

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 1 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 26 年 7 月 4 日（金） 15 : 15 ~ 17 : 10

2. 場 所 K K R ホテル名古屋 3 階芙蓉の間

3. 出席者

○事業評価監視委員

八嶋委員長、大野副委員長、大久保委員、柄谷委員、葛葉委員、  
雑賀委員、中野委員、中村（浩）委員、森委員

○中部地方整備局

八鍬局長、企画部長、建政部長、道路部長、営繕部長、用地部長

4. 議事

1) 対象事業の説明・審議

【説明】

平成 26 年度の審議の進め方

【審議（一括）】

（再評価）

【河川事業】

安倍川直轄河川改修事業

大井川直轄河川改修事業

木曾川直轄河川改修事業

揖斐川直轄河川改修事業

木曾川総合水系環境整備事業

富士海岸直轄海岸保全施設整備事業

駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業

【道路事業】

一般国道 1 号 笹原山中バイパス

一般国道 1 号 桑名東部拡幅

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 246 号 裾野バイパス

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 再評価に係る県知事等意見
- ・資料 2 対応方針一覧表
- ・資料 3 平成 26 年度の審議の進め方
- ・資料 4 審議区分判定一覧

- ・資料 5 費用対効果分析実施判定票
- ・資料 6 - 1 安倍川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 6 - 2 大井川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 6 - 3 木曾川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 6 - 4 揖斐川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 6 - 5 木曾川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 6 - 6 富士海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・資料 6 - 7 駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・資料 7 - 1 一般国道 1 号笹原山中バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 7 - 2 一般国道 1 号桑名東部拡幅（道路事業）説明資料
- ・資料 7 - 3 一般国道 21 号関ヶ原バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 7 - 4 一般国道 41 号美濃加茂バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 7 - 5 一般国道 246 号裾野バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 8 再評価に係る資料【河川関係】
- ・資料 9 再評価に係る資料【道路関係】
- ・参考資料 1 - 1、参考資料 1 - 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

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
大井川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・	了承
木曾川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・	了承
揖斐川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・	了承
木曾川総合水系環境整備事業	・・・・・・・・・・	了承
富士海岸直轄海岸保全施設整備事業	・・・・・・・・・・	了承
駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業	・・・・・・・・・・	了承

【道路事業】

一般国道 1 号 笹原山中バイパス	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 1 号 桑名東部拡幅	・・・・・・・・・・	了承
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 246 号 裾野バイパス	・・・・・・・・・・	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（案）
<p>河川事業 一括審議</p> <p>○安倍川直轄河川改修事業</p> <p>○大井川直轄河川改修事業</p> <p>○木曾川直轄河川改修事業</p> <p>○揖斐川直轄河川改修事業</p>	<p>それぞれの事業の前回からの進捗の変化が判らないが事業の進捗状況は順調なのか。</p>	<p>例えば、安倍川直轄河川改修事業については、前回に対して今回42%の進捗率であり順調に進んでいる。</p> <p>他の事業も同様に順調に進んでいる。</p>
<p>○木曾川総合水系環境整備事業</p> <p>○富士海岸直轄海岸保全施設整備事業</p> <p>○駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業</p>	<p>進捗状況について3年前からどのように進捗したか把握できるよう、説明資料に加えていただきたい。</p> <p>揖斐川直轄河川改修事業が30年で完了すれば、近年に被害のあったゲリラ豪雨、例えば平成14年の豪雨の様な被害は対応出来ると考えて良いか。</p>	<p>今後、記載します。</p> <p>平成14年の豪雨については、仮に事業が完了していれば被害が無かったと思われれます。</p>
	<p>木曾川総合水系環境整備の資料の3ページについて、カヤネズミは近年、年々減っているが、本事業箇所では増えている。</p> <p>整備後にどの様な効果があつて増えたのか。</p> <p>一旦増えても、カヤネズミが生息できない環境に変わっていくことも予想されるので今後も継続して調査していく必要がある。</p> <p>トンボ池に関しては、整備後のトンボの確認数は増えていない、整備後生息環境が出来ていないと解釈してよいのか。</p> <p>ここの評価を聞きたい。</p>	<p>木曾川下流部は以前、地盤沈下や高潮堤防の整備などで良好なヨシ原が消失しましたが、この事業で盛り土にヨシ原を植え付けて再生する環境を創出した結果がカヤネズミの増殖に効果的だったと思われれます。</p> <p>今後もモニタリングを続け、洪水などのかく乱を伴う自然現象などの影響も含め調査していきたい。</p> <p>トンボ池に関しては、整備完了が平成24年度であり、まだ期間が短く効果については、もう少し様子を見ていく必要があると考えます。今後も地域の方の協力も得て観察を続けるが、少しずつ効果が発現すると考えています。</p>

