

議 事 概 要

1. 日 時 平成24年11月12日（月）10:00～11:30

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、八嶋副委員長、大久保委員、葛葉委員、雑賀委員
中野委員、中村委員

○中部地方整備局

梅山局長、山根副局長、渡辺副局長、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、総務部総括調整官

4. 議事

1) 対象事業の審議等

（再評価）

矢作川直轄河川改修事業

田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業

（事後評価）

一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）

一般国道360号宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）

名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナ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3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【河川関係】
- ・資料4 再評価に係る資料【港湾関係】
- ・資料5 事後評価に係る資料【道路関係】
- ・資料6 事後評価に係る資料【港湾関係】
- ・資料7 矢作川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料8 田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 説明資料
- ・資料9 一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅） 説明資料
- ・資料10 一般国道360号宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ） 説明資料
- ・資料11 名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業 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】

矢作川直轄河川改修事業・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

【港湾事業】

田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業・・・・・・・・・・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。

【道路事業】

一般国道1号 浜松バイパス（新天拡幅）・・・・・・・・・・了承

一般国道360号宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）・・・・・・・・・・了承

【港湾事業】

名古屋港鍋田ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業・・了承

3) 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
矢作川直轄河川改修事業	<p>流量を確保するために、河道掘削や樹木の伐採をされているが、河道掘削に当たって矢作川らしい環境を取り戻す配慮はされているのか。</p>	<p>矢作川は天然アユが遡上するなど、固有の自然環境を有する河川であるため、掘削工事において、自然環境の先生あるいは、漁業組合等関係者の方々の意見を聞きながら、河道掘削等を行っている。</p>
	<p>千曲川では、千曲川らしい河川環境を確立させる取り組みを実施しており、その手法などは参考になると思う。 年1回冠水する程度の高さまで掘削するなど、本来の河川環境を取り戻すことも併せて検討していただいたらより効果的になると思うので、お願いしたい。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>
	<p>前回の評価と今回の評価で便益が大きく上がっている背景が、地形判断の精度向上としているが、3年間での河川流域の地形判断が変更になるぐらい大きく変わった背景はどういうことなのか。</p>	<p>地形判断の精度向上について、前回は250mメッシュで浸水深等から被害額を算定していた。 今回は50mメッシュで浸水範囲あるいは浸水深を確認したところ、以前よりも深い所が広がったため、被害軽減期待額が変わっている。 地形判断の精度向上に伴う便益の増えた割合は約15%、大半が目標とする規模を超える洪水に対する効果を勘案したことによるもので、それが約60%を占めている。</p>

	<p>前回の説明で、100年に1回という数字を出さないと聞いたが、今回の再評価資料では150年まで計算されている。このあたりはどのような方針になっているのか。</p>	<p>前回の説明は、確率評価を100年に1回というと、1回起こったものは、100年起きないなどという誤解を招くおそれがあるため、年超過確率1/100という正確な表現をするように努めている。</p>
	<p>住民の方には150年に1回の洪水に耐えるようにできているという正確な話は通じているのか。</p>	<p>最終的な目標は、河川整備基本方針どおりで変わらないところである。</p>
	<p>分派の施設はどのようなものか。</p>	<p>洪水でないときは、自然に川が流れ、ある程度水位が高くなると分派量を制限して、それ以上流れない形を想定している。</p>
	<p>その施設は可動式なのですか。また水没するような堤防、盛り上がりを作るということか。</p>	<p>分派施設は可動式のものは考えていない。現況の河床はそのままとし、平常時は自然に流下するが、洪水時には、ある一定以上(200m³/s)は、流れないような構造を考えている。</p>
	<p>この事業でもコスト削減の努力は大変重要である。河川掘削の土砂は、どの程度有効利用できているのか。また、なかなか利用できない理由を教えてください。</p>	<p>土砂については、いろいろな所で活用しようと考えている。周辺の自治体に土地の造成等で予定がある場合は、そちらで利用し、また、河口の干潟再生などの河川環境の事業に利用するなど、なるべくコストを掛けないで処分する取り組みを行っている。</p>
	<p>矢作川の土砂は、大体どの程度利活用できているのか。</p>	<p>矢作川の土砂は需要が高く、ほぼ有効活用している。</p>

一般的意見)
特になし。

<p>田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>震災時の緊急物資は、田子の浦が耐震岸壁でなければ大磯、一般貨物については横浜港という話がありました。前回の事業評価で、清水港の耐震岸壁があり、中部地整で同じように進行しているが、代替港としてタイムスパンを考えて、整合性はとれているのか。</p>	<p>ご指摘は、清水港で耐震強化岸壁を造って、今回田子の浦でということ、お互い補完しているのではないかと聞いた指摘だと思います。</p> <p>震度6弱以上の所は、非耐震岸壁について被災するので使えなくなる。</p> <p>清水港で取り扱う貨物は、前回ご審議いただいた耐震強化岸壁で取扱うことで能力がいっぱいになる。</p> <p>田子の浦港で扱う貨物は、今回整備する耐震強化岸壁で扱うことになる。</p> <p>震度6弱以上の範囲の中で、清水港も被災しているため、被災範囲外で一番近い、被災を受けない港湾に持っていくかざるを得ないという考え方をしているところである。</p>
-------------------------------	---	--

