

No. 13

近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(令和4年度 第3回)

一括審議案件に対する意見等について

【事業名】 一般国道28号洲本バイパス

(再評価：一括審議)

委員からの質問	質問に対する回答
収用手続きは残っているのか。	既に収用手続きは完了している。
既存ボーリング調査箇所は切土部の端部が多いが、何故この位置なのか。	既存ボーリング調査箇所には、本事業以外の調査も含まれるが、一般的に切土部断面の端部を調査することが多い。長大法面では切土部の真ん中部分を調査する場合もあるが、当該箇所はそこまで大きい断面でもないので、当初は両端のみの調査としていた。
振動・騒音に対して工法変更しているが、その効果も確認しているのか。	発破の影響は随時確認して、地権者と調整しながら工法を選定している。
近年の物価上昇は事業費増に見込んでいるのか。	現時点で予想される部分は事業費に見込んでいる。
洲本実業高校が避難場所に上がっているが、当該道路からどれほど距離があるのか。	当該道路に隣接している。
B/Cが厳しいので、貨幣価値化が困難な整備効果についても、もっと資料に入れられないか。	P11に地域医療の支援に関する資料を追加した。

【事業名】 淀川特定構造物改築事業 (阪神なんば線淀川橋梁)	(再評価：一括審議)
委員からの質問	質問に対する回答
コスト縮減について、干潟造成への流用で1.4億円減とあるが、今後も継続して流用していくのか。	干潟に適した土質であることを確認し、今後も流用を継続していく予定。
干潟造成の材料として利用した際、海へ流出することもあると思うが、環境的に問題ないのか。	海の生物環境から見ても使用して問題ない材料であることを確認している。干潟造成の効果についてもモニタリングを実施しており、効果を確認しながら今後も継続していく。
他の橋梁については架け替えの必要はないのか。	阪神なんば線橋梁の他にも架け替えが必要な橋梁があるが、整備効果の大きい阪神なんば線橋梁から着手している。
新橋梁への切り替えの完了はR12年度か。	R11年から新橋梁で電車が運行する予定。なお、治水効果は、旧橋梁を撤去することで発揮される。
なんば線の架け替えにより橋脚の数と橋梁の高さを改善することで提示されている改善効果があるということか。	ご理解のとおり。
民間事業者にも費用負担してもらっているのか。	治水上の必要により架け替えを行う場合は国が主に費用負担しているが、民間事業者も一部費用負担がある。
完成時期はいつなのか。今後、用地買収や掘削の結果によって工事が遅れることはあるか。	現在のところ、提示している工程のとおり完成する予定である。
土を搬入しているのは元々干潟だった場所か。	元々干潟だったところではなく、新たに干潟を造成している。干潟造成の効果についてもモニタリングを実施しており、効果を確認しながら今後も継続していく。
上流の改修を進めるにあたっては、下流の治水安全度を考慮しているのか。	淀川水系河川整備計画の中で、現在の治水安全度を低下させずに改修を進めることとしている。
最大孤立者数が上野遊水地事業は数百人、なんば線では数十万人となっているが、なんば線の方がB/CやB/C算出における便益が小さい結果になるのは何故か。	淀川下流部は、治水安全度が高いことから、被害が発生する洪水の頻度が低く便益が小さく出ると考えている。なお、最大孤立者数等の「貨幣換算が困難な効果」は、現況河道と整備後河道の比較から算出したものであり、全体事業を対象として算出しているB/Cやその算出における便益との大小関係は符合しないことがある。

【事業名】 木津川上流直轄河川改修事業 (上野遊水地)	(再評価：一括審議)
委員からの質問	質問に対する回答
掘削残土に係るコスト縮減について今後もコスト縮減を継続できる見込みがあるのか、それとも不確定で無くなる可能性があるのか。	継続できるように今後も関係機関と調整していく。
遊水地は田んぼかと思うが、周囲を堤防で囲う等水を食い止める構造物はあるのか。	周囲を囲ぎよう堤で囲っている。
遊水地の地役権について水が入ることを了承していただいているのか。	了承して頂いている。
H27の運用開始以降に遊水地に水が入ったことはあるのか。また、4つの遊水地に水が入る順番はあるのか。	H27年度の運用開始以降、H29年度に一度遊水地に水が入った。遊水地に水が入る順番は計画上同時となるように設計している。なお、平成29年度も概ね同時に水が入ったことを確認している。
遊水地内側の土地所有者は誰で、普通の管理は所有者が行うのか。	遊水地の内側は、民有地でほぼ農地として土地所有者が管理している。
コスト縮減において、河道掘削土の処理として、他事業者との計画調整とあるが具体的に何をしているのか。また、自工事への流用と他事業者との計画調整の両方をやっている理解でよいか。	三重県による浅子川改修事業へ河道掘削土を搬出している。自工事の築堤材料への流用および他事業者との計画調整の両方を行っている。
昭和28年の台風13号がこの事業の発端との説明だったが、それ以降大きな洪水は無かったのか。また、事業が長くかかっているが、それによって被害が出ることは無かったのか。	昭和28年の台風13号以降も大きい洪水は何度かあった。その中で昭和28年の台風13号が一番大きな洪水であり、整備目標洪水としている。昭和44年に工事着手以降、順次堤防、周囲堤を整備しており、整備箇所では被害を軽減してきた。また、上野遊水地完成後の平成29年台風21号では遊水地に水が入っており、整備効果が出ている。
最大孤立者数が上野遊水地事業は数百人、なんば線では数十万人となっているが、なんば線の方がB/CやB/C算出における便益が小さい結果になるのは何故か。	淀川下流部は、治水安全度が高いことから、被害が発生する洪水の頻度が低く便益が小さくなるためと考えている。なお、最大孤立者数等の「貨幣換算が困難な効果」は、現況河道と整備後河道の比較から算出したものであり、全体事業を対象として算出しているB/Cやその算出における便益との大小関係は符合しないことがある。

