

議 事 概 要

1. 日 時 平成26年9月8日（月）13:00～15:00
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、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）
 - 【河川事業】
 - 富士山直轄砂防事業
 - 安倍川水系直轄砂防事業
 - 庄内川水系直轄砂防事業
 - 入谷地区地すべり対策事業
 - 此田地区地すべり対策事業
 - 【道路事業】
 - 一般国道23号 中勢道路
 - 【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
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2回議事概要（案）
 - ・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 富士山直轄砂防事業 説明資料
 - ・資料5 安倍川水系直轄砂防事業 説明資料
 - ・資料6 庄内川水系直轄砂防事業 説明資料
 - ・資料7 入谷地区地すべり対策事業 説明資料
 - ・資料8 此田地区地すべり対策事業 説明資料
 - ・資料9 一般国道23号 中勢道路 説明資料
 - ・資料10 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 説明資料
 - ・資料11 再評価に係る資料【河川関係】
 - ・資料12 再評価に係る資料【道路関係】
 - ・資料13 再評価に係る資料【港湾関係】
 - ・参考資料 砂防事業の事業評価について
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。
 - 【河川事業】
 - 富士山直轄砂防事業 了承
 - 安倍川水系直轄砂防事業 了承
 - 庄内川水系直轄砂防事業 了承
 - 入谷地区地すべり対策事業 了承
 - 此田地区地すべり対策事業 了承
 - 【道路事業】
 - 一般国道23号 中勢道路 了承
 - 【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

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>○ 富士山直轄砂防事業 ○ 安倍川水系直轄砂防事業 ○ 庄内川水系直轄砂防事業</p>	<p>砂防事業の必要性に関する視点で、最近の豪雨による災害などの自然災害を踏まえて社会情勢の変化だけでなく、自然情勢の変化についても評価に加えるべき。</p>	<p>近年、温暖化等、豪雨が激甚化する等ございますので、そういったことも今後、資料等に加味できればというふうに考えております。委員のご意見を今後、資料のほうに反映できるように、検討を進めていきたいと考えます。</p>
	<p>富士山直轄砂防事業資料P5の【富士山南西山麓による社会基盤の形成】との表現は以下の記述内容を見ると【富士山南西山麓による社会基盤の発展と重要性】と表現すべき。</p>	<p>修正します。</p>
	<p>砂防事業全体として100年に1回の豪雨想定もしくは近々ではないが既往最大被害にあった雨量に対して流域を守るということを言及されたが、従来からのこの視点とは別に、近年みられるゲリラ豪雨への対応を中期的な30年の計画の中にその対応を追加して計画を変更することも検討すると理解してよいか。</p>	<p>事業自体は中期的な計画ということで、現時点で30年間向こうを見越して考えているわけですが、委員長が言われるとおりの自然条件、社会的な条件の変化があれば当然、見直されていくことだと考えております。 自然、社会状況を見ながら中期的な計画についても変更を加えることはあり得ると考えております。</p>
	<p>参考資料のP5の左図について、便益と維持管理費を含むコストを計上する表現が適切ではない。 また、右図についても全体評価と残事業で計上する便益と維持管理を含むコストについての表現も誤りがあると思われるので、P5については適切な表現に正すべき。</p>	<p>指摘のとおり図を修正いたします。 実際のB/C算定については、指摘のとおり正しく行っております。</p>
	<p>砂防事業の効果を示す上で、今の氾濫面積の減少と災害時要援護者施設が減る効果に加え、想定氾濫区域内の人口や倒壊家屋数及び人的被害などの被害想定を試算しているのであれば、事業を実施することでどれほどの効果が認められるか、具体的にそのデータを示して提供することで、流域の住民が事業に対して我がことと関わり持つための情報となり、より事業の効果を認めやすくなる。 砂防事業の重要なソフト対策として、発災前の避難に関する情報提供等をするための情報インフラ整備への関わりは直轄事業でどこまでしているのか。</p>	<p>氾濫区域内で土石流被害発生した場合、整備前と整備後で人的被害の減少数について試算しています。 気象庁、都道府県が連携して、土砂災害警戒情報を都道府県が指定している土砂災害警戒区域の住民、市町村に対して周知します。 直轄事務所の役割としては、内閣府のガイドラインに沿って、市町村から助言を求められた場合に土砂災害警戒情報の適切な活用についての助言をすることに取り組んでいます。</p>
	<p>参考資料の事業評価のP5の図で平成23年度から26年度の所の便益が無いように見えるが、平成23年度からの便益と費用も考慮しているのか。</p>	<p>全体事業の評価は、平成23年からのものを含んで評価をし、残事業については平成26年から残りのものを計算しています。</p>

