

中部地方整備局事業評価監視委員会（令和８年度第２回）

議 事 概 要

１．日 時 令和８年８月２６日（水）１０：００～１２：００

２．場 所 桜華会館 ４Ｆ 松の間

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

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

○中部地方整備局

西村局長、貫名副局長、渡邊副局長、井上企画部長、小倉建政部長、
高畑河川部長、安谷道路部長、寺田営繕部長、鈴木用地調整官、
加賀谷港湾空港部長

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）
- 一般国道１号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路
- 一般国道４１４号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）
- 一般国道４１４号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）
- 一般国道４１４号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）
- 一般国道２３号 岡崎バイパス
- 一般国道２３号 蒲郡バイパス
- 一般国道２３号 豊橋バイパス
- 一般国道２３号 豊橋東バイパス

２）報告

【河川事業】

- 櫛田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19号 瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）	・・・了承
一般国道19号 瑞浪恵那道路（恵那工区）	・・・了承
一般国道1号 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路）	・・・了承
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 天城峠道路（月ヶ瀬～茅野）	・・・了承
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅱ期）	・・・了承
一般国道414号 伊豆縦貫自動車道 河津下田道路（Ⅰ期）	・・・了承
一般国道23号 岡崎バイパス	・・・了承
一般国道23号 蒲郡バイパス	・・・了承
一般国道23号 豊橋バイパス	・・・了承
一般国道23号 豊橋東バイパス	・・・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。

【河川事業】

櫛田川直轄河川改修事業	・・・報告
-------------	-------

3) 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
第1回事業評価監視委員会資料の訂正について	誤りの要因や再発防止について説明いただいたところ。チェック体制の強化に努めていただきたい。 今回の誤りに事業継続の可否判断に影響するような大きなものは無かったが、十分に注意をいただきたい。	
一般国道19号瑞浪恵那道路（瑞浪～恵那武並）、（恵那港区）	建設資材単価のように下落している項目がある場合、使用数量によって総額への影響が異なるため、全体として、増額と減額どちらに影響しているのかが不明である。 今後の説明にあたっては、価格が下落している項目がある場合、影響が分かるように説明方法を検討されたい。	単価変動の影響については、代表工種における数量を用いて算出しており、その結果を全体事業費の増減額に反映している。 今回は、鋼材単価の下落による減額分よりも、コンクリート単価の上昇による増額分が大きかったことから、結果として全体事業費は増額となっている。
	コスト縮減について、今回の取組は当初段階から見込めなかったのか。 DB（データベース）化等により過去の事例やノウハウを共有する仕組みがあれば、当初から見込むことができたのではないか。	機能補償が原則のため、地元に対して現状より利便性や機能が低下する案を当初から提示することは難しい。そのため、関係市との協議や地元住民との合意形成を図った上で、今回のコスト縮減案を採用したものである。 過去の事例については、現在DBのような形で一覧化してはいないが、適宜事例の共有は行っている。今後は、より容易に情報へアクセスできるよう、事例のDB化について検討していきたい。
	コスト縮減方策は、恵那市が譲歩したという認識でよいのか。	相手方の道路管理者としても、函渠を1基に統合することで維持管理費の削減が期待できることから、利用状況も踏まえた結果、函渠の統合に至ったところ。

