

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成19年度第1回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成19年8月7日（火）13：30～16：10
2. 場 所 名古屋銀行協会 5階大会議室
3. 出席者  
委 員  
浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、黒田委員、杵田委員  
竹内委員、中島委員、藤田委員

中部地方整備局  
金井局長、佐原副局長、上田副局長、総務部長、建政部長  
河川部長、道路部長 他

4. 議事
- 1) 挨拶 中部地方整備局長
  - 2) 平成18年度 第5回委員会の議事概要の確認
  - 3) 再評価対象事業の審議等
    - 海岸事業
      - 富士海岸
      - 駿河海岸
    - 道路事業
      - 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路 期
      - 一般国道155号 豊田南バイパス
      - 一般国道23号 豊橋バイパス
      - 一般国道23号 岡崎バイパス
      - 一般国道153号 足助バイパス

5. 配布資料
- ・委員会開催資料（委員会議事次第、配布資料一覧、委員名簿、配席図）
  - ・資料 1 平成18年度 第5回議事概要
  - ・資料 2 再評価対象海岸事業概要
  - ・資料 3 再評価対象道路事業概要
  - ・資料 4 富士海岸・駿河海岸 説明資料
  - ・資料 5 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路 期 説明資料
  - ・資料 6 一般国道155号 豊田南バイパス 説明資料
  - ・資料 7 一般国道23号 名豊道路 説明資料
  - ・資料 8 一般国道23号 豊橋バイパス 説明資料
  - ・資料 9 一般国道23号 岡崎バイパス 説明資料
  - ・資料10 一般国道153号 足助バイパス 説明資料

6. 主な審議結果等
- (1) 海岸事業  
河川部より説明された海岸事業2件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

富士海岸・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承  
駿河海岸・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・了承

- (2) 道路事業  
道路部より説明された道路事業5件の再評価対応方針（案）については、以下のとおりとする。

- 一般国道414号伊豆縦貫自動車道 河津下田道路 期・・・了承
- 一般国道155号 豊田南バイパス・・・・・・・・・・了承
- 一般国道23号 豊橋バイパス・・・・・・・・・・了承
- 一般国道23号 岡崎バイパス・・・・・・・・・・了承
- 一般国道153号 足助バイパス・・・・・・・・・・了承

