

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成 27 年度第 2 回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成 27 年 9 月 25 日（木） 15：00～16：30

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

八嶋委員長、大野副委員長、中村（浩）委員、中野委員、葛葉委員、
雑賀委員、中村（英）委員、森委員

○中部地方整備局

茅野局長、守屋副局長、大野副局長、総務部長、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）

【河川事業】

豊川総合水系環境整備事業
矢作川総合水系環境整備事業

【道路事業】

一般国道 1 号 静清バイパス
一般国道 21 号 坂祝バイパス
一般国道 41 号 石浦バイパス
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 佐久間道路・三遠道路

【港湾・海岸事業】

田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業
御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業
津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業

2) 中部地方整備局からの情報提供

5. 配布資料

- ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図）
- ・資料 1 再評価に係る県知事等意見
- ・資料 2 - 1 対応方針一覧表

- ・資料 2-2 一括審議案件に対する意見等について
- ・資料 3 豊川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 4 矢作川総合水系環境整備事業 説明資料
- ・資料 5 一般国道 1 号 静清バイパス 説明資料
- ・資料 6 一般国道 2 1 号 坂祝バイパス 説明資料
- ・資料 7 一般国道 4 1 号 石浦バイパス 説明資料
- ・資料 8 田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 説明資料
- ・資料 9 御前崎港 女岩地区 防波堤整備事業 説明資料
- ・資料 1 0 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・資料 1 1 一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 飯喬道路 説明資料
一般国道 4 7 4 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路 説明資料
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
- ・資料 1 2 再評価に係る資料【河川関係】
- ・資料 1 3 再評価に係る資料【道路関係】
- ・資料 1 4 再評価に係る資料【港湾関係】

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。

【河川事業】

- 豊川総合水系環境整備事業 . . . 了承
- 矢作川総合水系環境整備事業 . . . 了承

【道路事業】

- 一般国道 1 号 静清バイパス . . . 了承
- 一般国道 2 1 号 坂祝バイパス . . . 了承
- 一般国道 4 1 号 石浦バイパス . . . 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 佐久間道路・三遠道路 . . . 了承

【港湾・海岸事業】

- 田子の浦港中央地区国際物流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
- 津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業 . . . 了承

2) 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>(一括審議) ○豊川総合水系環境整備事業 ○矢作川総合水系環境整備事業</p>	<p>両事業ともヨシ原、干潟を増やしていくにあたり、一律の対応を行うのでは無く、その場に合った工法などを試行錯誤しつつ進めて頂きたい。 また、事業を進めるにあたり、環境の変化と生物の変化をとらえることは、他の地域でも有用な参考資料になると思うので、こうした調査を継続頂きたい。</p>	
<p>(一括審議) ○一般国道1号 静清バイパス ○一般国道21号 坂祝バイパス ○一般国道41号 石浦バイパス ○田子の浦港中央地区国際物流ターミナル整備事業 ○御前崎港女岩地区 防波堤整備事業 ○津松阪港海岸直轄海岸保全施設整備事業</p>	<p>意見なし</p>	
<p>○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 佐久間道路・三遠道路</p>	<p>3ページについて、通行不能区間4.4キロと記載してあるが、どういう経緯で通行不能になって、現在はどうなっているのか。 青崩峠道路については事業化されたのがほかの区間よりも早く、昭和58年度に事業化されているが、工事の着手は平成23年度である。どうしてそんなに間が空いたのか。</p>	<p>現在は、土砂崩落等が発生する脆弱な地形により通れない状況であり、当箇所東の兵越峠を越える道路を通っている状況です。 昭和58年度に事業化がされたときには、現道と兵越林道を活用した中央構造線の東側にルートが計画されており、先行して平成6年に草木トンネルの事業を進め開通しました。しかし、草木トンネルを含めた東側のルートは、自然環境や地形、地質、アクセス、経済性といった点に課題や相当の負荷があることが判明し、平成9年以降、技術検討委員会や懇談会で中央構造線の西側ルートの再検討を行い、現在の西側のルートが平成17年度に承認されました。このような検討期間があり、事業化から間が空いたということです。</p>

