

# 平成25年度 第1回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成25年9月3日（火）14：45～17：10

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、古田委員、石黒委員、小熊委員、川邊委員、川村委員、  
長谷川委員、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、  
港湾空港部長、営繕部長、用地部長他

4. 審議案件

## 重点審議

1) 河川事業の再評価

・ 荒川総合水系環境整備事業（羽越河川国道事務所）

2) 地すべり事業の再評価

・ 信濃川水系芋川地区直轄地すべり対策事業（湯沢砂防事務所）

3) 砂防事業の再評価

・ 信濃川下流直轄砂防事業（湯沢砂防事務所）

・ 姫川水系直轄砂防事業（松本砂防事務所）

4) 道路事業の再評価

・ 国道253号上越三和道路（高田河川国道事務所）

## 一括審議

・ 国道7号新発田拡幅（新潟国道事務所）

・ 国道8号白根バイパス（新潟国道事務所）

・ 国道8号直江津バイパス（高田河川国道事務所）

5. 審 議

## 重点審議

■ 荒川総合水系環境整備事業

（委員）

河川整備により安全安心度を上げている反面、礫河原が減少している。環境整備をしても洪水に見舞われ、また環境整備をしていくなど、事業がエンドレスになる可能性がある。目的をはっきりとして、モニタリングをしっかりと行い、今後どのような環境の変化が生じるか起こるかを見据え、ある程度の妥協点を置いておかないといけない。環境というものをごとまで完成させたら事業を終えるのかを明確にしておくことが重要。

また、便益の計上において、荒川に直接的に関与する方々をアンケートの対象としているが、アンケートの範囲を広げ、間接的な方々（流域外の方々）も含め客観的なアンケートを実施すべき。

(委員長)

何も考えないと、ただ緑になっていけば良いと思うが、昔の状況を知る地元の方々はその様な状態を本来の河川の個性ではなく、荒川でいえば礫になっている方が本来の姿であると思っており、その様な姿に近づけることが環境整備事業であると思っている。

河川整備事業の進捗で川が安定してきたが故に緑が多くなってきた背景がある。河川整備と環境整備の兼ね合いの中で、委員意見のような考え方も重要と思われる。

(整備局)

川の整備を行うにあたり、まず安全安心の確保が重要と考えるが、河川法においても治水、利水に加え“環境”についてもしっかり取り組んでいくこととなっており、中でも重要な箇所では重点的に環境整備事業を実施しているところ。治水事業についても多自然川づくりなど、自然環境を活かした整備を行っているところ。河川整備にあたっては河川の状況変化の把握が重要であるため、モニタリングをしっかりと実施しながらやっていきたい。

また、アンケートの対象範囲については、まずは荒川沿川の対象者で実施させて頂いているところ。CVM のアンケート範囲の設定をどうするかは重要な課題であると認識しており、ご意見を参考にしたい。

(委員)

資料中に“荒川らしい～”という表現が用いられているが、“らしさ”はどの様に設定しているのか？

(整備局)

羽越水害前の環境を創出したいと考えている。その頃有った礫河原、たんぼが有る環境を“らしさ”という言葉で表現している。

(委員)

災害時の復旧費が環境整備費を大きく上回ってしまう可能性もある。自然災害リスクをどの様に考慮しているのか？

CVM においては質問の仕方で大きく結果が変わると思われる。支払い意思額の設定方法をどの様にしたのか？また、他委員同様、アンケート対象範囲を広げて客観的な評価を行うべきと考える。

(整備局)

出水があれば河道内で大きく水が流れることとなるが、そういった箇所で環境整備を行っているわけだが、川のシステムを活用して出水時に滞筋と高水敷の比高差をなくするような河道掘削を行うなど洪水リスクを考慮とした整備を行っており、モニタリングも実施していく。CVM アンケート手法については、手引きに沿い全国統一的に行っているところ。アンケート対象範囲については引き続き勉強したい。

