

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度第5回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成31年1月28日（月）14:00～15:30

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

中村委員長、沢田副委員長、森委員、水谷委員、高瀬委員、富永委員、  
原島委員、朝日委員、吉永委員

○中部地方整備局

勢田局長、元野副局長、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

（事後評価）

【道路事業】

- 一般国道1号 南二日町交差点
- 一般国道23号 豊橋東バイパス [暫定2車線]
- 一般国道23号 豊橋バイパス [暫定2車線]
- 一般国道42号 紀宝バイパス
- 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）
- 一般国道42号 熊野尾鷲道路

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、配付資料一覧）
- ・資料1 対応方針一覧表
- ・資料2 一般国道1号 南二日町交差点 説明資料
- ・資料3 一般国道23号 豊橋東バイパス  
一般国道23号 豊橋バイパス 説明資料
- ・資料4 一般国道42号 紀宝バイパス 説明資料
- ・資料5 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）  
一般国道42号 熊野尾鷲道路 説明資料
- ・資料6 事後評価に係る資料【道路事業】

## 6. 主な審議結果等

1) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

### 【道路事業】

一般国道1号	南二日町交差点	・・・了承
一般国道23号	豊橋東バイパス [暫定2車線]	・・・了承
一般国道23号	豊橋バイパス [暫定2車線]	・・・了承
一般国道42号	紀宝バイパス	・・・了承
近畿自動車道紀勢線	(尾鷲北～紀伊長島)	・・・了承
一般国道42号	熊野尾鷲道路	・・・了承

2) 委員会当日に委員より出された意見・質問及び回答

項目	意見・質問	回答
<p>(事後評価) 一般国道1号 南二日町交差点</p>	<p>冠水対策前の冠水の理由は、表面水の集中など地形的な要因ではないと考えてよいか。</p> <p>交差点付近の地盤が低い理由は、(対策前の) 交差点を整備した時のものか、それとも元々地形的要因で、例えば旧河川であったのか。</p> <p>旧河川のようなところで、水が溜まりやすいことも配慮して、嵩上げ改良工事がなされたという認識でよいか。</p> <p>また、(資料2) 4ページの追突事故が7割削減したのはすばらしいが、「その他」の事故がほぼ変わっていない。「その他」は特定の形態の事故ではなく、いろんな形態のものが混ざっていると考えるよいか。</p> <p>交差点が改良され、形が変わったからといって、何かの事故の形態に集中しているということはないか。</p>	<p>対策前の交差点付近は、周辺の地盤よりも約1mほど低い状況。冠水は周辺の地盤よりもこの交差点付近の地盤が低かったことに起因するもの。</p> <p>南二日町交差点付近は、御殿川が南北に流れており、元々地形的に周辺と比べて低かったところに国道1号が高架の交差点のため、交差道路側が低いまま残ったもの。</p> <p>そのとおりです。</p> <p>「その他」の事故として件数が多いものは、出会い頭の事故や、この交差点の北側の横断歩道横断中の事故などが含まれている。</p> <p>交差点改良により大きな効果が発現したのは、追突事故と考えており、他の事故が特に多いといった事はない。</p>
	<p>今回はB/Cが1.02という数字になっているが、前回、途中段階の時点では1.3となっている。</p> <p>B/Cは1を超えるかどうかというのが最終的に判断材料にはなると思うが、当初事業化の時の最終的なB/Cはどれぐらいの数字だったのか。</p> <p>事業化の時に、見込みとしてB/Cを算出していると思うが、その数値について教えて頂きたい。</p>	<p>当初、将来的にB/Cがどうなるかというところの推計までは実施していない。</p> <p>この事業の事業化は平成元年度であるが、その時は、事業化時にB/Cを出すという制度になっていなかったため、数値は算出していない。</p>
	<p>この交差点は、非常に混雑し、事故も多く、大変な状況だったことをよく</p>	<p>今回の交通事故減少便益ですが、対策前のこの交差点は右折車線がかなり渋滞していたた</p>

