

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第6回）

議事概要

1. 日 時 平成30年1月29日（月）15：00～16：45
2. 場 所 KKR ホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
○事業評価監視委員
葛葉委員長、中村副委員長、雑賀委員、柄谷委員、森委員、
水谷委員、沢田委員、高瀬委員、酒井委員

○中部地方整備局
塚原局長、元野副局長、長谷川副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長
4. 議 事
1) 対象事業の説明・審議
(事後評価)
【道路事業】
一般国道1号 藤枝岡部IC関連
一般国道1号 磐田バイパス
一般国道1号 袋井バイパス
一般国道19号 恵中拡幅（延伸）

2) 報告
【河川事業】
木曾川直轄河川改修事業
揖斐川直轄河川改修事業
長良川直轄河川改修事業
木曾川上流特定構造物改築事業（犀川統合排水機場）
5. 配付資料
・委員会開催資料（議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、配付資料一覧）
・資料1 対応方針一覧表

- ・資料2 一般国道1号 藤枝岡部IC関連 説明資料
- ・資料3 一般国道1号 磐田バイパス
一般国道1号 袋井バイパス 説明資料
- ・資料4 一般国道19号 恵中拡幅(延伸) 説明資料
- ・資料5 木曾川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料6 揖斐川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料7 長良川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料8 木曾川上流特定構造物改築事業(犀川統合排水機場) 説明資料
- ・資料9 事後評価に係る資料【道路事業】
- ・資料10 報告に係る資料【河川事業】
- ・参考資料1 三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業

6. 主な審議結果等

1) 事後評価対応方針(案)については以下のとおりとする。

【道路事業】

- | | |
|------------------|-------|
| 一般国道1号 藤枝岡部IC関連 | ・・・了承 |
| 一般国道1号 磐田バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道1号 袋井バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道19号 恵中拡幅(延伸) | ・・・了承 |

2) 委員会当日に委員より出された意見・質問及び回答

項目	意見・質問	回答
<p>(事後評価) 一般国道1号 藤枝岡部IC関連</p>	<p>資料2、2ページの事業概要右図に、交通量が3,800台/日と示されていますが、これは計画値でしょうか。</p>	<p>実績値です。</p>
	<p>資料中のデータの根拠について「出典」と記載されていますが、出典というと、編纂された書物等から引用した場合は出典で、データの場合は「出処」とか「参考資料」のように記載することが多いと思います。今後、統一された方が、わかりやすいかと思います。</p> <p>もう1点、資料2、5ページのように、事業所の方にヒアリングして色々な声が上がっている例がありますが、ヒアリングの対象は開示できるということでもよろしいでしょうか。</p>	<p>固有の名称は対象外ですが、いつ、どこでヒアリングをしたかはお答えできます。</p>
<p>(事後評価) 一般国道1号 磐田バイパス、 一般国道1号 袋井バイパス</p>	<p>先回評価の際に、4車線から2車線に切りかわる箇所で渋滞が発生しているという、説明があったと思います。今回このバイパス事業でいうと、国本ICと、小立野ICの2車線への接続部分で渋滞が発生するという事であったと思います。</p> <p>今回、全線4車線化されたことで、バイパスの4車線区間について車が流れるようになったということはわかりますし、3ページの表を見ても、渋滞はないように読めますが、新たな接続部分のところについても、現在特に渋滞は発生していないという認識でもよろしいでしょうか。</p>	<p>渋滞は発生しておりません。</p>

