

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第4回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和6年12月16日（月）14:00～17:00

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

松本委員長、大窪副委員長、阿部委員、中澤委員、能島委員、
福井委員、松尾委員、山田委員

○中部地方整備局

佐藤局長、西尾副局長、中川副局長、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302号 名古屋環状2号線

一般国道139号 富士改良

一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）

【地すべり対策事業】

由比地区直轄地すべり対策事業

【港湾整備事業】

清水港 新興津地区国際物流ターミナル整備事業

2) 報告

【河川事業】

矢作川直轄河川改修事業

矢作川総合水系環境整備事業

狩野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 302 号 名古屋環状 2 号線 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 1 号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）
河津下田道路（Ⅱ期）・（Ⅰ期） 説明資料
- ・ 資料 6 由比地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・ 資料 7 清水港 新興津地区国際物流ターミナル整備事業 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【地すべり対策事業】
- ・ 資料 12 再評価に係る資料【港湾整備事業】
- ・ 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 302 号 名古屋環状 2 号線 . . . 了承
- 一般国道 139 号 富士改良 . . . 了承
- 一般国道 1 号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 . . . 了承
- 一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）
. . . 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
- 一般国道 414 号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）
. . . 了承

【地すべり対策事業】

- 由比地区直轄地すべり対策事業 . . . 了承

【港湾整備事業】

- 清水港 新興津地区国際物流ターミナル整備事業 . . . 了承

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 一般国道302号名古屋環状2号線</p>	<p>今回の連続立体構造の計画は、一般国道302号が呼び水となって計画されたものなのか。</p>	<p>昭和40年代の都市計画決定後、昭和57年の都市計画変更により単独立体構造となり、その後県・市含めて全体でまちづくりを進めていく中で、連続立体構造となった。</p>
	<p>今回残事業の便益が上がっているが、連続立体構造による走行時間短縮を見込んだ結果となるのか。</p>	<p>連続立体構造による便益は入っていない。</p>
	<p>全国道路・街路交通情勢調査は最新が令和3年度だが、最新のものを使用しない理由は何故か。</p>	<p>平成27年の道路交通センサスに基づく、目標年次が2040年の予測結果が現在最新のものであり、令和3年度は将来予測が出来ないため、平成27年度の調査結果を使用している。</p>
	<p>連続立体構造にすることによって連続立体に関わる用地取得の面積・費用等変更要素はあるのか。</p>	<p>連続立体に関わる用地については、仮線撤去後自治体が道路整備を行う予定のため、基本的には自治体が費用を負担する。</p>
	<p>連続立体化に伴う全体の費用と、そのうち国道部分にあたる費用はそれぞれいくらか。</p>	<p>全体で約720億、そのうち3割が国の事業として受け持つ。</p>
	<p>今回のように道路・鉄道で費用の負担割合を決定する指針のようなものがあるのか。</p>	<p>決められたルールはなく、管理者と協議を行い、負担割合を決定している。</p>
<p>(重点審議) 一般国道139号富士改良</p>	<p>令和3年度交通量センサスでは、この地域の交通量が減っていると思うが、今後残事業便益が減る傾向にあるということか。人口減少に伴い、便益としては減る傾向にあり、評価指標の在り方については思うところがある。</p>	<p>令和22年度の将来予測としては、交通量が減少していくという形で推計をしているので、今後も計画交通量は減少傾向にあると思う。</p> <p>道路事業に関して、いわゆる3便益でのB/Cだけで事業を評価すべきなのかどうかという議論は、本省でも議論されている。事業を正しく評価するために3便益以外の便益についても検討中であるため、この委員会でも御意見があったことは、本省にも伝えていく。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 一般国道139号富士改良</p>	<p>想定を超える玉石が発現したということだが、事前調査での把握は難しいものか。</p>	<p>ピンポイントでのボーリング調査が可能であれば把握が出来るが、用地買収を行っていない事業化する段階でのピンポイントでのボーリング調査の実施は難しい。今回も下部工施工前の事前調査の段階で状況を把握した。</p>
	<p>地盤調査結果がデータベース化されていると思うが、今後データの蓄積によって、精度の高い地盤状況の推定も可能になると考えてよいか。</p>	<p>全国の地盤情報を集めるデータベースは本省がつくっており、何万本規模でデータベース化されている。</p> <p>データは集まっており、データが充実すれば精度は高まるが、橋梁の下部工に関しては、数m離れると状況が変わってくる可能性があるため、データベースだけに頼るには限界がある。</p>
<p>(重点審議) 伊豆縦貫自動車道</p>	<p>建設発生土の処分場所は、何故これほど変わるものなのか。</p>	<p>本事業は平成10年に事業化しているが、事業化当時は特定の場所の想定はなく10km以内の設定となる。その後、実際工事を行うにあたり、土砂が発生するタイミングが明確になった段階で、事前に受け入れ地と受け入れ可能の時期や量を調整することとなる。今後も受け入れ地側と事業進捗等情報交換を行いながら、調整を進めていく。</p>
	<p>推定支持層線が当初と調査後とでかなり違う。地形的な条件からすると、当初の想定があまいのではないのか。</p>	<p>河津下田道路（I期）は、事業化が平成10年度であり、事業化後に都市計画決定を行ってルートを決している。地層の想定は、事業箇所周辺部分の既往の文献で設定しているため、ご指摘のとおり精度の粗さがある。現在の事業化の時は、ルートの決定後に事業化しているため、もう少し正確性の高い状況に基づいた予備段階の設計を行い事業化している。</p>

