

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成26年8月4日（月）10:00～12:10
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、大久保委員、柄谷委員、葛葉委員、  
雑賀委員、中野委員、中村（英）委員、中村（浩）委員、森委員
  - 中部地方整備局  
八畝局長、海野副局長、総務部長、企画部長、建政部長、  
道路部長、営繕部長、用地部長
  - 独立行政法人水資源機構中部支社  
山本中部支社長
  - 中日本高速道路株式会社名古屋支社  
吉村建設事業部長
4. 議事
  - 1) 対象事業の説明・審議  
(再評価)
    - 【道路事業】
      - 一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）
      - 一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）
      - 一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）
      - 一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）
      - 一般国道1号 北勢バイパス
    - 【公園事業】
      - 国営木曾三川公園
    - 【河川事業】
      - 庄内川直轄河川改修事業
      - 庄内川特定構造物改築事業（JR 新幹線庄内川橋梁）
      - 木曾川水系連絡導水路事業
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1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 一般国道 475 号東海環状自動車道（土岐～関）  
一般国道 475 号東海環状自動車道（関～養老）  
一般国道 475 号東海環状自動車道（養老～北勢）  
一般国道 475 号東海環状自動車道（北勢～四日市）  
(道路事業) 説明資料
- ・資料 5 一般国道 1 号北勢バイパス (道路事業) 説明資料
- ・資料 6 国営木曾三川公園 説明資料
- ・資料 7 庄内川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 8 庄内川特定構造物改築事業 (JR 新幹線庄内川橋梁) 説明資料
- ・資料 9 木曾川水系連絡導水路事業 説明資料
- ・資料 10 再評価に係る資料【道路関係】
- ・資料 11 再評価に係る資料【公園関係】
- ・資料 12 再評価に係る資料【河川関係】
- ・参考資料 1 「水害による被害指標分析」について
- ・参考資料 2 検証ダムの再評価について

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。

【道路事業】

- 一般国道 475 号 東海環状自動車道（土岐～関） . . . . . 了承
- 一般国道 475 号 東海環状自動車道（関～養老） . . . . . 了承
- 一般国道 475 号 東海環状自動車道（養老～北勢） . . . . . 了承
- 一般国道 475 号 東海環状自動車道（北勢～四日市） . . . . . 了承
- 一般国道 1 号 北勢バイパス . . . . . 了承

【公園事業】

- 国営木曾三川公園 . . . . . 了承

【河川事業】

- 庄内川直轄河川改修事業 . . . . . 了承
- 庄内川特定構造物改築事業 (JR 新幹線庄内川橋梁) . . . . . 了承
- 木曾川水系連絡導水路事業 . . . . . 了承

2) 委員より出されて意見・質問及び回答

項目	意見・質問	回答及び対応方針（案）
<p>○一般国道475号 東海環状自動車道 （土岐～関） ○一般国道475号 東海環状自動車道 （北勢～四日市） ○一般国道475号 東海環状自動車道 （関～養老） ○一般国道475号 東海環状自動車道 （養老～北勢）</p>	<p>本事業は事業が進むにつれ、環状道路が形成されベネフィットが出る事になると思う。費用対効果算出においても、そのような点が反映されるのか。</p> <p>3. 11東日本大震災の被災を踏まえた対応について過去の海岸事業の説明では未対応との説明であったが、道路事業の説明の中では3. 11を踏まえた説明がなされているが、統一すべきでないか。</p>	<p>事業が進む毎にベネフィットが出るといった点については、現状の事業再評価の手法において、細かく定められていません。あくまでも事業全体での費用対効果として算出しています。</p> <p>道路事業においても防災をベネフィットとして取り込んでいるものではありません。あくまでも定性的な側面から説明をしているものです。</p>
	<p>資料P 1 1 産業廃棄物によるルート変更について、どんな廃棄物であったか廃棄物を取り除けばルート変更しなくても良いのではないか</p> <p>環状型交差点（ラウンドアバウト）をコスト削減の観点から取り入れる事は可能なのか。</p>	<p>廃棄物は岐阜市において適切に処理されており安定した状態です。しかしトンネル掘削時には湧水が発生するため、コンクリート殻などの影響を受けた水が周辺に悪影響を及ぼす可能性もあるため、回避する目的でルートを変更しました。</p> <p>ラウンドアバウトにおいては、本事業のように交通量の多い箇所では課題がある為、試行されていないと思われま。しかし交通量が少ないスマートインターチェンジについては採用の可否について検討しているところです。</p>
	<p>資料P 7 災害の観点から浸水に強い高架構造、インターチェンジ部について特に技術的に工夫されている点があれば教えてほしい。</p> <p>意見聴取の結果について岐阜県からは「県内全体の優先度を考慮して」とあるが、今回の評価を行うあたり特段の意見があれば教えてほしい。</p>	<p>水害対策については、輪中堤の機能を妨げないように透過性のある高架構造としています。またインターチェンジに限らず水害時に本道路を高台として活用できるよう他の事業と連携を図り検討しているところです。</p> <p>「県内全体の優先度を考慮して」とは土岐～関間の4車線化事業に対する意見であり、岐阜県の意見は本区間の4車線化よりも、先行して未整備区間の暫定2車線整備をして欲しいといった意見と認識しております。しかし本区間はジャンクションが近くにあり、カーブの影響により危険なことから警察からも強い要望を受けており、岐阜県の理解を得ながら4車線の事業を進めているところです。</p>
	<p>ラウンドアバウトについては1万台/日程度であれば対応可能であり、災害にも強いので、インターチェンジ、サービスエリア等で前向きに検討頂きたい。</p> <p>御望山・椿洞地区のルート変更箇所の線形についてはインターチェンジ付近でカーブがきつくなっており、さらに下り・上りとトンネル構造であり、暫定2車線であるため、渋滞が懸念される。</p>	<p>ラウンドアバウトについては、引き続き対応可能な箇所の検討を行っていきます。</p> <p>線形については道路種別1種2級の規格の範囲で決めており、ご指摘のインターチェンジ部について渋滞が懸念される場合は4車線で整備する必要があると考えております。</p>

