

一括審議案件に対する意見等について

一括審議事業の概要

平成27年9月25日

中部地方整備局

豊川総合水系環境整備事業

事業目的

豊川下流域は、かつて干潟やヨシ原が広がり、生物の良好な生息・生育場となっていました。宅地化、市街化や河道整備等によりこのような環境が減少しました。

このため、豊川下流域において干潟やヨシ原の再生を図り良好な河川環境を創出します。

事業概要

事業名	豊川総合水系環境整備事業
事業区間等	豊川、豊川放水路
事業着手年度	平成13年度
全体事業費	約39.4億円
B/C	2.4（前回評価時）

位置図



矢作川総合水系環境整備事業

事業目的

矢作川は、かつて砂州が卓越する河川であり、河口部には干潟、ヨシ原が広がり、良好な生物の生息生育場となっていました。砂利採取による河床低下や護岸整備などにより、このような環境が減少しました。

このため、河口部において干潟やヨシ原の再生を図り良好な河川環境を創出します。

また、中流部においては、親水護岸整備、高水敷整備などを実施することにより、親水やレクリエーションの場などとして安全に活用できる水辺空間を形成します。

事業概要

事業名	矢作川総合水系環境整備事業
事業区間等	矢作川(愛知県)
事業着手年度	平成15年度
全体事業費	約26.5億円
B/C	3.3(前回評価時)

位置図



一般国道1号静岡清バイパス

事業目的

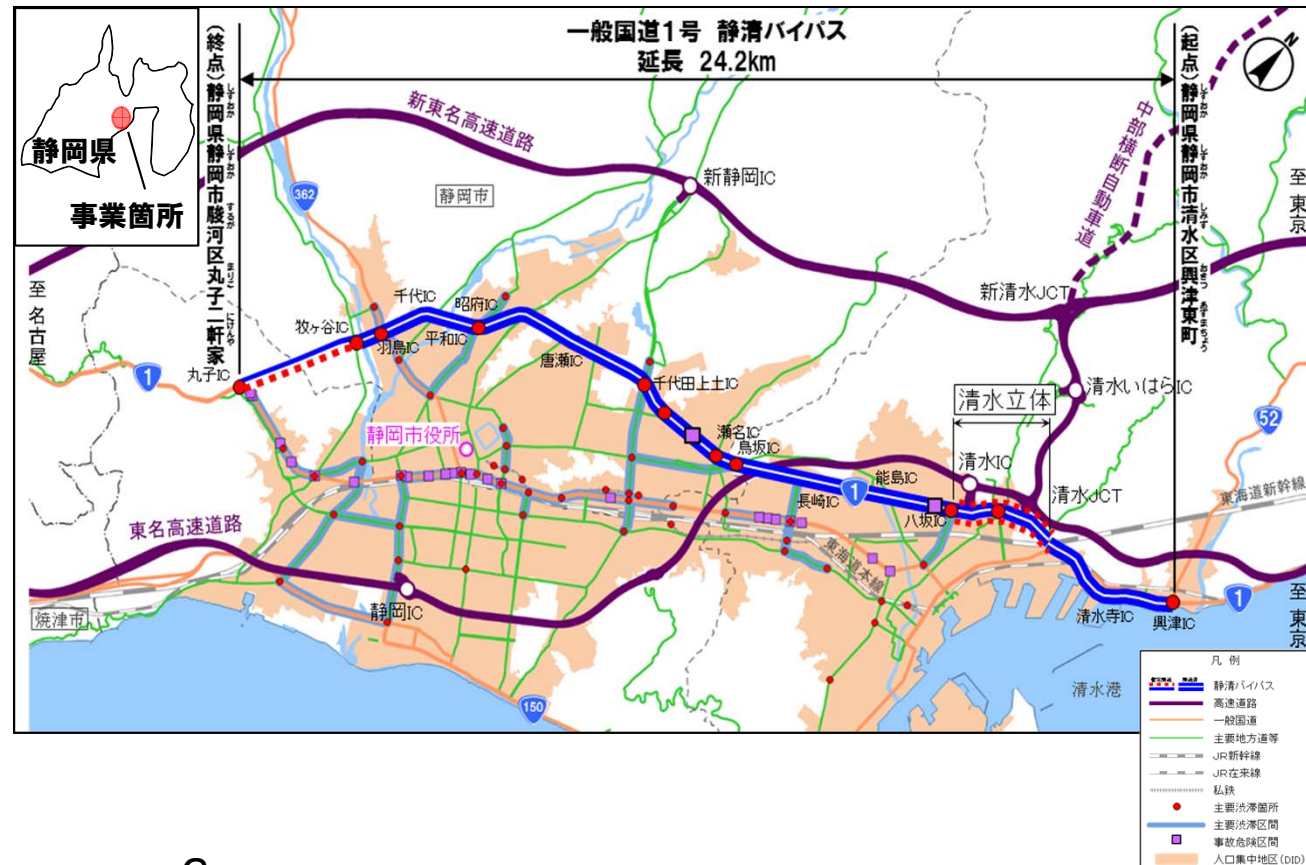
一般国道1号^{せいしん}静岡^{しずおか}清^{しずおか}バイパスは、静岡県静岡市清水区興津東町から同市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、交通事故の削減、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。

