

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度第1回）
議 事 概 要

1. 日 時 平成21年8月4日（火）13:30～16:30

2. 場 所 名古屋銀行協会会館 5階大ホール

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、中島委員、林良嗣委員、藤田委員、森川委員

○中部地方整備局

富田局長、荒川副局長、岩立副局長、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) 挨拶 中部地方整備局長

2) 平成20年度 第5回、第6回委員会の議事概要の確認

3) 対象事業の審議等

○道路事業（再評価）

一般国道1号 静清バイパス

一般国道23号 知立バイパス

一般国道23号 岡崎バイパス

一般国道23号 蒲郡バイパス

一般国道23号 豊橋バイパス

一般国道23号 豊橋東バイパス

4) 報告

○河川関係事業（整備計画報告）

天竜川河川改修事業、天竜川総合水系環境整備事業

三峰川総合開発事業

天竜川ダム再編事業

矢作川河川改修事業、矢作川総合水系環境整備事業

上矢作ダム建設事業

5) その他

道路事業の費用便益比（B/C）の点検結果について

5. 配布資料

- ・ 委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）
- ・ 資料 1 平成20年度 第5回、第6回議事概要
- ・ 資料 2 再評価対象道路事業概要
- ・ 資料 3 一般国道1号静清バイパス 説明資料
- ・ 資料 4 一般国道23号名豊道路 説明資料
- ・ 資料 5 一般国道23号知立バイパス 説明資料
- ・ 資料 6 一般国道23号岡崎バイパス 説明資料
- ・ 資料 7 一般国道23号蒲郡バイパス 説明資料
- ・ 資料 8 一般国道23号豊橋バイパス 説明資料
- ・ 資料 9 一般国道23号豊橋東バイパス 説明資料
- ・ 資料10 天竜川河川改修事業 天竜川総合水系環境整備事業 報告資料
- ・ 資料11 三峰川総合開発事業 報告資料
- ・ 資料12 天竜川ダム再編事業 報告資料
- ・ 資料13 矢作川河川改修事業 矢作川総合水系環境整備事業 報告資料
- ・ 資料14 上矢作ダム建設事業 報告資料
- ・ 資料15 道路事業の費用便益比（B/C）点検結果について

6. 主な審議結果等

（1）道路事業（再評価）

○道路部より説明された道路事業6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1号	静清バイパス	了承
一般国道23号	知立バイパス	了承
一般国道23号	岡崎バイパス	了承
一般国道23号	蒲郡バイパス	了承
一般国道23号	豊橋バイパス	了承
一般国道23号	豊橋東バイパス	了承

(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
道路事業 静清 バイパス	事業費が500億円、45%増額する理由は何か。	清水IC～横砂IC間の平面区間では慢性的な渋滞が発生しており、渋滞解消を目的とした立体化事業が平成20年1月に都市計画決定され、この立体化事業に500億円必要である。
	静清バイパスが全面的に立体化された場合、丸子IC以西の現道合流による影響をどの様に考えているか。 静清バイパス以东は東名も比較的近いので清水で抜けられると思うが、静清バイパス以西は現道合流により折角の効果が薄れてしまわないか。	事業の進捗状況を踏まえ、対応方針について調査を進めている。
	「事業の投資効果」で、現道の沿道環境改善効果が書かれていないと思うが、そういうものは考慮しないのか。	静清バイパスの慢性的な渋滞、沿道環境改善及びバイパスを取りまく物流ネットワークに着目し、事業の必要性、投資効果について取りまとめている。
	当初、平面2車線或いは4車線計画されていても渋滞しているのは、実際、1号からの転換が進んだ結果か。それとも何か交通量が大きく増えるような要素があったのか。	交通量が大きく増える要素はなかなか特定できないが、並行する東名高速からの転換等が幅広くあったと考えている。
	当初の計画時に比べ、予想よりかなり交通量が上回っているのか。	清水地区の平面区間については、静清バイパス全線暫定供用以降も交通量が伸びていると認識している。
	このバイパスは特に貨物輸送が多いのか。車の種類を教えてください。	全体交通量における大型車の割合は、多い区間で50%以上であり、大型車の比率が高い。
	東名を走行する車と、静清バイパスを走行する車のODというか、出発点と目的地の違いを把握しているか。	平成17年度道路交通センサスのOD調査から、約600km程度の利用が推測される。
	基本的に、静岡市から見れば静清バイパスは東から西への通過交通みたいなもので、それに対し新東名、東名、1号がある。4本大きな道路があるのに、どれもまだ一杯ということなのか。	現道1号と東名もかなり飽和状況になっている。更に、リダンダンシー、災害対応の関連を考えると、新東名の整備と併せて東西ネットワーク整備が必要になってくると認識している。