	<p>進捗状況について、前回からの進捗の変化が判る様に資料に記載して頂きたい。</p> <p>事業投資効果についてですが、実施前、実施後で被害が減る効果が望める視点でまとめているが、これまでに整備してきた現時点での事業の効果についても効果の発現しているものについては、定性的でもよいので記述していただきたい。</p>	<p>今後、記載します。</p> <p>今回は一括説明（簡素化）の中で、この様な視点は省いた。今後は、お伝えできる範囲で示していきたい。</p>
	<p>木曾川直轄河川改修事業の5ページ目及び揖斐川直轄河川改修事業の5ページ目に氾濫被害が示されているが、これは各々の河川が単独で氾濫した場合の想定区域であり、実際には、この区域の氾濫は長良川も含め複数の河川で氾濫する可能性がある。</p> <p>個々の事業の氾濫想定区域を想定してB/Cを求める現在の手法と実際におきる氾濫と違う評価を行っているなど、現実的ではないことが考えられる。今後、複合的な氾濫の評価についても検討していただきたい。</p>	<p>実際には個々の河川の氾濫と複合的な水害がある、複合的な水害をどのように評価していくか、今後、検討していきたい。</p>
	<p>海岸保全事業について、どちらの事業も高波に対する事業で3年前の震災直後の評価の議事録では、津波に対する対策をどうするかとの質問があり、当時は内閣府で検討中との回答だったが、その後の検討の経過はどうか。</p> <p>残事業が25%程度であり、その対策がどの程度事業の中に反映が可能か。</p>	<p>津波の関係は検討を行っている状況。昨年、内閣府が津波想定を発表したが静岡県でも第4次想定で津波想定を発表している、県の出した津波想定と合わせて海岸管理者である県と津波対策を検討していく必要がある。</p> <p>県の海岸基本計画の中で津波対策をどうしていくか検討中であり、それに合わせてどちらの事業も早急に対策について検討していく。</p> <p>今年6月11日に海岸法が改正、交付され、津波に対する粘り強い堤防が位置付けられた。</p> <p>その様な対応を整備に加えることになれば、全体の事業費が増えることになり、その様な場合は、事業評価の場で審議頂くことになると思います。</p>

	<p>河川事業などについては、愛知県知事 の意見は地震対策を含めた河川整備 の一層の整備をとの意見である。国の 事業に安心安全を求めていると思い ますので、地震対策には、今後迅速に 対応願います。</p>	
--	--	--

