

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度第4回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和4年12月13日（火）14:00～15:45

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、大窪委員、中村委員、
能島委員、原島委員

○中部地方整備局

稲田局長、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、港湾空港部長、用地部長、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246号裾野バイパス

一般国道21号関ヶ原バイパス

一般国道153号伊駒アルプスロード

【砂防事業】

庄内川水系直轄砂防事業

富士山直轄砂防事業

(事後評価)

【地すべり対策事業】

入谷地区直轄地すべり対策事業

【港湾整備事業】

四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナ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 一般国道246号裾野バイパス 説明資料
- ・資料4 庄内川水系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料5 一括審議案件一覧
- ・資料6 一般国道21号関ヶ原バイパス 説明資料
- ・資料7 一般国道153号伊駒アルプスロード 説明資料
- ・資料8 富士山直轄砂防事業 説明資料
- ・資料9 一括審議案件に対する意見等について
- ・資料10 入谷地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・資料11 四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区 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12 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料13 再評価に係る資料【砂防事業】
- ・資料14 事後評価に係る資料【地すべり対策事業】
- ・資料15 事後評価に係る資料【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246号裾野バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道21号関ヶ原バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道153号伊駒アルプスロード | ・・・了承 |

【砂防事業】

- | | |
|-------------|-------|
| 庄内川水系直轄砂防事業 | ・・・了承 |
| 富士山直轄砂防事業 | ・・・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。

【地すべり対策事業】

- | | |
|----------------|-------|
| 入谷地区直轄地すべり対策事業 | ・・・了承 |
|----------------|-------|

【港湾整備事業】

- | | |
|---------------------------------|-------|
| 四日市港 霞ヶ浦北ふ頭地区 国際海上コンテナ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) 一般国道246号 裾野バイパス</p>	<p>バイパス完成後は、ボトルネックが神奈川県側に移ると考えられるが、神奈川県側の整備状況は如何か。</p> <p>小山町からの新東名へアクセスはどうなっているのか。</p> <p>バイパスの線形変更に伴う都市計画の変更の手続きは実施済みなのか。</p>	<p>神奈川県側については関東地方整備局の管轄だが、現在のところ4車線化の計画はないと聞いている。</p> <p>今後、新東名においてスマートインターチェンジの建設等も予定されており、それを介して裾野バイパスから新東名にアクセス可能な計画となっている。</p> <p>今回の事業区間については、都市計画変更の手続きは不要である。</p>
<p>(重点審議) 庄内川直轄砂防事業</p>	<p>この地域にしか分布しない希少な動植物など、希少種が見つかった場合はどの様に対応しているのか。</p> <p>砂防施設が整備されると、土砂災害警戒区域(イエローゾーン)の指定から外れるのか。</p>	<p>工事着手にあたり、動植物含め一般的な調査を行い、希少種の有無などについて確認を行っている。</p> <p>本事業においては、対応が必要となる希少種等は確認されていない。</p> <p>土砂災害防止法にて定められており、砂防施設の整備等によって土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)の指定を解除することはあり得るが、土砂災害警戒区域(イエローゾーン)については、施設整備によって指定解除されるものではない。</p>
<p>(一括審議) 一般国道21号 関ヶ原バイパス</p>	<p>全国事例として、本事業と同様のタイミングでB/Cが1.0を下回った事業はどの程度あるのか。</p>	<p>1事業を確認しています。</p>
<p>(事後評価) 入谷地区直轄地すべり対策事業</p>	<p>(P10) 費用対効果分析の算定基礎となった要因変化について、平成20年評価時と比べると、「地すべり危険区域」や「下流氾濫区域」の世帯数が減っているが、どの様な要因が考えられるのか。</p>	<p>(P9) に示しているように、当地域の人口や世帯数は事業着手時に比べ減少傾向にある。</p> <p>要因については断定できないが、最新のデータを基に、費用対効果分析を実施している。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>地すべり対策の結果、地下水位が約 18m下がったことについて、悪影響はなかったのか。</p> <p>今回、事後評価における B/C が 1.01 であったが、今後の人口動向等々を踏まえると、今後事後評価を行っていく事業については、B/C が十分な値となりにくくなるものと推測されるが、この様な評価を今後も行っていくのか。</p>	<p>地下水位の低下によって水利用や土地利用などの妨げにならないよう、事前に支障が無いことを確認した上で本対策を実施している。</p> <p>事後評価における B/C については、透明性の確保や事業効果の発現状況の確認などの観点から実施することとしている。</p> <p>評価手法については、公共事業評価手法研究委員会等において全国統一で検討されているため、これらの動向について注視したい。</p>
<p>(事後評価) 四日市港 霞ヶ浦北ふ頭 地区 国際海上コンテナターミナル整備事業</p>	<p>今回の整備によってクルーズ船の受け入れなど、観光への影響はなかったのか。</p>	<p>大型の国際クルーズ船については霞ヶ浦地区に接岸することになるが、今回整備箇所ではなく、従前より整備済みの箇所にて対応するため、本事業における効果としては見込んでいない。</p>