

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 7 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 25 年 12 月 12 日（木） 10：00～12：00
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、大野委員、柄谷委員、雑賀委員、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、総務部長、企画部長、
建政部長、港湾空港部長、用地部長
4. 議事
 - 1) 前回（平成 25 年度第 6 回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
(再評価)
下田港防波堤整備事業
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
(事後評価)
名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業
一般国道 52 号 清水 IC 関連
狩野川床上浸水対策特別緊急事業（原木地区）
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 25 年度 第 6 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【港湾関係】
 - ・資料 5 下田港防波堤整備事業 再評価 説明資料
 - ・資料 6 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
再評価 説明資料
 - ・資料 7 事後評価に係る資料【港湾関係】
 - ・資料 8 名古屋港飛島ふ頭南地区国際海上コンテナターミナル整備事業
事後評価 説明資料
 - ・資料 9 事後評価に係る資料【道路関係】
 - ・資料 10 一般国道 52 号 清水 IC 関連（道路事業） 説明資料
 - ・資料 11 事後評価に係る資料【河川関係】
 - ・資料 12 狩野川床上浸水対策特別緊急事業（原木地区） 説明資料
 - ・参考資料 1 新東名高速道路（御殿場 JCT～三ヶ日 JCT）
開通後 1 年間の交通状況及び整備効果

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。

【港湾事業】

- 下田港防波堤整備事業 了承
- 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

2) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

【港湾事業】

- 名古屋港飛島ふ頭南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 52 号 清水 I C 関連 了承

【河川事業】

- 狩野川床上浸水対策特別緊急事業（原木地区） 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（案）
下田港防波堤整備事業	資料 5 の P 6、7 で、どちらも津波に対する効果を説明しているが、東海地震に伴う津波と南海トラフに伴う津波を区別して論じる主旨は何か。	発生頻度の高い津波に対しては、施設整備で対応して行くことで被害を軽減していくこととしています。その対象は東海地震を想定しています。ただし、被害軽減は当該防波堤だけでなく、管理者の護岸も含め多重防御で対応することとなります。また、最大クラスの南海トラフ巨大地震による巨大な津波については、施設整備で完全に防御することは出来ません。その様な場合、津波に対して粘り強さを発揮する対策について、議論をしていく必要があります。下田港ではこの様な議論に対して地元の関心が非常に高いこともあり、巨大な津波においてもどの程度施設が効果を発揮するか示すことで、津波からの避難を含めたソフト対策に役立てていただくことを主旨として、今回、区別して説明させていただいております。

<p>資料5のP10、「2)津波による浸水被害の軽減」の表において、ここでいう「津波」は、東海地震による津波を指すのか、南海トラフ巨大地震による津波を指すのか。</p> <p>また、「津波による浸水被害額」欄と「津波による浸水被害額(H30地震発生確率を考慮)」欄の2つに分けられている趣旨は何か。</p>	<p>東海地震による津波をさしています。また、P6は東海地震による津波、P7は南海トラフ巨大地震による津波をそれぞれ指しています。</p> <p>マニュアルによれば、地震に関する便益は、発生便益原単位に地震の発生確率を乗じて算出することになっています。このため、表には原単位として用いる発生便益と発生確率を乗じた便益の両方の値が分かるよう並記させて頂きました。</p> <p>なお、当該ケースでは、防波堤(西)または防波堤(東)の完成予定年が平成29年予定であるため、便益が発生する翌年(平成30年)の発生確率を乗じて算出しています。</p>
<p>事業の整備効果を説明する資料として、その前提となる条件がわかるようにタイトルを修正すること。</p> <p>地震津波に対する港湾施設の対応の基本的な考え方を資料内に追加する必要がある。</p>	<p>ご指摘を踏まえ資料を修正します。</p>
<p>P5のWith-Withoutの比較で現在4隻避泊可能となっていて、完成後は16隻となるが、潜在的にはもっと需要があるのか。</p>	<p>潜在的需要は完成後の16隻よりさらにあります。なお、4隻は防波堤がない状態ですが、防波堤が600mほど整備された現状では12隻の避泊が可能となっています。</p>
<p>この様な事業は長期間を要するものと認識している。</p> <p>その意味で、この時点での再評価をする上で、前回評価やこれまでの長期の整備によって得られた効果や変化があったこと、見直しをしたことを資料として追加していただくと深く考えた評価が可能となるので対応をお願いしたい。</p>	<p>前回評価との相違点は、効果の発現を少し早めた程度で大きな相違は特にありませんが、ご指摘のとおり比較資料を追加させて頂きます。</p>
<p>P7の事業整備効果の評価をするにあたって重要なのは、東日本大震災の現実の被害の教訓を生かして、今後は、健全な場合、被害を受けた場合の前提条件をしっかりと比較出来る資料を提示して説明して行くことが重要。</p>	<p>大規模な津波を受けた後の評価をすることが基本だと思うが、南海トラフ級の地震津波に対応する防波堤を造ることは困難であり防波堤に被害が発生することはいたしかたないと考えている。ただし、少しでも粘り強い構造とするために今後も検討が必要と考えています。</p>

