

平成23年度 第1回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成23年7月19日（火）13：30～15：40
2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室
3. 出席者：
委 員）大川委員長、石黒委員、川邊委員、武田委員、長谷川委員、古田委員、
細山田委員
整備局）局長、副局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
港湾空港部長、営繕部長、用地部長他
4. 審議案件
 - 1) 河川事業の再評価
 - ・手取川直轄河川改修事業
 - ・庄川直轄河川改修事業
 - 2) ダム事業の再評価
 - ・利賀ダム建設事業
 - 3) 道路事業の再評価
 - ・国道7号 万代橋下流橋
 - ・国道7号 栗ノ木道路路
5. 審 議
 - 1) 河川事業の再評価
 - 手取川直轄河川改修事業
 - 庄川直轄河川改修事業
 - 2) ダム事業の再評価
 - 利賀ダム建設事業

（委員）

手取川の資料 P21、庄川の資料 P28 を見ると、当面の事業整備の B/C を算出する際に手取川では 1/20 確率、庄川では 1/10 確率で被害を想定していますが、なぜ違いがあるのでしょうか。

（整備局）

庄川と手取川では確率規模は違いますが、その時点の整備水準を踏まえた上で精度良く B/C を算出するため、6 ケースの確率規模で算出しており、手取川では 1/10 では被害程度を視覚的に明示できなかつたので 1/20 で表現しています。

(武田委員)

B を算出する際に 1/10 と 1/20 では結果が違うことになると思いますが、その時々で表現がよく表れるような方法としているということでしょうか。

(整備局)

はん濫計算のケースは、手取川様式集 P23、庄川様式集 P27 にそれぞれ計算したケースがあります。手取川降雨規模で 11.1 からスタートし 1/20、1/30、1/50、1/80、1/100。庄川は 1/7.6 から 1/10、1/30、1/50、1/80、1/100、1/150 で計算をしています。通常 6 ケース以上計算し、必ずしもこの降雨規模とは決まってはいませんが、最大の規模としてそれぞれの計画の 1/100、1/150 としています。

(委員)

手取川の方の流域内人口の 3 万 8 千人とありますが、資料 P25 で 27 万 7 千人になっていますが、この数字の差について教えていただきたい。

(整備局)

手取川の P1 で流域内人口約 3 万 8 千人は、手取川流域図のとおり、手取川の流域は扇状地に出てから、いわゆる川の分水嶺的に見ると、細く狭く海まで達している人口が 3 万 8 千人。洪水が起きた場合は広く洪水が流れて行きます。特に扇状地は広いため、想定はん濫区域内の人口は大きくなっています。これは手取川の特徴です。

(委員)

手取川の今後の事業に河口部の河床掘削に関連することですが、手取川の上流には白山があり土砂の供給が多いと思いますが、下流部に流れてくる土砂の堆積状況はどうでしょうか。

(整備局)

河床変動の状況について定期的に測量しており、近年は安定している状況にあります。

(委員)

今後、維持管理費により掘削しなければならないような状況ではないのでしょうか？

(整備局)

河床掘削は、現地の状況を確認しながら実施していきます。今回の B/C 算出にあたっては、維持管理による河床掘削については見込んでおりません。

(委員)

安全安心という面からは、この委員会というよりは整備局が、国民の皆さんにこういう安心安全を確保するためにやっていますということが最終的なことだろうと思う。公共事業はこういうことを目標としてやりますということを加重平均で国民に示すという場合

に、今回の津波等を踏まえた際にどういう説明が一番納得するかということを考えて行かなくてはいけない。現状評価はこれで良いと思いますが、今後どのような方針で説明するのか聞きたい。

(整備局)

河川整備基本方針及び整備計画があり、その中のハード対策としては、手取川は 1/100、庄川は 1/150 に対応した整備をしていくため、それ以外にソフト対策として、観測体制の強化や避難のあり方も含めて、計画規模を越えるものについて対応していくことで地域の方々に対して説明している状況にあります。また、地球温暖化の傾向にあるため河川事業はその分野において比較的議論はされている傾向にあります。

(委員長)

一般の方から見ると、例えば先ほど紹介のあった昭和何年の大洪水では十分耐えられますが、それ以上が来たらソフト対策によりなるべく被害の出ないという、そういう説明が一番わかりやすい気がする。全てダメになるのではなくて、その整備がきちんとしていけば被害は小さくなるのではないかという、その見通しを示してくれるということが今後のやり方なのではないでしょうか。ただ大丈夫といっても自然の猛威には耐えられない。ただいわゆる想定外の言葉は使えませんから、そういうことを念頭に整備を進めて、被害は軽減されるということをぜひ説明していただければと思います。

(整備局)

今委員長のおっしゃった通りで3月11日のあと日本海沿岸でも津波対策はどうあるべきかという議論をしています。今の計画を上回る物についても当然考えるべきところではありますが、今の事業評価の計算の中では最大値いわゆる計画規模を設定しています。その上は、まったくあり得ないことではなくて、これからの他の施策を示すときはなるべくそういったものを踏まえて対応して行きたいと考えています。

(委員)

庄川と利賀ダムの関係で利賀ダムが未完成のまま、庄川の河川改修が進むと、B/C はこのままで良いのでしょうか？

(整備局)

庄川の資料 P18 に、2 段書きで B/C を示しています。上の段は B/C はダムの費用効果は入っていないものです。一方で下段はダムの含まれたもので算出した B/C として、河川改修のみとダムを含めたもの 2 通りを算出しています。

P26、P27 のはん濫シミュレーションはダムがない場合のものであり、ダムがある場合は左岸側のはん濫区域が軽減されることで考えています。

(委員)