並行する国道1号現道には、主要渋滞箇所(14箇所)や、事故危険区間(33箇所)の存在などの課題があり、本事業は課題解決のために別線バイパスを整備することで、速達性・定時性の改善、安全性の向上、リダンダンシーの確保等の効果を見込んでいます。

事業概要

事業名	一般国道1号 静岡清バイパス
事業区間等	24.2km (うち立体4車線開通済み18.8km)
事業着手年度	昭和43年度
全体事業費	1,600億円
B/C	1.4(前回評価時)

位置図



一般国道21号坂祝バイパス

事業目的

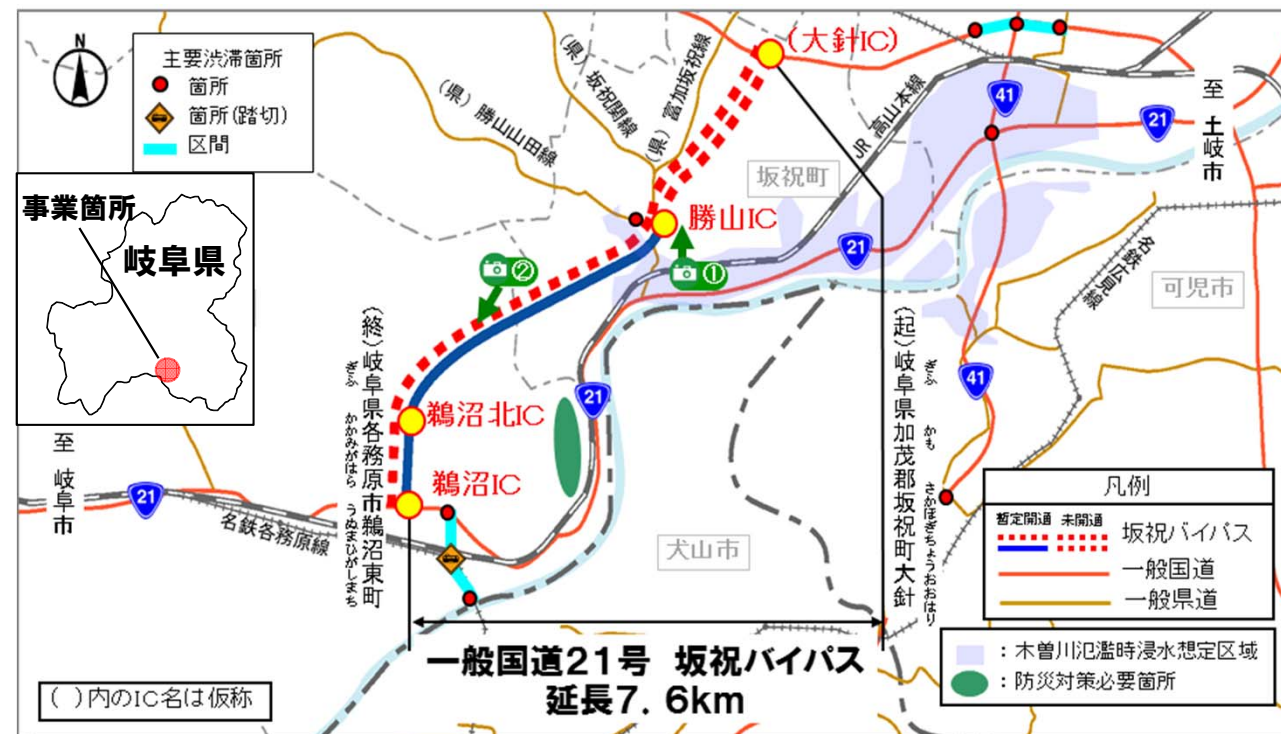
本事業の一般国道21号^{さかほぎ}坂祝バイパスは、岐阜県加茂郡坂祝町大針^{ぎふ かも さかほぎちょうおおはり}から各務原市鵜沼東町^{かかみがはら うぬまひがしまち}に至る延長7.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、災害に強い道路機能の確保を目的に計画された道路です。

