

平成28年度 北陸地方整備局 第3回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成28年9月9日（金）13：30～15：40

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室
富山河川国道事務所 3階 大会議室

3. 出席者：委 員）大川委員長、川村委員、池本委員、小柳津委員、権田委員、中村委員
水野委員、山田委員
整備局）局長、次長、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
事務所）富山河川国道事務所長、黒部河川事務所長、金沢河川国道事務所長

4. 審議等案件

1) 砂防事業の再評価

- ◆黒部川水系直轄砂防事業 (黒部河川事務所) [一括審議]
- ◆手取川水系直轄砂防事業 (金沢河川国道事務所) [一括審議]

2) 道路事業の再評価

- ◆国道8号富山高岡バイパス (富山河川国道事務所) [一括審議]
- ◆国道359号砺波東バイパス (富山河川国道事務所) [一括審議]

3) 海岸事業の再評価

- ◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業 (金沢河川国道事務所) [重点審議]

4) 道路事業の再評価

- ◆国道8号加賀拡幅 (金沢河川国道事務所) [重点審議]
- ◆国道470号輪島道路・輪島道路(Ⅱ期) (金沢河川国道事務所) [重点審議]

5. 審 議

<一括審議>

1) 砂防事業の再評価

- ◆黒部川水系直轄砂防事業 (黒部河川事務所)
- ◆手取川水系直轄砂防事業 (金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・黒部川と手取川のそれぞれ7ページにある事業の投資効果について、最大流動深が減少することで被害が軽減するということは分かるが、黒部川の7ページでは最大流動深の差を示している。地理的な事情から最大流動深の減少だけではなくて、最大流動深の差を示しているということについて説明を少しお願いします。

(整備局)

- ・今回のB/Cの算出の考え方はどちらも同じで、説明を補足するため黒部川では着手時と完了時との差を図で示しているところがございます。ご覧になっていただきました通り、最大流動深そのものの図では黒部川は地形上、なかなか分かりづらいというところもあるので、このように差分の図をお示しすることで、その効果というのをお示ししたということがございます。

(委員)

- ・黒部川7ページ、手取川8ページにある最大流動深のシミュレーションをされると思いますが、たとえば手取川の8ページの効果の一つとして、土石流想定氾濫範囲がこの事業によって、狭くなったり、なくなったりするということです。8ページの下の写真を見ると、恐らくこの土石流想定氾濫範囲が左の山の方から土石流が入ってきて、この白峰中あるいは白峰下という箇所がこの氾濫範囲が決まっているようです。この直轄砂防の牛首川のところで、いわば上流で砂防事業をすると土石流想定氾濫範囲がなくなるという意味で8ページに記載されているのか、お聞きしたい。
- ・砂防治山連絡調整会議を毎年開催して、県や地元と円滑に情報交換をされているとあったが、土砂災害警戒区域の中で直轄砂防のこういうシミュレーション結果が、どのように活かされているのか、どのように地元へ伝わって、どのような形でいわゆるソフトの効果をあげているのか、教えて頂きたい。

(整備局)

- ・手取川の8ページ目につきましては、この左下の写真にございます通り青いところが土砂の流れを記載しておりますが、施設としてその途中に整備することでそこでとめるということで、直轄砂防事業の中での対策としてお示ししております。
- ・二点目の観点ですが、具体的にいつということは申し上げられませんがこれまでも広報の取り組み等を行う中でこうした説明をしてきており、事業評価も含め、様々な機会をとらえながらこのような効果についても引き続きお示ししていきたいと考えております。

(委員)

- ・手取川8ページの下の写真の小さな谷も、いわば直轄が砂防事業をされるということを理解しました。国と県とでシミュレーション等の活用含め、ソフト対応のご協力をいただきたい。

(整備局)

- ・先程の説明を補足いたします。今、委員より説明のありました手取川の7ページと8ページの関係でございますが、7ページは水系砂防ということで、牛首川及び尾添川の砂防事業の効果を示したものです。対して、8ページは土石流危険渓流の事業を説明するものでございます。牛首川の本川の砂防事業によって白峰中、下の被災が防がれるというものではなくて、この青い筋で示した危険渓流において行う事業の効果を示したものでございます。

