

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 4 回）

議 事 概 要（案）

1. 日 時 平成 26 年 10 月 30 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  
八嶋委員長、大野副委員長、柄谷委員、葛葉委員、雑賀委員、  
中村（英）委員、中村（浩）委員、森委員
  - 中部地方整備局  
八鍬局長、海野副局長、谷脇副局長、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) 対象事業の説明・審議  
(再評価)
    - 【港湾事業】  
三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業
    - 【道路事業】  
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）
    - 【河川事業】  
安倍川総合水系環境整備事業  
庄内川総合水系環境整備事業  
長良川直轄河川改修事業  
菊川直轄河川改修事業  
鈴鹿川直轄河川改修事業  
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 26 年度 第 3 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 三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業
  - ・資料 5 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）
  - ・資料 6 安倍川総合水系環境整備事業
  - ・資料 7 庄内川総合水系環境整備事業
  - ・資料 8 長良川直轄河川改修事業
  - ・資料 9 菊川直轄河川改修事業
  - ・資料 10 鈴鹿川直轄河川改修事業

- ・資料 11 宮川直轄河川改修事業
- ・資料 12 再評価に係る資料【港湾関係】
- ・資料 13 再評価に係る資料【道路関係】
- ・資料 14 再評価に係る資料【河川関係】
- ・参考資料 「水害による被害指標分析」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。

【港湾事業】

三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業 . . . . . 了承

【道路事業】

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

【河川事業】

安倍川総合水系環境整備事業 . . . . . 了承

庄内川総合水系環境整備事業 . . . . . 了承

長良川直轄河川改修事業 . . . . . 了承

菊川直轄河川改修事業 . . . . . 了承

鈴鹿川直轄河川改修事業 . . . . . 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・質問及び回答

項目	意見質問	回答及び対応方針（案）
<p>○ 三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>全体の費用便益で前回からロシアの貨物が3万TEU増えた効果があるにも関わらずB/Cが前回、今回とも1.2と同じということは、他の貨物がキャンセルされていると理解して良いか。</p> <p>ロシアの貨物が増えなければ、B/Cはどのような状態になっていたのか。</p> <p>国内の需要に対しネットワークを組んで拠点を配置し、全体で成長していく観点の計画を立てなければいけないと思うが、その時に個別港湾ごとに単独の評価で良いのか。</p> <p>需要が横ばいの中で、単独の港湾ごとに評価する事が適切なのか少し疑問がある。地域全体で考える必要がある中で、その状況について何か検討しているのであればコメントをいただきたい。</p> <p>それぞれの港湾が役割分担、機能分担等をきちっとする上で、それぞれ需要を満足して、それが地域の発展に貢献する位置付けであることで理解しました。</p>	<p>岸壁や泊地等の施設が数年前に既に完成していて、その投資を社会的割引率により現在価値化しているため費用が増えることとなり、ロシアの貨物が増えましたが、結果B/Cは1.2のままとなっています。</p> <p>ロシアの貨物を除くとB/Cは1.0を切る可能性はあったと思います。</p> <p>ご指摘のとおり、地域の需要を考慮し、地域振興を考え、広域的にどう配置するかは、大変重要な視点と考えております。</p> <p>今の貨物として、一つは中国、韓国を対象とした近海航路があり、この貨物は特にものづくりの製造業が集積する中部の各地域において、需要は非常に高いものがあります。</p> <p>これを1つの港に集積する事は不合理で、それぞれの航路が成立するだけの基礎需要がある港湾をうまく活かし対応して行く。</p> <p>もう一つは世界的な流通が必要となる貨物、例えば北米航路、欧州航路などは船の頻度と運ぶ量を確保できるだけの航路を成立させるためには、集約化が必要であります。</p> <p>中部地域は大きな製造出荷額を持つ名古屋、静岡の地域があり、それぞれ名古屋港、清水港で基幹航路が成立しており、これをきちんと確保していく事が地域の発展を支える上で重要と考えています。</p> <p>要は、相手先に向け近海航路の成立する貨物量が確保できるものは、できるだけ近い港(三河港など)で取扱い、欧州、北米航路向けの貨物は、名古屋港、清水港に集約する二層的な形で拠点を配置して整備を進めております。</p>
<p>○一般国道138号須走道路 ○一般国道138号御殿場バイパス（西区间）</p>	<p>現地条件等の変更による増額について、用地補償費の基準価格の変更という説明があったが、一戸建て住宅より資産価値の高い農家住宅である事は事前に確認できたのではないか。</p> <p>地質条件の変更による増額について当初はP13の青い2箇所でのみの調査であったために、不十分であったという事であれば、今後はもっと調査箇所を増やすなどフィードバックしてほしい。また、感度分析は10%で行っている</p>	<p>当初は現地にしっかり入って調査したわけでは無いため、一般的な家屋として評価していました。しかし、実際は農家住宅であったために、納屋などの家屋が数棟入っており、結果として一戸建て住宅より資産価値の高い住宅となっておりました。今後は早い段階で現地に入って詳細に評価していくべきと考えます。</p> <p>調査方法へのフィードバックについては、調査マニュアルに関することなので、当局のみでは判断できませんが、検討してみます。</p>