	<p>先ほど、結節点等の渋滞がなくなったという事業効果の発現を説明いただきました。当初この事業を進めていく上で予測していた効果と、今回事後評価における効果の発現状況を比較した場合、おおむね予想どおりの効果が発現されているのか、それともそれ以上なのか、あるいは当初予測していなかった効果の発現が見られるのか。資料を見ると、全て効果が発現したと説明されていますが、事業の当初予測と比べてこれをどう評価すればいいか、説明をお願いします。</p>	<p>資料9事業評価に係る資料に、詳細な資料を添付しています。こちらの資料の中に、以前行った再評価の結果、昔の一番古い評価の結果と、今回事後評価ということで計算した評価の結果を比較して掲載しており、そちらをごらんいただくと、前に想定していたものと今回実績とどういった状況になっているのかご確認頂けるかと思います。</p> <p>例えば資料9の18ページに、磐田バイパスの詳細なデータが載っております。こちら、18ページの下の方に「事業効果等」という大きな項目で数字が記載されております。例えば交通量では、計画時が56,700台/日だったものが、実績としては71,500台/日と、当初想定していたよりも多くの皆様に御利用いただいて効果が出ているのではと考えられます。</p>
	<p>2つのバイパスの4車線化で、このバイパス区間の交通量が2車線のときに比べて増加して、それから渋滞がほぼ解消したということで、事故も大幅に削減しているということですので、事故率で見ると相当下がっているということですね。ですから、交通渋滞解消とともに安全性も大幅に上がっているということで、この区間については非常に効果があると思います。</p> <p>あと、並行する区間についても交通量が転換することによって生活交通の安全性が確保されたということで、非常にいいと思います。</p> <p>その一方で、先ほどインターアクセスの質疑がありましたが、この区間をどう捉えるか、直轄のバイパスという観点から見たときに、この地域の色々な産業や輸送を担う意味があると思いますが、今回4車線の事業をした区間を含んだトリップについて、もう少し東、例えば先ほどの藤枝のほうから浜松に行くような交通があったときに、その交通の旅行時間は、以前に比べて</p>	<p>ご指摘のトリップでの旅行速度の変化については明確には整理しておりませんが、資料3の3ページ右下図をごらんいただきますと、隣接する区間としては、大分東の方になります。掛川バイパスでは4車化したことによって車が多く流れ込んでおり、まだ対策がとれていない区間については、旅行速度が下がっている状況も見受けられますので、そういったところも踏まえながら全体の計画をしていくべきと考えております。</p>

	<p>上昇しているのでしょうか。</p> <p>ものすごく長いトリップということではなくて、4車化することによって渋滞のポイントが、今までその区間の中だったものが多分外側の信号交差点に移っているわけです。それに加えて交通量も増えているということなので、恐らくこの事業によってトータルの旅行時間としては下がっているとは思いますが、中トリップで見たときに、この事業単独だけではなくて、もう少し広域的に捉えると、ほかの事業の必要性等も踏まえながらこれを位置づけていただくことが必要じゃないかなと思いましたが、今後参考にしていただければと思います。よろしくお願ひします。</p>	<p>ご指摘ありがとうございます。参考にさせていただきます。</p>
	<p>バイパスができることによって二酸化炭素の排出量は下るのか、それとも交通量が増えるので相殺されて変わらないのか質問です。</p> <p>事後評価に係る資料の資料9の19ページ⑦の地球環境の保全に、「対象道路の整備により削減される自動車からのCO₂排出量」、⑧生活環境の改善・保全にもCO₂の排出量について書かれています。今回どのように評価しているのでしょうか。</p> <p>このCO₂の増減というのは、道路事業では、あまりCO₂について具体的な資料を載せないのが普通でしょうか。</p>	<p>旅行速度が向上することによって自動車の走行燃費がよくなりますので、排出されるCO₂が距離当たりになれば少なくなるというのが一般的な効果です。ご指摘の通り、誘発されて交通量が増える部分もありますので、これらを相殺した結果どうなるか、申しわけありませんが、このケースでは算定しておりません。数字としては出ていないですけども、一般的な現象としてはそういうふうに理解しております。</p> <p>CO₂が具体的にどれくらい減ったというのは説明資料に記載していませんが、先ほど申し上げたとおり、燃料の消費量という意味では、B/Cを算定する際、自動車の走行燃料の減少を便益、金額換算して算定はしております。使っている燃料が減っていればBとしてはプラスに出てくるというような計算はしております。</p>