(委員長)

環境整備についてはエンドレスになる危惧があるので、どの程度まで実施するのか、目標をどこに設定するのか、河川毎、個々の個性を重んじるところに難しさがあると思われるが、妥協点というか先を見据えてモニタリングを実施しながら事業を実施することが重要ということ。CVM については全国的に議論のあるところ。“改良を加えるべき”という要望を委員会からさせて頂いた。

結論としては、事業継続とする。

## ■信濃川水系芋川地区直轄地すべり対策事業

(委員)

本事業の B/C は 1.1 であり他事業に比べて低い。防災事業においては B/C の議論はなじまないとは思いますが、便益の算出の仕方を確認したい。P18 年平均被害軽減期待額は具体的にどの様な手法で算出されているのか？発生確率の扱いなども含め説明頂きたい。

(整備局)

地すべりの発生確率の議論は難しいところではあるが、マニュアルに従って便宜的に 50 年に 1 回、係数でいうと 0.02 を掛けて計算している。(様式 4)

(委員)

発生確率については地震の発生確率などを織り込んでいるということではなく、マニュアルどおり 50 年に 1 回で行っているということと理解した。

人命や資産の他にも急激な環境破壊(林地荒廃など)の防止も大切な便益とと思っている。産地森林被害抑止効果を便益に計上していない(P16)が、算出が困難であるからか、または便益が小さいからか？

(整備局)

算出が困難であるため、マニュアル上計上しないこととなっており、現状では計上していない。

(委員)

B/C がなかなか上がらない箇所でもあるので、色々な項目、計上方法を今後とも考えていって頂きたい。

(委員)

3 年に 1 回という直轄事業の事業評価サイクルは短すぎると考えている。人口流出、高齢化、資産の変化など社会情勢の変化を把握し、残事業に反映していくところが再評価の意義であり便益の取り方が非常に重要である。3 年では変化が少なく 5 年や 7 年のサイクルで良いのではないか。

また、直轄事業はある程度の技術力をもって行われており、自治体・住民からも信頼

・期待されているものと思うが、保全対象の状況の見直しや、シミュレーションのパラメータスタディを重ね精度を上げながら実施して再評価を行うべき。

(委員長)

再評価サイクルが短いという話だが、全国の委員長が集まる委員長懇談会の場においても、再評価サイクルが短いのではないかという意見があった。

(委員)

当該事業箇所では多くの人命や財産が失われており、B/C の議論が必要かは疑問が残るところ。対応方針(P26)には、人命や財産の保全が必要であるから事業継続が必要と記載されており、まさにその通りと思うが、B/C が 1.1 と低い場合には“なお、～”と B/C での判断を付け加える程度の表現になっている。他の事業では“なお、～”と表現されないものもあり、何を第一の判断材料とされているのか統一感がない。本事業については、B/C も大事だが人命・財産の保全という目的を事業評価の判断材料とすることが重要ではないかと思う。

(委員長)

私も賛成。委員長懇談会においても B/C に偏重したものの見方は如何なものかという発言もあった。

(委員)

事前説明の段階で、対応方針の記述が各事業で統一されていないことを指摘した。B/C の記述の有無、記述する場所など統一感がなかった。B/C の議論は現制度では大事なものであるため、各事業ある程度統一感をもって記載するよう要望した。本日の資料はよく修正されているが、本来、B/C の記述がまず先にあって、個別の重要性の記述があるべきで、そちらの方がすんなりと理解できると思われる。

(委員長)

B/C の記載は個人的には“事業の必要性に関する視点”に入れるべきと思う。“B/C は〇〇だが、〇〇なので重要な事業だ”と逆説的な表現がしっくりくるのではないか。どちらにせよ記載方法については、統一感を持って今後、資料作成頂きたい。

事業については継続とする。

## ■信濃川下流直轄砂防事業

(委員)

