

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成18年度第4回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成18年12月15日（金）13：30～16：10
2. 場 所 名古屋銀行協会 5階大会議室
3. 出席者
委 員
浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、枚田委員、竹内委員
林委員、藤田委員、森川委員

中部地方整備局
山口副局長、上田副局長、総務部長、建政部長、河川部長
道路部長 営繕部長 他

4. 議事
- 1) 挨拶 中部地方整備副局長
 - 2) 平成18年度 第3回委員会の議事概要の確認
 - 3) 再評価対象事業の審議等
 - 砂防事業
 - 庄内川
 - 沼川
 - 道路事業
 - 一般国道21号関ヶ原バイパス
 - 一般国道258号大桑道路（岐阜・三重）
 - 一般国道1号北勢バイパス
 - 一般国道42号紀宝バイパス

5. 配布資料
- ・委員会開催資料（委員会議事次第、配布資料一覧、委員名簿、配席図）
 - ・資料 1 平成18年度 第3回議事概要
 - ・資料 2 再評価対象砂防事業概要
 - ・資料 3 再評価対象道路事業概要
 - ・資料 4 砂防事業と評価単位
 - ・資料 5 庄内川 説明資料
 - ・資料 6 沼川 説明資料
 - ・資料 7 一般国道21号関ヶ原バイパス 説明資料
 - ・資料 8 一般国道258号大桑道路（岐阜・三重） 説明資料
 - ・資料 9 一般国道1号北勢バイパス 説明資料
 - ・資料 10 一般国道42号紀宝バイパス 説明資料

6. 主な審議結果等
- (1) 平成18年度 第3回委員会の議事概要について、資料-1のとおり確認された。
 - (2) 砂防事業
河川部より説明された砂防事業2件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。
 - 庄内川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承
 - 沼川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承
 - (3) 道路事業
道路部より説明された道路事業4件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

一般国道21号関ヶ原バイパス・・・・・・・・・・了承
一般国道258号大桑道路（岐阜・三重）・・・・・・了承

- 一般国道 1 号北勢バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・了承
- 一般国道 4 2 号紀宝バイパス・・・・・・・・・・・・・・・・了承

(4) 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
砂防事業	地域防災砂防の事業効果により防災対象区域の資産価値が上がる事が考えられる。受益者負担などの考えは無いのか。	直轄砂防事業で対象としている地域防災砂防は集落単位で考える公益性の高い事業であり、他方、急傾斜地崩壊対策事業など受益の範囲が小規模な事業においては、受益者負担も求めている。 また、地域防災砂防では危険区域内に新たに家を建てさせないソフト対策も全国的に展開している。
	庄内川の事業理由に山林の荒廃を挙げているが、グリーンベルト整備事業も実施されているようだがその効果が不明であり、当該地区では森林整備による砂防対策は考えられないのか。	当該地域は、かつて薪などの伐採で山林が荒廃していた。植生工など山林の復元も過去に実施してきたが、その後放置され、松枯れなど流木災害の原因となることから、モデル的にグリーンベルト整備事業を実施している。 森林整備は常時の降雨による土砂流出を減らす効果はあるものの、豪雨時には効果に限界があることから、砂防施設の整備と合わせて進める必要がある。
	沼川は富士山の脆弱な火山地質が原因であるようだが人工工作物で対策が出来るのか。また、昭和54年以降に災害が無いのはこの事業の効果なのか。	発生源の対策は技術的に難しい部分もあるため、山麓の生命と財産・資産を保全するため、下流で土砂の流出を防止する対策を行っている。 また、整備済みの砂防堰堤では、現実に土砂が堆積していることから整備の効果は出てきていると思うが、豪雨等に対応するため引き続き整備を進めていく。
	砂防施設が出来てしまうと安全だと思いき、家を建て市街化が進む場合があるが、今年度の諏訪の災害のように100年遡らないと災害の記録が無いといったこともあり、地域住民に対して安全に対する認識を伝える必要がある。	沼川水系の過去の災害記録はあまり残っていない。大沢崩れでは近年の災害が少なくなっていることから地域の意識も薄くなってきており、このため地域住民を対象に現場見学会を実施しており、今後も引き続きこのような取り組みを進めていく。
	常時の降雨等による土砂流出は、維持管理で対応するのか。	沈砂地、遊砂地などは定期的な土砂の取り除きが必要であり、維持管理で対応している。
	計画土砂量の策定方法について確認したい。	計画土砂量は100年に1回程度の降雨のときに生産されると考えられる土砂量を対象として砂防計画を策定している。
	計画土砂量は100年に1回程度の降雨に対して計画されているが、沼川ではそのような降雨による大規模な災害が記録されていない。計画が過大ではないのか。もしくは、過去の記録漏れではないのか。	計画土砂量を流域面積で割ってみると同様な地質の他地域の事例から比較して、流出する土砂量に大きな違いは無く、過大であるとは考えていない。 沼川は、昔は湖であったところが富士山などからの土砂流出により浅くなり、沼になり、また、現在の沼川が形成されたと推測される。このことから、計画は妥当なものと考えているが災害履歴については勉強させていただく。

