

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和８年度第１回）

議 事 概 要

１．日 時 令和８年６月１９日（金）１５：００～１７：００

２．場 所 TKP ガーデンシティ PREMIUM 名古屋新幹線口
バンケットホール 9A

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

能島委員長、大窪副委員長、阿部委員、内田委員、倉内委員、
中澤委員、中村委員、福井委員

○中部地方整備局

森本局長、中原副局長、渡邊副局長、濱田企画部長、小倉建政部長、
高畑河川部長、望月道路部長、寺田営繕部長、木村用地部長、和田事
業計画官

５．議 事

１）対象事業の説明審議

（再評価）

【道路事業】

- 一般国道１５８号 中部縦貫自動車道 高山清見道路
- 一般国道１５８号 中部縦貫自動車道 高山東道路（平湯～久手）
- 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 富士由比バイパス
- 一般国道１号 関バイパス
- 一般国道２１号 可児御嵩バイパス
- 一般国道１５３号 豊田西バイパス
- 近畿自動車道伊勢線 名古屋環状２号線（名古屋西～飛島）

(事後評価)

【道路事業】

○一般国道 19 号 桜沢改良

2) 報告

【河川事業】

○狩野川直轄河川改修事業

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 158 号 中部縦貫自動車道 高山清見道路	・・・	了承
一般国道 158 号 中部縦貫自動車道 高山東道路（平湯～久手）	・・・	了承
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 富士由比バイパス	・・・	了承
一般国道 1 号 関バイパス	・・・	了承
一般国道 21 号 可児御嵩バイパス	・・・	了承
一般国道 153 号 豊田西バイパス	・・・	了承
近畿自動車道伊勢線 名古屋環状 2 号線（名古屋西～飛島）	・・・	了承

2) 事後評価対応方針（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 19 号 桜沢改良	・・・	了承
----------------	-----	----

3) 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。

【河川事業】

狩野川直轄河川改修事業	・・・	報告
-------------	-----	----

4) 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
令和8年度の審議の進め方	(意見なし)	
(重点審議) 一般国道158号中部縦貫自動車道高山清見道路 一般国道158号中部縦貫自動車道高山東道路(平湯～久手)	リゾート施設の開業などで、観光入込客数、観光消費額ともに底上げがされており、令和7年以降も増加が見込まれ、今後の道路開通による効果が期待出来る。現地の状況はどうか。	高山は、国際的な観光地として力を入れて取り組んでおり、インバウンドや、名古屋方面からのバスを利用した観光客が多いと感じている。
	前回評価時から残事業の便益が大きくなった要因、事業全体の便益があまり変わらない要因は如何か。	新張上野 IC (仮称) が計画された事により、事業全体・残事業ともに便益は大きくなっている。 一方、事業全体については、安房峠道路の H9 供用時点から便益が発生している中で、今回、高山清見道路の供用年次を後年に見直した事により便益の発生が遅れるため、便益額の加算が少ない事が、前回から変化が無い要因である。
	災害時の道路機能、通行機能の確保といった観点での効果検証は如何か？	現道である国道158号で土砂崩落が起きており、現在は国道471号や361号などを使った広域迂回を設定し、災害時マネジメント等で運用をしているところですが、ご指摘の効果の貨幣換算までは行っていない。
	緊急医療や観光の観点で重要な路線と認識している。国道158号の災害時に広域的な迂回が必要になることを考えると、調査中区間である久手～丹生川間の整備も益々重要になってくるため、ご留意いただきたい。	災害の長期化は地域の観光地へのダメージが大きくなるため、しっかり注視していきたい。

項目	意見・質問	回答
(重点審議) 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	東栄～鳳来峡の開通においては、例えば関東から関西方面への長距離移動の際、東名・新東名→長野方面への交流増加にも寄与していると体感しているところ。 今回、多様な便益についてご説明いただいたが、本路線は山道を走らなくてよいという心理的負担が軽減される事で、利用者がこの地域に訪れる選択肢が生まれるという、高規格道路としての隠れた大きな便益があるものと思料する。 そういった観点も今後評価いただきたい。	現在道路分野では、これまでの3便益以外の多様な便益の算出に取り組んでいる。 その中で、走行性が向上することによる便益（自動車走行時のフラストレーション軽減便益）などもあるが、手法として、アンケート調査等が必要であり、現時点で取組めていないのが現状である。 今後、このような効果も評価できるように取組んで参りたい。
	事業全体の便益が上がっている要因は如何か。	費用便益分析マニュアル改定による原単位上昇が要因の1つである。
	原単位はどの程度上がったのか。	時間価値の原単位としては、車種別に、例えば乗用車であれば6%程度、普通貨物車であれば3.3%程度の増加割合である。
	残土処分場の変更について、当初のA処分場で地権者と難航した理由は何か。また変更箇所（B・C処分場）は、当初処分場のような調整難航は無いと考えてよいか。	当初地権者とは合意に至っていたが、その後の相続者との折り合いがつかなかったのが理由である。B・C処分場はそういった問題は生じない。
	ナフサとアスファルトは、同じく原油精製過程から生産されるが、ナフサの価格が1.5倍程度になっているなか、アスファルト混合物の上昇は緩やかである。ナフサと同様に価格高騰しないのか。もしくは今後の物価上昇に反映されるのか。	R8.4時点であるため、中東情勢は反映されておらず、今後も上昇する想定である。
	飯喬道路の作業ヤードの変更について、大型土のうのマニュアル改訂がR5だが、前回のR6再評価でなく、今回のタイミングで増額となった理由は何か。	施工方法の検討に時間を要したためである。

項目	意見・質問	回答
(一括審議) 一般国道 1 号 富士由比バイパス	(意見なし)	
(一括審議) 一般国道 1 号 関バイパス	5 年間で事業進捗率が 1 % 程度の増である理由は何か。	周辺の開発状況の情報収集等をしつつ、交通量等の調査を実施しながら対策の検討を行っているところであるため。
(一括審議) 一般国道 2 1 号 可児御嵩バイパス	事業進捗率が下がっているのは、事業費全体が増額になった影響によるものか？	その通りである。
(一括審議) 一般国道 1 5 3 号 豊田西バイパス	5 年間で事業進捗率が 1 % 程度の増である理由は何か。	豊田南バイパスの R8 年度開通予定など、周辺ネットワークの整備による、交通流動の変化を見極めながら、対策の検討を行っているところであるため。
(一括審議) 近畿自動車道 伊勢線 名古屋 環状 2 号線(名古屋西～飛島)	地盤変動等により生じた建物等の損害の具体は如何か。原因は設計段階の見落としであるのか。他方、施工に起因するものだけであれば、施工者が過失を負うべきものではないのか。	家屋等のひびわれ等の主張をいただいている。いずれも事業との因果関係を確認し、事業が原因である場合は、丁寧に対応を行っているところ。 設計や施工に不備があったわけではなく、建設工事には振動等何かしらの形で近隣の家屋等に影響を与えてしまう可能性があるため、それらについて補償を実施している。因果関係や補償範囲の妥当性、補償額について相手方と協議をしている。公共事業であるため相手の言い値ではなく、基準に基づいた補償額を算定・説明するが、納得いただける方と、調整を継続している方がいる状況である。
(事後評価) 一般国道 1 9 号 桜沢改良	(意見なし)	
(報告) 狩野川直轄河川改修事業	(意見なし)	