

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和5年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和5年11月15日（水）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

富永委員長、松本副委員長、朝日委員、今泉委員、大窪委員、
能島委員、原島委員、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)

【道路事業】

一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）

一般国道247号西知多道路（長浦～日長）

一般国道158号中部縦貫自動車道 高山清見道路

(事後評価)

【官庁営繕事業】

高山地方合同庁舎

(報告)

【河川事業】

宮川直轄河川改修事業

矢作川総合水系環境整備事業

櫛田川総合水系環境整備事業

宮川総合水系環境整備事業

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 一般国道247号西知多道路（東海ジャンクション）
一般国道247号西知多道路（長浦～日長）
- ・ 資料4 一括審議案件一覧
- ・ 資料5 一般国道158号中部縦貫自動車道 高山清見道路 説明資料
- ・ 資料6 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料7 高山地方合同庁舎 説明資料
- ・ 資料8 報告案件一覧
- ・ 資料9 報告案件（参考資料）
- ・ 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【官庁営繕事業】
- ・ 資料12 報告に係る資料【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247号西知多道路（東海ジャンクション） | ・・・了承 |
| 一般国道247号西知多道路（長浦～日長） | ・・・了承 |
| 一般国道158号中部縦貫自動車道 高山清見道路 | ・・・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。

【官庁営繕事業】

- | | |
|----------|-------|
| 高山地方合同庁舎 | ・・・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 247 号西知多道路 (東海ジャンクション) 一般国道 247 号西知多道路</p>	<p>具体的なコスト削減の取り組みの記載があるが、どのぐらいコストが削減されたかの数字があると取組が分かりやすい。</p>	<p>一工事の事例として記載しておりますが、特殊ナットの使用によって、約 4,000 万円程度のコスト削減を見込んでいる。</p>
<p>一般国道 247 号西知多道路 (長浦～日長)</p>	<p>BIM/CIM モデルの活用により削減されるコストの算出は困難だが、一般の方々にも分かりやすいように、手戻りが少ない、施工が早くなるなどの定性的な説明を頂けると良い。</p> <p>バイパス整備に伴う沿線開発といったストック効果の一方で、見込んでいた交通需要をいずれ超過し、また渋滞に陥ることも想起される。この場合、交通需要のマネジメントが重要であり、自治体と連携して、交通需要全体をコントロールするような仕組みの導入を検討いただきたい。</p> <p>開口部の転落防止対策で剛性防護柵が必要になったとのことだが、当初はなぜ単管バリケードの予定だったのか。</p>	<p>BIM/CIM モデルの活用については、定量的な効果を示すことは難しいと考えているが、定性的な部分での効果は感じているので、今後はその点も丁寧に説明していきたい。</p> <p>計画以上に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、道路整備に当たっては、沿線が計画的に開発されるように地域と一緒に考えて参りたい。</p> <p>見通しのよい直線区間であり、中央分離帯への追突の可能性は低いと見込んだ上、管内でも同様の箇所でも単管バリケードを使用した実績があり、単管バリケードで予定していた。</p>
	<p>基準値を超過した重金属について、遡って、原因を調査する必要があるのか。</p> <p>法制上、基準超過の重金属が出た場合、責任の所在は誰か。例えば、現状の地権者、もともとの所有者、そこで施設を運営していた方等、決まっているのか。あるいは、現状そこで開発行為を行う者が対策しないといけないのか。</p>	<p>事業者が用地を取得して事業を進めるので、事業者が対応するというのが基本と考える。</p> <p>通常、用地を取得する際には土地の履歴を調査して、土壤汚染が確認されれば、その状況に応じて適正な損失補償を行うなど対応している。</p> <p>今回のケースでは、過去をいつまでさかのぼれば原因を特定できるか不明確であり、事業者で対応しているというのも実態としてある。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(一括審議) 一般国道 158 号中部縦貫自 動車道 高山清 見道路</p>	<p>意見なし</p>	
<p>(事後評価審 査) 高山地方合同 庁舎</p>	<p>老朽の評価について、38～40年経っていけば、もう 100%に近いと思うが、今回評価は 87 点で 100%ではない。どれぐらいになると 100%になるのか。</p>	<p>評点化して評価している。例えば、税務署は老朽については 90 点だが他項目を加えて評点は 105 点、職業安定所の老朽は 90 点だが他項目を加え評点は 98 点となっている。それらを 5 官署の面積按分で評点化している。旧庁舎は古いものもあるが民借もある。</p>
	<p>国の事業でこういったデザイン性に配慮された建物ができることは素晴らしい。 重要なのは、施策に基づく付加機能 (B2) の社会性の評価。この建物の景観性に対するエビデンスや地域性としての効果発現などご説明いただけるとよかった。 質の高いデザイン性のある公共構造物ができるのは素晴らしい。こういった観点が他の道路、橋梁、ダムといった公共施設にも必要だと感じる。</p>	<p>景観性に関しては、顧客満足度調査の中の項目にあり評価しているが、回答数が少なく個別の意見等が得られなかった。今後は、できるだけ数を集めるように努力して参りたい。 地域性を引き続き保つ、地域に寄与していくということについて、管理官署と引き続き連携しながら進めるよう努めて参りたい。</p>
	<p>BIM を導入されたかどうか。導入されたのであれば、施工や設計効率を高めた実績が得られたか。 また、竣工後の設備システムの事後検証 (コミッションング) を実施したかどうか。設計で目標とした性能は、竣工後のチューニング、特に熱源や搬送設備の制御関係を経て初めて最大効果が得られるので、未実施であればぜひ検討されたい。</p>	<p>BIM の導入については、施工 BIM を現場の収まり等の検討に活用した。 設備システムについては、引き渡し後、まだ検証していない。今後、検討していきたい。</p>