

平成24年度 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成24年10月5日（金）13：30～15：30
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、長谷川委員、古田委員、細山田委員、
水野委員
整備局）局長、次長、総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
営繕部長、用地部長他
4. 審議案件
 - 1) 河川・海岸事業の再評価
 - ・黒部川直轄河川改修事業
 - ・下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業
 - 2) 砂防事業の再評価
 - ・神通川水系直轄砂防事業
 - 3) 道路事業の再評価
 - ・国道8号小松バイパス
 - ・国道159号七尾バイパス

5. 審 議
 - 1) 河川・海岸事業の再評価
 - 黒部川直轄河川改修事業
 - 下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業

（委員）

河川事業の浸透対策について、堤防の延長が長いことから、ある程度のピッチで詳細な調査がなされると思うが、どれくらいの間隔で調査されているか。また、B/C算出の対象期間を確認したい。維持管理費が海岸が1億円、河川は30億円と安く感じるがいかがか。

（整備局）

浸透対策の調査については、概ね1～2kmの間隔で調査を行っており、この結果をもとに同一の地質と考えられる区間を決めて照査を行い、必要な箇所について対策を実施するものとしている。具体的には右岸下流側1箇所に対策必要となっており整備計画にも位置づけている。

(委員)

1 k mピッチというのは妥当な数値か。

(整備局)

概ね全国の河川ではその間隔で調査している。地形・地質が特殊な場合は少し密にして行うところもあるが、黒部川の場合は通常のパターンで実施している。

B/Cの算出の期間については、事業期間+事業完了後50年間を評価対象としている。維持管理費が安く感じるのは、年4%の割引率で割り引いて現在価値化するため、将来の維持管理費が割り引かれて計上されているためである。もう一つは、河川事業は河川整備計画の整備に係る分のみの維持管理費分しか計上していない点もある。

また、海岸の維持管理費については巡視、補修があるが、実態としてそれほど大きな維持管理費用を要していない。

(委員)

左右岸の整備バランスについて、まず左岸を整備するものとしているが優先順位の考え方は。

(整備局)

急流河川による氾濫の危険度や堤防背後地の資産状況などを総合的に判断し、整備手順を決定している。左岸側は、黒部市の市街地として資産が大きいこと、さらに富山県東部地区の2.5次医療施設等を有していることも、判断材料のひとつである。

(委員)

新潟平野のような低平地を流れる河川とは状況が違うと思われるが、霞堤については急流河川特有の築堤方法か。

(整備局)

信濃川のように低平地を流れる河川の堤防は連続しているが、黒部川のような急流河川については、洪水時には霞堤の開口部から上流に逆流させて、洪水被害を小さくするものである。先人の知恵より受け継いでいる治水対策であり、引き続きこの機能を維持して被害を小さくしていきたい。

(委員)

現在価値化については、長い事業期間の中でお金の価値が変わるという理解で良いか。総便益・総費用の両方考慮されているということか。

(整備局)

そのとおりである。

(委員)

海岸事業のP22総便益算出のフローチャートで、海岸の場合に汀線の後退量推定と波浪の外力を設定して浸水想定範囲を求める関係がよくわからない。10年後、20年後等をそれぞれ設定して計算するということか。

(整備局)

算出方法としては、まず汀線の後退量を設定した上で、確率外力別の浸水範囲を求める。具体的には10年後、20年後等毎に様式集5に示している6つの各確率規模の波を与えて浸水の被害を算出している。結果的には、侵食防止と浸水防護の便益により算出している。

(委員)

汀線後退量が50年後のみを対象ということだけでなく、10年後、20年後等で算出しているということか。

(整備局)

そのとおりである。

(委員)

上流からの供給土砂量が限られている中で、養浜は対症的なものの一つであると思われるが、総合的な土砂管理が必要な中でどのような対策を考えているか。

(整備局)

