

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第5回）

議事概要

1. 日 時 平成29年12月18日（月）13:00～15:05
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  
葛葉委員長、中村副委員長、雑賀委員、柄谷委員、森委員、  
水谷委員、沢田委員、酒井委員
  
  - 中部地方整備局  
長谷川副局長、総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路調査官、  
港湾空港部長、営繕部長、用地部長
4. 議 事
  - 1) 対象事業の説明・審議  
(再評価)
    - 【港湾事業】  
三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業
    - 【河川事業】  
富士山直轄砂防事業  
矢作川総合水系環境整備事業  
庄内川総合水系環境整備事業
  - (事後評価)
    - 【河川事業】  
安倍川総合水系環境整備事業
5. 配付資料
  - ・委員会開催資料（議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、配付資料一覧）
  - ・資料1 再評価に係る県知事等意見
  - ・資料2 対応方針一覧表
  - ・資料3 三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業 説明資料
  - ・資料4 富士山直轄砂防事業 説明資料

- ・資料5 矢作川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料6 庄内川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料7 安倍川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料8 再評価に係る資料【河川事業】
- ・資料9 再評価に係る資料【港湾事業】
- ・資料10 事後評価に係る資料【河川事業】
- ・参考資料1 国営公園事業 費用対効果分析について

## 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。

### 【港湾事業】

三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業 . . . 了承

### 【河川事業】

富士山直轄砂防事業 . . . 了承

矢作川総合水系環境整備事業 . . . 了承

庄内川総合水系環境整備事業 . . . 了承

2) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

### 【河川事業】

安倍川総合水系環境整備事業 . . . 了承

3) 委員会当日に委員より出された意見・質問及び回答

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>既に事業が進捗し、おおむね防波堤ができていく状況で、一部静穏性が保たれていないながら、今回整備している岸壁とシフト前の岸壁が共存している状況で、便益は既に発現しているのでしょうか。</p> <p>関連して、資料3の6ページ、事業期間の見直しは、防波堤（北）の整備による、アサリ稚貝の供給場所である六条潟への影響を調査することについての質問です。仮に、この防波堤（北）による影響でアサリの漁場に影響を及ぼしているとなった場合、既に70%事業が進行していますが、この調査を受けての代替案あるいは今後の見直し等があれば説明をお願いします。</p>	<p>その通りです。一部静穏度が確保されていないながらも、平成20年の供用以降、評価対象岸壁での取扱貨物量は実績として、既存の岸壁で扱いきれなく、残事業の整備によって取り扱うことのできる貨物量については、供用後の便益として反映しております。</p> <p>漁業への影響調査ですが、3年間の予定で、これまでに2年間調査を行っています。最終的な影響については調査を終えてシミュレーション等をした上でないと言い切れませんが、今まで得られた知見では、大きく影響することははないのではないかと考えており、今、検証しているところです。</p> <p>また、防波堤の構造ですが、例えば、防波堤のブロックを並べるときに、すき間をあけて海水交換を容易にする等、対策もあわせて考えています。こういった工夫を組み合わせると影響が最小限になるよう事業を実施したいと考えています。</p>
	<p>資料3の8ページ、ターミナル整備による輸送コストの削減で韓国航路を例に挙げていますが、一方で、将来予測に関しては上海・マニラ等の新しい航路ができて需要が増えるという説明ですが、この航路でもコスト等検討いただくと、もう少しわかりやすいと思います。</p> <p>代替港として名古屋港ではなく四日市港となっていますが、理由がありますか。</p>	<p>今回新しくできた上海・マニラ航路については、これを利用される企業にヒアリングを行い、将来貨物の推計をしています。これは他の航路も同じです。ターミナル整備による輸送コストの削減の一例として、貨物量の多い韓国航路を記載しています。</p> <p>韓国航路について、名古屋港では非常に取り扱いが伸びています。名古屋港で、この中国、韓国という近海航路を扱っている鍋田ふ頭では、特に近年取り扱いが非常に混雑しており、名古屋港の背後圏の貨物を今後取り扱っていく余力がないため、そのほかで一番近い四日市港を選択しています。</p>
	<p>今の御質問に関係して2点質問です。</p> <p>1点目は、資料3、5ページの平成</p>	<p>まず1点目の御質問について、将来推計については、平成34年時点で7.4万TEUという予測をしております。その内訳ですが、例</p>

