

平成22年度 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成22年10月4日（月）13：30～16時30分

2. 場 所：富山河川国道事務所 3階 大会議室

3. 出席者：

委員）玉井委員長、石黒委員、川邊委員、古田委員、松本委員
整備局）局長、次長、企画部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長他

4. 審議案件

1) 河川事業の再評価

・ 梯川直轄河川改修事業

2) 地すべり事業の再評価

・ 直轄地すべり対策事業（芋川地区）

3) 道路事業の再評価

- ・ 国道8号 白根バイパス
- ・ 国道8号 富山高岡バイパス
- ・ 国道359号 砺波東バイパス
- ・ 国道159号 金沢東部環状道路

4) 港湾事業の再評価

・ 敦賀港 鞠山南地区 国際物流ターミナル整備事業

5. 審 議

1) 河川事業の再評価

■ 梯川直轄河川改修事業

（委員）

現時点での進捗率はどのくらいですか。

また、総費用の481億円には、現時点までの費用と今後の8年間の総費用の382億円及び、その後の10年間の費用が含まれているということですか。

（整備局）

昭和57年から平成22年までの総事業費は約160億円ですので、全体では約1/3の進捗となり、今後の8年間では約半分の進捗となります。

また、総費用には現時点まで、今後の8年間、その後の10年間が含まれています。

（委員長）

総費用（C）の算出の記載で、重点改修区間全体の総事業費が489億円と、当面8年間の事業の総費用の382億円と違っていますが、どういう事ですか。

(整備局)

総費用については、総事業費を現在価値化したもので平成22年時点での金額で記述しています。総事業費の489億円は昭和57年から平成44年までの費用となっており、これを現在価値化すると461億円となります。

(委員長)

総事業費と総費用の関係になりますが、総費用とは総事業費を現在価値化したものということですか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

はん濫シミュレーション結果の記載があり、解析による被害額の減少というのが便益につながると思いますが、1)費用対効果の算出の便益額と違っていますが、その差はどこからきているのですか。

当面の事業改修前後の氾濫解析も示して有りますので、当面の8年間の事業計画と関係しているものだと思います。

(整備局)

2)はん濫シミュレーション結果については、昭和34年8月洪水を想定した氾濫被害の程度を表しています。1)費用対効果の算出では、便益の年平均被害軽減期待額について、様々な確率規模の洪水でシミュレーションを行い、年平均での被害額を積み上げた総便益であり、重点改修区間全体であれば11,953億、当面8年間の事業であれば6,572億円という値となっています。

(委員長)

2)はん濫シミュレーション結果は、昭和34年規模の1洪水に対する被害額とはん濫域を示しているということですか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員)

洪水被害を受けやすい地域で、非常に長い年数に渡って堤防整備等を行っているわけですが、洪水調節池などの整備手法が可能であれば洪水調節池で、早期に治水効果が出てくるのではないですか。

(整備局)

洪水調節施設については、平成21年3月から検討を進めている河川整備計画の中で、既存ダムの再開発による有効活用なども含め、検討しているところです。

(委員長)

それらの検討内容が、今回の事業費等にどのように反映されているのですか。

(整備局)

今回は河道の1 km～7.6 kmの下流区間を対象に検討をしており、調節池などの整備については重点改修区間の整備メニューには有りません。

(委員長)

委員の主旨としては、重点改修区間での新たな事業施策は今後もあまり考えられないが、それより上流部の対策では可能性があるという事ですか。

(委員)

上流での調節池等の整備より、下流への治水効果も発現するのではないのでしょうか。

(委員長)

堤防の整備において、上流で対策を行えば計画流量も変わりますので、それが堤防の整備等にどう反映しているかという事だと思います。

(整備局)

梯川の河川整備計画については、調節池とか他の様々なメニューも含めて、コスト的に最も有効な手段となるよう、今後も引き続き検討を進めていきます。

(委員長)

それではよろしいですか。今の議論については、対応方針のところにコスト縮減や代替案立案等の可能性の視点が記載されており、現在議論されているという事です。これにより当面の事業の予算等が大きく変わる事はないと思われまますので、対応方針としてはこれです承するということよろしいですか。

ありがとうございました。

2) 地すべり事業の再評価

■直轄地すべり対策事業 (芋川地区)

