

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成20年度第2回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成20年10月20日（月） 13：30～16：10
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
○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）委員、林（良）委員、藤田委員、森川委員

○中部地方整備局
佐藤局長、富田副局長、荒川副局長、総務部長、企画部長、
河川部長、営繕部長 他
4. 議事
 - 1) 挨拶 中部地方整備局長
 - 2) 平成20年度 第1回委員会の議事概要の確認
 - 3) 対象事業の審議等
○砂防事業（再評価）
此田地区（地すべり対策事業）
入谷地区（地すべり対策事業）
○道路事業（事後評価）
一般国道23号 名四バイパス
一般国道150号 新日本坂トンネル
 - 4) 報告
○安倍川河川改修事業・総合水系環境整備事業
5. 配布資料
 - ・委員会開催資料
（議事次第、配付資料一覧、委員会規則、委員会運営要領、委員名簿、配席図）
 - ・資料 1 平成20年度 第1回議事概要
 - ・資料 2 再評価対象砂防事業概要
 - ・資料 3 事後評価対象道路事業概要
 - ・資料 4 此田地区（地すべり対策事業） 説明資料
 - ・資料 5 入谷地区（地すべり対策事業） 説明資料
 - ・資料 6 一般国道 23号名四バイパス 説明資料
 - ・資料 7 一般国道 150号新日本坂トンネル 説明資料
 - ・資料 8 安倍川河川改修事業・安倍川総合水系環境整備事業

6. 主な審議結果等

(1) 砂防事業（再評価）

○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。

此田地区（地すべり対策事業）・・・・・・・・・・了承
 入谷地区（地すべり対策事業）・・・・・・・・・・了承

(2) 道路事業（事後評価）

○道路部より説明された道路事業2件の事後評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

一般国道23号名四バイパス・・・・・・・・・・了承
 一般国道150号新日本坂トンネル・・・・・・・・・・了承

(3) 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 (此田地区)	地すべり対象地区よりも下流側に危険箇所はないのか。	危険箇所として把握はされているが危険度としては滑動が非常に活発というのは聞いていない。
(入谷地区)	残事業のB/Cが1.04であるが、この数値をどう考えているのか。	事業が最終期に向かうと計算手法としてB/Cが小さくなる。残事業についても1.0を上回っており妥当性はあると考えている。
(全 体)	災害発生の危険性を地質学等である程度評価できるのか。	地すべりは地下水位が上昇することで発生するが、降雨と地下水位の上昇等、地下構造まで解析できていない状況。河川のような確率評価の概念はできていない。評価の一つとして観測機器の設置により地表面の動きなどを観測することで危険度は評価できる。
	何故この地区が選ばれたのか。	過去に地すべりが起きた地形を一つの判断として、どの地域で地すべりが起こるのか全国的に調査している。当地区のように過去から非常に大きく頻繁に繰り返してきたところは、随時調査を行い区域を確定して事業を実施している。
	災害が起こるかどうかわからない中で、どういう形でB/Cを算出しているのか。	地すべり深さより上部の土塊が川を閉塞することにより天然ダムを形成し決壊するという起こりうる最大の災害を想定してベネフィットを算出している。

<p>砂防事業 (全 体)</p>	<p>地すべり防止対策を行っても大地震が起これば地すべりが起こらないとはいえないのではないか、起きてしまった時の対策を考えた方が安上がりではないのか。</p>	<p>数日で天然ダムが満水する計算結果が出ており、発生後数日間に応急対策を行うには資材の搬入や安全を確保した上での施工となり、なかなかそこまでできない。今回想定している対策を行うことで、大地震が起きたときにも、天然ダムの形成をある程度防ぐことができる。</p>
	<p>地すべりで地震力はどのように考慮されているのか。最終的な安全率、安全性はどう考えているのか。</p>	<p>中越地震時に地すべり事業が実施されていた箇所における地すべり発生の割合が約3分の1まで軽減されているデータがある。地下における地震動が地すべり運動に及ぼす影響は非常に複雑であり、地震による外力の設定方法は確立していないが、阪神淡路大震災直後の地すべり防止施設の点検結果では、施設が地中にあることから地震による大きな作用は受けず、被害がほとんどないとの報告もあり、当地すべりでの施設においても地震により大きく破壊されることはないと考えている。</p>
	<p>両地区の地下水低下状況の挙動に違いがあるが、場所によって特徴的な違いがあったのか。</p>	<p>此田と入谷とは同じような地下水の構造でなく微妙に違うと考えている。また入谷は上部の集水井工や横ボーリング工が終わっていない状況もある。</p>
	<p>施工前の元々地下水位が高かった時はどうして滑らなかったのか。</p>	<p>過去から地すべり滑動の活発化・不活発化が繰り返されているところであり、時々大きな豪雨等によって地下水位が上昇し間隙水圧が上がることにより、滑動が非常に活発化され、地すべりによる変位がしばらく続くと水圧が下がって落ち着いてくる琴を繰り返している。</p>
	<p>地すべりの場合も河川のように50年に一度というような危険度を出すことが可能なのか。</p>	<p>降雨と地下水位の関係は把握しづらい部分があり、確率評価ができていない。一般的に観測された期間の最高の水位を一つの目安として対策工法を考えているのが現状である。</p>
<p>【その他の意見】 直接的な事業の効果として単に水位低下のみ記述するのではなく、変位計などの観測機器で測定した資料も可能であれば示して、対策工の効果は直接的かつ広く一般の方々にわかるようにした方がよい。</p>		

