

# 平成28年度 北陸地方整備局 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成28年11月15日（火）13：15～15：25
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、中村委員、  
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、河川部長、港湾空港部長、  
用地部長 他  
事務所）羽越河川国道事務所長、阿賀野川河川事務所長、湯沢砂防事務所長、  
新潟国道事務所長、長岡国道事務所長、高田河川国道事務所長、  
金沢港湾・空港整備事務所長

## 4. 審議等案件

- 1) 河川環境事業の再評価
  - ◆荒川総合水系環境整備事業（羽越河川国道事務所） [一括審議]
- 2) 砂防事業の再評価
  - ◆信濃川下流水系直轄砂防事業（湯沢砂防事務所） [一括審議]
  - ◆信濃川上流水系直轄砂防事業（松本砂防事務所） [一括審議]
- 3) 地すべり対策事業の再評価
  - ◆滝坂地区直轄地すべり対策事業（阿賀野川河川事務所） [一括審議]
- 4) 道路事業の再評価
  - ◆国道7号新発田拡幅（新潟国道事務所） [一括審議]
  - ◆国道17号六日町バイパス（長岡国道事務所） [一括審議]
  - ◆国道17号浦佐バイパス（長岡国道事務所） [一括審議]
  - ◆国道253号上越三和道路（高田河川国道事務所） [一括審議]
- 5) 港湾海岸事業の再評価
  - ◆金沢港大野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) 河川環境事業の再評価
  - ◆荒川総合水系環境整備事業（羽越河川国道事務所） [一括審議]

(委員)

・水系環境整備事業の実施にあたっては、その川の特徴を踏まえることが重要であり、従来、「荒川らしい」とか「本来の荒川」とする表現が多々あったが、今回はワンドや荒川に生息・生育する動植物など、荒川の特徴的な環境がとても具体的に書かれている。「荒川らしい」という一言で片付けずに具体的に書くことで、今後どうしたいかということが明らかにされており、良い表現である。

(委員長)

- ・これまで委員からご意見をいただいたことが反映されたものと思う。

(委員)

- ・事業効果が現れているという例を示しているが、予想していたほど効果が出なかった場所もあるかと思う。そういった情報の蓄積が重要であり、モニタリング結果をこれからの事業に活かして欲しいと思う。

(委員)

- ・CVMを使って費用便益比を評価しているが、対象がかなり広範囲で村上市、胎内市、関川村という2市1村にまたがっている。世帯数が3万4千世帯あって有効回答数が260票、支払意思額が372円/世帯となり、それをを用いて総便益として示しているが3万4千世帯に対して260票というのはサンプル数が少ないのではないかと懸念される。
- ・平成25年度に評価し、今回再度評価という事のようにであるが平成25年度時点でのアンケートの聞き方と、今回の聞き方では変えるべき部分があるのではないかと。つまり、平成25年度の事業開始からある程度事業が進んだ段階で行う住民の便益評価というものと、それから更に事業が進みある程度の効果が現れた後の住民の便益評価とは、アンケートの聞き方を変えるべきであり、評価額も異なると思う。
- ・これについては、調査票が添付されていないので、後で提示して欲しい。

(整備局)

- ・サンプル数については、河川に係る環境整備の経済評価を行うにあたって「手引き」が出されており、この中で必要標本数は300票程度という数字が示されています。
- ・もう一つのご意見として、事業の実施段階に応じて質問の仕方を変えるべきではないかということですが、そういった部分もCVMの扱いに当たっては留意する必要があると思います。なお、今回の評価の考え方としては、三年前に前回の事業評価を実施しているという状況の中、世帯数といった需要量等の変化がないかということで、今回の一括審議か重点審議かということ考えております。その中で需要量等に変化がないということで、今回は三年前の評価結果を用いさせて頂いたという状況です。
- ・依頼がありましたCVMの調査票については、後程お渡しさせて頂きたいと思えます。

(委員)

- ・300票程度ということについて、母集団に対する比率ということからアンケートのサンプル数は変えるべきではないかと思う。その辺の扱いに関して検討して欲しい。

(整備局)

- ・ご意見について上部機関とも調整したいと思います。

## 2) 砂防事業の再評価

- ◆信濃川下流水系直轄砂防事業（湯沢砂防事務所） [一括審議]
- ◆信濃川上流水系直轄砂防事業（松本砂防事務所） [一括審議]

