

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和 7 年度第 1 回）

議 事 概 要

1. 日 時 令和 7 年 8 月 5 日（火） 10：00～12：00

2. 場 所 KKR ホテル名古屋 3 階 芙蓉の間

3. 開催方式 対面・web 会議併用

4. 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

○中部地方整備局

森本局長、中川副局長、中原副局長、濱田企画部長、小倉建政部長、
高畑河川部長、大口道路調査官、寺田営繕部長、木村用地部長、
三島港湾空港部長

5. 議 事

1) 対象事業の説明・審議

（再評価）

【道路事業】

一般国道 41 号 石浦バイパス

一般国道 153 号 飯田南バイパス

2) 報告

【ダム事業】

天竜川ダム再編事業

6. 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了承された。

【道路事業】

一般国道 41 号 石浦バイパス . . . 了承

一般国道 153 号 飯田南バイパス . . . 了承

2) 再評価対応方針（案）については以下のとおり報告を行った。

【ダム事業】

天竜川ダム再編事業 . . . 報告

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
【道路事業】令和7年度からの変更点	原単位の更新について、小型貨物車における時間価値が従前よりマイナスとなっているのはなぜか。	詳細について確認し回答させていただきます。
	起終点によらない区間設定を行う場合の考え方について改定案は妥当であるとする。一方で区間設定は恣意的に捉えられる懸念があるため基準が必要であると思うが、どのように考えているか。	それぞれの交通特性に応じて検討すべきであるとする。第三者委員会等において意見聴取を行い、恣意的な区間設定とならないように配慮していく。
	OD調査にて内々率、内外率、外々率を基に区間設定が可能となるような基準があるとよいと考える。	ご提案いただいたような知見を蓄積しながら区間設定について対応していきたい。
	電線共同溝事業は3便益の対象とならないため、費用便益分析に用いる費用から除外することは妥当であるとするが、実際は電柱等の倒壊がなくなるため、防災能力が向上し大きな便益が発生すると思う。これは費用便益分析の対象としていないため、費用算定を行っていないと思うが、一方で定性的に防災能力が向上している説明は今後も続けていくのか。	費用便益分析における定量的な算定について、電線共同溝事業に係るものは費用、便益ともに除いている。一方で、電線共同溝事業による防災能力の向上については定性的な評価を行い説明していく。
	電線共同溝事業以外に費用便益分析から除外する3便益の対象とならない項目については今後の課題と考えれば良いか。	その通りである。
(重点審議) 一般国道41号 石浦バイパス	交通事故について、現道、バイパス全体で年間0.1件の削減となっている。交通事故の削減について期待される効果は小さいと感じる。全線開通後の現道およびバイパスの事故率は交通量より推計しているのか。信号の設置数等、その他の要因についても考慮をしているのか。	交通量より主に推計をしている。交通量より算出される事故発生率を交通量に乗じて推計をしている。

項目	意見・質問	回答
	交通量が削減されているのに、事故発生率は減少していないように考える。交通事故を減少させる取り組みが必要ではないか。	事故発生率について道路の規格の影響を受けるが、バイパスに転換することにより同様の交通量であれば事故発生率は減少しているはずである。
	他事業についても同様に現道、バイパス等に分けて算出しているのか。	経験上、断面交通より算出しているため、現道、バイパスに分けて算出をしている。
	本事業は現道とバイパスが近い断面にて検討をしているが、バイパスが広域に広がっている場合は、どのように対象区間を選定するのか。	断面の決定や対象領域の選定は事業評価において重要であると考えている。検討させていただく。
	交通事故の発生率について予測精度の限界があり、交通量や道路規格以外の交通事故削減の要因が反映しきれていない。実際にはバイパスを利用する大型車が多くなることが予想され、安全性の向上が見込まれるが、そこまでの検討が不可能である。既存の方法でも交通事故が削減されている上、実際は、より交通事故が削減される可能性があるということと理解した。	
	事業全体の今回評価時におけるB/Cについて1.1となっているが、事業費、事業期間を変動要因とする感度分析結果においては、1.1～1.2となっている。これは丸めにより変動が無いような記載となっている理解でよいのか。	その通りである。
	感度分析結果については、同様の桁数にすべきである。また、それぞれの変動要因に対し複合的に感度分析を行った場合、B/Cが1.0を下回る可能性があると考ええる。それについて検討はしているか。	現時点では実施をしていない。
	国の事業評価制度の枠組みの中で本分析の通り、独立した変動要因に対し感度分析を行っていると考える。複数要因が同時に変化した場合の感度分析について	承知した。