	いつ頃完成するのか。	全線の4車線立体化は、平成30年代半ばの供用を予定している。
	<p>【その他の意見】</p> <p>静岡バイパス周辺地域の状況は、東京から名古屋までの交通の隘路でもある。また、清水港も大きく発展していることから、ここで交通が止まると大変なことになる。東名高速等の代替性がかなり効いてくると思う。</p>	
道路事業 名豊道路 知立 バイパス 岡崎 バイパス 蒲郡 バイパス	豊橋東バイパス等の資料、P16以降のB/Cだが、3便益以外の事業効果のところ「円滑なモビリティの確保（現道等の年間渋滞損失時間の削減）」とあるが、上の3便益の走行時間短縮便益には現道の時間短縮便益は入っていないということか。 時間短縮便益として計上しているならば、下の「上記便益に計上されていない」というのは、ダブルカウントになるのではないか。	ご指摘のとおり、B/Cの走行時間短縮便益には現道の時間短縮便益が含まれているので、「上記便益に計上されていない」という表現を削除する方向で、修正させて頂く。
豊橋 バイパス 豊橋東 バイパス	知立バイパスは橋の耐震補強を中心に事業費が13%の増額となっている。耐震補強は、豊橋、岡崎バイパス等もあるが、何故このバイパスだけ増額しているのか。	知立バイパスは大半が橋梁構造で、橋梁の費用が事業費に占める割合が非常に高いため、事業費を増額している。
	耐震基準が変わる以前に建設された橋梁は沢山有り、全てに亘って同じ問題があるのか。	同じ問題があると思われる。 なお、これまでの当面の対策として、緊急輸送道路のうち、昭和55年の設計基準より古い橋梁を対象に「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」として落橋・倒壊を防止する対策を実施しており、平成19年度までに概ね完成した状況である。
	耐震緊急補強が平成19年度までに終わったということだが、本格的に耐震補強をやらないといけないのは、知立バイパスだけではない。それはどの様になっているか。	大規模地震発生時における被害を軽減するために、平成8年以降の設計基準により、重大な損傷を防止する本格的な対策を実施しているところである。
	既設バイパスを耐震補強するということも、建設事業と考えて良いのか。維持管理ではないのか。	事業中区間における構造物の基本的性能として耐震性を確保するものであるため、建設事業で実施している。

<p>鋼材の高騰で10億円増額しているが、鋼材価格は昨年秋以降の不況でまた下がっている。ここで見直して、また更に縮減という事はあるのか。</p>	<p>鋼材が高騰した時期に工事実施したため、費用が増額したものである。</p>
<p>事業費増額の要因として「その他」25億円増額したとある。中味がはっきり分からないので説明頂きたい。</p>	<p>構造物の設計費及び遮音壁の増工が要因である。</p>
<p>「事業の必要性」で、「観光の支援」とか「安全安心で災害にも強い地域づくり」が書かれてあるが、「整備効果」には、その言葉が出てこないのは何故か。</p>	<p>「必要性」で挙げたものについては「整備効果」の中で、ある程度集約して記述した。</p>
<p>「事業の必要性に関する視点」がいくつか挙げられているが、余り羅列的だと総花的で分かりにくい。</p>	<p>事業目的に合わせて明記している。</p>
<p>どの道路も同様な目的で作っているとすると、その道路の特徴が見えない。それぞれの道路で何が最も重要かというのを分かるよう書いた方がよい。</p>	<p>参考にさせて頂く。</p>
<p>費用便益分析マニュアルの改定により、時間価値が2/3と随分削減された。名豊道路は影響が余り出なかったのは何か道路の特質があるのか。乗用車は時間価値が約2/3に下がり、交通量は全体で約10%位下がった中で、この道路はほとんど下がっていない。交通量の影響はないと思うが、この23号は貨物車ばかりでなく、普通の計算をすると7から6.8に下がるという下がり方でなく、7から5位に下がると思うのだが。</p>	<p>ご指摘のあった豊橋東バイパスを例に挙げれば、前回(H18)と比較すると、交通量は約14%下がっていることや、費用便益分析マニュアルの改定によって検討期間が50年間に延伸したこと等により、便益Bは前回の3,333億円と、今回の3,304億円を比較すると微減となり、よってB/Cが若干下がった結果となっている。</p>
<p>鋼材費が上がればコストが上がるのであれば、コスト縮減で実際に鋼材が下がれば、何らか表現されて良いはずではないのか。</p>	<p>コスト縮減で計上するのは基本的には設計方法の変更や、断面の見直し同等の機能を有する材料の変更等工事目的物が変わるものとしている。毎年の材料単価の変動、若しくはその入札時の市場状況が変わって落札率が低下して安価になったというものは、結果としては言えるが、予測は困難である。</p>

