

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 6 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 25 年 11 月 29 日（金） 15：00～17：45
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、大久保委員、大野委員、柄谷委員、雑賀委員、
中野委員、中村委員

 - 中部地方整備局
梅山局長、山根副局長、渡辺副局長、総務部長、企画部長、
建政部長、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 25 年度第 5 回）議事概要確認

 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
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 19 号 桜沢改良
一般国道 41 号 下原改良
一般国道 156 号 大和改良
一般国道 153 号 伊南バイパス

 - 3) 今後の事業評価監視委員会等の進め方について
国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について
平成 26 年度の審議の進め方
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 25 年度 第 5 回議事概要
 - ・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【港湾関係】
 - ・資料 5 四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
再評価 説明資料
 - ・資料 6 再評価に係る資料【河川関係】
 - ・資料 7 狩野川総合水系環境整備事業 説明資料
 - ・資料 8 櫛田川総合水系環境整備事業 説明資料
 - ・資料 9 再評価に係る資料【道路関係】

- ・資料 10 一般国道 19 号 桜沢改良 (道路事業) 説明資料
- ・資料 11 一般国道 41 号 下原改良 (道路事業) 説明資料
- ・資料 12 一般国道 156 号 大和改良 (道路事業) 説明資料
- ・資料 13 一般国道 153 号 伊南バイパス (道路事業) 説明資料
- ・資料 14-1、資料 14-2 国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について
- ・資料 15 平成 26 年度の審議の進め方
- ・参考資料 1 一般国道 19 号桜沢改良(中部防災技術専門委員会資料)
- ・参考資料 2 一般国道 41 号下原改良(中部防災技術専門委員会資料)
- ・参考資料 3 一般国道 156 号大和改良(中部防災技術専門委員会資料)

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。

【港湾事業】

四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
 了承

【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 19 号 桜沢改良 了承
 一般国道 41 号 下原改良 了承
 一般国道 156 号 大和改良 了承
 一般国道 153 号 伊南バイパス 了承

2) 今後の事業評価監視委員会等の進め方については以下のとおりとする。

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領の運用について
 了承
 平成 26 年度の審議の進め方 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 (案)
四日市港霞ヶ浦北ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業	臨港道路について前回評価では完成 4 車線暫定 2 車線となっていたが、今回は 2 車線となっているが何か変更があったのか。	変更はありません。この事業は完成 4 車線ですが事業化が認められているのは 2 車線となりますので、2 車線と記述しています。
	資料の P3 で、残りの施設として臨港道路のみとの説明だが、完成した施設の整備効果と残事業の効果を整理し説明する方が分かり易い。関連して確認だが、P10 表の内容は、臨港道路の残事業の便益は何なのか、ターミナル整備による便益がよく分からないので説明していただきたい。	P10 の表の内容の残事業便益 254 億円は、臨港道路整備による輸送時間、輸送費用、交通事故削減便益で、ターミナル整備全体による便益は 1,553 億円となります。

	<p>国が実施して行く国土強靱化では、港湾の整備についても期待しているところであり、上手く進むことを期待する。</p>	<p>参考にさせていただきます。</p>
	<p>再評価では、前回との比較として見たいところなので、これまで終わったところと今後の事業で、それぞれどんな効果があるか見えると再評価がしやすいと思う。</p>	<p>参考にさせていただきます。</p>
	<p>ルート見直しで海側へ移転したとのことで、代替堤防について、海岸管理者と調整中となっているが進捗は如何か。移転によるコスト負担は含まれているのか。</p> <p>事業完成までには時間がかかると思うが、南海トラフ等の想定災害による外力の見直し、それに伴う津波、地震動への対応について、従来への対応で良いのか見直しをしている点があったのかお聞きしたい。</p>	<p>ルート変更に伴う移転については約30億円となり、今回はこの額を含んでB/Cは1.7との評価となります。移転に伴う海岸管理者である三重県との調整は順調に進んでおり、あとは構造を詰めるのみです。</p> <p>震災後に見直された道路橋仕方書に則り、最新の点検を実施中であり、必要な対策を実施する予定です。</p>
	<p>既存の堤防は、老朽化が激しく補強しなければならないと認識しているが、今回、臨港道路を整備する付帯として堤防を同時に強化することにより発揮されるもう一つの付随する便益（共便益：CO-benefit）を計上してもよいのではないのか。数値化は難しいとしても、同時に整備することでの堤防の便益についても定性的な評価を記述しておくことも必要である。</p>	<p>同時に整備する堤防の補強に関する便益は計上していません。参考にさせていただきます。</p>
<p>狩野川総合水系環境事業</p>	<p>柿田川は湧き水河川で在来種が豊かな大変重要な河川である。柿田川で土砂の堆積が進んでいる主な原因は何か。</p>	<p>周辺の河岸の崩壊による土砂流入が主な原因であり、土砂が堆積した場所にツルヨシなどが繁殖するとさらに陸地化が進むため、堆積土砂を撤去し、本来の流れに戻すことに取り組んでいます。</p>