34年の将来需要予測についてです。

現時点の貨物量から倍近く伸びるといふ予想になっていますが、ここの根拠をもう少し御説明いただきたい。

2点目が、今の質問にも関係しますが、5ページ目のターミナル整備によるコスト削減についてです。コスト削減を比較していますが、輸送は純増なのかどうかということ。要するに、今どこかを使ってそれが転換するものを想定しているのか、それとも全くないものに対して港が整備されて、開発需要が発生するような想定をしているのか。その区別がどのように最終的な費用便益分析の計算に生かされているのかよく分からないので、御説明いただきたい。

そうすると、推定のモデルは時系列的なトレンド等で行っているということですか。

経済指標による推計が過大になるとは限らなくて、どういう推計の仕方をするかによって決まってくると思いますし、どういうデータに基づいてどういう計算になっているのか、その部分が一番費用便益分析にきいてくると思います。

この事業は非常に重要だとは考えていますが、その説明が弱いのではないかと思います。もちろん荷主の方に

えば平成12年から取り扱われている既存の中国、韓国航路については約4.6万TEU。残りの2.8万TEUはマニラ航路の貨物です。

中国、韓国航路は今後も伸びが見受けられるということで計算しています。

昨年新しく就航した上海・マニラ航路は、大きく数字が伸びているところです。例えば、フィリピンに工場を建設され、そこから住宅の建材等を輸入し三河港の背後地で使用されている企業、あるいは三河港周辺に立地している工場で自動車部品を製造されている企業等、さまざまな荷主に調査を実施した結果、上海・マニラ行きが約2.8万TEUと想定し、合わせて7.4万TEUと推計をしているところです。

将来推計の方法は、伊勢湾・三河湾全体での推計や社会経済指標に基づく推計、企業へのアンケート・ヒアリングに基づく推計の複数の方式で推計を行っています。名古屋港のように年間何百万ものコンテナを扱う大きな港では社会経済指標に基づくモデル分析により推計していますが、三河港は取扱量があまり多くないので、経済指標による推計値が過大になることが懸念されることから、複数の推計方式を併用し比較検討を行い、アンケート・ヒアリングに基づく推計を採用しています。

今回採用しました将来推計ですけれども、この三河港を利用している企業にヒアリングやアンケートを行い、おおむね3年後どれくらい扱うかということを確認し、毎年の伸び率等を設定して、平成34年時点の推計をしており、平成34年以降の取扱量については、採用値が一定に推移することとしています。

また、ヒアリングで把握した主要な品目については、品目ごとの取り巻く動向を踏まえ

聞かれてその意向に沿った形でつくられるというのはいいとは思いますが、もう少し客観的に、この圏域の港湾、貨物がどうなっていくのかということに基づいた評価をしないといけないと思います。

また、現在の名古屋港の動向や、いろんな環境の中で将来的にこの三河港の位置づけがこうなっていくことも踏まえるとこのくらいの需要予測になるという計算結果が導き出されてくると思いますので、その辺のところをもう少し説明していただけますか。

それから、2点目もこれに関連しますが、いかがですか。

例えば、新しい道路をつくったときには、そこにどれだけ乗ってくるかだけではなくて、既存の路線とのバランスがどう変わるかという評価をするわけですね。名古屋港が減るから、それで逆に混雑が緩和していい部分もある

推計しており、例えば、住宅建材であれば日本の市場における住宅の着工やリフォームといった産業指標、あるいは、鉄くずの輸出であれば主な消費地である中国や韓国でどれくらい伸びていくのか。それらを一つ一つ推計し、ヒアリングで確認した貨物量と比較検討しています。

さらに、既存貨物については、GDPなどの社会経済指標や過去のトレンドに基づく推計を行い、アンケートで把握した伸び率に基づく推計と比較検討しています。

それから、名古屋港との関係ですが、名古屋港は非常に大きい港湾でさまざまな航路を取り扱っていますが、名古屋港の今後の状況については、名古屋港は名古屋港で事業評価の際あるいはいろいろな計画を立てる際に将来推計をしております。その中で、隣接する三河港や四日市港で同じようにコンテナを取り扱う港湾がありますので、それぞれも含めてどれくらい伸びていくのかという想定をしています。伊勢湾・三河湾全体では、名古屋港は90%以上であり、それに対して三河港は2.5%の配分になっており、伸びが小さい場合でも、採用した推計より上回る数値を示しており、大きな矛盾は生じていませんが、三河港の配分量からすると精度がやや粗い数値と言えます。