(委員)

- ・基本的なことを教えていただきたいのですが、黒部川砂防の事業の資料の9ページのところに総合土砂管理の図が記載されております。今回の資料を見ますと黒部川においては総合土砂管理というものを実現するために、各事業の情報共有をはかっているということですが、実際に情報共有をはかった結果、たとえば砂防に関係するところでございますと、砂防事業をどんどん進めていった結果、中流、あるいは上流にあるダム、年間堆砂量が年々減って、そういった細かい情報まで共有されているのでしょうか。

(整備局)

- ・こちらにつきましては、今まだ調査段階というところなので、まだ具体的にこの場で説明することはできないのですが、考え方としては砂防、ダム、河川、海岸における一貫した土砂管理ということで適切に管理していくということです。

(整備局)

- ・先程の説明を補足いたします。数量的には確認できておりませんが、砂防事業についての基本的な考え方としましては、9ページに記載してあるスリット形状の透過型砂防堰堤を設けるようにしているということがポイントであります。透過しない型の堰堤ですと土砂を全てためてしまうという状況ですので、そうすると下流の方に土砂が行き渡らない、ひいては海岸まで土砂が届かないということになりますから、急激な土石流に対しましては、いったん透過型砂防堰堤で止めはするものの、そのあと順次土砂を流して、下流の方に安全になった段階で土砂を流していくというようなことを狙って、総合土砂管理という取り組みを進めているという状況でございます。

(委員)

- ・砂防事業は、保全対象を守るために土砂流出をなんらかのハードで対策するというものであるが、黒部川も手取川も保全対象がどこなのかが曖昧になっている。砂防事業については保全対象をきちんと明記をしていただきたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

(整備局)

- ・例えば手取川の6ページ目では、今回の保全対象となる流域の市街地はお示ししているところでございます。

(委員長)

- ・公的な施設等が保全施設とした時は言いやすいでしょうが、たとえば発電所など、そのような施設等を国が保全施設として明示してよいか。

(整備局)

- ・事業としては、個々の施設も含めて流域全体の安全を図るという考え方でございます。

(委員)

- ・今の説明でよいと思いますが、砂防は地先砂防と水系砂防がありまして、地先砂防の方は保全施設、対象物というのが示せますけれども、水系砂防の場合は下流の河床上昇を防いで洪水判断のリスクを下げようという観点で整備をしていると思いますので、この辺のエリアというのが示せるとは思います。ピンポイントでどこが保全施設対象物なのかというのは元々難しいのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・先ほど6ページ目で市街地の状況をご説明しておりますので、たとえば黒部川の場合であれば、温泉とか発電施設の例を示しておりますので、今後の事業評価にあたり、流域の中でも代表的な施設を抽出してお示しすることは検討して参ります。

(委員)

- ・ご検討をお願いします。

2) 道路事業の再評価

◆国道 8 号富山高岡バイパス（富山河川国道事務所）

◆国道 359 号砺波東バイパス（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・富山高岡バイパスは、4 ページの所要時間の短縮と渋滞損失時間の削減と死傷事故件数の削減につきましては、事前説明会の際に「この事業は他事業と異なり、残事業整備なしはなぜ記載されていないのでしょうか」と質問したところ、「本線部が供用することで効果が発現されるため、側道部の完成の影響を受けない」というお話を承ったが、その後の質問に対する回答としては、「所要時間の短縮と渋滞損失時間の削減については、側道部の完成後の影響を受けない」であった。それを踏まえると死傷事故件数の削減については、側道部の完成後の影響を受けるという考えか。
- ・そうした場合については残事業の整備なしも記載する必要があるかと思うので、その辺のご説明をいただきたい。