<p>道路事業 一括審議</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○一般国道 1 号 笹原山中 バイパス</li> <li>○一般国道 1 号 桑名東部 拡幅</li> <li>○一般国道 21 号 関ヶ原バ イパス</li> <li>○一般国道 41 号 美濃加茂 バイパス</li> <li>○一般国道 246 号 裾野バ イパス</li> </ul>	<p>裾野バイパスや関ヶ原バイパスは、前 回評価からの進捗が全く進んでいな いようだが、何故、3年間で事業進捗 が出来ていないのか。さらに今後の進 捗の見込みについてはどうか。</p>	<p>道路事業については、最も課題が顕著 である部分からプライオリティーを 付けて事業を進めています。</p> <p>裾野バイパスは、暫定 2 車線でネット ワークを形成し、効果を確保した上で その後に周辺道路のネットワーク状 況を踏まえ車線数を増やすことでネ ットワーク効果を高める考え方とし ています。</p> <p>事業進捗率は、数字上変わっていま せんが、前回の委員会以降の H 2 4 年度 に中島 I C が開通するなどの事業を 進めています。全体事業費が大きい事 業のため、進捗率が数字に反映され ない状況となっています。</p> <p>今後も、新東名など周辺の大規模な高 規格道路ネットワークの影響による 交通状況を分析しながら 4 車線化の 事業を進めていきます。</p> <p>関ヶ原バイパスでも、同様に課題が顕 著である箇所を先行的に開通させて います。</p> <p>部分開通させたことで解消された課 題と周辺道路との状況を分析し事業 を進める予定です。</p>
---	--	---

	<p>道路事業において、交通弱者に配慮したバリアフリーなど視点については、評価に反映されていないのか。</p>	<p>今回審議を受けるようなバイパス事業は、自動車交通が主であるためバリアフリーの視点は含まれていませんが、歩行者等を対象とした交通安全対策事業については、その様な視点を含めた評価を行っています。</p>
	<p>道路事業は、ネットワークとして機能できる様、粛々と事業を進めていただきたい。</p> <p>どの事業も評価の視点は、現況と整備後の比較が乗っている。これは、事業を評価する上で重要なことである。ただ、暫定的でもネットワークが形成され効果が得られているところは、可能な限り当初から現況まで効果についても表現していただきたい。</p>	<p>今回審議して頂いた事業でも、暫定的な効果が得られていますが、一括審議ということもあり概括的に必要性等を説明しました。今後、重点審議で行うような事業については、その点も可能な範囲で示すことを検討していきます。</p>
	<p>一般国道1号桑名東部拡幅は道路の拡幅ではあるが、資料の中に橋の老朽化について書かれおり、三重県知事からも老朽化が著しい伊勢大橋の架け替えと合わせてとの意見があるが、この橋の老朽化がどの程度か、今後の事業の進捗状況に照らして大丈夫な状況なのか。</p> <p>いつ頃、架け替え工事が終わる見込みで工事を行っているのか。</p>	<p>伊勢大橋は昭和9年度に竣工し70年以上経過しています。老朽化の対策状況としては、腐食した箇所等の補修を繰り返し実施している状況であり、一刻も早い架け替えが必要と認識しています。現在、架け替えに向け、昨年度より一部工事を始めています。</p> <p>開通の見込みは、公表できていません。今後の予算の状況にもよりますが、一刻も早い開通を目標としています。</p> <p>今後も、必要な補修を繰り返しながら対応していきます。</p>

<p>一般的意見</p>	<p>評価の視点で事業を巡る社会経済情勢等の変化について、事業に掛かる費用や事業への投資について国の財政事情の変化により当初計画とおりの投資が出来ないような場合等もこの視点に加えることを検討していただきたい。</p> <p>今回のように再評価を一括で行った事は、審議の視点も整理され良いと思う。</p> <p>河川、道路、港湾などの評価の視点や社会の要請が異なる事業の再評価を、一律3年の同じサイクルで行うことについて、3年サイクルの評価が一巡した結果から適正かどうかを考えてもよいのではないか。</p> <p>法律が変わった場合や大災害が発生して社会の要請が変わった場合などに再評価をすることは、合理的と思うので、一律にルールに従い再評価するだけでなく、各事業の状況に応じた適切なタイミングでの再評価の仕組みを検討していただきたい。</p>	<p>その点については今後内部で議論していきます。</p> <p>どの事業も一律3年で再評価する事は現状の事業再評価のルールであり、現状ではルールに従い実施しています。適正な再評価の仕組みについては、中部だけで決定できないことでもあり、今後色々な場面で引き続き議論していきます。</p>
--------------	---	---

以 上