

平成26年度 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成26年9月5日（金）14：00～16：20

2. 場 所：テレビ会議

新潟会場：北陸地方整備局 4階 共用会議室

富山会場：富山河川国道事務所 3階 会議室

3. 出席者：

委 員）大川委員長、川村委員、池本委員、石黒委員、小熊委員、小柳津委員、川邊委員、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

事務所）高田河川国道事務所長、新潟国道事務所長、富山河川国道事務所長、立山砂防事務所長、敦賀港湾事務所長

4. 審議案件

重点審議

1) 道路事業の再評価

◆国道7号栗ノ木道路・紫竹山道路（新潟国道事務所）

2) 砂防事業の再評価

◆常願寺川水系直轄砂防事業（立山砂防事務所）

3) 河川事業の再評価

◆姫川直轄河川改修事業（高田河川国道事務所）

4) 港湾事業の再評価

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所）

一括審議

◆関川直轄河川改修事業（高田河川国道事務所）

◆福井海海岸直轄海岸保全施設整備事業（敦賀港湾事務所）

◆国道8号魚津滑川バイパス（富山河川国道事務所）

◆国道8号豊田新屋立体（富山河川国道事務所）

5. 審 議

重点審議

1) 道路事業

◆国道7号栗ノ木道路・紫竹山道路

（委 員）

- ・ 個別事業、一体評価の費用便益比が記載されているが、どちらの値で判断するのか？

（事務所長）

- ・ 当該事業は道路の連続立体事業であり、一体評価の値を示したものである。

（委 員）

- ・ 栗ノ木道路、紫竹山道路は、なぜ一緒に事業化しなかったのか？

(事務所長)

- ・ 鉄道の連続立体交差事業の関連で、用地買収を一緒に進める上で栗ノ木道路を先行して事業化したもの。その後、新潟市の公共交通支援等から紫竹山道路が必要と判断し事業化したため。

(委員)

- ・ 栗ノ木道路は当初平面にて現道へ交差する計画であったが、その後、紫竹山道路が事業化された時、一旦平面で繋ぐ様に工事をしていたものを、再度高架にて繋ぐ様工事をを行うと言う事なのか？

(事務所長)

- ・ 紫竹山道路の事業化時点では、栗ノ木道路は用地買収を行っていたところ。紫竹山道路が事業化となり、一体的に整備を行うものであり、委員が懸念されるような暫定供用は不要です。(手戻りは生じていない。)

(委員)

- ・ 早期効果発現の観点から、栗ノ木道路、紫竹山道路は暫定開通を考慮しないのか？
縦断図を見る限りでは、紫竹山道路の整備と笹出線に接続するランプで部分開通が可能ではないか？

(事務所長)

- ・ 当該事業区間は現道交通量が多く、切り回しながらの作業となるため、渋滞が懸念されるが、部分開通が可能か検討する。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

2) 砂防事業の再評価

◆常願寺川水系直轄砂防事業

(委員)

- ・ 氾濫シミュレーションにて、砂防基準点上滝より下流の河川(河道)の整備状況はどのように設定しているか？

(事務所長、整備局)

- ・ 河川改修が完成している断面を仮定している。
なお、下流の河川(河道)の流下能力は河口部を除き十分にある状況となっている。

(委員)

- ・ P16 関連事業との整合において、「調整会議」の相手方は？

(事務所長)

- ・ 事業管内に国有林が存在し、そこで事業を実施している林野庁である。

(委員)

- ・ 計画超過土砂量はどのように設定しているのか？

(事務所長)

- ・ 算出にあたって、崩壊土砂は測量結果や空中写真判読等で推定し、そこへ計画規模の洪水が流出することで流送される土砂に対し、そこから許容土砂量を控除したものが上流でコントロールすべき量となり計画超過土砂量となる。

(委員)

- ・ 氾濫シミュレーションで、河床の状況はどのように考えているのか？

(事務所長)

- ・ 土砂が堆積して河床が上昇することを反映している。

(委員)