(委員)

- ・「中期的な目標」に対して事業を実施している中、整備効果を示す数値計算で対象としている土砂が全体計画（100年超過確率規模）における整備対象土砂量となっていることから、7ページや8ページに示す着手時と完了時の状況に差があまりみられないことになっている。砂防の最終形である全体計画事業を完成させた後のシミュレーション結果では着色しているところがすべて消えることになるのか。

(整備局)

- ・全体計画の整備対象土砂について、最終的には砂防堰堤等を整備することにより抑えられることとなり、土砂による浸水被害は無くなるという考え方ですが、場所によっては地形が低いところもあることから、土砂を抑えても流水が流れ込むところもあり浸水の被害は残るところもあります。あくまでも全体計画の整備対象土砂量を抑えることにより、土砂による浸水被害はゼロになるという考え方となっています。

(委員)

- ・全体計画整備後の結果については明示する必要は無いと思うが、全体計画整備後でも浸水被害は残るということか。

(整備局)

- ・そのとおりです。

(委員)

- ・信濃川上流水系直轄砂防事業と信濃川下流水系直轄砂防事業、いずれも対応方針（原案）の理由に人命・財産に関する考え方を強く出しているのが非常に良いと思う。
- ・特に、この2事業については特徴的なところとして観光施設等もあるので、そういった環境変化もあると思うが、他の事業と違って、人命・財産ということを非常に強調しているのは非常に良い視点だと思う。
- ・関係する地方公共団体等の意見として、真っ先に生命や財産を守るために事業継続を要請すると記載してあり、防災事業、特に砂防事業については、人命・財産を守ることが重要な役割だということを認識し対応方針（原案）に記載しているのは非常に良いと思う。

(委員)

- ・流動深の軽減により位置エネルギーの減少が期待できるという説明があったが、このことに対する評価については資料の中に記載しないのか。

(整備局)

- ・エネルギーについて、定量的な評価については今後検討したいと考えています。

(委員長)

- ・今の委員のご指摘は、図だと色がほとんど同じで何が違うのか明確でないが、エネルギーであれば大分違いが出てくるというご指摘です。今それを検討されているようですがなかなか簡単には算出できないということのようです。

(委員)

- ・砂防事業については、国民の人命・財産の確保、安心・安全の確保が目的であり、事業を進捗して頂いている。一方で、現在、社会はなかなか消費が上向きにならない。若い人たちや経営者の方が将来的に不安をもっているようで、経済がなかなか盛り上がりがないところである。
- ・そこで、公共事業というのは、当然、安全安心の確保など当初の目的を達成しなければいけないが、もう一つ大きな目的は社会をいかに活性化させるかであり、外部経済を含めて景気の向上を図るところにも使命があると思う。
- ・事業を実施していく中において、社会の活性化にどう繋げていくのか、社会の景気向上に公共事業をどう繋げていくのか、当該事業を通じて地元、県、市、町、村というところと議論し、協力しながら景気向上や社会の活性化を図る方策を同時に考えて頂きたい。
- ・景気の向上や社会の活性化を図るうえで、現在、平成 28 年度補正予算が社会にインセンティブを与えようとする中、当該事業を進める国交省の役割は非常に重要となる。
- ・国交省の事業は、社会に活性化を与える仕掛けになって行くことを各職員の一人一人が自覚し考えながら、事業を進めていただきたい。もちろん、民間ではできない事業を実施するという公共の役割でもあるが、地元とよく相談をし、意見を聞きながら、進め、できるだけ地元の活性化につなげていただきたい。特に、既存施設の活用、例えば、砂防事業の堰堤群の観光資源活用など、今の事業と既存施設などを総合的に繋げて社会・地元の活性化にいかに活かすかを、十分考えて頂きたいのだが。

(委員)

- ・特徴ある地形のところで砂防事業を集中的に行っていることがある意味、砂防事業の特徴であると思う。
- ・そのことが一つの街作りの形であり、これをいかに身近なこととして国民に伝えていけるか、その事業の効果に対してのPRを付加していけるかということがあり、より一層事業に対する理解が促進されるのではないか。
- ・粛々と進めていくことによって更に安心感が沸き、より一層良い地域が作られていくということを思ってもらえるのではないか。
- ・これまでの事業に対する今までどおりのPRでは無く、一つの街づくり的な切り口でこの特徴ある地形のところでたくさんの事業を実施することによる特徴も是非PRしていただけると良い。