(委員長)

今後の方針における今後の事業展開についてですが、例えば池谷という地区において、実施済みである優先度Aと今後実施する部分で優先度Cがあります。

この場合は同じ地区なので、最初の部分は優先度が高くて着手するという事は判りますが、優先度Cについて期間を置いて行うのはどのような実施手順なのですか。

(整備局)

優先度については、それぞれの地すべり地域のブロック毎に算定しており、斜面安定解析上、ブロック毎に実施しないと安定解析が出来ないからです。

基本的にはブロック毎の安定度評価となりますので、危ないと思われるAを実施し、その後BとCを実施しますので、中抜けが生じる場合もあります。

(委員)

本事業は中越地震の影響だけではなく、もともと地すべりの多発地域であったという事で、中越地震の発生前から既に様々な地すべり対策事業が実施されており、更にその上で行っているということですか。

(整備局)

地すべり対策については、直轄地すべり対策事業については、平成18年4月から実施していますが、新潟県においてそれ以前から実施しています。

(委員)

現在は直轄事業だけで、新潟県では実施していないのですか。

(整備局)

現在でも新潟県で引き続き実施している箇所もあります。地すべり事業についてはこの他にも農水省の構造改善局、林野庁の所管において、それぞれで事業を実施しています。

(委員)

実施している場所が違うということでしょうか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

今回の直轄事業の対象は緊急的に短期間で行うという事業内容という事ですか。

(委員)

地すべり事業と砂防事業の違いについて説明して下さい。

(整備局)

土砂災害には3つ形態があり、地すべりと土石流(いわゆる山津波と呼んでいるもの)と崖崩れがあります。それぞれ地すべり等防止法、砂防法、急傾斜地崩壊防止法と3つの法律で分類しており、それぞれの法律により危険箇所と危険区域を設定して事業を実施しています。

(委員)

砂防事業は流域管理という観点から、流域単位で議論するという事は理解できますが、地すべり事業は流域全体に影響を及ぼす場合もあるかもしれませんが、一般的には局地的な被害で影響範囲も流域全体に及ぶということはありませんか。

今回の様に個々の地すべり箇所の費用対効果を議論するのではなく、流域全体をまとめて評価するというのは、どの様な考え方からですか。

(整備局)

地すべり事業の対象として19箇所あります。評価については地すべり現象が地形的に見て、ある程度まとまった地区を単位として、事業評価をしております。

実際に地すべり面があり、そのブロックで地すべりが発生している地区をまとめて評価しており、流域の単位での評価とは違うという事です。

(委員長)

芋川の流域で19の地区の標記がありますが、芋川の流域を全体として評価するというのもひとつの例です。19の地区それぞれで事業を行うのが良いのか、例えば④と⑤のブロックを一緒に評価して、本川で対策するなどの代替案的な考え方もあるのではないですか。

(整備局)

芋川流域の中には、新潟県の砂防事業以外に、治山事業や農林水産省事業などの所管の違う事業主体が流域内に内在して行っている状況です。本川において堰堤などを整備する場合、流域全体が国土交通省の所管であれば実施出来ますが、所管が分かれているため、そのような対策が難しく、19箇所毎に対策を実施しているのはそのためです。

(委員)

色々な所管事業をどのように関連付けて調整し、実施しているか伺いたいのですが。各事業間で調整した結果、芋川流域については、19箇所の地すべり事業が国土交通省で実施されると調整されたという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

砂防事業の実施については、通常、国と県とで砂防治山連絡調整会議というものを実施しており、その中で事業箇所を調整の上で実施しています。

(委員長)

何か補足などはありますか。

(整備局)

砂防事業の場合は、災害が発生する降雨を想定して、土砂が雨で流出するというものですが、地すべりの場合は今まさに地すべり現象が起こっているものになります。

芋川流域内で地すべり発生の可能性のある箇所は、地形的にもまだありますが、現在、地すべりが発生している19箇所に絞って事業を実施しているということになります。

(整備局)

芋川流域については、次回第3回目に砂防事業の事業評価を予定しています。

地すべりの現象と砂防の災害が発生するメカニズムは当然違いますので、事象として分けて対策を行っていますが、事業評価に関しては地すべり事業と砂防事業での便益の重複が無いなど、整理してからご説明しないといけないと思っております。

