

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度第5回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和5年1月23日（月）14:00～15:30

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

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、営繕部長、用地部長

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【道路事業】

一般国道1号 桑名東部拡幅

一般国道474号 三遠南信自動車道 飯喬道路

一般国道474号 三遠南信自動車道 青崩峠道路

一般国道474号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路

一般国道474号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路

【港湾整備事業】

名古屋港ふ頭再編整備事業

(事後評価)

【港湾整備事業】

三河港ふ頭再編改良事業

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 桑名東部拡幅 説明資料
- ・ 資料 4 名古屋港ふ頭再編整備事業 説明資料 説明資料
- ・ 資料 5 一括審議案件一覧
- ・ 資料 6 一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 飯喬道路
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路 説明資料
- ・ 資料 7 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 8 三河港ふ頭再編改良事業 説明資料
- ・ 資料 9 再評価に係る資料【道路事業】
- ・ 資料 10 再評価に係る資料【港湾整備事業】
- ・ 資料 11 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 1 号 桑名東部拡幅	・・・了承
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 飯喬道路	・・・了承
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	・・・了承
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	・・・了承
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	・・・了承

【港湾整備事業】

名古屋港ふ頭再編整備事業	・・・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。

【港湾整備事業】

三河港ふ頭再編改良事業	・・・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1号 桑名東部拡幅</p>	<p>(P10) 市道取付部の盛土施工方法の変更では、仮に通行止した場合の時間損失について定量的な説明があったが、</p> <p>(P12) 県道交差部の盛土構造の変更において、通行止した場合の影響を定量的に示すことができないのか。</p> <p>(P14) B/Cについて、交通事故減少便益のみ4.6倍になっている要因は何か。</p> <p>BIM/CIM等の活用により作業が省力化されることで、コスト縮減にどのような効果があるのか。</p>	<p>(P12) 県道交差部の盛土構造の変更については、河川管理者等の危機管理上の理由で通行止の長期化が不可能となったものであるため、貨幣換算等による定量的な評価は困難と考えている。</p> <p>令和4年2月に費用便益分析マニュアルが改訂され、近年の交通事故発生状況などを踏まえ便益の算定式が見直されており、これが主な要因と考えている。</p> <p>施工に必要な数量の自動算出等によって作業時間が短縮され、将来的には工期の短縮にもつながると考えている。</p>
<p>(重点審議) 名古屋港ふ頭 再編整備事業</p>	<p>(P16) 震災時の施設被害回避便益の算出において、復旧コスト40.8億円/年とあるが、この算出根拠は如何か。</p> <p>中長期的な観点で、他のターミナルにおいて大深度に掘り下げる必要性は如何か。</p> <p>(P14) 輸送効率化便益について、便益の帰着先が特定の企業だけであれば、便益として計上するのが適当なのか。</p> <p>岸壁の耐震化以外に港湾内の道路の耐震化の状況は如何か。</p>	<p>耐震化されていない場合、岸壁の復旧に約82億円を要し、整備に2年かかることから、1年あたり40.8億円として算出している。</p> <p>近海航路、東南アジア航路、北米・欧州航路などそれぞれ船舶の大型化の状況が異なるため、情勢を見極めて対応している。</p> <p>新車の完成自動車以外にも中古車やアジアから北米への輸出の中継地としての利用などもあり、公共岸壁としての役割を果たしていると考えている。</p> <p>耐震岸壁が整備されているところについては、耐震化が完了している。</p>
<p>(事後評価) 三河港ふ頭再 編改良事業</p>	<p>2隻同時着岸が可能となったことに伴い、荷捌きのより一層の向上は可能となるのか。</p>	<p>2隻同時着岸が可能となり、完成自動車の取扱能力が向上している。</p> <p>実際、完成自動車取扱量は過去最高と伸びてきており、民間企業</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>(P9) 定性的効果の発現として、輸入完成自動車の更なる拠点化とあるが、どの様に進められるものなのか。</p>	<p>や港湾管理者によるモータープールの整備や輸入車の新車整備センターの計画など、本事業による波及効果がでているものと考えている。</p>
	<p>(P5) 取扱貨物量については、令和3年までの統計しか掲載されていないが、陸上輸送コストの削減便益の令和4年の値はどの様に算出しているのか。</p>	<p>取扱貨物量の実績として公表されているのは令和3年までの数値であり、令和4年については、令和3年の取扱貨物量が横ばいになると想定し算出したものである。</p>