黒部川流域のダムでは排砂を行っている。宇奈月ダムや出し平ダムの排砂ゲートにより環境への影響をできるだけ少なくするよう配慮しながら、連携して土砂を下流へ供給している。また、上流で実施している砂防事業についてもスリット型を採用するなどして、通常の土砂を下流へ流すことで取り組んでいる。これからも総合的な取り組みを実施していきたいと考えている。

(委員長)

黒部川・海岸事業については、最後の質問にもあったが、総合土砂管理として調和を図るべく努力をしている。排砂については漁業への影響などいろいろ課題はあると思われるが、急流河川である黒部川ではいろいろな取り組みがなされている現状である。説明いただいた対応方針(原案)は事業継続とされているが異存ないということで事業継続という結論とする。

2) 砂防事業の再評価

■神通川水系直轄砂防事業

(委員)

計画基準点より上流の高原川の流域は国交省の管轄なのか。

(整備局)

高原川流域全体が直轄砂防区域である。

(委員)

発生する土砂量は地質・地形などによる面的な要素に起因すると思われる。何十年も先を考えた時に流域の状況は変化していくと思うが、どの程度までの変化を考えているか。

(整備局)

焼岳が本格的に噴火したら土砂量が大きく増えると考えているが、中期的な目標の中では大きな変化は考えていない。

(委員)

整備により流出土砂量は減っていくと思うが、今後土砂量の推移はどのように見込んでいるか。

(整備局)

今後、流砂量調査等のモニタリングを進めていきたいと考えている。そういった中で、小流域毎に地表の被覆状態をみて、実際にどれだけの雨で規模どれだけの規模の土砂がでてくるかきちっと把握する。将来の変化は十分に考えられると思うので、モニタリング結果により検討していきたいと思う。

(委員)

直轄治山事業との連携があり、調整会議の話もあったが、林野庁との調整は整備箇所の重複だけではなく土砂量等の量的な点も調整しているか。

(整備局)

土砂の流出形態について協議している。

(委員)

流木被害の軽減は重要であるが、環境省との調整の中で土石流等に対する工事に関してどのような調整をするのか。

(整備局)

国立公園の中での工事については協議が必要となるが、地域・流域の安全に資するもの

であれば協議は円滑に行われる。

(委員)

砂防事業は基本的には下流への土砂流出を防ぐものであるが、一方で上流から下流への土砂供給が必要な場合もあると思われる。許容流砂量として1割程度は下流に流すとの考え方もあるようだが、下流へ土砂を流すといった点ではどのような方針か。

(整備局)

通常時は土砂を止めない、格子形鋼製タイプやスリットタイプなどの堰堤により無害な土砂を下流へ流す取り組みを行っている。

(委員)

P23の効果項目で観光が計上されていない。一方で随所に観光に関連した記述がみられる。定量的な算出が困難であると思うが、今後、計上していく方向となるか。

(整備局)

現時点では貨幣換算の方法がないためB/Cには反映していないが、地域によっては観光に資する事業効果がかなり重要となってくるので、そういったところは定性的ではあるが資料の中でしっかり示していく対応としている。いただいたご意見については今後の改善のための参考とさせていただく。

(委員)

本事業とは直接関係ないかもしれないが、山間部では土砂崩れが多く地元の方であればわかっていることも、観光客等外から来た方には情報が少ない。いざという時は避難などをどうすれば良いかという箇所も見受けられる。観光地においても国の事業として対策をしているといった点をもっとアピールするべき。そのようなことを含めて事業を推進していくことが望ましい。

(整備局)

一般の方に事業を理解していただくことは重要である。砂防事業に限らず、しっかりと事業とその効果をPRしていきたい。

(委員長)

砂防事業はここまでやれば完璧というものではないので、営々とやっていかなければならず、当面やるべきところは着実に実施していくべき。最後に出た意見で、地元の方には勿論であるが、外から来た観光客に対しても、国の事業により安全を確保しているということをアピールして、多くの方に知ってもらうことが重要。日頃から地道に行っているそういう取り組みを大事にしていきたい。また、地方整備局の必要性も問われている中で国がマクロな視点で地方もしっかり見ているという意味合いでも大事なことであると思われるので、そういった取り組みをお願いしたい。

