

平成23年度 第5回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成23年12月20日（火）13：30～15：50
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、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) 河川事業の事後評価
 - ・ 関川総合水系環境整備事業
 - ・ 小矢部川総合水系環境整備事業
 - ・ 神通川特定構造物改築事業
 - 2) 地すべり事業の事後評価
 - ・ 赤崎地区直轄地すべり対策事業
 - 3) 道路事業の事後評価
 - ・ 国道7号 中条黒川バイパス
 - ・ 国道49号 安田バイパス
 - ・ 国道116号 巻バイパス
 - ・ 国道116号 新潟西バイパス
 - ・ 国道470号 穴水道路
 - 4) 港湾事業の事後評価
 - ・ 新潟港東港地区泊地整備事業
5. 審 議
 - 1) 河川事業の事後評価
 - 関川総合水系環境整備事業
 - 小矢部川総合水系環境整備事業
 - 神通川特定構造物改築事業

（委員）

関川と小矢部川のアンケート調査の回収率が少ない。計算しないと分かりませんが、関川は100世帯中1件、小矢部川は300世帯中1件の回収率です。関川ではコメントはありませんでしたが、小矢部川では回収率が低いというコメントがありました。どの程度回収できれば良いとお考えですか。

(整備局)

今回、環境整備事業の事後評価として2件ありますが、アンケートはCVMによる手法で算出しています。回収率は関川 38.8%、小矢部 30.1%となっています。有効回答数は手引きで、最低 50 票、出来れば 300 票と書かれている中で関川 265 票、小矢部川 194 票です。出来ればという 300 票には達していませんが最低の 50 票を上回っており、数としては足りていると考えています。

(委員)

回収率という観点ではそうですが、アンケートの配布数が基になっている中で、全体の数からみると回答数が非常に少ない。それを対象に今後の計算を進めていくとなるとちょっと少なく感じる。アンケートに答えないということは、興味がないがやっても良いという意見で、逆にこんな無駄なことをしてという意見ではないということで良いかもしれないですが、アンケート数に対して回答数が少ないことが気になります。

(委員)

事前の説明では、マニュアルどおりにやっている中で、関川では 50 円、100 円、300 円、500 円ということで支払い意思額を区切っているが、マニュアルの 200 円と異なっている点については、今後マニュアルに沿ってやっていくということであり、それはそれで良いと思います。アンケート結果の散布図を参考として出していただければと思います。それによりだいたいこういうものということがわかります。標本のサンプルが多い少ないとなった場合、プロットの塊が多いところはこの辺りに落ち着くのではないかと思います。今後の問題かと思いますが、ひとつの意見としましては参考までにプロットした散布図を参考として示していただければと思います。

(整備局)

散布図については、関川の参考資料 P19 で今回のアンケートの回答について整理させていただいており、小矢部川も参考資料 P13 で整理させていただいているところです。

(整備局)

補足させていただきますと、ご指摘のように関川と小矢部川のグラフを見たところ、どちらも似ているところがありますが、どこかに集中しやすいという性質があるかもしれません。事業の知名度や地域での価値によっては、知られてなければ提示額が 0 に近づいたり、逆に多くなることもあるかと思います。CVM の手法は本当に正確なところがわかるのかという悩みを持ちながらやってきていますが、現在のところ最もよりどころとなる手法ですので、これからも良く考え、過去に実施したものも見ながら取り組んでいきたいと思えます。そういう意味でいろいろご意見ありましたらお願いします。

(委員)

今回3件のうち2件が環境整備事業で1件が防災関連ですが、環境整備事業は環境を良くするための事業であり、これに対となる概念が防災だと思います。そのような中で環境整備

事業は防災の観点からは良くなるのか、或いは親水護岸を設けたことで悪くなるのかそのあたりはどうか。

(整備局)

環境整備事業自体は環境を主体に整備していますが、防災の観点では悪さすることはありません。厳密に言うと護岸整備等により治水効果の向上はあるかもしれませんが、今回のCVMの中では評価していません。

(委員)

そういった意味ではその他の効果という扱いとなることで良いか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

