

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和2年10月30日（金）10：00～12：00

2. 場 所 名古屋銀行協会会館 5階 大ホール

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、酒井委員、
原島委員、朝日委員、吉永委員、松本委員

○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)

【地すべり対策事業】

此田地区直轄地すべり対策事業

【砂防事業】

狩野川水系直轄砂防事業

安倍川水系直轄砂防事業

【道路事業】

一般国道1号 静清バイパス

一般国道1号 島田金谷バイパス

一般国道23号 岡崎バイパス

一般国道23号 蒲郡バイパス

一般国道23号 豊橋バイパス

一般国道23号 豊橋東バイパス

【海岸事業】

津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業

【港湾整備事業】

三河港 神野地区 国際物流ターミナル整備事業

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 此田地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・資料5 一般国道1号 静清バイパス 説明資料
- ・資料6 一般国道1号 島田金谷バイパス 説明資料
- ・資料7 津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・資料8 狩野川水系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料9 安倍川水系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料10 一般国道23号 岡崎バイパス
一般国道23号 蒲郡バイパス
一般国道23号 豊橋バイパス
一般国道23号 豊橋東バイパス 説明資料
- ・資料11 三河港 神野地区 国際物流ターミナル整備事業 説明資料
- ・資料12 再評価に係る資料【砂防・地すべり対策事業】
- ・資料13 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料14 再評価に係る資料【港湾整備・海岸事業】

