

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成20年度第3回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成20年12月16日（火） 13：30～16：10
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、竹内委員、中島委員、  
林（拙）委員、藤田委員  
  
○中部地方整備局  
佐藤局長、富田副局長、荒川副局長、総務部長、企画部長、  
建政部長、河川部長、営繕部長、港湾空港部長 他
4. 議事  
1) 挨拶 中部地方整備局長  
2) 平成20年度 第2回委員会の議事概要の確認  
3) 対象事業の審議等  
○砂防事業（再評価）  
安倍川  
竜西流域  
○公園事業（再評価）  
国営木曾三川公園  
○河川事業（事後評価）  
菊川総合水系環境整備事業  
○港湾事業（事後評価）  
四日市港霞ヶ浦南ふ頭地区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  
（議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図）  
・資料 1 平成20年度 第2回議事概要  
・資料 2 再評価対象砂防事業概要  
・資料 3 再評価対象公園事業概要  
・資料 4 事後評価対象環境整備事業概要  
・資料 5 事後評価対象港湾事業概要  
・資料 6 砂防事業と評価単位  
・資料 7 安倍川（砂防事業） 説明資料  
・資料 8 竜西流域（砂防事業）説明資料  
・資料 9 公園事業の事後評価概要  
・資料 10 国営木曾三川公園 説明資料

- ・資料 1 1 菊川総合水系環境整備事業（河川利用推進）事後評価説明資料
- ・資料 1 2 四日市港霞ヶ浦南ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業(港湾事業)

6. 主な審議結果等

(1) 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（案）については、以下のとおりとする。

安倍川・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 了承  
 竜西流域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 了承

(2) 公園事業（再評価）

○建政部より説明された公園事業 1 件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

国営木曾三川公園・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 了承

(3) 河川事業（事後評価）

○河川部より説明された環境整備事業 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。

菊川総合水系環境整備事業・・・・・・・・・・ 了承

(4) 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。

四日市港霞ヶ浦南ふ頭地区多目的国際ターミナル整備事業・・・・ 了承

(5) 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
砂防事業 (安 倍 川)	氾濫シミュレーションの図で左岸側に氾濫するのは、支川の合流あるいは右岸側が山で市街地側が低くなっているためか。	右岸側は、山付部で氾濫が広がらない地形となっているためである。
	環境に配慮されているが、効果として数字に出るような指標などはマニュアルにあるのか。	環境はあくまで事業の被害低減効果を図る上で配慮する事項であり、マニュアルに指標はない。
	30年間に進める事業において被害を軽減することを整備目標としており適切だと思うが、水系全体では現在被害は起こらないがここを先にやった方がよいということで矛盾するところはないか。	危険渓流の事業としてすぐに人的被害がある危険箇所を押さえた上で、下流への土砂流出を抑制する水系砂防を河川事業とも調整を図り、バランスを取りながら危険度の高いところから整備を進めている。

砂防事業 (安倍川)	<p>前回算定したB/Cは、3.9で今回は3.54となっているが、BをCで割っているので計画が一緒であれば基準を変えてもB/Cは変わらないと思うが、この間で計画の変更があったのか教えていただきたい。</p>	<p>資産や既事業の実績額を精査するなど、マニュアルに沿って計算に用いる数字を精査した結果である。</p>
<p><b>【その他の意見】</b>          氾濫シミュレーションのWITH、WITHOUT比較図があるが、再評価なので残事業の効果比較を示していただくと委員会として判断しやすい。</p>		
(竜西流域)	<p>床固工において生き物に対する配慮や調査をしているのか。</p>	<p>魚道的な斜路工を床固工に設けており、魚の遡上について追跡調査を行っている。</p>
	<p>床固工は将来的には、どのような姿となるのか。</p>	<p>河床が下がらない固定床にしており将来に渡ってその設置高さは維持される。</p>
	<p>小さな落差の低い堰堤があるとそれは土砂で埋まっていって少しずつ河床は滑らかになっていくのか。</p>	<p>大きな土砂がくればおそらくその落差がなくなる形で土砂が堆積すると思われるが、上流の砂防堰堤で調整をしているため大きな土砂はこないと考えている。</p>
	<p>整備が進み安定してきたことにより平成8年には工場立地や、都市化など高度利用が進んでいるとすると想定以上の土砂が来た場合、かえって被害が大きくなることもあり得ると思うが、そういう土地の利用規制は考えているのか、できないということか。</p>	<p>県の砂防課と協力をして土砂災害防止法による区域の指定を行い、開発を抑制したり、ハザードマップを配布することにより危険をお知らせしている。更に駒ヶ根フィールドミュージアムで地域、観光の方々を対象に砂防と地域の関わり合いについて知っていただく防災教育などのソフト対策も重点的に行っている。</p>
(全 体)	<p>砂防事業と評価単位において整備対象土砂量の考え方の説明があるが、生産土砂量、河道調節量それぞれありますけれども、これはどのくらいの時間単位で考えているのか。</p>	<p>安倍川、竜西とも100年に1回程度の豪雨時に発生する崩壊等を対象にした土砂量で計画を立てている。</p>

