

平成 23 年度第 2 回、第 3 回議事概要 及び 第 6 回議事概要【速報】

平成 23 年度第 2 回 議事概要	・・・・・・・・	1 頁
平成 23 年度第 3 回 議事概要	・・・・・・・・	11 頁
平成 23 年度第 6 回 議事概要【速報】	・・・・・・・・	19 頁

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年8月26日（金）13：30～16：30
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、加藤副委員長、大野委員、杵田委員、竹内委員、
中村委員、藤田委員
 - 中部地方整備局
足立局長、高橋副局長、内海副局長、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、用地部長、
水資源機構中部支社長 他
4. 議事
 - 1) 前回（平成23年度第1回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
 - 近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島
 - 一般国道138号須走道路
 - 一般国道138号御殿場バイパス（西区間）
 - 一般国道302号名古屋環状2号線
 - 庄内川直轄河川改修事業
 - 庄内川特定構造物改築事業（JR新幹線庄内川橋梁）
 - 庄内川総合水系環境整備事業
 - 新丸山ダム建設事業
 - 設楽ダム建設事業
 - 木曾川水系連絡導水路事業

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・資料1 平成23年度 第1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【道路事業】
- ・資料5 再評価に係る資料【河川事業】
- ・資料6 近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島 説明資料
- ・資料7 一般国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間） 説明資料
- ・資料8 一般国道138号須走道路 説明資料
- ・資料9 一般国道138号御殿場バイパス（西区間）説明資料
- ・資料10 一般国道302号名古屋環状2号線 説明資料
- ・資料11 庄内川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料12 庄内川特定構造物改築事業（JR新幹線庄内川橋梁） 説明資料
- ・資料13 庄内川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料14 新丸山ダム建設事業 説明資料
- ・資料15 設楽ダム建設事業 説明資料
- ・資料16 木曾川水系連絡導水路事業 説明資料
- ・参考資料 中部地方整備局管内における「検証対象ダムの再評価」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。

「道路事業」

近畿自動車道 紀勢線 尾鷲北～紀伊長島	.....	了承
一般国道138号須走道路	.....	了承
一般国道138号御殿場バイパス（西区間）	.....	了承
一般国道302号名古屋環状2号線	.....	了承

「河川事業」

庄内川直轄河川改修事業	.....	了承
庄内川特定構造物改築事業（JR新幹線庄内川橋梁）	.....	了承
庄内川総合水系環境整備事業	.....	了承
新丸山ダム建設事業	.....	了承
設楽ダム建設事業	.....	了承
木曾川水系連絡導水路事業	.....	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
近畿 自動車道 紀勢線 尾鷲北～ 紀伊長島	(4頁) 前回評価より便益が増えているが、将来交通需要推計手法の改善による交通量増加が主な原因か。	今年度から、ネットワークの考え方が現在事業化済みの区間だけが完成しているというネットワークに変更になった。前回評価時は高速道路がすべて完成していて紀伊半島の南側を回る交通が多いと予測していた。南側は未事業化の区間が多いため今回評価では名阪国道を經由して南へ下りてくる交通量が増えた。また、供用が2年後に迫っているなのでその関係でも便益が増える。
	便益は何年ぐらいの期間を計上しているのか。	供用後50年間の便益を算出して計上している。
	紀伊半島南側の高速道路が途切れていると想定して50年間の便益を算出した場合、将来南側の高速道路が完成するとこの事業の便益が変化するのはないか。南側の高速道路が完成する段階がいつか来るのであれば、その段階で便益が変化するとして算出しなければおかしいのではなか。	将来交通需要推計が過大ではないかと指摘され、昨年度全国的に見直しを行った。いつできるか分からない道路は除外し、事業化済み区間だけが完成しているネットワークを用いるという結論が示され、今回評価はそれに基づき便益を算出している。
	紀勢線は津波の影響を受けるのか。	(6頁右下グラフ) 赤い線が紀勢線の高さ、青い線が津波浸水高さであり、紀勢線は津波より高い位置にあるので津波の影響を受けない。黒い線の国道42号は津波の影響を受ける。
	津波浸水高は従来の想定高さか。今後見直される可能性はあるのか。	三重県作成の東海・東南海・南海地震による従来の想定高さを表示している。中央防災会議の議論により今後見直されると思われる。
	紀勢線の高さが10m程度の箇所があるが問題ないか。	紀北町の海山という市街地の辺りであり、海からの距離はあるが、中央防災会議の議論を受けて津波高が見直されればチェックを行う。
	(10頁) コスト縮減のため少数主桁にしたと書いてあるが、津波に対する強度などの面では大丈夫か。	少数主桁でも十分な剛性はある。また、津波の影響を受ける箇所ではない。
<p>一般的意見)</p> <p>○現在の便益計算では大都市の渋滞対策の便益が非常に大きく出るため都市のプロジェクトが優先されがちだが、地方に住む人の命に係わる道路の少なくとも二重系までは、より優先的にやる必要があると思う。</p>		

