

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和元年10月4日（金）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

中村委員長、沢田副委員長、森委員、高瀬委員、酒井委員、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、
道路部長、港湾空港部長、営繕部長、用地部長、河川調査官

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【道路事業】

一般国道19号 桜沢改良
一般国道153号 豊田北バイパス
一般国道155号 豊田南バイパス
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 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

【砂防事業】

越美山系直轄砂防事業

(事後評価)

【道路事業】

一般国道260号 錦峠

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 一般国道 19 号 桜沢改良 説明資料
- ・資料 5 越美山系直轄砂防事業 説明資料
- ・資料 6 一般国道 153 号 豊田北バイパス
一般国道 155 号 豊田南バイパス 説明資料
- ・資料 7 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 説明資料
- ・資料 8 一般国道 260 号 錦峠 説明資料
- ・資料 9 再評価に係る資料【砂防・地すべり対策事業】
- ・資料 10 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料 11 事後評価に係る資料【道路事業】

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 19 号 桜沢改良	・・・了承
一般国道 153 号 豊田北バイパス	・・・了承
一般国道 155 号 豊田南バイパス	・・・了承
一般国道 474 号 三遠南信自動車道 飯喬道路	・・・了承
一般国道 474 号 三遠南信自動車道 青崩峠道路	・・・了承
一般国道 474 号 三遠南信自動車道 水窪佐久間道路	・・・了承
一般国道 474 号 三遠南信自動車道 佐久間道路・三遠道路	・・・了承

【砂防事業】

越美山系直轄砂防事業	・・・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。

【道路事業】

一般国道 260 号 錦峠	・・・了承
---------------	-------

3) 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
(一括審議) 越美山系直轄 砂防事業	平成 23 年に事業が開始された際の年超過確率 1/100 の降雨にて、全体計画の目標を立てているが、現在に至るまでに雨の降り方は大きく変わっている。それについて、どう考えているか。	当該地域では、平成 23 年以降、大きな雨は降っていないが、降雨量、降り方の変化に応じて、年超過確率 1/100 の降雨の見直し等は必要であるため、全国的な状況も踏まえ、必要に応じ検討する。
(一括審議) 一般国道 153 号 豊田北バイパス 一般国道 155 号 豊田南バイパス	(資料 6) 6 ページの地下水水位に対する仮設工の変更について、地下水水位が、平成 23 年度の調査から平成 29 年度の調査で約 2m 高くなっているが、水位変化のモニタリング等を行うのか。 平成 29 年度調査の地下水水位が今後とも続くとは限らないが、継続して地下水水位のモニタリングをするのか。	周辺に井戸等もあるため、継続的に水位の観測を行っているところである。 地域の方が利用している井戸の水位観測としても必要であり、事業中及び事業後も継続的に行っていく事としている。
	地下水水位の上昇について、継続的なモニタリングを行っても、更に水位が上昇した場合は、アンカーや矢板がすぐに追加できないので、安全性の確保のためにも、理由がはっきりわかっているのであれば、十分に注意して施工が必要。	正確な理由は分かっていませんが、継続的に地下水水位のモニタリングを行う等十分に安全性を確保し施工を行う様に心がける。
	(資料 6) 8 ページの調整池について、事前に基準が厳しくなることが分かっていた場合、そのタイミングで設計を見直していれば、小さい敷地複数箇所確保して全体の容量を確保するのではなく、合理的な用地買収が可能であったか。	調整池からの水の排出先の河川や水路は決まっており、排出可能な水量もそれぞれに割り振られているため、調整池の設計においては決められた排出先に対応する調整池容量を調整池毎に確保する必要がある。そのため、基準の変更が分かっていたとしても必要な用地費は変わらない。

