

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成29年5月16日（火）13：00～14：20
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
葛葉委員長、中村副委員長、柄谷委員、雑賀委員、酒井委員、
沢田委員、高瀬委員、水谷委員、森委員
 - 中部地方整備局
塚原局長、守屋副局長、石塚副局長、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)
 - 【道路事業】
 - 一般国道1号 桑名東部拡幅
 - 一般国道138号 須走道路
 - 一般国道138号 御殿場バイパス（西区間）
 - 2) 報告
 - 【河川事業】
 - 菊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、委員名簿、出席者名簿、配席図、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 平成29年度の審議の進め方
 - ・資料4 一般国道1号 桑名東部拡幅 説明資料
 - ・資料5 一般国道138号 須走道路 説明資料
一般国道138号 御殿場バイパス（西区間） 説明資料
 - ・資料6 菊川直轄河川改修事業 説明資料
 - ・資料7 再評価に係る資料【道路事業】
 - ・資料8 報告に係る資料【河川事業】

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。

【道路事業】

一般国道 1 号 桑名東部拡幅	・・・了承
一般国道 138 号 須走道路	・・・了承
一般国道 138 号 御殿場バイパス（西区間）	・・・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>(重点審議)</p> <p>○一般国道1号 桑名東部拡幅</p>	<p>この事業の目的として、災害に強い道路機能の確保を1番に説明していますが、その具体的な中身は、伊勢大橋の架け替えということだと思います。この橋の辺りは、いわゆるゼロメートル地帯だと思いますが、この橋の機能だけが強化されたとして、その前後の交通の確保については何か検討されているのでしょうか。その点を確認させていただきたいと思います。</p> <p>そうしますと、今の工事は理解できませんが、この橋を通る交通の確保という観点で、いわゆる土工部について、この橋の延長の道路の所は、今回の審議の対象では直接ありませんが、かさ上げされる予定があるのでしょうか。</p>	<p>災害に強いということで、先ほどご説明いたしました交通の確保ということと観点が違うかもしれませんが、津波の高さに対して道路の計画高を5m上げることで、その前後についても合わせて、擦り合わせることとなります。堤防につきましても、本事業に合わせてかさ上げをする計画になっています。</p> <p>この伊勢大橋の所で5m路面高が上がりますので、それに合わせて前後区間、東西区間、擦り付けるという計画になっています。</p>
	<p>3点質問です。1点目は3ページに中央の下の写真ですが、遊間異常というのは、どういう異常でしょうか。</p> <p>異常というのは、広過ぎるとか狭過ぎると言うことか。</p>	<p>橋の支承部は温度に対して伸びたり縮んだりしますし、車が走った時や地震の時に動きます。このため支承部では一定の余裕が必要です。カチカチだとしてもそこに応力が集中しますので、遊間というものがありますが、この部分に異常があったということです。</p> <p>その通りです。</p>
	<p>次に、5ページですが、ISO規格コンテナは総重量20tを超えると書いています。左下の写真には2つコンテナの写真があって、40ftと20ftと記載されています。上の説明は重さトン数、下の写真は長さの説明でしょうか。</p>	<p>重さの方は20tですが、左下の写真は委員ご指摘のとおり20フィートです。長さの規定と、最初申し上げたのは、重量の方の規制で20tを超えたものが今、現在の伊勢大橋では通れないということです。</p>

<p>最後に 10 ページですが、漁業との交渉のため増額が必要であるとの説明です。この表を見ると、いわゆる照明の強さ、ルクスは変わらないが、その照明が照射される範囲が小さくなったので、魚類に対する影響が低減されるということでしょうか。</p> <p>魚に光が当たるとどういふ悪影響があるのか、そこに集まらなくなるとか、生態系にどのような効果があるのでしょうか。</p> <p>科学的、定量的なデータはないが、光が当たる範囲が狭くなれば、魚類に対する影響は少なくなるという専門家の意見があつて変更になつたということですか。</p>	<p>ご指摘の通り、光が当たるエリアを少しでも狭くするという対策を取らせていただいたということです。</p> <p>環境調査においてニホンウナギ、サツキマス、シラウオ等の 13 種類の重要種の確認がされています。具体的にその照度がどこまで影響があるのか定量的には分かっていませんが、地元関係者との協議、調整においてより生息環境に配慮した計画へ見直しを行うということが一点。あと、専門家へのヒアリングを実施し、具体的な影響を示すことは難しいが、配慮した案で進めて問題ない、問題が生じた際に対応を考えればよいといったご助言を頂いて、今、事業を進めているところです。</p> <p>その通りです。</p>
<p>2 点確認です。</p> <p>1 点目は先の指摘と同様 10 ページ間と同じで、照射面積が小さくなることですが、貴重な魚類への影響が低減できるということですが、魚道を照らすような形で対策後も照射されること、夜間照射がされることで、効果は定量的には難しいという答えが先ほどありましたので、もし何か補足がありましたらお願いします。</p>	<p>1 点目の補足ですが、伊勢大橋が渡河する揖斐川、長良川は地元漁協の漁場となっています。桑名市の名物である、シラウオをはじめとして多くの貴重な水産資源を有している所です。国土交通省と致しましては、地元漁協の生活の糧となっている、貴重な水産資源を絶やさないように、地元漁協との協議や有識者の指導、助言を踏まえながら、工事において可能な限り影響に対して配慮する責任があると認識して、このような工法を取っています。</p>