	<p>この様な人工構造物である湾口防波堤を造ることで、発生する環境への負の影響についても記述して説明する必要がある。</p> <p>今回の事業が環境影響評価法の対象となるのか。水質調査は、実施しているとの事であったが、それ以外の調査は行っているのか。</p>	<p>環境影響調査法に基づくものではありませんが、水質、底質、生物調査など環境調査を経年的に実施してきています。結果については、特に問題がないため、今回の評価には記述していませんが、資料に記述させていただきます。</p>
	<p>前回との比較については、事業を説明する上で必要であり、学習するチャンスである。その説明が見て判る資料として追加することが必要。</p> <p>参考の整備効果との説明が一致していないため説明としてなり立っていない。</p> <p>健全であるとか、粘り強い等の言葉の意味をしっかりと分かり易く説明して一般の方々に理解しやすい資料としてリスクコミュニケーションを図れるものとしていく必要がある。</p>	<p>その様な点は重要だと考えていますので、前回評価との比較も含め分かり易く資料を修正させていただきます。</p>
<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>今回、西航路を拡幅するとのことであるが、部分的に水深14mが足らなかったところを浚渫するのは、大型船に対応するためと理解できる。しかし、この事業で行き着く岸壁には水深12mとなっているが大丈夫なのか。水深14mに揃える必要はないか。</p> <p>代替港の選定で四日市港と大阪港で比べているが、四日市港と名古屋港はそもそも近いので一体的に評価するものとも思われる。同じ地域にある一体の港として短い距離の物流コストの低減の比較ではなく、災害時のリダンダンシーの効果を評価するべきではないか少し疑問が残る。</p> <p>同じ地域の中にある港湾としての意味をもっと訴えるべきではないか。</p> <p>事業評価の制度があっていない様にも思われる。もっと環境も含めてトータル的に評価する必要があるのではないか。</p>	<p>当該ターミナルは近年急速に増えた近海航路の貨物に対応するため急速整備したもので、船舶の大型船傾向もあるが先ずは、実績にあった貨物量をさばくために12mで整備したものである。将来的にはさらに奥側の第4バースも含めて14m化の可能性があるため今回は12mで整備している。</p> <p>現状の事業評価のシステムの中でマニュアルがこの様な手法で評価することがルールとして明記されているので、この様な評価を必須として行っているところ。</p> <p>確かに地域的には伊勢湾の中の隣接する港となります。その条件を踏まえた上でのこの地域で新しいターミナルを整備することの必要性や被災時のリダンダンシーについてこの耐震強化岸壁施設として整備した必要性の説明が本資料では十分に説明できていないと思われますので、その様な説明を補足させていただきます。</p>

	P10の道路整備に関して、現状の課題として車線が少なく港湾物流に支障をきたしていることは理解できるが、その整備効果で走行時間が0.5分短縮と強調しているのは、一般的な感覚では、わずか0.5分の時間短縮効果のためにお金を掛けて道路を整備する様に見えるので違う角度からの表現にする工夫が必要である。	ご指摘のとおりです。0.5分は平均値で表現してしまっていますが、実は港湾物流は波動性が高くその部分の物流機能を確保することが、整備効果としてより適した説明となりますので分かり易く修正させていただきます。
一般国道52号 清水IC関連	救急搬送の効果事例については、搬送時間の時間短縮だけにとどまらず、その結果としてカーラー曲線などを使用し「死亡リスク」がどれだけ減少するのか、分析するまでの表現が必要ではないか。	ご指摘を踏まえ資料を修正します。
狩野川床上浸水対策特別 緊急事業（原木地区）	資料12のP8「事業の効果の発現状況」についての記載が不親切であるため、なぜ改善措置の必要がなくてもよいのか納得できるような表現に修正すべきである。	ご指摘を踏まえ資料を修正します。
	事業を評価するにあたり、想定外力による計画、整備の状況、宅地化など地域情勢の変化など、全体のバランスを見て評価している。事業規模を決める「想定外力」について記載がないので資料に追加して欲しい。	ご指摘を踏まえ資料を修正します。

<p>(一般的意見)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 孤立箇所について、中部地域全体としてどれくらいあって現状でどのように対策が進んでいるかなど、全体像を認識した上で優先順位を踏まえた評価の判断材料が必要である。 ・ クオリティオブライフ評価する場合、生活する上で交通の質が「何と何がどんな理由で繋がっているのか」重み付けが今後必要である。 ・ 事業評価制度が未だに縦割りの評価となっている、一般市民の単純な疑問にも全体の事業評価として答えられるものとしていく必要がある。
--

以上