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 138号 須走道路	(資料7、10頁) 観光地とは富士五湖のことか。	富士五湖や登山口など富士山方面と箱根方面がある。
一般国道 138号 御殿場 バイパス (西区間)	観光交通が現道を通り抜けるに使うため非常に混むので、バイパスを設置する意味があるということか。	そのとおりである。
	(資料7、6頁) 御殿場バイパスは用地着手から9年経過して未だ用地取得率が3%しか進捗していないが、完成の見込みはどうなっているのか。	御殿場バイパスは新東名と連結する道路になるので、新東名の整備を睨みながら整備したいと考えている。今年には全面的に用地調査等を行っており、来年から用地買収に入りたいと考えている。
	中央道や東名高速道路が使えなくなった場合の迂回路になるという説明があったが、東富士五湖道路の整備状況はどうなっているのか。	東富士五湖道路は既に供用中であるため、本道路ができればスムーズに行く。
<p>一般的意見)</p> <p>○地震等の大きなダメージがあった場合のリダンダンシー確保は重要であるが、現在の評価手法では定量的評価ができていない。定性的な説明をしていくことも必要と思う。</p>		

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 302号 名古屋 環状2号線	<p>(事業内容の説明に先立ち、残事業の費用対効果算出方法変更について説明が行われた。)</p>	<p>残事業のwithとwithoutの差があるところのみで便益と費用を計上するという原則に則った変更である。従来は、将来にわたって必要となる費用に着目し、既に供用している部分の維持管理費も費用として計上していた。今後は、算定箇所について便益との整合性を図るため、既に供用している部分の維持管理費は計上しない。この考え方に基づくと、今年度第1回の委員会で議論いただいた4事業は、それぞれ残事業の費用対効果が1.5、3.9、1.8、6.5から2.5、4.5、4.1、7.2になる。</p>
	<p>(2頁) 標準断面図で道路が橋桁の上に載った構造のメリットは何か。このような構造が安いのか。</p>	<p>漫画的に書いてるため省略されているが、橋脚と橋桁の間に衝撃や桁の温度差による伸び縮みを吸収する沓というものもある。</p>
	<p>(1頁) 事業の目的に新たな市街地形成の支援と書いてあるが、道路整備により新たに市街地が広がることを支援するという意味か。市街地をダウンサイジングしてインフラを効率的に使おうという流れに反するのではないか。</p>	<p>環状2号は自治体が進めるまちづくりを支援するために、区画整理事業と一体となって整備している</p>
	<p>(7頁) 環状2号整備と市街化の関係について説明がないために、環状2号の周辺で市街化が進んでいるという説明にしかなくてない。市街化が進んだ地域にこのような道路を整備してよいのかという疑問を感じる。</p>	
	<p>(7頁) 沿道に市街地が張り付くことを善しとするイメージになっているが、環状2号は「直交する道路のアクセスをコントロールすることにより、コンパクトに市街地を開発していく」という概念に切り替えなくてはいけないと思う。</p>	<p>本事業は昭和46年に事業化し、市街地の形成を支援することを目的の一つとして整備してきた。(7頁は) これまでの変遷の中で、道路が市街地の骨格を作ってきたのではないかと表現をしている。しかし、人口減少や価値観の変化がある中で、</p>
	<p>勝川駅近くの市街地に環状2号が通っているが、環状2号沿道に住宅整備が進むと旧町並みを壊すのではないかとイメージを与えている。</p>	<p>ご指摘等を踏まえながら、町並みやアクセスのコントロールを調整しながら残事業を整備していきたいと思う。資料の表現については、将来の</p>