	資料P 6 観光産業の支援のまん中の棒グラフについて、全線整備後312について棒グラフが350を超えており、高すぎるのでは。	修正します。
一般国道1号 北勢バイパス	費用対効果便益について資料は国道1号、23号との対比となっているが、前回評価も今回評価も東海環状自動車道は考慮されているのか 東海環状自動車道とは開通時期も異なるが、P10の「将来道路ネットワークの変更H23→H26」に関係しているのか。	東海環状自動車道は前回評価時においても、今回においても考慮されています。  P10の「将来道路ネットワークの変更H23→H26」についてはH23年度以降の新しい事業を勘案して見直しているものです。
	コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点について、「計画した時点から何も変わっていないから、代替案は無い」など第三者にも理解が得られるコメントとすべきでは。	記載内容について検討します。
	国道1号、23号は震災時に浸水する可能性があり、本事業は災害・物流機能の面から早く事業を進めて欲しい。 なお、本事業の交差部は平面交差となるのか。立体交差となるのか。 費用対効果はどのような形態で算出されているか。	暫定2車線整備時は平面交差、完成4車線時は立体交差となります。 費用対効果は完成4車線の形態で算出しています。
公園事業 ○国営木曾三川公園	「国営木曾三川公園基本計画」基本理念に、河川特有の自然環境や生物多様性の保全・再生とあるが、具体的にどのような事業を行っているのか。  また、人の手を加えない特別保護地区を設定しているのか。	河川特有の自然環境や生物多様性の保全・再生のため、河川事業や地域の方々と連携しながら事業を実施しています。具体的には、138タワーパークのもくもくパラダイスや河川環境楽園の木曾川水園などを整備し、自然観察など自然環境の理解のための多様な学習プログラムを実施しています。 また、国営木曾三川公園の事業範囲で、特別保護地区の設定はされておられません。
	木曾三川の広域な河川敷が都市計画の区域となっており、最近その区域で子供の水難事故が発生しているため、事故防止に対する教育に取り組んでもらいたい。	国営木曾三川公園の水面利用のエリアなどで河川管理と連携しながら水難事故防止の啓発をしており、引き続きこれらの取り組みを続けて参ります。 なお、木曾三川公園センターでは木曾三川の成り立ちや伊勢湾台風に関する展示、輪中農家を再現した施設などで歴史教育を行っており、引き続きこれらの取り組みを続けて参ります。
	歴史文化への理解の一環として、水害の歴史、事故防止や防災対応についての教育の充実を図ってほしい。	
	社会学習の場として利用されているのに、利用者の年齢層分布で18歳以下の利用者が少ないのはなぜか。	利用者の年齢層分布のデータは、アンケート調査の結果を基に整理しており、家族連れの場合には、親が代表してアンケートに回答するケースがあるため、18才以下の利用者が少なくなったものと考えられます。

