

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和2年7月27日（月）9：30～11：30

2. 場 所 KKR ホテル名古屋 3階 芙蓉の間

3. 出席者

○事業評価監視委員会委員

沢田委員長、富永副委員長、水谷委員、高瀬委員、原島委員、
朝日委員、松本委員、今泉委員

○中部地方整備局

堀田局長、加藤副局長、上野副局長、企画部長、建政部長、河川部長、
道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【官庁営繕事業】

名古屋第4地方合同庁舎

(事後評価)

【道路事業】

一般国道21号 坂祝バイパス

一般国道41号 高山国府バイパス

一般国道41号 下原改良

【港湾整備事業】

清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業

2) 報告

(再評価)

【河川事業】

木曾川直轄河川改修事業

長良川直轄河川改修事業

揖斐川直轄河川改修事業

天竜川ダム再編事業

三峰川総合開発事業

矢作ダム再生事業

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、
中部地方整備局事業評価監視委員会規則、配付資料一覧）
- ・ 資料1 対応方針一覧表
- ・ 資料2 令和2年度の審議の進め方
- ・ 資料3 名古屋第4地方合同庁舎 説明資料
- ・ 資料4 一般国道21号 坂祝バイパス 説明資料
- ・ 資料5 一般国道41号 高山国府バイパス 説明資料
- ・ 資料6 一般国道41号 下原改良 説明資料
- ・ 資料7 清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 説明資料
- ・ 資料8 木曾川直轄河川改修事業 説明資料
- ・ 資料9 長良川直轄河川改修事業 報告資料
- ・ 資料10 揖斐川直轄河川改修事業 報告資料
- ・ 資料11 天竜川ダム再編事業
- ・ 資料12 三峰川総合開発事業
- ・ 資料13 矢作ダム再生事業
- ・ 資料14 再評価に係る資料【官庁営繕事業】
- ・ 資料15 事後評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料16 事後評価に係る資料【港湾整備事業】
- ・ 資料17 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。

