

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和6年7月30日（火） 14:00～16:00

2. 場 所 桜華会館 4階 松の間

3. 出席者

○事業評価監視委員会委員

松本委員長、大窪副委員長、赤堀委員、阿部委員、中澤委員、
中村委員、能島委員、福井委員、松尾委員、山田委員

○中部地方整備局

佐藤局長、西尾副局長、中川副局長、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

○独立行政法人 水資源機構

中部支社 支社長

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

（再評価）

【道路事業】

一般国道1号 浜松バイパス（長鶴～中田島）

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）

【ダム事業】

木曽川水系連絡導水路事業

2) 報告

【河川事業】

天竜川直轄河川改修事業

【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、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 令和 6 年度の審議の進め方
- ・ 資料 4 一括審議案件一覧
- ・ 資料 5 一般国道 1 号 浜松バイパス（長鶴～中田島）
- ・ 資料 6 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 7 一般国道 1 9 号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）（恵那工区）
説明資料
- ・ 資料 8 木曽川水系連絡導水路事業の検証に係る検討報告書（原案）
説明資料
- ・ 資料 9 報告案件一覧
- ・ 資料 10 報告案件（参考資料）
- ・ 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【ダム事業】
- ・ 資料 13 報告に係る資料【河川事業・ダム事業】
- ・ 資料 14 木曽川水系連絡導水路事業の検証に係る検討報告書（原案）
木曽川水系連絡導水路事業の検証に係る検討報告書（原案）別冊

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 1 号 浜松バイパス（長鶴～中田島） | ・・・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 |