	<p>各砂防事業の費用対効果のページで便益が①から⑤までである中で、①から③に人的被害を軽減する効果とあるが、人的被害軽減の便益が資料のどこに含まれるのか、ダブリがあるのではないかな。</p> <p>砂防事業の事業期間が長い中で、おおむね30年の整備順序の決め方はどの様に決めているのか。 30年間の整備を考える上で、どこを集中的に整備していくかを考えることが重要である。</p>	<p>人的被害は逸失被害と精神的な被害を計上していません。 事務所ごとの資料に集計方法が統一されていない記載ミスがありましたので、修正します。</p> <p>30年間の目標の決め方は、近年の災害防止や事業完了の目標に定めるものであり、目標に即する形で事業を進め方を考えている。それが、施設の配置の計画だということになります。</p>
	<p>参考資料の事業評価についてのP6の人的被害の算定式の見直しについて、近年の災害事例を踏まえ全壊家屋から人身被害の算定式の見直しとあるが、どの様な理由でどう算定式を変えたのかその意図を聞きたい。 算定式の見直しは、具体的事例を積み重ねて、より正確に算定式を根本的に見直すわけではないということか。</p> <p>富士山直轄砂防事業にあるスラッシュ雪崩とは、どの様な雪崩なのか。</p>	<p>人的被害については、実際に土石流が発生したときに、どれほどの人身被害となるかは算定しにくいいため、資料集計が可能な全壊家屋数と人身被害の関係を過去の事例から算定しています。算定式に新たに加えてた最新データを加味し算定式を改めたところ です。</p> <p>春先の5月頃に残雪の上に雨が降り、雪と水が混じって雪崩とも水の流れともつかないような現象で、スラッシュ雪崩と呼びます。</p>
	<p>砂防事業の中期計画の30年の中で整備の優先順位を決めていくにあたって、既に順番が決まっているからではなく、近年の自然情勢の変化が劇的であるなどのいろいろな要素を加味しながら中期計画の中で最も優先すべき事業の形を定めて進めていくべき。</p>	
<p>○ 入谷地区 地すべり対策事業 ○ 此田地区 地すべり対策事業</p>	<p>砂防事業の説明との整合性で費用効果の便益に①直接被害軽減効果、②間接被害軽減効果に人的被害とか交通途絶損失などの下記の黄色い枠の内容が全て含まれていると考えてよいか。</p>	<p>砂防事業と整合性をとっており、指摘の効果は含んでいます。</p>
	<p>事業が終わった後に行う監視と観測とは具体的にどの様な考えかか。</p> <p>事業引渡後の観測のための費用はこの評価のどこに関わってくるのか。</p>	<p>地すべり対策であるため、完了後も変状があるといけないので、判定委員会の専門家に事業完了後3年から6年の水位の状態や変状を確認するよう求められています。</p> <p>事業完了後の観測用費用は、事業引渡後の県の費用も含んだ評価となっています。</p>
	<p>入谷地区の地すべり対策は、既に完了していますが、B/Cを見ると今回評価が1.04、残事業1.03。ほとんど1に近いですがこの意味は事業を実施したこと</p>	<p>人命を守るという事業というところで確かにご指摘のとおりB/Cは1.04と、残事業でも1.03となりますが、無形なものを含め地域を守るという意味でやってきたところもあり結果的にこの様なB/Cとなります</p>

<p>が、この数値からどう評価されるのか。 事業で投資した費用と便益は、ほとんど同じであったという意味で解釈して良いか。 B/Cの値が非常に低い点が気になるので、一般の人に分かるように低い理由を含め説明を聞きたい。 また、今回の評価は新しい基準で計算したB/Cか。</p> <p>事業開始当初の対象人口が減ってきている社会情勢の変化が一因であると思われる。</p> <p>また、評価している便益は、その地域に直接関わるものだけに限定し、例えば上流域の自然を守ることによって下流域の被害が軽減される。あるいは下流域およびその周辺に与える環境保全の効果を含まないため、現在、継続している最低限のものを計上した結果B/Cが1を超えてたものとの説明だと思えます。</p>	<p>す。 評価は新しい基準を使用しています。</p>
<p>工事が全て終了、残りは監視だけで残事業の便益が発生する考え方が分からない。 残事業で発生する便益は何か。 コスト案分の便益の意味が分からない。 監視評価で発生する便益とは何か。</p> <p>マニュアルでこうだとの話と評価を行う先生たちの感覚的なものにズレがあるとの意見となので、それを放っておかず、一般国民の方がこの資料を見た時に感じる感覚に近い整理となっているか検討する必要がある。</p>	<p>事業の完了判定が終わるまでの監視期間が必要で監視コストを掛けています。便益についてはコスト案分で便益を計上しています。 マニュアルで必要なコストの割合で最終的に生じであろう便益を計上することになっており、その結果として、便益が計上されているものです。 一方で、ご指摘のとおり監視だけで、なぜ便益が出るのかとの指摘は、検討したいと思います。</p>
<p>対策の対象とする地域の人口は1,000人、1,500人であって、その様な場所の対策を行うのは当然必要なのですが、今後は、この様な事業を考える上で、もう少し色々な考え方があっても良いと感じる。 今後、投資できる予算が限られる中で、各事業をそれぞれを公平にやるのか、色々考える必要があると思います。</p>	
<p>今後、人口の減少に伴い、事業を再検証する時期がいずれ来ると思う。 評価の視点において伝統文化や観光があるが、費用対効果の便益に含まれない</p>	<p>観光についてはシーズンが限られおり、回数も限られている事から便益の計上方法が非常に難しいと考</p>