シミュレーションを行い、被害のあった箇所で便益を計上していく手法であるが、河道条件などシミュレーションを行う際の前提条件は変化していると思われ、当然 B/C もその都度変化してしまう。その様な事象は起こっているのか？

(整備局)

その都度現況河道を正確に再現してシミュレーションを実施している訳ではない。ただ、H23 災害の発生した登川流域や三国川流域についてはどの程度の効果があったのか、災害前後の土砂堆積状況の把握は行っている。

(整備局)

砂防事業の場合は、計画河道を有する河川については、計画河道で河床変動計算を行っており、再評価実施年度の現況河道条件により B/C が大きく変化するようなことはない。

(委員)

P14 重点整備方針において、“定住化および地域の活性化に資する事業の推進”、“魚がのぼりやすい川づくり事業の推進”が謳われているが、環境整備事業のような方針を砂防事業の方針として記載すべきなのか？

また、P15 から、中期的な計画の達成により全体計画に対し半分以上の土砂の整備が見込まれるものと理解するが、P22 被害想定および効果の資料では、中期計画着手時と完了時であまり被害軽減効果（氾濫面積や被害世帯数など）が上がっていない。その理由は何か？

(整備局)

魚がのぼりやすい川づくりについては、魚野川流域は河川利用、鮎漁を生業にされている方も多く、そういった方々にも配慮し事業を実施しているところ。

(整備局)

中期計画の被害軽減効果については、P23 のとおり、河川も含めた氾濫エリアではさほど変化はないものの、最大堆積深分布については事業により大きく減少しており、土砂の撤去費用が便益（事業効果）として計上される。

(委員)

P23 の中期計画のシミュレーションは44年災害の土砂で実施しているのか？ 中期計画の着手は何時（何年）で、以降に魚野川で土石流が発生したのか？また、パラメータの検証・見直しは行っているのか？

(整備局)

氾濫シミュレーションは全体計画の1/100規模で行っている。砂防事業はシミュレーションにより B/C を算出しているため、シミュレーションの妥当性の確認の重要性はご指摘のとおり。実現象との比較を行い適宜チューニングし、精度向上に努めていきたい。

中期計画の着手はH22年度である。

(委員)

P38 対応方針(原案)の理由において、経済的な基盤云々の表現が唐突である。“どのような役割を果たしており、どのような事態が想定できるので本事業の継続が必要”という表現に修正した方がよいのではないか。

(整備局)

記載方法については、前段とのつながりを考慮しながら検討させて頂く。

(委員長)

事業継続ということで確認した。

#### ■ 姫川水系直轄砂防事業

(委員)

シミュレーションにおいて、河川で破堤箇所の設定方法が決まっているが、砂防事業ではどのように設定しているのか？ 前審議案件では合流点であったが、本事業ではどこになるのか？

(整備局)

合流点に限らず、河川断面と堤防高などより弱部を抽出・考慮し決定している。

氾濫開始地点については資料中に明記されていないが、前述のように弱部を考慮し決定している。

(委員長)

事業継続ということで確認した。

#### ■ 国道 253 号上越三和道路

(委員)

まずは暫定 2 車線で実施し、効果を確認しながら完成 4 車線ということで事業を進めているが、P6 事業効果についての説明資料は、整備無しと完成 4 車線の比較で行っているのか？ (毎回同様の意見を述べているが) 暫定 2 車線の場合の効果を示すことはできないものか？ 暫定 2 車線で十分な効果が確認できれば無理に 4 車線化をしないなどの判断資料となるので載せて頂きたい。

(整備局)

現状の資料では 2 車線時の資料を載せていない。今後検討させて頂く。

(委員長)

暫定の状態で長い時間続くということであれば、2 車線時の効果も見ておきたいということ。

(委員)

便益の出し方・効果について、ネットワーク効果を考慮してほしい。将来的に六日町ICまで整備され関越道と繋がることにより関東との最短ルートが出来るなど、ネットワーク構築による効果も将来的に便益に計上してほしい。

