

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度第4回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成30年12月3日（月）14:00～16:30

2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間

3. 出席者

○事業評価監視委員会委員

中村委員長、沢田副委員長、森委員、水谷委員、高瀬委員、富永委員、
原島委員、朝日委員、吉永委員

○中部地方整備局

勢田局長、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

(再評価)

【道路事業】

一般国道156号 大和改良

一般国道1号 笹原山中バイパス

一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路

2) 報告

(再評価)

【河川事業】

宮川直轄河川改修事業

豊川総合水系環境整備事業

木曾川総合水系環境整備事業

(事後評価)

【河川事業】

狩野川特定構造物改築事業（黄瀬川橋）

狩野川総合内水緊急対策事業

5. 配布資料

- ・ 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 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 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 4 一般国道 1 5 6 号 大和改良 説明資料
- ・ 資料 5 一般国道 1 号 笹原山中バイパス 説明資料
- ・ 資料 6 一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 説明資料
- ・ 資料 7 宮川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 8 豊川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 9 木曾川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 1 0 狩野川特定構造物改築事業（黄瀬川橋） 説明資料
- ・ 資料 1 1 狩野川総合内水緊急対策事業 説明資料
- ・ 資料 1 2 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 1 3 報告に係る資料【河川事業】

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。

【道路事業】

- | | |
|-----------------------------|-------|
| 一般国道 1 5 6 号 大和改良 | ・・・了承 |
| 一般国道 1 号 笹原山中バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 | ・・・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 |
|---|---|--|
| (重点審議) 一般国道1号 笹原山中バイパス | 資料の6ページの右下に、『県内初！ 「箱根八里」が』と書いてあるが、こ れは神奈川県か。それとも静岡県か。 | 静岡県である。 |
| (重点審議) 一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 | <p>現道が通行不能で、市道も写真のよ うに崩れて通行不能ということで、直 接的に行ける道が今は全くないとい う状態なのか。</p> <p>今、両方通れているということか。</p> <p>このあたりは、市と協力をしながら 対応しているということか。</p> <p>事業費変更98億円増の中で、22億 円が調査坑の増額、残りが本坑の掘削、 支保パターンの変更による増額とい う説明だったが、調査坑の掘削の増額が 前回の審議ではなく、本日となったこ とについて、経緯を含め説明をお願い したい。</p> <p>本坑の支保パターンが変更となった ことで事業費が大幅増となったとい うことは理解したが、調査坑は、平成26 年から掘削を始めて、平成27年の委員 会での審議時には、地質の悪い区間の 施工に着手していなかったものの、事 前に調査坑の地質が悪いことは分か らなかったのか。</p> <p>つまり、委員会にかかるタイミング に合わなければ、審議にかけなくても</p> | <p>現道の152号は、車が通れるような状況には なっておらず、車は通れない。また、迂回して いる市道は、幅員狭小カーブが多く、災害も多 いところであるが、峠を越えて長野県と浜松市 が連絡している。</p> <p>152号は通行不能である。</p> <p>はい。152号については、長野県及び浜松市 の管理のため、前後の取り合い区間について は、関係道路管理者と調整していく。</p> <p>前回、平成27年に評価いただいた時点では、 平成26年2月から調査坑の掘削を開始してお り、おおむね坑口付近の掘削が始まったところ であった。今回、事業費の大幅な変更となる土 被りが厚い箇所の施工にはまだ着手していな かったもので、特に費用が増大するEパターンの 区間については、それ以降に事業費の増加が確 認できたところである。</p> <p>当初に予定していた事業費は、現地の調査等 の結果を踏まえ計上しており、特に地質が悪い ことが判明したのは、前回評価の審議以降であ る。</p> <p>これまでも、トンネルの関係の増額は何度も ご審議していただいております、基本的にトンネル</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|---|--|
