字が1088だが前の頁は違う。	(7頁の104.2億円は)法人税等を引いてある。法人税を足すと同じ数字になる。
	(6頁)面積比は合計すると100になるのか。	合同庁舎全体で100%になる。
	静岡保護観察所浜松駐在官事務所は、「狭隘」は空欄だから狭くはない、「老朽」の現存率は61%だからすぐ建て替えなければいけないほどではない。なぜ合同庁舎に入ったのか。	(建替前は)検察庁と同じ施設の中に入っていた。

<p>(18頁) 駐車場に関して非常に不満が多い。改善策は考えているのか。</p>	<p>不満が多いという調査結果を受けて、駐車場の運用方法を改善した。現在は県の施設の駐車場を一部借りて一緒に運用している。入居官署に2回ヒアリングし、以前ほど大きな不満は出ていない。</p>
<p>資料の順番をもう少し考えて、今後同様のものが出てきたときに使えるように整備しておいた方が良くと思う。参考資料は不鮮明なので鮮明にしておくこと。</p>	<p>分かりました。</p>
<p>(第6回委員会で委員より出された質問：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>跡地利用については、全て浜松市に移管している。浜松市との等価交換であり、売却益等は発生していない。</p>
<p>一般的意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○経済比較して合同庁舎化したのはわかったが、バラバラになるより合同庁舎化の方が良いと感じた。 ○「事業計画の効果」にワンストップ（1箇所で様々なサービスが受けられる）の効果を加えてはどうかと思う。市民の側からするとワンストップ性が効果だと思う。 	