	いのか？安部川水系直轄砂防事業でも同様だが、費用対効果の便益に計上しないのは意図的なのか。金額的に小さいので大きな問題でないということか。	えております。
○ 一般国道23号 中勢道路	防災上、早期の完成が望まれますが、南海トラフ地震、津波に対する構造やルートについて特に工夫された点があれば教えて頂きたい。	松坂エリアの一部以外は浸水箇所を迂回したルートとなっています。構造上の観点では、大規模地震時においても土工部と橋梁部の境はどうしても段差が生じることが考えられます。この段差を極力軽減させ、敷板等の応急処置で緊急車輛が通行可能となるよう、段差が生じる箇所に踏掛版を設けております。
	本事業は4車線の事業ですが、今回暫定2車線で開通する事でかなり渋滞が解消されると感じたが、今後もその辺りも踏まえて整備を進めていく事になるのか。	一般国道23号の渋滞は、中勢道路が全く整備されていない時に比べれば現時点である程度効果があったと考えています。暫定2車線で全線整備を進める事で一定の効果は出ますが、津市や鈴鹿市などの市内の渋滞を緩和するには、4車線整備の必要性があると考えております。
○ 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	代替港に設定された港においては、本来、名古屋港で取り扱う貨物を受け入れられると考えてよいか。	必要な航路、水深に加えて、キャパシティーがあることを確認した上で代替港として設定しています。
	阪神淡路大震災後に神戸港の機能が復旧しても、貨物がなかなか戻ってこなかった。その経験を踏まえて、このような事業を推進し、震災時に他の港の代替港になり得るような、名古屋港という日本の誇れる港の整備を進めていただきたい。	当時、神戸港にはコンテナの耐震岸壁があまりなかったのだと思います。現在のコンテナターミナル整備については、そういった輸送機能を維持・継続するという事で、耐震強化も含め整備を進めています。
	代替港に大阪港と清水港が設定されていますが、四日市港が設定されていない理由は何か。 名古屋港、四日市港間は交通の便もよく、両港を総合的に考える必要もある。	この事業は、基幹航路に対応するもので、船は6,000TEU～8,000TEUの大型船を対象としており、大型船の航行に必要な水深が15m以上ある港を設定しています。四日市港には水深15m以上の岸壁はないため代替港に設定していません。 また、地震の際、四日市港は、名古屋港と同時に被災することも考えられます。地震時に四日市港の施設が使える場合は、名古屋港で扱うアジア航路の代替港として使用することも考えられます。

一般	<p>今までの自然災害対策事業のあり方は、人が住むところ、何かが在るところを守る形で行ってきたが、今後は人口が減少する時代で、折しもコンパクトネットワークという国土のグランドデザイン2050が出された中で果たして今までの事業のあり方をずっと続けるのか、特に評価期間が長い事業については、そろそろ別の方法も考える時期にきている。 先ほど優先順位の話があったが、守らないのではなくサービスレベルを最低限とし、その代わりにその様な場所の国土の利用を変えていくことをセットで評価する方向も考えるべき。</p> <p>中勢道路で2車線か4車線の話があったが、これもまさにコンパクトネットワークと関係する話で、これからは、拠点をよりコンパクトにし、その間をネットワークでキュッと結ぶな</p>
----	--

ど、国土の拠点が比較的分散している間をきちっと結び信頼性を高くするコンセプトなので、その観点から従来の道をただつなげるところからもう一步、進んでいく必要がある。特に直轄の事業は、通常の道路をつなぐ話とは違い、防災上の機能や信頼性等を踏まえて拠点間を常に結ぶ機能を持つものを作るという意味があり、用地取得が済んで工事費の大幅増がない事業であれば、出来るところから4車線化を積極的に行うことを検討すべき。直轄の2車線は追い越しができないなど、やはり拠点間を機能重視で結ぼうとすると4車線が必要となる。
この様な観点も踏まえ、ぜひ事業を推進していただきたい。

人口が減少する今後は、国土の再利用や様々な国土プランがあるかを考えて事業をプランニングし、評価していくべきとの意見は過年度までの委員会でも同じようになり、国土交通省としても今後、その様なことを継続して検討していくとの判断だったと思います。

また、中勢道路で意見があった直轄国道事業では、コンパクトシティー間を常時結ぶコンセプトで、それを結ぶのであれば最低でも4車線を考えるべきで事業進捗が出来る箇所は優先して実施すべきとの意見は同感である。

今回の意見を重々認識していただき今後とも事業を推進していただきたい。