並行する国道21号には、主要渋滞箇所(2箇所)や、木曾川浸水想定区域、防災対策必要箇所の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備する事で、交通の円滑化・災害に強い道路機能の確保等の効果を見込んでいます。

事業概要

事業名	一般国道21号 坂祝バイパス
事業区間等	7.6 km (うち暫定2車線開通済み4.3 km)
事業着手年度	平成2年度
全体事業費	508億円
B/C	1.7(前回評価時)

位置図



一般国道41号石浦バイパス

事業目的

いしうら ぎふ たかやま くぐのちようくぐの ぎふ たかやま ちしままち

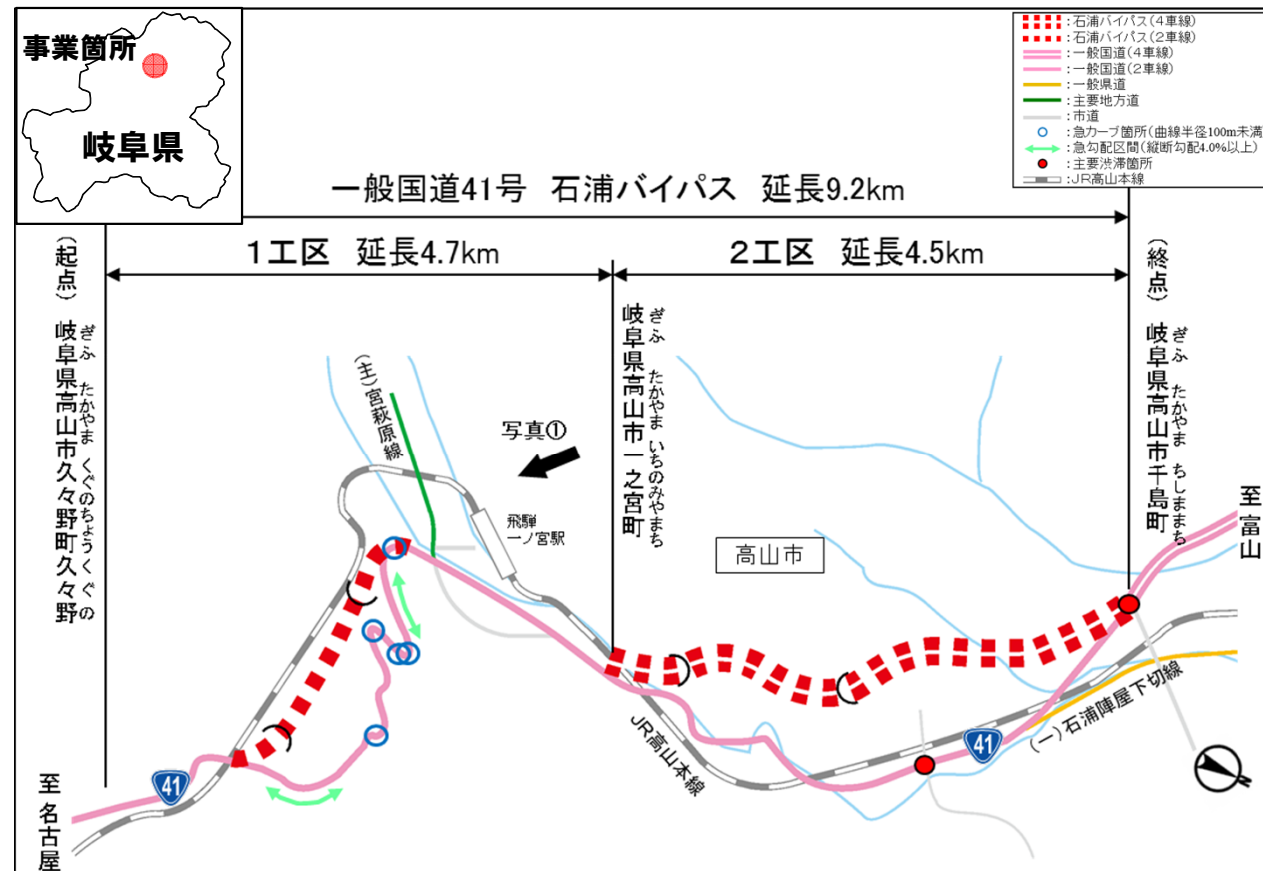
一般国道41号石浦バイパスは、岐阜県高山市久々野町久々野から岐阜県高山市千島町に至る延長9.2kmのバイパスであり、冬期交通の安全性・信頼性の向上、交通事故の削減、救急医療活動の支援を主な目的として計画された道路です。