- ・ 測量や空中写真等で推定とのことだが、そこからどのように土砂生産量を推定しているのか？

(事務所長)

- ・ 土砂生産量は経験値から推定している。その土砂を流す水は確率計算で算出している。

(委員)

- ・ 中期計画の期間はいつか？平成26年3月時点で80%とはどういうことか？

(事務所長)

- ・ 平成24年度～平成40年度としている。整備率については、それ以前の整備内容も含んでいる。

(委員)

- ・ P7の「中期計画着手時：H24」の氾濫シミュレーションをみるととても被害が大きいが、これだけ被害が生じるのか？

(事務所長)

- ・ そのとおりである。

(委員)

- ・ 意見として聞いて頂ければよいが、事業は上流での砂防事業と下流での河川改修事業が存在する。これらは連携して実施することが必要と思われる。「中期計画完了時」に残る氾濫被害を河川改修で対処することも考えるべきかと思う。参考資料として、常願寺川河川改修事業の状況を付けて頂けると、状況を把握しやすいと思う。

(事務所長)

- ・ ご意見、有り難うございます。

(委員長)

- ・ 中期計画完了時においても、破堤により氾濫が生じているが、なぜか？

(事務所長)

- ・ 中期計画は将来計画への段階的なものであり、その整備内容では抑えきれない生産土砂が堆積し、それにより氾濫が生じるものです。

(委員)

- ・ 意見であるが、本事業は上流、中流、下流とあり、各々で効果が存在するかと思う。区分するのは難しいと思うが、それぞれ示すことができればより良いと思う。

(事務所長)

- ・ 参考にさせていただきます。

(委員)

- ・ 意見であるが、本事業はまさに富山市街地等の下流域の経済活動や生産活動を守っている素晴らしいものである。あらゆる機会を通じて、事業を発信してほしい。

(委員)

- ・ 同様の意見であり、さらに女性に関心をもっていることも素晴らしいことである。事業のPRにさらに努めてほしい。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

3) 河川事業の再評価

◆姫川直轄河川改修事業

(委員)

- ・ 当面6年間の事業及びそのB/Cを示しているが、どのようなものか？

(事務所長)

- ・ 必ずしも6年間という決まりがあるものではなく、短期的な内容を示したものの。B/Cについては、全体事業B/Cが判断要素と考えている。

(委員)

- ・ 関川は、平成19年に方針策定し、平成21年に整備計画が策定されている。姫川は、平成20年に方針策定したが未だ整備計画が未策定である。
- ・ 河川整備計画の法的な位置付けは？

(事務所長)

- ・ 今年度有識者会議等を進めていく予定としており、迅速に計画策定を行いたい。

(整備局)

- ・ 平成9年の河川法改正にて、河川整備の長期的な方向を示す河川整備基本方針に対し、段階的・中期的な河川の姿を示すものとして河川整備計画が位置付けられている。

(委員)

- ・ P11の氾濫シミュレーションをみると、被害が大きく、平成26年度現在でもまだまだ危ない状況と考えられる。早急に事業を進める必要がある。

(事務所長)

- ・ ご意見有り難うございます。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

4) 港湾事業の再評価

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業

(委員)

- ・ 事業については、26年末で残り1%（補強改良分を除く）ということなので、継続に異論は無い。かつては港湾整備勘定という枠組みがあったが、一般会計となっている現状で、費用負担はどのようにしていくのか？
整備費用と港湾施設使用料、入港料等の収入、PFIの活用など、敦賀港の収支について、どのようにしているか教えて欲しい。

(整備局)

- ・ 今、手元にデータは持ち合わせていない。敦賀港の経営については、港湾管理者である福井県が行っている。費用負担については福井県と調整しながら進めている。

(委員)

- ・ 事業継続について異論は無い。評価の仕方について、外貿コンテナ貨物について、P7で将来増加する貨物は、新たに貨物が増産されるのか？
それとも、代替港である名古屋港から貨物移ってくるのか？
貨物移ってくる場合、名古屋港の貨物が減るのは矛盾を感じる。

