

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和元年12月13日（金）10：00～11：45

2. 場 所 名古屋銀行協会会館 4階 402号室

3. 出席者

○事業評価監視委員会委員

中村委員長、沢田副委員長、水谷委員、原島委員、朝日委員、
吉永委員

○中部地方整備局

勢田局長、元野副局長、上野副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長、道路調査官

○中日本高速道路株式会社名古屋支社

建設事業部長

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【地すべり対策事業】

由比地区直轄地すべり対策事業

【道路事業】

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線（名古屋西～飛島）

一般国道1号 北勢バイパス

一般国道23号 中勢道路

【港湾整備事業】

名古屋港 ふ頭再編整備事業

2) 報告

(再評価)

【河川事業】

矢作川直轄河川改修事業

宮川総合水系環境整備事業

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 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 4 由比地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・ 資料 5 名古屋港 ふ頭再編整備事業 説明資料
- ・ 資料 6 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島） 説明資料
- ・ 資料 7 一般国道 1 号 北勢バイパス 説明資料
- ・ 資料 8 一般国道 2 3 号 中勢道路 説明資料
- ・ 資料 9 矢作川直轄河川改修事業 報告資料
- ・ 資料 10 宮川総合水系環境整備事業 報告資料
- ・ 資料 11 再評価に係る資料【地すべり対策事業】
- ・ 資料 12 再評価に係る資料【港湾整備事業】
- ・ 資料 13 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 14 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。

【地すべり対策事業】

由比地区直轄地すべり対策事業 . . . 了承

【道路事業】

近畿自動車道伊勢線 名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島） . . . 了承

一般国道 1 号 北勢バイパス . . . 了承

一般国道 2 3 号 中勢道路 . . . 了承

【港湾整備事業】

名古屋港 ふ頭再編整備事業 . . . 了承

3) 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) 由比地区直轄地 すべり対策事業</p>	<p>地下水位を下げる対策について、水位が下がることによる(周辺の)生活等への影響はないという理解でよいか。</p>	<p>斜面に果樹園があるが、影響はないと考えている。</p>
	<p>(資料4) 10 ページについて、表層崩壊の実績があった箇所は、図中の斜面末端部対策範囲内か。</p> <p>斜面末端部の対策工法は、アンカーでとめるのか。</p>	<p>表層崩壊の実績があった箇所は、本事業区域から約1km離れた場所で、平成26年に発生している。</p> <p>同様の表層崩壊の可能性を確認し、可能性がある箇所(「山中ブロック」及び「蜂ヶ沢ブロック」)に対して対策を行う。</p> <p>斜面末端部は、上部のブロックに比べ、すべり面が浅く、強固な岩があるため、アンカー工での対応を考えている。</p>
<p>(重点審議) 名古屋港 ふ頭 再編整備事業</p>	<p>庄内川地区泊地整備事業の浚渫土砂の受け入れ先について、見通しをどのように考えていたのか。</p> <p>浚渫土砂をポートアイランドで受け入れてきた経緯を教えてください。</p> <p>新たな浚渫土砂の受け入れ先でも70年後には土砂受入できなくなると想定されるが、今後の見通しを教えてください。</p> <p>庄内川地区泊地整備事業の事業期間を70年間とした根拠は何か。</p>	<p>ポートアイランドの整備は、昭和49年から行っており、1期、2期、3期にわけて整備を行ってきた。継続的に年間約30万m³の浚渫土砂が発生し、その処理をしないと港が埋まってしまう。継続的に発生するものを処理していくという状況。これまでは、ポートアイランドでの受け入れが最適ということで進めてきた。</p> <p>将来においても、継続的に浚渫土砂が発生するため、その時に、一番適切なところを探して、環境影響の少ないところを目指して進めていくということだと思ふ。</p> <p>新たな受入場所は、庄内川地区泊地整備事業分の埋立容量として約1750万m³が確保できる。年間約30万m³の浚渫土砂の受け入れが、単純計算で約58年間、(浚渫土砂を受け入れるための) 囲いをつくるなどで約13年間。あわせて約70年間としている。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>事業期間が70年間と長い。これから70年後、産業構造や社会情勢がどのようになっているかわからない。期間が長く、事業の途中で、B/Cが1.0を下回ることも想定される。事業途中での計画見直しを、どのように考えているのか。</p>	<p>B/Cが1.0を下回るようになった時や、社会情勢に大きな変化があった時には、事業評価監視委員会での審議をお願いし、その時の判断を適切に反映させていただければと考えている。</p>
	<p>(資料5)7ページについて、ポートアイランドの計画埋立高さが5.3mのところ、(現在、仮置き土を)18mに積んでいる。この状態のときの安全性の担保というのは、どのように管理されているのか。</p>	<p>名古屋港では、南海トラフ地震が発生した際の津波の影響や、土砂の移動については、今、シミュレーションを行っている。 ポートアイランドについては、仮置きするタイミングで、計画高さ以上の仮置きに対し、築堤等を行うなど対策を行っている。 大規模災害が発生した際は、一部(土砂)流出の可能性はあるが、名古屋港の機能をとめないことを確認している。</p>
	<p>計画埋立高さが5.3mで、現在の仮置き土が18mであるというのは、ポートアイランドの土砂の受入容量及び発生する浚渫土砂量の見込みが計画的ではなかったということなのか。</p> <p>費用が何千億という話になってくるので、先を見て動いてもらいたい。</p>	<p>計画埋立高さに達する前の段階で新たな埋め立て場所の確保を検討したが、名古屋港の中で埋立場所にすることができないということがあり、ポートアイランドで対策を行い、仮置きをしていく、18mまでは大丈夫であると判断したもの。</p> <p>再評価で審議いただくなど、適切に進めていきたい。</p>
	<p>(仮置き土を)18mまで暫定的に積み上げ出した時に、事業評価という枠組みは始まっていたのか。</p>	<p>始まっていない。</p>
<p>(重点審議) 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状2号線(名古</p>	<p>(資料6)11ページの建設発生土の汚染土処理について、名古屋環状2号線の全体計画時には、有害物質の</p>	<p>事前には、工場跡地等、過去の履歴というものから確認できる場合もある。今回の場合は、掘ってみて初めてわかったというような状況。</p>