道路事業 (名四バイパス)	名四バイパスが事業化した当時のB/Cはいくつであったか。	事業化された昭和61年当時は費用便益分析は実施していないためB/Cは算出していない。
	名四バイパスのB/Cが1.8と以外に低いと思われるが、何か理由があるのか。	評価に用いた平成42年時点の交通量推計は名四バイパス以外の他の道路整備が進むことから、名四バイパスの交通量は現状より減少すると考えており、この推計結果を基に費用便益を算定している。(現状交通量約11万台に対し、H42時点の交通量推計は約7万台)
	平成16年度以降夜間の騒音が特に下がっているが理由は何か。	平成16年度以降と車線数や走行速度などが異なることから、単純に騒音を比較することができないが、遮音壁の設置による効果の他、夜間大型車交通量に大きく変化がないものの昼間大型車交通量の増加傾向が見受けられることから、夜間と昼間の騒音値に差が出ていると考えられる。
(新日本坂トンネル)	会社とか個人の声を取り上げて報告することは良いことだと思うが、客観性を持たせるため、どの様に調査して何社から回答を得たのか、また批判的な声を含めて載せていただきたい。	アンケートについては120社、インタビューは3社に対して職員とコンサルタントにて実施し批判的な意見は頂いていない。実施期間等公表が可能なところは記載していきたい。
	【その他の意見】 150号トンネルだけでなく、東名のトンネルも車線数が増え、1号バイパスも増えたことから通行しやすくなっていること等、その時期の地域全体をバックグラウンドとして記載した方がより良い。	

<p>道路事業 (全 体)</p>	<p>名四と新日本坂を比べると走行時間短縮便益が約1,200億円と同じくらいで、名四は約25%、新日本坂は約20%交通量が増えている。その転換元の交通状況がかなり違い、結果として額が同じになっているのか。その周囲の道路の渋滞状況変化がわかればそれぞれ教えていただきたい。</p>	<p>名四バイパスについては、4車線から6車線への拡幅及び交差点の立体化を行った事業である。平面交差である栄交差点では、交通集中による走行速度の低下やボトルネックとなる交通渋滞が発生していたため、主要幹線が結節する名古屋南IC方面への交通は、迂回交通として周辺道路に分散していたと考えられる。</p> <p>名四バイパスの整備により、走行速度が改善し、暫定共用時から名四バイパスを利用していた交通に時間短縮効果が発現するとともに、分散していた迂回交通が、周辺道路から名四バイパスに転換し、周辺ネットワークを構成する路線において交通負荷軽減による時間短縮便益が発現したものと考えられる。なお、栄交差点の立体化により、23号知立バイパスで最大6.4km、国道1号で最大2.2kmの渋滞が解消している。</p> <p>新日本坂トンネルについては、東名はほとんど変わらず、並行路線である県道静岡焼津線の交通量が約6割減少しており、静岡焼津線からの転換が一番大きい。</p>
-----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>事業全般</p>	<p>事後評価の対応方針(案)の中で「今後の事後評価の必要性」とは、問題があればもう一度評価するということなのか。</p> <p>-----</p> <p>改善措置の必要性、計画・調査のあり方や手法の見直しの必要性については、当初計画時を示していただかないと比較ができず、改善点も見直してできないのではないかと。</p> <p>-----</p> <p>当初どの様に考え計画され構造物を造ったのか、計画上に沿っていい効果が出ているのか、計画時には考えていなかった効果が出ているとかは分析すべきである。</p> <p>-----</p> <p>計画時にB/Cを出していなくても、経済や人口の見通し、その時の需要予測はどうだったかなど何らか意志決定をした時の値を出していただければ、必ずしも無くても十分に事後において事前の判断を評価できるのではないかと。</p>	<p>事後評価の必要性というのは、例えば河川治水などで完成5年後までに集中豪雨等なく、整備効果の発現状況が明確に判断出来ない場合が考えられる。</p> <p>制度の移行期間ではあるが、事業採択時の関連資料などで当初と現在をできるだけ記載させていただく。</p>
	<p>【その他の意見】</p> <p>今日において、中山間地の土木プロジェクトのもたらす便益として、産業・雇用等による経済的価値のみならず、例えば寺社や伝統芸能等の文化的な価値や、山腹の自然の防災機能或いはアメニティとしての価値も無視できない。なぜならば、これらが対象集落や遠く都市に生きる人々にとってのクオリティ・オブ・ライフを構成する重要な要素となってきたからである。これらの要素間の重みを計測して、経済的価値以外の価値をも含めたクオリティ・オブ・ライフ全体を便益として評価する方法論は開発されつつある。プロジェクトの便益を、社会の目標やプロジェクトの目標とリンクさせ、より大局的な視点から検討を行う時期に入っていると思う。</p>	

7. 報告事項

(1) 河川事業

○河川部より下記の河川事業について報告を受けた。

- ・安倍川河川改修事業
- ・安倍川総合水系環境整備事業

(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
河川事業 (安倍川)	想定されている戦後最大の昭和54年の4,900m ³ /sの再現確率は何年ぐらいか。	50年に1回、50分の1である。
	公共土木の値が大きいが具体的にどのようなものか。	新幹線や1号線等、日本の中核を担う交通網の橋梁が壊れたという前提である。
	【その他の意見】 ・技術的な特徴だけでなくその川らしいところを一つでも二つでも捉え、それをどう保全し川を造っていくかという観点で報告していただきたい。	