

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成19年度第4回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成19年12月25日（火） 13：30～16：00

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、沖野委員、黒田委員、杵田委員、竹内委員、  
中島委員、藤田委員

○中部地方整備局

金井局長、佐原副局長、上田副局長、総務部長、企画部長、  
河川部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長 他

4. 議事

1) 挨拶 中部地方整備局長

2) 平成19年度 第3回委員会の議事概要の確認

3) 対象事業の審議等

①河川事業（再評価）

大井川

鈴鹿川

宮川

②港湾事業（再評価）

下田港防波堤整備事業

③港湾事業（事後評価）

名古屋港弥富ふ頭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（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19年度 第3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・事後評価対象港湾事業概要

・資料 4 大井川 説明資料

・資料 5 鈴鹿川 説明資料

・資料 6 宮川 説明資料

・資料 7 下田港防波堤整備事業 説明資料

・資料 8 名古屋港弥富ふ頭多目的国際ターミナル 説明資料

6. 主な審議結果等

(1) 河川事業（再評価）

○河川部より説明された河川事業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。

大井川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

鈴鹿川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

宮川・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

(2) 港湾事業（再評価）

○港湾空港部より説明された港湾事業1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。

下田港防波堤整備事業・・・・・・・・・・了承

(3) 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。

名古屋港弥富ふ頭多目的国際ターミナル・・・・・・・・了承

(4) 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
河川事業 (全体)	<p>現在の事業進捗を見ると事業全体の完成までに長期間要することとなり、何を目的に毎年の事業量を決定しているのかその考え方があれば教えて欲しい。</p> <p>費用対効果分析の便益において公共土木の比率が高くなっているが治水施設も含まれているのか。また、含まれるとすれば、治水施設は被害の受けやすい状況にあり、被害を受けると復旧費用が発生するため、復旧費用などをコストとして考えていくべきではないか。</p>	<p>河川整備基本方針に基づいた事業の全てを完成させるためには、多大な費用と期間を要することから、現在は戦後最大規模の洪水等に対する被害防止を目的とした河川整備計画を作成し、当面20～30年間に実施する具体的な河川整備の内容を定めている。また、突発的に災害が発生した場合は、再度災害防止を目的に河川激甚災害対策特別緊急事業を5年間で緊急的に実施する等、重点投資により機動的かつ弾力的な対応を行っている。</p> <p>治水経済調査マニュアルによれば、公共土木施設等被害に河川分の被害は見込まないこととしている。その理由として、本マニュアルでは①評価対象期間内(50年間)は、治水施設の機能が完全に発揮され、被害防止便益が毎年、変わらずに発揮していることを想定していること、②河川分の被害を公共土木施設に含めるとした場合、①の想定が変わり、被害防止便益の算定に当たり、治水施設機能の低下を見込む必要があること等の問題があるためである。尚、これらの点については、今後のさらに検討する必要がある。</p>
(大井川)	<p>長島ダムの整備により被害は減少しているのか。</p> <p>利水等で利用された水は利用後、大井川に戻ってくるのか。</p> <p>牛尾山の開削土について、どのような有効利用を図るのか。</p> <p>牛尾山の開削により1km程度の区間において1.4mの水位低減を見込んでいるようだが、この事業によるB/Cはあまり見込めないのではないのか。</p> <p>大井川は流出土砂の多い河川であるため河道掘削は必要な対策であると思うが、きりがなく土砂が堆積するなかで河道掘削は何を基準に計画されているか。</p> <p>前回評価時と今回評価のB/C算出マニュアルが改定されているようだが数値は比較などしても意味のないものと考えてよいのか。</p>	<p>長島ダムは平成13年の供用開始以降、計画規模相当の洪水は発生していないが、これまでに4回の洪水調節を行い、下流域の水位低下効果を確認している。</p> <p>大井川は広域的に水利用が行われてきた歴史があり、農業用水や都市用水として取水された水が川に還元される量は他河川に比べて少ない。</p> <p>土砂については築堤土、岩石については骨材等として利用することを予定し検討している。</p> <p>当該区間での越水が生じた場合、右岸側下流の島田市金谷市街地まで浸水被害が及ぶこととなるため、事業効果は十分にであると認識している。</p> <p>計画高水流量を計画高水位以下で安全に流すために必要な河積を確保するため河道掘削を行うこととしている。大井川は土砂流出が多く、河床変動が大きい河川であるが、海岸への土砂供給も考慮し、掘削の実施に当たってはモニタリングを行いながら進めていきたいと考えている。</p> <p>算出内容を変えたわけではなく、現マニュアルは、東海豪雨による都市型水害の被害実態に合わせて間接被害の算出方法を見直したと聞いている。マニュアルを改訂したことで、より実績に近いもので評価できるようにしたものである。</p>