項目	意見・質問	回答
<p>(一括審議) 一般国道 474 号 三遠南信自動車道 飯喬道路、 青崩峠道路、 水窪佐久間道路、 佐久間道路・ 三遠道路</p>	<p>佐久間道路・三遠道路の三遠 3 号トンネルの支保パターンについて、当初計画は、飯田市側のトンネル坑口から、奥に進むにつれて DⅢから CⅠに急に支保パターンを変えている。DⅢから一度 DⅡに変えるといったような段階的な支保工パターンの変化としておくべきではないか。</p> <p>事前調査のデータで、詳細な判断ができない箇所については、もっともコストを抑えられる方法を設計案として採用するため、掘削工事で詳細なデータが得られるに連れコストアップしやすい設計方針ということか。</p>	<p>当初設計においては、地形・地質に関する文献調査や、弾性波探査、ボーリング調査の結果から、トンネル技術基準を踏まえて支保パターンを決定している。しかし用地の制限等、限られた条件下での事前調査のデータには、不確実な要素が含まれるため、詳細な判断ができない箇所については、より良質な土質と推定し、掘削時に鏡面から適切な支保パターンを決定している。そのため、DⅢから CⅠのような支保パターンの変化がある。</p> <p>事前調査の不確実性を補うため、掘削を実施しながら切羽の岩盤や湧水の状況等を踏まえ、必要な支保パターンへの見直しを行っている。そのため、当初設計では、過大設計をしないように設計している。</p>
	<p>佐久間道路・三遠道路の地すべり対策工等の追加について、平成 26 年のマニュアルの改定に伴い、補強土壁箇所の地盤改良工の実施の必要性が生じたとあるが、本事業は平成 28 年に再評価をしているため、その際に本内容についても見直すことはできなかったのか。</p> <p>増額を一気に行うと、他の事業や、今後の事業に影響を与えるため、マニュアル改訂が事業費に影響する場合は、その都度事業評価の対象とする、という方法も検討してもらいたい。</p>	<p>事業を進めるにあたっては、基準が改定され修正設計が必要な場合には、事業の進捗を踏まえて必要な部分の修正設計を行っている。今回のマニュアル改訂についても事業の工程を踏まえ、修正設計が完了した為、審議していただくものである。</p> <p>基準の改定等があった場合に、早期に審議する事も検討を行っていく。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>佐久間道路・三遠道路の断層を考慮した橋梁計画の見直しについて、今回の対応方法は、全国的に統一されたものだと考えてもよいか。</p>	<p>その通りである。(資料7) 10 ページに記載の通り、熊本地震を踏まえた耐震設計に関する留意点という通達が平成 28 年 9 月に全国的に通知されている。</p>
<p>(事後評価) 一般国道 260 号 錦峠</p>	<p>線形不良の定義について、単なるカーブのきつさが線形不良なのか、高低差や上り下り、見通しの悪さ等も含まれているのか。</p> <p>一定の基準、条件のもとで線形不良かどうかが決まると言うことか。</p> <p>事後評価として、整備目的の発現は理解していますが、B/C の算定根拠となる計画交通量が 2,300 台/日なのに対し、H27 (全線開通) の実績が 1,600 台/日である。実績より多い 2,300 台/日を元に便益を算出しているが問題無いのか。</p> <p>最初に申し上げたとおり事業目的を達成しているのは理解している。計画交通量が実際より低いのは確かなので、それを今後の事業の判断に、どう活用していくか。今回の事象を道路全体に活かす・フィードバックしていくべきではないか。</p>	<p>一般的に言われる線形不良は、カーブや勾配が急、見通しが悪い等であるが、事業化した段階で道路の種級区分を設定し、区分毎に道路構造令で設定された線形等の値があるため、その値よりも劣る箇所が線形不良箇所となる。</p> <p>山地や平地、都市部、また交通量をどの程度とするか等をもとに基準が決まり、それに満たない箇所が線形不良である。</p> <p>2,300 台/日というのは、事業区間を距離で加重平均した交通量であり、1,600 台/日という数字は、交通量調査を行った断面での交通量である。</p> <p>紀北町側の一番交通量の多い箇所では 2,500 台/日の交通量があるため平均すると、2,000 台/日以上となり、計画より 300 台/日程度少ない。また、事業評価は B/C のみで決定しておらず、定量的な指標としての B/C とその他の事業目的と兼ね合わせて評価をしているため、300 台/日の差が、事業目的を損なうほどのものだとは考えていない。</p> <p>計画交通量と現在の交通量の差はあるが、過大な評価としない為に、事業を進めていく中で、費用分析マニュアルの改訂、ベースとする OD の更新等、再評価で最新の知見を取り入れ、定期的に見直しを行っていく。</p>