	<p>2点目は、橋梁の下部工についてです。こうした工法を変えることで、生息環境に及ぼす影響の低減は、もちろん重要な視点ですが、プラスして、例えば、出水期でない時期に進めるのに少し工期が短縮できるとか、何か他に出てくる副次的な効果があれば、23億円の費用に対するベネフィットがもっと大きくなるのではないかと思います。</p>	<p>2点目に、工期の短縮ですが、この仮橋にする時に LIBRA 工法といいまして、プレハブ的な仮橋を使わせていただきます。陸上で組んで大きなクレーンで吊って施工しており、そういった仮橋を造る工期を短縮とする工夫をしています。</p>
	<p>先の質問に関連して質問ですが、伊勢大橋の架け替えに関する3ページ右側に、緊急輸送道路のネットワークの図が示されていて、今回対象の箇所が第1次緊急輸送道路に指定されていると思うのですが、この図はこの道路を指定しているという図なので、例えば、災害時に橋が水没してしまう可能性については示しているものではないと思う。もともとの今の橋の場合には、計画高水位よりは高い所に路面があるけれど、もし想定される最大津波高の場合には、路面の所の高さぐらいまで来るという情報になっていて、これが新しいものであれば、それよりも5m高くなると思います。そうすると、右側の「緊急輸送道路ネットワーク」の図の状態において、現状のものではもし災害が起きた時に緊急輸送路としては使えない状態になると判断しているのでしょうか。</p> <p>新橋になれば、その機能を十分に果たすものになるということで、非常に大事だと思います。先ほどの話ですと、津波の場合、当然川を遡上してくると思うが堤防高も高くするとのことであつたので、その接続道路の部分も安全になるとの理解でよろしいですか。</p>	<p>まず国道1号は、中部地域の主要な都市を相互に連絡する主要幹線道路であるということで、道路ネットワークにおける機能分担の観点から、第1次緊急輸送道路に指定されています。</p> <p>ご指摘のとおり、南海トラフ地震に対しては説明させていただいたとおり、現在の伊勢大橋の路面ぐらいまで来てしまう、水害の影響を少なくするため早期に架け替えをするということを目指して今、工事を推進しているところです。</p> <p>その通りです。</p>

	<p>あともう 1 点確認です。同じ 3 ページの「老朽化した橋の塗装工事前の状況」と書いてありますが、これは現在も供用を続けるために塗装工事を行ったということですか。</p>	<p>平成 22 年に大規模なりフレッシュ工事を実施しております。</p>
<p>(重点審議) ○一般国道 138 須走道 一般国道 138 号御殿場バイパス (西区间)</p>	<p>事業費見直しの土質試験について、他事業で発生した土砂を活用する計画だったけれども、その土の質が良くなかったという話は非常に分かりやすかったんですが、再発防止案の所にある、建設発生土の利用を計画する場合に、複数地点における土質試験で複数サンプルを得るといのは、予定する他事業で発生するものをいくつか取っておくということですか。</p> <p>疑問に思うのは、その浚渫事業の土壌だったのだから、それを浚渫土だったから細粒分が多かったという事情なのか、それとも今回はその一資料のサンプルの粒度分析しかできなくて、もしいくつかをやっていたらその土が場所によっては使えたかもしれないけれども、今回特にそれはせずに、粒度調整と購入土に方向転換をしたということなのではないでしょうか。</p> <p>つまりその場所自体を変えるのではなくて、その一場所、一カ所についてもいくつかサンプルを取れば違う結果になったかもしれないというのが、この再発防止案の所に提示されているということですか。浚渫事業の所で取った土でも、これだけ大きな変更があるのだから、一個サンプル測って、これダメだったという結果にはならぬのではないかと疑問です。資料を測定してみて、細粒分が 25% 切らなきゃいけないのに 29 あった。でも一回測って、ダメではなく、同じ浚渫土の中でもエリアが広ければ場所によっては当然結果が違うのではないかっていうので、この再発防止案に</p>	<p>ご推察のとおり、今回この他事業というのが、神奈川県内の丹沢湖浚渫事業の現場から土砂を搬入する計画としておりました。当初、こちら面積も相当広いようで、複数箇所サンプルを取り切れてなかったということがありました。コストの観点もありますが、できるだけ精度の良い結果が得られるような現場の複数地点でサンプルを徴取して事前に土質の調査をすることについて検討していきたいと考えております。</p> <p>いくつか、具体的な数まで把握しておりませんが、取った結果はこの当初の規定であります、こちら資料の 15 ページの目の所に、細粒分の含有率が 25% 以下ということで結果を満足しておりましたので、われわれとしては土砂の活用を考えていました。実際に工事に入る段階で、具体的に数を増やして調査をした結果、規定を満足しない物が出てきましたので、今回のような方向転換させていただいたところです。</p>

