

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和3年度第4回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和4年1月19日（水）14:00～16:00

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

○中部地方整備局

堀田局長、山本副局長、天野副局長、企画部長、河川部長、
道路部長、用地部長、建政部長、営繕部長、港湾空港部長

○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)

【道路事業】

一般国道475号 東海環状自動車道（土岐～関）
一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）
一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）
一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）
一般国道21号 岐大バイパス
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

(事後評価)

【港湾整備事業】

名古屋港 飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業
御前崎港 女岩地区 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475号 東海環状自動車道（土岐～関）
一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）
一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）
一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市） 説明資料
- ・資料4 一般国道21号 岐大バイパス 説明資料
- ・資料5 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 説明資料
- ・資料6 名古屋港 飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業
事後評価 説明資料
- ・資料7 御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業 事後評価 説明資料
- ・資料8 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料9 事後評価に係る資料【港湾事業】

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475号 東海環状自動車道（土岐～関）	・・・了承
一般国道475号 東海環状自動車道（関～養老）	・・・了承
一般国道475号 東海環状自動車道（養老～北勢）	・・・了承
一般国道475号 東海環状自動車道（北勢～四日市）	・・・了承
一般国道21号 岐大バイパス	・・・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) 事後評価対応方針（案）については以下のとおりとする。

