

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和6年度第3回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和6年11月8日（金）14:00～16:00

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

松本委員長、大窪副委員長、赤堀委員、阿部委員、中澤委員、
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、港湾空港部長、用地部長、道路調査官、営繕調査官

4. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

(再評価)

【砂防事業】

越美山系直轄砂防事業

【道路事業】

一般国道1号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹）

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

(事後評価)

【道路事業】

一般国道1号 笹原山中バイパス事業

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 越美山系直轄砂防事業 説明資料
- ・ 資料 4 一般国道 1 号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） 説明資料
- ・ 資料 5 一括審議案件一覧
- ・ 資料 6 一般国道 4 7 4 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） 説明資料
- ・ 資料 7 一括審議案件に対する意見等について
- ・ 資料 8 一般国道 1 号 笹原山中バイパス 説明資料
- ・ 資料 9 再評価に係る資料【砂防事業】
- ・ 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。

【砂防事業】

越美山系直轄砂防事業 . . . 了承

【道路事業】

一般国道 1 号 東駿河湾環状道路（沼津岡宮～愛鷹） . . . 了承

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

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 1 号 笹原山中バイパス . . . 了承

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 越美山系直轄 砂防事業</p>	<p>斜面の崩れやすさ、崩れにくさから事業の優先度を検討することはあるのか。</p>	<p>全体的な評価として地形地質（崩れやすさ）を加味している。</p>
	<p>事業により土砂災害警戒区域（イエローゾーン）はなくなるのか。</p>	<p>事業が完了しても施設の能力を超える災害が起きうる可能性はある。また、事業完了後も住民の警戒避難体制の確保を継続していく必要があるため、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）は解除されない。</p>
	<p>貨幣換算が困難な土砂・洪水氾濫による被害指標分析で、整備前後の被害にほとんど差が出ていないように見えるが、差が出ていないとみるのか、差が出たとみるのか。</p>	<p>外力としては年超過確率 1/100 に対応した降雨の条件で被害を示している。整備後というのは、年超過確率 1/100 の降雨に対応した整備ではなく、中期的な期間の目標である年超過確率 1/50 の降雨を目指した整備が完了した後である。よって、整備前後であまり差が出ていない。</p>
	<p>前回の再評価から B/C がかなり小さくなったのはなぜか。</p>	<p>新たな手法により整備前の想定氾濫範囲が小さくなり、便益が発生する範囲も小さくなったためである。</p>
	<p>気候変動に伴う更なる豪雨災害等が予想されているが、今回はそれらも考慮して施設の配置計画を見直したのか。</p>	<p>今回の施設配置計画の見直しにおいては気候変動に伴う更なる豪雨災害等の影響を加味していない。気候変動に伴う土砂災害については、検討が始まったところであり、今後、全国的な状況も踏まえて対応していく。</p>
<p>(重点審議) 一般国道 1 号 東駿河湾環状 道路(沼津岡宮 ～愛鷹)</p>	<p>事業費の見直しについて、今回ジャストポイントでのボーリング調査により橋梁の基礎形式の変更等を行ったということだが、今後も追加調査で構造を見直す可能性はあるか。また、調査をした結果、減額となる可能性もあるのか。</p>	<p>橋梁については今回のジャストボーリング調査に基づき計画が決まっており、基本的には今回変更した構造から変更は予定していない。ただし、現場着手後変更せざるを得ない事象が発生した場合は、構造の変更を行う可能性もある。また、想定より安定した地盤を確認できれば、構造の見直しによる減額となる可能性もある。</p>
	<p>評価の視点の「災害に強い緊急輸送ネットワークの構築」は住民の方にとっても非常に期待するところだが、津波に対してはどのように評価しているのか。</p>	<p>この地域で一番危険性が高いのは液状化についてである。津波については、この地域には防潮堤があるので、国道 1 号として津波に対する被害が起こる可能性は低いと考える。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(重点審議) 一般国道1号 東駿河湾環状 道路(沼津岡宮 ～愛鷹)</p>	<p>道路排水の流末処理については、机上での検討が行われたということだが、当初の検討段階では調査は行わず机上での検討のみなのか。河川台帳を管理する側が頻繁に台帳の更新を行った方が良いということはあるのか。</p>	<p>事業化当時の概略検討の中では、机上での検討が一般的な方法である。一方で、線状降水帯により雨の降り方が変わってきている中で、現場として、事前の検討方法については見直しする必要の気づきがあった。</p> <p>また、沢筋の小さな川なので、管理者側の視点からして頻繁に河川台帳を更新できるかどうかよく検討しなければならない事項と考える。</p>