【ダム事業】

- | | |
|--------------|-------|
| 木曽川水系連絡導水路事業 | ・・・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
(一括審議) 一般国道1号 浜松バイパス (長鶴～中田島)	本事業は事業採択後、用地買収手続き、工事ともに未着手3年ということで、要領に基づき、再評価の対象となっている。本事業は用地買収不要の事業であり、予算内で設計等を着実に進めているのであれば、用地買収手続き、工事ともに未着手3年ということで必ずしも再評価の対象とする必要はないのではと思う。資料6(「一括審議案件に対する意見等について」)の回答に記載のとおり、本省に伝えていただくことで良い。	-
(重点審議) 一般国道19号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)(恵那工区)	本事業は4車線で道路整備を進めるということだが、前後区間が既に4車線になっているのなら、今回の道路整備によって信頼性の高いネットワークが構築されることと思う。	-
	コスト縮減にあたりICTの活用は重要だとは思いますが、具体的にどの程度作業時間の短縮が期待できるのか。	具体的に確認はできないが、印象として通常の平面図の場合、色々と確認するのに手間と時間がかかっている。また、一般の方に理解していただくのに時間を要している。3次元モデルを活用することで感覚的にとらえることができるため、地域の方への説明や作業員と作業内容を共有するのに時間の短縮が図られていると感じている。また、その維持管理においても、3次元モデルを引き継ぐことで大幅な効率化が図られるものと考えている。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 一般国道１９号 瑞浪恵那道路(瑞浪～恵那武並)(恵那工区)	要対策土の処理について、瑞浪層群と濃飛流紋岩の２つの地質で重金属が出ており、封じ込めを行うとのことだが、２つの地質で重金属が万遍なく含まれているとの前提で処理費用を計上したのか。そうであるなら、実際は局部的に重金属が含まれており、今後コストを圧縮できる可能性があるのか、教えてほしい。	全ての箇所環境基準を超える重金属が確認されたわけではないので、封じ込めが必要な土量は、現在検出された重金属の割合で推定したが、今後工事を進める中で、結果次第でコストが縮減されることもあれば増加することもある。実際封じ込め対策を行う際には、一度土砂を仮置きして重金属の試験を改めて行い、環境基準を超える重金属が含まれる土砂について封じ込めの処理を行う。
	災害に強い道路の機能の確保ということだが、B/Cの便益に入っているのか。もしくは、リスク分散による効果は定量的に評価しているのか。現道と比較して、雨量による通行規制区間がなくなるとか、土砂災害警戒区域がなくなるとか、そういったリスク評価はしているのか。	道路整備の便益としては走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を貨幣換算できる便益として計上している。災害時のリダンダンシーの向上については、便益に見込んでいないが、現道拡幅ではなくバイパスを整備するので、相対的なリスクは減る。雨量による通行規制区間は事業区間に並行する現道にはない。また、土砂災害警戒区域については、現道部に複数箇所存在しており、新しいバイパスにも地すべり区間が１箇所あるが、岐阜県と調整して事業に合わせて地すべりの対策を行う予定で、協議しているところである。
	事業地内盛土封じ込めイメージ(断面図)があるが、具体的にどういった形で封じ込めを行うのか。また、耐用年数は想定されているのか。豪雨災害等によって地盤全体が流された場合に、封じ込めは耐えうる強度はあるのか。	封じ込めは土砂を遮水シートで完全に包んだ形で外部から水の浸入がない、かつ、内部から水が出ていくこともない状態にして盛土の中に封じ込めるものである。基本的に道路構造物として設計しているので、道路構造物が通常有する降雨や地震動等に対する安全性は確保できている。ただし、想定外の外力に対して必ず崩れないということはないが、常に道路として国土交通省が管理を行っているので、万が一崩れるようなことがあれば早期に復旧して住民生活に影響を及ぼさないよう対応していく。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 木曽川水系連絡導水路事業	事業費点検の総事業費に計上されているリスク対策費 200 億円は具体的に何を想定して積み上げているのか。	今後の調査・設計及び施工において、予見不可能な将来の事業費の変動要因リスクに対処するための費用として残事業費の 10%を計上している。具体的な対策費用の積み上げは行っていない。
	流水の正常な機能の維持の対策案で示された「ため池案」は、新設することで時間とコストがかかる結果となっているが、既設のため池を運用することについては、どのように評価されているのか。段階的に整備されれば、効果が期待できるし、環境面でも良い評価が考えられる。	農業用のため池があるが、これらのため池はすでに農業用として利用されている。流水の正常な機能の維持のためには、あらたに別のため池を新設する必要がある。
	ダム検証では、検証要領細目で定められた時点の全国一律の評価軸を用いているのか。近年では、気候変動対策は重要な指標なので、これらも考慮すれば事業の必要性の裏付けになるのではないか。また、事業評価マニュアルで評価されているが、今の時代に即したような評価、定性的な部分も含めることで、事業の必要性や提案の裏付けに繋がるものと考えことから、今の時代に即して適宜見直しをされると良い。	対策案の検証においては、検証要領細目に示されている 6 つの評価軸について検討している。気候変動に対応する柔軟性みたいなところは評価対象となっていない。貴重なご意見ありがとうございます。
	報告書はしっかりとまとめられているが、名古屋市の利水参画継続の意思表示の時期について、時系列を考慮してフローを修正しておいた方が誤解が生じないのではないか。	時間軸上のまとめと内容的なまとめとの間に違いが出てきているので、その両方が理解いただけるように修正させていただく。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 木曽川水系連絡導水路事業	大前提として今回の検討は、Without（事業を実施しない場合）の評価はしていないということの良いか。	検証要領細目に基づき、現在の計画の目標に対しての対策案の検討評価を行っている。Without の評価は行っていない。
	既往最大の渇水を前提とされているのに対して、目標値として設定していることで良いか。	検証要領細目によると、利水については、手続き上参画の意思と必要量を利水参画者へ確認することとなっている。流水の正常な機能の維持については、河川整備計画に定められた目標に対し、目標が達せられるような代替案を検討することとなっている。
	当初事業費が 890 億円に対して 2,270 億円となったのはなぜか。例えば物価変動が倍になったとの説明だったが、他の事業では、ここまで事業費は増額となっていない。本事業で事業費が倍になった理由を、もう少し丁寧に説明してほしい。また、物価上昇はいつ頃から顕著になったのか。	この事業はトンネルが主体だが、14 年間でトンネル坑夫の単価がほぼ 2 倍になっている。また、建設資材の単価もほぼ 2 倍になっている。この 14 年間における物価上昇が大きなウエイトを占めており、事業費が 2 倍になった。特に、ここ 3～4 年の物価上昇が著しい。
	代替案とのコスト比較で、現計画が他の対策案と比較して、これほど安価な理由は何か。	現計画の最大のメリットは、利水と流水の正常な機能の維持を共同で行うことである。共同の施工により、重複する経費等が削減されるのが大きな理由だと思う。他の対策案は単独施設のため、事業費が高くなっている。
	費用対効果を代替法により算出しているため、便益も上昇するのは分かるが、残事業費の B/C において、前回評価時の B/C より小さくなるのはなぜか。	後日メールにて回答。 回答内容は以下のとおり。 残事業費は、連絡導水路事業の建設費となるが、今回の事業費の変更には、社会的要因（物価変動等）のほか、現場条件の変更やリスク対策費が増額となっているが、便益として計上している身代わりダムの建設費には、社会的要因分の変更しか計上されていないためである。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 木曽川水系連絡導水路事業	対応方針の中で、学識経験を有する者及び関係住民から幅広い意見いただき、これらの意見を踏まえ、報告書を修正したということだが、事業に反対という意見があつて報告書を修正したというものがあれば、教えてほしい。	ダム検証で十数年経過している中で、利水の必要量について問題がないか住民の方から意見をいただいたが、検証要領細目に基づき、利水参画者へ参画の意思と必要量を確認し、検討を進めてきた。反対意見を踏まえ、報告書を修正したものはない。ご意見については、検討主体の考えを報告書に記載させていただいている。
	本事業の目的は、「利水」と「流水の正常な機能の維持」であるが、気候変動対策として「治水」の目的としての活用方法もあるのではないか。	名古屋市から連絡導水路の新提案ということで「治水」への活用について提案されている。今後ダム検証が終わった後に関係機関と調整し、木曽川ダム群の運用を検討していきたいと考えている。