（整備局）

- ・最後の死傷事故件数の削減のみが側道部の影響を受けるというご説明をしているわけではございません。今回の所要時間の短縮と渋滞損失時間の削減は、実際の数字を記載させていただいております。
具体的には、所要時間の短縮については、整備なしのデータは、平成 27 年 4 月から平成 28 年の 3 月の ETC2.0 のデータを使って各区間の旅行時間を計測したもの、整備ありのデータは、平成 28 年 4 月から平成 28 年 5 月の実測のデータを使い、整備なしと整備ありの差を記載させていただいております。
- ・同じく渋滞損失時間の削減につきましても実際のデータを使って観測交通量から算出しているものです。一方で死傷事故件数の削減につきましては、整備なしについては実際のデータはございますが、整備ありにつきましても、開通後それほど時間が経っていないためデータがないので、実際の数字ではなく、交通量の推計に基づいて数字を出しております。

（委員）

- ・砺波東バイパス 12 ページ（様式-2）、表記の問題ですが、小数点の丸め方がそれぞれ異なっているのではないかとと思われる。例えば①の事業費につきましては、20 および 21 ページでは少数第一を四捨五入となっており、維持管理費については小数点第二を四捨五入というような表記になっている。
- ・ただ、維持管理費の基準年における現在価値のうち残事業分については、そのような表記になっていない。便益については B の基準年における現在価値およびうち残事業分については少数第一位を四捨五入となっているが、単年便益のところについては、少数第一位を四捨五入との形式となっておりそれぞれバラバラになっているので、表記方法の統一をされてはよろしいのではないのでしょうか。

（整備局）

- ・それぞれの項目について改めてどのような方針とするか確認した上で対応させていただきます。
(様式-2 の小数点の丸め方は「10 以上：整数止め、10 未満：小数 1 桁止め、1.0 以下小数第 2 位止め」で全国統一となっていることを確認。)

(委員)

- ・ 富山高岡バイパス 4 ページ、3 便益の一つの【所要時間の短縮】で、渋滞時の所要時間が削減されるという箇所に渋滞による余裕見込み時間という記載がある。
- ・ 砺波東バイパス 7 ページにはその記載がない。おそらく現場の実態に応じた細やかな判断をしてこのような考え方を導入していると思われる。例えば朝晩の混雑時とか時間信頼性の向上を見るために必要な考えで、非常にいい判断なのではないかと思う。
- ・ どのようなケースの場合にどのような対応をするのか、一定のルール作りをしておくことが良いと思う。

(整備局)

- ・ ご指摘の通り朝夕のピーク時間帯における所要時間の短縮について表現するのが効果的だと考えております。今年から新しく始めた分析方法ですので、こういった場合に実施するののかについては、皆様とご相談させていただきながら示させていただければと考えております。
- ・ 実際、関東の首都高でこの様に大きく効果が出ているデータもございますので、実測データがある場合はこのような分析ができます。
- ・ 一方で砺波東バイパスの未供用区間についてはまだ実測ができないので、今後供用して実測データがあるものについては、効果が見えやすい表現をしていきたいと思っています。

(委員)

- ・ よく分かりました。

(委員)

- ・ 砺波東バイパスだが、つい先日通行し、快適に走ったが、あまり車が通っていないようで、旧道がまだまだ混んでいるという状況が見られた。
- ・ 少し何か仕掛けをして、バイパスに誘導できるようなことをしたら良いのではないかと感じた。
- ・ 運転手さんも迂回をして遠回りをしているような感じがするため、旧道を選ぶと言っていたし、結構大きな車が旧道をたくさん走っているのが意外だったので、何か少し工夫をして誘導できればいいのかなと感じた。
- ・ 今回交通量は示されていないが、そんな印象受けたので、よろしく願いたい。

(整備局)

- ・ 貴重なご意見ありがとうございます。
- ・ やはりバイパスの方が走りやすいとは思いますが、情報提供や、富山河川国道事務所と相談しながら、交通転換が図られるよう努めていきたいと思っております。

(委員)

- ・ 7 ページの供用区間と現道がクランクになっているので、早く事業を進めて頂きたい。
- ・ 20、21 ページの参考資料を見るとおそらく砺波東バイパスが開通するのは 6、7 年後になるようだが、用地はほとんど解決済み 99.6%であり、7 ページの費用便益もここが開通した効果だと思うので、ここの未供用区間の見通しがあれば伺いたい。

