

資料 1

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 4 回） 議事概要（案）

1. 日 時 平成 25 年 9 月 30 日（月）10：00～12：10

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

林委員長、八嶋副委員長、大久保委員、樹神委員、雜賀委員、中野委員、中村委員

○中部地方整備局

梅山局長、山根副局長、渡辺副局長、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、營繕部長、用地部長

4. 議事

1) 前回（平成 25 年度第 3 回）議事概要確認

2) 対象事業の審議等

(再評価)

天竜川水系直轄砂防事業
越美山系直轄砂防事業
狩野川水系直轄砂防事業
由比地区直轄地すべり対策事業
一般国道 1 号富士由比バイパス
一般国道 21 号岐大バイパス
一般国道 258 号大桑道路
一般国道 139 号富士改良

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・資料 1 平成 25 年度 第 3 回議事概要
- ・資料 2 再評価に係る県知事等意見
- ・資料 3 対応方針一覧表
- ・資料 4 再評価に係る資料【河川関係】
- ・資料 5 天竜川水系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料 6 越美山系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料 7 狩野川水系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料 8 由比地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・資料 9 再評価に係る資料【道路関係】
- ・資料 10 一般国道 1 号富士由比バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 11 一般国道 21 号岐大バイパス（道路事業）説明資料
- ・資料 12 一般国道 258 号大桑道路（道路事業）説明資料
- ・資料 13 一般国道 139 号富士改良（道路事業）説明資料

6. 主な審議結果等

1) 再評価対応方針（原案）については以下のとおりとする。

【河川事業】

天竜川水系直轄砂防事業	・・・・・了承
越美山系直轄砂防事業	・・・・・了承
狩野川水系直轄砂防事業	・・・・・了承
由比地区直轄地すべり対策事業	・・・・・了承

【道路事業】

一般国道 1 号富士由比バイパス	・・・・・了承
一般国道 21 号岐大バイパス	・・・・・了承
一般国道 258 号大桑道路	・・・・・了承
一般国道 139 号富士改良	・・・・・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（案）
天竜川水系直轄砂防事業 越美山系直轄砂防事業 狩野川水系直轄砂防事業	平成 23 年の紀伊半島の大水害を踏まえて、大規模な土砂災害の対策について、どういうことが具体的に検討されているのか。 それが、砂防事業に将来どのように影響を及ぼす可能性があるのか。	紀伊半島大水害の特徴は、長期的に多量の雨が降り深層崩壊といわれる大規模な崩壊が広範囲で多発したことです。 このような大規模な崩壊に対応した直接的なハード対策は確立されていないため、開発研究が進められている段階です。ソフト対策については災害発生に関する情報を双方向で共有し、住民避難に結びつけるための検討が進められています。検討を進める一方で、深層崩壊の危険度を示す地図を公表、天然ダム形成時の対応を迅速化するために、大規模な土砂移動を検知するセンサーを設置などの対応を進めています。検討が進められている項目については、実用化に向けて議論が進む中で対応することになります。
天竜川水系直轄砂防事業 越美山系直轄砂防事業 狩野川水系直轄砂防事業	残事業の費用対効果を見るとき、もともと想定されていない山腹崩壊とか、いろいろな事象が今後とも出てくると考えられるが、この様な事に対する残事業の評価の考え方を教えていただきたい。	ご指摘のような不測の崩壊等の予測は出来ないため、現状は長期の 100 年計画でなく、30 年間の重点計画を作成し、通常の深層崩壊、地すべりに対して、要援護者施設等、今、人口が密集しているところを守る事を重点的に実施しています。

天竜川水系直轄砂防事業 越美山系直轄砂防事業 狩野川水系直轄砂防事業	評価の視点で人口が横ばいであるという評価をされていますが、事業の今後 30 年の中という話に基づきますと、直轄砂防事業で保全する所は、土砂危険渓流付近の人が住みづらい所でどんどん人口が加速に減る所や下流域の中規模、大規模都市地域で人口の減らない所もある。そういった人口の動向をどう考えているか。それを踏まえ過去に基づいた人口の表現でよろしいのか。考え方を聞きたい。	将来の人口の減少増加を想定するのは大変難しい問題ですが、全ての砂防事業で残事業費、残工期、それから資産について、プラスマイナス 10 パーセントの変動を与えて、一応 B/C は成り立つということの想定を実施しています。
天竜川水系直轄砂防事業	<p>天竜川水系では、南アルプスと中央アルプスに囲まれ、以前から災害の絶えない場所です。この地域では最近シカの食害が非常に深刻な地域で、高山帯の花畠が非常な被害を受けており、高山帯から土砂の流出が各地で始まっています。高山帯の急斜面の土砂を押さえている高山植物が食害に遭っていることで、これから南アルプスから土砂の流出が深刻になると思われますので、このような背景など、将来を見通した事業をお願いしたい。</p> <p>環境保全の観点で、山の中に砂防えん堤等を造るという工事については、イヌワシとかクマタカ（猛禽類）の生息地に造ることから、自然への影響に配慮した工事を進めていただきたい。</p>	参考とさせていただきます。
由比地区直轄地すべり対策事業	1 日に大体何トンくらいの水が出るのか。 集水井はどれくらい深いのか。	1 集水井当たり 1 日 2 リットル、全体で 1 日 1 トンぐらいが常時出ています。降雨時は 1 日 100 トンぐらい出てきています。集水井の深さにつきましては、だいたい 60 メーター程度のものを掘っています。