<p>知っている。今回のこの改良は、冠水対策はもちろんだが、渋滞が大幅に減り、追突事故も大幅に減っているということで、大変重要な事業かと思う。</p> <p>本事業を行ったことによって渋滞が解消し、3.5万台交通量が増えたという説明だったが、先ほど指摘のあった資料6の3ページの事後評価結果の費用便益比のところを見ると1.02となっている。その中の右側の交通事故減少便益が4.8億円と非常に大きく出ている。</p> <p>現行の評価の仕方では、平面交差を立体化したときに事故削減の効果というのはそのまま出てこない。要するに、分離しているか車線数が幾つかといったことでほとんど決まってくるので、例えば交差点を飛ばして立体化したところで、渋滞解消の効果は当然出てくるが、交通安全、交通事故の削減というのは便益として出てこないのではないか。にもかかわらず、ここで4.8億円という非常に大きな便益が出ている。</p> <p>一般的には交通量が増えれば交通事故も増えるので、むしろ便益は下がるはずだが、本事業では上がっていることから理由を教えてください。</p> <p>つまり、むしろ抜け道を利用してこの対象の国道1号でない方の交通が減ったことによって交通事故減少便益が上がったという計算がこのように表れているということで良いか。その一方で、実際には事故が大幅に減っていて非常に効果が出ているので、言わば便益が過少になっているのではないか。</p> <p>そのため、今1.02という話があったが、こういう重要な交差点の改良、例えば立体化のような事業を実施したときに、交通事故の減少の便益がしっか</p>	<p>め、渋滞により交差している国道136号を利用したい交通が並行する細い道路に迂回していた。</p> <p>しかし、交差点改良により、この国道136号（幹線となる道路）の方で右折する車が多くなり、より安全な（幹線）道路に交通が転換したことから交通事故減少便益が出たというメカニズムになっている。</p> <p>そのとおりです。</p> <p>今、全国的にも3便益では表せない便益というのをどのように表現していくのかという議論をしていると聞いていることから、貴重なご意見として本省に伝えていきたい。</p>
--	---

	<p>りと出るような方法を採用していくということが、特に直轄事業の場合はこれから非常に重要な役割を果たすと思うので、もしそういう機会があれば、本省にも是非お伝え顶きたい。</p>	
<p>(事後評価) 一般国道 23 号 豊橋東バイパス [暫定 2 車線] 一般国道 23 号 豊橋バイパス [暫定 2 車線]</p>	<p>対応方針(案)で、今後暫定 2 車線に対する事後評価の必要性はないという説明があったが、この区間はほぼ全線にわたって現状暫定 2 車線ということで、一部の区間は高架構造、山地部であればトンネルもあるかと思うが、切土の部分もある。</p> <p>切土の部分で用地買収が終わり、空間として 4 車線分確保しているにもかかわらず、暫定 2 車線で運用されているようなところがある。</p> <p>こういったところを、当初から 4 車線で運用するという事は難しいのか。</p> <p>スペースが確保してあり、もう一度将来 4 車線にする際、切り直しあるいはランプの取り付けもやり直す、さらには平面交差部の方もやり直す必要があると考えると、一度に 4 車線でできる場所はオープンしてしまうということも一つの方法ではないかと思うが、如何お考えですか。</p> <p>ネットワークをつなげることが重要であることは理解している。用地取得が済みその空間を使わないでずっと何年か放置しておくよりも、最初から 4 車線でコストが若干は高くなるかもしれないがその部分を施工し、後でやり直すことを防ぐという方法もあるのではないか。</p> <p>バイパスでは 4 車線区間から 2 車線になるところで行列が長くなる。例えば NEXCO の暫定 2 車線区間のように、所々に 4 車線になって追い越しが</p>	<p>ネットワークをできるだけ早くつなげたいということもあり、まずは暫定 2 車線で開通させることを考えている。</p> <p>本バイパス事業は、部分的に交通量の課題があったため、その状況を見ながら 4 車線にしたという経緯はあるが、方向性としては、まずは暫定 2 車線でつなげ、その後の交通状況を見て、4 車線等を検討している。</p> <p>ご指摘の通り、豊橋東バイパスは、地形的にも掘割構造が連続するところがあることから、ご指摘の内容は、今後の課題として考え、検討したい。</p>

