

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度第4回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和2年12月25日（金）13:00～15:00

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、今泉委員

○中部地方整備局

堀田局長、上野副局長、企画部長、道路部長、港湾空港部長、営繕部長、
用地部長、公園調整官、広域水管理官

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【道路事業】

一般国道42号 松阪多気バイパス

一般国道139号 富士改良

一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）

【港湾整備事業】

下田港 防波堤整備事業

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 一般国道42号 松阪多気バイパス 説明資料

・資料4 一般国道139号 富士改良 説明資料

・資料5 一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション） 説明資料

・資料6 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）説明資料

・資料7 下田港 防波堤整備事業 説明資料

・資料8 再評価に係る資料【道路事業】

・資料9 再評価に係る資料【港湾整備事業】

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。

【道路事業】

一般国道42号 松阪多気バイパス	・・・了承
一般国道139号 富士改良	・・・了承
一般国道247号 西知多道路（東海ジャンクション）	・・・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

【港湾整備事業】

下田港 防波堤整備事業	・・・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) 一般国道 42 号 松阪多気バイ パス</p>	<p>暫定 2 車線の開通により、市街地交通のバイパスへの転換が図られていると思われるが、一方で、市街地へは新たな誘発交通や転換交通により、市街地の渋滞が残存している。完成 4 車線整備時に、この知見をどう反映させるのか。</p>	<p>暫定 2 車線開通後の交通量調査を実施し、現状把握に努めている。今後、課題等を精査し、4 車線化の事業計画に反映していく。</p>
	<p>進捗率が 88% となっており、事業をとりまとめる時期になっているが、これまでに想定していない課題等は何かあったか。</p>	<p>暫定供用においての課題はあるが、これまでの対応の中で、新たな課題は無かった。</p>
<p>(重点審議) 一般国道 139 号 富士改良</p>	<p>(資料 4)10 ページの用地補償について、当初からもう少し踏み込んだ調査が行えなかったか。また、さらに大きな金額の増額が生じる事業がある可能性を考えると、今後は、事業化前に、もう少し踏み込んだ調査をしてほしい。</p>	<p>事業化前の段階では、事業化する担保もなく、立会して調査することは難しいため、図面上での対象面積や再配置の可能性を確認することしかできない。都市計画の手続きの段階で可能な限り確認するなど、精度を向上させる努力をしていきたい。</p>
	<p>暫定 2 車線整備後に完成 4 車線整備を行う事業と、最初から完成 4 車線整備を行う事業の違いは何か。</p>	<p>地域課題や、周辺地域への工事の影響等を踏まえ、事業箇所ごとに決定している。</p>
	<p>(資料 4)10 ページの支障物件は、平成 4 年以前(都決前)に立地していたか。</p> <p>都市計画決定時に支障物件の規模等を考えて、道路の線形を変更することはできなかったのか。</p> <p>また、地権者から意見はなかったか。</p> <p>用地未取得箇所は、今回の用地補償箇所のみか。</p>	<p>主要な建物は立地していたと聞いている。</p> <p>もともと富士市の街路計画があり、新幹線交差部はくぐる計画で既に開口しているため、道路線形はこの位置となり、地権者も承知している。</p> <p>その通りである。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>(資料4)5ページの整備後の事故削減効果について、減少率が低いと思われるが、何か要因があるのか。</p>	<p>本事業の前後区間を含めた結果のためである。周辺の交差点の改良等による事故削減についても今後検討していきたい。</p>