	<p>なっているのであれば、今回の対応もそういうふうにはできないものだったのか疑問です。</p> <p>もともとは使える予定だと思って計画していたが、もっと詳しくやってみたらダメになったということですね。</p>	<p>その通りです。</p>
	<p>もともとも一点だけで試験をしたのではなく、複数試験をし全て満たしていたけれども、もう少し細かくたくさんやってみたら、基準を満たさないものが混じっていた。悪い物が混じっているような土はやめておきましょうということで計画を変更したという意味ですね。</p>	<p>ご指摘のとおりで。こちら補強土壁、実際に神奈川県内の丹沢湖浚渫事業の土砂を盛土材料として活用しようと考えておりましたが、この土砂につきましては、補強土壁の盛土としては規定を満足しなかったため方向転換したいと考えていますが、一般の盛土材料としては、十分規定を満足していますので、今回の事業においても、通常の盛土区間においては、この丹沢湖の盛土を活用させてコスト縮減等努めているところです。</p>
	<p>事業費の見直し13ページのベント架設工法を変更したということですが、事故があったので、それを防ぐため、事故が起きないように工法を見直し一括架設にしたということかと思えます。</p> <p>事故が起きる前は今までずっとベント架設工法を使っていたのでしょうか。</p> <p>ベント架設というのが従来ずっと何年間も使われていたが、事故が起きた。事故が起きたら、今までは認められていたが、法的にこれは使ってはいけないということになったんですか。</p> <p>新たな基準ができたということですね。新しい基準を満たす形ではベント架設は行われている所もあるということですか。</p>	<p>事故の前は、ご指摘のとおり、資料13ページの右側の3つ絵のうち一番上段の工法で架設することが認められておりましたし、実際に施工もしておりました。</p> <p>事故が発生しまして、基準の見直しが行われ、基準を踏まえて工法の見直しをさせていただきました。</p> <p>ご指摘のとおり、この中段になりますが、架設橋桁を、左側と右側、下部工が2つありますが、もともとは一番上段のとおり、車が通行する上の部分の橋桁を架ける際に通行規制をかければ良かったのですが、見直しに伴い、施工中は車が通行している上部空間以外の、この絵で行きますと、左右になりますが、そちらが架かるまで車を通してはいけないということになっております。</p>

この区間は毎週末のように大変な渋滞をしていて、特に富士五湖の方からの下りは勾配もあって狭い所で、急に信号交差点があったりして非常に危ないし、もう何十年もそういう状況が続いている所なのでぜひ早く完成させていただきたいと思っています。

そういう観点から見た時に、特に御殿場バイパスですが、ぐみ沢までは第1種第3級で造られて、そこから東の区間が第3種第1級で平面街路になるということですが、その終端部の萩原北交差点という国道246号との交差点があって、現状では非常に交通量が多い交差点だと思います。

それが事実6ページのスライドの「休日の下り線」を見ると、夕方になると、この萩原北交差点を先頭とする渋滞がもうずっと続いています。

その次のページの「交通事故の削減」を見ますと、萩原北交差点は事故危険区間、さらにその上流の所で追突が非常に多いと思いますが、こういう事が起こっているという実態が浮き彫りになったわけですね。

今回こういった形で御殿場バイパスが完成した時に、例えば富士五湖の方から完成4車で下りてきた時に、この区間の渋滞が無くなって交通事故が減るといふ推計になっているのでしょうか。