したがって、三河港のように地域の企業である程度荷主が特定できる港については、アンケート・ヒアリングに基づく推計の方が信頼性は高いと考えられることから採用しております。

2点目のご質問について、8ページで、純増するものなのかどうなのか御質問いただいております。

伊勢湾・三河湾全体において各港の役割は、名古屋港は、コンテナ物流やエネルギー関連など中部地域の総合的な港湾としての位置づけであります。三河港については完成自動車の輸出入拠点としての中心的な役

<p>でしょうし、マイナスになる部分もあるでしょうし。そういったようなところはこの費用便益分析に入っていないという理解でよろしいでしょうか。</p> <p>この事業についての再評価を行うときに、例えば名古屋港に対しての影響がどうあるのかということをおこなう中でやらなくて良いのでしょうか。</p> <p>分かりましたが、説明資料にどういう根拠に基づいて7.4万TEUという推計になっているのか明確にして下さい。</p>	<p>割と、東三河地域におけるコンテナ物流等を取り扱う港として位置づけられています。今回の将来推計値は、三河港を利用している企業に対してアンケート・ヒアリングを行い算定したもので、名古屋港からの転換はなく、純増貨物になります。また、伊勢湾・三河湾全体における三河港の推計値と比較してもその範囲内であるため、合理性があると考えております。</p> <p>将来推計値7.4万TEUの根拠と、名古屋港との関係について、資料を追加・修正致します。</p> <p>(※委員会後に訂正した資料を掲載)</p>
<p>資料3の6ページで、先ほどの質問と一部重複しますが、今回のこの事業期間の見直しの理由として、六条潟への影響を検討とありますが、以前に、設楽ダム建設事業の評価の際にも干潟への影響ということが論点として議論されたと思います。また、豊川総合水系環境整備事業でも干潟の問題はたしか挙げられていたと思います。場所的に、この六条潟よりは河口に近い場所だと思います。</p> <p>そうすると、六条潟のこの干潟の問題を主に検討する場というのは、本事業で検討するのでしょうか。それとも、他の事業で検討されることなのか。要するに、どこが主体となってこの干潟の問題が検討されることになっているのか、それを教えていただければと思います。</p> <p>わざわざこの六条潟の重要性に鑑みということで事業を延長して、そのためのお金も入れてやるわけです。いわゆる縦割りみたいな形での判断しかなされないとしたら、それは非常に無駄なことをしていると感じます。</p>	<p>中部地方整備局では、伊勢湾再生推進協議会を設置しており、伊勢湾再生に向けた取組を議論する場を設けているところです。</p> <p>その中で、干潟や環境改善など施策の方針として伊勢湾再生行動計画を策定し、海域と陸域の双方より関係する行政機関が連携して伊勢湾とその流域の環境改善に取り組んでいます。</p> <p>また、六条潟の漁業への影響について、本事業の影響を検討するために、学識経験者や行政に加えて、環境や水産の専門家や三河湾で活動しているNPOで構成される伊勢湾再生海域検討会三河湾部会の他、委員会を組織し、調査内容について議論、評価をする場を設けています。</p> <p>その調査の中で、そもそもアサリの生態ですとか防波堤にかかわらずいろいろな知見が得られていますので、そういった知見については最終的には広く公表することとしております。</p> <p>防波堤整備についても、こういった仕組みの中で、関連する事業も含めて各部情報を共有し、問題が無いことを確認する体制をとっています。今後も伊勢湾再生推進会議など、関係する行政機関が連携して対応いたします。</p>