	<p>が、今回の事業費増額は20%、30%の増額になることから、そもそも感度分析の10%という考え方を見直さないといけないという事態になりかねない。今後の事業計画を行う上での参考にして頂きたい。</p>	
	<p>ぐみ沢インターチェンジの位置の変更等による用地買収の追加についてもう少し詳しく教えてほしい。</p>	<p>平成26年度の都市計画変更でぐみ沢インターチェンジの設置位置が国道138号の接続から(都)御殿場高根線の接続に変更になりました。このため、4億円程度の追加用地買収が必要になりました。</p>
	<p>新しい耐震基準によって基礎が大型化されたのは理解できる。しかし須走道路の西区間において既に開通されている部分の基礎は新しい耐震基準でない。今後造るものに対しての評価だけではなく、古い基準等で既に完成したものの取り扱いも含めた評価が必要では？</p>	<p>既に完成したものについては、基本的には新設改築するときの基準で対応していかなくてはなりません。ご指摘の件については、それらを踏まえて、全体をどの様に評価して説明していくべきかは、今後検討して参ります。</p>
<p>○安倍川総合水系環境整備事業 ○庄内川総合水系環境整備事業</p>	<p>安倍川について3箇所のうち、2箇所を今後進めるという事ですが、自然の状態で残す箇所と人が利用する箇所を慎重に選んで頂きたい。また今後進める箇所に木枯らしの森という特異な森が存在しておりますが、そういった森だけでなく同じような環境を幾つか残す事が特に鳥にとって重要です。その辺を自然とバランスを取れる事業を進めて頂きたい。</p>	<p>ご意見にそのような形で事業を進めて参りたいと思います。</p>
	<p>2つの水系とも環境教育、学習に活用されているとの事ですが、環境教育学習に活用できるという事を整備局で積極的に情報提供をなされているのでしょうか？</p>	<p>近隣の小学校、幼稚園にPRに行っています。ただ原則作る前に関係する学校の先生、区長を交えてどういったところでどういう整備をするかという事を議論させて頂いており、一緒に作り上げていく形となっております。</p>
	<p>今、災害・防災の面でも河川における流域というのを上下流の人を繋ぐ交流の場として成立させていきたいのですが、最近では廃れてきている。特に安倍川は流域管理、災害面、環境面でも取り組んでいきやすいと思います。子供たち、NPOの方々が関わって上下流の方々をつなぎ、互いを理解するという事は災害面で大きな役割を果たし重要な事だと思えます。</p>	<p>環境整備事業においても、地域の方の利活用の拠点を整備することになるので、ご意見のような上下流の人を繋ぐ交流の場となれば良いと思います。</p>
<p>○長良川直轄河川改修事業</p>	<p>資料P4の左側の図は氾濫計算した結果なのか、平成16年の洪水の氾濫実績のどちらを使ったものなのか。</p> <p>考え方として、平成16年の洪水を対象にもし堤防が決壊したらと想定したものです。</p>	<p>平成16年の洪水の氾濫シミュレーションを示したもので実際の氾濫実績を示したものではありません。</p> <p>そのとおりです。</p>

