

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和6年10月9日（水） 14：00～16：00

2. 場 所 KKR ホテル名古屋 3階 芙蓉の間

3. 出席者

○事業評価監視委員会委員

松本委員長、大窪副委員長、赤堀委員、阿部委員、中澤委員、
中村委員、能島委員、福井委員、松尾委員、山田委員

○中部地方整備局

佐藤局長、西尾副局長、中川副局長、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）

【海岸事業】

駿河海岸 直轄海岸保全施設整備事業

【道路事業】

一般国道42号 熊野道路

一般国道42号 紀宝熊野道路

（事後評価）

【海岸事業】

津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業

5. 配布資料

- ・ 委員会開催資料（議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、委員会規則、配付資料一覧）
- ・ 資料 1 再評価に係る県知事等意見
- ・ 資料 2 対応方針一覧表
- ・ 資料 3 駿河海岸 直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・ 資料 4 一般国道 4 2 号 熊野道路
一般国道 4 2 号 紀宝熊野道路 説明資料
- ・ 資料 5 津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・ 資料 6 再評価に係る資料【海岸事業】
- ・ 資料 7 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 8 事後評価に係る資料【海岸事業】

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。

【海岸事業】

駿河海岸 直轄海岸保全施設整備事業 . . . 了承

【道路事業】

一般国道 4 2 号 熊野道路 . . . 了承

一般国道 4 2 号 紀宝熊野道路 . . . 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。

【海岸事業】

津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 . . . 了承

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 駿河海岸 直轄海岸保全 施設整備事業	事業期間が昭和 39 年からと なっているが、通常これほどの 長い期間がかかるものなのか。 事業の途中で災害が起きる可 能性もあるので、早期に整備し た方がいい。	事業の平準化を図りながら、継続 して実施している。整備している中 で、新たな工法を採用することあり、 モニタリングしながら実施してい る。
	L2 津波に対する整備は行わ ないのか。また、津波が発生し た場合、津波が河川を遡上し、 河川からの回り込みにより河 川堤防からの越水が発生する こととはないか。	海岸保全施設としては L1 津波に 対する整備を行っている。それを超 える津波については、堤防を「粘り 強い構造」とし、破堤を遅延させる ことで、避難時間を確保するための 整備を実施している。 各自治体の考えから L2 津波を防 護する整備を実施している市町もあ る。 津波の河川への回り込みによる河 川堤防からの越水については、L2 津波 の場合起こり得る現象であるが、前 述のとおり、L1 以上の津波について は、津波避難タワー等避難の対策を 進めている。
	養浜計画にある必要養浜量 の 40 万 m ³ は、「大井川流砂系 総合土砂管理計画」に位置付け られているのか。	「大井川流砂系総合土砂管理計 画」では、海岸への全体養浜量が示 されており、うち海岸事業として想 定している養浜量と今回の追加養浜 量は、整合が図られている。
	離岸堤沖合の浸食の影響に より、計画波浪に対して波の打 ち上げ高が堤防高を超える区 間が発生するということが、 浜幅の 80m が確保されていない から越波が発生するというこ とか。	浜幅が 80m 確保されていなくて も、海中の地形条件等により越波が 発生しない区間もある。 40 万 m ³ の追加養浜については、 モニタリングしながら効果を確認 し、進める。
	残事業が約 200 億ということ だが、一方で資材費・人件費が 2 割アップという説明だった。 増加分が 50 億必要ということ か。	物価上昇については、今年度以降 の残事業と合わせて、前回評価から 今回評価までの 5 年間に執行した金 額に対して物価上昇がかかるため、 その合計が 50 億となる。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 駿河海岸 直轄海岸保全 施設整備事業	災害が発生した際に、いかに多くの住民が逃げられるようにできるかが重要。自治体と共に対策を進めること。	—
(重点審議) 一般国道熊野 道路・紀宝熊野 道路	周遊観光客が増加する傾向にあるということだが、具体的にどこからどれくらいの人数の観光客が来ているのか、情報があれば教えてほしい。	大阪・名古屋又は関東方面からも来ていることは確認できているが、最新の具体的な数値までは分析できていない。
	周遊観光客が増加する傾向にあるということだが、JR は特急列車の編成両数を需要に合わせ、減らしている。道路の効果で観光客数が増加した根拠として具体的に示せる情報があれば、説明できた方がいい。	—
	ICT 地盤改良工により具体的にどれくらいのコスト削減を見込んでいるのか。	省人化や効率化によるコスト削減が見込まれるが、現時点では具体的なコスト削減額の算出には至っていない。
	三重県からの意見で「南海トラフ地震による津波発生時において、現道とのダブルネットワークを形成し」と言われているが、現道が機能するために、現道もしっかり対策すべきと考える。	中部版くしの歯作戦として、紀勢自動車道を軸に、現道の国道42号に向かう道路及び国道42号の道路啓開を進める計画であるため、まず主軸となる紀勢線の整備を進めていく。
	今回残事業のB/Cが大きくなったのは何故か。	一体評価を行っているため、前回評価時から執行した事業費が多く、残事業の事業費が減少したため、残事業費のB/Cが大きくなった。

項目	意見・質問	回答
(事後評価審議) 津松阪港海岸 直轄海岸保全 施設整備事業	今回紹介している事業効果の発現状況については、当初計画から効果として見込んでいたものか。	貨幣換算できる定量的な効果については当初より見込んでいたが、賑わいなどの定性的な効果については計画時には想定していない。社会情勢の変化や、整備の中で住民からの海浜利用に関する意見を反映したことなどにより効果発現したものもある。
	事業区間において、河川に面した一部の堤防背後区域が防護範囲に入っていないが、防護対策が不要な範囲なのか。	当該堤防は河川堤防であり、河川事業による防護範囲となるため、本事業の事業効果算定においては、防護範囲外として表現している。 なお、河川事業において河川堤防等が適切に整備されるものと認識しており、三重県の河川事業にて整備を行っている。
	本事業で想定した高潮等の防護レベルはどのようなものか。	本事業は、「三河湾・伊勢湾沿岸海岸保全基本計画(H27.12)」に基づく、伊勢湾台風クラスの高潮並びに比較的发生頻度の高い津波を想定している。
	本事業での想定を超える災害への対応について、背後住民には認識されているか。	地域自治体等による広報活動の中で、避難計画・防災活動などソフト面での対策について周知・啓蒙が行われており、想定を超える災害について認識されているものと考えている。
	参考意見として、定性的な効果をアピールする際、アンケート結果など数的表現を用いると説得力が増すため、今後の事業においては調査するように努めてほしい。	今後の事業ではご意見を踏まえ検討する。
	今後の事後評価の必要性で「浸水被害の軽減が図られた」とあるが、実際に防護された事例があるのか。	事業効果として評価している伊勢湾台風級の災害は発生していないが、整備により想定防護高さが確保されたため、効果を有しているものと考えて記載している。