【事業名】 円山川直轄河川改修事業	(再評価：一括審議)
委員からの質問	質問に対する回答
公共土木被害額の算出方法の変更とあるが、より実際の被害が反映されるよう算定方法が見直されたものと理解してよいか。	ご理解のとおり。
コスト縮減について、必要に応じて土質改良を行うとあるが、土質改良を行う場合、余計に費用がかかっているのではないか。また、予定を含むとあるが、長期的にコスト縮減が見込めるといふ理解でよいか。	土質改良にはコストがかかるが、掘削土の処分や新たに土を購入する費用よりも安価となるため、コスト縮減が図られる。また、今後も発生土を有効活用する予定であり、長期的にコスト縮減を図っていく見通し。
中郷遊水地内の平常時利用は、一般者への利用なども考えているのか。	遊水地完成後は、湿地とする想定であり、一般利用についても今後検討する予定である。
今回、他河川と同様、評価期間を河川整備計画の期間に見直したことで、便益の大きい激特事業実施期間（H16～H23）が評価対象期間外となったことが、前回評価と比べB/Cが小さくなっている主な要因との理解でよいか。	ご理解のとおり。
最大孤立者数やライフラインの機能停止による影響人口について、整備後も0にはならないのか。	現在の河川整備計画が完了しても浸水エリアが残る。
最大孤立者数やライフラインの機能停止による影響人口は評価期間変更後（H25年～）の数字なのか。評価期間変更前（H16年～）を含めれば更に大きな効果となるのか。	ご理解のとおり。
他事業（上野遊水地）と比べ、最大孤立者数が多いにも関わらず、便益が小さい。最大孤立者数と便益の大小関係が一致しないのはなぜか。	最大孤立者数等の「貨幣換算が困難な効果」は、現況河道と整備後河道の比較から算出したものであり、全体事業を対象として算出しているB/Cやその算出における便益との大小関係は一致しないことがある。
説明資料P18の「遊水地整備（中郷地区）平面図」について、遊水地のピンク色で囲まれた範囲を掘削し、そこに水を溜めて調節するという理解で良いか。	ご理解のとおり。

【事業名】 柴山港柴山地区避難港整備事業

(再評価：一括審議)

委員からの質問	質問に対する回答
防波堤が延伸されると大きな船が避難可能となるのか。(泊地(-7m)において、100~500GT→500~1,000GT)	防波堤の整備を行うことで、沖からの波を遮蔽し、港内の静穏度を高める効果がある。第一段階で100~500GTクラスの船舶が避泊できる水域エリアが確保されるが、引き続き第二段階の整備を進めることで避泊エリアが拡大し500~1,000GTクラスの船舶が避泊可能となる。
過去20年間で最大14隻/年の避難実績があるとのことだが、整備中の現在でも既に避難は可能となっているのか。	現在の段階で、既に泊地(-6m)に100~500GTクラスの船舶1隻の避泊が可能となっている。
整備をすることで、他港に避難せざるを得なかった船舶が柴山港に避難できるということか。	現在の段階で1隻の避泊が可能であるが、整備が完了すると2隻の避泊が可能となる。
柴山港の他にも、日本全体の避難船の需要を満足するための整備を行っているのか。	避難港については全国で36港が指定されており、現在、柴山港の他にも整備中の港があり、整備を進めているところ。
対象船舶の100~500GT、500~1,000GTは一般的に大きい船舶なのか。	1,000GTクラスで船長が75m程度である。
費用対効果分析の算定において、前回から変更はあるのか。	便益の算定方法や費用について、前回の費用対効果分析(H26)から、見直しは行っていない。
避泊可能隻数は2隻で足りるのか。推計手法はどのようにしているのか。	避難港については、全国に計画的に配置されており、柴山港については現プロジェクトにおいて、2隻分の確保を行えば満足するものと考えている。手法としては、港湾の統計データを用いて、交通量の推計を行い、荒天時に避難・錨泊する割合から算出し推計している。