先ほどからのご質問も、その様な意図があるのではないかと考えておりますので、砂防事業の事業評価の際にはその違いが判るようにと説明させていただきます。

(委員長)

次回芋川流域での砂防の説明があるとの事ですので、次回に今の質問の関連について説明をして頂いて、議論をすることにします。

それでは対応方針については、説明があったように現象の特性あるいは局地的な現象に対する対策ということで、地すべり対策事業としては対応方針どおり原案を認めるという事でよろしいですか。

ありがとうございました。

3) 道路事業の再評価

- 国道8号 白根バイパス
- 国道8号 富山高岡バイパス
- 国道359号 砺波東バイパス
- 国道159号 金沢東部環状道路

(委員)

B/Cというのは、比をとってしまえば、実際に便益や費用の数値情報は消えてしまうので、B/Cの数値だけが一人歩きする場合があります。

道路事業4件のうち3件は事業全体のB/Cよりも残事業の値の方が高いが、富山高岡バイパスは、事業全体の値よりも残事業の方が低くなっており、残事業を実施しなくてもよいのではとの議論になる場合があります。また、事業全体のB/Cが高くても、残事業の値が低いため、残事業が終了した時点で事業全体のB/Cが下がる場合もあります。

引き続き事業を進める場合は構いませんが、値だけを取り上げて残事業をやらない判断となる恐れもあり、富山高岡バイパスの場合については、ほとんど完成しているため、その様な場合には残事業の表示は誤解を与えるのではないかと感じます。

(整備局)

全体事業の費用便益比については、残事業を含めた費用便益比で、全体と残事業が独立しているわけではなく、残事業が下がるからといって問題はないと思っています。

残事業の値が下がっても、当事業では2を超える高いものとなっており、残事業も渋滞の著しい箇所であるため、事業効果は非常に高いと考えています。

(委員)

事業が重要だと言う事は理解していますが、全体事業に対する費用便益比が3.6で、残事業が2.2ということは、現時点での状態が3.7とかになっており、残事業実施によって3.6まで落ちるのではと捉えられるという点です。残事業がごく僅かで、残事業に対して90%以上の進捗事業であれば、あまり残事業の費用便益比を考える必要はないと考えています。

(委員長)

現在に至る経緯等ですが、富山高岡バイパスについては、他の事業箇所に比べてかなり特異なところがあると思います。

事業を長くやってきて最後に立体化の部分が2つあるわけで、そのような性格も関係があると思いますので、説明をお願いします。

(整備局)

富山高岡バイパスは、事業化が昭和41年で昭和49年には暫定2車線で完成しています。昭和62年には完成4車線で全線が完成し、この段階で費用便益比が3.7と大きなものとなっています。

その後、下田立体や坂東立体区間でも渋滞が発生し、事業を実施している状況です。

先ほどの説明にもありましたが、基本的には費用便益比が1.0以上出ているので、事業継続の原案としています。

(委員長)

どの段階で事業化の始まりと終わりを考えるかということも、少し関係があるのではないかと思います。この関連で他に何かありますか。

(委員)

暫定2車線で供用している事業がいくつかありましたが、金沢東部環状道路の山側環状については、暫定2車線での効果が示されています。

全線の最終的な完成時の短縮効果については明記されていますが、例えば途中段階の暫定2車線の効果についても示して頂きたいと思います。例えば砺波東バイパスについて、暫定2車線の効果について示してもらいたいと思います。今後の事業の見通しでも状況を見て、全線4車線化に取り組む方針も明記されていますので、暫定2車線での効果が必要と思います。

白根バイパスについては、同時に整備される都市計画道路から新潟市の中心部寄りの部分は、旅行速度もそれほど落ちておらず、交通事故の発生もそれほど大きな事故が起きていないように見受けられるので、今後はバイパスの整備をしないで、この都市計画道路を使って国道8号に入るといった計画はないですか。

(委員長)

金沢東部環状道路のような段階的な効果や、白根バイパスの段階的に計画を変更することもあるか否かというご質問です。

(整備局)

砺波東バイパスも、金沢東部環状道路の様に暫定2車線供用の効果が出せないかという事ですが、基本的に今計画している道路が平成42年時点で、全て完成しているという前提で推計を行っているため、まだ実施中の砺波東バイパスについては効果を示す事が出来ない状況です。