いずれもファジーさは否めないがB/Cの指標について2や6を越えるような効果があるという結果がでています。人は身勝手に何も無いときは美しく、親しみのあるものとして欲しいが、一方で防災の関係で何かをする時、災害の直後は良いが、そうでないときは騒音や車両の行き交いがどうかありご理解が得られにくい点が多々あると思いますが、環境整備については見える形で利用価値が高まることでご理解が得られやすいと思います。委員のご指摘もありましたようにアンケートに答えてくれる方は整備されて良かった人が多いと思いますが、また、答えるまでもないけれど良くなったという意識の方もかなりいると思います。もちろん税金の無駄使いという方もいないわけではないが、それは少数の方だと思います。今ほどのご質問のような環境整備事業として防災の観点からも考えられているかと思いますが、一般の方にどこまで意図して工事を実施しているかご理解をいただけるような取り組みも必要ではないかと思います。

2) 地すべり事業の事後評価

■赤崎地区直轄地すべり対策事業

(委員)

動いていた地すべりが、事業の実施により止まったということですが、直轄化で事業を行う前の段階では何らかの対策はなされていたのか。それとも直轄化となってから対策を開始したのか。

(整備局)

S54 から地すべりが動き出したということで、その後、国の直轄事業として実施しています。それ以前については対策を実施していません。

(委員)

効果については十分出ていると思います。例えば、県などがある程度工事を進めていて、手に負えなくて途中から直轄化となった際は、事後評価に県の工事費を総費用に含めて評価をすることになるのか。

(整備局)

具体の事例で言いますと、昨年度の事後評価案件であった滝坂地区については直轄化前の県の事業費も含めています。

(委員長)

地すべり対策の成果がでていると思いますが、関連して、例えばある程度の規模の地すべりについて対策していたが、対策箇所を含めてさらに大規模な地すべりが発生したということがまれにあるが、そのような場合は以前にやった細かな工事を含めて評価していくものか。

(整備局)

ケースバイケースで対応していくことになります。

(委員長)

阿賀野川と 1 セットだから国として速やかにやらなければいけないという判断があったのか。おそらくこれが直接大きな被害が想定されないような山の中では直接国が実施することはないのか。

(整備局)

基本的に、規模が大きくて高度な技術が必要な場合や、実際に地すべりが活動したときに甚大な被害が予想される場合は、国で工事を実施することとなっており、今回は阿賀野川や J R 磐越西線に被害が及ぶなどの甚大な被害が想定されるため、国で事業を実施したものです。

3) 道路事業の事後評価

■国道 7 号 中条黒川バイパス

■国道 49 号 安田バイパス

(委員)

2つの事業とも交通が混雑しているので、整備して良くなったという図式で効果があるということは認めますが、両方とも目的が交通混雑の解消、慢性的な交通混雑の緩和という風になっていまして、両事業をクロスで比較することが目的ではないと思いますが、どちらがより混雑しているのか。混雑している度合いをどう評価するのか。自分が運転している道は感覚的にわかるが、こういうのはどう考えるのか。

(委員長)

おそらく一番のピークを見て、例えば 10 分交通量がこのくらいなどの指標やデータを示せばわかりやすいと思います。そこにお住まいの方はよくわかるが、通過する人にとっては良くなったという程度ですが、従前どういう状況かということを知っていればよくわかるかと思います。

(整備局)

一般論となりますが、今回の事業は S52 事業化ということもありデータが揃っていないところもありますが、現在は 5 年に 1 回の道路交通センサスで、交通量とかピーク時の旅行速度や混雑度が出ていますので、そういったもので比較しています。

(委員長)

気をつけなければならないのは、B/C が中条黒川バイパスでは 1.2、安田バイパスでは 3.0 ですが、何も説明しないで数値だけを見てしまうと、安田バイパスの方が効果あったという論理で数値が一人歩きする懸念があります。事業を継続するか否か、新規に事業化するか否かという時には B/C という指標は意味あるが、数値の大小だけでは計れないということが大事なことだと思います。

(委員)

交通量の関係で、中条黒川バイパスの P7 に交通量の状況がどう変化したかということが示されていて、S49 に 9,701 台が整備後 15,294 台とありますが、バイパスの整備によりどこが増加したのか。もう一つの安田バイパスの P7 では、整備前と整備後の現道部がどれくらい減って、どのくらいバイパスに回ったというのがわかりますが、中条黒川バイパスもバイパスと現道部を合わせた数字ということか。

(整備局)

P7 の下にありますが、羽黒地先でバイパスができる前は現道の交通量、羽黒地先のバイパスができた S58 以降はバイパスの交通量となっています。

(委員)