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 伊豆縦貫自動車道	AIを活用して予算化するといった方法も考えられるが、検討はされているのか。	AIを活用して事業費算定は実施していないが、これまでの様々な事業を行った実績を活用して事業費は算出している。 また、事業が進むにつれて増額の傾向が強くなり、国交省全体でも問題意識は持っている。工事に入る前にもっと調査を丁寧にやったほうがいいのではないかという御意見もあり、事業化前または事業化後かは議論されているが、事前の調査をしっかりと行うように現在調整中である。
(重点審議) 由比地区直轄地すべり対策事業	残事業の便益が減っているのはなぜか。	いくつか理由があるが、人命保護効果については、前回評価で由比の高速道路のサービスエリアの交通量に応じて計上していた。今回由比のサービスエリアの売店が廃止となり、見込んでいた便益が減少したことなどが要因である。
	その他便益も全体的に下がっているが、デフレーターの更新が影響しているのか。	JR旅客運行本数が減少している状況なども影響している。
	末端斜面对策は、崩壊ブロック形状、すべり面の見直しによるものとのことだが、見直し前と後で、既設のアンカー工の着定部分よりも深いところにすべり面が来てることはあるのか。今後も見直しが続いた場合、既設のアンカー工が無駄になってしまう可能性はあるのか。	末端部斜面对策は今後施工するものであり、無駄になることはない。
	工期の延長については特に説明がなかったが、何故工期延長するのか。	末端斜面对策のアンカーの施工量が増加したが、現場周辺にはミカン・ビワ等農業用地があり、大きな進入路等をつくり、効率良く施工するといったことが困難な現場であるため、計画を見直した結果、工期延長となった。

