

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 3 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 25 年 9 月 2 日（月） 10 : 00 ~ 12 : 00
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、大野委員、葛葉委員  
樹神委員、雑賀委員、中村委員
  - 中部地方整備局  
梅山局長、山根副局長、渡辺副局長、総務部長、企画部長、  
建政部長、道路部長、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 2 回）議事概要確認
  - 2) 対象事業の審議等  
（再評価）  
御前崎港女岩地区防波堤整備事業  
一般国道 1 号関バイパス  
一般国道 21 号可児御嵩バイパス  
一般国道 156 号岐阜東バイパス  
一般国道 153 号豊田西バイパス  
一般国道 153 号豊田北バイパス  
一般国道 155 号豊田南バイパス
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 2 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【港湾関係】
  - ・資料 5 御前崎港女岩地区防波堤整備事業 説明資料
  - ・資料 6 再評価に係る資料【道路関係】
  - ・資料 7 一般国道 1 号関バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 8 一般国道 21 号可児御嵩バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 9 一般国道 156 号岐阜東バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 10 一般国道 153 号豊田西バイパス  
一般国道 153 号豊田北バイパス  
一般国道 155 号豊田南バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 10 - 1 一般国道 153 号豊田西バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 10 - 2 一般国道 153 号豊田北バイパス（道路事業）説明資料
  - ・資料 10 - 3 一般国道 155 号豊田南バイパス（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。

【港湾事業】

御前崎港女岩地区防波堤整備事業 . . . . . 了承

【道路事業】

一般国道 1 号関バイパス . . . . . 了承

一般国道 21 号可児御嵩バイパス . . . . . 了承

一般国道 156 号岐阜東バイパス . . . . . 了承

一般国道 153 号豊田西バイパス . . . . . 了承

一般国道 153 号豊田北バイパス . . . . . 了承

一般国道 155 号豊田南バイパス . . . . . 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）
御前崎港女岩地区防波堤整備事業	<p>この事業の目的が、港内の静穏度を確保することと理解しているが、3.11 以降の情勢を踏まえ、津波についてコメントが必要と考えます。</p> <p>別事業としての扱いはよいと思いますが、既に構築されている防波堤が既存不適格と誤解を与えることのないよう慎重に記載内容を検討されたい。</p>	<p>津波対策については、この事業としては盛り込んでいません。必要性・緊急性の高いものであり、別事業として整備を行っているところです。</p> <p>東日本大震災を受け、津波に対しても一定の効果を発揮できるよう防波堤の補強による機能強化に取り組んでいるところであり、経緯を含め補足説明を記載します。</p>
	<p>説明資料に示されている便益計測については、計算結果だけでなく、その基になった考え方など、結果を導き出すための情報をロジカルに記載していただきたい。</p>	<p>説明資料についても、計算過程などの考え方が理解できるように配慮し、結果を導き出すための情報をロジカルに記載します。</p>
	<p>将来の取扱貨物量の推定根拠について、取扱量が減少するとなっているが、当初の取扱量と今回の推定量とどの程度違っているのか。</p>	<p>企業動向調査等に基づき、御前崎港での取扱貨物量が減少するものと見込んでいます。</p> <p>西ふ頭 1・2 号岸壁で取扱う貨物量として、前回評価時の推計で 300 万 t を見込んでおりましたが、今回企業動向調査などにより、取扱貨物量を 200 万 t 弱と推計しました。</p>

項 目	意見・質問	回答及び対応方針（案）
可児御嵩バイパス	<p>用地取得 100%で、工事着手からもう 10 年以上経っているがなぜ完成しないのか。</p> <p>暫定供用され事故が非常に多くなっており、時間短縮効果は出ているが事故の面で危険な印象を受ける。</p> <p>追突事故が、暫定供用ということにもし原因があるようであれば、追求し暫定供用時の注意事項として欲しい。</p>	<p>用地は、4 車線全てを取得し、事業を進めており、平成 22 年に 2 車で暫定供用しています。その後、4 車線化に向けた設計など実施しており、現在の進捗状況となっています。一般的に暫定 2 車線供用の場合には、交通状況を見ながら整備の優先順位を検討しています。</p> <p>当該バイパスの事故は、追突事故が 7 割と、渋滞による追突が原因ですので、4 車化することにより渋滞緩和できれば事故件数が下がってくると考えています。</p>
岐阜東バイパス	<p>沿道環境の観点から、バイパスの丘陵地の関係を確認したい。バイパスは、丘の部分の下をトンネルでくぐらせる計画ですか。</p>	<p>山地の丘の部分の下をトンネルでくぐらせるという形になっています。</p> <p>資料をわかりやすく修正します。</p>
豊田西バイパス 豊田北バイパス 豊田南バイパス	<p>3 バイパスは、産業にとって非常に重要な路線だと思う。産業に対して、どういう影響があるか。</p> <p>効果を表すために荷を港湾に持って行くとか、関係産業の工場に行くとかの情報が必要ではないか。</p>	<p>3 バイパスの整備による指標は、関連産業の荷が高速道路や重要港湾に早く行けるようになる物流の指標で評価しています。</p> <p>今すぐでないが、主な荷主へのヒアリングやデータ分析により道路の定時性、産業面の効率化について分析していくことも考えたいと思います。</p>
	<p>地震時のリダンダンシー効果はあるか。</p>	<p>豊田西バイパスでは、災害の備えとしての緊急輸送道路や高速道路が通行止めになった場合の代替道路として活用されます。</p>

（一般的事項）

御前崎港女岩地区防波堤整備事業	<p>清水港のように港全体で美しい景観を作り出しているところもあります。</p> <p>港の施設が、完成したときの景観については、どの段階で計画検討されているのでしょうか。</p>	<p>港湾管理者が港全体の施設計画を策定する港湾計画の検討段階で、景観に配慮しているのが通例です。清水港は、景観に配慮した色彩計画を策定しており、全国的にも先進的な取組として評価されています。</p>
-----------------	--	--