

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 5 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 26 年 12 月 5 日（金） 10：00～12：10

2. 場 所 K K R 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

八楯局長、谷脇副局長、総務部長、企画部長、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）

【道路事業】

近畿自動車道伊勢線名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）
一般国道 302 号名古屋環状 2 号線
一般国道 42 号松阪多気バイパス

【河川事業】

豊川直轄河川改修事業

（事後評価）

【河川事業】

狩野川床上浸水対策特別緊急事業（神島地区）

【道路事業】

一般国道 156 号小屋名改良

【港湾事業】

清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業

2) 報告

【河川事業】

雲出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 4 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 近畿自動車道伊勢線名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）
一般国道 302 号名古屋環状 2 号線

- ・資料 5 一般国道 42 号松阪多気バイパス
- ・資料 6 豊川直轄河川改修事業
- ・資料 7 狩野川床上浸水対策特別緊急事業（神島地区）
- ・資料 8 一般国道 156 号小屋名改良
- ・資料 9 清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業
- ・資料 10 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- ・資料 11 雲出川直轄河川改修事業
- ・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【河川関係】
- ・資料 14 事後評価に係る資料【河川関係】
- ・資料 15 事後評価に係る資料【道路関係】
- ・資料 16 事後評価に係る資料【港湾関係】
- ・資料 17 報告に係る資料【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。

【道路事業】

近畿自動車道伊勢線名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）

一般国道 302 号名古屋環状 2 号線

・・・・・・・・了承

一般国道 42 号松阪多気バイパス

・・・・・・・・了承

【河川事業】

豊川直轄河川改修事業

・・・・・・・・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。

【河川事業】

狩野川床上浸水対策特別緊急事業（神島地区）

・・・・・・・・了承

【道路事業】

一般国道 156 号小屋名改良

・・・・・・・・了承

【港湾事業】

清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業

・・・・・・・・了承

津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業

・・・・・・・・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）
○近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島） ○一般国道302号 名古屋環状2号線 ○一般国道42号松坂多気バイパス	一般国道302号 名古屋環状2号線、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は設計速度60km、一般国道42号松坂多気バイパスは設計速度80kmについて、どのような基準から決まっているのか	一般国道302号 名古屋環状2号線、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は昭和57年に都市計画決定され、周辺状況等も勘案し道路規格等を決定しており、設計速度60kmを採用しています。また一般国道42号松坂多気バイパスは地方部を通過しているバイパスとして設計速度80kmを採用しています。 設計速度は縦断勾配、カーブの曲線半径が主に関係しており、設計速度以上の速度の車が多い事すぐに壊れるといった事はないと考えています。 現在供用中の名古屋環状2号線においても規制速度は60kmであり、その点は担保していると考えています。
	全体完成時の目標年次、概ねあと何年掛かるなどといった記載が無いが、本事業についてはどのように目標年次を考えているのか。 B/Cは開通見通しになったところのみに対するB/Cなのですか。	道路事業については地域の方との協議状況等や、事業の進捗等を踏まえ、環境が整った段階において区間毎に開通予定を公表しています。一般国道42号松坂多気バイパスはJRを跨いでいる区間について、平成28年度の開通見通しを公表しており、一般国道302号 名古屋環状2号線、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）についてはまだ環境が整ってないため、現時点では未定となっています。 B/Cについては対象事業全線を対象に便益、コストを算定しています。
	一般国道302号 名古屋環状2号線、一般国道42号松坂多気バイパスが設計基準が変わった事により高架部の費用が増額したのは理解しましたが、近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）は高架構造ですが、今回評価時に何故増額の説明が無かったのでしょうか。	道路橋示方書については近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）にも適用されます。しかしながら当区間においては、全ての設計が完了している状況でないことから、今後設計熟度を高めていく中で、費用の増額となる場合は、必要な手続きを諮っていきたいと考えています。
○豊川直轄河川改修事業	先人の知恵により遊水池の機能として使ってきた霞堤を閉め切ること、資産が集中している下流部に対して影響があると思うが、先に下流部の治水対策を実施していると理解して良いか。	ご指摘の通りです。
	牛川霞は閉め切り、その他の3つは小堤で対応するということですね。資料の9ページのは全部小堤のように読めるため、区別できるよう説明すべきと思われる。	ご指摘のとおりです。 資料9ページに補足説明を追加修正します。
	資料9ページに地元や関係機関との調整を行いとの説明がありましたが、具体的などの様な取組をしているのか。常設の協議会などを設置して行っているのか。 堤防を造るにあたり、最近の事例では計画水位を超えても直ぐに破堤しない様な粘り強い堤防にするようなケースを聞きますが、この事業については、その対策は行うのか。	常日頃より、流域の市町村、住民の方と意見交換を行っているところです。その様なステップを踏みながら用地買収、事業着手をしていくことを考えています。 現時点では、常設の協議会などは設置していませんが、その様なことも考えながら進めて行きたいと思っています。 小堤は、洪水が越流する構造となりますので、越流を考慮して検討を進めています。