(委員)

- ・資料 3、資料 4、資料 5 の 3 つの資料の全て 5 ページの事業概要について、統一的なことであるが、図 2-3 に関するタイトルについては、事前説明会におけるコメントより修正して頂いているが、これは前回事業評価以降の全ての事業の実施状況が網羅されているのか。
- ・タイトル自体が「(2)前回事業評価以降の主な整備内容」になっているが、事前説明会資料では「主な」(資料 5 のみ)という言葉が入っており、今回全て「主な」という言葉が削除されていることから、該当資料で示されているものは、前回評価時以降のものが全て網羅されているのか。

(整備局)

- ・全てになります。

(委員)

- ・分かりました。
- ・対応方針（原案）に記載されているそれぞれのタイトルは、「砂防事業等の再評価実施要領細目」に基づいているという回答を事前説明会の回答として頂いている。この実施要領細目を後からで構わないので頂きたい。

(整備局)

- ・用意します。

(委員)

- ・資料4の4ページと資料3の4ページについて、箱書きの中の3つめの項目が資料4では「中期的な目標の事業期間」となっているが資料3では「中期的な目標の事業進捗状況」となっている。事業期間ではなくて事業の進捗状況が正しいので修正されたい。

(整備局)

- ・修正させていただきます。

### 3) 地すべり対策事業の再評価

#### ◆滝坂地区直轄地すべり対策事業（阿賀野川河川事務所） [一括審議]

(委員)

- ・資料5の4ページについて、事前説明のときに表2-1の福島県事業の平成2～7年度の地区名が、以前は笹川になっており、1ページの図1-3の南部ブロックに記載が無いので指摘し、4ページの表2-1の該当地区名を変更して頂いたが、1ページの図1-3にはこの南部ブロックに該当の地区名が無い。

(整備局)

- ・ご指摘の下孫目でございますが、3ページの図1-8に示すとおり、地すべりブロックの中ではなく、すぐ近傍にある地区となり排水を行うための対策を実施しているということです。
- ・効果としては南部ブロックに発現する対策を行っているので、その旨を先ほどの4ページのところに整理いたします。

(委員)

- ・わかりました。

(委員)

- ・事前説明の際に5ページで、「これまでの事業によってどれくらいの効果があるのか、また、その効果をこの資料に盛り込んでください」と指摘したところ、今委員会にて盛り込んで頂いた。
- ・それが、5ページの表2-2、表2-3であり、これまでの事業効果がわかる資料となっている。大変いいことです。ところで、これらの資料を拝見すると物凄い事業効果が、年間移動量1cm程度に抑えられた結果を示しています。であれば、この程度の移

動量に抑えられたとすれば、本事業は県に移管することにならないか。特に、表 2-2 の平成 27 年の年移動量がほとんど 1cm 弱で非常に大きな効果が発現している。直轄地すべり対策事業が完了目安となる年間 1cm 程度までに抑える事業という地すべり法の記載があったと思うが。今回明示の 5 ページ資料では、それほどに地すべり地全体で大きな効果があったのか。

(整備局)

- ・事業の考え方として大きな雨等が降った後の地下水の状況や、周辺の観測計器等の状況から総合的に判断することになります。

(委員)

- ・表 2-2 や表 2-3 は、事業効果としてこの箇所では、すべりの移動ベクトルがこれくらいまで小さくなったとか、この方法で小さくなったとかいろいろな情報が出て来ると思うので、その様な情報も今後示していただきたい。そんな中でも、地すべり地のこの箇所では、未だ地下水も高いし、融雪や豪雨によっては移動量が大きくなることもあるのだ、危険な兆候はあるのだ、したがって、本事業継続を実施しなければいけないのだ、がわかるような図面、資料にして頂きたいのだが。

(整備局)

- ・わかりました。

#### 4) 道路事業の再評価

- ◆国道 7 号新発田拡幅（新潟国道事務所） [一括審議]
- ◆国道 17 号六日町バイパス（長岡国道事務所） [一括審議]
- ◆国道 17 号浦佐バイパス（長岡国道事務所） [一括審議]
- ◆国道 253 号上越三和道路（高田河川国道事務所） [一括審議]