項目	意見・質問	回答
屋西～飛島)	<p>測定やチェックはしていなかったのか。</p> <p>名古屋市の港区・南区あたりでは、自然由来の砒素が出る事が多く、有害物質が出やすい土地であることが分かっている。その様な状況なので、最初から想定して検査をしておくこともできたのでは思う。</p>	<p>事前の調査では分かっていなかった。</p> <p>今後の事業の参考とさせていただく。</p>
	<p>(資料6)9ページの床版価格の高騰について、急に大量の床板を発注したため価格高騰が起きていることになるが、少し長い目で見て、床板がこの何年先に必要になるという事が分かっているならば計画的に発注する事で価格高騰が抑えられたのではないか。それを年度毎で契約しているから価格設定の見通しが出来ていなかったという事ではないか。</p>	<p>床版工事を発注する際は、発注時期による価格変動を考慮出来る様に、少しフレキシブルに施工時期を受注者が選べる工事発注を行っているが、その期間は1年2年という短い範囲内で設けている。ご指摘の期間は、もっと長い期間での事だと思うので、更にそういった観点を今後考慮した上で事業を進めていきたい。</p>
	<p>(資料6)8ページのNEXCO設計要領の改訂等に伴う事業費見直しが不可抗力という取り扱いに見えるが、NEXCO管理を前提として計画されているという事で、サービス水準・管理水準が非常に高いレベルになっている。仮に、直轄管理だとした場合に、同じようなレベルの管理水準を目指すことになるのか。</p> <p>管理水準については、色々なレベルがあり、それぞれのレベルに応じた影響と、代替案を比較する中で、初期投資としてこの程度の水準が必要だと判断しているのであれば理解できる。し</p>	<p>将来的にNEXCOが管理する上で必要な設備が多く、直轄であればここまでの管理水準にはなっていない。</p> <p>将来的にNEXCOで管理するために必要な設備を、初期投資は高くなるが、維持管理の面も含めて、全体としていいものをつくるといった形で整備をさせている。</p> <p>笹子トンネルの事故を踏まえ、より安全性に配慮する設計方針のもと対応している。NEXCO設計要領の改訂の際には、十分に議論した上で、設計要領を作成している。</p> <p>ロードヒーティングに関しては、名古屋環状2号線の個別な事情があ</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>かし、NEXCO の設計要領の見直しに伴ってという説明のみだと言う事は、設計要領の見直しの時に十分議論され、その内容は検討の余地がないという事か。</p> <p>事業の経緯等もあり難しい内容ではあるが、中部地整の事業評価監視委員会で審議するとなると、そういった内容についても検討が必要。</p>	<p>り、雪氷作業の車両が高速内だけではUターンできない為、一般道に一度降りる必要があり、その際に一般車に巻き込まれて高速に戻れなくなる事を考慮してロードヒーティングをつける事としている。</p>
	<p>(資料6)5ページの被災時の物資輸送ルートのは、浸水想定区域が愛知県内のみ図示しているが、三重県の場合も示した方が、事業の価値や広域的な効果が表現できると思う。</p>	<p>愛知県の資料をベースに使用しているが、県を跨いだ効果も当然発現する事が想定されるため、今後の資料作成で配慮したい。</p>
<p>(一括審議) 一般国道 23 号 中勢道路</p>	<p>(資料9)7ページの調整池の構造変更による増額について、地下水位が今後更に高くなる可能性が周辺に存在しているという事か。</p> <p>暫定 2 車線でまだ開通していない 2.8km 区間で今回 25 億円の増額が必要になったという事ですが、全線 4 車線で開通するまでに必要な増額はどの様に見込んでいるのか。その時々によって新たな課題が発生したら事業費の見直しを行うという事か。</p>	<p>宅地開発によって耕作地が減った事により地下水位が上昇したと想定しており、既に周辺の宅地開発が落ち着き、周辺状況に変化がないため、今後の水位上昇は見込んでいない。</p> <p>既に 2 車線整備の際に現地状況をある程度把握しており、新たに着手していく場合よりは、課題が発生する事は少ないと考える。今後、設計基準の見直し等、その時々新しい課題に対応して見直すことは必要になる。</p>