(整備局)

- ・費用の現在価値算定表で、平成 34 年度の予算が入っているのは、全線 4 車線供用の費用です。
- ・説明資料の 3 ページ、今後の事業展開で「未供用区間である砺波市芹谷～頼成間 (1.6km) については平成 31 年度の完成供用を目指し推進していく」と記載しており、引き続き事業を進めていきたいと考えております。

(委員)

- ・ぜひとも進捗を期待しております。ありがとうございます。

(委員長)

- ・こちらの事業の方は委員の方々のイメージがはっきりされていて、必要性など承知されているのだろうと思うが、要するにとっても重要で効果の大きい道路であるので早期整備をとということなのだと思う。
- ・事業継続と言うことで出ておりますが、よろしいですか。(出席委員了承)

<重点審議>

1) 海岸事業の再評価

◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・現地の状況が分からないので教えていただきたいのですが、新潟海岸では養浜事業を行った結果砂がついて、そのこと自体はいいことだとは思っているが、その反面飛砂が起きるようになっており、バランスを図ることがなかなか難しい問題と思っておりますが、石川の海岸ではそのような問題は起きていないのでしょうか。

(整備局)

- ・石川海岸においては、飛砂対策として松林の植樹が行われており、現場では飛砂による被害あるいは苦情は聞かれないという状況です。唯一あるとすれば海岸線を通っております自転車道があり、砂がたまることによって、若干不便が生じているという意見は聞いたことがあります。

(委員)

- ・8 ページの左下に「沖合施設の消波効果」小松工区というのが書いてあり、現在までに整備済などの記載があるが、人工リーフ、離岸堤、根固工、消波工、養浜工、あるいは緩傾斜堤、海岸堤防の完成形がどのようなものであって平成 28 年を見据えて出来高がどれくらい進んでいるのか教えて頂きたい。
- ・石川海岸は手取川からの土砂の流出がかなり少なくなっており過去に比べて土砂の供給が少なくなっている。小松工区としては、何%の出来高で進んできており、また、砂の供給が少ないということで、特殊な構造物を重点的にやっておられるかどうかというところをお聞きしたい。

(整備局)

- ・小松工区の主な工事の内容としては、人工リーフ、あるいは離岸堤で防護をした上で養浜工を行うということです。
- ・人工リーフにつきましては、現在の計画では 15 基の予定がございまして、11 基が完成して現在 12 基目の工事を実施しております。防護がある程度できてきたところから養浜工に着手しております。

(委員)

- ・少し感想めいたことになりましたが、12 ページにある景観に配慮するという言葉がとも私としては好ましいと考えております。
- ・のびのびと広がるというこの海岸部をもっていく、それが地域の誇りだというのを示していくことはやはり必要だろうというふうに思います。
- ・そのため逆に地域の協力がクリーンアップということだけでなく、学校との連携でそうした事に対して、如何に国が努力しているかとか、皆様の協力が必要だというところも併せてさせていくことが望ましいと思います。
- ・ハード整備が一進一退と繰り返すという部分も含めて PR を積極的に進めていければというふうに思います。

(委員)

- ・関連した意見ですが、17 ページのところでは事業の必要性のところ、「事業実施にあたっては環境に配慮するとともに、地域と連携して整備を推進する」というところで、海岸環境について砂浜が減ってきているということが問題になっています。
- ・私たちが、子どものころには砂浜、海岸はとても身近なものだったと思います。その海岸環境、自然環境というものを取り戻しつつあるのだと思いますが、人工物もできているという中で海岸の環境をどうやって保全していくのかというようなことを考えて、ぜひ実行していただけたらと思います。よろしく願いいたします。

(委員)

- ・11 ページの下の方に二つ写真がありますが、この平成 26 年度の方を見ますと平成 2 年に比べて企業立地エリアが増えています。ただ一方でピンクになっているところは浸水想定エリアであり、企業立地エリアにかかっています。
- ・願として、こういった海岸侵食によって企業立地、企業誘致というものについて懸念がおこることの無いように、県と国の調整、あるいは一層の情報の共有化とか情報交換をいただきまして、海岸保全整備に努めて頂きたいと思います。