説明いただいた対応方針（原案）は事業継続されているが、異存がないため原案どおり事業継続とする。

3) 道路事業の再評価

■国道8号小松バイパス

■国道159号七尾バイパス

<委員>

資料（様式-4）で割り戻し率とあるが、現在価値に割り戻すという理解でよいか。

<整備局>

そのとおりである。

<委員>

他の道路事業より小松バイパスのB/Cが大きくでているが特殊な事情があるのか。

<整備局>

小松バイパスについては、今回の再評価では4車線化部分のみを対象としており、用地は暫定2車線整備の際に取得済みであるため、Cには4車線化部分の工事費のみを計上しているためである。

<委員>

各資料には、建設時のコスト縮減については示されているが、長い期間の維持管理を含めたライフサイクルコストの縮減について、国交省としてどう考えているか。

<整備局>

今後、維持管理が必要な施設が増加することもあり、長寿命化等を検討しライフサイクルコストの縮減を図る必要があると考えている。

<整備局>

下新川海岸のような急勾配の海底で設置する有脚式離岸堤は、従来のブロックを積んだ離岸堤よりもランニングコストの面で有利である。急峻な海底勾配に適用するといった特殊性はあるが、ライフサイクルコストとして優れた工法である。同様に、河川・砂防の構造物についても耐久性の向上について取り組んでいるところである。

<委員>

仕様設計から性能設計の流れがあるが、民間の技術をうまく活用しているか現状の取り組みについてお聞きしたい。

<整備局>

今回の下新川海岸の有脚式離岸堤はデザインビルド方式でやっている。概略の仕様を示し詳細については民間のノウハウを採用するといった取り組みを行っている。

<整備局>

道路事業については、例えば舗装を行う際にアスファルト舗装・コンクリート舗装があり、それぞれメリット・デメリットがあるが、沿道状況に応じて使い分けている。また、維持管理については、どの程度のレベルまでやるかということは引き続き検討していく。

<整備局>

道路の舗装については、地域の諸条件を整理した上で性能規定（民間技術活用、ライフサイクルコスト最小化）による発注を行っているところ。

<整備局>

ライフサイクルコストの意見があったので、国土交通省の動きについて紹介する。8月末に社会資本整備重点計画が閣議決定され、社会資本整備審議会の維持管理についての小委員会で、これからの戦略的な維持管理・更新について検討している。今ほどお話に出たように、初期投資が仮に高くてもライフサイクルコストとして全体的に安くなるような議論は既にでてきており、これらについて今年度末には中間報告を行うこととなっている。この考え方を再評価にどう取り組むかということはこれからの課題と考えている。

<委員>

河川・海岸・砂防は自然現象が相手で、一方で道路は渋滞等人為的なものが原因であるが、一般的に道路の渋滞解消のための方策を考える際に、いろんな方策の中で経済的にも最適な案として拡幅やバイパスの案が選定されているということによいか。

<整備局>

新規事業採択時評価で審議いただいている。また、検討段階ではバイパスと現道拡幅など複数案について検討している。さらに、P Iにより地域の皆様と計画段階から議論を行っている。

<委員>

どこかを整備するとどこかで渋滞が発生するいちごっことなる懸念や、これから交通量は減るという前提より、バイパス等のハード整備に限定せず、交通システム全体を含めた広い視野からの代替案も検討することが必要と思われる。

<委員長>

ご意見として承ることでよろしいかと思う。例えば新潟市内の国道116号のリバーシブルレーンのようなソフト対策のようなものが一例として該当となると思われる。

<委員長>

2件の道路事業については、交通混雑解消・事故の低減やアクセス道路として、粛々と進めていくということであるが、異存がないため原案どおり事業継続とする。

<委員長>

本日の5件については、いずれも原案どおり継続という結論を得た。ライフサイクルコストの問題や代替案の可能性についての意見もあったが、今後も広い視野からの事業のあり方についての検討をお願いしたい。