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 由比地区直轄地 すべり対策事業</p>	<p>便益の発現には、施設の早い完成が求められる。事業費の増額も当然だが、工期延伸は発現が遅くなるため、社会的には不便益となる。しっかり説明を尽くしていただいたほうがいい。</p>	<p>—</p>
<p>(重点事業) 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>構造形式について、栈橋式から安価なケーソン式に変更したことで、41億円の増額ということだが、栈橋式と比べ安価なケーソン式にしたおかげでどれぐらい浮かすことができたのか。</p> <p>構造形式が変わったということだが、令和3年の時点から3年ぐらいしか経っていない。どのような経緯で変更となったのか。</p>	<p>栈橋式の場合は地盤改良の追加で100億の増額、ケーソン式に変更する場合だと41億の増額となり、約60億の費用を削減することが出来る。</p> <p>令和3年当時は、既存ストックを最大限活用してコストを抑えつつ、工期も短縮しながら事業を進めていく考えのもと、栈橋式を採用し既存の護岸部分に影響を与えない形で進めることとしていた。その後追加のボーリング調査を行い、詳細な地盤条件により構造断面を確認したところ、既設の護岸部分の海底の地盤が想定よりも弱く、大きな地震が起きた場合前方にずれてしまい、船が安全に着岸できなくなることが発覚した。そのためケーソン式に工法を見直すことで、コストを削減しつつ、耐震性能を確保する計画断面に変更した。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点事業) 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>ボーリング調査の実施に関して、道路事業で説明があったが、最近はしっかり調査をして精査した後、事業費を算出して事業化していると言われていた。</p> <p>その説明と矛盾するが、道路、港湾、または河川で方針が違うということか。</p>	<p>今回の箇所は、採択前に調査したボーリングデータ1か所を、既設の隣の岸壁のボーリングデータで補完するような形で地盤条件を設定して予備設計を行っていた。御意見のとおり、この岸壁部で5か所、6か所ほどボーリング調査を実施していればこういったことはなかったということも考えられる。ただ、隣接する岸壁には、コンテナ船がひっきりなしに着岸している状況であり、海上保安部との調整や、海上交通への影響を考えると、事業化の見通しが立っていない当時、多数のボーリング調査を行うことが難しかった状況。</p>
	<p>石材単価が、他の資材と比べ異常に価格が伸びている。今回事業期間が伸びている中で、さらに単価が上がっていくことが危惧されるがどうか。</p>	<p>海上工事で使う石山は、比較的運搬が容易な海域近辺の石山である必要がある。そういった既存の石山が大体20年前に比べて生産量が8割ぐらい減ってきて需給バランスに影響が生じているということもあり、コストが上がってきている。</p> <p>石材単価の傾向を見ると、令和2年度から令和4年度にかけて大きく上がった後、その後一定程度落ち着いてきており、当面は落ち着くことを見越している。ただ今後、仮に石材単価がまた上がったりあるいは下がったりした場合は、状況を踏まえ適切に事業費に反映していく。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点事業) 清水港新興津地区国際物流ターミナル整備事業</p>	<p>陸上の石材単価はそれほど高くなっていないが使用できないのか。</p>	<p>陸上の石材も全く使うことができないということではない。今回コスト縮減で用いる検討を進めている石材も陸上で発生するものを使おうとしているが、石材は比較的山のほうにあることが多く、そこからダンプで大量に海側へ運搬し、さらに作業船に積み込み施工箇所へ運搬、海上投入する必要があるため、運搬コストや保管コスト、船に積み替えるコストなどを勘案した場合、コスト高となることが想定されることから、一概には、何でも陸上のものが使えるということではない。</p>
	<p>土砂投入方法が底開バージ船からバージアンローダー船に替わったということだが、事前に予見はできなかったのか。</p> <p>思ったより埋立てが進んでいたとのことだが、今後同様に埋まっていった場合は、バージアンローダー船を使って埋立てすることとなるので、そもそもバージアンローダー船が予定されていたのではな いか。</p>	<p>令和3年7月の豪雨や、令和4年の台風15号の影響で、巴川等の河川から大量の土砂が清水港に流入した。そのため、港湾管理者である静岡県が緊急的に浚渫し貝島地区の処分場に投入したことで、当初底開バージ船で入る予定だった水域の水深が浅くなってしまっ て、入れなくなっていった状況。</p> <p>なお、今回土砂を投入する場所は、埋立事業を行っている場所ではなく、浚渫土砂等を入れるための土砂処分場として県が整備している場所である。</p>