

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度 第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成21年11月30日（月） 11:00～12:10

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、沖野委員、黒田委員、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、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21年度 第2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）

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

○砂防事業（再評価）

木曾川

潤井川

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2回議事概要
- ・ 資料2 再評価対象道路事業概要
- ・ 資料3 再評価対象砂防事業概要
- ・ 資料4 三遠南信自動車道 一般国道474号 説明資料
- ・ 資料5 三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路 説明資料
- ・ 資料6 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7 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8 木曾川 説明資料
- ・ 資料9 潤井川 説明資料
- ・ 資料10 砂防事業と評価単位

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3件の再評価対応方針（原案）については、以下のとおりとする。

三遠南信自動車道 一般国道474号飯喬道路・・・・・・・・・・了承

三遠南信自動車道 一般国道474号青崩峠道路・・・・・・・・・・了承

三遠南信自動車道 一般国道474号佐久間道路・三遠道路・・・・・・・・了承

(2) 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（原案）については、以下のとおりとする。

木曾川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

潤井川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・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 三遠南信 自動車道	<p>予測交通量が7%減少というのは、新設道路による新規需要増も取り入れて予測をしているのか。</p> <p>また4,100台/日というのは、現在の交通に93%を掛けているのか。</p>	<p>7%減少は、三遠南信地域全体の発生集中交通量が現在に比べて7%減少するというものである。</p> <p>これを実際の道路ネットワークに当てはめて各道路の交通量が算出され、それが青崩峠道路では4,100台/日という値になる。</p>
	<p>交通量はどの様に推計するのか。</p>	<p>交通需要推計は、乗用車と貨物車を分けて推計している。</p> <p>乗用車の需要推計の流れは、将来人口より全交通機関の移動需要を推計し、そのうち乗用車利用の分担率を推計、地域を区切ったゾーンの需要分布を推計する。</p> <p>ゾーン毎の需要分布を基に、将来OD表を作成し、これを実際の道路ネットワークに当てはめて、各道路の条件を加味し、どの道路にどれ位の交通量が流れるかを推計する。</p>
	<p>全線高規格道路で整備した場合のB/Cは計算していないのか。</p> <p>3箇所が全部出来た時のB/Cが1.2ということか。</p>	<p>3箇所が出来た時のB/Cが1.2。全線高規格で整備した場合も試算しており、B/Cが1.0を上回ることを確認している。</p>
	<p>現道活用ネットワークは現道の方もある程度手を加えないと効果が発揮しないと思う。</p> <p>B/Cの1.2は現道の改良費用も含んでいるのか。</p>	<p>現道については、地元で整備することになっている。</p> <p>今回は現道整備に伴う費用も効果も入れずに試算している。</p>
	<p>沿線の地域に関しては、細かいゾーンに分け、人口減少量が大きいというデータを入れて、算出しているということか。</p>	<p>そのとおりである。</p>
	<p>諏訪・伊那地区と静岡西部の産業は非常に近い関係にあり、現在その間の交通は中央道を通って迂回している。三遠南信自動車道で短絡されることによる、そういう交通の燃料減少や時間短縮効果が計算に入っているのか。</p> <p>また、現在の交通の何割が三遠南信自動車道を通るという計算もされているのか。</p>	<p>例えば中央道から東名で三河に来るような、今ある需要が転換することによる時間短縮効果や走行経費減少効果を含めて算出をしている。</p> <p>なお、交通がどのようなルートを選択するかという所は、各自動車時間が時間距離や料金なども含めて合理的にルート選択するという前提で計算している。</p>

	<p>【その他の意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三遠南信地域は大昔から峠を越えて交流があったが、自動車交通網から外れて数字上過疎のようになっている。しかし、学校教育に農村歌舞伎を取り入れるなど、まだまだ地域の教育力が残されている。過疎の村はダメという発想ではなく、今ある活力や消えていない教育力をB/Cの計算の中でも数字に出来ると良いと思う。 ・現在の日本の問題は、地域のコミュニティが薄まっていくこと。こういう歴史的ルートが再生されることにより地域のコミュニティが強くなる。そのような効果を重視した評価方法を作っていく必要があると思う。 	
砂防事業 木曾川	(資料8、17頁)市街地エリア拡大とは民家の増加を示しているのか。市街化区域も増えたという意味か。	宅地拡大を示している。市街化区域も増えたと認識している。
	(資料3、7～9頁)流量規模1/20に比べ1/30の方が被害額が小さくなっている。また、流量規模1/30と1/50で、土石流の被害額が0になっている。	土石流は流量規模1/20の次は1/100で検討するようマニュアルで規定されているため、このような数字となっている。
	昭和36年災害ほどのくらいの規模に該当するのか。	1/50程度に該当。
	<p>【その他の意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土石流の費用便益分析マニュアルに関して、流量規模1/20と1/100の間のケースを検討しないことについて、意見があったことを本省にも伝えておいて頂きたい。 	
砂防事業 潤井川	発生した土砂はどのように活用しているのか。	大沢扇状地の土砂等を、富士海岸の養浜、新東名等道路事業の盛土材、砂防事業の護岸などに活用している。
	この流域には貯水ダムは無く、砂防えん堤が点々としていて、土砂は海に流れているということか。	そのとおりである。
	砂防工事は完成直後では見た目が非常に人工的過ぎて他の景観とマッチしない所が多いが、何か工夫しているのか。	富士山の景観に影響する事業を行っているので、景観対策検討会を設置し、モニタージュなどにより、景観に影響を与えない工夫をしている。
	上流と下流の生物の往来など、生物への配慮はされているか。	事業箇所は水無川になっており、水生生物のための魚道整備などは行っていない。 砂防設備で地面が固定された事による森林形成効果は確認している。

	<p>潤井川から田子の浦港まで土砂が流れ込むのか。河口閉塞はしたのか。また、そういった被害の防止効果を便益に含めているのか。</p>	<p>昭和47年の災害では田子の浦港が土砂で埋まる被害があった。ただし、港に流れ込む土砂及び河口閉塞については今回便益に含めていない。</p>
<p>【その他の意見等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水無川でも伏流水に生物がいる場合もあるので、生物の有無は見た目だけで断定せずに調査をした方が良いと思う。 ・砂防施設でも後から生物が入りやすくなる配慮をして頂きたい。ダムの場合、アーチ式ダムよりロックフィルダムの方が後から生物が入りやすい。 ・説明資料に縦断図を入れて頂けると良いと思う。 		