

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度第4回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成22年2月8日（月）10:30～11:50
2. 場 所 名古屋銀行協会会館 5階大ホール
3. 出席者
  - 事業評価監視委員  
浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、黒田委員、  
杵田委員、竹内委員、林拙郎委員、林良嗣委員、藤田委員
  - 中部地方整備局  
富田局長、荒川副局長、岩立副局長、総務部長、企画部長、  
建政部長、河川部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長 他
4. 議 事
  - 1) 挨拶 中部地方整備局長
  - 2) 平成21年度 第2回・第3回委員会 議事概要確認
  - 3) 対象事業の審議
    - 港湾事業（事後評価）  
中山水道航路 開発保全航路整備事業
  - 4) 報告
    - ダム事業（事後評価）  
横山ダム湖活用環境整備事業
5. 配布資料
  - ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）
  - ・資料1 平成21年度 第2回・第3回議事概要
  - ・資料2 事後評価対象港湾事業概要
  - ・資料3 中山水道航路 開発保全航路整備事業 説明資料
  - ・資料4 事後評価対象ダム湖活用環境整備事業概要
  - ・資料5 横山ダム湖活用環境整備事業 説明資料
  - ・参考資料 国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領 外
6. 主な審議結果等
  - (1) 港湾事業（事後評価）
    - 港湾空港部より説明された港湾事業1件の事後評価対応方針（原案）については、以下のとおりとする。  
中山水道航路 開発保全航路整備事業・・・・・・・・・・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
港湾事業 (事後評価)  中山水道 航路 開発保全 航路整備 事業	(資料2.6頁)with時は平成20年の実績値だが、実績が取れない without時は何を基に推計をしたのか。	without時は、中山水道航路が未整備という前提で、航路整備前の平成10年に中山水道を航行していた船舶の大きさ別隻数の割合により、平成20年の貨物量を運ぶと仮定して計算をしている。
	中山水道航路は3万トン級を対象に整備しているが、航行船舶隻数は5～10万トン級が増加し、2～5万トン級はむしろ減少している。 この変化は、中山水道航路整備によるものではなく、単純に船舶の大型化による変化ではないのか。	中山水道航路は、平成18年以降1万トン級以上の船のシェアが増加しているが、日本全体では1万トン級以上の船のシェアはほぼ3割強位で一定の割合を示しており、一定程度、中山水道航路整備による効果があったと考えている。
	5～10万トン級は中山水道航路の整備対象(船舶である3万トン級)を越えており、整備効果と関係ないのではないのか。	中山水道航路は、3万トン級の貨物船を対象に、航路を14メートルに掘り下げる整備をしているが、一方で自動車専用船は、喫水との関係で3万トンよりも大きな船が通れる。 こういうものが定期的に来られるようになったという事で、トータルとして、大型化によりこれだけ便益が発生したという整理をしている。
	このような航路は、どのように維持管理をするのか。	航路の四隅にブイが設置してあり、ブイのメンテナンスと更新をしていく。また、毎年測量をして、埋没していない事を確認している。
	船舶を大型化すれば運搬コストが下がるという感覚はあるが、同じ運輸業界でも飛行機は近年小型化されている。 船舶は、今後も大型化が進むと想定しているのか。	一般論としては、船舶の大型化傾向は今後も続くと考えている。
	新たに人工的に水路を造っているので、泥が溜まりやすくなるのではないのか。 周りへの影響をモニタリングして他の参考にしてはどうか。	渥美半島の陰であり、外洋がしけた時でもうねりが大きく入ってこない。また、底質の移動限界より深い所でもあり、観測上も埋没が進んでいない事を確認している。