<p>ドイツでは大規模な交通施設を整備するときに、地域のアメニティを確保するための遮断緑地確保、アクセス制限、けもの道の復元といったミティゲーション（mitigation：緩和策）を必ず行う。日本でも地域のアメニティが確保されて機能するかどうかを評価しなければいけないと思う。</p>	<p>動向を加味した表現ができるかどうか、検討したい。（7頁の表現について、委員長に相談のうえ修正することとなった。）</p>
<p>大規模な道路を整備すると町並みが分断されるので、市街化地域の形成にはつながらないと思う。大規模な道路は市街化地域の周辺にあるべきであり、市街地の中に造るのであれば地下を通すべきだと思う。従来のように沿道に市街地が広がってガスや水道も延々と広がるという状態は少し考えた方がいいのではないかと思う。</p>	
<p>（7頁）これは30年ぐらい前の時代の効果の書き方であって、今となっては修正しておかないと後々まずいと思う。</p>	
<p>東京では市街化後に用地買収しているが、環状2号は区画整理を進めながら計画的に道路用地を生み出すという賢いやり方をしており評価できる。</p>	
<p>これまで計画的に地域開発を進めてきたので、次にどうしていくかという問題だと思う。</p>	
<p>資料の表現を修正していただければ良いと思う。</p>	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
庄内川 直轄河川 改修事業	庄内川の整備はいつから始まったのか。	昭和初期頃から愛知県による治水対策が進められていた。河川法が昭和40年に施行され、国の整備は昭和44年から始まっている。
庄内川 特定構造物 改築事業 (JR新 幹線庄内 川橋梁)	昭和44年以降庄内川の洪水に対する安全度は飛躍的に良くなったのか。	定量的な数字は無いが、河道掘削や堤防整備等により相当改善されていると認識している。
	(資料11、1～2頁) 過去50年間の洪水を基準に流量を想定しているが、過去50年以前のもの資料として使えないのか。	庄内川では観測史上最大の洪水による流量を想定している。川によっては江戸時代の浸水記録が残っているところもあるが、庄内川は比較的歴史も浅く、記録が残っているか分からない。
	東海豪雨では庄内川の洗堰から新川へ水が流れ込んで新川で破堤したと報道されていたが、庄内川と新川を併せて整備していないのか。	(資料11、5頁右側) 新川は愛知県の事業になるが、庄内川と新川で連携して対策を進めてきた。事業評価は水系単位で評価するため今回は新川の評価はしていない。
	(庄内川と新川は) 相互に関連しているが、流量はどのようになっているのか。	(資料11、5頁右側) 東海豪雨では新川洗堰から新川に270m ³ /s越流した。現在は新川洗堰の改築により新川へは70m ³ /s越流し、200m ³ /sは庄内川が受け持つ。
	(資料11、3頁) 費用対効果分析で総費用1,080億円と書いてあるが、事業着手は何年度か。	事業着手は平成18年である。
	河川整備計画は平成20年策定ということだが、整備計画策定前から事業に着手しているということか。	そのとおりである。
	事業着手からの執行額は残事業費との差額の280億円余りか。	これまでの執行額は約230億円である。
	(資料12、6頁) 特定構造物改築事業の県道枇杷島橋架け替え費用はどの程度か。総費用には河川側負担分だけを計上しているのか。	県道枇杷島橋の架け替え総事業費は140億円ぐらい。道路側と河川側が半々で負担する。総費用には河川側負担分のみ計上している。
	(資料11、9頁) コスト縮減について、建設発生土の処分費が不要になって5億円縮減できたということだが、砂利や土などは市場で売られているので、建設発生土を販売できないのか。	庄内川の河道掘削で発生する土砂は、大部分がシルト分(砂と粘土の中間の粒子の堆積物)であり、再利用しにくい。
一般的意見)		
○安全確保が難しい場所を市街化するにあたっては、洪水被害や洪水被害後の訴訟による社会的コスト等も考慮のうえ、都市計画と連動した開発が必要だと思う。		