項目	意見・質問	回答
	P12において、※で記載されている「下落した建設資材も増額に考慮」とはどのような意味か。 軽油価格は大きく下落しているが、今後は上昇が想定される。単価評価は月次単価によるしかないのか、より平準化した算定方法はないのか。	単価が下落した資材も含めて、実際に施工する構造物の数量に基づき、全体事業費を算出していることを示している。 資材価格については、実際には業者が調達時点の価格が反映されるため、ご指摘のとおり毎月変動するものである。その価格変動がどのように事業費へ影響するかについては、価格上昇分の取扱いに加え、多種多様な資材を使用していることから、算出は複雑なものとなっている。 一方で、現状の説明では分かりづらい面もあるため、資材価格変動の影響について、分かりやすくマクロに示せるよう検討していきたい。
	初期調査の段階では十分なデータが得られていないことは承知しているが、土岐砂礫層の脆弱性やスレーキング特性については、より早い段階で把握できなかったのか。 同様のリスクは他事業においても発生する可能性があることから、今回得られた知見や検証結果については整理し、今後活用できるように取りまとめておくべきである。	当該箇所については、代表的なボーリング調査結果を基に一般的な対策工法で計画していたが、崩壊を踏まえてより詳細な調査を広範囲に実施した結果、今回のメカニズムが明らかとなり、対策工法の見直しを行ったものである。
	事故件数について、正面衝突事故が比較的多く発生しているが、瑞浪恵那道路の整備によって、これらが改善されるのか説明されたい。	現道は対面通行であり、中央分離帯も設置されていないことから、交通量が多い状況下では正面衝突事故のリスクが高い。 瑞浪恵那道路の整備によって、交通が転換することにより、現道の交通量が減少することで事故件数の減少に繋がると考えている。
	河川周辺のように代表性の担保が難しい箇所については、調査計画の段階でどのように代表性を考慮しているのか。	複数箇所で地質調査を実施しているが、地質の成り立ちや分布状況等を網羅的に把握するまでには至らなかったところ。今後は全体を見た上で、より効率的な地質調査のあり方を検討していきたい。

項目	意見・質問	回答
一般国道 1 号、414 号 伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路、天城峠道路(月ヶ瀬～茅野)、河津下田道路(Ⅱ期)、河津下田道路(Ⅰ期)	河津下田道路(Ⅱ期)の部分開通によりアクセス性が向上したことで、日帰り客が増加したとの説明があった。これは一定の効果として評価できる一方で、宿泊業に対してはネガティブな影響とも捉えられかねない。 地元の観光業界や宿泊事業者から意見や懸念は寄せられているか。	ご指摘のとおり、日帰り客が増加すれば、宿泊客が減少するという印象を受けるが、本地域は静岡県内でも宿泊需要が特に高い地域であり、観光客数では県全体の約 28%だが、宿泊者数では約 55%を占めている。 このことから、本地域は宿泊観光地として高いポテンシャルを有しており、宿泊需要を維持した上で、新たな日帰り需要が付加されるものと考えている。 なお、観光業界や宿泊事業者からは、特段の意見や懸念は寄せられていない。
	天城峠道路の事業進捗率がこの 2 年間で変化が無いが、用地買収が難航しているなど、事業進捗に影響を及ぼす特別な事情があるのか。	特殊な事情があるわけではないが、本路線は山岳部を通過するため、トンネルや橋梁等の構造物が多くなる特徴がある。 このため、調査・設計に当たっては、地形や地質条件を十分に把握し、可能な限り構造物の規模や数量を抑えることが重要となる。 現在は、将来的な手戻りが生じないよう、慎重に調査・設計を進めているところである。 なお、用地買収については、現時点で難航が想定されるような事象は承知していない。
	時間信頼性向上便益が約 2,500 億円と非常に大きく算出されている。 これは、現道区間において慢性的な混雑や所要時間のばらつきが大きく発生しており、本道路の整備によってそれらが改善されることで、大きな効果が見込まれるという理解でよいのか。	その通りである。 特に効果の大きい部分供用①については、東駿河湾環状道路の暫定供用時であり、当該路線がある市街地部は主要渋滞箇所が連続し、慢性的な混雑が発生している。 このため、本道路の整備が時間信頼性向上に大きく寄与するものと見込んでいる。