項目	意見・質問	回答
	の問題提起があったことをお伝えいただき、今後の検討をお願いしたい。	
	大型車混入率はどの程度であるか。大型車混入率が高い場合は効果が異なると思っており、混入率の違いによる効果を検討したほうが良い。	承知した。
	65 億円の増額のうち、資機材高騰と労務単価の高騰分の内訳を教えてください。	65 億円のうち約 51 億円（81%）が資機材高騰分となっている。残りの約 14 億円（19%）は労務単価の高騰となっている。
	工期の延伸はないという理解でよいか。	前回評価時に令和 8 年度での開通としていたが、現実的に間に合わないため、用地交渉等を踏まえ、開通までの工期について全体で今回 8 年延伸をしており、参考資料に記載をしている。
	働き方改革の中で仕方がないと思うが、便益を考えると早期供用が求められるため工期延伸について説明資料に明記いただきたい。	承知した。
（重点審議） 一般国道 153 号 飯田南バイパス		交通事故の件数及び事故率については、道路の規格、周辺からの乗り入れ、混雑状況等から推定される。現道については、バイパスが整備されることにより、交通量が削減されるため、事故件数が減少している。バイパスについては、道路の規格が高くなることにより、事故件数の減少が予測される。 また便益の算出にあたっては、B/C の事故減少マニュアルを基に計算された事故率の減少分を考慮している。
	バイパスができることにより、交通量が分散するため、全体で事故率が減少することが理解できた。説明資料に反映していただけるとありがたい。	検討させていただく。
	説明資料においてはバイパスに関する事故率が記載されていないため、メリットのみを記載して	検討させていただく。

項目	意見・質問	回答
	いる資料に見える。現道、バイパスの断面毎に事故率を算出いただき、それぞれの断面の合計として事故率を算出いただいた方が説明責任を果たしていると感じる。資料作成方針について、道路事業全体として検討いただきたい。	
	事業予定地は湿地が点在しており、絶滅危惧種や希少性の高い植物種が存在している。建設するバイパスについては、このような湿地帯を避けるルートとなっているか。また井戸を利用している民家があるが、トンネルを建設することにより井戸枯れ等が発生する恐れはないか。	動植物については H25 から調査をしている。貴重な種については、工事実施段階で再度調査し、必要に応じて専門家の意見を伺い、必要な保全対策を検討する。また地下水についても、水文調査、地下水調査を実施しており、工事実施段階にて調査するとともに、必要に応じて対策を進めていく。
	現段階においては動植物、地下水に対する大きな影響はないという理解でよいのか。	そのように判断している。
	既に調査等を行っていただいているとのことであるが、慎重にルート設定等を進めてほしい。	承知した。
	事業費の増加の内訳について教えていただきたい。また工期延伸についてどのような教えていただきたい。	資機材については約 44 億円（82%）、労務費については約 10 億円（18%）の増額となっている。工期延伸はしない。
	労務費の増加について今後も賃金が上がることが想定されるが、そちらは反映しているか。	労務費については令和 4 年～令和 7 年までの増加率を参考に見直しを行い、反映をしている。
	ルート設定に関して、湿地・水系保全について、博物館や動植物を保全する団体の意見を踏まえ検討いただきたい。	地域の方々の意見を踏まえ検討する。
	交通事故の発生率について、飯田の南信地域は高齢化及び人口減少がみられる地域である。人口減少率は事故発生率に影響すると思うが、考慮はされているか。 実際の事故率を算定するにあたり、要因は複雑であると考えている。交通量の減少のみでは検討が不足しているように思う。 本事業に限らない重要な指摘	153 号における交通事故率の減少については、バイパス整備に伴う現道部分の交通が分散され、交通量が減少することから事故減少率を算定している。 B/C を算出するにあたり、交通事故減少便益が考慮されており、それについて、実際の事故率を基に原単位を見直している。したがって結果的に高齢化に伴う事故率