(委員)

- ・道路事業共通のこととして、以前から申し上げていることですが、例えば新発田拡幅の 4 ページ、事業の投資効果については便益に係る整備効果ということで、3 便益に関わる整備効果と解釈したところですが、ここでは①走行時間の短縮、②交通事故の減少の 2 つと、渋滞損失時間の削減が出てくる。ただし、9 ページにあるように走行経費減少便益を加えて 3 便益とお考えになっているのだらうと思いますが、便益というのは 3 便益なのか、あるいは 4 ページに記載の項目に変わってきているのか教えて頂きたいと思います。

(整備局)

- ・3 便益につきましては、9 ページに記載のとおり走行時間短縮便益・走行経費減少便益・交通事故減少便益、この 3 つがいわゆる 3 便益と言うこととさせていただきます。一方で事業の投資効果のページに記載させて頂いているものにつきましては、効果を目に見える形ということで、具体的には走行時間短縮や渋滞損失時間といった形で、表現をさせて頂いているものとさせていただきます。
- ・便益換算するときには、これらのもとになったデータを用いて便益を算出しております。

(委員)

- ・4 ページにある渋滞損失時間の削減は、この上の①・②の中のどちらに入っているのでしょうか。

(整備局)

- ・渋滞損失時間の削減は、走行時間の短縮のデータをもとに、混み具合や道路状況等を踏まえて算出しており、①に起因する効果でございます。

(委員)

- ・資料6の4 ページ(1)の死傷事故件数の削減が書いてありますが、こちらの出典につきまして、「死傷事故件数は年ごとにばらつきがありますので、実績値を用いる場合は4年平均とすることが一般的である」というのは、前回も伺いまして認識しているのですが、それを踏まえると少なくとも整備無しの状況につきましては、実測値のデータがあるのではないかとのコメントをさせていただきました。この資料では推計値になっていることからしますと、実測値は無かったということなののでしょうか。他の資料7、8につきましては整備なしの状況は実測値の出典が書かれているのですが、資料6だけは整備なしの状況は推計値となっているのは、実績値がなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・確認させていただきます。  
(ご指摘のとおり、資料間でデータの出典についての平仄が取れていない。今後、実績値と推計値の使い分け、データの取得範囲等について統一を図ってまいります。)

(委員)

- ・資料7の目次と8 ページですが、救急医療施設というタイトルになっています。他の事業と同じように第三次救急医療施設への修正依頼をしたが、第三次救急医療施設のみではなく、他の医療施設も含まれるため救急医療施設としましたとの回答でしたが、他の事業については救急という言葉が削除された。従って、当該事業のみ救急を残された意味というのは何か違いがあるのでしょうか。資料8の浦佐バイパスは第三次医療施設という形にされていますが、平仄をとるということでしたら医療施設でも良いのかなと思います。

(整備局)

- ・そちらについては三次医療施設と三次医療施設ではないものが含まれるので救急医療施設という形にさせていただいておりますが、ご指摘の通り「救急」の要否については平仄を図ってまいります。

(委員)

- ・わかりました。

(委員)

- ・資料9の15 ページと資料7の17 ページの共通の質問で事前説明会時に前ページから判断すると「NO<sub>x</sub>」は「NO<sub>2</sub>」ではないかとのコメントを行ったが、算出対象はNO<sub>x</sub> のことであった。なお、資料7の16 ページを見ていただくと分かりますとおり、IV(2)の一つ目についてはNO<sub>2</sub>の排出削減率を求めることとなっており、16 ページの指

標は全国的な統一書式だと思われませんが、これについてはNO<sub>2</sub>ではなくNO<sub>x</sub>で測定することもあり得るということですか。資料9も同じです。

(整備局)

- ・実際に調査するときにはNO<sub>x</sub>として調査をしているというところがございますのでNO<sub>x</sub>の中にNO<sub>2</sub>も含まれるという意味合いで表記をしているところです。

(委員)

- ・そうすると全国的な書式自体が、NO<sub>2</sub>よりNO<sub>x</sub>の方が望ましいということでしょうか。

(整備局)

- ・実際に調査するのがNO<sub>x</sub>でございますので、ご指摘があったことは上部機関と相談させていただきたいと思えます。

(委員)