項目	意見・質問	回答
	p. 21 の一番下に記載されている事業費増 369 億円について、表内の数値の差分と一致していないように見えるが、その理由は何か。	実際の事業費増額と B/C 算定に用いる事業費は異なる。B/C 算定では、過去・将来の事業費を評価時点の価値に換算するため、将来の工事における B/C 上の事業費の増分は、社会的割引率や GDP デフレータを考慮すると、実際の事業費増分より低くなるものである。
	p. 15 の当初のボーリング調査箇所数は少ないように見受けられるが、調査計画としての合理性はあったのか。 また、調査箇所で確認された地質状況が周辺へ広がっている可能性については、当初の段階で想定していなかったのか。	当初は、地質調査結果を総合的に評価し、変質帯の分布範囲を想定していたものである。 一方で、その後の工事によって、当初の想定を超えて変質帯が確認された。
	全体事業の評価において算定している B 及び C には、月ヶ瀬～河津七滝間の調査中区間も含まれているのか。	調査中区間については、B/C の算定対象に含まれる区間と含まれない区間があり、ご指摘の区間は、算定対象に含まれている。
	酸性土の処理方法については、専用の処理施設を建設するのか、既存のプラントで処理するのか。	より近距離で処理・処分できる方法について検討を行っているが、新たに処理施設を整備することは容易ではない。よって、既存の処理施設を活用することとしており、現在は横浜市内の処理施設まで運搬して処理を行うこととしている。
	今回の事業内容の変更に伴い、事業期間についても延伸を見込んでいるのか。	今回の事業内容の変更に伴う事業期間の延伸は見込んでいない。

項目	意見・質問	回答
	本路線は半島の背骨に当たる路線であり、防災機能の確保において非常に重要な役割を果たすものとする。 特に能登半島地震を踏まえると、高規格道路が果たす役割の重要性を改めて認識したところである。 災害時における緊急輸送や物資輸送、復旧活動のオペレーションを支える基盤として、本路線の整備意義は非常に大きい。 そのような効果を数量的に示すことは容易ではないが、防災機能の重要性については、より積極的に強調していただきたい。	ご指摘のとおり、能登半島地震の教訓を踏まえると、半島地域はアクセスルートが限られており、災害時には外部からのアクセス確保が大きな課題となる。このため、本事業は防災上極めて重要な道路であると認識している。 防災・減災や災害対応を支える基盤としての役割について、より理解していただけるよう、効果の発信や説明に努めていきたい。
一般国道 23 号 名豊道路 岡崎バイパス、 蒲郡バイパス、 豊橋バイパス、 豊橋東バイパス	生コンクリート価格の推移がこれまで説明された事業と異なっているように見受けられるが、その要因は何か。	建設資機材単価の動向については、地域性に加え、需要と供給が影響しているものと考えている。 一方で、現時点では価格変動の要因を十分に把握できておらず、分析に必要な情報も不足している状況である。 引き続き情報収集を進めるとともに、価格動向の要因について分析を深めてまいりたい。
	名岐道路が将来道路網に追加されたとのことだが、道路網条件の設定に当たっては、今回の道路との接続関係を踏まえて対象路線を決定しているのか、それとも別の考え方によるものなのか。	R22 時点の道路ネットワークを想定した上で交通量を推計している。 今回は、名岐道路が令和 7 年度に新規事業化されたことを踏まえ、将来の道路ネットワークに追加したもの。 なお、推計は接続路線のみをベースとしているのではなく、広域的な道路ネットワークをベースに実施している。
櫛田川直轄河川改修事業	特になし	

項目	意見・質問	回答
一般国道 1 号、 414 号 伊豆 縦貫自動車道 東駿河湾環状 道路、天城峠道 路(月ヶ瀬～茅 野)、河津下田 道路（Ⅱ期）、 河津下田道路 （Ⅰ期）	日本の一般的な土壌は酸性土 であるため、普通土という記載は 誤解を招く。それを考慮した記載 としていただきたい。	資料中は、PH の基準不適合土壌 を酸性土と表現しており、それ以 外を普通土と表現していたが、普 通土の表現について、資料中に以 下のとおり追記する。 ※本資料では、基準不適合の酸 性土と区別するため、それ以外の 土壌を「普通土」と表現している。