	<p>できるような運用をするということも可能ではないか。その方が、便益が早く発現するのではないかという考え方もできると思うが、如何お考えですか。</p> <p>要するに、用地取得が完了していない、あるいは高架、トンネルなどの構造物を整備しないといけない箇所は莫大なコストが短期間に発生することになるので難しいが、既に用地取得が完了し、その空間を使わないまま何年も放置するよりも、将来、(4車線の整備をする時に) その取り回し部分を全部やり直しせず、(暫定2車線整備の間でも) 部分的に当初から4車線で整備するところがあってもいいのではないか。</p> <p>そういうことも一つの選択肢として、ケース・バイ・ケースであり得るのではないか。今後、暫定2車線の整備の仕方について検討頂ければと思う。</p>	<p>先ほど説明させて頂いた豊橋東バイパスは、2車線分で交通の需要に対しては、まだ大きな課題が発生していないところ。</p> <p>本当は今の利用状況を見て4車線と2車線の変換点等の課題が発生することを想定して、本来ならば4車線とした方が良かったのかもしれないところもあるが、そこがちょうど高架構造のところでお金のかかるところであり、今は暫定2車線で運用してきているというのが実態である。</p>
	<p>資料3の3ページでは事業全体のB/Cが3.3で、各バイパスのB/Cは3.2となっている。資料6の17ページと32ページの資料から計算すると、全体のB/Cは約3.24ではないかと思われる。</p> <p>各事業を同時に行うことに起因する影響が含まれるので、各バイパスのBやCの値を単純和したものが全体のBやCの値にならないという理解で良いか。</p>	<p>そのとおりです。</p> <p>B/Cが3.3と書いてあるのは、豊橋バイパスと豊橋東バイパスをあわせて整備しない時と整備した時を比べている。</p> <p>資料6についている表は、それぞれ豊橋バイパスだけ、豊橋東バイパスだけを各々計算したものになるため、計算している対象が異なり、一体で整備するときと条件が異なる。</p>
	<p>暫定2車線のところで、先ほど指摘のあったような4車線としての土地を買ってあるところもあると思うが、それは事業費に入っているのか。</p> <p>つまり、次に4車線化の事業を改めてやろうとした時には、これから便益</p>	<p>事業費に含まれている。</p> <p>次の再評価のとき、残事業B/Cを算出する時には、用地費は既に払ってあるので残事業費に</p>

	<p>がどれだけということになると思うが、費用には今買ってあるところの用地はもう除くということか。</p>	<p>は入らない。</p> <p>全体事業 B/C は4車線化そのもの、ゼロ車線から4車線化の全体事業費になるので、既に行った用地費も含まれる。</p>
	<p>直接的な事業の話ではないが、先ほど指摘のあった掘削部分は、放置なのかどうか分からないが、切土のり面がある場所は適切に対処されているか。対処されていない場合、仮に応力解放のあるような山や地盤であれば、それをきちんと押さえておいて頂きたい。</p> <p>事後対応では大変なことになるので、ぜひお願いしたい。</p>	<p>暫定であっても構造の安定性は確認している。</p>
<p>(事後評価) 一般国道 42 号 紀宝バイパス</p>	<p>旧一般国道 42 号というのは、冒頭の南二日町ほどではないと思うが、所々で浸水していたようなイメージがあるが如何ですか。</p>	<p>一部浸水する場所はある。成川の途中に支川があり、その支川が溢れて水に浸かるケースはある。</p> <p>現在は海岸事業が進み問題ないが、起点側の井田の海岸のあたりは、波が高くなると越波で通行止めが必要な状況になっていた。</p>
<p>(事後評価) 近畿自動車道紀勢線 (尾鷲北～紀伊長島) 一般国道 42 号 熊野尾鷲道路</p>	<p>尾鷲北インターから尾鷲南インターチェンジ間が実際につながると、本当の広域ネットワークとして非常に効果的なメリットが享受できると思う。この事業中区間についての見通しや計画を簡単に説明してほしい。</p> <p>周囲の高速ネットワークは開通しており、ここのみ細かい一般国道を利用している。一般国道の区間がボトルネックになるような問題などは発生していないか。</p>	<p>まだ開通時期については示すことができる状態になっていないが、この区間と今回の熊野尾鷲道路の南側の熊野市に至る区間、その2区間を現在事業中ということで、尾鷲北インターチェンジと尾鷲南インターチェンジ間の区間を先に開通させていきたいと考えている。</p> <p>優先順位の判断で、尾鷲南インターチェンジから熊野大泊インターチェンジの間に雨量規制区間があることから、事業を先行している。</p> <p>もう1つの判断材料として、尾鷲北インターチェンジから尾鷲南インターチェンジの間の尾鷲市内は国道 42 号が4車線化されており、断面交通量が一番大きかったため、若干事業が後先、単純に端から順番に延伸していく形でなくても、雨量規制区間の解除を優先させても問題ではないのではないかという判断で事業を進めている。</p> <p>現在も、尾鷲市内で問題が発生しているような状況にはない。</p>