○堤防整備や架橋など、川と人の戦いは1,000年以上前から繰り返していると思う。江戸時代の財政でも、治水工事の費用の記録が残っている。B/Cがこうだから必要性があるなどということより、人が住む以上は毎年（治水に）税金をかけなくてはならないという考え方を、もう少し一般の人たちが持っていただけだと感じる。

○どれ程費用をかけて安全確保をしているかという情報を一般の方に公開したうえで、堤防整備等によるミティゲーション（緩和策）ではなく、土地利用見直しなどアダプテーション（適応策）で対応するという段階に入ってきているのではないかと思う。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
庄内川総合 水系環境整 備事業	千曲川では河道掘削を通して本来の多様な自然環境を取り戻す工夫をしている。庄内川の改修事業は大規模なので、河川法に則った生きもの等に優しい工法を工夫して進めていただきたい。	自然への配慮は非常に重要だと考えている。河口部で進めている高潮堤整備はラムサール条約に登録されている藤前干潟の目の前であり、貝やカニなど貴重な生物がいる干潟を乱さないように、治水と自然環境が両立できるよう工夫しながらやってきた。今後も工夫して進めていきたいと考えている。
	(11頁) CVM手法を用いたB/Cで残事業B/Cも記載しているが、支払い意思額の調査でどのように残事業B/Cを算出しているのか。また、庄内川河口部水辺整備は、全体B/Cが8.2で残事業B/Cが95.5と大きく異なるが、何が原因か。	残事業B/Cは、便益は箇所別B/Cと同じ数字を使い、費用は残事業分のみで計算している。庄内川河口部水辺整備は、事業進捗率が95%であることから残事業B/Cが大きくなっている。
	環境教育の場として活用されているという写真が掲載されているが、地元の方が企画したものか。	多くの写真は地元NPOや個人など、川が好きな方々の活動である。
	環境教育の場として定期的に活用されているのは限られた場所なのか。	川に入って遊べる場所は限られてる。下流は河原が広いが、上流では多治見市や土岐市の市街地など限られた場所で川に入って遊んでいる。
	庄内川は環境教育の場として非常に重要かつ有効的な場所だと思う。管理者が積極的に関与してもよいのではないか。	小学校の総合学習の支援など、積極的に関与していきたいと思う。
	CVM手法のアンケートでは環境教育の場としての便益も調査しているのか。	環境教育の場としての便益など個別の調査はしていない。
	環境教育により環境意識が高くなることによって、ゴミの投棄が減少するような効果もあるのではないか。	(15頁下段写真) 庄内川では河口のクリーン大作戦を年間2回行っており、約1,500人の方々に参加していただいている。このような活動をどんどん広げていきたいと思う。
	(26頁) 魚道の整備で今後のフォローアップは必要ないということだが、堰の下に魚がたむろしていないか確認しているのか。また、(15頁) 河口部水辺整備のところにも多くの方が来られるのは良いが、津波などの際に階段で避難ができるのか。	高貝用水堰魚道整備については、整備後の平成19年に調査し、多くの遡上があることを確認している。また、(河口部水辺整備の) 川に入る方々の安全については、従来は簡単には堤防に上れない状況であったが、通路と階段も整備したので、警戒していれば避難できると考えている。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
新丸山ダム 建設事業	(資料15、2頁) 設楽ダムの目的には発電が無いが、今の社会状況を考慮すれば発電は重要なポイントだと思う。発電を行う可能性はないのか。	電気事業者から事業参画の意思表示は無かった。昨今の状況から、発電を行う可能性がゼロとは言えないと思う。
設楽ダム 建設事業	検証が終了するまで新たな段階に入らないことについて、事業評価監視委員会ですれが妥当かどうかを検討するのか。	ダム事業は、概算要求までに次年度の予算の手続きとして3年サイクルで再評価を受けなければいけない。検証中も、従前の要領に基づき再評価を行うこととなっている。
木曾川水系 連絡導水路 事業	(資料14、12頁) 洪水調節を行うには丸山ダムが最適と書いてあるが、どのような理由によるものか。	木曾川はダムが階段状になっており、どのダムを触っても周辺のダムに影響が及ぶことになるが、丸山ダムをかさ上げするのが一番良いということである。
	設楽ダムと木曾川水系導水路は本当に市民の水として必要だという説明であった。今後もその必要性はあるのか。	今回検証において、利水者にダム事業参画継続の意思を確認し、従来どおりということであった。
	検証作業はどのようなものか。	(参考資料、3頁) 検証は、「[オ] 検証対象ダム事業等の点検」で、総事業費や堆砂計画、工期、過去の工事実績など、計画の前提となっているデータ等について、まず点検を行う。その上で、「[カ] 目的別の検討」で、目的別ごとにダム案、ダムを含まない対策案を評価し、最終的には総合的な評価を行って、一つの案に絞り込んでいくということを検証するもの。
	1つの目的だけでなく、コベネフィット(相乗便益)によって2つの目的の両方を達成するというような検証は行っているのか。	検証の進め方は、既存の河川整備計画に位置付けられている目標を達成できるかを目的別に検討し、総合的な評価を行う。
<p>一般的意見)</p> <p>○温暖化対策は、二酸化炭素削減だけでは便益が出ないが、コベネフィット(相乗便益)を評価することにより進展した。予算が限られる中、合理化しながら目的を達成するためには、コベネフィットがどうかというところを評価しないといけないのではないと思う。</p>		