【港湾整備事業】

名古屋港 飛鳥ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業	・・・了承
御前崎港 女岩地区 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475号 東海環状自動車道 (土岐～関) (関～養老) (養老～北勢) (北勢～四日市)</p>	<p>(資料3) P7の事業進捗率について、平成30年度末時点と令和2年度末時点を比べ、下がっている理由は何か。</p> <p>今回、養老～北勢間についてのみ事業費増額となっているが、他の区間でも、設計基準・要領の改訂等の増額は、なかったのか。</p> <p>令和元年度の再評価段階では、養老～北勢間の、設計基準等の改定に伴う設計が完了していなかったということか。</p> <p>P11の腐食土は、具体的にどのように処分するのか。</p> <p>例えばSDGsなど近年の社会情勢等を踏まえると、できるだけ再利用できると良いと考えるが如何か。</p> <p>東海環状自動車道の建設工事において、設計図書不適合の事案が発生しているが、再発防止の対応は如何か。</p>	<p>事業進捗率は事業費ベースで算出しており、令和元年度に事業費を増額したため、平成30年度末時点より令和2年度末時点の値が小さくなっている事業がある。</p> <p>関～養老間、北勢～四日市間については、今回の養老～北勢間で行った設計基準・要領の改訂等の増額は、令和元年度の再評価時に対応済みである。</p> <p>ご指摘の通りであり、今回増額する養老～北勢間は、隣接区間より、事業の本格着手が遅い区間のためである。</p> <p>廃棄物処理場に運搬し処分することとなる。</p> <p>良質土であれば再利用可能であるが、自然に堆積した腐食土であり、転石が混入するなど不均質なため、再利用は困難である。</p> <p>今回の事案は測量における人的ミスに起因するものと聞いています。近年はデジタル化で結果が簡単に出来るが、図面への反映等人的作業において、ミスが発生している状況があります。このような事案をなくすため、全国的にも情報収集し検討されているところであり、また、中部地整においても実務担当者に作業のプロセスと最終的な数値の両方をチェックするように周知徹底する方針です。</p>
<p>(重点審議) 一般国道21号 岐大バイパス</p>	<p>都市計画変更にあたり、道路事業者としての意見聴取はあったのか。</p> <p>将来管理者は国か。また、国道でセンターランプ方式の事例はあるのか。</p>	<p>都市計画変更手続きの中で、都市計画決定権者より、関係する道路管理者に対し、協議がなされている。</p> <p>将来管理は国が行う。センターランプ方式については、管内の直轄国道では初めてであるが、当路線は名</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>センターランプ方式には、交通容量低下、事故発生等の心配もあるため、名古屋高速の知見を十分に反映し、必要な対策を施してほしい。</p>	<p>古屋圏と隣接しており、名古屋高速で採用されており、大きな違和感はないと思われる。</p> <p>付加車線の運用など名古屋高速の知見を生かし、岐阜県公安委員会と協議して進めさせて頂く。</p>
<p>(重点審議) 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</p>	<p>設計基準・要領の改訂に伴う事業費増額は令和元年度の時点では対象ではなかったのか。</p> <p>今後設計する箇所については、同様に事業費の増額が生じるということか。</p> <p>「玉石による仮設土留めの工法変更(当初：ウォータージェット併用圧入工法)」や「場所打ち杭の施工方法変更(当初：揺動式オールケーシング工法)」は様々な事業で散見されるが、当初見込んでいる工法は、標準のものなのか。</p> <p>事業区間外だが、豊田北バイパスと東海環状豊田勘八インターチェンジの間は既に4車線化しているのか。</p>	<p>令和元年度についても、その時点で設計が完了している箇所を対象に増額をしているが、今回は、令和元年度以降に設計を行った箇所に対する増額である。</p> <p>豊田北バイパスについては、今後設計が必要な箇所がまだあるため、設計が完了した時点で事業費の変更が生じる可能性がある。</p> <p>ウォータージェット併用圧入工法については、事業化時点で可能な範囲での地質情報等をもとに当初の標準工法として選定している。施工時の玉石の状況により、現場で施工が困難と判明した場合についてのみ工法を変更しており、当初のウォータージェット併用圧入工法にて施工が出来ている事業もございます。</p> <p>また、揺動式オールケーシング工法については、市場性が無くなった以降に事業化した事業については、当初から、全周回転式オールケーシング工法を見込んでいる。</p> <p>当該区間は2車線で供用しており、一部付加車線が設置されている状況です。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(事後評価) 名古屋港 飛島ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル整備事業</p>	<p>名古屋港で16m岸壁が必要な大型コンテナ船の利用は増加しているのか。</p> <p>中部圏の経済活性化のため、整備した名古屋港のより一層の活用が望ましいが、そのために課題はあるのか。</p>	<p>(資料6) P7の飛島ふ頭南側ターミナルのバースウィンドウにて基幹航路の状況が示されており、大型船舶が入港していることが確認できる。</p> <p>港湾背後の道路網の整備により、ふ頭内での交通がスムーズになり更なる物流の効率化がはかれるため、今後とも、道路事業と連携して進めていきたい。</p>
	<p>コンテナ輸送の滞留については、名古屋港も影響を受けているのか。</p> <p>大型船舶の方が、影響は大きいのか。</p>	<p>名古屋港においても影響を受けており、滞留が生じている。</p> <p>そのとおり。</p>
	<p>カーボンニュートラルに向けて港湾整備をしていく必要があり、先を見据えて取り組んでいくべきと考えるが如何か。</p>	<p>カーボンニュートラルを見据えて、現在、名古屋港では、ポートアイランドを水素供給の拠点とできないか検討しているところ。</p>
<p>(事後評価) 御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業</p>	<p>(資料7) P7やP8にて船舶の避難場所としての効果が示されているが、P3の要救助船舶発生数との関係性は如何か。</p> <p>防波堤はどのような管理体制となっているのか。</p>	<p>要救助船舶発生数は御前崎港周辺で海難に遭った船舶数を海上保安庁にてまとめているもので、全てが御前崎港内に避難しているわけではない。</p> <p>御前崎港では、静岡県が港湾管理者となっている。</p>
	<p>今後の一層の活用等に関して課題はあるのか。</p>	<p>津波に対する防波堤の粘り強い化について、直轄整備部分については来年度改良工事が完了予定だが、県整備部分が未実施となっており、御前崎港の安全・安心を確保する上で今後の課題と考えている。</p>