利賀ダムの対応方針(原案)としては、新たな段階に入らず現段階の事業を継続する訳ですが、現段階と言うことは本体には入らないけど取付道路の建設を進めることを提案しているわけですね。検証作業をしている段階で、ダム本体の中止という可能性もあります。その場合にダムへの取付道路を肯定するということはむしろ無駄なものをここで認めたことになりはしないかということが懸念されます。私としてはこの点は承服しかねると申し上げます。

(整備局)

予断なく検証しているところです。現在、生活再建段階の工事用道路の工事をしていいますが、工事用道路かつ国道の代替機能も有しているものであるため原案として現段階を継続することは妥当と提案したいということです。

(委員長)

仮にダム本体が中止ということになると、今やっている工事は無駄になるのでしょうか。

(整備局)

工事用道路は国道471号のバイパスになるものであり、工事用道路よりも幅員が広がる分については道路管理者である富山県がアロケーションで費用を負担して一緒に作っているものであります。もしダムが仮に中止となった場合でもこのバイパスは、費用の出し方は変わりますが、何らかの形で誰かが整備していかなければならないものです。全部が全部と言いませんが、ほとんどの道路は無駄にならず誰かが引き継いでやることになるという理解をしています。

(委員)

その趣旨であれば道路の部分のみについてB/Cを算出して評価とすべきではないでしょうか。

(整備局)

利賀ダム資料P12に事業進捗状況があるが、現在の段階から新たな段階に入らないということが今の検証で、現段階とは何年も前から3,4,5工区は現段階としてやっております。全国の検証ダムでも継続的な工事として最低限のものは実施しています。検証が終わって判断によっては継続か中止になると思います。

(委員)

道路単独の事業評価については、先ほど話がありましたが、富山県の予算が入っています。471号バイパスとしての事業評価が8月1日に予定されています。

(委員)

県の事業評価の結論を聞く前にここで結論をだすことになるのでしょうか。

(委員長)

ダム事業についてはそういうことですね。地元としては事業を早くやって欲しいという方もおられると思います。もちろん反対する方もいらっしゃると思います。

(委員)

事業全体についてですが、例えば、ダムにより家屋が移転したり、水没により一つの街が違ふ新たなまちに生まれ変わることが起こっていきます、安心安全なまちにしていきたいという住人の願いをかなえるための工事と認識しています。その他に安心安全以外に新たなまちづくりへの貢献、付加価値のような効果を評価するような評価軸を国として持っているのか伺いたいと思います。やはり住民参加型の街づくりワークショップのお手伝いをしたりする中では、まちに対する期待や役割を住民が十分に話し合っただけで整備計画などを作っていくと思いますが、そういった中で街づくりの視点からの事業の評価があっても良いかと思っています。

(整備局)

事業評価の視点で、例えば手取川の資料 P25 対応方針の事業の必要性に関する視点というところで、災害時における自治体や地域の避難誘導體制等について方針としております。まちづくりの関係では河川環境整備事業はCVM等の手法でB/Cを出しております。まちづくりという視点ではそのような評価をしています。手取川では資料 P25 で地域の協力体制や資料 P23 で地域の協力体制ということで記載しております。

(整備局)

例えばダムでは、自然が大きくつぶれてしまうと思われる方もいるが、ダムができると湖ができて地域の観光資源になる。ダムから放流すると下流ではいわゆる水なし川のような川が復活して鮎などの魚の遡上が増え地域の資源になる。各々の便益を正確に出すことが非常に難しいため、そこは文書で表現しています。これは我々の課題だと思っており、なるべく正確な便益を出したいと思っています。ぜひご指導ありましたらお願いしたいと思います。

(委員)

私は、利賀ダム建設事業監理委員会の委員であり、評価に携わってきたところであります。政府が政策の転換による検証で再精査するということですが、今回の事業自体の評価まで踏み込んで変えるということではないと思いますので、決して擁護している訳ではないですが評価自体はこれでよろしいと思います。

(委員長)

提案していただいた内容で進めていけば良いということにさせていただきたいと思いま

す。

(委員長)

委員の本体工事が確定していない段階で、現在の段階において無駄となる工事が無いのか懸念されるという意見があったことを、先ほど私がまとめた方針の上で、議事録に残すということによろしいでしょうか。

3) 道路事業の再評価

■国道7号 万代橋下流橋

■国道7号 栗ノ木道路

(委員)

大事な道路であることは良くわかります。栗ノ木道路は事業化された紫竹山道路と両方合わせた効果も出していますが、どうして一緒に評価できないのか、そういうルールがあるのか教えてほしい。

(整備局)

今回の対象は栗ノ木道路が対象となっていますので、計算の条件として栗ノ木道路があった場合とない場合を比較して算出したものです。道路の構造として紫竹山道路と一連でつながるものですから、今回参考までに合わせて算出しました。

(委員)

別々の事業ということで参考で算出されたということですが、どうして当初より一体的に事業とならなかったのでしょうか。最初から想定されていたことではないのでしょうか。

(整備局)

栗ノ木道路は新潟駅周辺の連続立体事業との用地買収を一緒にやった方が効率がよいということで、その分だけ早めに事業化したものであります。

紫竹山道路の事業化により本来のあるべき姿に戻ったと思います。今回は栗ノ木道路の事業評価とさせていただきますが、次回以降は一体的に評価するようにしたいと思います。

(委員長)

他に意見はないようですので、道路事業の2件について対応方針原案で示されており継続したいと思います。

以上で本日の審議を終了させていただきます。