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年9月6日（火） 13：15～15：15
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、加藤副委員長、大野委員、竹内委員、中野委員
中村委員、藤田委員

○中部地方整備局
高橋副局長、内海副局長、総務部長、建政部長、河川部長、
道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長
4. 議事
1) 前回（平成23年度第2回）議事概要
2) 対象事業の審議等
（再評価）
木曾川直轄河川改修事業
長良川直轄河川改修事業
揖斐川直轄河川改修事業
木曾川上流特定構造物改築事業（犀川統合排水機場）
木曾川総合水系環境整備事業
鈴鹿川直轄河川改修事業
雲出川直轄河川改修事業
雲出川特定構造物改築事業（近畿日本鉄道新中村川橋梁）
宮川直轄河川改修事業

5. 配布資料

- ・ 委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・ 資料 1 平成23年度 第2回議事概要【速報】
- ・ 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【河川事業】
- ・ 資料 5 木曾川水系直轄河川事業 説明資料
- ・ 資料 6 木曾川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 7 長良川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 8 揖斐川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 9 木曾川上流特定構造物改築事業（犀川統合排水機場） 説明資料
- ・ 資料 10 木曾川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 11 鈴鹿川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 12 雲出川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 13 雲出川特定構造物改築事業（近畿日本鉄道新中村川橋梁） 説明資料
- ・ 資料 14 宮川直轄河川改修事業 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」