	<p>たくさんこの豊川にかかわる事業がある中で、相互の調整だとかトータルな判断ということが大事だと思います。この干潟の問題については。そこはくれぐれも、事業ごとでばらばらでやるようなことにはぜひならないようにやっていただきたい。責任を持って、中部地方整備局としての判断を示す中で進めていただきたいと思います。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、伊勢湾再生をはじめとした取組が分かるように資料を修正いたします。</p> <p>(※委員会後に訂正した資料を掲載)</p>
<p>(重点審議) 富士山直轄砂防事業</p>	<p>資料4の3ページ現行計画と見直し後の計画で、対策としてつくられる堰堤と沈砂地の数について、堰堤から沈砂地に変更する部分があるので、堰堤が33基のマイナス、沈砂地が19基のプラスになっています。総数が見直し後の計画のほうが少なくなっている理由ですが、例えば堰堤が2つだったものがより施設規模が大きな沈砂地に集約できるなどの理由だと思いますが、計画がなくなっている場所があるのではないかと懸念しますが、どのように対応できているのか説明をお願いします。</p>	<p>まず、堰堤をつくっている場合ですが、堰堤は1つの溪流に1つ整備するのではなく複数整備することが多いです。このため、2つを1つ集約するというのは、同じ溪流で堰堤を2～3基設置する予定のものを大きな沈砂地にまとめて対策する計画となっていますので。従って、溪流で対策がなくなってしまうことはありません。</p> <p>また、溪流毎に対策すべき土砂量を計画し、それを処理できるように施設計画をつくっています。そのときに、砂防堰堤をつくれる適地は、保全対象の上流側で、かつ勾配や地形等の条件を考慮すると、あまり多くはないので、砂防堰堤をやめて、その同じ場所により大きな沈砂地をつくって、必要な土砂量を全部カバーすることとしています。</p>
	<p>沈砂地の構造ですが、土石流の流速を落として沈降を促進させるものでしょうか。</p> <p>わかりました。そこへ土石流そのものをため込む構造と考えれば良いですね。</p>	<p>3ページ目の右の足取沈砂地の写真ですが、こちらは幅130m、奥行き310m、施設効果量は約18万㎡です。堰堤は、大きくても約5万㎡の効果量ですので、大きなものにまず構造を変更していきます。</p> <p>土砂をためるための構造としまして、一番下流側に堰堤をつくるのは同じですが、その背後をかなり大きく掘り込んで勾配をかなり緩くしていますので、土砂をためる構造になっています。流れてくるものは土石流形態で流れてくるものが多いので、そこでとどめるということは御指摘のとおりです。</p> <p>その通りです。</p>

	<p>緊急対策のブロック等の資材等の備蓄等はわかりますが、これは有事に備え待機している必要があるかと思いますが、どのように事前に準備されるのでしょうか。</p> <p>それは理解できますが、何か起こる前に人員を動かすという部分の準備をどのようにされているか質問です。</p> <p>それはこの事業費に含まれた形で準備するというのでしょうか。</p> <p>人が動くのに何らかの準備があるのかないのかというのは大きな違いだと思います。</p>	<p>緊急的にブロックで堰堤をつくる対策について、2ページ右下の2つの写真をご覧ください。左写真は、浅間山の例で、堰堤に使うためのブロックを備蓄ヤードに持ってきたものです。</p> <p>例えば火山性の地震などが多くなり、噴火が近づいたと判断がついた時に、堰堤等がまだ未整備だと流れてくるものが直撃します。被害の恐れがあるところに噴火の前までにブロックで堰堤をつくるということにしております。</p> <p>そういう部分につきましては、建設会社と災害時の協定を結んでおり、またこの会社にどれだけの重機があるとか、調べている最中で、事前に計画をしっかりとっておきます。実際に動かすための人や重機の準備は、このブロックの備蓄と同時にしっかり準備し、いざという時に動けるようにします。</p> <p>既に災害の協定がありますので、その部分を再確認し、実際に噴火が起きたときには動いていただくという、手順を確認することになります。</p> <p>いざというときに動いてくださいという部分は、そこはまだ約束の部分です。いろいろな関係機関と調整しながら進めていく予定です。</p>
<p>(重点審議) 庄内川総合水系 環境整備事業</p>	<p>レキ河原再生について質問です。</p> <p>施工後に再度の土砂の堆積で草地化が進行していて、効果が発現していない部分については、順応的管理による再生を実施と説明されていますが、この順応的管理というのは、具体的にどのようなことを想定されていて、この場合の費用は本事業に含まれているのか教えてください。</p>	<p>レキ河原の再生について、5ページ右側に整備内容を示していますが、河川の高水敷が草木化し、土砂がたまって草木が生えることで、水が流れるところとそうでないところが固定化することがあります。従って、中段右図のように、その部分を切り下げて、河川が適度に攪拌されて、レキ河原が維持されるよう整備する考えです。</p> <p>ただ、一度切り下げただけでは、出水等によって土砂が堆積することがありますので、河川の状態の変化に対応しつつ、維持管理業務の中でレキ河原の再生を引き続き保全し</p>