項目	意見・質問	回答
	であると思う。現実的に高齢者の死亡事故率が上がっており、また歩行者としての事故も多い。高齢者が加害者として事故を発生させることも多いと思われる。本来は年齢を考慮した上で事故率を算定すべきであると思う。予測の仕方について見直す必要があると思うが、検討はなされているか。 人口減少率は地域によって大きく変わるため、特定の地域における高齢化、人口減少率を考慮して検討を行わなければならないと考える。一般の方にわかりやすいよう適切なシミュレーションに基づいた説明をお願いしたい。	の増加がパラメータに反映される仕組みとなっている。また、将来交通需要の予測に対しては、全国的な人口予測を反映しており、人口減少を考慮した上で便益を検討している。
	本事業においては南信地域、下伊那地域程度の範囲で予測されているとよいと思うが、飯田市内であるとどの程度のゾーン区分であるか。	後日回答させていただく。
	地区ごとの人口減少率が反映されている便益であることは理解したが、説明資料に反映いただきたい。飯田国道に限らず、何を要因としてB/Cを算出しているかをわかりやすく説明する資料作りに努めていただきたい。	検討させていただく。
	B/C 算出にあたり、切り捨てや切り上げが混在しているように思う。数字を丸めるにあたり、道路事業全般のルールを教えてください。	後日回答させていただく。
	事故率を評価する際に、用いる単位が事業ごとに異なっているが、同じ指標とするべきではないか。事故率は人命にかかわるため、一般的に効果が気になるところである。単位の統一を行うか、取り扱う単位について補足説明をしていただけるとありがたい。	用いる単位について補足説明等を追加し、理解いただけるよう努める。

項目	意見・質問	回答
	年間の事故件数としてまとめられていると分かりやすいと思う。検討いただきたい。	検討させていただく。
	本事業に限った話ではないと思うが、コスト縮減策として3次元モデル（BIM/CIM）を活用していく上で、実態としては業者毎により実績や習熟度にばらつきがあると思う。発注にあたりどのような取り扱いになっているのか。	工事実施にあたり、3次元モデル（BIM/CIM）を活用することを原則としているが、コスト縮減は必須としていない。
	3次元モデル（BIM/CIM）の習熟度や活用の仕方については、発注にあたって評価することも考えられる。	検討させていただく。
	本事業の費用便益算出にあたって電線共同溝事業等の数字に表れない要素はあるか。	電線共同溝事業の工事費（12億円）については費用便益分析の費用に含めていない。そのほかの数字に表れない要素は存在するが今回の説明資料や本編資料には記載していない。
	数字に表れない要素である安全性の向上については地域市民の方々の関心が高いと思うため、説明があってもよいと考える。	検討させていただく。
	コスト縮減策の中で、UAVレーザ測量を上げているが、本事業ならではの理由があるためか。	現時点では、活用の可能性がある内容を記載している。
	どのような理由でこのコスト縮減策を選定しているか説明いただきたい。	現時点では測量調査段階であり、今後詳細設計、工事を実施していく上で、3次元データを活用し、効率化を図っていく意図で選定している。
		バイパス建設にあたり、湿地の保全等について確実に対応をしていく。湿地保全等にあたりバイパスのルートを変更することで対応するよう指摘をいただいたが、既に都市計画にてルートが決定しているため、今後設計段階、工事実施段階で必要に応じ、構造を変更すること等で、湿地等に対し影響が少なくなるよう対応していく。

項目	意見・質問	回答
	都市計画決定しているのであれば、環境に対する住民等の意見を踏まえルートを設定していると思う。都市計画決定の内容を踏まえ、必要に応じて設計にて対応いただきたい。	都市計画決定の手続きの中で公聴会を実施することになっていたが、公聴会への申し出は無かった。
	県の絶滅危惧種の改定に係る委員会に携わっており、その中でも貴重な地域であると意見が上がっている。現在のルートでは、複数の該当箇所を通るため、今後適切な対応をお願いしたい。	検討させていただく。
	県の委員会にて検討しているのであれば、都市計画決定にも反映がなされていると思われる。事実関係を確認し、必要であれば何かしら対応が必要である。また今後、環境への影響についても資料に記載いただき、そのうえで事業の審査をしたいと考えているため、要望としてお伝えさせていただく。	検討させていただく。
(報告) 天竜川ダム再編事業	貯水池運用の変更について、既設佐久間ダムの貯水池運用の範囲内で洪水調整を行うとあるが、上限は常時満水位のままという理解でよいか。	ご認識のとおりです。