(委員)

- ・9 ページ表 4-1 の侵食面積に係わる部分で、以前頂戴した質問に対するコメントをみますと「侵食面積に関する情報を記載していたのですが、侵食の延長に関する情報が適切と考えまして、そのように記載します」というコメントを得ていたが、また元通りになっています。どのような理由でこのようなご判断になったのでしょうか。

(整備局)

- ・事前説明の際にお示ししていた資料では、図 4-2 に書いてある汀線位置をそれぞれ 10 年単位ぐらいで区切ったものを示してありましたが、分かりづらく、また、実際、ここでご説明したい内容としては、40 年後の汀線位置が北陸自動車道にかかるということですので、修正しましたという趣旨でございます。

(委員)

- ・説明資料上は表 4-1 のところで、説明として「侵食面積は適切ではないと判断したので」という表現になっておりましたので、その箇所はそのままということですね。
- ・14 ページの左側の総便益の算出の箇所の一番下の表で、残事業の総便益が 377 億円と記載されていますが、様式集-18 の便益の合計の現在価値欄の合計欄から判断すると 376 億円が正しいのではないかとと思われる。

(整備局)

- ・ 1点目についてはご指摘のとおりです。
- ・ 2点目について、元の資料の14ページ目の377億円は、丸めの際に誤植があったということで正しくは様式集-18の376億円が正しい値ですので、訂正させていただきます。

(委員長)

- ・ 事業継続とすることで提示されていますが、よろしゅうございますね。ありがとうございました。

2) 道路事業の再評価

◆国道8号加賀拡幅(金沢河川国道事務所)

(委員長)

- ・ 埋蔵文化財調査等で30億円のコスト増が見込まれるということですが、よろしいですか。
- ・ もう少しで完成すれば、もっと良くなると思います。国道8号は新潟から京都に至る幹線中の幹線で、大変重要な路線であります。
- ・ それでは、事業継続とすることでよろしいですね。(出席委員了承)

3) 道路事業の再評価

◆国道470号輪島道路・輪島道路(Ⅱ期)(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・ 穴水町から輪島市へ入り込む輪島道路、輪島道路(Ⅱ期)は、断層が非常に多く、褶曲が多い地形。特に第三期堆積岩で凝灰岩を含むとトンネルや切土に伴う応力解放で、非常に不安定な状況になったという経験が過去に多くある。
- ・ 輪島道路(Ⅱ期)のトンネル区間の地質については、必要なので調査費用を増額してでも十分に精査頂きたい。

(委員)

- ・ 費用が増えたという説明があったが、17、18ページの「4. 事業展開の変化」で、輪島道路は14年間で16年間になり、Ⅱ期の方は11年から15年になっており、事業期間も延びたと理解してよろしいか。

(整備局)

- ・ 記載している期間は、B/C算定の必要性から、一定程度の予算の投入を想定した概略事業計画にもとづき設定しているため、実際の事業展開とは異なることがあります。
- ・ 今回の事業評価では、事業費の増加に加え、現時点での用地・工事の進捗状況を踏まえ、事業期間についても見直しを実施しております。

(委員)

- ・ この道路は本当に非常に重要な道路だとは思いますが、大切な能登の里山を貫通する道路であることを考慮して、十分に環境へ配慮して事業を進めていって頂きたい。

(委員長)

- ・ 事業継続ということで原案が出ておりますが、よろしいですね。(出席委員了承)

(委員長)

- ・本日審議致しましたが、いずれも富山、金沢の事業であり、いずれも重要で早期整備をとということ、また、常に観光や環境とかかからんでくる箇所だということも認識しております。
- ・委員からあった希望、あるいはご指摘をよく斟酌しながら事業を進めて頂きたいと思えます。
- ・いずれも事業継続ということで原案が出ておまして、それに対して特段の異議はありませんでした。
- ・今までのご指摘、ご意見には、今後の事業評価あるいは改善措置、計画、調査のあり方に対する評価手法等の見直しについては、特段の意見はなかったと思えます。

以上