	<p>それはつまり、再度整備する費用ではなく、維持管理費の中に入っているということですか。</p>	<p>ていく、川に順応しながらやっていくということで順応的対応と考えています。</p> <p>そのためには維持管理費用が必要になってきますので、この事業の計画の中にも盛り込んだ形で評価しております。</p> <p>その通りです。</p>
<p>(事後評価) 安倍川総合水系 環境整備事業</p>	<p>今回の事業のプランニングプロセスについて確認をさせていただきたいと思います。</p> <p>庄内川総合水系環境整備事業でも事業のとりやめが出てきましたが、この場合はやむを得ぬ事故等の事情があって地域の協議会と市民のニーズにそぐわなかったということでとりやめになっています。</p> <p>しかし本件については、6ページの計画変更の説明、経緯にありましたように、まず自治体のニーズがあった。ただ、地域が主体となった協議会の設立、かわまちづくり計画に至らなかったということですね。これについてその下の欄に「現在、新たな事業予定箇所追加に伴う事業評価は、自治体などからの要望だけでなく、地域計画などの策定の目途が立った時点で実施している」と書いてあります。</p> <p>計画を進めるに当たって社会情勢等によって変更があるのは当然フレキシブルに対応していかなければならないと思いますが、大きなコストの事業を行っていくに当たっては、ある程度の担保、つまり、協議会あるいは計画の中にしっかり盛り込んでいるということが担保されない限りは、事業を実施</p>	<p>6ページにありますが、土砂が堆積し、草が生えている状況で、今後どのように対応していくか検討しているところです。</p> <p>プランニングが甘かったというご指摘については、甘んじるしかないと考えます。環境整備事業に当たっては、整備後に活発に活用していただくというためにも、やはり計画段階から地域の方々に参画していただき、整備後に運営や維持管理を分担していただくためにも、地域と連携、協力が不可欠だと思っています。</p> <p>その中で、整備してほしいという要望があり、そこまでは前向きであった方々が、自身で運営や維持管理に参画するという段階で前向きでなくなったことがあります。今回、連携して御協力いただける方々がおられないまま整備を進めても、活用されない、維持管理なされないのでは無いかとの懸念があり、今回とりやめたということになります。</p> <p>大きなプロジェクトなので地域の同意を得てからやるべきだというご指摘ですが、議論しながら進めようとしたプランニングが甘かったかも知れませんが、地域に利用されるためにも地域の参画というものが不可欠だということだと思っています。</p>

する段階には至っていないと判断すべきではないかなと思います。

そういう中で、事業が実施、着手されていなかったからコストは発現していないと言われるかも知れませんが、これだけの長い期間の調整には、一定の調整コストというのがかかっていると思います。ここに、現在はそういったことが無いよう、プランニングプロセスについてはしっかり実施しているということですが、この点についてももう一度認識をしておきたいので、説明いただければと思います。

「現在、新たな事業・・・」と6ページの※印のところに書いてありますが、環境整備事業については地域の方々と連携して実施するというのは十分理解しての質問です。今回の件につきましては、そもそも、これを計画した段階で、地域が主体となった協議会も設立されていないし、かわまちづくり計画の策定にも至っていなかったと書いてありますのでここを問題視しています。

今日御説明いただいたほかの事業については、素地ができ上がっている中で様々な事情があって、進めるべきではないと、前向きなとりやめというのと、今回のようにそもそもそのプラットフォームができていないのに進めていったというのは、同じとりやめでも少し違う理解ではないかなと思います。その点について、今後の改善方策についていかがでしょうか。

改善方策としては、※印で書いてあるように、要望だけではなく、整備計画等の計画に位置づけられて事業を実施するということですが、この「地域計画などの策定の目処」として、地域の住民が自らやるということが明確になった、地元からの機運が高まったというのが明確にわかった時点で、進めていくこととなります。