

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 5 回）

議 事 概 要（案）

1. 日 時 平成 25 年 11 月 1 日（金） 15：00～17：10
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
林委員長、八嶋副委員長、大久保委員、樹神委員、葛葉委員
雑賀委員、中野委員
 - 中部地方整備局
山根副局長、企画部長、河川部長、港湾空港部長、営繕部長、
用地部長
4. 議事
 - 1) 前回（平成 25 年度第 4 回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
 - 一般国道 1 号袋井バイパス
 - 一般国道 42 号熊野尾鷲道路
 - 衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業
 - 狩野川直轄河川改修事業
 - 櫛田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、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
 - ・資料 1 平成 25 年度 第 4 回議事概要
 - ・資料 2 再評価に係る県知事等意見
 - ・資料 3 対応方針一覧表
 - ・資料 4 再評価に係る資料【道路関係】
 - ・資料 5 一般国道 1 号袋井バイパス（道路事業）説明資料
 - ・資料 6 一般国道 42 号熊野尾鷲道路（道路事業）説明資料
 - ・資料 7 再評価に係る資料【港湾関係】
 - ・資料 8 衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 再評価 説明資料
 - ・資料 9 再評価に係る資料【河川関係】
 - ・資料 10 狩野川直轄河川改修事業 説明資料
 - ・資料 11 櫛田川直轄河川改修事業 説明資料
 - ・資料 12 水害による被害指標分析（試行）について
 - ・資料 13 一般国道 258 号大桑道路（補足説明）について

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 号袋井バイパス 了承
- 一般国道 42 号熊野尾鷲道路 了承

【港湾事業】

- 衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業 了承

【河川事業】

- 狩野川直轄河川改修事業 了承
- 櫛田川直轄河川改修事業 了承

2) 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（案）
一般国道 1 号袋井バイパス	<p>今回の堀越 IC から国本 IC までのところを高架上で全線供用しても、平面区間である国本 IC から沢田の間がまた渋滞するのではないか。</p> <p>今後、国本 IC から沢田の間について何か対策などの計画があるのか。</p>	<p>堀越 IC から国本 IC までが立体の 4 車線ができますと、当然国本 IC から東側のところで交通容量が足りなくなることによって渋滞が起きるということは予測しております。</p> <p>現在の平面 4 車線区間は、実際用地自体は 6 車線分ございまして平面部への擦りつけの部分の車線の増強を同時に進めることによって、交通の渋滞の緩和、あるいは抑制ということを考えています。</p> <p>まずは、大きな渋滞が見込まれる、堀越 IC から国本 IC までの区間をしっかりと 4 車線化をすることを行い、擦りつけの部分の改良、それから交差点の改良をすることで、そういう問題が生じないように考えています。</p>

<p>一般国道 42 号熊野尾鷲道路</p>	<p>賀田インターが今回最初からフルインターで供用できなかった理由と用地買収に関する発言があったが、用地買収のめどはついているのか。</p> <p>先回の再評価時の資料では、4車線計画で暫定2車線となっていました。今回資料では2車線と表示されている。</p> <p>暫定2車線というのを削ったことは、何か意味があるのか。</p> <p>そのことが今回の評価にどのように影響するのか。</p>	<p>賀田インターのハーフインターとなった理由は、用地買収が間に合わなかったということです。</p> <p>現在、用地買収はすでに終了し、今年度内の完成ができるよう順調に工事が進んでいます。都市計画決定は、4車線になっており、用地買収も4車線で進めておりますが、整備については暫定2車線で整備しております。</p>
	<p>旧道の 42 号は今後どのようにしていく予定なのか。</p> <p>継続的に整備していくのか。</p> <p>旧道については、交通量が減って維持管理の管理レベルを下げられると思うのですが、これだけ災害がありますと、孤立地帯など考慮する必要があるため、ダブルで直轄管理していただきたいというのが要望です。</p>	<p>現状で国道 42 号は、2本あるというかたちになっています。</p> <p>相互に補完しあい仮にどちらかがダウンしても、もう片方がしっかり機能し、代替性が発揮できるよう管理をしています。</p>
	<p>熊野尾鷲道路が開通した場合、旧道の方はどのぐらいの交通を見込んでいるのか。</p>	<p>平常時は、1,000 台未満です。</p> <p>熊野と尾鷲の間を通過するようなタイプの交通というのは1,000 台ぐらいしか残りません。間、間に集落がございますので比較的交通量の多い区間も残ります。</p>

