

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和3年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和3年7月28日（水）14：00～16：00
2. 場 所 名古屋銀行協会会館 5階 大ホール
3. 出席者
 - 事業評価監視委員会委員
沢田委員長、富永副委員長、水谷委員、高瀬委員、酒井委員、
原島委員、朝日委員、吉永委員、松本委員、今泉委員
 - 中部地方整備局
堀田局長、山本副局長、天野副局長、企画部長、道路部長、
河川部長、用地部長、建政部長、営繕部長、港湾空港部長
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
一般国道156号	岐阜東バイパス	
一般国道258号	大桑道路	
一般国道1号	関バイパス	
 - 2) 報告
 - 【河川事業】
菊川直轄河川改修事業
木曾川水系連絡導水路事業
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、委員会規則、
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3年度の審議の進め方

- ・資料 5 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 6 一般国道 1 5 6 号 岐阜東バイパス 説明資料
- ・資料 7 一般国道 2 5 8 号 大桑道路 説明資料
- ・資料 8 一般国道 1 号 関バイパス 説明資料
- ・資料 9 菊川直轄河川改修事業 説明資料
- ・資料 10 木曾川水系連絡導水路事業 説明資料
- ・資料 11 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料 12 再評価に係る資料【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 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
一般国道 1 5 6 号	岐阜東バイパス		・・・了承
一般国道 2 5 8 号	大桑道路		・・・了承
一般国道 1 号	関バイパス		・・・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</p>	<p>(資料5) 20 ページの残土の受け入れについて、比較で示されている有償処理施設とはどのようなものか。</p> <p>要対策土とはどのようなものか。</p> <p>今回追加された処分場は地すべり等の問題は無いのか。</p> <p>自ら事業地内処理する場合においても、ヒ素が含まれる土砂を処理する場合、処理した上で埋め立てをするのか。</p>	<p>有償処理施設は、外部機関に有償で処分をしてもらうものであり、自ら処分を行うより高額となります。</p> <p>自然由来のヒ素等を含む土砂であり、そのまま盛土に使用できず、対策を施した上で処分を行う必要があります。</p> <p>自治体の斡旋を受けて設定した場所であり、盛土開始前にボーリング調査も行っており大きな課題はない場所と認識している。</p> <p>自ら事業地内で処理する場合、シートで覆う等適切に処理した上で埋め立てを行っている。</p>
	<p>(資料5) 15 ページについて、当初のボーリングをもう少し追加でやっておくべきではなかったかと思うが、次の事業に活かすために既に配慮していることがあれば教えてほしい。</p>	<p>事業化時点では、用地買収前であり文献調査や既存のボーリングデータの活用などしか手法がない。</p> <p>事業化後のボーリング調査により地質が把握され、事業費が精査できてくる。頻度という論点については、従来、1本のボーリングで周辺を均質な地質と算定していたところ、現状では、例えば橋梁の場合、橋脚1本に対して必ず1本以上行うように見直している。</p> <p>また、大規模な土工についても、周辺の地質の状況に応じて必要な本数を実施するよう見直している。</p> <p>今後も、事業費の地質による差異を極力小さくできるような取り組みを検討していきたい。</p>
	<p>事業費増とともに、工法の変更や追加対策等が必要になっているが、工期の変更や遅れはありえるのか。</p>	<p>例えば、青崩峠道路では、DパターンからEパターンになると構造が変わるため、工事の工期が延びる可能性はある。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 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</p>	<p>三遠南信の整備が進み、新たに開通した区間があるがゆえに、現道の復旧が遅れていることはないか。</p> <p>(資料5) P28の県・政令市への意見徴収結果に「一層のコスト縮減」と記載されておりこれに対しては如何か。</p> <p>熱海土石流災害を受けて、今後、盛土に対する考え方や条件などが厳しくなり、これによりコストが大きく変わることがあるのか。国の事業であり施工不良などはないと思われるが見通しなどあれば伺いたい。</p> <p>(資料5) P25やP26のルート見直しについては、最初のルート設定する段階で現地踏査や地形判読でリスクを予測することができなかつたのか。</p>	<p>TEC-FORCE 派遣や補助金の支援等を行っており、早期に復旧できるように県とも連携し対応しているところ。</p> <p>例えば青崩峠道路のアクセス道路である県事業に国のトンネル残土を極力使用してもらうなど、残土処分費用について一定のコスト縮減がはかれている。</p> <p>国が残土処理を行う場合、国の施工管理基準に基づいて盛土や排水処理等を施工するため、問題ないとの認識であり、本件の影響による大幅な費用増額は想定していない。</p> <p>中央構造線の近傍であり地質調査や専門家への意見聴取等を行っているが、事業化前の調査でできることが限られており、当時把握できたデータをもとに、最適と考えられるルートを設定している。</p> <p>事業化後、より詳細に広範囲な現地調査を行い、新たに得られた地質データを踏まえ、着手後の地質リスク回避のため今回より最適なルートに見直したもの。</p>
<p>(一括審議) 一般国道156号 岐阜東バイパス</p>	<p>建築限界が変わり、今後工事する箇所はトンネル断面が大きくなるとの説明だが、現況のトンネルはどう扱われるのか。</p>	<p>重要物流道路の指定に関しては、国際海上コンテナ車の高さ4.1mに加えて0.2mの余裕高が必要となるが、現況トンネルにおいて4.3mを確保できており問題ない。</p> <p>今回、重要物流道路の指定に伴い、道路構造令が改訂され、4.8mの建築限界に見直されたため、今後施工するものについては、4.8mで設計することとなる。</p>