

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和元年8月9日（金）10：00～11：30

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

中村委員長、沢田副委員長、森委員、水谷委員、高瀬委員、富永委員、
原島委員、朝日委員、吉永委員

○中部地方整備局

勢田局長、元野副局長、上野副局長、総務部長、企画部長、建政部長、
河川部長、営繕部長、用地部長、道路調査官、計画企画官

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【道路事業】

- 一般国道41号 名濃バイパス
- 一般国道138号 須走道路
- 一般国道138号 御殿場バイパス（西区間）
- 一般国道302号 名古屋環状2号線
- 一般国道1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）
- 一般国道19号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）
- 一般国道19号 瑞浪恵那道路（恵那工区）

【海岸事業】

駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業

2) 報告

(再評価)

【ダム事業】

新丸山ダム建設事業

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 一括審議案件に対する意見等について

- ・資料 4 令和元年度の審議の進め方
- ・資料 5 一般国道 4 1 号 名濃バイパス 説明資料
- ・資料 6 一般国道 1 3 8 号 須走道路・
一般国道 1 3 8 号 御殿場バイパス（西区間） 説明資料
- ・資料 7 一般国道 3 0 2 号 名古屋環状 2 号線 説明資料
- ・資料 8 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） 説明資料
- ・資料 9 一般国道 1 9 号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）・
一般国道 1 9 号 瑞浪恵那道路（恵那工区） 説明資料
- ・資料 1 0 駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業 説明資料
- ・資料 1 1 新丸山ダム建設事業 報告資料
- ・資料 1 2 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料 1 3 再評価に係る資料【海岸事業】
- ・資料 1 4 報告に係る資料【ダム事業】

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 4 1 号 名濃バイパス | ・・・了承 |
| 一般国道 1 3 8 号 須走道路 | ・・・了承 |
| 一般国道 1 3 8 号 御殿場バイパス（西区間） | ・・・了承 |
| 一般国道 3 0 2 号 名古屋環状 2 号線 | ・・・了承 |
| 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） | ・・・了承 |
| 一般国道 1 9 号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並） | ・・・了承 |
| 一般国道 1 9 号 瑞浪恵那道路（恵那工区） | ・・・了承 |