(委員)

同感。P17 その他効果にそれなりの便益があるはずで、これらを客観的・数量的に評価することが重要。事業(道路)個々に顔・特徴が有りこれらを積極的に便益計上するようしてほしい。

本事業は、緊急輸送道路という役割を果たすが、耐震性能が求められる。しっかりと耐震対策を行ってほしい。

(委員)

基本3 便益については外せない指標と理解しているが、当該事業で大切なのはP1 事業の目的に掲げるものである。これらがP5 その他の効果、P17 その他の効果、P18 対応方針(原案)の理由に記載されているのか、整合がとれているのか？

また、基本3 便益でのB/Cが1.0ということで、その他の効果を多数準備して頂いたことは理解しているが、当該道路の特徴・目的・重点項目を明確にし、優先順位を付け、資料も前述の通り整合をとりながら取り纏められていることが望ましい。

(委員長)

それぞれの道路の個性、本事業でいうと冬期交通が一つのキーワードで、これを大事にしながら最終的な対応方針(原案)の理由においても同じ論理でしっかりと説明をしてほしいということ。工夫をお願いしたい。

(整備局)

資料の整合性については、確認のうえ必要に応じて修正させて頂く。

(委員長)

事業継続で確認した。

## ■その他 事業評価サイクルについて

(委員)

事業評価については、元々5年、10年では長すぎで評価委員によるモニタリングもしづらいということで3年サイクルに見直された経緯がある。しかし、事業者側からすればサイクルが短くなり、さらに中期計画を立てたりとしっかりとした評価の見直しが見られない状況にあるのではないか。事務局(上層部)ではどの様に思われているか？

(整備局)

ルールに従い3年サイクルで実施しているところだが、3年ではあまり社会情勢が変化していない事業もあることは確か。また、資料作成に多大な労力をかけていることも確か。委員長懇談会においても同様の意見があり、本省で検討していると聞いている。

#### 一括審議

- ・国道7号新発田拡幅（新潟国道事務所）
- ・国道8号白根バイパス（新潟国道事務所）
- ・国道8号直江津バイパス（高田河川国道事務所）

(委員)

まちづくり総合計画との連携はなされないのか？

(整備局)

まちづくり計画については自治体がそれぞれの考えに基づき作成されるわけだが、そこに国道が記載されている場合は、本委員会資料においても可能な限り説明させていただいている。

(委員)

維持管理費の積み上げが甘いように思われる。例えば50年ほど前の首都高速道路などは重点期間30kmに300億が必要と計算されている。首都高が高架道路ということも考慮しても、ずいぶんと今回の対象事業の維持管理費用が安い。本当に年3000万円程度で維持管理していけるのか？

(整備局)

維持管理費には直営の人件費は含まれていない。また、首都高などのように構造物比率が高くないことで維持管理費が低くなっている。

(委員)

50年という管理期間の中では大胆な修繕が必要となるが如何か。

(整備局)

維持管理費については現状の支出の実態に合わせて積み上げている。ご指摘のような将来予想される更新費用、大規模な修繕費用については、高齢化途中で有り支出を伴っていないため見込まれていない。それら費用の計上については、今後見直ししていくこととなる。

(委員長)

維持管理費の算定に、減価償却の概念が入っていないように思う。維持管理を続ければ

ずっと使っていけるという発想だが、いずれ寿命が来る。ここに大きな狂いが生じているように思う。

(整備局)

今後、勉強させていただく。

(委員長)

3件、事業継続で了承。

#### ■総括

(委員長)

今回の審議案件については全て事業継続という結論を得た。個々にいくつか委員から要望を受けたのでご検討いただきたい。

#### 6. その他「防災面の効果が特に大きい事業の再評価について(案)」

(委員)

防災事業については便益の算出は行わないのか？

(整備局)

全ての事業で便益算出を行い参考資料として紹介する。

その他、提案について意見なし。