<p>一般的意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○港湾と背後の道路を一体的に検討することが必要である。 ○田子の浦港を整備するに当たって富士市が景観整備計画を作っているため、そちらの方針に合わせた仕上げも考慮していただきたい。
--

<p>一般国道1号浜松バイパス (新天拡幅)</p>	<p>4車線では駄目で、8車線に整備しても、まだ若干渋滞しているのですか。</p>	<p>信号があり、朝夕のラッシュ時にまだ残っているが、相当緩和はされているところである。</p>
	<p>右岸、左岸を通行する交通量に比べて、渡る橋の数はかなり少ないということもあり、ここに架けるか、もっと別の所に架けるかというのもあったと思うが、そのあたりはどのように考えているのか。</p>	<p>国道1号ということもあって、道路の交通の集中はここが最も顕著でした。周辺の道路ネットワークから見ても、ここに架けるのが最優先であったと考えている。</p>
	<p>自転車と歩行者の交通量が非常に増えたが、橋に来るまでの歩道整備、自転車道整備はどのようになっているのか。そこまで来る自転車道や歩道がなければさらなる利用増加はないのではないと思うが、そういう観点はお持ちなのか。</p>	<p>自転車の専用道ではありませんが自歩道があり、それは基本的にはつながるようになっている。</p> <p>最近自転車が流行していて、発見しづらいところがあるので、案内等の改善をしていきたいと考えている。</p>

<p>一般的意見)</p> <p>特になし。</p>

<p>一般国道 360 号 宮川細入道路（Ⅰ・Ⅱ）</p>	<p>リダンダンシー（代替性）を一体どのようにチェックするかが重要である。 360 号が 41 号の代替路線となるが、便益に入っているのか。</p>	<p>代替性という便益は、明確な形では入っていません。</p>
	<p>事業区間について富山県、岐阜県の施工区間があつて、真ん中を国交省がされるというのは、これは県境だからですか。</p>	<p>通常であれば県が改築するが、県境ということもあり国土交通省が権限代行ということで、国でやっている。管理は、県で行っている。</p>
	<p>真ん中の所を事業評価でされて、同じようなことを富山は富山、岐阜は岐阜で事業評価をされたときに、全部通すことによつて出るベネフィットを、どこの事業評価委員会でカウントするのか。</p>	<p>ベネフィットが重ならないように事業評価をやっている。今事業中の路線は、例えば県と国が一緒にやっていたとしたら、県の事業が終わったとして、国の所だけを評価することでダブらないように評価している。</p>
	<p>当初の評価と今回の評価で、総費用と総便益で 4 倍ぐらい変わっているが、その理由について教えていただきたい。</p>	<p>前回はⅡ工区だけで評価したので、前回で計算すると、前回費用が 223 億円、便益が 259 億円で B/C は 1. 2、今回費用が 306 億円、便益が 321 億円で B/C は 1. 1 である。 総費用が増加している理由としては、基準年が 9 年分ずれて、現在価値後の事業費用が 55 億円増えている。 維持管理費を統一単価から事務所管内の平均単価に変更したので、総費用が増加している。 便益の計上期間を前回は 40 年で計算していたが、今回は 50 年になっているので、その 10 年分の現在価値化の維持管理費が約 20 億円ほど増えている。 基準年が将来推移したということがあるので、現在価値も上がっている。差し引きするとそんなに費用対効果の数字は変わっていないという状況になっている。</p>

一般的意見)

○複合効果をきちっと狙う高ベネフィットの検討をする必要がある。

例えば、一つのことをやるときにルートを少し振るとか、モードを道路と鉄道を少し切り替えておくとか接続することで、高ベネフィットが出てくる。

○人口や産業がどれだけ張り付くかにもよるが、災害時に通行止めになった時、41号の交通量が、どういう代替の効果（助けられるか等）があるかという関係を把握する方法が今のマニュアルにはない。

○白川郷や五箇山の世界遺産の宿泊客需要が逼迫している。道路さえきれいにつながっていれば、もう少し分散して宿泊が可能になり、波及効果が広がっていく可能性があるので、広い範囲で効果を示して頂きたい。

○冬季において、国道41号は数河峠があるため、大型車は通りたがらないため、狭隘であっても国道360号を通る需要があり、便益は上がると思いますので、そういった部分でぜひ評価していただきたい。

○このような事業者が異なる事業は、国の事業部分のみを対象とするのではなく、隣接する県の事業も含めて広く評価することを考えるべきではないか。

<p>名古屋港鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 整備事業</p>	<p>事業が終わってしまい、東海、東南海、南海のように、例えば新しく国から津波の高さや震度分布が出たときには順次耐震化の考えを変えたり、設計を変えたり、新たにこの岸壁を改修したり、もう少し強固にすることが発生した場合に、事業評価はしなくていいということか。</p>	<p>今回の経験を踏まえて地震の想定、あるいは発生確率が見直され、それが重大な影響を与えるということであれば、地震発生時のベネフィット、あるいはコストが適切だったかを考えるということもあり得る。ただ今の時点の知見を集めて考えた場合のことを、今日お示ししました。</p>
--	--	--

一般的意見)

特になし。