

# 平成28年度 北陸地方整備局 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成28年8月8日（月）13：15～15：45

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、川村委員、池本委員、小熊委員、権田委員、細山田委員、水野委員、山田委員  
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）信濃川下流河川事務所長、信濃川河川事務所長、千曲川河川事務所長、大町ダム管理所長、新潟国道事務所長、金沢港湾・空港整備事務所長

## 4. 審議等案件

### 1) 河川事業の再評価

- ◆信濃川下流直轄河川改修事業（信濃川下流河川事務所） [一括審議]
- ◆信濃川直轄河川改修事業（信濃川河川事務所） [一括審議]
- ◆千曲川直轄河川改修事業（千曲川河川事務所） [一括審議]

### 2) 河川環境事業の再評価

- ◆信濃川総合水系環境整備事業  
（信濃川下流河川事務所、信濃川河川事務所、千曲川河川事務所、大町ダム管理所）  
[重点審議]

### 3) 砂防事業の再評価

- ◆姫川水系直轄砂防事業（松本砂防事務所） [一括審議]

### 4) 道路事業の再評価

- ◆国道8号白根バイパス（新潟国道事務所） [一括審議]
- ◆国道8号直江津バイパス（高田河川国道事務所） [一括審議]

### 5) 港湾事業の再評価

- ◆七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）  
[重点審議]

## 5. 審 議

<一括審議>

### 1) 道路事業の再評価

- ◆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）

- ・白根バイパス p.5 の下図の現在の商業系の商店街を通っている道路は、国道8号であるかどうか。
- ・商業圏の賑わいについては、通過交通のための白根バイパスなのかもしれないが、郊外型の商業圏が来ることで従来の商業圏の活性化がうまくいかずシャッター街となる可能性もあると考えられるがいかがか。

(整備局)

- ・現時点では国道8号です。バイパス部も国道8号で、ダブルで管理をしており、全線で供用した後は、政令市である新潟市に管理を移管する予定。
- ・バイパスには通過交通が転換されることで、現道の利用しやすさが上がるのではないかと考えております。
- ・国道460号は、バイパスと現道を繋ぐイメージで都市計画道路も検討されており、交流がこれからも行われているのではないかと考えている。

(委員)

- ・中心市街地の賑わいについては、地元の相談にのっていただき、維持、向上させてほしい。

(整備局)

- ・この様なバイパス事業の場合、バイパスへの交通量の転換により、商店街がすたれる事がないように、まちづくりや賑わいづくりという点については、国道事務所含め、検討していく。

(委員)

- ・白根 p.4 走行時間短縮、渋滞損失時間をみると非常に効果のある事業と思うが、p.6 区間別上下平均旅行速度が18.8km/h 向上している事を考えると、p.4 の短縮時間3分が、もっと短縮されるのではないかと思うがいかがか。

(整備局)

- ・短縮時間は現在のシミュレーションによるもので、実際に計測するとそれ以上の効果が出ている可能性はある。

(委員)

- ・事業の進捗状況や費用対効果は、暫定2車線を仮定した場合か、完成4車線を仮定した場合か。

(整備局)

- ・白根バイパスについては、完成4車線、直江津バイパスについては全線完成した場合を想定。

## 2) 河川事業および砂防事業の再評価

- ◆信濃川下流直轄河川改修事業 (信濃川下流河川事務所)
- ◆信濃川直轄河川改修事業 (信濃川河川事務所)
- ◆千曲川直轄河川改修事業 (千曲川河川事務所)
- ◆姫川水系直轄砂防事業 (松本砂防事務所)

(委員)

- ・整備計画の中で、千曲川が昭和58年9月の洪水と同規模で整備計画を立てており、信濃川中流部は昭和56年8月の洪水、信濃川下流が平成23年7月の洪水ということで事務所単位での計画目標流量ということは分かるが、平成23年7月洪水と昭和56年8月の洪水それぞれの洪水の時のハイトはどのような雨の降り方だったのか分かれば教えて頂きたい。