<p>名豊道路の整備効果として、国道1号や現道23号の渋滞損失が軽減されているが、名豊道路整備後も全て解消されず、渋滞損失が残っている箇所の対応はどのように考えているか。</p>	<p>名豊道路の整備に加えて、局所的な対応を検討する必要があると考えている。</p>
<p>【その他の意見】</p> <p>この地域の非常に重要な懸案として中部国際空港をどのように活用するのかということがある。そういう観点からすると、この道路は物流にとって非常に重要な道路となる可能性がある。現行だと高速は料金が掛かり、この23号は無料道路ということで、空港がどうやって活用できるか、その効果はどれ位であるか等、主だった懸案事項についての効果というものを何らかの形で検討する必要がある、また重要なことだと思う。</p> <p>対応方針（原案）において、最初に「国際競争力強化」の、最後に「安心安全な地域づくり」の記載がある。国土交通省の考え方の方針が、この順で読まれてしまわないだろうか。そこに住む地元の人を受け止め方を意識した書き方もあるのではないのか。</p> <p>「国際競争力の強化」という言葉は定義が難しい。例えば“製造業の”など語頭に業種を特定して戴くと意味が出てくると思う。</p>	

7. 報告事項

(1) 河川関係事業

○河川部より下記の河川関係事業について報告を受けた。

天竜川河川改修事業、天竜川総合水系環境整備事業
 三峰川総合開発事業
 天竜川ダム再編事業
 矢作川河川改修事業、矢作川総合水系環境整備事業
 上矢作ダム建設事業

(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
<p>河川関係事業</p> <p>天竜川河川改修事業・総合水系環境整備事業</p> <p>三峰川総合開発事業</p> <p>天竜川ダム再編事業</p>	<p>戸草ダムや美和ダムに関して、前回再評価で決まった文章と、今回報告を受けた河川整備計画策定との文章の関係が、この資料では読めない。</p>	<p>前回再評価における対応方針は、「策定中の整備計画の策定をもって対応する。」としていたが、7月30日に整備計画を策定したことから、この内容を踏まえた対応方針としたものである。</p> <p>戸草ダムについては、河川整備計画策定時の議論等により、このような表現になったものである。</p> <p>美和ダムについては、治水機能を向上させるため、現在発電として使っている利水容量を買い取り、治水容量を増強させるもので、前回の再評価から変更している。</p>
	<p>(資料1 1 P 5)「洪水期間中の発電容量…」とあるが、この「洪水期間中」というのは何を指すのか。</p>	<p>「洪水期の期間中」のことである。</p>
	<p>佐久間ダムの堆砂対策だが、佐久間ダム下流の秋葉ダム、船明ダムに対する影響はあるのか。</p>	<p>佐久間ダム下流の発電専用ダムについては、ダム管理者である発電会社と協議を行いながら、効果的な貯水池運用等により、出来る限り土砂を通過させるための技術的な検討を行っている。</p>
	<p>佐久間ダムによって海岸侵食が抑制されるのか、その辺の予測や検討をしているのか。</p>	<p>天竜川ダム再編事業を実施することにより、佐久間ダムで止められている年間平均約20万m³の土砂を下流に流下させて、下流の支川から流入してくる土砂と合わせ約30万m³の土砂を海岸に供給することが出来ると考えている。これにより、海岸線が後退する侵食スピードを遅らせることが可能であると考えている。</p>
	<p>資料1 2 P 1 3最後で、「継続する」のであるから、対応方針案は余計ではないか。河川整備計画策定の中で継続が決定されたのか。</p>	<p>今後概ね30年の間にこの事業を実施して行く、ということが河川整備計画に盛り込まれることを決定したということである。</p>
	<p>天竜川ダム再編事業というのは、もっと大きな河川整備計画の一部なのか。</p>	<p>天竜川ダム再編事業は、天竜川水系河川整備計画において、河川改修事業、三峰川総合開発事業、環境整備事業等と並んで整備計画の中に位置付けられている事業メニューの一つである。</p>