<p>(重点審議) 一般国道247号 西知多道路(東海ジャンクション)</p>	<p>夜間通行止めを回避するために増額しているのか。 その場合、増額に相当する費用対効果はあるのか。</p>	<p>その通りである。沿線には、エネルギー関係の企業等が立地しており、夜間通行止めは困難であるため、回避はやむを得ないと考えている。夜間通行止め回避の増額分のみに対応する費用対効果は算出していないが、この増額を考慮した事業全体のB/Cは、1.0以上を確保できている。</p>
	<p>(資料5)13ページの埋設管は、西知多道路全線にあるのか。未事業化区間についても同様の事象が生じる可能性はあるのか。 本事業が整備されることで、渋滞ボトルネック箇所が移動すると思われるが、対策等を考えているか。</p>	<p>本事業区間以南についても、埋設管等は存在する。同様の事象が生じる可能性はあるが、詳細な測量は実施していない。 本事業を実施するにあたり、現道管理者の愛知県と密に調整を行っている。今後もIC周辺の渋滞対策等について、県と調整をしていく。</p>
	<p>(資料5)14ページのウォータージェット併用圧入工法から硬質地盤クリア工法への変更は、変更が必要な箇所、必要がない箇所を下部工ごとに判断して増額しているのか。</p>	<p>全下部工で、ジャストポイントでボーリングを実施しており、変更の必要な箇所のみを選定し、増額している。</p>
	<p>(資料5)10ページの重要物流道路指定に伴う増額は、指定を目指して整備をしているというところか。</p>	<p>本来、指定を目指すものであるが、本事業は事業化後に重要物流道路の制度が制定されたため、今回、増額の必要が生じたものである。</p>
<p>(重点審議) 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路(Ⅱ期)</p>	<p>河津下田道路(Ⅰ期)の進捗状況を教えてほしい。</p>	<p>現在、調査設計、用地買収を実施している。</p>
	<p>(資料6)13ページの交通量±10%の変動について、これ以上に交通量が減少していくことが考えられるため、B/Cが厳しくなることが考えられる。</p>	<p>費用対効果分析は、短期スパンではなく、50年度程度の長期スパンで算出をしており、今後も交通量の変動については確認をしていく。 3便益以外の効果の評価方法につ</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>そのため、災害時の緊急輸送など、3便益以外の効果についても評価していく必要があるのではないか。</p>	<p>いては、本省の第三者委員会にて、検討されていると聞いている。</p>
	<p>(資料6)9ページの支保パターンの変更について、当初D-1だった箇所は、変更の必要はないのか。</p>	<p>当該トンネルは、全長1884mのうち1400m程度を掘削済みのため、今後、大きな変更はないと考えている。</p>
	<p>(資料6)13ページの事業期間の感度分析は±20%で評価をしているが、+20%の事業期間の延伸はよくあることなので、特に事業期間の感度分析に注意をしないとイケない。</p>	<p>事業計画を見直すたびに、適宜、計画に反映をしている状況であるが、今後も、事業内容を精査しながら注意していく。</p>
<p>(重点審議) 下田港 防波堤整備事業</p>	<p>(資料7)11ページで、漁業関係者へ十分に説明しながら事業を継続させるとのことだが、今回の事業区間の延伸等で、漁業関係者に不都合が生じることはあるのか。</p>	<p>事業中は工事関係の作業船が港内を運航するなど、漁業活動にも一定の影響が見込まれる。このため、漁業関係者に対しては、これまでも丁寧な説明に努めているところであり、引き続き、漁協関係者と協調しながら取り組んでいきたい。</p>
	<p>(資料7)4ページのスリットケソン(従来計画)は、コスト削減のために採用したのか。</p>	<p>ご指摘のとおり、コスト削減に配慮して計画していたが、水理模型実験により、既設消波ブロックの安定性が確保されないことが判明したため、構造の見直しが必要となった。</p>
	<p>(資料7)4ページの100t型ブロックの国内実績はあるのか。</p> <p>水理模型実験は高波浪で実施しているが、津波防護機能の評価はどのように行ったのか。</p>	<p>従来の80t型の大きさのブロックに、高比重の材料を使用して100tにしており、実績もある。</p> <p>津波に対しては、シミュレーションにより評価している。</p>
	<p>(資料7)9ページの観光面の効果について、既に港内観光船は運航しているのか。</p>	<p>従来より観光船が運航しており、観光船事業者からは、港内静穏性が向上したことにより、運航時の安全性が高まったとの話を伺っている。</p>