- ・これまで実施してきた治水事業により、新潟あるいは長野の安心・安全を確保してきたことは理解しているが、これまで実施してきたことが、資料に記載がない。整備計画が始まった平成 26 年より前から事業をしているが、何が出来ていて、平成 26 年度から主に何をやるのか等、今まで何をやってきたのかが希薄な部分がある。
- ・近々 7 年とそれ以降の事業について、中流部と下流部の耐震・水衝部対策はどう考えているのか。
- ・姫川 p. 7 等の資料全体が砂防事業の殆どを砂防堰堤で表現されている。土砂流出に対して砂防堰堤の効果は絶大で、砂防堰堤を中心に記載されているものと考え、山腹工等も土砂供給源の対策をしていくという事も砂防事業の大きな特徴であると考え、p. 7 には葛葉下流山腹工など一部山腹工の表現がされているだけで、これだけで良いのか伺いたい。

(整備局)

- ・平成 23 年には二山洪水、いわゆる洪水の波が 2 つある特徴がある。
- ・昭和 56 年についても、魚沼型洪水といわれるような信濃川の中流域の支川の部分で大きく雨が降って大きな洪水になったという特徴もあり、信濃川については流域も大きく雨の降り方もさまざま、この様な事も考慮しながら計画を立てている。
- ・平成 26 年整備計画策定以前では、信濃川につきましては古くは明治より国が事業を実施してきたところであり、その結果今に至っている。一例として大河津分水路については、大正 11 年に通水した経緯はあるが、改修は現在も途上であり、整備計画の中に位置付け事業を実施している。
- ・耐震については、中越地震を踏まえた照査を実施するなど、優先順位をつけ対策を実施しているところである。水衝部対策についても、毎年維持管理の中でモニタリングをしながら必要に応じ順次実施しているところである。
- ・姫川の山腹工については、稗田山の崩落は規模もかなり大きく、実施できる場所を土砂供給源対策として実施していきたい。

(委員)

- ・平成 23 年 7 月、昭和 56 年洪水は、概ねどの程度の確率なのか。

(整備局)

- ・数十年分の一の確率となっている。  
なお、河川整備基本方針という更に上位の計画では 1/100 や 1/150 という規模で更に上の目標を設定している。

(委員)

- ・姫川 p.10 について、事業を実施する事の重要性は変わらないが、砂防ダムめぐりツアーなど事業を巡る社会情勢についても事実をつかんでいただき PR をしていただくことは大変重要な事と考える。P.11 についても、地域の動きの中に豪雨災害からの節目などを的確にとらえ、記憶を呼び覚ます事により語り継ぐといったシンポジウムなどにつきましても、社会情勢をきちんととらえられるように引き続きお願いする。

(整備局)

- ・作って終わりではなく、地域のためにいかに役立てるかを含めて、積極的な広報に努めて参りたい。

(委員)

- ・千曲川 p.13 対応方針（原案）に記載された想定氾濫区域内の約 69 万人は、あくまで長野県の想定氾濫区域人口であるため、長野県の記載がないと分かりにくい。

(整備局)

- ・修正します。

(委員)

- ・姫川 p.4 写真の浦川流域の説明と左側②の説明書きが異なり、混乱をきたすので表現を検討いただきたい。

(整備局)

- ・了解。

(委員)

- ・姫川 p.12 基準年度として修正いただいたのですが、他の資料－2～6では基準年となっており、他の資料も併せて変更頂きたい。

(整備局)

- ・了解。

(委員)

- ・姫川 p.14 内的要因 2. で、需要量等の変更について『需要量等の減少量が 10%以内』とあるが、判断根拠例ですので実際は、需要量等の増減 10%以内が正しいのではないかと考えており、どの様な考えか教えてほしい。

(整備局)

- ・需要量等が増加する場合は、便益としては大きくなる方向になる。前回からの増減の変化が 10%以内についても重要であるが、運用としては減少 10%以内かどうかポイントになっている。  
事業費は増加しているかなど、他の項目もマイナス要素の観点でチェックをかけている。

(委員)

- ・変更という観点では、増減はありうるのかと考えたが、基本的には増加はあり得ないのか。

(整備局)

- ・増加した場合でも整理は可能だが、前回評価から根拠となっている需要量等が減っている場合は改めて実施する必要があるだろうという観点でチェックを行っている。  
B/Cの算定の有無を判定する上で、厳しい条件で確認を行っているということである。