<p>整備箇所をどのような根拠で選定したのか。</p>	<p>従来からの船舶の航行ルートを参考に、伊良湖水道航路から無理な操船をしなくても入って来られる事、浚渫土量、漁場への影響を最小限に抑えられる事をトータルに勘案して選定をしている。</p>
<p>再評価時に時間短縮効果が30分としていたが、なぜ事後評価で10分に減少したのか。 水先案内人は1万トン以上に乗船するという事だが、航路整備以前も1万トン以上に乗船していたのか。</p>	<p>時間短縮効果については、再評価時・事後評価時ともに、船社に対するヒアリング結果に基づいている。 水先案内人は、航路整備以前も1万トン以上に乗船していた。</p>
<p>大型船は、上り下り同時に航路を通行できるようになったのか。</p>	<p>自由に出入り可能になっている。</p>
<p><b>【その他の意見等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・浚渫後に何が堆積するかという時には、浚渫した土砂の起源を分析すれば目安になる。</li> <li>・まだ入っていない便益とかコストがあると思う。 船会社の安全対策費用削減効果、喫水が非常にぎりぎりの所を維持する場合の監視間隔の変化などがあるのではないかと思う。 そういう意味での維持管理費は、今回の深く掘った場合の維持管理費だけでなく、withとwithout両方をきちんとやっておく必要があると思う。 コストの方では、工事による生態系へのダメージがあるのではないか。 他に、大型船が入らない事による機会便益の損失のようなものもあるのではないかと思う。 三河港、或いは豊橋辺りの産業が相対的に縮むという事は、間接便益なので簡単に測れるとは思われないが、そういう所を整理しておくが良いのではないかと思う。</li> <li>・(波及効果は) 土地利用の変化という長期の効果まで本当は有り得るが、普通のCost・Benefitでは非常に短期的な所で押さえようというのが一番の伝統的なやり方である。 一番最初の交通費用の減少の所だけで押さえれば、波及効果まで、最終的に「誰が得をして誰が損をするか」という所まで見なくても、ネットでは見れるというのが理論としては確立している。 数字で出す以外の所で、例えば田原や三河港の開発だとか、背後地の豊橋近辺の工業立地等に影響するという事は、文言で触れられる分には構わないと思うが、B/Cは非常に精度が落ちるので、そこまで必要ないと思う。</li> </ul>	

	<p>・今の事後評価のやり方は、事前評価時にwithoutが実測値、with を予測値で比較しているものが、事後評価ではひっくり返って with が実測値 without を想定値としており、その二つの間を結びつける説明が、今のマニュアルだと非常に弱い。</p> <p>再評価時に比べて、現実には造ってみたらこうなったという事を詳細に比較し、どこが予想とずれたかとかいう所を考えるのが事後評価で一番のポイントであり、今後の課題だと思う。</p>
--	--

## 7. 報告

### (1) ダム事業（事後評価）

○河川部より下記のダム事業について報告を受けた。

横山ダム湖活用環境整備事業

### (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
ダム事業 (事後評価)  横山ダム湖 活用環境整 備事業	ダム中空部の整備は、具体的に何を 行ったのか。	横山ダムは全国に13箇所しかない中 空ダムであり、コスト縮減の為に中 空にしている事が、このダムの形状 の特質となっている。 その部分を、一般の方が安全に見学 出来るようにしたものである。
	(資料5.6頁)このような整備事業 では、常に芝生広場を作るが、外来 種でもあり、周りの植生と違和感を 感じる。 また、本来芝生はかなり手入れが必 要であるが、手入れされている所が 稀である。在来植生を使って整備で きないのか。	環境整備には、生態系の保全、景観、 利用という3つの要素がある。 横山ダムでは、過疎対策として景観 と利用に重きを置いたが、環境整備 の趣旨に則り、今後は在来植生の利 用も考えていきたい。
	(資料5.9頁)事業後の本川流入点 で水質が徐々に悪化しており、この まま進むと危ないと感じる。 どの様に現状認識をしているのか。	近年の水質は環境基準を下回ってお り、安定傾向にある。 今後も経年変化を注意深く監視して 行きたい。

以上