金沢東部環状道路は、平成18年に暫定2車線で完成しているため、暫定2車線の事後評価的な扱いでこのような評価が出来るのですが、実施中の事業で暫定2車線の便益は、今の推計方法だと出来ないということです。

白根バイパスに取り付く都市計画道路については、新潟市のまちづくりのなかで必要な道路ということで新潟市で計画しているもので、国は都市計画道路の整備と調整をしながら事業を実施している状況です。

白根バイパスの現道の部分でも、渋滞の激しいところから優先的に対策を実施し、都市計画道路とつなげることによって、一段階目の効果が発揮出来るものと考えます。

(整備局)

道路予算も厳しいため(費用便益比が)1.0を超えているからといって事業を実施しているわけではないので、途中で計画を変更するという可能性も否定は出来ません。

ただ、白根バイパスに関しては、国道8号の役割としては、やはり長距離交通も多いので計画どおり整備した方が良いと考えています。

(委員長)

白根バイパスの場合は、都市計画道路の完成も含めて便益等の計算をしていますか。

富山高岡バイパスの場合は、かなり前に全線4車線や一部6車線が完成しており、周辺の道路の完成が遅れ、さらにバイパスに集中して渋滞が起こっているということで、すが、計画のなかで少し遅れているという事業もあるし、順調にいった事業でも周辺の道路が想定ど

おりに進んでいない場合もあると思います。

今回の便益は、計算の段階で周辺道路が全部終わったときにこういう交通量になるという想定で算出されたものですが、事業実施途中で国交省の事業や関係する事業の想定が相違する場合と、周辺の事業で相違する場合の両方があると思います。

その点はどのように反映されていますか。

(整備局)

一般論としては、御指摘の様な事はあり得ると思いますが、将来全ての道路網が整備された時に交差点が渋滞しないというのが判っていれば、整備が終わるまで一時的に渋滞をしても、我慢して下さいとか、暫定的に交差点での右折レーンや左折レーンを工夫するなどのやり方はあると思います。

富山高岡バイパスの下田立体にしても坂東立体について、最終形は平成42年の交通量推計で、その時には今都市計画決定されている道路が全て完成しているという前提であり、周辺の道路の整備が遅れているために、国道8号の交差点に交通が集中しているという想定ではありません。将来にわたり渋滞があるので、立体化が必要だという事を確認したうえで、都市計画変更を行い、事業を実施している訳です。

(委員長)

平成17年と今年度と2回の結果があるわけです。平成17年と平成22年の実績の結果がありますので、予測値と実績値との比較し、それによってどの点を修正しなければいけないのか、何がわかったのかという点を組み込んで再評価していく必要が有ると思います。

金沢東部環状道路の整備により、バス路線が新しく開設されたという結果が示されました。これは整備により5年の間で起こった社会情勢の変化で、きちんとデータを整理していくことにより、整備により何が起こり、どの様なメリットが発生するかの整理が可能になると思います。

富山高岡バイパスの場合は、昭和41年度からの事業化で40年間位実施しており、その間で知り得た結果をいかに整理するかということをし少し考えて頂くと、先ほどの質問に対しても、かなり明瞭に答えが出る部分もあると思います。

(委員長)

それでは道路事業の4件ですが、それぞれ少し事情が違う点も議論の中でも出てきました。現在の評価手法では整備状況等を踏まえた算定が出来ない課題などがあり、今後の課題ではあると思いますが、現在の評価の枠組みでは事業継続の判断というのは妥当であるという事でよろしいですか。

ありがとうございました。

4) 港湾事業の再評価

■敦賀港 鞠山南地区 国際物流ターミナル整備事業

(委員)

便益計測については、マニュアル通り評価されているのですが、代替港湾である名古屋港を利用した輸送コストの削減について計算しています。そうではなくて、敦賀港を利用したら例えば埠頭が渋滞したり、荷役の沖待ちが発生するとか、その部分の発生する費用を比較して便益を評価するような方法があるのではないかと思います。