道路事業	混雑度が1を下回る区間でもピーク時には混雑は発生するのか。 大桑道路で20年後に完成4車化により混雑度が0.6となるのであれば、4車線化の必要が無いのではないか。	混雑度については、一般的に、概ね1を超えれば朝夕に混雑し、1.25を超えればそれ以外の時間帯でも混雑すると考えられている。 大桑道路は現在暫定2車線で混雑度1.75であり、20年後に東海環状自動車道が供用した後も2車線のままであれば混雑度が1.39となることが見込まれている。このため4車線化が必要である。
	バイパスの路線計画で優良な農地を横断している例が見られるが、そのような場所は避けるべきではないか。	優良農地など重要な地区や施設は、ルート選定時に極力避ける様に考慮しているが、やむを得ない場合には、関係部局と調整し、影響が最小限になるよう慎重にルートを検討することとしている。
	バイパスルートが現道と相当離れたところに計画されているが、何か決定のポイントがあるのか。	北勢バイパスを例とすれば、現道は海岸部の市街化された人口集中地区を通過している。一方で、バイパスは、市街化された区域の外側を環状道路として機能するよう計画している。この結果、放射方向の道路と一体的なネットワークが形成され、交通の分散がはかれる等、当該地域の効率性や交流連携の向上等に寄与するものと考えている。
	費用便益算定において、道路整備による価値上昇は考慮しているのか。	現在の費用便益算定においては、算出方法が確立している直接的効果のみにより算出しており、道路整備に伴う周辺地区の地価上昇は評価していない。
	バイパスと現道拡幅の定義は何か。 大桑道路ではバイパスという計画は無かったのか。	バイパスは現道を通行する交通の転換等を目的に、現道とは別に、新たな道路を整備することをいう。 大桑道路(国道258号)は4車線で計画された新設道路であり、現在、暫定2車線区間の4車線化を進めているものである。
	道路整備により利益を受ける企業から費用負担させることは出来ないのか。	地域の将来ビジョンの実現を支援するよう道路整備を進めている。道路整備の効果は近隣に立地する企業にとどまらず、地域に幅広く波及するものとする。
	バイパス整備と合わせて、土地利用の規制についても検討が必要ではないか？	道路整備とあわせた沿道の土地利用規制については、まちづくりの視点からも、今後よく検討してまいりたい。
	費用対効果分析項目に、バイパス整備がまちづくりに与えた影響を加えるべきではないか。	バイパス整備による現道の交通量の減少、それによる中心市街地の空洞化等の課題は認識しており、この評価の方法等について、今後検討してまいりたい。
	紀宝バイパスの裁判が長期化したことによる逸失利益などマイナスの効果については地域住民などに広報していく必要がある。	今後の課題として検討してまいりたい。