【官庁営繕事業】

名古屋第4地方合同庁舎 ……了承

2) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

【道路事業】

一般国道21号 坂祝バイパス ……了承

一般国道41号 高山国府バイパス ……了承

一般国道41号 下原改良 ……了承

【港湾整備事業】

清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 ……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) 名古屋第4地方合同庁舎</p>	<p>追加となった入居予定官署の東海農政局(統計部等)と中部地方整備局(港湾空港関係)の評価はどうなっているのか。</p> <p>東海農政局(統計部等)の移転後の利用計画は評価に入っているのか。また、どのような利用が想定されるのか。</p>	<p>東海農政局(統計部等)は、5km程度の範囲で分散していた庁舎を集約できることを評価している。</p> <p>また、中部地方整備局(港湾空港部)は、防災機能の向上、民借の解消、地域連携という点で、地域防災の貢献が図れることを評価している。</p> <p>評価には入っていない。利用計画は、東海財務局の所掌であり、現時点で確定したものではないが、事業完了後、有効活用が図られるものと考えている。</p>
	<p>(資料3)5ページについて、1m²あたりの事業費が若干増加している理由は何か。</p>	<p>各種経費など物価の上昇や、新たに追加した官署が必要とする整備費を計上した結果、若干増加している。</p>
	<p>他部局ではなく、中部地方整備局(港湾空港部)を入居予定官署に選定した理由は何か。</p>	<p>今回、選定した2官署は、近隣に所在する官署のうち、災害時に応急対策活動を行うI類官署であり、より必要性の高い官署として選定している。</p>
<p>(事後評価) 一般国道21号坂祝バイパス</p>	<p>完成4車線事業における、暫定2車線供用を「事業完了」とした事後評価を行った後の事業評価は、どのような取り扱いとなるのか。</p> <p>新たに4車線化の新規事業化をする場合、暫定2車線部分の便益を含むことができなくなるのではないか。</p> <p>暫定供用後の事後評価の取り扱いについて、もう少し明確化した方がよいのではないか。</p>	<p>引き続き予算を投入しながら4車線整備を進めるならば、再評価となる。</p> <p>当該事業のような、暫定供用後「休止状態」としている場合、再び完成4車線化する際には、新規事業採択時評価を行う。</p> <p>その通りである。</p> <p>今後検討していく。</p>
	<p>(資料4)9ページの改善措置の必要性について、将来の4車</p>	<p>その通りである。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>線化の必要性に関する言及ではないと考えればよいのか。</p> <p>当該事業の整備により新たなボトルネックは発生していないか。</p> <p>県道坂祝関線の大型車交通の減少が約2割にとどまっているが、転換が進んでいない可能性はあるか。また、転換が進んでいない要因が分かれば、教えて欲しい。</p>	<p>朝の通勤時間帯に、坂祝バイパスと国道 248 号の T 字交差点などでは、朝夕のピーク時に渋滞が発生しているが、全体としての交通の流れは、非常によくなっている。渋滞対策については今後検討していく。</p> <p>小型車ほど転換はしていないが、大型車交通も転換している。さらなる大型車の交通転換については、様々な機会を通じて周知をしていく。</p>
<p>(事後評価) 一般国道 41 号 高山国府バイパス</p>	<p>(資料 5) 5 ページの救急医療活動の支援について、事業計画当初から、病院の移転計画はあったのか。</p> <p>事業当初の B/C よりもさらに発現効果がプラスされているというものと考えてよいか。</p>	<p>事業計画当初は、移転計画は分かかっていない。道路ネットワークの拡充にあわせて移転計画を検討いただいたものと考えている。</p> <p>救急医療活動の支援については、便益として考慮できないが、整備効果としては高まっていると考えられる。</p>
	<p>(資料 5) 3 ページの高速アクセス性の向上(観光の周遊性向上)の内、沿線 4 市町村の観光入込客数の変化を示すグラフについて、他グラフと合わせ H18 年度の値を入れてはどうか。</p>	<p>検討する。</p>
	<p>バイパス沿道が過度に開発されると、渋滞が発生することが懸念されるが、沿道の土地利用はどのように考えられているか。</p> <p>バイパスに交通が転換し、旧道の交通量が減少しているならば、断面に余裕ができるため、旧道の街路構成も見直すことができるのではないか。</p>	<p>関係する市町村等確認する。</p> <p>関係する市町村等確認する。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>飛驒トンネルのようにバイパスの整備により、通学可能範囲が拡大されることも考えられる。今後の評価に取り込むとよいのではないか。</p>	<p>関係機関に聴取するなど、通勤圏域や通学圏域の変化についても今後調査していく。</p>
<p>(事後評価) 一般国道 41 号 下原改良</p>	<p>事業当初時の見込まれる整備効果と事後評価時の整備効果を比較すると分かりやすくなるのではないか。</p>	<p>今後検討していく。</p>
	<p>(資料 6) 4 ページの交通安全の確保について、改良した区間の走行速度の増加に伴う交通事故の発生はないか。</p> <p>また、旧道との接続部の事故状況も合わせて教えて欲しい。</p>	<p>事故発生状況について確認し、ご報告させていただく。</p> <p>了解した。</p>
	<p>(資料 6) 3 ページについて、今回の事業箇所以外にも災害リスク箇所が多数あるため、引き続き、整備を進めていく必要がある。</p>	<p>他の災害リスク箇所についても優先順位を考慮し、局所改良やバイパス事業等を実施しているところである。</p>
<p>(事後評価) 清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業</p>	<p>(資料 7) 5 ページについて、コンテナ取扱貨物量が増えているが、入港する船そのものも増えているという理解でよいのか。</p> <p>整備目的どおりの効果が発現しているという評価であるが、予測どおりなのか、それとも予測を上回っているのか。</p>	<p>入港する船は、第 2 バースが供用する前に比べて 2 倍以上に増加している。</p> <p>H24 再評価時の予測に比べて、実際の貨物量はさらに伸びており、順調に効果が発現しているものと考えている。</p>
	<p>コンテナ貨物取扱量は、輸入、輸出のどちらが増えているのか。</p> <p>(資料 7) 5 ページについて、横浜港から清水港に転換した実績があると考えるとよいのか。</p>	<p>清水港は、輸出入貨物のバランスがとれていることが特徴であり、概ね均等に増加している。</p> <p>第 2 バースの供用により、清水港の利用が効率化され、横浜港から利用転換した事例もある。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>水深 15mを必要とする船の実績はあるのか。</p> <p>耐震岸壁の整備については、緊急輸送物資の搬送等に寄与するものと考えられるが、その効果については評価しないのか。</p>	<p>H30 に新興津コンテナターミナルに入港した船舶は 1,000 隻程度であり、そのうち概ね 1 割程度が水深 15m を必要とする船型となっている。</p> <p>資料 7 には記載していないが、費用便益比の計算においては、耐震化による物流継続の効果も含まれている。</p>