<p>広域的な防災への対応等として、様々な観点の取り組みをしていると思うが、より具体的に情報発信していけば事業の評価がより理解されるのではないか。</p>	<p>地域の防災への協力や広域的な防災への対応などについてより具体的な情報発信に努め、事業に対する理解を深めたいと考えております。</p>	
<p>事業の進捗状況、進捗の見込みの視点で、今後、主には木曾三川公園のネットワーク化の整備が進められるとのことだが、ネットワーク化を行う事で公園全体として期待される効果について、定性的な評価でも構わないので教えていただきたい。</p>	<p>サイクリングロードや木曾長良背割堤の整備、歴史文化のネットワーク化により、一体的な公園利用が可能となるなど様々な効果を期待しています。</p>	
<p>防災の観点から考えた場合、この地域の災害に対する脆弱性を意識することや想定外の洪水が発生した場合にどのような状況になるのかを住民に教育していくことが良いと思われる。</p>	<p>濃尾平野は、海拔ゼロメートル地帯が広範に広がっており、過去には伊勢湾台風で甚大な被害を受けた地域です。今年が伊勢湾台風55周年で、広域避難について地域と一緒に検討しています。</p>	
<p>「広域への貢献のため」に載せている地図はどの様な主旨か。</p>	<p>木曾三川公園が愛知、岐阜、三重県の3県に広域的に跨がる国家的な緑地として位置付けされた計画であることを示したものです。</p>	
<p>事業評価の観点でハード整備とその効果について説明されたが、ハード整備後のソフト展開も重要である。 水に親しむことと同時に、水が怖いものであると学ぶことも大切で、様々なソフトを展開することを奨励する仕組みも考えながら、今後の管理をしてもらいたい。</p>	<p>今後も、頂いたご意見を踏まえながら、適切な管理運営に努めて参ります。</p>	
<p>河川事業 一体審議 ○庄内川直轄河川改修事業 ○庄内川特定構造物改築事業 (JR新幹線庄内川橋梁)</p>	<p>河道掘削の手法については、その場所にあった手法を検討して生き物の住みやすい環境が造られるよう工夫していただきたい。</p>	<p>河道掘削の実施に際しては、生物の生息環境等に配慮した上で事業を進めていきます。また、掘削後の再堆砂により事業効果が減少しないよう再堆砂を抑制する河道形状を検討していきます。</p>
<p>過去に東海豪雨などの災害があったが、時間の経過に伴い災害に対する住民の意識は薄れつつあるため、機会あるごとに事業の進捗の状況や効果等について、住民に説明することを意識していただきたい。 この様な説明を続けることが防災教育に繋がり、災害に対して備える事になるので、意識を持って取り組んでいただきたい。</p>	<p>今後も引き続き、地域住民の方々に事業の進捗状況や事業効果等について説明していきたいと考えています。</p>	

	<p>直轄河川改修事業P4と特定構造物改築事業P4に事業の投資効果を示しているが、前者は東海豪雨、後者は50年に1回の確立規模の降雨を対象としているが、なぜ対象規模を変えているのか。</p> <p>東海豪雨の雨量は、50年に1回の確立規模の降雨より大きいと理解してよいか。</p>	<p>直轄河川改修は、河川整備計画の目標である東海豪雨規模の洪水を安全に流下させることを目標としています。</p> <p>特定構造物改築事業は、直轄河川改修事業の一部であり、本事業のみを実施した場合に確保される安全度として50年に1回の確率規模の降雨を示しています。</p> <p>その通りです。</p>
	<p>直轄河川改修事業P11の愛知県からの意見で洗堰の早期締切とあるが、庄内川の河川整備計画の中で洗堰の締切は考慮されているのか。</p>	<p>河川整備計画では、東海豪雨規模の洪水に対して、新川洗堰から新川へ分派させない計画としています。</p> <p>なお、東海豪雨以上の雨が降った場合には新川への分派が生じる可能性はあります。</p> <p>整備計画流量を新川へ分派させないためには、庄内川下流部の整備が必要であり、引き続き整備を進めていきます。</p>
<p>木曾川水系連絡導水路事業</p>	<p>費用対効果分析について、資料P9までは導水路事業の全体についての説明で、P10は、そのうちの流水の正常な機能の維持に係る費用対効果分析のことでよいか。</p> <p>流水の正常な機能の維持には既得水利も入っていると思われるが、その辺を明確にしないと誤解が生じることになるのではないのか。</p> <p>今後、検証のために継続する調査の内容は何か。</p> <p>資料P11の地質調査は終了、環境調査の一部を除きは終了か。</p>	<p>P10の費用対効果分析は、治水・流水の正常な機能維持に係るものです。</p> <p>表中の説明になりますが、治水の便益については河川環境の改善を原単位で算出することが難しいため、代替え施設の建設費を持って便益とし算出しています。</p> <p>継続的に調査する環境調査事項を調査しており、具体的には水質調査、地下水調査、動植物調査を最小限の範囲で実施しています。</p>

<p>一般的意見</p>	<p>事業評価監視委員会の役割の一つとして、一般の方に事業の内容を示す意味で、わかりやすく丁寧な資料に対する市民の方のアクセスをどう高めるかも大切なことと考えている。</p>	
--------------	---	--

以上