(委員)

- ・信濃川の河川事業の計画流量の考え方について確認をしたい。  
信濃川の上流・中流・下流で、それぞれの既往最大流量が、事業を考えるとときの指標としている。既往最大流量は、上流部中流部では更新されていないが、下流部の様に近年降雨が激化するに従い流量は今後増えて行くと考えられる。その様な事から地球

温暖化の影響で、事業の規模は大きくなっていく一方かと考えていたが、危機管理型ハード対策を採用されていくことをみると、ハード対策でカバーできないところはソフト対策で対応する。計画規模より大きい洪水がきたときに被害を大きくしないようなものであれば、ソフト対策で対応するという計画の考え方に大きく変わってきたと理解できるのですが、その様な理解でよいか。

(整備局)

- ・考え方としては、施設で守りきるには限界があるなかで、想定最大や最悪のケースを考えて、ハード対策だけでなくソフト対策の避難などで人命を守るなどそのような考え方にシフトしてきている。浸水想定区域図では、施設で守ろうとしている計画より大きい規模の千年に一度しか発生しないような大きな外力に対して範囲公表している。

(委員)

- ・信濃川下流 p.8 『洪水ハザードマップ』を公表しているとあるが、中流域が破堤した場合も下流域や農業用水など色んな箇所に洪水が来る状況になると思っている。これはそれらを全て反映したマップと思っているが、それは把握しているのか。
- ・農業用水などでもあふれ、様々な所で浸水する可能性があると思いますが、その様な事も反映されたマップなのでしょうか。
- ・住民の方は、何処が破堤したら自分の家が浸水するのかが分からないのではないかと思うが、住民の方への情報提供はどの様になっているのか。自治体の役割かもしれないが、分かれば教えてほしい。

(整備局)

- ・住民の方が確認できるよう浸水想定区域図については、事務所のHP等で分かるように周知に努めているところです。また、自治体にもハザードマップを作成する際にも注意いただけるよう調整をしているところです。

(委員)

どこで雨が降ったら浸水するのかという点は、ハザードマップでは分からないのか。鬼怒川の様に上流での降雨により下流が氾濫するような場合に何処で破堤するのかなどを住民が知っているのか教えて下さい。

(整備局)

- ・実際の雨の降り方は様々ですので、実際の出水の際の避難勧告をする自治体にも的確な避難に繋がるような情報提供を行っているところです。

(委員)

- ・新潟市付近においては、信濃川中流域と信濃川下流域からの浸水想定区域がそれぞれ異なっているが、自治体へはどちらを提供しているのか。

(整備局)

- ・両方の情報を提供している。  
新潟市付近においては、信濃川中流の浸水想定区域図では、大河津分水路からの浸水が想定されており、信濃川下流の浸水想定区域図では大河津分水路分派点下流からの浸水を想定したものである。

(整備局)

- ・自治体が浸水想定区域図を受けてハザードマップを作成するのですが、両方の浸水を加味するとともに、あるいは内水で本川堤防決壊前に先に浸かっている可能性もありますし、土砂災害が起こっている可能性もあります。最終的にハザードマップを作成するのは地方自治体なので、信濃川中流部の決壊による氾濫か、信濃川下流部の決壊による氾濫かを、整備局として適切なハザードマップがつくられるように助言をしていくものである。多様な情報交換をしながら、ハザードマップが作成されていくものだと考えております。

(委員)

- ・信濃川下流域は、何処があふれたら自分の所が浸水するのかの判断がかなり難しい地域で、知りたい人が情報を得ることが出来るようになってくるとよいと思っている。

(委員長)

- ・昔の話では、例えば「信濃川中流域で破堤すると10日後くらいに下流域に来る」などと上の世代からの言い伝えなどを聞いた。たぶんそういうことに関連する指摘だと思うが、当時と違うのは、どこの堤防もそれなりに整備されていることから、本当に中流域で破堤した時に、かつてのように下まで流れて来るのかということ、話は違うのではないかと思う。

(委員)

- ・何処があふれたら自分の所が浸水するのかが分かりにくいので、知りたい人がいたら分かるようになってくるといいのではないかという意見です。

(整備局)

