

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成21年11月18日（水） 13:00～16:30

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

浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、杵田委員、竹内委員、
林拙郎委員、林良嗣委員、藤田委員、森川委員

○中部地方整備局

富田局長、岩立副局長、荒川副局長、企画部長、建政部長、
道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長 他

4. 議事

- 1) 挨拶 中部地方整備局長
- 2) 平成21年度 第1回委員会 議事概要確認
- 3) 対象事業の審議等

○道路事業（再評価）

一般国道1号藤枝岡部IC関連
一般国道19号恵中拡幅（延伸）
一般国道21号坂祝バイパス
一般国道41号石浦バイパス
三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路
三遠南信自動車道 一般国道474号青崩峠道路
三遠南信自動車道 一般国道474号佐久間道路・三遠道路

○港湾事業（事後評価）

御前崎港女岩地区多目的国際ターミナル整備事業

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）
- ・資料1 平成21年度 第1回議事概要
- ・資料2 再評価対象道路事業概要
- ・資料3 事後評価対象港湾事業概要
- ・資料4 一般国道1号藤枝岡部IC関連 説明資料
- ・資料5 一般国道19号恵中拡幅（延伸）説明資料
- ・資料6 一般国道21号坂祝バイパス 説明資料
- ・資料7 一般国道41号石浦バイパス 説明資料
- ・資料8 三遠南信自動車道 一般国道474号 説明資料
- ・資料9 三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路 説明資料
- ・資料10 三遠南信自動車道 一般国道474号青崩峠道路 説明資料
- ・資料11 三遠南信自動車道 一般国道474号佐久間道路・三遠道路 説明資料
- ・資料12 御前崎港女岩地区多目的国際ターミナル整備事業 説明資料

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7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号藤枝岡部IC関連	了承
一般国道19号恵中拡幅（延伸）	了承
一般国道21号坂祝バイパス	了承
一般国道41号石浦バイパス	了承
三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路	継続審議
三遠南信自動車道 一般国道474号青崩峠道路	継続審議
三遠南信自動車道 一般国道474号佐久間道路・三遠道路	継続審議

（2）港湾事業（事後評価）

○港湾空港部より説明された港湾事業1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。

御前崎港女岩地区多目的国際ターミナル整備事業・・・・・・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
道路事業 一般国道 1号藤枝 岡部IC関連	設計速度を80km/hとした理由は何 か。	新東名と1号藤枝バイパスが1種道 路であるため、その間を繋ぐ本事業 区間も1種道路として設計してい る。
	新東名と本道路の供用時期はどうな っているのか。	新東名の供用目標はNEXCO中日本と 独立行政法人日本高速道路保有・債 務返済機構の間の協定により、御殿 場・引佐間がH24、引佐から名古屋 側がH26となっている。 本事業は、基本的に新東名と同時供 用を目指すことになる。
	(資料2、9頁) 周辺道路の交通量 減少分よりも本道路の交通量が大き いが、誘発交通を見込んでいるのか。	整備なしと整備ありで、OD交通量の 総量は固定している。
	全体事業費が道路延長の割に高い理 由は何か。	軟弱地盤対策費用、工場移転費用な どである。
道路事業 一般国道 19号恵中 拡幅(延伸)	渋滞解消により中央道から国道への 転換が懸念されるがどの様に考えて いるのか。	中津川市・恵那市におけるバイパス はほぼ完成しているが、現状調査で は中津川市・恵那市間の移動が4割 を占めており、通過交通は1割に満 たない。
	大型車は多いのか。	現在の大型車混入率は18%である。
	中央道は将来無料化されるのか。	来年度の概算要求に高速道路の無料 化に関する費用が計上され、社会実 験を行う方針と聞いているが、現段 階で具体内容は決まっていない。
	事業区間以外の恵那市と中津川市の 2車線区間は、今後も混雑が続くの か。	恵那市街と中津川市街は4車線化済 である。
	渋滞解消により事業区間の両側で事 故が増加する可能性はないのか。	渋滞が解消されれば追突事故が減る 傾向と考えている。
	同じ車線数の区間の中で交通容量が 異なっているが理由は何か。	沿道状況や交差点密度の違いによ る。
	(資料5、5頁及び7頁) 図の両側 にある2車線区間の事故率はどうな っているのか。	恵那市側2車区間は11件/km/年、中 津川市側2車区間は3件/km/年とな っている。 事業区間に比べて小さい理由は交通 量が少ないためと考えられる。
	(資料5、5頁及び7頁) 図の両側 にある2車線区間は市街地か。	市街地ではない。例えば図の右側は 木曽谷に入る区間である。