<p>砂防事業 (全 体)</p>	<p>生産土砂量を見積もっている時間がどれくらいなのか、河道調整量の許容できる範囲はどのくらいで、トータルの許容流砂量はどれくらいの量になるのか。生産土砂量を見積もっている時間、要するに時間が経てば経つほど生産土砂量というのは累加していくものとも考えられる。竜西の場合であれば36災害の規模がだいたい100年に1回と考えるとよいのか。</p> <hr/> <p>生産土砂量の評価というのは総合土砂管理の観点からダムの堆砂とかの問題とかかかわってくるが、河川事業の方から見たときに一貫性が本当にとれているのか。</p> <p>事業全体の事業費と残事業の事業費が1桁違うが、その大きな原因は何か。</p>	<p>100年に1回程度の豪雨時に発生する新規の崩壊土砂量が大変大きな部分を占めている。全体の計画量は、新規の崩壊土砂量として既往災害の崩壊状況から崩壊発生と雨量との関係より100分の1の豪雨時の土砂量を推計し見込み、崩壊はしたが山腹に残っている土砂量についても調査し入れており、崩壊の拡大が予想される見込み量、河道に溜まっている量の4つの量をたして定めている。</p> <p>安倍川の場合はある程度の土砂の流出がなければ河床が維持できないため、生態系なども考慮しながら決める必要があり、検討をしながら実験的に河道の掘削を行い、掘る量が適正であるか、みお筋がしっかり安定したかどうかのモニタリングを行っている。また海岸侵食防止から海に流れる土砂も必要であるため、どのくらい土砂が流れているか基礎的な調査を行っており、総合的な土砂管理のあり方について確定したいと考えている。</p> <p>過去行ったものについては、時間価値の変換としてデフレーターをかけた後に社会的割引率にて現在価値化をしているためである。</p>
<p>公園事業</p>	<p>全国の国営公園利用者数の比較があるが、他の公園の面積はどのくらいなのか。</p>	<p>淀川河川公園が235ha(500万人)、昭和記念公園が約160ha(350万人)開園している。木曾三川公園は無料であること、三大都市圏としてのバックグラウンドから比較的多くの方に(890万人)来ていただいている。</p>

<p>公園事業</p>	<p>施設の利用率を上げるのに苦労しているが、むしろ地元で直接委ねられた方が有効利用できるのではないかという感じもあるが、特に国が整備しなければならない理由はどこにあるのか。</p>	<p>木曾三川は、中部山岳の森から水を発し、肥沃な濃尾平野を形づくり伊勢湾に注いでいる。治水は勿論大事であるが、その恵みが環境や沿線地域の歴史、広域的な流域連携に繋がっている。その恵み、資源を地域の方々により利用、知っていただく場として提示すること、これは非常に狭い地域に留まらず広域的な国土の一環を担うレジャーの場として提供することが木曾三川公園の役割・使命と考えている。その様な観点から、国として広域的に事業を実施すべきと考え、様々な有識者の方々にも検討いただき、自然・歴史・広域の三つのテーマを挙げた木曾三川公園の基本計画の改定を今月まとめたところである。</p>
	<p>現地見学の際に地域の方々の様々なアイデア、ボランティアなど多くの参加があったが、それらをもっと活性化したらよいのではないか。</p>	<p>様々な知恵と工夫を使ってより地域性を持たせ、広域的視点と地域性の両方を考えていきたい。</p>
	<p>競合公園の抽出は10ha以上の運動公園や広域公園だけを誘致圏の中から抽出しているのか。100km円の中に入っているものを抽出しているのか。</p>	<p>現在は、全面供用していないため、最大50kmを誘致圏と考えており、誘致圏の中の10ha以上の都市公園を対象としており、民間の施設などは対象としていない。木曾三川公園と都市公園の競合関係は緑着色の範囲を76の検証対象ゾーンに分けて、市町村単位で中心を市役所として競合公園と木曾三川公園の距離で換算をしている。</p>
	<p>近接の公園であれば競合性もあるが、両方の公園に行きたいというような人を寄せるような効果もあるのではないか。</p>	<p>両方来ている場合もあるとは思いますが、評価としては木曾三川公園に来るという前提で算定を行っている。</p>