- ・わかりました。

(委員長)

- ・感覚的にはいわゆるNO<sub>x</sub>の方が良いのかなと思えます。

(委員長)

- ・河川環境事業と砂防事業、地すべり事業の4件はどれも事業継続という、全てこれは重要という大事な主旨の発言でした。委員からは切り口を変えて、その効果等に関して経済効果という視点のご意見を頂いたと思うのですが結論は問題ないですね。(出席委員了承)
- ・道路事業も事業継続ということでご提案いただいておりますが、これもご異議はございませんね。(出席委員了承)
- ・いずれも重要で肅々と進めて頂きたいということですが、昔と違い、整備も段々高度になってくる。昔のように何にも無いところに事業を行うこととは違うため、効果やありがたみが本当に見えてこない。現在のバイパスや拡幅事業は、それなりの整備が時代の流れの中で行われていて、更に色々な困ったことを解消するために事業を行っており、劇的に変わるといった効果はなかなか見えない。
- ・ただし、その中でも事業の効果は本当にとっても大事で、特に安心・安全の観点から言うと大きな効果をもたらすと思うので、そういうところをきちんと住民の方たちにご理解頂ける様なことをお願いして、事業継続ということでご異論はございませんね。(出席委員了承)

## <重点審議>

### 5) 港湾海岸事業の再評価

#### ◆金沢港大野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]

#### (委員)

- ・事業の投資効果（7ページ）のグラフにあるように、この港湾の整備によって今まで神戸、大阪、名古屋港などに陸送していた貨物が行かなくて済むということ、例えば北米とか欧州向けの輸出貨物が行かなくて済むということ。確かにそれにより陸送コストが下がるし、便益計算で出しておりますが、ダイレクトに便益が増えると考えてよいのか。これが釜山に行ってしまうと意味がなく、釜山に行ってしまったとすると考え方にかなり無理があり、例えば神戸、大阪、名古屋港からは韓国に行きませんよね。金沢港にシフトする事によって釜山経由で北米や欧州に行ってしまうと逆に整備によって便益の域外流出、国外流出というのが促進されるのではないかと懸念に思っています。しかも今、国が外需の取り込みを進めている中で、この整備というのはちょっと流れに逆行するのではないかという意見を持っていますが、その辺の認識はどう考えているのかを聞かせていただきたい。

#### (整備局)

- ・多分、大型船になればなるほど、量が増えれば増えるほど、ダイレクトで行く可能性が高くなります。逆に小さい船の場合はどうかというと、例えば貨物が少ないと、金沢港や隣の敦賀港などいくつかの寄港して量を増やししながら、今お話のあった釜山港や中国の上海港に航行して、そこで積み替えて北米に持っていくというケースが増えると思います。しかし、量が増え大型船で寄港できれば直接運んだ方がコストが安い。船社から見れば、いくつかの港に寄港すると、その分コストが増えますので、大型船の方が望ましいのではないかと考えられます。
- ・ただ船社は、企業活動でやっていますので、必ずしも大型船が来たからといっても、例えばある港に少しの貨物があれば、コストでない別の次元で釜山港に寄らなければいけないケースも当然あり得ます。顧客がどれだけ時間に余裕を持っているかと、金額の関係で決まってくる話だと思います。
- ・国として、コンテナのような貨物は、例えば北米や欧州と結ぶ基幹航路では、非常に大きなコンテナ船で扱われますので、コンテナは国際コンテナ戦略港湾政策で、京浜港、阪神港に集めてそこから直接持っていき、と進めているところです。本岸壁で扱う貨物はコンテナというより重量物なので、一般の大きな貨物船とか、最近はRO-RO船という、自動車だけを専用に乗せるフェリーのような非常に大きな船が寄港するようになっており、それはどちらかということダイレクトに持っていくケースの方が多いです。
- ・大型船になればなるほど、どちらかということダイレクトの頻度が増えるのではないかと考えているところです。

#### (委員)

- ・コストとしては、恐らく荷主のコストとしては大型化したとしても釜山経由の方が安い状態になっているはずですが。

(整備局)