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】

此田地区直轄地すべり対策事業 . . . 了承

【砂防事業】

狩野川水系直轄砂防事業 . . . 了承

安倍川水系直轄砂防事業 . . . 了承

【道路事業】

一般国道1号 静清バイパス . . . 了承

一般国道1号 島田金谷バイパス . . . 了承

一般国道23号 岡崎バイパス . . . 了承

一般国道23号 蒲郡バイパス . . . 了承

一般国道23号 豊橋バイパス . . . 了承

一般国道23号 豊橋東バイパス . . . 了承

【海岸事業】

津松阪港海岸 直轄海岸保全施設整備事業 . . . 了承

【港湾整備事業】

三河港 神野地区 国際物流ターミナル整備事業 . . . 了承

2) 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) 此田地区直轄 地すべり対策 事業</p>	<p>Aブロックで確認された浅い地すべりは、Bブロック、Cブロックでも発生する可能性があるか。</p>	<p>地すべり土塊内の地下水の状況を把握するためのボーリング等の観測結果より、同様の地すべりは発生しないと考えている。</p>
	<p>(資料4)7ページの浅い地すべりの変動状況のグラフでは、H25から浅い地すべりが確認されているが、現在に至るまでの経緯を教えてください。</p>	<p>H23からH25に実施した深い地すべりに対する対策で、浅い地すべりも抑制されることを期待していたが、H25以降も地中変動の継続が確認されたため、調査及び対策内容の検討を行い、R2以降、追加対策の必要があると判断した。</p>
	<p>ボーリングで抜く水量ほどの程度か。</p>	<p>今回の地すべり箇所では、地下水位を3mから5m程度下げることが目標としている。</p>
<p>(重点審議) 一般国道1号 静岡バイパス</p>	<p>設計基準の改訂により、構造物の耐震性向上が必要になったとのことだが、建設済み橋梁への補強は必要ないのか。</p> <p>最新の技術革新を取り込む等、コスト削減の取り組みについて教えてください。</p> <p>コスト削減の取り組みについて、見える化をすることが重要である。</p> <p>多軸台車による一括架設により、工期は短縮されるのか。</p> <p>道路と港の連携した相乗効果を意識した投資が重要と考えるが、何か取り組みはあるか。</p>	<p>順次、耐震補強が必要な箇所の対策を実施している。</p> <p>工事着手を見据えた時期において、最新の要領、知見、技術等により工法比較を行い、最適な設計を実施しているため、現在の構造がそのコスト削減の結果となる。</p> <p>今後検討していく。</p> <p>一括架設による交通規制の日数は短縮される。しかし、橋梁工事は工場製作に時間がかかることや、多軸台車は特殊な設備のため、手配できる日が限られることから、単純に工期短縮とはならない。</p> <p>清水港では、新興津第1バースの供用、第2バースの暫定供用を行うなど、道路と港湾の連携を図り、整備を実施している。今後も相乗効果を意識し、整備を実施していく。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>(資料5) 15 ページについて、事業全体 B/C に比べて、残事業 B/C が前回再評価 (H27) から大きく減少している理由は何か。</p>	<p>H30 年度に牧ヶ谷 IC から丸子 IC が 4 車線化開通したことに伴い、今回再評価における残事業 B/C では、その区間の便益を除いているため、前回と比べ大きく減少している。</p>
	<p>(資料5) 12 ページの検査路等の付属物についても点検対象となるため、取り替えの必要性など、点検計画を検討して頂きたい。</p>	<p>了解した。</p>
<p>(重点審議) 一般国道 1 号 島田金谷バイパス</p>	<p>コスト縮減、工期短縮の取り組みについて教えてほしい。</p> <p>渡河部の整備により、ボトルネック箇所が変化し、国道との接続部などで、新たなボトルネックが発生することが懸念されるが、接続する道路との調整を行っているか？</p> <p>IC 部に接続する一般街路で、接続部の改良が行われているということによいか。</p> <p>CO₂ 削減効果も重要と考えるが、削減量を算出しているか。</p>	<p>設計段階で最適な方法を選定している。</p> <p>国道 1 号と接続する空港へのアクセス道路を県で整備しており、県と調整をしながら整備を進めている。</p> <p>4 車線化にあわせた IC 改良について、市と調整をしながら整備を進めている。</p> <p>CO₂ 削減排出削減量は 2 万 4,200 トン/年である。</p>
	<p>(資料6) 10 ページの下部工検査路の 1 基当たり金額が、静清バイパスと異なる理由は何か？</p>	<p>車線数の違いにより、検査路の大きさが変化するためである。 (島田金谷バイパス：2 車線分、静清バイパス：4 車線分)</p>
<p>(重点審議) 津松阪港海岸 直轄海岸保全 施設整備事業</p>	<p>(資料7) 9 ページの対象範囲平面図について、赤線部のコンクリートの撤去数量が増加したということによいか。</p> <p>(資料7) 9 ページの仮設工の見直しについて、従来どおりの施工とした場合は、見直しに伴う増額以上の費用がかかることから、見直しを行ったという認識によいか。</p>	<p>ご意見の通りである。</p> <p>通年で工事を実施し、早期に海岸堤防を整備するため、台風期の対策を講じる必要があることから、仮設工の見直しを行っている。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>災害の激甚化が進んでいる中で、高潮や地震に関する津波高さの見直しは行っているのか。</p> <p>(資料7)12ページの海底勾配等の見直しとはどのようなことか。</p> <p>地域住民の方は、この堤防がどこまでの津波を対象としているかを知っているか。</p>	<p>高潮については、既往最大である伊勢湾台風を対象としている。地震については、百数十年に一度規模の地震・津波としてL1津波を対象としている。</p> <p>隣接工区と同様の海底勾配(1/30)を想定していたが、現地測量による精査の結果、1/10程度の勾配であったということである。</p> <p>住民の方々には説明を行っており、L2津波相当の地震が発生した場合は、市が中心となって、住民の方々に避難行動をとっていただくようにしている。</p>
	<p>(資料7)8ページについて、液状化が起こらず、地震時の水平変位が大きくなるとはどのようなことか。</p>	<p>液状化の有無は静的検討として行い、水平変位は別の算出方法である。水平変位については、実施設計時に、地震時の振動についての影響の検討を行い、水平変位量が想定よりも大きくなることが判明したということである。</p>
	<p>海岸堤防と河川堤防の接続は調整しているのか。</p>	<p>海岸管理者、河川管理者と調整を行い、整備を進めている。</p>
	<p>津波に関する検討内容を記載すべきではないか。</p>	<p>(資料7)5ページ「事業の効果」に注釈として記載しておりますが、3ページ「事業概要」についても記載するようにする。</p>
<p>(一括審議) 狩野川水系 直轄砂防事業 安倍川水系 直轄砂防事業</p>	<p>堰堤を整備することで氾濫範囲が減少するということと、土砂災害防止法の土砂災害警戒区域の関連性はないという理解でよいか。</p>	<p>ご意見の通りである。</p>
<p>(一括審議) 三河港 神野地区 国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>(資料11)8ページで将来的に貨物の取扱量が増えるという前提でB/C(1.2)を算出しているが、コロナによる影響も想定されることから、感度分析の結果を記載した方がよいのではないか。</p>	<p>感度分析は実施しており、±10%での計算で1.1~1.3となる。</p>