

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 24 年度第 3 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 24 年 10 月 31 日（水） 15 : 00 ~ 17 : 45

2. 場 所 名古屋銀行協会 5 階大ホール

3. 出席者

○事業評価監視委員

林委員長、八嶋副委員長、大久保委員、葛葉委員、樹神委員
雑賀委員、中野委員

○中部地方整備局

梅山局長、山根副局長、渡辺副局長、総務部長、企画部長、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) 対象事業の審議等

（再評価）

清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業

一般国道 1 号 静清バイパス

一般国道 21 号 坂祝バイパス

一般国道 41 号 石浦バイパス

天竜川直轄河川改修事業

天竜川総合水系環境整備事業

宮川総合水系環境整備事業

木曽川水系直轄砂防事業

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 - 1 再評価に係る県知事等意見
- ・ 資料 1 - 2 平成 24 年度 第 2 回議事概要【速報】確認
- ・ 資料 2 対応方針一覧表
- ・ 資料 3 再評価に係る資料【港湾関係】
- ・ 資料 4 再評価に係る資料【道路関係】
- ・ 資料 5 再評価に係る資料【河川関係】
- ・ 資料 6 清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業 説明資料
- ・ 資料 7 一般国道 1 号 静清バイパス 説明資料
- ・ 資料 8 一般国道 21 号 坂祝バイパス 説明資料
- ・ 資料 9 一般国道 41 号 石浦バイパス 説明資料
- ・ 資料 10 天竜川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料 11 天竜川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 12 宮川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・ 資料 13 木曽川水系直轄砂防事業 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。

【港湾整備事業】

清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業 ・ ・ ・ ・ ・ 了承

【道路事業】

一般国道 1 号 静清バイパス ・ ・ ・ ・ ・ 了承

一般国道 21 号 坂祝バイパス ・ ・ ・ ・ ・ 了承

一般国道 41 号 石浦バイパス

【河川事業】

天竜川直轄河川改修事業 ・ ・ ・ ・ ・ 了承

天竜川総合水系環境整備事業 ・ ・ ・ ・ ・ 了承

宮川総合水系環境整備事業 ・ ・ ・ ・ ・ 了承

木曾川水系直轄砂防事業 ・ ・ ・ ・ ・ 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
清水港新興津地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業	ある一部の企業がプラスになることを、国がお金を使ってやることに對して、便益を計算するときに、整合性のある答えはありますか。	港湾は、船会社・輸送業者が利用している。 結果的に、全ての荷主企業のコストに反映されるため、国民経済的に全体のコストが削減される。
	防波堤の津波に対する備えは、検討する必要はないという理解でよろしいか。	防波堤は、津波を遡減する効果があるため、地震や津波の後に緊急物資輸送、復旧物資の輸送ができる。 防波堤には、一定の効果があるが、計算方法が定まっていない。 津波に対して防波堤が粘り強く効果を発揮する面については、今後の検討課題である。
	ターミナル整備事業は、岸壁や防波堤だけではなく、その周辺の道路、荷下ろしの場所が必要である。 背後の幹線道路との組み合わせでどういう評価になるのか。 地震により岸壁自体はもつが、その周りの構造物や機能が損なわれる可能性がある。 東日本大震災を経験し、残事業の考え方が、従前の考え方と変わってもコンセンサスは得られると思われる。	この事業の構成要素については、資料 6 の 2 ページにあり、埠頭用地と背後の幹線道路に至るまでの臨港道路については、トータルで評価を行っている。 ご指摘いただいた背後の幹線道路と組み合わせて評価を行うことについては、今後の課題である。

	資料 6 6 ページに代替港とあるが、清水港、三河港、衣浦港では、代替機能は果たせないのか。	現在、整備している岸壁は水深 15m であり、大型船を対象としている。大型船が停泊出来る名古屋港、御前崎港、東京港を代替港として設定した。
	大型船が入るところ、入らないところは、どういう政策で決められているのですか。 また、整備計画はありますか。	どのような岸壁を造るか、水深をどうするかについては、需要を勘案し、実際どのような船舶が入船するか考慮のうえ、それぞれの港湾において、港湾計画を定め、水深等の規模を定めている。 清水港では、水深 15m で整備を進めているところである。 近隣では名古屋港、東京港といったところに同等規模の岸壁が備わっているので、代替港として設定している。
	震災の規模と震災の発生確率にどういうものを使っておられるのでしょうか。	東海地震を対象に発生確率を考慮し、各年度の災害回避効果を算出している。 平均活動間隔は、118 年程度の設定である。

一般的意見)

○今の評価方式では、ある区間だけ、ある施設だけという評価になっている。連動してどう働くかということも考慮するべきである。今後方式として考える必要がある。

○想定される大規模地震の発生に伴って広範囲が被災し、名古屋港、三河港、東京港が駄目になったときの代替港を考えておく必要があるのではないか。東京港、清水港、三河港、名古屋港が連動してどう働くかということについても検討するべきである。