- ・このような大型の貨物船はまた違うと考えています。コンテナは、そういうところも出てくると思いますが、この重量物、特に現在取り扱っている重量物は、荷重が大きく一般道は通行できません。いくつか分割して、しかも道路を通る時は前後に先導車を付けて、当然そういう人件費など、そういうものにお金がかかります。ですから地元の工場長などから話を聞くと、やはりダイレクトに金沢港から持って行った方がコストも安いし、また分解せずに済むので品質が管理できる。
- ・また企業は地球環境問題も気にしますので、環境負荷も軽減できるということで、重量物だと船の方がそういう効果が高いのではないかと思います。

(委員)

- ・通常の貨物と違って少し特殊なものを運ぶ、そういった機会が多いので、そのようなところで効果があるということでしょうか。

(整備局)

- ・金沢港の貨物量を見ると、先ほど申し上げた石油製品の量が非常に多く、それほど変わっていませんが、産業機械製造企業が進出してきてから関連企業も金沢港を利用するようになり、重量としてはそれほど増えていませんが、貿易額は増えています。それは付加価値の高い、特殊という表現が良いのか分からないですが、付加価値の高い貨物を扱うようになっているということで、そこが少し通常の貨物と違うのかもかもしれません。

(委員)

- ・わかりました。ありがとうございます。

(委員)

- ・金沢港のターミナル整備事業という事で、事業継続についてなんら異論ありません。今回は一つの港のお話ですけれども、考え方の前提としてあると思いますが、是非、日本海側拠点港湾の全面的な強化ということについて、またご努力いただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(委員)

- ・内容的には全然異論ありませんが、事前説明会時に4ページの枠内4つ目を19ページとの平仄より管理運営費に修正するよう提示したが、今回は逆転した形で修正されている。いずれかで統一して下さい。

(整備局)

- ・管理運営費で統一して修正します。

(委員)

- ・また、事前説明会時に維持管理費について変動があったとのコメントを頂戴したが、現状の表現では、変動があったかどうかというのが資料から読み取れない。4ページの3つ目には事業費について増額する必要があるとあり、これと同様に、変動があったかどうかわかるような表現をされた方がよろしいかなという気がします。

(整備局)

- ・表現の適正化ということで、わかるように修正したいと思います。

(委員)

- ・石川県の金沢の観光客が増えた、兼六園への来場者が増えたという事で、クルーズ船にも期待していると今朝のニュースにあり、効果が高い事業だなと思っています。管理運営費に年間 2.6 万 m<sup>3</sup>の浚渫を計上しているということですが、その行き先の県の埋立地は 50 年間持つという予定、見込みでしょうか。また、コスト縮減では有効利用というようなことが書いてありますが、そもそも港湾で護岸を作って埋め立てることが有効利用ではないかという気がしています。埋め立てはリユースの事ですよね、それ以外にどんな有効利用が考えられるのか。

(整備局)

- ・埋め立てはできると思いますが、埋立地は県の事業ですので、そういう部分で分かりやすいと思いますが、それ以外では、例えば千里浜ドライブウェイのところに沖合投棄で少し利用したとか、この事業ではないのですが金沢港の一部分の浚渫土砂を、市内の宅地造成に有効利用したケースもあります。安くなるのであれば、コスト縮減の観点からそういうところに使う方が良いかと思っています。引き続き同様の観点から、より安いところを探していきたいと思っており、更にコスト縮減に向けて有効活用できるように頑張っていきたいと、そういう主旨です。

(委員)

- ・この浚渫土ということで、埋め立ての部分で少し整備しないとイケなくて高くついたと話を聞いたような気がするのですが、先ほど言ったように年間 2.6 万 m<sup>3</sup>を受け入れる余力はあるということでしょうか。

(整備局)

- ・そういう認識です。ただし、県の事業なので、詳しく言うことは出来ないのですが。

(委員)

- ・そういう協議をされて計画を立てているのではないのですか。

(整備局)

- ・勿論協議して計画を立てていますし、調整もとれています。

(委員)

- ・もっと浚渫土砂が増えた時には余力は？

(整備局)

- ・将来的には、考えていかなければならないということも国側としては考えていますが、そこは県と相談ということになると思います

(委員)

- ・わかりました。十分に協議をして進めていただければと思います。

(委員)

- ・4 ページの記載内容について、浚渫土砂が増加したという言葉が箱書きに書いてある一方で、下の方では10万m<sup>3</sup>だったのが2.6万m<sup>3</sup>に減ったと書いてあります。増えた、減ったという、反することが書いてある。下の方は防砂堤が出来上がったら減る、完成したら多分減るだろうということだと思っんですが、上の箱書きの方は？