- ・浸水ナビという全国的な情報提供の取り組みを今後進めていくところです。主旨として、広く情報を周知することに努めて参りたい。

(委員)

- ・信濃川 p.8 と信濃川下流 p.6 整備計画では、概ね浸水区域がなくなるが、基本方針でも浸水域が無くなるのか。

(整備局)

- ・河川整備基本方針で対象となる洪水はもっと大きな洪水規模になるので、整備計画で対象とする事業が完成しても基本方針規模の流量が流れた場合は、まだ浸水区域が残る状況になる。
- ・あくまで整備計画規模の洪水に対してこのような結果となっている。

(委員長)

- ・他の委員のご質問に耐震の話がありましたが、信濃川下流のやすらぎ堤では、堤防の中に液状化対策がなされていることや、中越地震で大河津分水の上流側の左岸堤防に損傷が発生した際には、川裏の法尻だとか川表の高水敷と法尻の境などで液状化などが確認された箇所について対策を行ったことは承知している。

## <重点審議>

### 1) 河川環境事業の再評価

#### ◆信濃川総合水系環境整備事業

(信濃川下流河川事務所、信濃川河川事務所、千曲川河川事務所、大町ダム管理所)

#### (委員)

- ・千曲川の自然再生事業については、掘削による効果は一回切り下げれば、それ以降ほっといてよいのか、あるいはある程度5年、10年毎に切り下げを再度やらなければいけないものなのか。
- ・今回の事業については、重要な事例であるため、この事業の成果を広く全国的に情報共有した方がよい。

#### (整備局)

- ・この事業に限らず、維持管理という観点が必要となり、事業の効果が維持できているか、モニタリングにより見極めていく必要があります。
- ・了解。

#### (委員)

- ・河川整備事業として、川としての機能である、河川維持流量をきちんと維持していくことが重要である。環境整備事業で維持流量に関することが過去から出てきていないがどのように考えているか。
- ・流量が維持できているかということが、環境に大きく影響するものであり、環境整備事業として、維持流量についてももう少し考えて頂きたい。

#### (整備局)

- ・流量については、生態系、水質など環境の点で重要と考えている。ただ、環境については、環境整備事業だけでなく、河川事業全体においても重要な観点として取り組んでおり、その中で、利水者との調整等も必要となっております。
- ・環境整備含め、全体として考えて参ります。

#### (委員)

- ・評価範囲について、例えば千曲川のところでいうと、長野市、上田市、須坂市などエリアが分かれており、年代、住んでいる流域や、居住年数によっても、支払い意思額は変わるはずであり、一括でのアンケートよりも、対象を分かるようなやり方も今後考えた方がよい。  
単に戻ってきた有効回答数から便益を算出するにあたり、慎重に検討された方がよいと考える。

#### (整備局)

- ・今回のCVMについては、「河川に係わる環境整備の経済評価の手引き」にもとづき実施している。客観性等を担保するため手引きに基づき行っている。

#### (委員)

- ・説明資料P13 有効回答数について、母集団に対して、少ないのでは。今回はこれでよいが、次回からは少しご検討頂きたい。

#### (整備局)

- ・手引きに基づき300票程度を目標に行っている。

(委員)

- ・自然再生事業・水環境改善事業と、水辺整備事業は全く異質なものである。自然再生事業と水環境改善事業は、CVM 以外では効果が計れないと思うが、水辺整備事業は、人が利用する場所を作ることなので、CVM には相応しくない気がする。水辺整備事業について、効果を計る時に金銭換算できる別の方法がないのかと思っている。

(整備局)

- ・環境整備の便益の算出方法として、TCM、代替法などがある中で、現在、全国的に CVM が一般的に用いられている。

(委員)

- ・様式集-40、59 事前説明の際、パラメトリックについては実測賛成率、推定賛同率と使い分けられていたが、継続事業、完了事業、新規事業に関係なく、実績賛成率という言葉で正しいのか？
- ・様式集-75 パラメトリック実測算定率が空白になっているが、何か意味があるのか？

(整備局)

- ・手引きにより、実測算定率ということで修正しました。
- ・長沼地区については、手引きができた年と、算出した年の関係で、ノンパラメトリクスにより算定しております。次回の評価の際にはパラメトリックも併せて提示する。