今の方法だと平成22年以降は全て名古屋港から経由した場合の輸送コストの削減便益を計算しているのだと思います。新しい埠頭に移転しなければ、敦賀港の現状の施設は残っ

ているので、全量を名古屋港に持っていったという前提で削減便益を計算している場合は過大な便益となります。輸送コストをもってしか便益が計算出来ないという評価以外に、便益の計算のやり方があるのではないかと思います。

(委員長)

輸送量については、現施設が残っているという前提で考えており、増えた分についてだけ算定をしているという事ですか。

(整備局)

将来貨物推計値の外貨RORO船貨物の図で説明しますと、敦賀港における57万tのコンテナ推計については、福井県や滋賀県から現在発生している貨物のうち、敦賀港に近く利用が見込まれるということで、将来的に57万t発生すると推計しています。

敦賀港については、過去に最高で30万t扱った実績がありますが、その時は空コンテナをわざわざ対岸の方に運搬して仮置きするなど、非常に高いコストを払いながら使っていました。

今回、効率的なものを整備することにより、利便性が向上し、コストの削減につながるという事で、30万tの他に27万tを滋賀県や福井県内で利用が見込まれるので、敦賀に近いエリアの貨物も推定しています。

RORO船の荷役は、テレビ用のガラスなどの36万tであり、荷役者にヒアリングを行った結果、敦賀港を利用することによって計上しております。

これらの荷役は大阪港より敦賀港を使った方が非常に近いということで、現在週2便を敦賀港から利用しておりますが、将来的にはもっと利用が進むと思います。

(委員長)

外貿RORO船の場合は需要地は長浜が中心だということですね。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

量自体は現状の施設の能力は除いて新規に増える部分に対しての比較という事ですね。

(委員)

今説明があったようにコストが高い場合でも敦賀港以外を利用しているので、ヒアリングによる将来貨物推計は適切で合理的であるということですね。

(整備局)

そうです。

(委員)

新規荷役の将来貨物推計は判りましたが、名古屋港からの代替輸送コストによる便益計算以外に、算定方法は考えられないのですか。

マニュアルに基づいて検討してのことだと思いますが、他の手法についても今後は検討出来ないですか。マニュアルの想定が適切でないと思われるケースもあり想定根拠が明確ではない場合も有ると感じます。

道路整備の場合は、渋滞による時間短縮も便益計算しており、類似の考え方で評価出来る

のではないかと思います。

(委員長)

道路の時間短縮便益やその他の考え方で類似事例を、港湾関係にも適用できないかというご意見ですか。その点いかがですか。

(整備局)

今回の場合、港湾施設の完成を見込んで30万tという取扱い量を設定しています。

それ以上滞貨が発生するようだと他の港(代替港)を使わざるを得ないという実態に近い考え方で事業評価をしています。

ただ、混雑による問題点は当然ありますので、今後何らかの形で定量化が出来ないか我々も少し研究してまいりたいと思っております。

(整備局)

敦賀港のライナー系の貨物で言えば、多少は名古屋港に行ってしまうという想定をして、現実に近いもので計算をしています。

今回の30万tについては、過去に一度実績があり、これを限界として設定したのですが、それ以上の貨物が来ても取り扱えないため、その分は他の港に行かざるを得ず、その時に一番近くてありそうなケースが名古屋港ということで便益計算を行っています。

また、もう一方で委員よりご指摘のあった埠頭の混雑で、コストがどれだけかかっているかについて直接計算をするべきではないかということですが、埠頭で相当複雑な荷役をやっているなかで、コストが具体的にどうなのかということは、実はまだ予測の計測がきちんと出来る状態になっていません。

そこは今後検討を進めさせて頂いて、どれくらいのコストが解消されますというような事が提示出来るようにさらに調査を続けさせて頂ければと思っております。

(委員長)

残っている事業は防波堤の延伸と上屋の建設という事ですね。

便益の算定については、より正確な見積もりが可能になる方法があれば、そちらの方の採択も含めて努力をして頂くという事が重要であるという委員会の認識であると思っております。

結論ということでは事業継続ということではよろしいですか。ありがとうございました。

なお、資料9(県知事意見)については事業継続が問題があるというような意見はなく、実施にあたっての留意事項ですので、委員会としては内容を議論しなくてもよいと思っておりますがいかがですか。

はい。それでは審議の方を終了させて頂きたいと思っております。