<p>(報告)</p> <p>木曾川直轄 河川改修事業、 揖斐川直轄 河川改修事業、 長良川直轄 河川改修事業</p>	<p>流域委員会における指摘事項で、木曾川、長良川、揖斐川の3川同時破堤という視点も必要ではないかという指摘があったとの説明でしたが、3つの川の被害状況について、資料では一つ一つ流域ごとの被害状況をシミュレートしたものが説明されています。3川同時破堤、これは被害が同時に起きるということ言えば、資料8の2ページに、昭和36年に前線の影響で3河川の流域で浸水被害が起きているという記載もあり、起こり得ないことではないのではないかと思います。3川同時破堤という視点も必要ではないかという指摘について、もう少し具体的に何が違ってくるのか、あるいはどういうところに配慮しなければいけないのか、もう少し踏み込んで説明いただけませんかでしょうか。</p>	<p>例えば長良川の左岸が破堤すると、木曾川の右岸堤防の堤内地側が浸水することになります。</p> <p>堤防というのは川の外水に対して、川の中に流れる洪水を安全に流すためにつくられておりますので、川の中には護岸がありますが民地側には護岸がありません。</p> <p>長良川の外水が木曾川の右岸側に湛水してしまうと、護岸が張ってありませんので堤防が非常にもろくなりますが、そういうところが、まだ我々は評価をしておりません。そういうことに対して、先ほど、関東・東北豪雨の後では堤防が越水したときに越水した裏側が崩れやすくなるので堤防の天端を被覆するなどして崩れにくくするという段階までは来ておりますが、裏が湛水して弱くなるということまで、具体的にどのような評価をするのか、そういうところがまだ詰め切れていないところです。</p> <p>ただ、御指摘のとおり、想定としてはあり得ると思っておりますので、今後の評価の考え方については御指摘いただいたことを踏まえる必要があるかと思います。</p>
	<p>先ほど質疑に関連して、長良川直轄河川改修事業に関しては、危機管理型ハード対策の追加がありませんでしたが、これは天端のアスファルト舗装や堤防法尻の補強の必要がないということでしょうか。</p> <p>一方で、木曾川、揖斐川の2つの河川ではこの部分が追加されたというのは、ほかの河川からの内水の影響ではなく、外水に対して実施しなければならないということでしょうか。</p>	<p>全ての堤防を全て補強するというのではなくて、その堤防の断面、または背後地の状況等から優先して堤防を補強していかなければいけない基準が定められており、それに照らし合わせ、今回、長良川につきましてはやらなければいけない箇所がないということです。</p> <p>その通りです。</p>

	<p>事業効果が高いところを優先的に実施する事により、今後、残事業 B/C が 1 を切る可能性があるとの説明でしたが、木曾川と揖斐川で、残事業の評価が大分違ってきます。これは、対策の進め方で、木曾川のほうが優先順位の決め方がうまくいったので B/C が減っていると理解したのですが、逆に揖斐川はあまりよくなかったのかと考えられます。</p> <p>残りの B/C が 1 を切ってしまうということよりも、全体がうまく進捗するほうが重要ではないかと思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。</p>	<p>当然、事業効果を発揮するためにネック地点を優先的に整備しております。ネック地点を整備することによって、その背後地にある被害が解消されていくことになります。これについては堤防の改修や河道の掘削により流下能力を向上させるのですが、当面 5 年とか 3 年の短期間で効果を上げられる部分があったか、事業期間を長くとりなければ効果が出ないかというのは、河川ごとに違います。ただ、事業の効果を出すためには当然事業効果の高いところ、被害が少しでもなくなるような方向で進めますので、残事業 B/C は、御指摘のとおり徐々に小さくなっていくものかと思います。</p>
	<p>危機管理型ハード対策ですが、先ほど外水に対する対策とのご説明で、裏法尻のブロック整備を想定しての質問ですが、概ね 10km や 5km 整備すると見ると、概ねメーター当たり 2 万円ぐらいの単価になりますが妥当な単価なのでしょうか。</p> <p>コストの小さい対策も含めて、平均してそれぐらいということですか。</p>	<p>木曾川を例に見ていただきますと、堤防川側の方には護岸があります。一方、堤防天端には舗装がされていないところがあり、また、堤防の裏側民地側も被覆されていません。</p> <p>鬼怒川の堤防決壊では、越水によって堤防がどんどん削られることで破堤が早まったということですから、今回、木曾川及び揖斐川で行う危機管理型ハード対策では、堤防天端を舗装にて被覆し、越水によって堤防が崩れる時間を引き延ばして、避難していただく時間を稼ぐ対策を行います。</p> <p>危機管理型ハード対策では、堤防天端の舗装のほか、越水した水によって堤防の法尻部分が削られていくと、ため池のようになってしまいますので、法尻部分をブロックなどで補強するものもあります。現場条件にも拠りますが、腰積みを全部やるというわけではなく、ドレーンとかブロックでの補強等、適切な対策を実施します。</p> <p>そうです。</p>