○日本やアジアに来る豪華客船の大型化に港が対応していない状況があるので、少しゆとりのある港を造ることを前提に入れるべきである。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 1 号 静岡バイパス	清水立体の整備が本事業の重要なところだと思いますが、あまり進んでいない。 もっと早くできないのですか。	清水立体の部分は一番重要だからこそ、最初に平面として供用した。 まずはつなげるということを先行した結果、清水立体は最後の方になっている。
	清水立体は残事業でやる方向ではあるのですか。	これは大事だと思っておりまので、ぜひやっていきたいと思っている。
	事業を行うことにより、事業区間以外にも波及効果があるのではないか。	整備を行うことによって±10%以上交通量が変化するような所の便益は拾って計算しているので、事業区間だけではなく、現道の 1 号の交通渋滞が緩和されるといった効果も含まれたものになっている。

一般的意見) 特になし。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 21 号 坂祝バイパス	資料 8 7 ページ評価の視点「地域経済活性化の支援」ですが、この道路ができるとどういう意味で活性化になるのでしょうか。	地域沿線の工業地帯が、安定的な工業地帯として立地条件が恵まれていますので、雇用創出等を通じて地域の活性化を行われると考えている。
	実際に道路が悪くて、企業が来ないことはあるのですか。	昨年の災害では 13 時間の交通遮断が行われたので、原材料や製品が時間通りに出荷できないことがあった。 道路ができることにより、安定的に供給が可能になり、企業の安定的な経営につながる。
	地域経済活性化と安定的な経営は一緒ですか。安定的経営と地域活性化がなかなか結びつかない。	資料 8 7 ページですが、坂祝町の都市計画マスタープランがあり、道路の計画に併せて交通軸としてとらえ、それぞれのゾーンを分けて街づくりをすすめているところである。 こういったものを含めて地域の活性化に寄与すると考えている。
	活性化というと、産業別に言うと、3 次産業的に影響があると思うのですが、その辺はどうやって分析しているのですか。	

	定形の便益があつて、費用便益比を出しており、都市マスに整合しているかは別の話で、基本的には整合していなければならない。 ここでは大丈夫だということを補足的に語っているという理解でよろしいか。	B/Cは走行時間短縮、走行経費、交通事故減少便益という定量化できる指標で出しており、定住促進のような定量化できない部分の効果もある。 今後定量的に把握できれば評価するが、現段階で定量化できる部分だけで評価した。
	立地してくる業種が違ってくるとか、高齢化によりユーザーが変わるなど、時間短縮便益にかかってくる係数が違うはずである。 その辺も改善しないといけないのではないか。 評価方法についてきめ細やかにやらなくてはいけないのですが、本省の方は検討をしているのでしょうか。	地域活性化について、外国でやっている情報を集めて整理している。 ただしB/Cとして積み上げるまでにはなっておらず、あくまで参考資料的に勉強し照会しているレベルである。
	資料 8 6 ページについて災害に強い機能と強調されているが、費用便益に反映されるとよい。 災害時に安全に行けることは強調すべきである。	そのとおり、参考にさせていただく。

一般的意見)

○道路が整備されることにより、住民や通過する個人ベースで、どのくらいその人の生活の満足感が上がった等を測らず、「地域活性化」と一言で言うてしまうのは良くない。クオリティ・オブ・ライフを計算する必要があるのではないか。

○EUのプロジェクトの評価は、雇用が何人増えるかを重要視している。高齢化率が高い日本でこそ実施すべき評価手法ではないか。

項 目	項 目	回答及び対応方針
一般国道 41 号 石浦バイパス	トンネルの土の処理はどうされているのでしょうか。 コスト縮減に「盛土ポケット」として利用とあるが、最初から造ろうとしているのですか。	もともとそんなに量はなく、現道からバイパスに移行するとき、分離するところを埋めている。
	多くの量の残土は使い切れていないのですね。 何か利用計画はないのでしょうか。	トンネルをほかの事業で掘っているので、トンネルズリをほかの事業に活用することを考えている。
	資料 9 1・10 ページの図中で、完成したらどういうルートになるか書いてあるのですか。 現道とか新設すべきバイパスと書いておかないと不親切ではないか。	わかりました。 (指摘を踏まえ、HPアップ資料については、修正版に差し替え)