並行する現道41号には、急カーブ箇所(5箇所)や急勾配区間の存在などの課題があり、本事業は、課題解決のために別線バイパスを整備することで、急カーブや急勾配区間を回避し、冬期を含め年間を通した安全性の向上等の効果を見込んでいます。

事業概要

事業名	一般国道41号 石浦バイパス
事業区間等	9.2 km
事業着手年度	平成12年度
全体事業費	425億円
B/C	1.3(前回評価時)

位置図



田子の浦港中央地区 国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)

事業目的

田子の浦港は、開港当初の係留施設が多く、老朽化が進むとともに岸壁水深が不足しています。また、切迫する東海地震等の震災被害により港湾機能が損なわれると、背後圏及び地域社会に大きな影響を与える恐れがあります。そのため、既存施設の老朽化及び水深不足による物流制約の解消と大規模地震時の緊急物資輸送等の円滑化を図ります。

事業概要

事業名	田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)
事業着手年度	平成17年度
全体事業費	175億円
B/C	1.4(前回評価時)

位置図



御前崎港女岩地区 防波堤整備事業

事業目的

御前崎港は、静岡県中西部の地域経済の発展及び地域産業を支える流通港湾であり、また古くから船舶が避難する港としても利用されています。そのため、港内の静穏度を確保し、船舶の入出港と荷役の安全性の向上を図りRORO貨物、完成自動車等を取り扱う物流ターミナルとしての役割を果たし、荒天時においても御前崎港周辺を航行する小型避難船舶の安全性を確保します。

事業概要

事業名	御前崎港女岩地区 防波堤整備事業
事業着手年度	昭和49年度
全体事業費	438億円
B/C	3.5(前回評価時)

