

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成18年度第2回）
議 事 概 要

1 . 日 時 平成18年9月12日(火)13時30分～16時40分

2 . 場 所 名古屋銀行協会 5階大会議室

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、枚田委員
竹内委員、中島委員、林委員、藤田委員、森川委員

中部地方整備局

局長、山口副局長、上田副局長、総務部長、企画部長、建
政部長、河川部長、道路部長、営繕部長、港湾空港部長 他

水資源機構

大藪理事、中部支社長、中部副支社長、徳山ダム建設所長 他

4 . 議事等

- 1) 挨拶 中部地方整備局長
- 2) 平成18年度 第1回委員会の議事概要の確認
- 3) 再評価対象事業の審議
河川事業
天竜川直轄総合水系環境整備事業
道路事業
一般国道246号裾野バイパス
豊橋浜松道路一般国道23号豊橋東バイパス
名豊道路一般国道23号蒲郡バイパス
名豊道路一般国道23号知立バイパス
港湾事業
三河港神野地区多目的国際ターミナル整備事業
- 4) 報告
徳山ダム建設事業に関する報告
- 5) 議事概要の確認、その他

5 . 配付資料

- ・委員会開催資料（委員会議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）
- ・資料 - 1 平成18年度 第1回議事概要
- ・資料 - 2 再評価対象河川事業概要
- ・資料 - 3 再評価対象道路事業概要
- ・資料 - 4 再評価対象港湾事業概要
- ・資料 - 5 天竜川直轄総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 - 6 一般国道246号裾野バイパス 説明資料
- ・資料 - 7 一般国道23号名豊道路 説明資料
- ・資料 - 8 豊橋浜松道路一般国道23号豊橋東バイパス 説明資料
- ・資料 - 9 豊道路一般国道23号蒲郡バイパス 説明資料
- ・資料 - 10 名豊道路一般国道23号知立バイパス 説明資料

- ・資料 11 三河港神野地区多目的国際ターミナル整備事業 説明資料
- ・資料 12 徳山ダム建設事業に関する報告

6. 主な審議結果等

平成18年度 第1回委員会の議事概要が資料 - 1 のとおり確認された。

(1) 河川事業

河川部より説明された河川事業の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

天竜川直轄総合水系環境整備事業 了承

(2) 道路事業

道路部より説明された道路事業4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246号裾野バイパス 了承
- 豊橋浜松道路一般国道23号豊橋東バイパス 了承
- 名豊道路一般国道23号蒲郡バイパス 了承
- 名豊道路一般国道23号知立バイパス 了承

(3) 港湾事業

港湾・空港部より説明された港湾事業の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

三河港神野地区多目的国際ターミナル整備事業 了承

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
河川事業 (天竜川直轄総合水系)	コスト算定の際高水敷の冠水による清掃費用等を維持管理費として考慮してはどうか。	現状でも通常の維持管理費用は考慮しており、頂いたご意見も参考にしていきたい。
	利用推進事業を進めるにあたりワンド等の活用を図ってはどうか。	これまで、地元の方々のご意見やご要望を踏まえ事業を進めてきたが、頂いたご意見も踏まえ、今後も適切に対応していきたい。
	市町村が要望すれば何でも事業化するのか。	市町村や地域からの要望に加えて、治水上の影響や将来計画の有無、実際の利用のされ方等、様々な観点から必要性を検討した上で事業を実施している。
	川の危険性についてどのように考えているのかソフト対策も含めて教えて頂きたい。	河川の利用は自由使用が原則であり、100%危険を取り除くことは不可能であるが、利用者等に雨や水位の情報発信を行うなどの側面支援を行っていきたい。
	事業を評価する視点として、過去に整備した箇所での課題や問題点を踏まえ、流域全体の中で評価することも必要ではないか。	現在の事業評価マニュアルに基づき評価しているところであるが、ご指導を踏まえ評価の視点についても工夫をさせて頂く予定である。
	今後、便益の積み上げについても丁寧に説明された方がよいのではないか。	頂いたご意見も踏まえ、今後も適切に対応していきたい。