木曾川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
長良川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
揖斐川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
木曾川上流特定構造物改築事業（犀川統合排水機場）	・・・・・・・・	了承
木曾川総合水系環境整備事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
鈴鹿川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
雲出川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
雲出川特定構造物改築事業（近畿日本鉄道新中村川橋梁）	・・・・	了承
宮川直轄河川改修事業	・・・・・・・・・・・・・・・・	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
木曾川 直轄河川 改修事業	(資料5、4頁) B/Cが高く、二つは45を超えている。全国的に見てこれくらいB/Cが高い河川改修事業は幾つぐらいあるのか。	資産の多い流域を抱えている河川で、こういう数字が出ることはあり得ると思う。例えば近畿、関東の主要河川など下流に人口資産が集中するところではこのぐらいの値が出てもおかしくはないと考えている。
長良川 直轄河川 改修事業	全国的に見て河川改修事業のB/Cはどれぐらいの数値が多いのか。	河川によってかなり異なると思う。このぐらい高い値のもあれば、場所によっては10を切るところもあると思う。
揖斐川 直轄河川 改修事業	川の氾濫による被害を少なくするために、堤防を強くするとか、掘削してたくさん水を通すということはよく分かる。一方、昔の人の知恵だと、川が毎年氾濫するのは当たり前で、家や田んぼを守るためにどうやって早く水を流すかということを行ってきたと思う。だから、氾濫したときの被害を小さくするために、都市計画的なことや農業的なことなどとも協力していけたらいいのではないかという感想を持った。	地形条件のようなものを事前に情報提供していざというときの避難などに役立てるという方法、地方部では資産のあるところだけを輪中堤のようなもので守るやり方、氾濫域については災害危険区域の指定等に基づいて新たな資産は設けないような工夫をしているところもある。地域の特性を踏まえてしっかりやっつけていかなければいけないと考えている。
木曾川上流 特定構造物 改築事業 (犀川統合 排水機場)	(資料5、19頁) 県の意見で、コスト縮減と地震対策について言われている。今の社会情勢を考えると、そういうところも念頭に置いていかなければいけないと思う。(資料5、14頁) 既設構造物を活用して地盤改良するのは良いことだと思うが、地盤改良のイメージがよく分からない。上の既設堤防はそのままにして、下の地盤を改良しているということか。	高潮堤防を造る場所に既設の樋管があり、樋管の上に堤防を築堤すると重みによって樋管に力がかかりすぎるといった問題があった。樋管の下の地盤を補強するか、樋管自体を補強するか、樋管を新設するという方法が考えられた。従来工法では、樋管周辺の状態に関わりなく直線状に削孔して地盤を改良することしかできなかったが、今回は、樋管の下に沿って曲がって削孔できる新工法により地盤を改良し補強した。
	(資料4、2-4頁) 氾濫ブロックはどのように決められるのか。	氾濫ブロックは、氾濫原の地形を見て、支川や二線堤の存否、山付き(川の片岸が山地になっている場所)のところ等氾濫が止まるような地形であるかを見てブロックを分割している。
	木曾川左岸の氾濫ブロックは、平地でも細かく分かれているが、河川のところで分かれているのか。	河川のところで分かれている。