位置図



津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業

事業目的

津松阪港海岸は、昭和28年の台風13号と昭和34年の伊勢湾台風により壊滅的な被害を受けたため、災害復旧事業（S28～S38）により海岸堤防が整備されました。

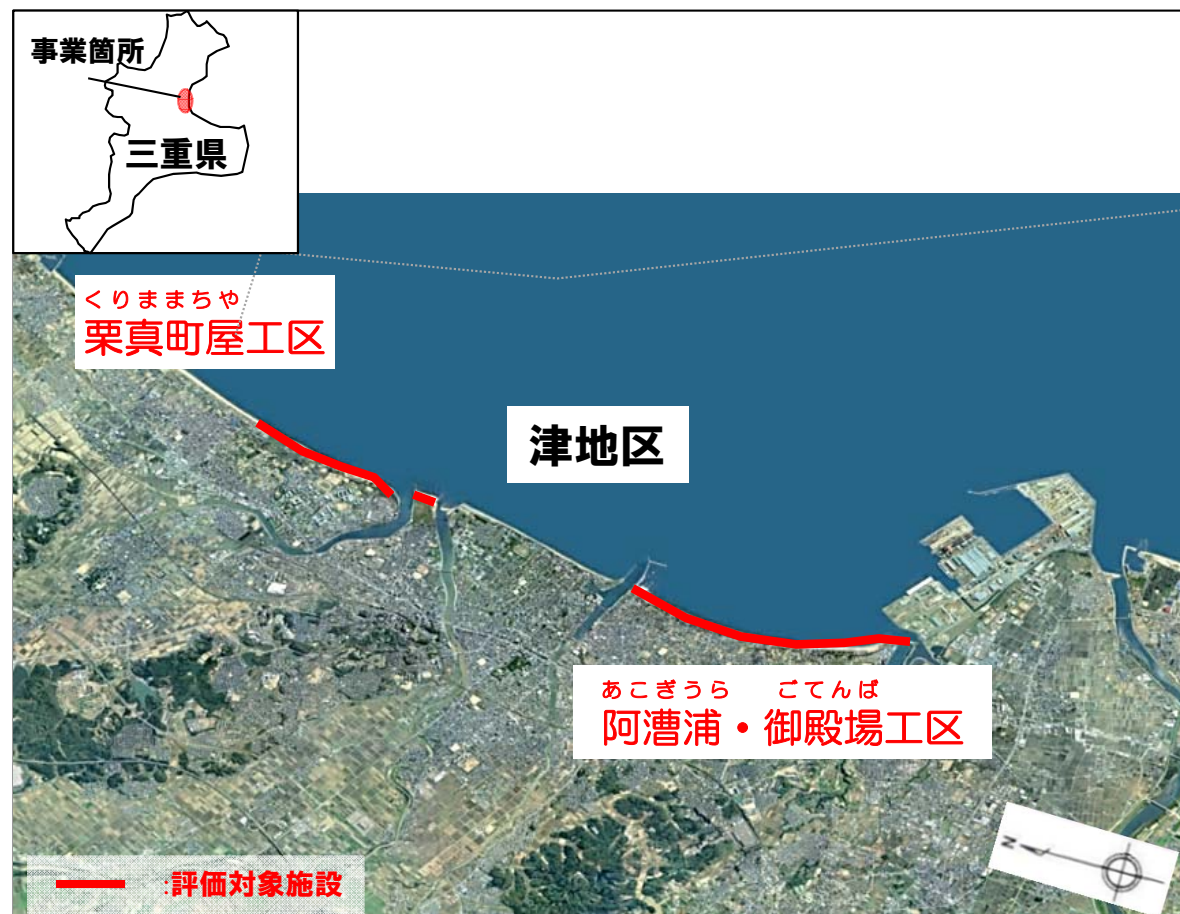
しかし、建設後50年以上が経過し、老朽化の進行や天端高さの不足により、高潮などによる浸水被害が懸念されており、さらに大規模地震（過去最大クラスの南海トラフ地震等）に伴う液状化が危惧されることから、抜本的な改修が必要となりました。

そのため、堤防の計画天端高を確保し、劣化したコンクリートの打ち替えなどの老朽化対策や液状化対策を実施します。

事業概要

事業名	津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業
事業区間等	津地区 5.5km 〔 阿漕浦・御殿場工区 3.5km 栗真町屋工区 2.1km 〕
事業着手年度	平成23年度
全体事業費	135億円
B/C	4.9(前回評価時)

位置図



○一括審議案件に対する意見等について

資料2-2 (2)

事業名：豊川総合水系環境整備事業

意見・質問	回答
<p>パワーポイント資料P. 2の「投資効果①干潟を利用する生き物の状況」について、施工後6年目H26. 11に種別が減少しているのは何故か。自然干潟でも確認種数が減少しているとあるが、大幅な減少と見受けられ、全体傾向を勘案しても引き続きの事業効果が認められると解釈してよいか、根拠を示してほしい。</p>	<p>パワーポイント資料P. 2で示した各年度の底生動物確認種数は、各年の期別調査データのうちから11月のデータを示しています。別紙1(図-1)に各年の期別データを全て示しました。これを見ると、確認種数は期別に増減はありますが、全体としては増加傾向となっています。ご指摘のように平成26年度は確認種数が減少(11月は特に少ない)しましたが、その後は増加しています。なお、平成26年度は自然干潟でも確認種数が減少しています。</p>
<p>パワーポイント資料P. 3の「事業の必要性等」の1)事業を巡る社会経済情勢等の変化について「豊川流域内は、東名高速道路及び主要国道、JR東海道新幹線等の重要交通網が整備されている」と説明があるが、何故それが「豊川水系の自然再生」の必要性の理由となるのか説明してほしい。</p>	<p>本事業の費用便益分析における環境整備の便益は、世帯の支払意志額を評価するCVMを用いています。このため、「③事業の必要性等 1)事業を巡る社会情勢等の変化」の説明では、先ず、人口と世帯数の変遷を示しています。 重要交通網の整備の状況については、今後の地域の産業や人口動態に影響を与える要素として示したものです。</p>