	【その他の意見等】 ・最近の傾向として高速道路料金がトラック運転手の自己負担になっている。交通量配分計算上の時間価値よりも実際の時間価値が下がったことにより、本来高速道路を通るべきトラックが下道を通っていると定性的に言われている。トラックを高速道路に導く政策が必要だと思う。	
道路事業 一般国道 21号坂祝 バイパス	設計速度を80km/hとした理由は何か。	美濃加茂・大垣間にある程度の速度を確保する道路を整備する展望を持っており、その一部を成すものであるため。
	事業区間は自動車専用道路か。	3種道路であり歩道等も整備するが、他道路との接続は限定して、一定速度を確保しようと考えている。
	鵜沼・勝山間の暫定供用による渋滞減少は分かるが、勝山・大針間の必要性、特に4車線化までする必要性はあるのか。	勝山・大針間については、太田本町交差点の渋滞が残っていること、現道が木曽川氾濫域に掛かっていること、勝山ICと現道のアクセスが不十分であることから「必要」と考えている。 全線開通すれば交通が転換し、最終的には4車線の交通容量が必要と考えている。
	太田本町交差点の渋滞対策だけでバイパスが必要なのか。	太田本町交差点の渋滞は要因の一つ。21号を木曽川氾濫域から回避すること、更に勝山から北に抜ける交通の円滑化がある。
	土砂崩れ等々の災害に対する脆弱性はどうか。	バイパスは一部トンネルがあるが、落石がある場所ではない。
	現在、勝山から北に向かう交通は県道を通っているのか。	坂祝関線、勝山山田線等を通っている。
	バイパス整備後の現道を、自転車、歩行者が安全に通れる道路に変えていく必要があると思う。	現道は木曽川沿いの風光明媚な場所であり、地元自治体が観光も視野に歩道、自転車道の計画を作成した所で、整備の具体化を検討している。

	【その他の意見等】 - 現在の事業評価システムでは、地域全体の交通システムの評価が出来ていないのは根本的な欠陥であると思う。 4車線化の議論などは、他にもっと厳しいところがあればそちらに予算をまわさなければいけないので、将来の予算推移がわからないと判断できないと思う。 - 事業によるマイナスのコストについても鮮明にする必要がある。例えば生態系の喪失などに対しては、ミティゲーションという考え方がある。評価を丁寧にやるという意味で、ローカルには標準的なやり方と違うところがなくてはならないと思う。 また、こういう課題があったことを本省にも伝えて欲しい。 - 非常にはっきりしている経済便益以外の効果を全部切り捨てて、B/C一本で評価することはかなり問題があると思う。	
道路事業 一般国道 41号石浦 バイパス	石浦バイパス前後の国道41号の整備計画はどうなっているのか。	現在、高山中心部の北側で国府バイパスを、下呂・高山境で阿多粕改良を実施中。現在のところ、41号ではその後の予定はない。
	事故発生原因が速度違反、減速不足、ハンドル操作ミスとなっており、道路構造の問題ではないという気がする。	下り坂で減速しきれない、あるいはスピードを出しがちになっているのが今の状況ではないかと思っている。
	観光客にとっての不便さよりも、住んでいる人にとっての有り難さを表現した方が、必要性を実感しやすいと思う。	冬季の積雪による渋滞で、この区間を抜けるのに1時間以上掛かることもあり、地域の方々にも非常に望まれている事業である。
	1工区と2工区で道路規格、設計速度、車線数が異なっている理由は何か。	1工区と2工区の間に一之宮町があり、ここを境に交通量が異なるためである。
	平成12年都市計画決定、平成16年用地着手で、現在の事業進捗率が9%だが、事業の進捗が順調でない理由が書いてない。どのような考え方で順調という判断をされるのか。	2工区は平成12年度都市計画決定だが、1工区は平成15年度事業化であり、スタート年度が異なっている。 1工区は設計協議中であるが、ほぼ全区間がトンネルであり用地買収件数が少なく、数件買収できればすぐに工事着手ができる。 2工区は一部で地元調整に時間を要したが、現在は合意形成に向けて進んでおり、そういう意味で現在順調という説明をさせて頂いた。
	地元から要望書は受けていないのか。	要望書はある。