由比地区直轄地すべり対策事業	地下にトンネルを配置して、その集水の井戸を掘ることになりますが、ある幅のお堀のような、ものを掘る方法と比べ、この対策ほうが優れているのでしょうか。	すべり面が浅い地すべりが多く分布しているところでは、お堀を掘って水を抜いているところもありますが、今回は土塊が厚く地下水面もそれなりの深さのところにあるので、深いところから水を抜くという方法を採用しています。
一般国道 21 号岐大バイパス	事業の今後について、水を抜く抑止工の機能を維持するには、きちんと手当しなければ、目詰まりをします。よって、未来永劫、維持管理をしなければいけないと思いますが、直轄での抑止工、抑制工が出来上がった時点で、県に移管する考なのかな。その場合、維持管理の質の低下について地域住民の方が心配されると思いますが如何か。	直轄事業が終わったら基本的に県にお返しします。直轄事業が終わった後の管理は、県により巡回がなされ、水がきちんと抜けているかどうか、あるいは地表面に変な動きがないかどうかということの確認、その状況に応じて定期的な清掃を行うなどの手当が、地域住民と連携しながら進められると思われます。
一般国道 258 号大桑道路	この地域の交通は、川がネックになると思いますが、このバイパスができたとしても、根本的には橋を渡る所しか通れないで、新たに橋を造るという計画は予定されてないのか。	今のところ橋を追加するという計画はございません。 渡河部は、現状でも 6 車線で、渡河部以外の場所を拡幅もしくは立体化することでスムーズに通行できると考えています。
一般国道 258 号大桑道路	大桑道路のすぐ西側に東海環状自動車道が今建設中で、2020 年ぐらいに確かに開通する予定と聞いていますが、東海環状の有無による大桑道路の交通量等への影響はどの程度あるのか。	東海環状自動車道開通後の大桑道路の交通量については、桑名市内においては、現況より交通量は減少する方向となります。一方、東海環状自動車道のインターフェースとなる養老町周辺においては交通量が増加する傾向となります。また費用対効果分析については、東海環状自動車道が、全線供用している前提で、大桑道路の有無の差分によって評価しています。
一般国道 258 号大桑道路	大桑道路が通る地域は、いわゆる海拔ゼロメートル地帯だと思うが、この点は、事業の中に配慮されているのか。	桑名市内が主にゼロメーター地帯で、現在桑名市内の市役所を含め全ての施設が、防災上の津波の対応ができていない状況となっている。沿道利用等の観点から言っても、現状で道路の高さを上げてしまうということでは、大桑道路自体の道路機能が沿道活用という部分でうまくい

一般国道 258 号大桑道路		かない。今後、桑名市はじめ全体の土地利用を含め、どういう形でやっていくかという計画が整った後に大桑道路をどうするかということは考えられるかと思うのですが、当面大きなネットワークとしては、東海環状自動車道のほうで、防災的な役割を担いながら計画を進めている。
	大桑道路にしろ、東海環状にしろ、直轄負担金を県に依頼されていると思うが、直轄事業としてどういう聞き方をされているのか。 県としての負担金の考え方について、もしも情報をお持ちでしたら、お願いします。	東海環状自動車道の整備促進をお願いしている一方で、負担金が増える事について危惧をされているようです。 東海環状自動車道以外の道路についても、事業の推進についてお聞きしていますが、東海環状自動車道以外の事業もしっかりとやってくれというふうに言われています。
	渋滞はどれぐらいの頻度で、どのように起こっているのでしょうか。 その原因はどんなところにあるのでしょうか。	香取南交差点は、多度の工業団地といなべの工業団地があり、ここに対する物流車両が近年非常に多い状況です。その部分の物流交通と日常的な生活交通との混在が相当量ございます。 この交差点のボトルネックを解消し、生活交通と物流交通の整流化ができれば、渋滞は解消されると考えています。
	残事業 B/C が前回は 1.9 で今回は 4.9 と大きく変化したのは何故か？	前回評価において残事業の実施により発生する維持管理費の算出のときに、残事業分の 15 キロに対して出すべきところを、事業区間全体の 41.6 キロを掛けておりました。そのために 100 億近い額が余分に計上されました。今回は、残事業分の 15 キロに対して出しためその差が影響したものです。
	指標データを評価する際の目安である平均値の取り方について、事業箇所毎にバラツキがある。この指標の目安について統一したほうがいいのではないか。	※県内国道平均とします。 資料については修正します。

一般国道 258 号大桑道路	<p>今後は、渋滞の原因についての説明にも配慮をお願いしたい。</p>	参考とさせていただきます。
	<p>今回の大桑道路の再評価については、各委員の意見を踏まえて了承するが、東海環状との関係の説明を分かり易く再整理し、次回委員会で補足説明すること。</p>	次回、補足説明させていただきます。

(一般意見)

- ・事業の評価にあたり、周辺に事業が隣接しているところは、単独の説明ではなく、隣接事業との関係性を踏まえて、説明をしてもらいたい。