<p>道路事業 (全体)</p>	<p>B / Cで説明することに限界があるのであれば、さらに多角的な視点での検討が必要ではないか。</p> <p>今回の名豊道路のように事業実施上は工区で切るのはやむを得ないとしても、評価に当たっては一括して評価することも検討いただきたい。</p> <p>コスト縮減を進めていこうとする仕組みやシステムが必要と思われるが如何か。</p>	<p>B / C以外にも、例えば渋滞ポイントの解消や事故削減、環境改善、地域開発支援等多方面からも道路整備の効果を説明していきたい。</p> <p>今後は、一括での評価も合わせて算出するよう検討していきたい。</p> <p>国全体としてコスト縮減計画を立てて取組みを進めているところであり、今後とも引き続き積極的に推進しなければならないと考えている。</p>
<p>(裾野B P)</p>	<p>4車線化の残区間は地形的にも厳しい所であり、それがB / Cにも影響していると思うが、逆にもう少し早く手を付けるといふ考え方もあると思うが如何か。</p> <p>4車線化することでなくなる防災対策とは何か</p> <p>コスト縮減として示されているものは、当初から考えておくべきことと思われるがいかがか</p>	<p>246号裾野バイパス以外の事業も含めた全体の中でプライオリティを考えて事業を進めてきたところであり、当該区間も早く4車線化を図って、交通の円滑化、災害時の緊急輸送の確保を図ってまいりたいと考えている。</p> <p>危険な場所とは、例えば降雨時に斜面崩落の可能性があるなどの箇所が13箇所あり、4車線化と防災対策を同時に行うことで防災面での危険箇所の解消も図られるということである。</p> <p>一期線を整備した40年頃は原案の方が最良案としていたが、切土法面の地山状況や近年の新技术等を踏まえ、再度、比較検討した結果、防災面やコスト面でも削減を図れることから見直しを行うものである。</p>
<p>港湾事業 (三河港湾)</p>	<p>公共埠頭とはいいながら、利用は数社に限定されているような場合は利用者から費用負担をさせるようなことができないのか。</p> <p>空港の場合、“空港税”というのがあるが港の場合はどうか</p> <p>船舶の大型化が急激に進むといわれている中で、水深的に現状が限界といわれている三河港の役割分担はどう考えているのか</p>	<p>港湾の場合、例えばある企業の専用埠頭に入る船が非常に大きい船で、その通航のためだけに、航路を深く掘らなければならない場合などは負担金をとって整備するという制度もある。三河港の場合はあくまでも複数企業の利用を前提として公共埠頭として整備している。</p> <p>空港税に相当するわけではないが、岸壁使用時に“岸壁使用料”を港湾管理者が徴収するようになっており、この徴収した費用は維持管理等の費用として活用している。</p> <p>名古屋・東京・神戸港などはスーパー中枢港湾として、大型の岸壁整備を進めているが、一方、三河港はアジア向けを対象とした貿易を視野に入れた整備を進めている。</p>

	港湾の場合、他の港を利用する場合と比較して輸送コストの削減等の便益が発生するという説明であったが、その場合他の港での整備を考えたとしても成立するのか。	各港ごとに、本来その港が整備されていれば、取り扱われるべきである貨物量をもとにB/Cを算定しており、港間で荷物を取り合っているわけではない。
--	---	--

7. 報告事項

(1) 徳山ダム建設事業の報告

水資源機構より、徳山ダム建設事業の状況について報告を受けた。

意見・質問	回 答
試験湛水の開始は25日でよいか	予定日周辺の気象状況、河川の流量状況によっては実施日が変更となる場合もある。
試験湛水完了時期は、異常があった場合変更となることもあるか	過去の統計も調査し、シミュレーションした結果で決めている。
当日の不測の事態などの対応はいかがか	地権者の方に対して誠意を持って対応にあたっている。貯水池内の道路などは原則立ち入り禁止の措置を執っているが、その他さまざまな事態を想定して準備を行っている。
移転地の地盤沈下の問題については、すべての方の合意は得られているか 最後まで、誠心誠意事業を進められことを願います。	網代地区、文殊地区毎に、補修前調査を実施するなど、鋭意対応を進めているところである。