	<p>平成21年度に建設事業着手して、河川整備計画策定は21年7月で、「継続する」との関係がよく分からない。</p> <p>原案時点で本格的に事業を始めている訳でなく、最終案が出来て初めて始まるのか。P3で「着手する」ことを決め、P13で「継続する」というのは辻褃が合わない。</p> <p>また、「一部の事業メニュー」を実施する時に、親計画をも「継続」決定するのか。</p> <p>平成16年4月を、事業開始の時期とするなら、普通はその5年後に再評価するのではないのか。</p> <p>5年経ったら、その継続性を審議しなければいけないのではないのか。</p>	<p>天竜川水系河川整備計画は、7月に策定されているが、昨年度、新規建設要求した時点でも、河川整備計画のたたき台である原案中に天竜川ダム再編事業が位置付けられている。本事業は、昨年度の新規採択時評価を受け、平成21年4月から「新規建設事業」として着手している。今回の河川整備計画策定により、再評価の手続きがなされるため、平成22年度以降「継続する」ということになる。</p> <p>平成21年度の概算要求を行った際、別途、建設事業に移行するための新規事業採択時評価を国土交通本省の方で行っている。従って、実施計画調査は継続せずに、4月から建設事業として新たなステージに上がるという事業評価を行って事業を継続している。</p> <p>ダム事業は、事業評価後、5年以内であっても、建設事業に移行する事業については「新規採択時評価」を行うことになっている。このため、天竜川ダム再編事業については、昨年度、新規採択時評価を行い、今年度から建設事業に着手している。</p>
	<p>佐久間ダムから豊川水系に水を頂戴していたと思うが、今回の利水見直しで設楽ダムとの関係だけ全く出てこないの、教えていただきたい。</p>	<p>詳細はこれから検討する。</p> <p>豊川水系の利水に影響が無いよう、佐久間ダムの運用等を、今後詳細に検討していくことを考えている。</p>
	<p>資料10P5で、天竜峡は4,000m³/s、鹿島で13,500m³/sであるが、天竜峡の辺りで流域面積はどのくらいなのか。</p> <p>天竜峡上流の流域面積に対して計画の高水流量が非常に小さい気がする。上流はそれほど降らないのか。</p>	<p>流域面積は、天竜峡地点で2,670km²、鹿島地点で4,880km²である。</p> <p>天竜川の流域は、南北に非常に長く気候が異なることや雨の降り方も様々なパターンがあるため、既往最大規模相当の実績洪水を目標にした河川整備計画では、妥当であると考えている。</p>

<p>河川関係事業</p> <p>矢作川河川改修事業・総合水系環境整備事業</p> <p>上矢作ダム建設事業</p>	<p>上矢作ダム建設は見送るということだが、その前段で、事業をやった場合にB/Cが2.3(資料14P8)で、事業そのものがペイすると書かれてあるが、この便益は、事業未着工だと生まれないのではないのか。例えば、一般資産の被害だとか農作物被害を許容するのかと問われた時どの様に答えるのか。</p>	<p>上矢作ダムは、河川整備基本方針の計画規模相当の洪水までの被害軽減効果を有している施設であり、本説明資料の費用対効果は事業を実施した場合を示したものである。今回策定された矢作川水系河川整備計画は、上矢作ダムが有している河川整備計画の目標である戦後最大洪水までの被害軽減効果は、河道改修と既設ダムの有効活用により対応している。</p>
--	--	--

8. その他

○道路部より下記について説明を受けた。

道路事業の費用便益比(B/C)の点検結果について

○委員より、次の意見を頂いた。

- ・「費用便益分析というのはまだ不十分で、決してそれだけで全てが決まるほど精度が良いものではない。1を割り込んだものについては、地元の意見を聴くとか、計量化できないところも記述的に評価する等して判断すべき。余り過度に期待する手法ではない。」
- ・「海外ではB/Cは参考程度とか、1を超えることを標準としている。3便益しか測らず、絶対に1以上必要というのは多分日本だけで、国際的に見れば異常である。」
- ・「B/Cを計算すること自体にどれだけのコストをかけているのか。何か尤もらしいことを言い、1を切っても事業継続するのであれば、計算に係るコストは何なのかと思う。」
- ・「結局B/Cは経済性の話で、産業を発達させるための道路を作るためには必要な基準であっても、地方の冬期対策や緊急医療等絶対必要性がある道路ではB/Cは関係ないのではないのか。B/Cは『有益性』であって『必要性』ではないと思う。」