

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 2 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 25 年 7 月 2 日（火） 10：00～11：15
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、柄谷委員、葛葉委員、樹神委員、
雑賀委員、中野委員
 - 中部地方整備局
山根副局長、渡辺副局長、総務部長、企画部長、河川部長、
道路部長、港湾空港部長、営繕部長
4. 議事
 - 1) 前回（平成 25 年度第 1 回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
 - 一般国道 1 号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道天城北道路
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅱ期）
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅰ期）
 - 一般国道 158 号中部縦貫自動車道高山清見道路
 - 一般国道 41 号高山国府バイパス
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 1 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 号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道天城北道路
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅱ期）
 - 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路（Ⅰ期）
 - （道路事業）説明資料
 - ・資料 5－1 一般国道 1 号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路
（道路事業）説明資料

- ・資料 5 - 2 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道天城北道路
(道路事業) 説明資料
- ・資料 5 - 3 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路 (Ⅱ期)
(道路事業) 説明資料
- ・資料 5 - 4 一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路 (Ⅰ期)
(道路事業) 説明資料
- ・資料 6 一般国道 158 号中部縦貫自動車道高山清見道路
一般国道 41 号高山国府バイパス
(道路事業) 説明資料
- ・資料 6 - 1 一般国道 158 号中部縦貫自動車道高山清見道路
(道路事業) 説明資料
- ・資料 6 - 2 一般国道 41 号高山国府バイパス
(道路事業) 説明資料

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 号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道天城北道路	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路 (Ⅱ期)	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 414 号伊豆縦貫自動車道河津下田道路 (Ⅰ期)	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 158 号中部縦貫自動車道高山清見道路	・・・・・・・・・・	了承
一般国道 41 号高山国府バイパス	・・・・・・・・・・	了承

以 上

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）
<p>伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 天城北道路 河津下田道路(Ⅱ期) 河津下田道路(Ⅰ期)</p>	<p>天城北道路の出口交差点における最大渋滞長は、平成22年の前回評価時と平成25年の今回評価時とで比較すると、約半分に減少(2730m→1250m)している。この原因は、何か。</p> <p>また、河津下田道路(Ⅰ期)の渋滞損失時間及び死傷事故率も、平成22年の前回評価時と平成25年の今回評価時とで比較すると、減少している。</p> <p>平成22年の前回評価時と比較して、最大渋滞長や渋滞損失時間、死傷事故率が減少している状況にあることは、上記二つの事業を推進する立場から見た場合、どのように判断・評価されているのか。</p> <p>出口交差点を改良したら直ってしまうものか、それとも平行に一定区間の道路を作らなければ改善されないものなのか。</p>	<p>渋滞の調査日が、平成20年が河津桜の咲く2月と、平成24年は8月のお盆の渋滞の激しい時期を記載しています。</p> <p>いずれも非常に渋滞の激しい状態です。</p> <p>渋滞が少なくなったというよりは、渋滞が激しい状況とご理解いただきたい。</p> <p>当区間の現道は片側1車線ずつの計2車線で、土日や休日を含めた観光交通量に対して交通容量が不足している状況。</p> <p>局所的な交差点改良を実施しても観光交通量の処理は非常に難しいです。</p> <p>交通渋滞対策を含めて伊豆全体の道路ネットワーク機能を期するという意味で天城北道路を整備するという目的で事業を進めている状況です。</p>

	<p>渋滞があることと、交通容量が足りないことは相対的には別の問題だと思う。</p> <p>伊豆全体が観光地で交通容量が足りませんという説明だったので、そうするとちょっと渋滞とは別の理屈と思うのですがどう整理されているのか説明いただきたい。</p>	<p>事業の目的が、現状の渋滞対策のみをもって進めているわけではない。</p> <p>伊豆全体の道路状況については観光含め医療や防災など色々な課題があり、その課題を解決するため、伊豆縦貫自動車道という高規格道路の整備を進めています。</p> <p>特に天城北道路の事業の必要性のひとつの目的として出口交差点の観光期における渋滞対策があるということです。</p> <p>B/C を出す時の所要時間の短縮を出す時は平日でやっています。B/C で定量化しきれない観光期で渋滞になっているところを休日の渋滞長として補足説明しているということです。</p> <p>渋滞長の違いはたまたま異なる観光期を選んだときにそうってしまったことだと思います。</p>
	<p>「緊急輸送路の評価」で、くしの歯作戦は大変重要だと思います。</p> <p>そのためにも、この縦貫道路が全体のネットワークとしてどのように今後進めていくのか。これが繋がらないと機能しない。</p> <p>緊急輸送道路といいながら、今の道路は地盤が悪いのか、結構色々な地滑り等があるようです。整備にかかる経費も大事だとは思いますがしっかりした道路を作ることもしっかりやってもらいたい。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>