バイパスの方に転換することによって渋滞が無くなるのは、現道の方ですよ。ただ萩原北交差点は、現状でこのバイパスを使っているわけですから、ここの所の渋滞が解消するという推計になっていますか。

そうすると、今回のこのバイパス整備による費用便益の考え方というのは、どういふふうにと考えた方がいいですか。新東名の連結によって渋滞が解消するとい

完成供用時、国道138号ぐみ沢上交差点から萩原北交差点間の混雑度は1.0を下回ると試算していますが、萩原北交差点はダイヤモンドランプ形状であり、渋滞及びこれに伴う事故が解消すると言いきれない状況と考えています。引き続き、当該交差点の飽和度の確認等を実施し、必要な対策を講じていきたいと考えております。

バイパス整備による費用便益は、新東名を整備済みとして、須走道路・御殿場バイパス（西区間）の with、without による便益差により試算しています。

	<p>うか、需要が減るということですよ。何か分けられて考えられているのですか。要するに現道のままでも新東名がつなげれば、需要は新東名の方へ逃げますよね。</p>	
<p>(報告) ○菊川直轄河川改修事業</p>	<p>高潮対策について、伊勢湾台風を想定された説明かと思いますが、これは実績の高潮を考慮した計画と理解して宜しいでしょうか。</p> <p>16 ページの右図紺色の破線ですが、高潮堤防整備について、洪水を安全に流すためのハード対策と記載がありますが、高潮で潮位が上がった状況の中でさらに加えて洪水を安全に流すということが配慮された形で計画されているということでしょうか。</p>	<p>その通りです。</p> <p>菊川における高潮区間の堤防高の考え方は、伊勢湾台風の実績潮位に打上げ波高等を加えた高さとしています。</p> <p>その通りです。</p> <p>菊川では高潮発生時の計画高潮位と洪水発生時の河口水位を同等として必要な堤防高を計算して、高潮対策の堤防高を採用しているため、高潮と洪水の同時生起を考慮した計画と言えます。</p>
	<p>6 ページの高潮対策ですが、この再評価の間に、静岡県でも第6次の被害想定など行われ、南海トラフ地震に対する津波の想定がされていますが、菊川に関する議論の中で津波というものがどのように扱われているのか、進捗があればご説明願います。</p> <p>ここに書かれていた整備内容は、L1 レベルだと思いますが、今後そうした検討も進められるというようなことでしょうか。具体的な記載はありませんが、そういうことも加味していくということでしょうか。</p> <p>ハード対策というところに入っているのですか。</p>	<p>いわゆる L1 対策につきましては、ハード整備ということで実施する予定です。L2 に関しまして、ソフト対策で対応する考え方です。</p> <p>ハード整備に関しましては、L1 対応としています。</p>
	<p>5 ページの流量配分図ですが、内水氾濫が4件あった平成10年以降で一番大きい1,200m³/sの流量を想定されていますが、これ以降の30年の本川の整備を全部すると、内水氾濫で出てきた水が本川の方に全部、河道掘削等で流量確保</p>	<p>1,200 m³/s の流下能力が確保された後でも若干内水につきましては残ることになります。いわゆる床上浸水ということ、床の上に浸かる部分は若干残ることになります。</p> <p>なお、8 ページの図に示している</p>

	<p>できれば、そちらの方も対応できるという計算をしているのでしょうか。</p> <p>その場合に、説明資料の後半で被害の状況が、この状態だったものが整備後ゼロになるというのを算出していますが、若干残ったところがあっても、例えば主要施設だったりとか、幹線主要道路だったりとか、それらについては問題がないという判断ですね。</p>	<p>30年度の事業実施後の浸水被害解消は「外水氾濫」を対象とした事業効果を示しており、「内水被害」については示していません。</p> <p>その通りです。</p>
	<p>一般的なコメントです。7ページに流域内の人口と世帯数という、棒グラフと折れ線グラフが出ております。静岡県の自治体、例えば島田市の総合計画等では、今後人口はとにかく右肩下がりと言われております。このグラフは平成2年から27年ですが、今後の推計では、10年から20年以上ずっと1割以上、地域によっては3割以上、静岡県全体でも人口が減っていて、国立社会保障・人口問題研究所の国全体の推計でも同じようにずっと減っています。社会経済情勢についての、このグラフは国勢調査を元に行っていると思うが、今後人口は減るという認識を元に計画を立てる必要があると思います。過去から現在まで見てみると少しずつしか変化がないということですが、人口が増えることは推計を元に考えると無いという認識でハード面も考えて行くことが必要だと思います。</p>	