	事業全体の進捗状況から堤防の補強は大体終わっていると見えるが、その堤防の補強時には粘り強い構造の対応はしているのか。	通常の堤防補強は、その時の最新の知見で漏水対策、耐震対策、液状化対策などを行っています。ただし、施工済みの箇所は越流することを想定していないため、粘り強いという対策は実施していません。
	霞堤の中に浸水した場合、小堤を造ったために水が退くのに時間がかかると思われるが、その対策として、排水ポンプなど対策は併せて行われるのか。 その対策はB/Cの算定には含まれているか。	ご指摘のとおり、住民の方からも同様の指摘をいただいております。 排水ポンプや水門など浸水した水の排水方法についても、費用も含め様々な案を検討しているところです。 事業費の中に含まれています。
	人口が減っていく情勢の中で、河川に人工的に手を加えて、住人のリスクを回避するやり方は、そろそろ転換点に来ていると思われるが、霞堤の地元の方々と議論する中で、周辺住民の住まい方や土地利用をどうして行くか、リスクを受容するなどについて議論や意見があれば参考に教えていただきたい。 住民の方々と対話・調整をしていく中で、未来を見据えた学び合いの機会となることなればと思います。	一般論で申しますと、河川事業において大きな命題だと思っています。国土交通本省の審議会などの場で気候変動や雨の降り方、国土のランドデザインのあり方などに加え、土地利用規制についても議論されているところです。 小堤の整備にあたっては、整備計画に「土地利用規制と一体となって」と記載されています。地域の方と意見交換をする中では、規制を受けることに対して相当の根強い抵抗感があると感じています。
○狩野川床上浸水対策特別緊急事業（神島地区）	全体事業費が13.4億円とあるが、ポンプ増設以外にも関連した事業が含まれているのか。	ポンプの建設費に加え、維持管理費として、毎年の点検及び関連機械、発電機などの修繕等が含まれています。
	何故昭和57年を基準年としたのか。 資料の4ページの表で浸水家屋数の最大が平成16年度にもかかわらず、基準年度を昭和57年にしている理由がわからない。	本事業の目標とする昭和57年の洪水は、多数の浸水被害を受けたためです。
	一般的に治水安全度を鑑みた場合、100分の1確率等にするが、雨水排除という事を考えた場合、10分の1程度が適当と考えたためと思われる。 完全な対策は現実的でなく無理であるという事で、昭和57年を目標としたと理解すれば良いか。	その通りです。 一般的に雨水排除を計画する場合、必ずしも最大規模の降雨に対応するという事はなく、流域の状況等を踏まえて総合的に検討し、対象降雨を決定しています。 本事業は総合的に検討し、昭和57年の降雨規模（約1/10）を目標としています。
	資料4ページの表は、浸水面積と浸水戸数のバランスがおかしいので確認してもらった方がよい。	数値を確認し、修正させていただきます。
○一般国道156号小屋名改良	資料8ページを見ると国道248号関バイパスが平成20年に部分開通、平成24年に全線暫定開通しており、交通量の減少に寄与した事が記載されている。一方で資料3ページで本改良により、走行時間短縮や損失時間減少が記載されているが、もしかしたら交通量が減った事が関係していると読めるが如何か。 整備前の交通量については、整備後の交通量を整備前の交差点の状況（推計）で比較すれば問題ないのではないのか。	本事業は並行路線の国道248号関バイパスの開通、名鉄美濃町線の廃線など事業計画が度々変わりながら行ってきた経緯があります。このタイミングと過去に計測した交通量の時期が全て一致している状況には無い事から、計測した交通量の中で、できる限り効果が適切に示せるデータを使用したところです。 推計値を用いて比較する事については、今後検討していきます。

	最終的に4車線から2車線に計画変更されたのはいつですか。 今回配布された資料を見ると、4車線から2車線に計画変更されたが、全体事業費が57億円から56億円に1億円しか減っていないように見える。平成17年に名鉄美濃町線の廃線が決まっているのであれば、車線の変更の議論だけではなく、全体的な計画変更によってもっと減額できたのではないか。	平成22年の国道248号関バイパスの開通を受けて2車線で完了しています。 平成19年の再評価時において、美濃町線の廃線に伴う全体計画の見直しをおこなっており、その時点で、全体事業費を78億円から57億円に減額しております。
○ 清水港新興津地区国際海上コンテナターミナル整備事業	(11月終わりの日経新聞の記事中で)国土交通省はコンテナ戦略港湾の施策として、北米、欧州からのコンテナ貨物は京浜港、阪神港に集約するなどの記事を見ました。 清水港にて扱っている北米、欧州航路の位置づけはどのような位置づけで整理されるのか。	京浜港、阪神港は、今後更なる大型化が想定される北米・欧州向けのコンテナ船の基幹航路を維持、拡大していくため、国際競争力の強化を目的にコンテナ戦略港湾政策を国土交通省として推進しています。 清水港は、地元の北米、欧州向けの輸出をしている企業が多数立地している産業集積地であり、輸送コストを下げ、地域の経済発展を続けることが産業競争力の確保の上で重要な点だと考えています。 また、京浜港、阪神港に寄港するコンテナ船は、地理的特性や産業集積を背景とした基礎需要の高い清水港あるいは名古屋港に寄港しています。 このように、船会社にとっても航路が成立するだけの高い需要があることから、引き続き航路が維持されると考えております。
○ 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業	資料の5ページに”高潮・津波の防災面”とあるが、この資料を見た住民が津波に対しても防災上、安全性が確保されていると印象を持つと思われるが、どのような津波でも耐えられるのか。	本事業は高潮対策を目的に整備していますが、海溝型地震に伴う一定の津波に対して効果があると考えています。 そのため資料内に「津波」を記述しましたが、ご指摘のとおり如何なる「津波」にも対応できる等の誤解を生む危険性があることから、対象とする津波を明確にする様、資料を修正いたします。