公園事業	<p>木曾三川公園は自然・歴史的な魅力、農村的な魅力のみならず、展望タワーなどの人工的な魅力もあるが、これからの整備はどのような考えで進めていくのか。</p>	<p>一番上流側の三派川地区は交通の利便性が良いこともあり広域的な利用が可能な河川環境楽園を高速道路ICと連携するなど人工的な魅力を意識した施設となっているが、今後整備を予定している残りの箇所は自然と親しむゾーンという方向で考えている。いずれにしても木曾三川全体でどういうテーマ性を持って整備していくのかということが重要だと認識している。</p>
<p><b>【その他の意見】</b>  木曾三川公園は国の視点では、広い面積を有する一つの国の財産である都市公園として、きちっと整備していくべきものであり、日本の中でも広大な面積を有する木曾川流域の恵みや災害についての話題などを、広さの実感できるこの場で提供していくことも国としてやる意義があると理解している。</p>		
河川事業	<p>事業着手時と完成後のCVM支払意志額の結果が随分違うのは何か理由があるのか。CVMは、事業前にこの事業ができるのであればいくら支払うか聞くものであり、完成した事業にいくら支払うかと聞いても人間の心情的には、大きな額は出てこないのではないのか。事後評価時にはなじまないのではないのか。</p>	<p>今回は、事前・事後を比較するために同一手法で行っている。相違点は、事前調査は「サイクリングロード」と「川の一里塚」の施設毎に、事後調査は全体での支払意志額を聞いている。今後、いろいろな先生方のご指摘等も踏まえて改善を図ってまいりたい。</p>
<p>直轄の河川には環境整備事業が必ずあるのか。ある程度河川整備が進んで堤防等の安全性が上がった時点で環境整備事業が始まるという理解でよいのか。</p>		
<p>「川の通信簿」において総合成績何星という表現は河川空間満足度の結果だけでなくその他の調査も含めた総合成績と読めてしまうので、水辺の国勢調査等の評価も含めて総合成績とした方が誤解を受けないのではないのか。</p>		
<p>アドバイスありがとうございます。今後、表現の方法等について検討してまいりたい。</p>		

<p>港湾事業</p>	<p>輸送コストの削減におけるWITHOUT時の代替港を衣浦港として試算されているが、何故ここで名古屋港を使わないのか。</p> <p>大規模地震時についても、名古屋港にも耐震強化岸壁があるのに、代替港は何故名古屋港でなく敦賀港なのか。</p>	<p>通常時の代替港としては12mの水深を有する多目的国際ターミナルであることが条件となり、かつ、主要品目が原塩であるため完成自動車のように貨物同士の相性が悪い品目を扱うバースを除外した結果、衣浦港で設定している。大規模地震時は東南海地震を対象に震度6規模が伊勢湾内近隣全ての施設で発生すると想定している。この際、他港の耐震強化岸壁は各背後圏の支援対策として稼働し、四日市港の貨物を受け入れる余力がないという想定で除外した結果、最も近隣で利用可能な敦賀港を設定している。</p>
	<p>現実的に四日市港は、隣接岸壁で完成自動車を扱いながら当該岸壁で原塩を扱っているの、考え方として整合がとれないのではないのか。</p>	<p>四日市港では、隣接岸壁との境界に防塵フェンスを併設するなど、独自の工夫により、それぞれの製品価値を落とさないためのサービスを提供しているものである。</p>
	<p>費用便益の中で東南海地震がこの50年間で必ず起こるという考え方をしているのか。発生確率を加味しているのか。</p>	<p>地震調査研究推進本部から公表された長期評価確率から得られる各年の地震発生確率を加味している。具体的には、耐用年数50年間のうち評価時の2008年から2053年間で0.6回位の発生確率として計算に入れている。</p>