(整備局)

- ・防波堤(西)が25年の5月延伸完了、防砂堤が23年8月延伸完了とありますが、これが出来るまではかなり増えていました。その分が一部残っているので増えたと書いており、これが出来て2年くらいですが、だいぶ軽減されています。
- ・ただ、港湾空港技術研究所を含め委員会を開いて有識者に見てもらっていますが、土砂の動きは簡単には分からないといわれていて、モニタリングはしていかなければならないと思っています。今のところは少なくなっていますが、これがそのまま続くのかといわれると分からない。そのためモニタリングはしてくださいというのが有識者の意見ですので、そういうところを含めて検討は継続していかなければいけないと思っています。
- ・ただ現状としましては、減っているというのは事実ですので、データに基づいてこのようにさせていただいた。今までは増えていましたが、今は減ってきているので、これは是非続いてほしいと思っています。

(委員)

- ・前段の箱書きの理由で増えたということですね。社会経済情勢等と書いてありますが、自然条件ですよ。土砂が思ったより増えたということですが、何故ですか？

(整備局)

- ・そこは先ほど申し上げたように、分かりません。ただ、この防砂堤や防波堤によりある程度の軽減ができているということが、今事実としてあります。
- ・ただ、当初想定よりは増えたということは事実です。

(委員)

- ・箱が大きくなって入ってくるのが大きくなって、港の口から入ってくるのが増えたからか。

(整備局)

- ・港口は逆に塞いでいますので、埋没が減っているのではないかと思います。そこは引き続き研究者を交えてもう少し軽減できないかということ別途研究しています。ですので、研究の成果が出てきたら色々反映したいと思っていますが、現状はこういう状況ということでございます。

(委員)

- ・非常に研究的な、肝心なところだと思っ興味がありました。

(委員長)

- ・この事業は航路の所を13メートルに掘り下げる工事のみが今残っているということですが、事業継続ということによろしいですね。

(委員長)

- ・それでは以上をもちまして、審議は終了でございますが、今日諮られたものはすべて事業継続ということでご提案いただきまして、すべて委員会としてもお認めすることでございます。

<全般を通して>

(委員長)

- ・何か全般を通して、ご意見はありますか。

(委員)

- ・全般的な話の中ですが、特に道路事業全体に関わることだろうと思います。新潟県を中心に、北陸地方では、豪雪やその融雪によって雪崩とか斜面崩壊の発生、あるいは道路封鎖等で国民の生命財産が脅かされ、社会インフラにも悪影響を及ぼしたことなど、たくさんの事例があると思います。しかしながら、北陸地方整備局では総合的にまとめてないような状況にあると思います。確か、5、6年ほど前だと思いますが、富山県と石川県の主に直轄国道や県道を対象にして、融雪災害が発生した道路を国交省と調べました。その結果、国道41号や国道160号で結構な融雪災害がありました。

北陸地方では降雪、融雪に対しての道路建設事業は社会の安全性確保には不可欠となり、その事業の必要性和直結します。つまり、道路ネットワークやリダンダンシー機能の確保ができるからです。このため、本日の対象道路事業に関しても事業を継続してもらいたい、ということなのです。例えば、浦佐バイパスは防災対応ということで継続、あるいは六日町バイパス、これもいわゆるB/Cが1.0を少し切るけれども、事業として大切、あるいは、上越三和道路は非常に軟弱地盤であるし豪雪地帯であるため、建設費がかかり1.04というぎりぎりのB/Cですが、豪雪、融雪災害に対して有効な道路事業であることから、すべて継続にしたい、これが各委員の偽らざる意見だと思います。繰り返しますが、

- ・北陸地方整備局管内の道路事業の中で、やはり降雪、豪雪に対してこれらの道路事業は非常に有効なものであって、本事業を進めていかなければいけない、ぎりぎりのB/Cであっても進めていきましょう。国民にとって非常に良いことですから。

そこで、このような意見の根拠づけとして、過去にどういう雪崩が起り、どういう融雪で道路斜面が崩壊したのか、道路封鎖や除雪にどれ程大変だったかという案件を管内にて一度まとめ頂きたい。やはりこれによって、北陸地方の道路事業はこれほどまでにネットワークやリダンダンシーに非常に有効なのです、の根拠づけを総合的にまとめてもよろしいのではと思っております。