事業名：矢作川総合水系環境整備事業

意見・質問	回答
<p>パワーポイント資料P. 3「投資効果②ヨシ面積の状況」について施工後4年目H26において、ヨシ面積が減少しており、その理由として「H26は植生遷移によりよし面積が減少」とあるが、もう少しわかりやすく理由を説明してほしい。また、その影響を差し引いても投資効果があるという根拠を示してほしい。</p>	<p>パワーポイント資料P. 3で示した各年度のヨシ面積は、平成22年度施工箇所(5.4~5.6k)における各年のモニタリング結果を示しています。ヨシ原再生のための施工基盤高は、平成22年までは試験的にTP+0.5mとTP+0.8mの2パターンを実施しており、パワーポイント資料P. 3に示したグラフはその合計面積です。施工基盤別・植生別の面積推移を別紙1(図-2)に示しました。ヨシ原の面積は、施工基盤高がTP+0.5mでは年々増加しておりますが、TP+0.8mでは、平成24年度以降オギやヤナギの植生が徐々に増加しており、その結果、平成26年度にはヨシの面積の一部がオギやヤナギに遷移したことからヨシ面積が前年度より減少しています。このため、平成25年度以降は、TP+0.5mで基盤造成を実施しており、今後は矢作川河口部全体としてヨシ原の分布面積が増加していくものと見込んでいます。</p>
<p>パワーポイント資料P. 4の「事業の必要性等」の1)事業を巡る社会経済情勢等の変化について「矢作川流域内は、東名高速道路及び主要国道、JR東海道新幹線等の重要交通網が整備されている」と説明があるが、何故それが「矢作水系の水辺整備、自然再生」の必要性の理由となるのか説明してほしい。</p>	<p>本事業の費用便益分析における環境整備の便益は、世帯の支払意志額を評価するCVMを用いています。このため、「③事業の必要性等 1)事業を巡る社会情勢等の変化」の説明では、先ず、人口と世帯数の変遷を示しています。 重要交通網の整備の状況については、今後の地域の産業や人口動態に影響を与える要素として示したものです。</p>

事業名：一般国道1号 静清バイパス

意見・質問	回答
意見なし	—

事業名：一般国道21号 坂祝バイパス

意見・質問	回答
意見なし	—

事業名：一般国道41号 石浦バイパス

意見・質問	回答
事業自体の必要性については異論ありませんが、富山側の2工区が3種1級で4車線となっているのに対して、1工区が3種2級で2車線と不連続になっている理由について、補足説明を求めます。	<p>2工区については、高山市街地(平地部)を通過するバイパス機能として4車線整備の計画としています。</p> <p>1工区については、山間部である宮峠の通行困難箇所(山地部)をトンネル構造の別線で整備する計画としており、前後区間の2車線を考慮し、2車線計画としています。</p>