中条黒川バイパスの現道部は大きく減ったということによろしいか。

(整備局)

現道からバイパスに交通が転換して現道部は 0 に近い数値となっています。

(委員)

本筋とは違うが、中条黒川バイパスの P13 で歩行者の安全に関するところで、安田バイパスでは P12 に地下横断歩道を整備したとありますが、地下の横断歩道とか歩道橋のようなものは確かに安全かもれませんが、通行する人の年齢層を考えるとこの場合は良いかもしれないが、時代に逆行している気もします。新潟市内にあるようなエレベータ

を併設してあるとかそういうものがあれば良いのではと思いました。

- 国道116号 巻バイパス
- 国道116号 新潟西バイパス
- 国道470号 穴水道路

(委員)

巻バイパスについてですが、完成4車線については今後検討を進めていくということでしたが、P4の比較表でH15の再評価時は4車線を完成させた場合の値の3.7と、今回暫定2車線の1.1と差が大きいがこの原因は何か。

(整備局)

主な原因としていくつかありますが、H15は完成4車線で算出しています。それに対して今回の事後評価は暫定2車線でかつ用地費は4車線分として算出しています。暫定2車線で交通量が4車より転換が少ないことが一つの原因かと思います。それから便益の変更点で将来交通量の見直しで交通量が落ちているということと、時間価値の原単位も落ちていますのでこういったことがB/Cが小さくなった原因と考えています。

(委員)

用地費を含むということだったが 用地は4車線分の用地費が含まれて、分母が大きくなったということではよろしいか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

3事業の中で例えば2番目の新潟西バイパスは事業費が大きいですが、便益がものすごく大きく出ています。見てのとおり交通量が非常に多く、本当にバイパスのおかげで沿線に大きな施設が進出し、病院や新たな住宅街が形成される等どんどん変わっていくことが良くわかります。

4) 港湾事業の事後評価

- 新潟港東港地区泊地整備事業

(委員長)

水深14mにしたことによって大型船が入れるようになり、それにより輸送コストが下がり利便性が高まったということですが、今般、日本海側の拠点港に指定されたことによって、今後さらに何を入れ込むことになるのか、本題とずれてしまいますがお聞かせいただきたい。

(整備局)

日本海側拠点港の選定については、11月11日に発表されたところであり、新潟港につきましては、主に東港のコンテナの取扱いについて港湾管理者である新潟県より提案されています。現在のコンテナターミナルにつきましては暫定水深12mで供用しており、今年度は東日本大震災の影響もあり取扱量が前年より2割ほど増えています。県としては、さらに取扱量を伸ばしたいということでハード面だけでなく、例えばコンテナターミナルの民営化による競争力の向上や鉄道を引き入れての新たなモードでの輸送ができるような提案がなされています。今後、貨物量が増加となれば、ターミナルの増設も考えられます。

(委員)

水深14mの整備により、大型船が入ってきて新潟で積み下ろすという想定をどのように考えたかわかりやすく教えていただきたい。

(整備局)

日本全国いろんな港がありますが、とうもろこしについては港の背後にあるサイロ等の施設にストックしております。これを主に取扱っている港は太平洋側中心に釧路、苫小牧、鹿島、志布志などがありますが、日本海側では新潟港だけであることから、今後もそういった傾向が続くだろうということで予測しています。

(委員長)

いずれも、長い年月をかけて完成した10件の事業の原案が問題ないという結論がでていますが、今後に生かすべき観点での指摘事項はあるのでしょうか。

(委員)

中条黒川バイパスで委員からもご意見ありましたが、立体横断施設の考え方ですが、30数年かけて実現してくる中で、少子高齢化が目に見えてわかってきて多様な利用者がいることが想定できたのではないかと思います。特に集落を分断する形でバイパスが通っているところでもあり、必要に応じて対応を考えていく必要があるのではないかと思います。

(委員長)

そういうニーズが出てくると、また判断するという事かと思えます。一頃歩道橋が多く造られたが、最近ではほとんどなくなっている。上り下りが大変という背景の中で消えていったと理解しています。

10件とも今後の事業評価及び改善措置の必要性はないという結論は得られているかと思えます。それから事業評価の手法の見直しの必要性についても、いくつか課題の改善についてご指摘がありました。そういうところは今後に生かしていただくことにいたしまして10件すべてとも原案どおり承認します。