

平成23年度 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成23年9月13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、川邊委員、中村委員、古田委員、細山田委員、宮島委員
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
 - ・荒川直轄河川改修事業
 - ・関川直轄河川改修事業
 - ・小矢部川直轄河川改修事業
 - 2) 道路事業の再評価
 - ・国道8号 魚津滑川バイパス
 - ・国道8号 西高岡拡幅
 - ・国道159号 羽咋道路
 - 3) 港湾事業の再評価
 - ・新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業
5. 審 議
 - 1) 河川事業の再評価
 - 荒川直轄河川改修事業
 - 関川直轄河川改修事業
 - 小矢部川直轄河川改修事業

（委員）

河川事業について、異常時は防災という視点で地域の方が興味ある点と思われませんが、一方で平常時は環境ということに興味があると思われれます。防災に関連する工事と合わせて憩いの場（例えば遊歩道）の整備の点ではどうでしょうか。環境については貨幣換算することは難しいとは思いますが、この河川事業3件において環境に配慮されているものはあるでしょうか。

（整備局）

環境に関しては、改修事業とは別に環境整備事業があり、こちらの事業を採択するときはCVM等の手法により別途事業評価を実施しているところであります。配慮した整

備としては高水敷や管理用通路を整備する際、自治体による上物の設置や、マラソンコースやサイクリングロードとしての活用があります。

(委員)

人口について過去10年間の推移を示してあるが、将来の推定はどのように行い反映されているでしょうか。また、関川で想定はん濫区域内の人口が約3.3万人とありましたが、説明では11万人とされていました。この違いについて教えてください。

(整備局)

人口につきましては、最新のデータを用いてはん濫被害を算出しています。なお、長期的な推定については特に計算しておりません。

(委員)

ということは現状の人口が継続するという考え方ということでしょうか。

(整備局)

はい、将来的な人口の増減は考慮していません。

(整備局)

もうひとつのご質問である、関川の想定はん濫区域内の人口約3.3万人ですが、こちらは、はん濫のブロックを設定して、そのブロック内で直接はん濫被害が及ぶ人口のことであり、地域に住んでいるトータルの人口が11万人ということですか。

(委員長)

この3つの河川については、いずれも対応方針(案)では事業継続ということですが、意義もございませんので当委員会としましても事業継続ということで結論づけたいと思います。

(委員)

はん濫シミュレーションについては各ブロックで1箇所破堤させるとのことですが、なぜそこを破堤させたのかということが説明の中では見えてこない点があります。どんどん破堤させればそれだけ被害は大きくなり便益が大きくなってしまいます。そういうところをもっと詳しく説明された方が良くと思います。この7月の水害でも実際に破堤した箇所がありましたが、そういったところを今後の評価に活かされていけば良いと思います。コメントとしてお話をさせていただきました。

(整備局)

計算上は破堤地点については浸水被害が最大となる地点としてブロック内で1箇所選定しています。ブロック分割は、氾濫形態により定めており、基本的にはブロック間で浸水範囲は重複しません。これらの計算はマニュアルに従ってやっているところであり

ますが、頂いたご指摘はコメントとして承ります。

(委員長)

破堤地点が、きちんところであるということは正確には言い切れないため、いくつか想定して計算していることで説明をいただいているが、一般の人は自分の家の近くが破堤するとなるとなぜと思うはずであるので、もうちょっと上手い説明の方法がないかご検討いただきたいと思います。

(整備局)

先ほど関川の資料 P28 想定はん濫区域内の人口約 3.3 万人とお話がありましたが、確認しましたところ 11 万人が正でございますので資料の訂正をさせていただきたいと思ひます。

(委員長)

わかりました資料 P28 の人口について修正をよろしくお願ひします。

2) 道路事業の再評価

- 国道 8 号魚津滑川バイパス
- 国道 8 号西高岡拡幅
- 国道 159 号羽咋道路

(委員)

国道 8 号西高岡拡幅の残りの 900 m を休止することについて、当初の計画では十分な交通量を見込んで計画されていたと思ひますが、当初の見込みが甘かったという解釈でよろしいか。

(整備局)

当初の事業化後、事業区間に並行して能越道が事業化され供用したことで、西高岡駅口交差点までの拡幅により一定の効果が期待できるということで、ここで事業を一旦休止したいと考えております。

(委員)

当初の計画では能越道は考慮されていなかったということでしょうか。

(整備局)

そういうことです。

(委員)

当初の計画に入っていない能越道ができたので交通事情が大きく変わって必要なくなったということに理解しました。

(委員)

国道 8 号羽咋道路について、交通事故が多いということですが、その原因が分合流が多いという説明でしたが、バイパスが出来たことによりどのように改善するのか。

(整備局)

国道 159 号羽咋道路の事故の形態は、約 6 割が追突、正面衝突が 2 割、出会い頭が 1.5 割となっています。現道では家が並んでおり、夜間などでスピードを出している車が信号交差点で追突しているものです。バイパスは田んぼの中を通過し、見通しが良くなるため追突事故が減ると考えています。

(委員)

魚津滑川バイパスの説明で、拡幅したところとしていないところの境で渋滞・事故が起きるということでしたが、2 車線化後、一部 4 車線化した場合は一時的にこのような現象が生じると思います。このようなものは便益に入っているのか。