事業名：田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業

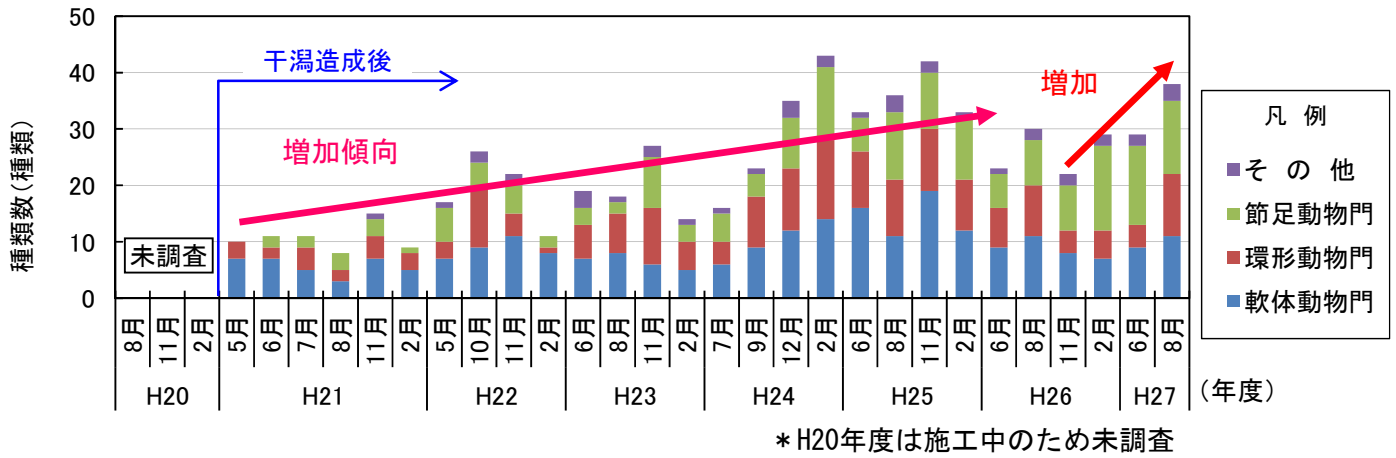
意見・質問	回答
意見なし	—

事業名：御前崎港女岩地区 防波堤整備事業

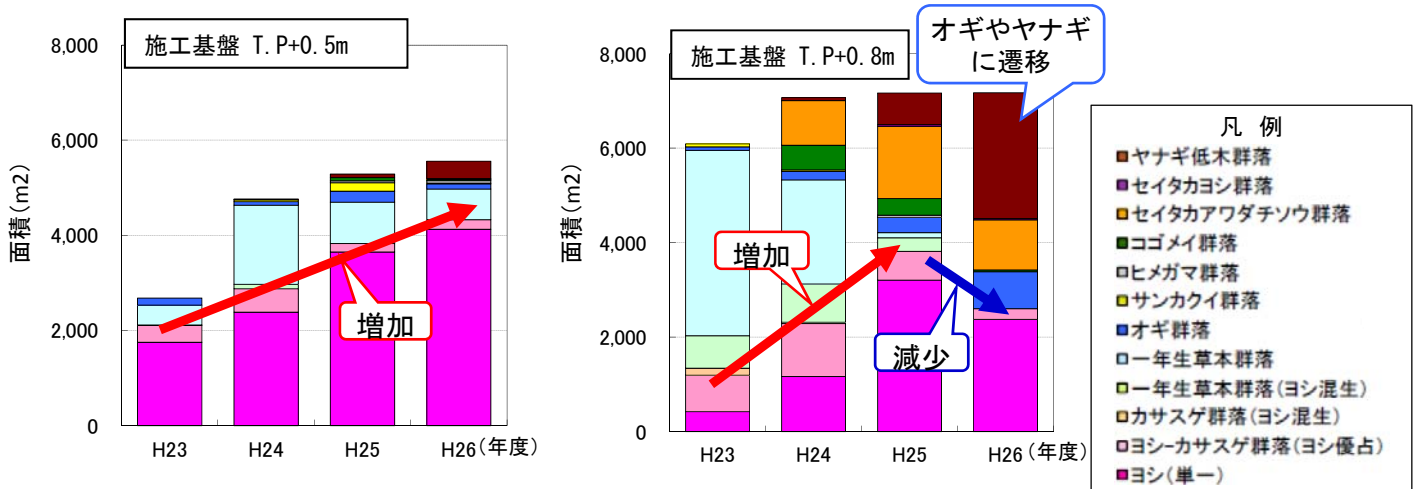
意見・質問	回答
意見なし	—

事業名：津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業

意見・質問	回答
平成23年の東日本大震災の経験を踏まえて新たな「ねばり強い堤防」など新たな技術や工法、基準が検討されてきた。本件は平成22年度の新規事業であるが、その後、南海トラフ地震・津波の最新の想定や、上記のような技術・工法の適用は検討されているのか。	<p>津松阪港海岸は、「伊勢湾台風クラス」の高潮や東海・東南海・南海地震等による「発生頻度の高い津波(L1津波)」を対象に整備を進めており、これらが越流しない天端高さを設定しています。</p> <p>一方、内閣府公表の南海トラフ地震による「最大クラスの津波(L2津波)」については、当海岸における影響を把握するため、設計断面を対象に堤体の変形や津波による浸水について照査を実施しています。</p> <p>その結果、越流による浸水はあるものの、地震による堤体の倒壊の恐れがないと予測され、浸水量の低減及び浸水開始時間を遅らせる効果があり、また、堤内地側の法面もコンクリート張りのため、土堤方式と比べ、洗掘の影響も少ない等の「粘り強い構造」による減災効果が期待できると考えています。</p>



図一 1 干潟再生箇所における底生動物確認種数の推移



図一 2 施工基盤別・植生別面積推移