<p>氾濫ブロックを変えると便益に大きな変化が出るのか。</p>	<p>感度分析はしていない。</p>
<p>便益の内訳で一番大きい公共土木施設等被害削減の便益は、一律一般資産被害の1.69倍程になっている。これは、公共土木施設等の被害が分からなければ1.69を掛けなさいというマニュアルになっているためだと思うが、地域的に全国平均よりも公共土木施設が多いとか少ないとか検討はしているのか。</p>	<p>具体的に定量的な比較はしていない。定性的には全国の平均的なケースだと考えている。公共土木施設がどの程度被害を受けるかを推測することは難しいため、全国的に社会資本関連の被害データを収集し、平均的な値を決めて算出する方法が従来から取られていると認識している。</p>
<p>公共土木施設とは何か。</p>	<p>堤防、橋、道路等いわゆる社会資本全体である。</p>
<p>一般的意見)</p> <p>○ 河川改修事業のように横並びで比べられる事業については、B/Cが極度に高いところには重点的に予算を配分し、後は均等的にやるという予算配分方式を考える必要があるのではないかと思う。その点について本省とも協議していただきたいと思う。</p> <p>○ 費用便益の比だけで順位を付けるということだけではなく、人口の少ない地方の人々の基本的な生命権や基本的人権などを最低限どこまで守るかを押さえた後で、B/Cが高いところを優先的にやっていくという、組み合わせを考える必要があるのではと思う。</p> <p>○ アダプテーション（適応策）という視点も重要。予算には限界があるので、どこに住んでいる人も全部守りますということとはできない。堤防というインフラをいかに効率よく造るか、それでもうまくいかないときにどのように撤退するかといった社会的な合意をしていく必要がある。事業評価監視委員会での対面しての議論ではなく、少人数のチームで検討することを整備局で考えていただきたい。</p>	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
木曾川 総合水系 環境整備 事業	環境整備事業と河川改修事業が場所的に重なっているところはどれぐらいあるのか。	長良川の忠節自然再生事業が河道掘削による河川改修事業と、杭瀬川の自然再生事業が河川改修事業と重なっている。
	環境整備事業と河川改修事業が重なるところでコーディネートすると予算の節約になるとか、考えているか。	例えば杭瀬川では、自然再生できるような掘削方法で河川改修事業を行い、自然再生の効果を出すという調整をしている。
	河川のどこで水辺整備事業や自然再生事業を実施するかというのは、どのように決定されるのか。地元住民の要望なのか、あるいは河川管理者が地元住民に話を持っていくのか。	地元住民の要望を踏まえて河川管理者が判断しているが、その際、自然環境の状況などを考えて選定している。現在は、自然再生計画を作って、それに基づいて事業を進めている。
	河川的环境は洪水などによって変わるし、放っておくと植物がどんどん大きくなるので、自然再生事業は長期的な変化を見ないと、事業の効果がどのくらいあったのか評価できないのではないか。	川の中の状況はいろいろな要素で時々刻々変化する。評価はその時々々の状況を踏まえて評価している。
	(自然再生事業は) ある程度の期間を見ないと事業の効果は見えてこないと思う。	(資料10、22頁) 例えば下流部自然再生事業は、ヨシ原や干潟の再生という長期的な事業だが、10年ぐらいたって事業の効果が見えてきた。事業後もモニタリングし、その状況を見て必要であればまた対策をやっていきたい。
	せっきく造っても洪水ですぐに駄目になる事業もある。そのようなことも考慮して、ある程度長期間の中で評価していく必要があると思う。	自然の外力による変化や川の特性も踏まえて事業を行い、維持管理の中でしっかりフォローアップしていきたいと考えている。
	コンクリートの三面張りで放置されてはかなわないという現代人のニーズからやっており、自然再生事業を無駄として片付けるわけにはいかない。そのあたりも含めた整理が必要と思う。	自然再生事業については、インパクトとレスポンスを明確にして基礎的なデータやそれぞれの河川毎の調査結果を総合して検討を行っている。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
鈴鹿川 直轄河川 改修事業	(資料11、4頁)「目標とする規模の洪水発生時の被害が大幅に減少する」と書かれているが、工事終了後も浸水の危険性のある場所が残るのか。	上流部においては若干浸水する場所が残る。例えば宅地防災的な機能や、少し浸水も許容しながらといった対策も含めて、今後関係機関等と調整をしていく必要があると思っている。どのような対策をするか河川整備計画策定作業の中で議論していきたいと思っている。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
雲出川 直轄河川 改修事業	(資料13、近畿日本鉄道新中村川橋梁) 工事の費用は、近鉄と国費の負担割合をどのように算定するのか。	今回の事業は河川側が主に費用を負担している。近鉄側は完成後の減価償却分を負担している。
雲出川 特定構造物 改築事業 (近畿日本 鉄道新中村 川橋梁)	(費用負担割合の) 基本的な考え方としては、近鉄が造ったときは流水の障害になるという発想がないまま建設が認められ、河川の考え方が変わって流水の障害になるかもしれないので改修するという考え方か。	今回近鉄側としては新たに対応しなければいけない理由はない。河川側の理由ということで基本的には河川側で負担している。
	(資料12、7頁) 川の形が分かりにくい、左側の波瀬川と雲出川は近いところを二つの川が流れているのか。	波瀬川と雲出川が少し分かれて流れている。
	河川改修事業をやることによって、例えば子どもたちが泳いだり飛び込んだりする自然の川が少し危険になるという場所はないのか。	河道掘削などをやる際には、利用状況なども含めて調整している。現在より危険になるといったことはないと思っている。
	(資料12、9頁) コスト削減のために掘削土を有効活用と書いてあるが、具体的にどのようなことか。購入土と掘削土を混ぜて売るといった意味か。	築堤材料として購入土と掘削土を混ぜて粒径を調整して築堤に使っている。
	(資料12、9頁) 洪水調整施設とは、洪水にならないときには田畑として使われるのか。	現状は田畑として使われているため、洪水調節施設となった場合にも田畑として使われることが考えられる。
	(洪水で) 水がかぶって作物が駄目になることについての費用負担はどうなるのか。	遊水地の土地の取扱いについては、幾つか考え方があり、用地を買ってしまうことにより耕作を廃止していただく方法、あるいは地役権補償を実施したうえで水がかぶることを承知していただいて耕作する方法というやり方がある。今後の調整によると思っている。
	(田畑を洪水調整施設とする) 事例はたくさんあるのか。	例えば遊水地では、もともと遊水的な機能を持っているところを積極的に遊水地として使うという事例は、全国的に見ると結構ある。代表的な例は関東では利根川の渡良瀬遊水池。中部では庄内川の小田井遊水池などの例がある。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
宮川 直轄河川 改修事業	床上浸水対策特別緊急事業はどういった内容の工事を行ったのか。	(8頁右下) 緑の線で示している堤防・護岸の整備、茶色で示している河道の掘削、赤い点で示している樋門・樋管の整備を事業内容としている。
	(床上浸水対策特別緊急事業の箇所は) 以前は無堤ではなくて堤防が小さかったのか。	ほとんどが無堤の地域であり、それで浸水被害が発生していたということである。
	今回挙がっている堤防の区間は(床上浸水対策特別緊急事業の) 下流部分になるのか。	(資料14、10頁) 床上浸水対策特別緊急事業の下流側で少し堤防断面拡幅等が必要な状況である。
	宮川でも木曾川水系でも戦後最大洪水と同規模の洪水を安全に流下させることを目標としているが、一番厳しくやっているところではどれくらいの規模を目標にしているのか。	河川の重要度に応じて目標を決めている。一番安全度が高いのは大体200年に一度程度である。例えば関東の利根川や、中部の庄内川などは200年に一度、その他の一級河川の場合は河川の規模や想定被害に応じて150年に一度とか100年に一度ということで、将来の目標を決めている。一遍に200年に一度の規模へ対応という整備は、費用や概ね30年間の整備内容からみると無理な目標となるので、大河川の場合概ね30～50年に一度程度の目標を持って整備している事例が多い。
	例えば利根川を例にとると、既にできている整備では大体何年に一度の洪水に対応できるのか。	おおむね30～50年に一度の洪水に対応できるぐらいと聞いている。
	利根川の既にできている整備が30～50年に一度の洪水に対応できるぐらいということは、段階的に戦後最大洪水と同規模の洪水を安全に流下させるという目標は、かなり高い目標では。	200年に1度の洪水がたまたま戦後にあれば、それが戦後最大洪水だが、たまたま戦後最大洪水が30年に1度の洪水という場合もあるので、一言に「戦後最大洪水」と言っても単純ではない。