一般的意見) 特になし。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
天竜川直轄河川改修事業	資料 10 2・3 ページの表によると、昭和 58 年、平成 18 年と同規模の洪水が起きても洪水を安全に流下させるとあるが、この数字を見ると少し余裕をもって、目標設定しているのか。	2 ページには実績流量として過去に起こった記録をそのまま書いている。実際のところ、上流側と下流側で降雨パターンが違っている。 流域全体では年超過確率 50 分の 1 でどれくらいの流量になるか計算を行い、目標流量を設定している。 「ダム戻し流量」とはダムで調節した流量は把握できるので、その分を戻したものが数字の括弧に入っている。 実際は、氾濫した水を氾濫させずに流すと下流にどんどん負担がかかるので、そのことを見越した数値目標を河川整備計画に上立てている。
	この数字は実績に近いものととらえてよいか。	そのとおりである。
	過去にそういった水害が起きると、必ず国は想定を越えた雨が降ったということになるが、過去の実績だけで数値目標は足りるのか。	河川整備基本方針で目標とする規模の雨に対応できる川を造っていくのが、河川計画の基本的な流れである。 その実現が短期的に出来ないため、段階的整備として河川整備計画では戦後最大規模を目安にしているのが実態である。 今回天竜川の河川整備計画は、戦後最大を目標にしているが、整備途上においては、目標流量に対応できない。よって段階的な数値目標として対応していくことになる。
	河川整備基本方針では、100 年となっているのか。	天竜川水系河川整備基本方針は、上流域は年超過確率が 100 分の 1、下流域は 150 分の 1 の計画となっている。
	100 年とすると、その 100 年が戦後最大規模に相当するので、耐えられるように国土交通省が責任を持って造るが、それを越えたものは、ソフト的なもので対応すると宣言しているということか。 要するに 100 年よりも強い雨、200 年とか 300 年の雨が降ることもあり得ることを国土交通省は知っているが、そのことを世間では「想定外」という変な言い方になっている。 100 年規模以上のことは、ほかで対応するということか。	河川整備基本方針の目標は、年超過確率 100 分の 1、150 分の 1 であるが、河川整備計画の目標ではない。 河川整備計画の目標としては、年超過確率 50 分の 1 といった形になる。 確率表現をすることは、それ以上のことが起こることは、我々も認識した上で、災害対応の準備をしていくことになる。

	上流の方では川下りやラフティングが行われているが、河川整備をすすめることによって、面白くない川になってしまいうことはないか。	天竜川上流地域については、景観形成の学識経験者、地元協議会のご意見を聞きながら、事業を慎重にすすめている。
	堤防の形状は、いろいろ検討されているのか。	日本の場合、土砂が多い風土であるため、土で堤防を造ることを基本としている。
	オランダでは国土の3分の1が海面下にあるため、破堤しても大丈夫だとか破堤しにくい堤防を造っている。 日本ではスーパー堤防と呼ばれていると思うが、高さを低くして、越流分は二線堤で対応するという考え方はしないのか。 日本の河川は、大昔からそういう発想があったが、評価にそういう考えと対応したものが入ってくると分かりやすいのではないか。	全水系を見ると、堤防整備すらまだすすんでいない状況である。 そのため、量的整備を安価かつ効率的に進めていくことが求められている。 計画遊水地を河川整備計画に見込む河川もあるが、天竜川にはその予定はない。 遊水地においては、越流部、越流堤を造った上でピークカットしやすい堤防を造ることもある。 全川に渡り破堤しにくい堤防を造るには、費用・時間がかかる。 今のところ海岸堤に対しては、粘り強い構造等を検討しているところである。 河川においては計画論として見込むほどの水準にはないと考えている。
		堤防をいたずらに大きくするのではなく、実際に浸透してくる水があっても堤防を崩れにくくするということで、堤防の質的な強化を行っている。 この場合、費用はかかるが、便益が計算できないので、費用対効果で見ると、不利になるが、潜在的な効果があるので、整備を進めていこうと考えている。

一般的意見) 特になし。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
天竜川総合水系環境整備事業 宮川総合水系環境整備事業	環境整備を実施した箇所が河川の土砂や水の流れにより壊れ機能が損なわれた場合、原状復帰を繰り返すのか。	自然再生事業では、土砂移動の動的平衡により整備区間内での効果は維持され则认为している。 水辺整備事業では、河岸の浸食が起こらないよう護岸の整備を行っている。 例えばワンドを造った箇所に土砂が堆積した場合は、基本的には通常の維持管理の部分で対応していくことになる。 今回、50 年間の通常の維持費を計上しており初期投資が 50 年間の効果があるという前提としている。 大きな災害により機能が損なわれた時は災害復旧事業で修復を行うため、別の費用で実施するが、その場合のコストは計上していない。
	宮川や五十鈴川は伊勢神宮にとって大事な川である。宮川での環境整備に関して、伊勢神宮の意志や意図は聴取されているのか。	直接的な形では、伊勢神宮とはリンクしていないが、伊勢神宮は観光の資源であるので、神宮の行事と連携することにより地域全体の活性化につなげていきたいと考えている。

一般的意見) 特になし。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
木曽川水系直轄砂防事業	人命の便益計上は洪水氾濫による災害と土石流による災害でどう違うのか。	洪水氾濫による災害との違いは、土砂災害において、突発的に災害が発生することにより避難が難しく、人命損傷に直結するので土石流に関しては人命を見ている。
	木曽川水系砂防事業の対象流域として示されている範囲の土石流危険溪流は、直轄事業の対象か。	資料 13 1 ページですが、この中で赤く記している部分が直轄砂防区域である。
	木曽川の右岸側は、長野県、岐阜県の事業と考えてよろしいか。	そのとおりである。
	右岸と左岸で県事業と国事業が分かれているものに関して、左岸側の国直轄事業について事業評価で必要と判断することで、右岸で実施する県の事業にしわ寄せがいくことは無いか。	左岸側は国、右岸側は県の補助事業となっているが、毎年会議を開いてお互いの事業調整を行っているところである。

一般的意見) 特になし。