(委員)

- ・今回の事業は別々に6つの事業を評価して、一つに足し合わせているが、どのような考え方でまとめているのか。

(整備局)

- ・環境整備事業については、水系単位で評価することが全国のルールとなっている。

(委員)

- ・これまで「〇〇川特有の」とか「特徴である」と表現されてきたが、今回は具体的に記載頂きわかりやすくなり良かったので、今後もこの川はどうあるべきと考えている点をポリシーとしてお示しいただく事が良いと考えます。

(整備局)

- ・了解。

(委員長)

- ・環境整備事業について、マニュアルで CVM による評価とされているようだが、色々と考えて頂かなければならないことがある。その点について本省に伝えて頂き、少しでも改善して頂くご努力をお願いしたい。

(整備局)

- ・了解。

## 2) 港湾事業の再評価

### ◆七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）

（委員）

- ・ p.16 上段表には年度標記であるが、滞船時間の平成 19 年は年で正しいのか。

（整備局）

- ・ 以前のご指摘を踏まえ、年度と年は正しく使い分けております。

（委員）

- ・ p.11 （イ）事前にいただいた平成 25 年度事業評価カルテの事業費の+10%数値とあっていないのでご確認頂きたい。

（整備局）

- ・ 確認いたします。  
（確認の結果、平成 25 年度事業評価カルテの記載方法に不備があり、誤認を生じる表記方法となっていたが、今回の資料では正しく記載しておりました）

（委員）

- ・ 代替港が直江津港になっているが、これは伏木富山港や金沢港はありえないのか。

（整備局）

- ・ 岸壁水深からは考えられるが、木材を扱う点において陸上で原木を取り扱う事が可能な施設がある港としては、直江津港が一番近くなるため代替港となっている。

（委員）

- ・ P6、陸上輸送コストの比較について、現在の基準のまま費用対効果の算出資料として積み上げて良いのか。トラック輸送自体は、企業の集積、景気の動向や労働人口の変化により大きく影響を受ける。将来のそういったものを考えないで評価して良いのか。

（整備局）

- ・ 評価手法自体がマニュアルに基づいており、実態と合っていない可能性があるが、あくまでマニュアルに基づいた手法とその結果であるということをご理解いただきたい。

（委員）

- ・ マニュアル通り作成したもので評価し、状況の変化により事業完成の際にはそこまで必要ではなかったとなる事はありうる。マニュアルがあるため、マニュアル通りで仕方無いかとは思いますが、いずれその内容については検討をして頂きたい。

（整備局）

- ・ 了解。

（委員）

- ・ 事前説明の際に、費用が上がったが便益も上がったとの説明を受けた。それは、途中で施工した 11m による効果を確認したため便益を計上したものと聞いた。一般の人に説明するのであればわかりやすい資料であるべきで、全体の説明の中に便益も上がる事についての説明があまりないのが気になった。

(整備局)

- ・ 分かりやすく資料を作った方が良かったかもしれません。
- ・ 平成 25 年から平成 33 年の間、水深 13m はできていないが、水深 11m で効果が見込まれたので、今回算出している所です。

(委員長)

- ・ 事業継続について、特段見直しと言う事ではなく、資料の不備、特に今のところは、B/C が変わらない点についておかしいと言うご指摘ですので、少しきちんとしていただく事が必要かと思えます。(委員会後、委員ご指摘の点について資料を訂正して補足説明を追加)
- ・ CVM について、マニュアルに示されているとおりとはありますが、今後いろいろ考えて行かなければならないが、マニュアルから修正が必要になると思えますが、本省の担当の方へお伝え頂き、少しでも改善いただくご努力をお願いしたい。
- ・ 道路、河川、砂防、河川環境、港湾事業が図られましたが、全て事業継続で原案が出ておりますが、お認めしてよろしいでしょうか。(出席委員了承)

<その他>

(委員)

- ・ 公共は、民間の活性への仕掛けをすることがある、単に事業をすることではない。地元と連携し、公共と言う税金を以下にうまく使って、地元の活性化、地元の安心安全へつなげるかを考えて頂きたい。

以上