<p>原因については理解できたが、堆積土砂をあまりにも取ってしまうとかえて本来の河川で無くしてしまう場合があるのでバランスをみて行うことが必要。この環境を保全しながら事業を進めることが必要であるため、専門家の意見をよく聴きながら事業を見守る上で厳しいチェックを行いながら進めていただきたい。</p>	<p>河川工学、生態等の有識者の方々に報告しながら事業を進めております。今後もしっかりとモニタリングを実施し有識者の意見を聴きながら事業を進めていきます。</p>
<p>ボランティア参加による自然復元効果については、どの様に位置付けているのか。一般の人がどこまで係わるものなのか。またボランティア活動の費用については計上しているのか。ボランティア参加を見込んでの自然復元の計画の考え方を教えて頂きたい。</p>	<p>ボランティア活動の費用については見込んでいません。 柿田川の自然再生を行うには、事業後も長期間に渡って地域の方々の協力を得ながら、官民が共同で豊かな環境を守り育てることが大事。自然再生事業を通じ柿田川の問題を認識してもらい多くの住民の参加を得ながら継続して行くことを考えている。そのため、事業の主旨を十分に説明してボランティアを募集している。</p>
<p>自発的に参加するボランティアのものであるので、巻き込みながらやることが必要である。</p>	<p>参考にさせていただく。</p>
<p>CVMにおいて「willingness to pay」の代わりに「willingness to work」の概念を用いると、ボランティア活動の状況から環境改善便益を計測することができる。この場合、参加者がボランティア活動をレクリエーションの一つとして捉えていると仮定するならば、環境改善便益はおおよそ年間100万円（50年で2,000万円）と試算される。一方、この作業を業者に頼むと、50年で1億円程度かかりそうである。除草がボランティアによりコストを掛けずに済むなど、現時点では計上されていない効果が見込めると考えられる。この作業を業者に頼むと1億円位かかり、除草費用がボランティアによりコストを掛けずに済むなど、現時点では計上されていない費用対効果が見込めると考えられる。</p>	<p>参考にさせていただく。</p>

	<p>アンケートの回収率が 10%前後であり、有効票の回収率はさらに低くなっている。アンケートの内容は難しくもなく、複雑でもないと思われるのに、何故ここまで回収率が低いのか、よく分からない。</p> <p>回収率があまりにも低いと、その信頼性が疑われる。この原因について、何か思い当たることはあるか。</p>	<p>アンケートのやり方については、一般的な選挙人名簿からの抽出で行っている。有効回答率が低いのは、アンケートに回答者の理解を確認する内容があり、今回の事業目的を理解していない回答は無効扱いとしているため有効回答数が減っている結果となっています。</p>
	<p>アンケートを実施する場合、形式的に郵送して返送してもらうだけでなく、教育効果的にも調査員が行って話をしながらアンケートを行う方が長期的な効果があるのではないか。</p>	<p>参考にさせていただく</p>
	<p>環境と防災意識については、別々に整理されているが近い関係がある。</p> <p>副次的な効果としても意味があるため、別々に整理するのではなく一体的に教育効果も含めたアンケートの手法について検討されたい。</p>	<p>参考にさせていただく</p>
<p>榎田川総合水系環境整備事業</p>	<p>魚道の改良効果は、どれ位変化したのか、遡上した個体数で評価したものを教えて欲しい。</p> <p>魚道の整備効果は、魚の遡上数で評価すべきであることから、モニタリングなど適切にお願いしたい。</p>	<p>遡上魚については、個体数の調査を実施しているが、現状の魚道では効果が確認できる結果とはなっていない。今後魚道の改良などが必要と考えており、学識者の意見等を踏まえ、改良を行うとともに適切にモニタリングしていく予定である。</p>
	<p>遡上の魚を調査する場合など、国交省だけでなく地域住民や、ボランティアなど、みんなでやる方が、効率的な現状把握の観点から効果的であり、教育効果もある。</p>	<p>参考にさせていただく</p>
<p>一般国道 153 号伊南バイパス</p>	<p>渋滞の定義は、どのレベルから対策とするなど基準が必要である。</p> <p>ネットワークと機能として、ここが大変だからやるのではなく、どの水準ならやるのかなど1箇所をやるのが、全体の最適化にどう寄与するのか、単一的な評価だけでなく全体も判る必要がある。</p>	<p>参考にさせていただく</p>

一般国道 19 号桜沢改良 一般国道 41 号下原改良 一般国道 156 号大和改良	既存の国道にバイパスができると、通学路対策や、線形不良など現道対策は今後も継続するのか。	大和改良により、新しくバイパスが出来ると大型車の交通と通学路が分離でき、交通量も 7000 台/日から 100 台/日程度に減少するため、安全性の確保が保たれることになる。 現道については、交通の利用が減ると考えられるので、最低限の落石対策等は必要と考えている。
	既存道路とバイパスは、両方管理していくこととするのか、リタンダンシーとしてあるもののどちらかに転換していくのか考えて、全体のコスト縮減と守るべき安全を議論していただきたい。	参考とさせていただく。
	桜沢改良については、事業費が 30 億増加し、感度分析の基準となる 10%を越えている。この事業費増がなぜ事前にわからなかったのか。 次回、同じようなことが起こらないようにするために、次に活かせることを整理してあるか。 事前調査で、きめ細やかな対応をしていくことはとても重要で、それをしっかりとやることで、今回の様なケースが発生しなくなるため、今後もきめ細い対応をお願いしたい。	計画当初では、既存の調査資料と現地調査で鉛直ボーリングした結果で、トンネルを掘る地質帯を判断していた。実際の工事に際し、当初調査した地質状況（計画）と現地での地質状況に差異があったことから、水平ボーリング、弾性波探査による調査を追加し、追加対策工事が必要となることが判明した。 今後は、事前調査から水平ボーリングを組み合わせるなどきめ細やかな調査が必要と考えられる。

(一般的意見)

- ・ 審議の際、今後に活かせるような「改善情報」などについて、これまでの審議を踏まえ「改善ノート」のようなものを付けて欲しい。

【今後の事業評価監視委員会等の進め方について】

- ・ 「一括」「重点」に分けて、審議にメリハリをつけて効率化を図ることは、必要である。その区分判定する根拠はしっかり整理すること。

以 上