(5) 委員より出された意見・質問及びその回答

項目	意見・質問	回答及び対応方針
海岸事業 (富士海岸・駿河海岸)	耐震対策は過去に完成している堤防についても実施しているのか。	堤防の耐震性チェックを行い、必要に応じて耐震対策を実施している。
	維持管理費の内訳はどうなっているのか。	堤防や消波ブロック等の補修は維持管理として実施している。
	富士海岸の前回と今回のB/Cが大きく異なっているがその要因は何か。	当該地域は高さ13mの堤防が整備されており、前は海岸侵食により破堤する前提で算出していたが、今回は破堤しない前提で算出したためである。
	侵食対策等実施しない場合、既存堤防は破堤するのか。客観的に見て、事業を実施しない場合に侵食が進み、破堤に至る恐れが考えられるならば、前回の分析と同じ想定をして分析をしても良いのではないか。	侵食対策を実施しない場合、波が直接堤防にあたるので、破堤する危険性は高いと思う。しかし、そのまま放置することは無く、機能維持を図ることより全部壊れることはない判断した。
	富士海岸のB/C算出時の事業期間は何年後を見込んでいるのか。	概ね60年を想定している。
	駿河湾の管理区分はどのようになっているのか。	海岸法では静岡県が管理することになっている。直轄の事業区域は事業完了まで、直轄で維持管理を行っている。
	海岸の自然災害に対する危険性の評価やそれへの対応はどの程度一体性を持って考えられているのか。	海岸整備は全国統一の整備方針があり、各県はそれに基づき整備計画を定める。また、その中で大規模、技術的に高度等の重要なものは直轄海岸として整備を行うが、建設、港湾、農水、水産海岸の旧4省庁で整合をとって整備を実施している。
	離岸堤において、遊泳者がおぼれるなど事故が報告され、利用者に危険であることが伝えられていない。きちんとPRしてほしい。	海水浴場では看板によるPRや自治体からライフセービング協会への委託等により安全対策を実施している。また、自治体と協議し遊泳禁止などの取り組みも実施している。今後もPRも含め安全対策に努めていきたい。
代替案の検討において、資料では何と何が比較されているのかよく判らない。また、これについて専門家からどのような意見をj得ているのか。	代替案の検討において、養浜工、離岸堤、消波堤等の工法から工区の特性による最良の工法を施工順序なども合わせて専門家に意見を頂きながら進めている。	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
道路事業 (全 般)	道路建設のあり方として、道路建設を事業（沿線用地を事前に余裕を持って買収し、拡幅等に必要でない場合、賃貸や売却）と捉え、それらから得られる収益を道路建設費に用いる様なことは考えられないのか。	ディベロッパーみたいなことを行うことの批判を受けることがあり、踏み切れていない。また、現在の公共事業では一定の制約があることは事実であり、今後検討させて頂く。
	事業化に向けては環境影響評価が行われているが事業評価時においても環境影響を見ていく必要があるのではないか。	環境影響評価の時点で道路整備による影響は確認されているため、その必要性はないと考えている。
(伊豆縦貫)	道路整備により観光以外の社会変化が伊豆半島に起こると考えているか。	研究所等の立地が期待でき、それらに勤める方々の住居等の整備が期待できる。 また、水産業の活性化にも期待できる。
	伊豆半島は災害の多い所であるがその様な地域に道路を作ることのリスクはどのように考えているのか。	伊豆半島の道路は降雨による事前通行規制の区間が多くあり、その中で規制を受けない道路が半島の背骨的に整備されることを地元から期待されているところである。
	代替案の比較において、鉄道や船等の交通機関との比較はされていないのか。	一般的に観光地に鉄道で行く方は10%ぐらいで家族連れなどコストを考慮し道路を利用する方が多いため、比較しづらいところである。
	設計速度80km/hの道路がこの地域に必要なのか。	需要が多く見込まれる時期の計画であるため、設計速度80km/h、4車線の道路として計画したがその後の観光動向も考慮し現在は2車線に見直したところである。また、整備に向けて需要の見直しも随時行いながら地元との調整により進めていきたい。
(豊田南BP)	コストがかなり削減されているが、当初計画に問題はなかったのか。	豊田南BPと合わせて整備している153号との交差点において、153号の交通確保をするため、切り回しを何度も行う予定であったが、事業間調整により交差点としての切り回しが不要となり、その費用が大幅に削減することができた。
(名豊道路)	バイパス毎に事業評価を実施しており、それぞれのバイパスが別々に進められているように思われるが、効果の発現を見据えて事業を進めるべきではないか。	名古屋側、豊橋側から交通の需要に応じて整備、供用をしてきており、まず全線の暫定供用を目指して整備を進めている。あわせて交通の需要に応じて4車線化を進めていく。
	名豊道路として各バイパスの評価年度は統一すべきではないか。	次回より同一年度に全バイパスの評価を行う。
(足助BP)	異常気象時の道路の事前通行規制は飛騨川バス転落事故の裁判以降に行われるようになったと認識しているが、通行規制における合理性はどこまであるのか。リスクを容認し、警告等のもとで通行させる方法等の考えはないのか。	利用者には落石への注意など一定のリスクを負って利用してもらっているが、特に降雨等により危険が明確になっているところを事前通行規制している。明確になっているリスクまで利用者に負わせることはできないと考えている。 また、危険度の判定は降雨量に合わせた規制区間を設定しており、また、適宜見直しを掛けているので、合理的になっていると思う。