

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第8回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年12月27日（火）14:00～15:00
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、杵田委員、竹内委員、中島委員、
中野委員、藤田委員、八嶋委員
 - 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、
建政部長、河川部長、営繕部長、用地部長 他
4. 議事
 - 1) 平成23年度第7回議事概要【速報】確認
 - 2) 対象事業の審議等
(再評価)
豊川直轄河川改修事業
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島)
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7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 豊川直轄河川改修事業 説明資料
 - ・資料7 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島) 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】
豊川直轄河川改修事業 了承
 - 【道路事業】
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古屋西～飛島) . . . 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
豊川 直轄河川 改修事業	(資料6、7頁) 計画では、四つある霞はなくなるのか。	一番下流の牛川霞は堤防で閉め切るが、残り三つの霞は小堤を作り浸水頻度を低減させるような対策を考えている。
	霞の貯水効果と設楽ダムの貯水効果はどちらが大きいのか。	設楽ダムの方が容量的に大きい。
	霞を閉めた後の土地はどのように使われているのか。	霞を閉めた後は市街地や農地など通常の土地利用がなされている。
	危険が減ったからといって市街地になるのはまずいと思う。用途制限等と連動しながら進めないといけないと思う。	河川整備計画では、三つの霞に小堤を整備するに当たり、土地利用規制と併せて進めることとされており、関係自治体と協議しながら進めていきたいと考えている。
	建築基準法第39条に基づく建築規制は条例で決めないと駄目なので、国と地方公共団体が一体となってコントロールすることが非常に大事だと思う。	建築基準法に基づく災害危険区域に指定すると建物を規制することが可能である。市町村長の権限で行うものである。
	(3頁) 牛川霞は築堤を行って、他の三つは浸水頻度を軽減させるために小堤の設置を行うということか。	そのとおりである。
	牛川霞に小堤を設置した方がコスト的にも安く済むのであれば、そちらの方がいいような気もするが、牛川霞と他の霞の差は何か。	霞堤は洪水時にある程度貯留効果を発揮しており、霞堤を閉めると河川に負担がかかる。牛川霞は一番下流で、その下流は十分な流下能力があるので閉め切れる。下条・賀茂・金沢は閉め切ってしまうと下流に負担がかかるので、下流に負担をかけない範囲で小堤を整備する。
	牛川霞を小堤の設置だけで終わらせれば、コスト節減につながるのではないか。	コストは低く抑えられるが、計画目標の洪水に対する浸水は解消しないことになる。
	霞堤がある状態で利用されているのか。	霞堤の中には農地のままではなく、一部土地利用されている所もある。
	(6頁) 河川改修後は左岸側だけに氾濫域が残る。地形条件などにもよるが、しっかりした議論が必要と思う。社会の現状と将来を考えると、危ない所に進出することは発展とは全く逆である。	上流の三つの霞では、浸水頻度を低減するために堤防を少し高くして、計画規模の洪水が来れば一部あふれる前提で計画している。現状の土地利用、効果、地域の意見も入れながら、こういう形になっている。
		下流の牛川霞は大学が設置されている所もあり、土地利用も進んでいることもあるため、閉め切る計画としている。

<p>(2頁) 昭和と平成で被害状況が大きく違っているが、明確な理由があるのか。</p>	<p>被害の内容は自治体ごとに集計しており、必ずしも豊川だけの被害ではなく、ほかの河川の被害も含まれている。豊川においては河川改修を進めているので、それに基づき被害は軽減している。</p>
