

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和4年11月7日（月）10:00～11:20

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

富永委員長、松本副委員長、朝日委員、今泉委員、大窪委員、
中村委員、能島委員、原島委員、山田委員、吉永委員

○中部地方整備局

佐々木副局長、安邊副局長、企画部長、建政部長、河川部長、
道路部長、用地部長、港湾空港部長、営繕調査官

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【道路事業】

一般国道1号島田金谷バイパス

【海岸事業】

富士海岸直轄海岸保全施設整備事業

(事後評価)

【港湾事業】

田子の浦港 中央地区国際物流ターミナル整備事業（耐震改良）

2) 報告

【河川事業】

安倍川直轄河川改修事業

大井川直轄河川改修事業

豊川直轄河川改修事業

雲出川直轄河川改修事業

天竜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 一般国道 1 号島田金谷バイパス 説明資料
- ・ 資料 4 一括審議案件一覧
- ・ 資料 5 富士海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・ 資料 6 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 7 田子の浦港 中央地区国際物流ターミナル整備事業（耐震改良）
事後評価 説明資料
- ・ 資料 8 報告案件一覧
- ・ 資料 9 報告案件（参考資料）
- ・ 資料 10 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 11 再評価に係る資料【海岸事業】
- ・ 資料 12 事後評価に係る資料【港湾事業】
- ・ 資料 13 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。

【道路事業】

一般国道 1 号島田金谷バイパス

・・・了承

【海岸事業】

富士海岸直轄海岸保全施設整備事業

・・・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。

【港湾事業】

田子の浦港 中央地区国際物流ターミナル整備事業（耐震改良）

・・・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1号 島田金谷パイ パス</p>	<p>(P9) 真ん中下段の断面図はどこの側線のものを示しているのか。</p> <p>また、GL+3cmは何を意味しているのか。</p> <p>水位観測箇所が東側ブロックの端となっているが、斜面の安定性を適切に解析できるのか。</p> <p>東側ブロック全体の地下水位が地表面に達しているという条件で安定解析を行って、安全率が確保される対策を講じるという方針か。</p>	<p>左上の平面図に「断面測線」と記載した箇所の断面である。</p> <p>ボーリング調査時に設置した水位観測用のパイプ内で地表面より3cmのところまで地下水位が上がったということ。</p> <p>現地調査において、東側ブロックはどこも水位が高く地表面を見てもブロック全体が同じような状況となっている事を確認している。</p> <p>そのとおり。</p>
	<p>重要物流道路に指定されたトンネルは他のトンネルも同様に国際海上コンテナ車が通行可能となっているのか。</p> <p>旧断面では国際海上コンテナ車は通行できないのか。</p>	<p>今後、改築するトンネルでは、国際海上コンテナ車に対応したトンネル断面で計画することとなる。</p> <p>特車申請をした上で走行が可能となる。なお、トンネル設計における建築限界の見直しは余裕高を確保するという位置づけであるため、旧断面でも通行は可能である。</p>
	<p>費用便益分析について、事業全体と残事業とで便益が全く同じなのは何故か。</p>	<p>4車線で開通している部分がないため、全体事業と残事業とで便益が同じ値となっている。</p>
<p>(事後評価) 田子の浦港 中央地区国際物流ターミナル整備事業(耐震改良)</p>	<p>(P9) 定性的効果の発現状況とあるが、事後評価において、想定していた社会的情勢が変わった場合、定性的効果が発現したとみなすのか、どの様に評価されるべきものなのか。</p>	<p>事後評価では、事業着手時もしくは実施中において想定されていた効果と想定されていなかったが社会情勢の変化などの観点から発現された効果を定量的もしくは定性的に評価するものと考えている。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>クルーズ船について、水深12mの整備によって受け入れ可能になったということは説明できるのか。</p> <p>将来的に水深12mで問題ないのか。</p>	<p>水深12mの整備によって、海外からの大型のクルーズ船の受け入れも可能になったため、今後、寄港することを期待している。</p> <p>田子の浦港の特性や他の港との役割分担を踏まえ、最適な水深を設定している。</p>
	<p>(P9) 施設被害の回避として20億円とあり(P6)39.5億円とあるが、前者は、これまでの期間の中で、地震が発生と仮定した場合の被害額ということか。</p>	<p>(P6)の39.5億円については、地震発生確率を考慮する前の単年度の便益であり、(P9)20億円については、地震発生確率を考慮した評価対象期間における合計便益である。</p>