	<p>今回愛鷹まで道路ネットワークがつながるが、その先は調査中区間のためネットワークとしてつながらない。東駿河湾環状道路を利用した車は一律愛鷹ICを南下し、市立病院南の交差点を通過する。市立病院南の交差点の方向別の交通量が変化すると思うが、渋滞が心配である。対応をどう考えているか。また、三島塚原ICがすでに渋滞しているということだが、バイパスが愛鷹まで延伸されることによって、三島塚原ICの渋滞状況はどう変わるのか。</p>	<p>この事業を見越して愛鷹ICから南につながる道路を市道から県道にする手続きを行っており、交差点の形状も含めて静岡県で検討いただいている。交通渋滞の場所が変わっただけにならないよう、静岡県と連携しながら事業を進めていきたい。また、今回の事業区間の西側の調査中の区間含めて長期的な視点でこの地域全体の交通課題に対応していく必要が生じてくる可能性がある。また、三島塚原については、現状で十分な分析ができていないが、三島塚原から南側の道路が暫定2車線となっており、慢性的な渋滞となっていることを認識しているので、対応を継続的に検討していきたい。</p>
<p>(一括審議) 一般国道47 4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>当該地域の地形地質が非常に複雑で道路事業を行うのに非常に難工事であるという前提条件を丁寧に説明していただくと分かりやすい。当該地域は、中央構造線が通り、南アルプスに相当する非常に土被りの高い場所でもあるので、難工事になるということでの増額だと思う。それが分かるように、もう少し地形地質条件について補足してもらえると理解が進む。</p>	<p>今後説明させていただく際には、地域状況、地形地質など特徴なものがある事業であれば、前提としてご理解いただけるように配慮させていただきたい。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(事後評価審議) 一般国道1号 笹原山中バイパス</p>	<p>6ページと7ページでバイパスの交通量が若干違うのはなぜか。令和5年度の交通量について、前回評価時の平成30年度の計画交通量よりむしろ当初の計画交通量に実態が近づいているのか。</p>	<p>それぞれ調査時点が異なるため、ページごとで交通量が違う。ご指摘の通り、当初の計画交通量に実態の交通量が近づいている。</p>
	<p>沿道環境の改善で笹原山中バイパスの開通により旧国道1号の環境基準を満たしていなかったところの騒音が低減し改善されたということだが、通過交通や大型車がバイパスに転換したことにより、バイパスでは新たな騒音は発生していないのか。</p>	<p>集落は旧国道1号沿いに立地している。一方でバイパスについては、トンネルや山を切り開いて道路を作っているため、バイパス沿いに住家が立地していない。この状況よりバイパスに交通が転換することによって地域として騒音環境の改善につながっていると考えている。</p>
	<p>道路を増やしたということでは少なからず自然環境については負荷がある。小動物が道路を横切る時に車に轢かれる事故が多発している。このように少し里地里山にも近い場所だと小動物が多く、ロードキルの負の効果があると思うが、現場ではロードキルが増えているということはないか。 また、大型の獣の場合には、反対に車や人に影響がある場合がある。今、ニホンジカやイノシシが道路に出てきて衝突する事故が各地で多発している。山に近い里地里山を管理する上では、非常に重要なことなので、そういうことも、引き続き、検討いただきたい。開発による負の側面もきちんと説明いただいた方がよい。</p> <p>小動物、大型動物以外にも、排水、騒音、粉塵等、負の効果があるならば、説明してもらった方がよい。</p>	<p>定量的な情報は持ち合わせていない。課題は今のところ顕在化していないが、非常に重要な指摘だと認識している。今後道路整備にあたっては、環境への負荷については、しっかり考えていかなければならない。 国土交通省の政策としてもネイチャーポジティブのような自然環境の保全という視点での方向性が明らかになっているので、しっかり取り組んでいきたい。</p>

項目	意見・質問	回答
<p>(事後評価審議) 一般国道1号 笹原山中バイパス</p>	<p>評価の視点で、事業効果の発現状況において、地元の観光産業の活性化へ寄与したということだが、地元の観光以外の産業には活性化に寄与しなかったとの認識で良いか。道路はネットワークなので物流に大事なものなので、観光以外にも影響があったなら書かれていると良い。</p>	<p>今回の道路整備に合わせ、沿線に工業団地が立地している。観光以外にも産業の発展に貢献している面があると認識している。今後の説明の際の参考とさせていただきたい。</p>
	<p>登坂車線の効果が大きいと思う。現道の状況を考えると大型車が走ると車群が形成されて交通流の円滑性が阻害される。今回の新道で登坂車線が設置されたことで、交通流がかなり円滑化され、その効果は大きい。しかしながら、今回定量的な評価ができていない。今後、登坂車線の効果も評価していただきたい。</p>	<p>登坂車線があることによって、速度差のある交通利用が図られ、交通の円滑化につながっていると実感しているため、今後道路を管理していく中で効果についても評価できるように検討する。</p>