例えば、この辺のところについて、北陸整備局のどこかの部局でまとめた事例があればお教えいただきたい。やはり、私の知っている限りでは、先程申し上げました5、6年前の富山河川国道事務所です。

・石川県や富山県よりもはるか雪の多い新潟県や長野県ですので、その地域の直轄国道あるいは直轄権限代行道路ではこんな雪害がありました、したがって、本道路事業は大切です、防災事業としてもそうだし、B/Cがギリギリであっても大切で必要なんです、そのエビデンスとしておまとめをいただきたいのです。このまとめが道路事業の必要性を客観的に、そして説明責任としても、明確になるのではないかと考えています。ひとつの問題提起をさせていただきました。

(整備局)

- ・今のご指摘でございますが、直轄国道で言いますと国道 17 号湯沢町の雪崩対策が一番古くから実施しているところで、S56 豪雪のあたりでは、相当雪崩の被害が出ており、通行止めになったりしておりました。
- ・国道 17 号は三国峠を走っていただくとわかると思いますが、斜面には雪崩予防柵や待ち受け柵といった雪が落ちてこないように押さえる防雪柵が各所に配置されています。
- ・直轄国道だけではなくて県が管理する道路にも施設として設置されています。
- ・それと合わせまして、毎年雪の状況については、雪崩の危険性や斜面に亀裂が入っていないかなど、色々な調査を実施しており、パトロール中に危険だと判断される場合には、人海戦術で雪を落とすなど、対処しているところでございます。
- ・現道はそのように管理をしておりますが、ご指摘のあった山間部の場合、八箇峠道路では六日町から十日町市に抜ける道路を整備中ですが、トンネル区間があり、トンネルの入口や出口に急斜面がありますので、雪崩予防柵の設置やスノーシェッドを計画するということで、雪対策を過去の色々な蓄積を踏まえて計画をしているところでございまして、毎年どういう危険性があったかというのは記録として残しているものがありますので、もし必要であるということであれば、提示させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(委員)

- ・どうしてもという事ではないのですが、北陸地方の大きな特徴は降雪、豪雪、融雪に関わる問題が多く、道路事業を進めていく時の事業評価でもこれら雪に対しての道路ネットワークやリダンダンシー機能で非常に重要になることを示しています。
- ・例えば、河川事業では何年に氾濫があり、何年に洪水があり、被災したなど過去の色々な問題や災害発生のリストをまとめます。
- ・道路でも今回の浦佐バイパスや六日町バイパスではその地域で過去にこんな災害事例が発生しており、したがって本事業は継続したいのだ、こんな国民向けの説明資料をおまとめいただくのはどうでしょうか、ご理解ください。

(整備局)

- ・主旨はよくわかりました。何らかの形でまとめたいと思いますのでよろしく願います。

(委員長)

- ・国道 17 号も国道 8 号も国道 49 号も、斜面の崩壊や雪崩に対応するため特に山間部を改善してきた。例えば国道 17 号の湯沢町から山へ入っていくと昔は小さく曲っていたところを広げて大きく曲がる様にするなど、そのような改良は雪対策の一つだと思います。それから雪崩予防柵的なものも随分やっているし、スノーシェッドなども北陸独特の考え方できちっとやっている。今までそういう取り組みを随分されていると思います。
- ・そのような事例は過去に遡れば実績としてはたくさんあって、北陸地域の特有な取り組みというのはデータ的にはいくらでも出せるはずなので、委員のご指摘についても考えて頂きたいと思います。

(委員)

- ・国道7号新発田拡幅でも生活道路の安全性の向上という言葉が出てきますが、やはり痛ましい事件・事故、認知症高齢者による徘徊・運転などという新たな課題が出てきている中で生活道路の安全性に対しての国民の関心もかなり高まっているという事と、いかに若い人たちの命を守り、人を減らさないようにしていくかということがこれからの時代にとってはとても重要であると認識しております。
- ・生活道路の安全性の向上という部分に関してもこれまで以上に重きをおきながら、事業を推進していくことが肝要ではないかと思いました。

(委員長)

- ・ありがとうございました。

以上