(整備局)

モデル的には 4 車線から 2 車線になる区間で点的に発生する事象については便益として考慮しておりません。

(委員)

全体事業の完了と残事業で便益は算出するが、それ以外の途中の段階では便益は出していないので、そういったものは考慮していないということですか。

(整備局)

そういうことでもあります。

(委員)

国道 159 号羽咋道路は、進捗率が 3 %、用地買収に未着手ということですが、コスト増とならないよう進めていただきたいと思います。現時点ではマイナス面が見えていないため評価は難しいのではと思います。

(委員)

国道 159 号羽咋道路で冬期便益とありましたが、教えていただきたい。

(整備局)

冬期便益につきましては、冬期間や冬期でも雪が降った場合に速度の低下がおきます。北陸管内では、冬期は 6 %、さらに雪が降ると 13 %速度が落ちます。速度の落ちることを条件として便益計算しているもので、羽咋道路だけではなく他の事業でも同じ考え方で算出しています。

(委員)

事業を行うことで、冬期の速度低下が解消されるのですか。

(整備局)

バイパス区間も含めて、全部落ちるという仮定のもとで算出しています。

(委員長)

バイパスも冬期は速度が落ちるといふ計算ということでしょうか。

(整備局)

バイパスも含め、便益の算定エリアの中で当該事業の有り無しの差し引いた分が便益になるということです。

(委員長)

道路については4車線と2車線が混ざっていたら早く4車線に仕上げるべきで、また、そうでないと本当の意味の利便性が現れないことですから、速やかに当初の予定どおりにすることが原則と思います。

西高岡拡幅については、0.9km区間が高速道路の関係で当初と交通事情が変わってきたということで、現時点では休止ということでした。そういうことも含めまして、この3件の事業については継続ということとします。

3) 港湾事業の再評価

■新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業

(委員)

この事業を推進していくに当たって、面的防護工法を採用するのでしょうか。

(整備局)

侵食が著しい海岸であり、通常は線的な防護ということで線で守りますが、この地区については対策の組み合わせによる面的な防護が適していると判断しています。

(委員)

その場合に潜堤にするとなっていますが、例えば離岸堤は撤去しないという選択肢はないのでしょうか。離岸堤を含めた上での面的防護はありえないのでしょうか。

(整備局)

潜堤タイプの採用は、景観的な要素も考慮されております。また、今までの経験から離岸堤を置いておきますとその前面が掘られて離岸堤が沈下して崩壊していくことが想定されましたので、今回は潜堤プラス養浜ということで段階的にエネルギーを落とすこ

とが一番安定につながると考えています。

(委員)

コスト的にもそれを維持していくことが大変だということでしょうか。

(整備局)

嵩上げ等の補修コストの発生が考えられます。

(整備局)

ご指摘のとおり場所によっては、頭を海面に出すような離岸堤を組み合わせた工法が適したところもありますが、この場合は潜堤方式が一番適しています。

(委員)

東日本大震災で大きな津波がありましたが、資料では離岸堤が波のエネルギーを減衰するとありますが、今回の地震を受けて設計指針や波力の見直しで構造的にも見直しはないのでしょうか。

(整備局)

波を直接受ける防波堤のケーソンのようなものは見直しの検討がされていると思いますが、今回のような海の中にあるブロック積みものは津波に対する設計の見直しというのは考えていない状況です。

(委員長)

潜堤というのは津波に対しての防御効果はほとんどない。全くないと言うわけではないが、津波のような長波に対してはエネルギーを減らすことにあまり寄与しないものです。

(委員)

侵食は非常に大きな問題ですが、対処療法的に養浜されていますが、もっと根本的な対策、例えばダムを作ったため河川からの土砂供給が減ったこともあるかと思いますが、この事業とは別に対策はできないもののでしょうか。

(整備局)

河川・海岸の施策でいうと総合的な土砂管理を進めています。なるべく水源地から土砂を海岸まで流していくことに努めています。

ただ、例えば50年や100年前に戻すということは、個人的には難しいだろうと考えています。一つは山地の森林の被覆度合についても、昔と比べると良い意味で被覆されており、この要因で土砂の供給量が少なくなっています。このため河川から出てきた土砂をより効率的に貯めるということで今回の面的に防護するということが最良の工法であると考えています。河川からの供給と海岸の面的防護のような対策は併用してやって

いくことが必要であると考えています。

(委員)

資料の表現の問題ですが、河川、道路事業については対応方針(案)にB/Cが記載されていますが、本事業では値が記載されていません。

(整備局)

記述について統一します。

(委員長)

それでは、ご質問、ご意見もないようですので、本事業は当委員会として原案どおり事業継続とします。

(委員長)

本日、河川事業3件、道路事業3件、港湾事業1件の7件について諮りましたが、この中で河川事業では破堤地点の考え方についてももう少しわかりやすい説明が必要というご意見がありました。また、海岸侵食と河川からの土砂供給バランスの話題がありましたが、総合治水という観点ではいろいろ研究がなされているところではありますが非常に難しい問題であることも事実かと思えます。ただ、今回の海岸保全という観点からは面的防護はかなり効果がありそうなことが期待できます。

本日の7件については原案どおり事業継続という結論を得ましたので、よろしく願いいたします。以上で本日の審議を終了します。