項目	意見・質問	回答及び対応方針
河川事業 (鈴鹿川・宮川)	河道掘削による環境への影響についてどのように考慮しているのか。また、事業費にどのように反映させているのか。	河道掘削は、環境への影響の軽減を図るためにも水の流れているところを掘削するのではなく、平水位より上を掘削し河積を確保するようにしている。陸上掘削となることから水中掘削よりコストも安くなる。

項目	意見・質問	回答及び対応方針
港湾事業 (下田港)	整備に時間を要しているようだが何が影響しているのか。	当該海域は静穏度が非常に悪く、年間に150日程度しか工事できる日数がない。また、工事の船は準備を含め1週間単位で静穏な日が続かないと出すことができないことなどから時間を要している。
	当該工事は大水深で難しいということも影響しているのか。	大水深での工事であり、“うねり”などの影響を受けやすいため、作業条件が厳しいものとなっている。
	防波堤整備により湾の閉鎖性が強くなるが水質の評価は実施しているのか。	工事着手前から水質・底質・生物環境等の調査は毎年実施しており、現在は悪化の傾向は見られない。今後もモニタリングを継続し工事を実施していく。
	完成時への影響を予測し事前に対策を立てていくことが必要ではないか。	防波堤整備着手前に、現地観測・既往資料により当該水域における水質に関する数値シミュレーションを行っており、特段影響が無いことを確認しているが、今後も環境に配慮し工事を実施していく。
	事業目的に避難港と津波対策の二つがあり当該事業に対する地元の期待はどのようになっているのか。	事業に対する要望を地元から頂いており、特に津波に対する防護効果への期待は大きい。
	避泊できる船舶の大きさはどこまで可能なのか。	500総トンまでを対象としている。
	500総トン以上の船舶は避泊する必要がないということか。	大きな船舶は対波性能がよく荒天時に比較的強いため、荒天時の対応に弱いものを中心に避泊対象の船舶を考えている。
	整備により200haの静穏度が現状よりも向上すると見られる水域ができるのに避泊できる船舶数はなぜ16隻だけなのか。	アンカーを中心として船舶同士が衝突しないような配置、及び海上保安部の船舶の出動時の支障とならないような配置を考慮して、避泊隻数を決めている。
	避泊した場合は停泊料を徴収しているのか。	緊急避難に伴う避泊については、県の条例により利用料金の徴収は免除となっている。
	ケーソンの整備はどうして端から順に進めていかないのか。	工事のしやすさから水深の浅いところから進め工事進捗を図ること、及び船舶の航行に影響を与えないように航路を確保する二つの観点から整備計画を立てている。
1回の荒天時毎に潜在的に避難したい船舶がどれだけあるのか。また、配置計画はそれらを考慮したものとなっているのか。	避泊した船舶の数値は把握できるが、避泊したいのにできなかった船舶の数値はヒアリング等が難しく把握していない。しかしながら、船社からのヒアリング及びアンケートを基に、下田港で最大限避泊できるよう配慮している。	
16隻分の避泊地を整備してもニーズに対応できているのか、現状では判らないということか。	ヒアリングのような形でニーズを具体的に把握はしていないが、避難需要に対し、避泊水域は十分には提供されていないと推計されている。	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
港湾事業 (弥富ふ頭)	現在、水深12mの岸壁となっているが将来16mにする必要はないのか。	弥富ふ頭の岸壁を水深16mにするような要請はないと考えている。また、12m岸壁を16mに作りかえることは構造上の問題から難しい。
	説明においてトランシップが増えているとあったが、完成自動車に限っての説明と考えればよいのか。	そのとおりである。
	ターミナル利用による利用料等の収入はあるのか。	利用者から、岸壁使用料、施設利用料を徴収している。
	便益の算定において、代替港への輸送コストを根拠としているが、もっといろいろな効果もあるのではないか。	ご指摘のとおり効果は他にも多面的にあると思う。しかし、現在のマニュアルにおいては定量的に評価できる手法はこの方法しかない。