<p>衣浦港武豊北ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>中央航路の拡幅については、先回の再評価でなかった内容とのことだが、どういうことで追加になったのか。</p> <p>また、今回初めて出されるものとして評価するとのことだが、この様に工事内容自体を追加や減らした場合、この事業評価というのはどう考えればよいか。</p> <p>どの位だったら付随事業としてできるのか。新規事業として分離してやらない等の基準はあるのか。</p>	<p>中央航路の拡幅部分については、最近船舶の大型化という社会情勢の変化が顕著になってきている中、これに対応しなければこの事業の当初の目的が達成できないという判断の基で、今回追加して全体事業の効果を確認したものです。</p> <p>明確な基準はありませんが、一連の事業の目的が変わらない中で、社会情勢の変化に応じ、一部事業を変更し、評価することが事業評価制度だと思います。</p>
	<p>B/Cの表については、前回評価との違い、今回新しい事業を付け加えそのことでB/Cも変わってくる等、きちんと繋がりが分かるよう記載しておくべきである。</p> <p>過去や東日本大震災後にも同じような議論があったと思いますが、やはり情勢の変化で必要が出てきたものを提案してやるのは良いと思う。ただ、追加したことをしっかり書くことも必要だと思う。</p> <p>各委員からの指摘を踏まえ、説明資料として資料を見て、事業の内容と必要性等の流れがわかるよう資料を修正すること。</p>	<p>ご指摘いただいた箇所を修正します。</p>

<p>櫛田川直轄河川改修事業</p>	<p>30年の1回の洪水に対して対応すると同時に、伊勢湾台風級のものに対応することを並列で言われ、レベルの違う話が一緒に出るような気がするが、どういうことか。</p>	<p>櫛田川の場合は、30年に1回の洪水に対し、安全に流れるよう整備しています。 河口については、高潮対策として伊勢湾台風が来ても大丈夫なように高潮堤防を整備しています。</p>
<p>狩野川直轄河川改修事業</p>	<p>狩野川何度も浸水していて安全対策という意味では事業の進捗には非常に賛成です。周辺に観光地がたくさんあるので、美観的に出来上がりが美しいものになって欲しい。景観や、生物、河川利用者に対しての配慮もしながらバランスよく整備していただきたい。</p> <p>内水被害軽減対策については、「ポンプ整備」と「自治体等と連携した流域対策」を挙げているが、「自治体等と連携した流域対策」の具体的なプランはどのようなものか。 内水に関して、どのレベルまで軽減対策するかを数字で挙げられているか。</p>	<p>景観、生物等にも配慮しながら、治水と環境とのバランスを取り、整備を進めることが非常に大事なことだと考えています。</p> <p>流域における内水対策は、できるだけ流域に集まった水が本川に流れこむのを遅らせ、内水被害を軽減する対策です。それぞれの支川で目標・役割を定めたアクションプランを立て、国・県・市町が連携して事業を進めている、というかたちになります。</p>
<p>水害による被害指標分析(試行)</p>	<p>観光客や昼間人口、夜間人口等については考慮されないのか。</p>	<p>試行を重ねていくことによって手引き・指標の改善を検討していきたい。</p>

(一般的意見)

- ・ 現状のインフラの強さをきちっと理解しながら、代替ルートなどミチゲーションとアダプテーションをうまく組み合わせ、トータルとしての安全性を一定に保つか検討が必要である。
- ・ 新しく整備した道路と旧道のダブルで管理される場合のB/Cについての考え方等、課題も含め今後検討が必要である。

以上