| | <p>よいのか。委員会の流れとして、どのように理解したらよいか、考えをお聞きしたい。</p> | <p>の場合は、掘っていく中で、現状の地質、出てきた地質に合わせて対応している。</p> <p>確かにおっしゃられるとおり、どこで区切りがいいと判断して増額をご審議いただくかは少し難しい問題である。毎年度増額の審議をやるべきなのか、多少の区切りがついたところで一括して増額の審議をやるべきなのかというところは、現状、運用としては、特に本事業は調査坑を本坑の掘削の参考とするために掘っていたので、調査坑の調査が終わり、本坑も合わせて一体として増額をご審議いただきたいと、ここを区切りとして判断させていただいたという状況である。</p> <p>我々としては、ある程度一定の区切りで増額の審議を行った方が分かりやすいのではないかと考えている。</p> |
| | <p>調査坑は、もう掘り終わっているということか。</p> <p>現在施工している、今回増額する調査坑の部分については、もう掘っているという理解でよいか。</p> <p>今の副委員長からのご質問は、残りの200数十メートルではなくて、前回の事業評価監視委員会の後、増額が見込まれるような状況になった時に、その部分も含めて、先行して既に掘られているという理解でよいか。</p> | <p>現在工事中であり、あと285m残っている。</p> <p>そのとおりです。残りの部分については、おおむね現在掘っている地質が継続すると想定されるので、これを踏まえて、全体の事業費の見直しをしている。</p> <p>そのとおりです。</p> |
| | <p>関連してだが、本事業は昭和58年に事業が始まり、前回の再評価、平成27年から今回で1割以上の増額があるというのは非常に大きな変化であると理解している。</p> <p>例えば、今回、DI、DIIの支保パターンを想定していたところが、DIIIを飛ばしてEパターンに変更している</p> | <p>まず、支保パターンの変更について、当初の支保パターンの決定は、岩石の分類や現地調査のコア分析や土被りによる地山の強度等を調査し、Dパターンという設定をしている。</p> <p>それらを踏まえ、現地掘削時において、まず掘削面の評価のために掘削面の割れ目や強度や風化状況を把握し、それらを過去の事例で取りまとめた指数と比較し、地山強度と支保パターンの関係をもう一度見直し、今回、Eパター</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|---|--|
| | <p>が、この変更というのは1ランク下がるのとは違い、大きな金額の増加を伴うものである。調査の技術や工法がいろいろと発展していく中で、時間が経ち新しい技術が開発されれば、より難しい工法が可能になってくるため、費用が増大し易いといえる。</p> <p>一方、便益は顕著に下がっている状況なので、客観的に見ると、やはりこれは縮小していくべき事業に入るのではないかという気がする。</p> <p>以降は、コメントである。本事業を今すぐ中止すべきとまでは主張しないが、今回 B/C が 1.6 になったということは、かなり大きな事項として受けとめておく必要がある。極論すると、B/C が 1.0 を割り込んだ時点で事業を中止した場合、極めて大きな損失が出るおそれがあるということを認識すべきである</p> <p>例えば、思うように事業のスピードが上がらない中で、人件費あるいは材料費が高くなってしまった、または本当に利用者が減ってしまったというような時に、かなり困難な事業をスタートさせているというところをどう判断するのか。</p> <p>新しい事業をスタートする時に、始めることよりもやめることのほうが難しく、続けていってしまえばしまうほど止めにくくなる。工業団地の例では、道路が通る便益側のニーズが増えるということを当然見越していると思うが、そういうことを総合的に判断して、かなり余裕のある B/C で事業をスタートさせないといけない。</p> <p>また、今回の事業は非常に昔にスタートしており、景気のいい時代であったが、社会情勢の変化を視野にいれ、縮小すべきポイントというのをあらかじめ分かっておく必要がある。</p> | <p>ンを赤く囲っているが、例えばDパターンであっても、現地の状況が悪ければいきなりEパターンになることもあり得るという状況である。</p> <p>加えて、その設計には、トンネル掘削面において、掘削後、圧力による天端や内側への変位を計測し、それを設計のパラメーターに逆算して使用して、新たな断面を形成している。</p> <p>ということから、当初DパターンであってもEパターンになる可能性というのはやむを得ないという状況として考えている。</p> <p>あと、今般 B/C が若干少なくなったことについては、交通量が若干下がっており、それに伴い便益が小さくなっている。</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|---|---|