【海岸事業】

- | | |
|------------------|-------|
| 駿河海岸直轄海岸保全施設整備事業 | ・・・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41号 名濃バイパス</p>	<p>(資料5) 9ページの事業全体の便益について、前回に比べ大幅に増加しているが、これは、便益の算出に用いる道路交通センサスのデータ等が違うことによるものと考えてよいか。</p>	<p>その通りである。 推計将来交通量については、道路交通センサスが、平成17年度から平成22年度ベースに更新されており、愛知県全体として交通量が3.7%増加している。 また、便益の算出に用いる原単位についても更新しており、平成20年度価格から、平成29年度価格になったことで、合わせて便益が増加している。</p>
	<p>電柱の地中化をするにあたって、今後メンテナンスをしていく際に問題が発生しないよう、点検・補修について平準化されるようなプランを先んじて計画していただきたい。</p>	<p>検討する。</p>
	<p>B/Cについて、残事業の便益は、どの時点からの便益なのか。(資料5) 9ページ、※2には「追加的に発生する便益を対象として算出した。」とあるため、平成30年2月開通、令和元年6月開通、令和元年8月開通した区間については、残事業の便益には含まれないのではないか。</p> <p>事業の途中では、便益が発生しないと考えるとよいか。</p> <p>評価上ではなく、実際に、すべての事業が完了しない限り、便益は発生しないと考えるとよいか。</p> <p>説明資料には「追加的に発生する便益」を対象と記載してあるが実際には全体の便益を計上しているということか。</p>	<p>残事業の便益についても、本事業全体の6車線化が完了した時点で便益が発生するものとして計算している。</p> <p>今回評価するにあたっては、便益は発生しないものとして残事業 B/C を算出している。</p> <p>実際には、現時点で供用している区間については既に効果が発現しているが、今回の残事業 B/C は、事業全体が完了した時点と、本事業を実施しなかった場合との差で評価している。</p> <p>ご指摘の通りであるため、残事業 B/C の便益も全体の便益を使用している事業については、説明資料の表現方法の修正を検討する。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 一般国道41号 名濃バイパス</p>	<p>少なくとも、現状の便益については、直近の道路交通センサスを用いて、算出が可能なのではないか。便益を全体と同じ値で算出するのであれば残事業のB/Cを別で算出する必要性が無いのではないか。</p>	<p>最新の道路交通センサスは平成27年のため、6車線化で供用されている区間がないため、実際に現地にて交通量等の計測が必要になる。</p>
	<p>交通量のデータがあれば、旅行速度等のプローブデータを用いることで、実態の把握が可能ではないか。</p> <p>全国的にも同様に、残事業のB/Cを算出しているのか。</p>	<p>渋滞の解消に寄与していることがわかるデータは観測しているが、費用分析マニュアル上、それを便益として貨幣価値換算する事が困難である。</p> <p>その通りである。</p>
<p>(重点審議) 一般国道138号 須走道路 一般国道138号 御殿場バイパス (西区間)</p>	<p>最初のボーリング調査にて把握できなかった、大きな玉石の破碎等による事業費の増額について、過去にも、ボーリング調査の結果から十分に把握できなかった土質による事業費の増額があったが、こういった事例を受けて、調査ボーリングの本数を増やす等の対策を国土交通省全体で議論等はされているのか。</p>	<p>調査ボーリングの本数等については、以前よりご指摘・ご指導をいただいております、例えば橋梁の橋脚においては、ジャストポイントでの調査ボーリングを行う等の取り組みを、全国的にも行っている。今後とも、事前の地質調査方法等については、より確実に実施できるよう検討していく。</p>
	<p>事業費の増額の原因となっている、猛禽類の生息や、大きな玉石の発生について、例えば、あらかじめ玉石の破碎場所を検討しておく等の、予測可能な事象に対する対策の検討は可能か。</p> <p>ボーリング調査で発見できなかった玉石等の発生がある場合に、猛禽類がいることが環境影響評価の段階でわかっているならば、今後は、事業費が増額する、という予測が立つと考えてよいか。</p>	<p>事業化の際には、環境影響評価を行っており、その中で事業に係る環境要因をできる限り避けるように路線選定等をしているが、猛禽類がその後に飛来し営巣する等、後に影響が発生する場合もある。</p> <p>その通りである。</p>
	<p>本事業箇所の付近に、自衛隊の東富士演習場があるが、評価の視点に、自衛隊の車両の円滑な通行等は含まれているのか。</p>	<p>自衛隊の車両も一般的な交通と同様の「交通量」という形で、走行時間の短縮等で評価をしている。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議)</p> <p>一般国道 138 号 須走道路 一般国道 138 号 御殿場バイパス (西区間)</p>	<p>事前調査について、施工者側に、十分な地質調査等の具体的なデータがあれば、そのデータに対応した工事が実施できるが、その具体的なデータを発注者側が持っていないのが問題。</p> <p>例えば、この調査ボーリングの数が倍だったら玉石が見つかる可能性がある、玉石が見つければ事前にどのような対処ができる、対処をすればどれだけの経費削減や工期短縮ができる、というような、具体的な数字の算出、及び必要性の見える化をしなければ、現状から変わっていかないのではないかと。</p> <p>事前調査については、計画の段階で十分なコストをかけて調査を行うか、事象が発生した段階でコストをかけて対応するかのバランスの判断が重要だが、このような判断の必要性はあらゆる場所で生じるわけではなく、本事業のような、特殊な場所でこそ生じるものである。そのため、事業に影響を与えるとして、環境影響評価で検討された環境要因がある場合や、近隣で発生した事象が同様に発生すると予測できる場合は、それらの事象に対する調査を重点的に行う等、メリハリのある調査やコストのかけ方を検討されたい。</p>	<p>ご指摘の通りである。今後とも、検討する。</p> <p>ご指摘の通りである。今後とも、検討する。</p>
<p>(一括審議)</p> <p>駿河海岸直轄海岸 保全施設整備事業</p>	<p>資料 13 の 3-22、3-23 ページの、事業費の内訳に記載されている有脚式の離岸堤について、3-22 ページでは、2,850m で 18,372 百万円であるのに対し、3-23 ページでは、1,650m で 5,789 百万円と原単位が大幅に縮小されている。原単位で考えるものではないのかもしれないが、全体事業に対して残事業のコストが安くなっている理由は何か。</p>	<p>資料 13 の 4-14 ページに一例を記載しているが、現場に応じて有脚式離岸堤のコストが下がるような努力を見込んでおり、残事業費で整備できるよう計画を考えている。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(一括審議) 一般国道 302 号 名古屋環状 2 号線</p>	<p>電線共同溝整備について、本委員会では、2つの事業で事業費の増額を行っているが、両方、費用が 1 km あたり同程度必要になっている。今後同様の案件が出た場合の費用も同程度と考えてよいか。</p>	<p>電線共同溝整備に係る費用は、都市部と地方部や占用の線数によって多少の違いがあるが、概ねキロ当たり 5 億程度である。(両側に整備)</p>