	<p>整備計画に含まれる、遊水池等一式は、当面の段階的な整備内容には含まれていませんが、岐阜県知事からの「長良川遊水池の早期事業化、地元の合意形成に向けて、早期に候補地、スケジュールの提示をお願いします」という意見に対して、遊水池の整備に向けて進捗や課題があれば聞かせていただきたい。</p>	<p>現在の遊水池の位置や諸元について検討している段階です。今後、県や町に相談していくこととなります。知事の要望でもありますので出来るだけ早期に計画をまとめていきたいと考えています。</p>
	<p>資料P8の費用対効果分析で残事業、全体事業とも20から30くらいの値が出されていますが、環境整備の効果の算出概要をお聞きしたい。</p> <p>環境整備の視点の便益でなく、人的被害などの解消の効果が大きい結果、20から30の大きなB/Cの値が算出されたとのこと理解できました。</p>	<p>当該事業は治水効果を発現する事業であるため、洪水被害があった場合の資産被害が軽減されるという観点で評価しております。整備が完了した後はこの被害が無くなることの効果を今回算出しています。環境整備の視点は含んでいません。</p>
	<p>参考資料P3の人的被害の被害指数で避難率の算出方法と今回40%で計算された趣旨を教えてください。 また、避難率40%は今後も定量的に使用していく数字なのか。</p>	<p>避難率は、氾濫シミュレーションで対象となるエリアの数値を集計し算出しています。 避難率40%については、東海豪雨時の実績値を参考に試算したものになります。 今後使用する避難率については、各地域で異なり、また今後の啓蒙活動によっても変わっていくものと考えます。</p>
<p>○ 菊川直轄河川改修事業 ○ 鈴鹿川直轄河川改修事業 ○ 宮川直轄河川改修事業</p>	<p>河川改修3事業で前回評価時は、東日本大震災直後だったことから、「東南海地震が発生した場合は高潮対策として整備している施設は耐えられるのか」との質問に対し、「新しい外力の想定が示された段階で追加対策の必要性の有無について検討を行う」との回答があったが、その後の経過はどうか。</p> <p>将来的な見直し照査の余地はあるととの事だが、ペンディングなところを残したまま整備を進めた場合、今進めている整備が無駄になったり、見直しに伴いさらに費用が必要となることは想定されないか。</p>	<p>耐震対策マニュアルが、東日本大震災を受け平成24年に改訂されています。主なマニュアル改訂の内容は、堤体かの基礎地盤の液状化対策に加え、堤体そのものの液状化対策が追加されています。 施設の耐震設計のための外力については、隣接する海岸堤防の外力との整合を図る必要があり、海岸堤防の管理者である三重県が津波の高さを決めていく事になりますが、まだ示されていない状況です。外力が示された段階で必要に応じ照査を実施していくこととなります。</p> <p>現在は、平成19年当時に照査したものに対して耐震対策を実施しています。津波高が今より高くなるとその分、河川を遡上する区間が長くなり、場合によって対策が必要な区域が広がる可能性があります。その場合は、新たに耐震対策が必要となる区間が発生する事もあります。 また、海岸も含めた施設整備はこれまでの照査を基に実施していますが、今後示される外力はこれを下回ることは無いと考えます。</p>
	<p>鈴鹿川の資料のP6で高潮堤防整備の写真が2枚ありますが、既設堤防の内側に新しいコンクリート構造の堤防を造っているように見えますが、設置位置として妥当なのか？</p>	<p>既設堤防の内側に新しいコンクリート構造の堤防を造っているわけではなく、既設堤防の嵩上げ等を行っております。写真がわかりづらいので修正いたします。</p>