| | <p>B/C を計測された時に、交通量が減ったという説明をされていたが、これは例えばこの地域の災害等の問題など、最近豪雨等をはじめとした大きな災害がある中で減っていったというような減り方なのか。</p> <p>一方で、今回資料の中では、観光等で人が増えているというものもあるということだが、減った理由というのは、どういうところに根本的な問題があるのか。</p> <p>そこは、この B/C を検討する時、その時その時で全体の環境がものすごく影響してくると思う。特に道路の場合には、通行量の数がそこに大きく影響していくので、その要因をご説明頂きたい。</p> <p>そうすると、前提の条件としては、何らかの調査データを使ったわけではなくて、地域間の交通量の数値が、当初の数値と現在の環境下の数値とでは変わってくるということか。その変わってきている要因というのは、例えば人口減で経済的に変化しているのか、それともこの道路自体が大変使いづらい状況で、安全性などを担保すると他を通った方がいいであるとか、他の道路を選択している。今の安全性であるとか、もう少し他の道路もできているので、むしろそちらを回っていくという選択の中で減っているのか。そこがどういう理由なのかを教えてください。</p> | <p>交通量については、現況の交通量から将来の交通量、目標年次になる交通量を推定しているところである。</p> <p>その交通量については、現況の地域間のつながり抜きの交通量は将来どうなるかということ推測しており、その地域間のつながりについて、将来この当該三遠南信自動車道を利用する地域間の連絡量が若干少なくなっており、それによって交通量が少なくなっている状況である。</p> <p>資料の 9 ページの一番下に前回再評価からの変更点という項目を羅列しており、簡単に言うと、この B/C を計算する前提は、この 1 から 6 が変わっている。</p> <p>今、委員がおっしゃられた、交通量が何が効いて変化しているのかは、1 つは、1 番に書いてある将来 OD 表というのが変更している。これは、前回の会議の際に私から概要をご説明させていただいたが、こちらは、全国一体として定期的に計算をし直しているものであり、最新のものは平成 22 年度の交通量調査の結果と数々の経済指標を使って推計した結果として、中部全体は前回の推計結果より増えているが、長野地域は若干減っているような状況になっている。それが 1 つ効いている。</p> <p>また、他に変わっているものとしては、前回評価時点から道路事業が始まっているものや、いろいろ道路網の条件が変わっている部分もあるので、それはそれで反映しているが、今回の事例で言うと、道路網自体はそこまで変わっていないため、基本的にはこの将来 OD 表、ど</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|--|---|
| | <p>今、説明頂いた内容であると、例えば、観光目的の交通量が増えているというようなものはこの中には含まれていないということか。</p> <p>そうすると、そういうものが入っていない、今回、事業見直しの中の将来の例えば評価の視点にかかわるところの幾つかは、この B/C の中で網羅していないものもあるという前提でよいのか。</p> <p>この B/C の値を見た時の交通量というのは、一概に、今お話があったように全ての視点が網羅されている値ではない。だから、ひょっとしたら観光客の自動車交通量が増えていれば、これがもう少し上がる可能性もあると見てもよいのか。</p> | <p>こで出発してどこに行くという全体の数字が若干。どの経済指標が効いているかというのは我々も分からないが、トータルの結果としてそういう傾向が出ているというのがこの結果につながる。</p> <p>移動の目的別の数字とかいったものは含まれない。</p> <p>B/C の直接の、要は増えるものもあれば減るものもあつてのトータルの数字としての B/C であり、その中で、今回ご説明したような効果としての部分で増える部分もあれば具体的にどういうところかということとは分からないが、若干減る部分もあつてということだと理解している。</p> <p>委員が言われていることも、実際もしかしたらそうかもしれない。と言うのは、OD というのは、先ほどからご説明があるように、今地域の中でこんな移動があるといった表みたいなものがあつて、その地域に行くためにこの道路が今まであり、将来ネットワークが変わる、それはどれぐらい変わるみたいな計算をやっているということ。</p> <p>その OD というのは、従来傾向などを参考にこれぐらい増えるだろう減るだろうと推計している。すごい社会構造が変わった時にその OD がどう変わるか、今まで以上に自動車交通が物流ですごい増えたりとか、はたまた自動運転ですごい減ったりとか、もしかしたら 10 年後 20 年後にあった時には変わるということはあるかもしれない。</p> <p>その為、今の段階で何か、今後の傾向で何か変わるということがあつた時には、もしかしたら今の数値とはちょっと変わるということはあるかもしれない。</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|---|---|