(事務所長)

- ・ 貨物量については、増産ではなく他港からの転換で考えているため、名古屋港と敦賀港のような身近な部分については、便益計算上では貨物の増減があるが、全体としてはキャンセルアウトという考え方がある。
敦賀港を利用すれば、福井県内の利用者の便益はプラスになる。評価の仕方については今後の課題と考えている。

(委員)

- ・ 敦賀港からは、上海、釜山を経由して東南アジア諸国へ貨物を運んでいるが、このような対岸諸国に対抗して国際競争力を強化するために、どのような視点で取り組んでいるのか？

(整備局)

- ・ 国の方針として欧米向けの基幹航路については、国際コンテナ戦略港湾である京浜、阪神港にコンテナ貨物を集約して上海や北京に対抗していくというものであるが、対岸諸国向けにおいては、日本海側の各港が個性を活かして連携し、トランシップしないでダイレクトに対岸の各港や東南アジアに貨物を輸送できるように取り組んでいる。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

一括審議

◆関川直轄河川改修事業

- ・ (一括審議の説明に対し、委員からの意見はなし)

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

◆福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業

(委員)

- ・ 浸水域内に廃棄物処分場や浄化センターといった重要施設が立地しているが、この事業を整備していくことで、いつごろ解決されるか心配である。

(整備局)

- ・ H29を目指して整備を進めている。

(委員)

- ・ 年平均10cm～20cmの侵食が進んでいるということであるが、この数字は、海底地盤の鉛直方向への水深変化なのか、汀線の後退なのか？

(事務所長)

- ・ P2の図に示すとおり、鉛直方向への浸食である。

(委員)

- ・ P3では、侵食により波高の増大が生じるというフローは、他の資料でも同様の表現がされていることが多いが、このような表現に統一されているものなのか？侵食と波高増大の関係については、一概には言えないため、波のエネルギーが直に入ってくると理解すれば良いか？

(事務所長)

- ・ 侵食が進むことで、波が減衰せずに来襲するため、消波ブロックの飛散・沈下が生じ、護岸越波量が増加するため、波高の増大と表現している。

(委員)

- ・ 敦賀港国際物流ターミナル整備事業はH28、福井港海岸はH29に事業が完了するということであるため、事後評価に向けて、鞠山防波堤の延伸による港内静穏度の改善や福井港海岸の離岸堤の整備で侵食が止まったかについてしっかりと調査して欲しい。

(事務所長)

- ・ ご指摘のとおり、しっかり調査をして事後評価していく。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

◆国道8号魚津滑川バイパス

- ・ (一括審議の説明に対し、委員からの意見はなし)

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

◆国道8号豊田新屋立体

(委員)

- ・ 事業は予定どおり進捗しているのか。進捗率6%であり、事業の遅れはないのか？

(整備局)

- ・ 市街地の事業であり、沿道の商店や家屋のご理解を頂きながら事業を進めているところ。今年度より用地着手を予定しており、用地買収に目処が立ち、工事着手となれば一気に進捗率が上がると考えられる。

(委員長)

- ・ 当委員会としては、事業継続と判断する。

■ 委員長総括

- ・ 今日8件の審議を行い何れの事業も継続との結論を頂いた。
- ・ 日本は災害立国と言われる中で、災害に対しての取組と言うのは、特に東南アジア等の整備が遅れている国からは注目されていて、海外からの留学生も多く学んでいる。その中で、災害に対する取組は一生懸命やっているけども、この夏やはり各地で大きな災害がおきている。

これだけやっても災害はおきると言う所を我々はしっかりと見つめなければならない
と言う気がする。

しかしながら、一生懸命やっている事は間違いない。

これからを含め日本の皆さんに良く知ってもらふ事も重要。海外へも発信して行く。
それでもまだやられると言うこの現状を我々もしっかり見据え、今後の事業に活かし
てもらいたい。

以上