	<p>コスト削減について、「工事の残土を別のところで使う」ことはすごくいい視点だと思います。</p> <p>従前では考えていなかったものを、新たにこういう考え方をするというのはよくわかります。</p> <p>しかし、道路を作るために山を緩く切っていたのを、傾斜を急にして切るコスト削減に関しては、最初に事業を考えると時から対策前と対策後というのは同じ工法比較である。</p> <p>再評価の段階でどうしても初期に当然検討されているべきものが、今の再評価の段階になって変わったのか。</p>	<p>事業化されてから測量や地質調査を進めているところで、法勾配をたてて切ることができることがわかってきた。</p> <p>こういった法をたててということでもコスト削減が図れるのではないかと検討をさせていただいたということです。</p>
	<p>今回の再評価の3年というのは特にルーチンに則った3年なんですか。</p>	<p>2年前から、直轄事業については「3年毎の再評価」に変更となっています。</p>
	<p>説明の流れとしては、現行の費用便益からしたらこうだ。ただし追加のご説明で、「通常時」がこうであるが、「通常時以外」に計上されていない部分に関して、さらに追加して「重要なこと」、「技術的なこと」を補足し、論理的にステップを踏むなど説明の仕方を改善して見せてほしい。</p> <p>渋滞緩和が強く印象に残った。</p> <p>説明の仕方として、特に防災的な目的があるということを強調された方が良い。</p>	<p>説明の流れなど、ご指摘の点を踏まえ今後、整理や工夫をさせていただきます。</p>

	<p>前回の評価との比較が、コストベネフィットに限っての評価となっているが、継続的な視点から「機能ベース」の評価の視点が重要。</p> <p>たとえば整備が段階的にできることによって様々な機能にどういった効果があるのかという視点。</p> <p>もうひとつは最終的にネットワークとして繋がれていったときに同じ機能、防災面とか渋滞、もしくは観光、救急医療という機能がどういう効果、もしくは見直すべき点があるのか等、整理の仕方を少し変えていただくというのが継続的な視点から重要。</p>	
<p>中部縦貫自動車道 高山清見道路</p>	<p>防災、緊急輸送路としての機能が大変必要なものだと思います。</p> <p>現状でも地震等だけではなく、異常気象によつての通行止めがある。</p> <p>更に昨年の8月末には南海トラフの被害想定の見直しもあって、ハード整備の規格とかそういったことの見直しもこれから行っていかなければならないところに来ている。</p> <p>そういった災害という意味で、南海トラフの被害想定の見直しなども含めて道路の規格とか工法というものに対して見直す姿勢が、大変重要だと思います。</p> <p>伊豆半島全体のネットワークの話と事業箇所の中でも局所的な課題の話とを段階を追って分かり易く、階層化した説明をしないと、この事業の必要性和対応方針の主張が見えてこない。</p> <p>今回の再評価については、各委員の意見を踏まえて「事業継続」は了承するが、説明をもっと論理的に再整理し、次回再度説明すること。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>

<p>一般国道 41 号 高山国府バイパス</p>	<p>交通量推計の年次は、平成42年の予測でよろしいですか。</p>	<p>平成42年の交通量推計です。</p>
	<p>今回の中部縦貫自動車道というこの区間だけではなく、最初の安房峠のところを越えていくネットワーク全体の話かなと思った。</p> <p>全体の計画があって、ここの部分がこうというふうになるとさらに道路の価値がもっと出てくると思うので、そういう話もせつかく42年でやっているのでもうまく表せないかと思います。</p> <p>広域のネットワークの図が出てきて、これはこういう位置づけだと、位置づけから入っていただくとわかりやすい。</p>	<p>参考とさせていただきます。</p>

一般的意見)

- 事業評価と関係なく、観光のための三次産業道路も重要であり、運輸局を中心として中経連と一緒に
行っている昇竜道プロジェクトを戦略的に捉え、国をどう持っていくかぜひ検討をして頂きたい。