| | <p>今回は、H22年の数値を言っている ので、現在のB/Cを算定する時の値と いうのは、H22年現在のものを伸ばし た形になっている。そうすると、現時 点とやはり乖離が多少あり、将来につ いての見積もり方によってどのよう になるかということで、多少幅があると 見ればよいか。</p> | <p>そのとおりです。</p> |
| | <p>今の議論だが、三遠南信道の現道活 用区間が出てきた時、恐らく青崩峠道 路の前後が現道活用になったので、結 局、走行時間減少がほとんどなくなる。 多分、並行する道路を使うのとほとん ど時間が変わらないということになっ て、B/Cが小さくなっていると思う。</p> <p>もともと自専道で全部やるつもりだ ったのが、B/Cが低いから現道活用と なったが、この青崩峠道路の部分だけ は通れないとネットワークとして機能 しないからやらざるを得ない。そうす ると、B/Cとしては、現道活用を前後 しているので時間短縮がほとんどない のでうまく出てこない。もう少し、何 か違う視点というのか、ここの部分に ついて、どちらが先かというのがよく 分からないが、ここをやらぬで不通 にしてしまっているのかということもあ る。もう少し見せ方として、以前は救 急医療など搬送時間という話とかいろ いろ出てきたが、もう少しビジョンと して地域のことをしっかりと伝えるよ うな形で進めていかないと、恐らく今 後も本坑をやっているうちに、また増 額という可能性だって出てくると思 う。少しその辺を論理立てて整理して おく必要もあるのではないか。</p> | <p>ネットワーク全体としてとか、通れないとこ ろがあるけど通れるようになるとか、そういつ た効果をうまくご説明できるように、ご説明の 仕方を工夫していきたいと思う。ありがとうご ざいます。</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|---------------------------|--|--|
| (報告(再評価)) 宮川直轄河川改修事業 | <p>9ページの2,600万円の増額の緊急的な60cmの嵩上げについて、今後、恒久的な対策を実施する予定で、その対策もこの事業に含まれているという理解でよろしいか。</p> | <p>現在、勢田川左右岸4.6k付近にはJR参宮線が通っており狭窄部となっている。ここについては、河川整備計画でも流下能力を上げるための改修を進める予定で、この改修事業に含まれている。</p> <p>昨年の台風第21号において、この箇所から溢水したので、その恒久的な改修が終わるまでについても、再度災害を防止するという意味で堤防での緊急的な60cmの嵩上げをした。</p> |
| (報告(再評価)) 豊川総合水系環境整備事業 | <p>8ページの右下に、緑と赤と青で、施工済み、施工予定箇所、不可な場所が出ているが、ヨシ原の再生と干潟の再生、いずれも同じ色になっている。干潟の再生は、河口の破線でくくったところだけで、それ以外は全部ヨシ原という理解でよろしいか。</p> <p>ヨシは、比較的安定しているような気がするが、ヨシ原の施工済みのところは、比較的安定しているという理解でよろしいか。</p> | <p>干潟再生範囲は、点線で青いというか群青色のような範囲でのところである。</p> <p>河川であるため出水等もあるが、施工した箇所については比較的安定していると今のところ評価している。</p> |
| | <p>CVMのアンケートで、8段階で聞いているようだが、一番最初の段階だと50円/月か。この段階で反対としている方は何%くらいいるか。</p> <p>次に、そこから少し、その抵抗回答、無効回答を除いてというと。</p> <p>そうすると、この8段階の設定というのが、本当にこれでいいのか。上のほうに、3,000円、2,000円、1,000円、500円と。たぶん1,000円以上と回答される方はいないと思うが。</p> <p>結局、この数字によって大きく左右されてしまうと思うが、このスタートの50円/月というのもそうだと思うが、</p> | <p>今アンケート調査の中、抵抗回答とか無効回答とかということで整理したが、今のところ、手元にあるのが、両方合わせた数しかない。両方合わせると、約3割である。無効回答、抵抗回答ということ。</p> <p>ご質問の趣旨からすると、その中の実数ということだが、今成果としては手元にないので、また。</p> <p>これまでのCVM、前回の27年度評価も参考にしているが、今の段階、8段階については、今回の回答結果も、大きいので3,000円までという回答も出ているので、そこら辺を先ほど8段階ではもう少し間を狭くとか広くとかというのは、今のところ詰めていない。</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|---|---|
