

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和5年度第2回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和5年10月6日（金）13:00～14:45

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

富永委員長、松本副委員長、朝日委員、大窪委員、中村委員、
能島委員、山田委員、吉永委員

○中部地方整備局

佐藤局長、西尾副局長、佐藤副局長、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)

【砂防事業】

天竜川中流地区直轄地すべり対策事業

【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1号 藤枝バイパス

一般国道1号 北勢バイパス

一般国道23号 鈴鹿四日市道路

一般国道23号 中勢道路

(事後評価)

【道路事業】

一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路

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 天竜川中流地区直轄地すべり対策事業 説明資料
- ・資料4 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5 一般国道1号 藤枝バイパス 説明資料
- ・資料6 一括審議案件一覧
- ・資料7 一般国道1号 北勢バイパス
一般国道23号 鈴鹿四日市道路
一般国道23号 中勢道路 説明資料
- ・資料8 一括審議案件に対する意見等について
- ・資料9 一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路 説明資料
- ・資料10 再評価に係る資料【河川事業】
- ・資料11 再評価に係る資料【道路事業】
- ・資料12 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。

【砂防事業】

天竜川中流地区直轄地すべり対策事業 . . . 了承

【道路事業】

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
一般国道1号 藤枝バイパス . . . 了承
一般国道1号 北勢バイパス . . . 了承
一般国道23号 鈴鹿四日市道路 . . . 了承
一般国道23号 中勢道路 . . . 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414号 伊豆縦貫自動車道 天城北道路 . . . 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
<p>(重点審議) 天竜川中流地区直轄地すべり対策事業</p>	<p>地下水位の確認について、施工後もしばらく観測しているのか。</p>	<p>事業の実施期間中は定期的に観測している。効果確認のために事業が完了しても5年間は観測を継続する。</p>
	<p>直轄化以前の地すべり対策事業はどのように行われていたのか。</p> <p>当該事業では、どれぐらいの降雨に対して効果を発現するといった目標はあるのか。</p> <p>地域の方々や地元自治体がこの地すべり対策を十分認識して頂けるよう、この場所は一定の安全度が確保されているという情報発信をしながら、地域と連携して進めて頂きたい。</p>	<p>開窪地区では、県事業を実施していた。</p> <p>100年に一回の大雨が降ったときに地下水位が上昇してもすべりが起きないということを対策の目標にしている。</p>
<p>(重点審議) 一般国道474号 三遠南信自動車道(飯番道路)、(青崩峠道路)、(水窪佐久間道路)、(佐久間道路・三遠道路)</p>	<p>青崩峠トンネル(仮称)では、事業が始まってから現在までにトータルでどのぐらいコストが増えたのか。また、さらにコストアップする可能性はあるのか。</p>	<p>これまでに196億円の事業費を増加している。トンネルの貫通により大きな不確定要素は無くなったが、今後、電気・機械設備、舗装等の工事を進めるにあたり資機材の物価上昇等の影響によっては、コストアップの可能性はあると考えている。</p>
	<p>支保工の二重化により、掘削断面も大きくなるが掘削断面が大きくなった事も、全て含めて55億円の増額で収まったのかどうか。また、全体の工期には影響ないのかどうか。</p> <p>全通開通するまでの間は、現道に供用された高規格道路が接続する事となると思うが、現道の脆弱な部分については、どのような整備が行われているか。</p>	<p>二重支保工により掘削断面は大きくなったが、それに伴う掘削・残土処理の費用も事業費に含めている。</p> <p>工期は余分にかかっているが、出来るだけ早く開通できるように、今後の工事の中で工期短縮を図っていく。</p> <p>長野県側では、県がバイパスを整備しており、防災上危険な箇所は回避する計画となっている。また、静岡県側でも、浜松市が道路改良工事を進めている。</p>

項目	意見・質問	回答
	<p>日本の素晴らしい土木技術によって成し得た事業なので、ぜひ後世に伝承してほしい。さらに、一般の方向けに技術をお伝えするのが大事。</p>	<p>土木技術の伝承については、他地域でも類を見ない施工、工事内容なので、貴重な記録と認識している。写真等をしっかり残しており、記録誌の作成を考えている。</p>
	<p>飯田市の美術博物館や信州大学の地学系研究者も現地見学やサンプル採取などの学術利用を望んでいるため、そういった機会を設けるなどの働きかけをして頂くとよい。</p>	<p>博物館から施工方法の記録ビデオの問い合わせもあり対応している。地域の方にも貢献、お役立ていただけるよう取り組んでいきたい。</p>
<p>(重点審議) 一般国道1号 藤枝バイパス</p>	<p>コスト縮減で記述に具体性が欠けており、パターン化しているように感じる。各現場で考えられるものを加えていただくような工夫をしていただくと良い。</p> <p>B/C算定の基となる交通量推計には、道路整備により誘発される新たな開発に伴う交通需要は考慮されていない。周辺での開発もストック効果ではあるが、一方で、あまりにも開発され過ぎて交通量が増え、トラフィック機能が落ち、想定されていた便益が生まれえない懸念がある。</p>	<p>藤枝バイパスも土運搬の土捨て場を近いところに変更するなど、各現場レベルでも工夫をしていますので、今後はそのよう内容を盛り込んだ記載としていきたい。</p> <p>道路を整備する際には、周辺の開発計画を見込んでいるところであるが、計画以上の過剰な開発は望ましくないと考えている。制度的な担保はないものの、道路の整備にあたっては、沿線が計画的に開発されるよう地域と一緒に考えていきたい。</p>
	<p>事業費の見直しで、物価上昇による増額の有無について、各事業によって使う資機材や開始時期の違いはあると思われるが、事業によって増額がある場合とない場合があるのはなぜか。</p>	<p>感度分析で±10%の範囲内であれば、コスト縮減分に吸収される場合もあり、今のところ物価上昇の審議対象としていない。今回のように感度分析で±10%を超えるものは、事業費の変動についてきちんと審議いただく。</p>
	<p>感度分析の±10%の基準は何で決まっているか。</p>	<p>「公共事業評価手法研究委員会」において検討され、影響要因の変動幅は基本ケース値の±10%を標準としている。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(一括審議) 一般国道1号 北勢バイパス、 一般国道23 号鈴鹿四日市 道路、一般国道 23号中勢道 路</p>	<p>意見なし</p>	
<p>(事後評価審 査) 一般国道41 4号伊豆縦貫 自動車道 天 城北道路</p>	<p>今回の事業により観光シー ズンにおける渋滞が解消され、 効果も発現できている。ボトル ネック箇所が、月ヶ瀬インター を下りた後の一般道で少し見 られるということだが、道の駅 「伊豆月ヶ瀬」は影響するの か。</p>	<p>道の駅「伊豆月ヶ瀬」へのアクセス は、ランプから直結するルートと、 南側へそのまま伊豆月ヶ瀬に寄らず 通過するルートに分かれており、そ の混在は見受けられない。 一方、道の駅「伊豆月ヶ瀬」自体 はにぎわいを見せており、今後の新 たなネットワークの整備状況を踏ま えて、「道の駅」としての機能強化の 必要性について検討していきたいと 考えている。</p>