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第6回）

議 事 概 要【速報】

1. 日 時 平成23年11月1日（火）13：30～16：00
2. 場 所 ホテル名古屋ガーデンパレス 3階 葵の間
3. 出席者
○事業評価監視委員
林委員長、加藤副委員長、大野委員、杵田委員、
竹内委員、中島委員、藤田委員

○中部地方整備局
足立局長、内海副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、営繕部長、用地部長 他
4. 議事
 - 1) 前回（平成23年度第5回）議事概要
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
安倍川直轄河川改修事業
安倍川総合水系環境整備事業
一般国道21号 関ヶ原バイパス
一般国道41号 美濃加茂バイパス
一般国道25号 名阪道路
（事後評価）
浜松地方合同庁舎
大井川総合水系環境整備事業
 - 3) 報告
大井川水系直轄河川改修事業

5. 配布資料

- ・ 委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・ 資料1 平成23年度 第5回議事概要【速報】
- ・ 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 再評価に係る資料【道路関係】
- ・ 資料6 事後評価に係る資料【官庁営繕関係】
- ・ 資料7 事後評価に係る資料【河川関係】
- ・ 資料8 安倍川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料9 安倍川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料10 一般国道21号 関ヶ原バイパス 説明資料
- ・ 資料11 一般国道41号 美濃加茂バイパス 説明資料
- ・ 資料12 一般国道25号 名阪道路 説明資料
- ・ 資料13 浜松地方合同庁舎 説明資料
- ・ 資料14 大井川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料15 大井川直轄河川改修事業 報告資料
- ・ 参考資料 河川事業の事業評価について

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。

【河川事業】

安倍川直轄河川改修事業 了承
安倍川総合水系環境整備事業 了承

【道路事業】

一般国道21号 関ヶ原バイパス 了承
一般国道41号 美濃加茂バイパス 了承
一般国道25号 名阪道路 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。

【官庁営繕事業】

浜松地方合同庁舎 継続審議

【河川事業】

大井川総合水系環境整備事業 了承

3) 下記事業について報告を受けた。

【河川事業】

大井川直轄河川改修事業

以上