| | <p>こういった点は何か精査されたことはないか。</p> <p>上限と下限の設定によって、大きく変わるような気がするが、そういった面はあまり考慮されていないのか。</p> <p>おそらく平均値を使っているので、上限下限を変えると結構変わってきてしまうと思う。中央値を使っているのであれば、おそらく問題はないかと思うが、ここはおそらく中央値だともっと低い値だが、平均値を使っているところ、少し下限値の設定によって左右されやすいことになっているのではないか。</p> <p>平均値ということは、そうすると、上限と下限で大きく左右されてしまうのではないか。</p> <p>ロジスティクス曲線を使っているので、結局漸近線になってくるので、上限を大きくしていけば、そこで1人でもいればその部分が積み上がって、ずっと先までになるので、積分すると結局大きな値になってしまうのかと思う。</p> | <p>上限と下限という意味では、大体 WPT、支払意思額ということでは、前回 290 数円、今回 240 幾らだが、同じ段階でアンケート調査しているので、その範囲ではおさまっているという認識をしている。</p> <p>支払意思額のアンケートをとり、そのアンケートの額の刻みについては、十分に大きな値までをとるとのこと。大きな値をとることによって中央値を支払意思額ととるわけではなく、賛成率曲線というのを描くが、その支払額を出してもいいと思った人の積み上げの積分値を支払意思額としている。</p> <p>上限値については、支払意思額の度数の 5% 程度を上限にすると。その倍ぐらいを上限にするというようなやり方もしており、上限値はそれほど大きく変わってこないやり方と認識している。</p> |
| | <p>費用便益を計算するに当たって一番重要なのは、この CVM ということになるが、CVM のアンケート調査をどう設定するのか、代替案あるいはその選択肢の刻みをどうするのか、さらにはここでいうところの有効回答といわれている方たちがどの範囲のどういう方なのかによって、この結果というのは大きく変わってくる性格のものだと思</p> | <p>年齢別には 20 代から 70 代であり、30 代から 70 代が大体 1 割から、10 数%から 20 数%の間で、大体年齢層はバランスがとれたかと。20 代がちょっと少なかったというのはあったけれども。職業別では、給与所得者ということで会社員、公務員、それと年金生活者、この辺がそれぞれ 41%、30%で、この辺が多かったという今回のアンケート結果の属性であった。</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|---|---|---|
| | <p>う。</p> <p>そういった意味から、この設定は非常に注意深くやらなければいけないところだと思うが、そのあたりについての議論というのが流域委員会では特になされたことはないということか。</p> <p>お住まいの地域というのは、この流域の方に限定されているのか、それとももう少し広い範囲なのか。あるいは職業なんかはどういう構成の方にされているのか、ランダムに抽出されているということなのか、補足頂きたい。</p> | <p>今回は、アンケート調査範囲は7km圏内である。それでアンケート調査を配付している。</p> |
| <p>(報告(事後評価)) 狩野川特定構造物 改築事業(黄瀬川橋)</p> | <p>11ページに世帯数が増えたという図があったが、元々水に浸かってしまう区域に宅地化が進んでいくことについて、河川事業としてソフト的な対策はないのか。</p> | <p>今のところ制度自体はないが、基本的に、自治体とかまちづくりをしていただく主体と事業の調整会議等を、河川事務所と首長、あるいはその事務担当者で実施している。</p> <p>そのため、急激なまちづくりの変化があった場合においては、例えば河川整備計画の見直し、点検において、しっかり対応できているものと考えている。</p> |
| <p>(報告(事後評価)) 狩野川総合内水 緊急対策事業</p> | <p>6ページについて、既存の昭和59年度に設置されたポンプの能力が3.0 m³/s、平成12年の2台目のものも3.0 m³/sになっているが、この事業が行われた平成23から25年度に近い時点でこの能力が出ていたのか。</p> <p>ポンプは回転機のあるものなので、設置したときの能力は年々能力低下していくと考えられる。それを踏まえて、設計仕様なのか、実績流量なのかを知りたい。</p> | <p>実績は測定しておらず、設計仕様である。その上で、メンテナンスや15年に一度オーバーホール等の点検を実施しているため、大きな能力低下は発生していないと判断している。</p> |
| | <p>10ページの事業実施前と事業実施後の人的被害の被害指標の比較は、市町が行っている流域対策を含めた結果</p> | <p>ここでの事業実施前、事業実施後の変化は、ポンプの増設があるかないかであり、市町が行っている流域対策を含めていないものを示し</p> |