	この地区の医療体制はどうなっているのか。事業を止めて病院を再配置してはどうかという疑問もあるはず。道路に投資して解決した方がよいのではないかという評価が無くてはいけない。	三次救急医療指定病院は、高山市中心部の日赤病院のみである。高山市の人口9万4,5千人のうち、6万数千人が市中心部の旧高山市内に居住しており、そこに医療施設が集中している。 ドクターヘリ活用もあるが、冬期の降雪や濃霧などにより年間を通じた信頼性が低いため、地域計画上も国道利用が好ましい。
	2工区の設計速度を60km/hに落とした場合のコスト減少をチェックした方がよい。	2工区はアップダウンが少なく、安全施設等が若干変わる程度と思われる。
	【その他の意見等】 ・事業評価はトータルの観点から見なくてははいけない。持続可能な地域の形成という国土形成計画の観点では、例えば救命率は何分以内なら救えるとか、それに対してどの水準まで整備するという基準を作っておかないといけない。それを達成するために、道路があり、医療があり、生活保護があつたりする訳で、道路についてだけではいけないと思う。 ・要望があつたら全部やるという予算はない。地域間のバランスを取る意味で、全国的指標でこの地域は悪いからどうしても必要という比較対照レファレンスが必要だと思う。	
道路事業	B／Cは現在の交通量を基に計算するのか。	平成42年の将来交通量を基に計算している。
三遠南信自動車道	道路の規格が80km/hとか4車線というものがあるが、最低限でよいのではないか。4車線要るところがどこにあるのか。	飯田山本IC・天竜峡IC間が1種3級4車線、天竜峡IC・飯田東IC間が1種3級2車線、飯田東IC・喬木IC間と県境部の青崩峠道路は1種4級60km/hで2車線、佐久間道路・三遠道路は1種3級2車線で考えている。
	B／C算出のwithとwithoutの関係について、例えば青崩峠道路はwithoutが現在でwithは青崩峠道路だけを造ったものか。 それともwithが三遠南信道路全線完成でwithoutが青崩峠道路だけを切り取ったものか。	後者の方である。
	三遠南信自動車道全線のB／Cはどうなっているのか。	全線のB／Cも試算し、1を超えることを確認している。

	平成42年の交通量は現在より減るのか。	(※交通需要推計の考え方については、次回委員会で再説明し、継続して審議することとなった。)
	この地域では観光客は横ばい、出荷額は減少、高齢化が進んでいる。この地域に即した交通量を基に計算しているのか。	
	三遠南信自動車道は南信濃と遠州という地域のブロック道路だと思っている。そしてこのブロック全体が人口減少が甚だしい事を問題視している。	
	「伊那谷の精密工業」「浜松の自動車工業」という、工業間の繋がりに関しての交通量という具体的な話もあるのではないか。	
	交通需要推計のシステムについて、個別の回答になっているので分からない。 人口減少については狭い範囲でODゾーンを取ってその人口ピラミッドを考慮しているかという話であり、回答側が需要追従型予測をジャスティファイしようという意識が強いために、回答が非常に不正確だと思う。	
	【その他の意見等】 ・戦後の日本は、流域圏を分断する形で経済発展し、それに対して需要追従型で道路を整備してきた。その結果、天竜川水系では上流で農業や林業が崩壊することによって、下流に対する水の恵みや物質循環など自然のサービスが急速に低下している。 この道路は上流下流の文化的繋がりや日本を再生するのに重要な役割を果たすもの。この様な道路を評価するシステムを作っておかないと、需要追従型一点張りの評価では、もっと大事なところを守るための道路建設が出来なくなる可能性もある。その上で、どちらで評価しても要らないという結果であれば、きちっと事業を止めなければいけないということになると思う。 ・三遠南信自動車道のように複数事業が一体となって効果を発現する事業では、全体のB／Cを出すべきであって、個別事業単位のB／Cは形式論で終わる話だと思う。まとまった単位でB／Cを出す方向を本省に伝えて頂きたい。	

港湾事業 御前崎港 女岩地区 多目的国際 ターミナル	御前崎港、清水港、名古屋港のコンテナ取扱いを比較すると大体どの程度か。	概ね御前崎港5万、清水港50万、名古屋港300万TEU程度である。
	取扱貨物量は重さで量るのか。	取扱貨物量の単位は、フレート・トンといい、容積と重さの両方で支配的な方をカウントするため、正確には重さではない。 コンテナの場合は、個数で管理しているため、便益計算も個数で計算している。
	耐震強化岸壁をどの程度周知しているのか。	大企業はBCPを持っているが、耐震岸壁を整備した側と、実際に利用する民間との体制・意思疎通がまだ足りないと感じている。そういったところの議論を始めている所である。
	地震の長期発生確率を考慮した便益計算方法はどうか。	耐震強化していない岸壁の復旧には阪神淡路大震災の例より2年掛かると設定し、2年間は他港湾利用により陸上輸送コストが余計に掛かるという計算である。 東海地震は、30年で8割の発生確率と言われており、この確率を掛けて、1年目に発生した場合は、1年目と2年目に、2年目に発生した場合は、2年目と3年目に足し上げていくこととしている。