<p>平成になって急に被害が少なくなった理由は分からないのか。</p>	<p>今後検討させていただく。</p>
<p>効果がよく分かるような範囲を定義してデータを出してもらわないといけない。範囲が分からないデータを出しても意味がない。</p>	<p>従来耐震対策に基づいて評価している。今後中央防災会議等で検討が進み、新しい地震外力といったものが設定されると、全体的に見直して対策が必要な場合も出てくると考えている。</p>
<p>(8頁) 東日本大震災を受けていろいろ検討されていると思うが、そういったものが入った評価の見直しになっているのか。社会はもう外力の見直しの下でのプロジェクトを要求していると思う。</p>	<p>今は現在の想定に基づいて耐震補強する計画になっている。震源域を拡大した形の検討もされており、ハードとソフト併せて検討することとなる。その中で計画の見直しということになれば、その妥当性の確認が必要になってくると思うが、それは今後の課題である。</p>
<p>外力の見直しに基づいた新たなB/Cは事業評価で議論するという理解でよいか。</p>	<p>河川整備計画の目標年度は策定から概ね30年。今は10年過ぎたのであと20年ぐらいという状況である。</p>
<p>震災のデータによって基準を変えるというのはまだ時間がかかると思う。そのときは全プロジェクトについて何か見直しがあるかもしれない。</p>	<p>河川整備計画については定期的に点検し、洪水発生状況や流域の状況が変われば、見直している。</p>
<p>(7頁) 10年で23%の進捗率。10年も置かずたびたび浸水しているが、完成年度はいつをめどに考えているのか。</p>	<p>財政状況も限られているので、効果の高いものから選別してやっていく。コスト削減などできるだけ効率的に進めていく方策をこれからも模索していく。</p>
<p>これからピッチを上げることか。</p>	<p>一般的意見) ○インフラ整備と土地利用撤退のコストはどちらが大きいのかも明示していく時代ではないかと思う。河川全体の問題だと思うので本省の方でも検討する必要があると思う。 ○将来メンテナンスが可能でコストが低いやり方の技術的な開発は、もっとやらなければいけないと思う。 ○(河川整備と土地利用を) 一体的に考えられるような評価方式へさらに改良していただきたいと思う。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線 (名古屋西～飛島)	(資料7、4頁) 事業の進捗状況で用地取得がゼロとなっているが、大きな面積ではないということか。	伊勢湾岸自動車道と名古屋環状2号線の接続部分である飛島ジャンクションの一部の用地がまだ未取得であり、現地の方々のご理解を得ながら事業を進めたいと思っている。大半の用地取得は国道302号の事業で完了している。 ----- 具体的には用地費は10億円ほどである。
	(5頁) 交通渋滞の理由が、愛知県は自動車保有台数が多く交通手段の中で自家用車を使う割合が高いといいながら、物流交通が集中して混雑しているというのは、どう整理しているのか分からない。	道路利用には一般と物流の2種類ある。自動車保有台数や交通機関分担率は全般的な話を述べている。その上で特に名古屋港を起点とする物流交通に起因した渋滞を解消したいということを述べている。
	国道302号が暫定2車線から4車線になれば、渋滞がかなり緩和されると思う。近畿自動車道伊勢線が必要だという説得性が伝わってこない。	例えば渋滞損失時間の削減効果を12%と算定しているが、これは国道302号が4車化された後の状態でさらに高速道路を造るとこれだけ低減するというもの。また、使われ方も異なる道路として両方の道路が必要と考えている。
	物流のOD (Origin-Destination: 起終点) がどうなっているかという情報があると分かりやすいのではないか。今なぜ物流かというところを今後も補強していってほしい。	(6頁、右側) 飛島ふ頭利用コンテナ輸送車の利用ルートと発着地分布を今の時点で調べている。例えば大きな青い丸は4000車両ぐらい飛島ふ頭から出ていく。引き続き調べて補充していきたいと思う。
<p>一般的意見)</p> <p>○災害時のBCP (business continuity plan: 事業継続計画) の話だが、自動車産業などは3カ月ぐらい止まってしまうと、(海外企業に市場を奪われ) 一時止まるだけでなく産業が要らなくなるという事態が起こるのではないかと思う。産業のBCP的な視点を評価の所へ書いておくといいと思う。</p>		