<p>○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 佐久間道路・三遠道路</p>	<p>掘削が始まっている青崩峠道路のトンネル工事を今後するにあたって、要対策土が発生する可能性があるか。</p> <p>要対策土の封じ込めというのは、具体的にどうするのか。</p> <p>今後リニア新幹線も計画されており、南アルプスの下をトンネルを通す計画があるので、要対策土について、適切に処理するようお願いしたい。</p>	<p>青崩峠トンネルは現在、調査坑を約1700m掘っている状況です。青崩峠では当初より重金属が出るという想定がされており、現在のところ、想定通り重金属が出ているという状況です。</p> <p>要対策土には酸性土、重金属含有土があり、酸性土については、石灰の安定処理土を酸性土の上部に設置することにより、中和を兼ねた雨水の浸透を防止する対策を盛土部分に施すというものです。重金属の含有土については、遮水シートで二重にくるみ、その中に封じ込める処理を行っています。</p>
	<p>要対策土の封じ込めについて、盛土部分に施すとは、使った材料を道路とは別のところに置くということか。また、処分する場所は道路として使用する見込みのある場所か。</p> <p>他の事業者でも要対策土を検討しているので、情報を入れてより良い対策を取って頂きたい。</p>	<p>道路の盛土や処分場に埋め立てるかたちで計画的に進めています。</p>
	<p>15ページにある事業費の見直しの2番、土質変化による増額について、正確な調査のために、現地調査の方法やボーリング調査の間隔等、調査の仕方をフィードバックすることをこれからご検討いただきたい。</p> <p>3番の景観配慮に伴う見直しの増額について、これは全体の事業費の約3%であり許容することもできると思うが、仮にデザインが特殊で事業費が10%を大きく上回る状況となった場合、B/Cが1を超えたとしても、いくらまでの増額なら認めるのかという基準は持っているのか。</p> <p>地元からの要望があったときに、どこまでこたえるかということにもつながってくると思うので、基準等を持っておかれた方がいいのではと思う。</p>	<p>いくらまでの増額なら認めるのかという基準はないと考えています。今回は名勝地の箇所を通るということで、文化庁との協議の結果、44億円の増額となりました。</p>

<p>○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 佐久間道路・三遠道路</p>	<p>掘削時の土質変化による増額について、ボーリング調査を2本しか行っておらず、地盤状況を十分把握できていなかったことが原因の一つであると思われる。仮に真ん中に3本目のボーリング調査をしていれば、今回のような状況とは違った可能性がある。今後は、地盤状況を把握するためには、どのようなボーリング調査が必要となるのか、様々なシミュレーションをして、手戻りが無いようにして頂きたい。</p>	
	<p>P23に公定法、迅速法とあり、迅速法でできるということであれば、全て迅速法になるかもしれないと思うが、それらの使い分けについては誰が管理しているのか。国交省内部で管理しているのか。</p>	<p>専門の学識の先生にご相談をしています。また、環境部局とも相談しながらこういった方法を取り、避難坑は公定法、本坑は迅速法で行い両者の関係をきちんと管理しながら進めています。</p>
	<p>ボーリングの数について、地質リスク学会では、ある面積に対してどういった地質調査をすることが、どういう費用増大へのリスクにつながるかという資料をたくさん収集し、提言しようという動きがあるので、そういう動きを注視していただきたい。</p> <p>飯喬道路で、唯一コスト縮減ということで、縦断線形を4%から5%に大きくしたという事例があり、法的には7%まで認められているが、飯田国道という地域柄、極寒冷地に縦断勾配を立てるといふ決断は心配な部分もあると思うが、このような方法は通常のことなのか。</p> <p>全国的に決まっている方法だけではなく、個々の地域の気候条件や地質条件も考慮してしかるべきだと思う。</p>	<p>おっしゃるとおり、雪国における縦断勾配は、スタック等も懸念されます。今回縦断勾配を4%から5%に変えた区間は、付加車線がある区間で変更しています。</p>
	<p>三遠南信自動車道が開通することによって、地域の社会や産業が発展するので、早く開通することを期待している。</p> <p>資料の18ページに掲載されている橋についての質問だが、この天竜川の地域は文化財保護法に基づく名勝地に指定されているため、架橋の条件として学識経験者による委員会を設置する必要がある、詳細を検討されたということだが、委員会はまだ既に終わっているのか、委員会の審議の内容は文書としてインターネットなどに公開されているのか。また委員会はどのような構成で、どのような方々が参加され、何回ぐらい検討されたのか教えてほしい。</p>	<p>現在も継続中であり、検討委員会の構成メンバーは、当時の文化審議会の委員をなされている先生の方や、学識経験者の方、また文化財関係を担当する行政関係者等の方で、全部で8名の方から構成されている委員会です。これまでに、16回開催しております。審議内容はインターネット公開はされていません。</p>

<p>○一般国道474号三遠南信自動車道 飯喬道路</p> <p>○一般国道474号三遠南信自動車道 青崩峠道路</p> <p>○一般国道474号三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路</p>	<p>委員会が継続中ということは、増額金額が、今後変わる可能性があるということか。</p>	<p>既に構造的な変更や、工事に入っておりますので、金額は変わらないと考えています。継続というのは、工事の経過を現地で確認いただいているという意味です。</p>
	<p>検討の際に代替案はいくつか出てこなかったのか、検討の際にコストについてはどのように取り扱われていたのか。</p> <p>本案しか出てこなかったのか。コストについて十分検討された上で本案になったという理解で良いか。</p>	<p>前提としてアーチの高さと支間長が0.15という比が一番安価であるという構造上の理由があります。今回はアーチの比が0.09ということでかなり扁平ですが、これは天龍峡の地形との関係もあると思います。それらを考慮してアーチの比を出し、その比に伴う構造になっています。さらに委員会の先生方との協議の結果、天龍挾大橋はアーチ橋が一番景観上なじむということで決定しました。</p> <p>橋梁の構造を含め、細かい検討はいろいろしており、その上で本案になったところです。</p>