| 項目 | 意見・質問 | 回答 |
|----|--|--|
| | <p>か。</p> <p>流域対策を含めた全体としてどうなっているのかが資料で分からない状況ではないのか。これは、ポンプの増強だけの効果を取り出しているということが良いか。</p> <p>この図だけを見ると、効果はわずかしか出てこないで、そういう意味で、全部対策をやった中で、ポンプ増強のある・なしという比較もあるのではないか。</p> | <p>ている。</p> <p>7ページの箱書きをご覧いただければと思うが、今回ご報告させていただいているのは、あくまで国の事業単独でご報告させていただいており、その中身としては、ポンプの増設のみのため、資料としてはそのようになっている。流域対策全体としては、7ページにあるように、床上浸水は市町の流域対策も含めると解消するという事で推定している。</p> <p>ご指摘の10ページについては、国の事業単独での軽減指標ということで、ポンプありなしのみでこのような資料として整理させていただいている。</p> <p>流域対策を含めたアクションプラン全体としての事業実施前、事業実施後で効果をご紹介させていただくと、床上浸水戸数は76戸から0戸、床下浸水戸数は93戸から45戸、浸水面積は44haから28ha、最大孤立者数は約200人から約10人、交通途絶により影響を受ける通行台数は約4万1千台から約1万6千台、水害廃棄物は370tから0tと効果が推計されている。</p> |
| | <p>指標の中に入っていないのかもしれないが、滞水時間はどれぐらい減るのか。</p> | <p>1つ事例をご紹介させていただくと、11ページの波及被害の被害指標（交通途絶が想定される道路）について、あくまで推計であるが、例えば、県道11号線では、事業実施前は2.7時間浸水するが、事業実施後は1.3時間に減少するという推計結果が得られている。</p> <p>その他、県道138号線では、事業実施前は5.8時間浸水するが、事業実施後は浸水が解消するという推計結果が得られている。</p> |