

平成29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29年11月15日（水）13：15～15：20

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：委 員）川村委員長、阿部委員、犬飼委員、菊野委員、権田委員、
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、
営繕部長、用地部長、港湾空港部長 他
事務所）高田河川国道事務所長、羽越河川国道事務所長、信濃川下流河川事務所長、
新潟国道事務所長、国営越後丘陵公園事務所長、新潟港湾・空港整備事務所
長

4. 審議等案件

1) 道路事業の再評価

◆国道7号 朝日温海道路 (羽越河川国道事務所) [重点審議]
(新潟国道事務所)
(酒田河川国道事務所 [東北])

2) 公園事業の再評価

◆国営越後丘陵公園整備事業 (国営越後丘陵公園事務所) [重点審議]

3) 河川事業の再評価

◆荒川直轄河川改修事業 (羽越河川国道事務所) [一括審議]
◆関川直轄河川改修事業 (高田河川国道事務所) [一括審議]

4) 海岸事業の再評価

◆新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業 (信濃川下流河川事務所) [一括審議]
◆新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (新潟港湾・空港整備事務所) [一括審議]

5) 港湾事業の再評価

◆新潟港西港地区防波堤整備事業 (新潟港湾・空港整備事務所) [一括審議]

6) 河川環境整備事業の事後評価

◆姫川総合水系環境整備事業 (高田河川国道事務所)

5. 審 議

<重点審議>

1) 道路事業の再評価

◆国道7号 朝日温海道路 (羽越河川国道事務所)
(新潟国道事務所)
(酒田河川国道事務所 [東北])

(委員)

- ・一点目ですが、8 ページの事業者の声、11 ページの地域の声と言った現地の言葉によって現場に寄り添った事業を展開していることがわかりますので、非常に大切なことだと思います。
- ・二点目ですが、この事業の目的に対する投資効果をまとめられていますが、12 ページ(2)①～⑥に多くの効果が出ております。この中で特に目的に沿ったものとしては、①、③、④が挙げられると考えます。例えば②あるいは④の道路ネットワークは2箇所に出てきますが、これは理解としては②は脆弱性の話、④は物流の効率化という面で分けて考えているかと思います。そういう意味では目的と効果が1対1の対応はしていませんが、例えば観光振興あるいは地域産業の支援、⑤⑥はある意味では副次的効果と言いますか、事業を進めてこられた中に出てきた効果、あるいはそもそも1ページの目的を包含されていたことかと思います。それを14ページに幅広く記載されているという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・一点目は、地域の産業界や商工業団体ともやり取りをしながらこの事業の必要性等の説明をさせていただいておりますので、今後もそういった説明を続けて参りたいと思っております。
- ・二点目の(2)の②と④の意味については先ほど委員がおっしゃった趣旨で記載しているという認識です。⑤⑥が当初の目的の中にあつたか否かという点については、まとめ方の問題もありまして、産業や観光のことを最初の目的に書いておりませんが、事業の目的として当然のものと思っております。道路整備によって社会経済に与える影響をもってして道路事業の効果、結果として考えているところですので委員のおっしゃったことにまったく相違はないと思いません。

(委員)

- ・はい、よくわかりました。

(委員)

- ・この事業は災害時の広域的な物流輸送経路の確保ということで、国全体で見てもとても重要な事業だと感じていますが、B/Cに関して質問させていただきます。資料3様式集の6ページ、主な周辺道路ということで国道7号、113号、磐越自動車道、東北自動車道の整備なしと整備ありでそれぞれの交通量について、調べておられますが、全国的な広域ネットワークという意味で選定をされたのでしょうか。

(整備局)

- ・基本的には全国のネットワークを基に朝日温海道路がある場合、ない場合で交通量推計を実施します。全国では粗いネットワークですが、事業区間に近いところでは細かく見ております。ここに記載の②番の道路は、朝日温海道路のありなしで交通量の変化による影響が大きい道路をお示ししております。

(委員)

- ・国道 7 号は朝日温海道路を整備することによって交通が転換し、そこで効果があるというイメージですが、ここの区間は地図を拝見すると海側にも国道 345 号が通っています。ここの評価はされていないのでしょうか。

(整備局)

- ・国道 345 号の影響は③番に入っているということになります。国道 345 号の交通量と所要時間が朝日温海道路の有無に関わらず、大きな変化がないものと思っております。

(委員)

- ・承知しました。

(委員)

- ・全体的に色々な効果が見込めるということで問題ないと理解しました。9 ページ、観光振興の話があり、国道 7 号に並行して高速道路を整備するというでここの所の流れは改善がなされると思います。例えば笹川流れがこの図中に入っていますが、元々海岸沿いの観光地は国道 345 号を通過して到達すると思われれます。朝日温海道路を利用した場合に遠回りになることはないのでしょうか。もしくは海岸沿いの観光地に行く為には国道 345 号を利用することになるため、果たしてどのくらいの効果があるのかという所に疑問がありました。

(整備局)

- ・朝日温海道路が出来たとしても国道 345 号の交通量や所要時間に大きな変化はないと思っております。笹川流れには最終的に国道 345 号を利用することになります。朝日温海道路が出来ることにより、勝木 IC を利用した場合の時間短縮、あるいは北側の温海方面との近接性や周遊ルートの拡大ということも先ほど説明の中でもさせていただきました。バス事業者等にヒアリングをさせていただきますと、時間短縮も重要ですが、ルートを組む際に確実性も重要だということを聞いておりますので、確実性や周遊性に効果が出るということを感じております。
- ・また、地域の方々が整備する道路を使ってどのような観光コンテンツを作って頂けるかということが重要と考えておりますので、正に今の段階から道路が出来ればどのように変わるかというインパクトを観光業者の方々等にも試算や試みを考えていただくことも必要であり、道路の効果がより発揮されるように地域の方にお話させていただいております。

(委員長)

- ・2 ページの線形を見ますと国道 7 号とほぼ同じルートを通っています。国道 7 号を改良して日本海沿岸東北自動車道になぜ出来なかったのか。この方が事業費は高かったのかというのが一点です。
- ・二点目は、事業完了後は現在の国道 7 号を直轄で管理するのか、都道府県で管理するのかという点です。

- ・三点目は早期効果発現について、勝木 IC で国道 345 号に結節します。これは観光の面でも効果があるのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・三点目の質問からお話をさせていただきますと、勝木 IC は、インターから降りてすぐに国道 345 号と国道 7 号の交差点になります。国道 345 号との連携も朝日温海道路では発揮できると思っております。
- ・二点目の国道 7 号の管理については、現時点では管理者を明確に定めておらず、完成までの間に地域との相談をしていくことになると思います。
- ・一点目の国道 7 号の改築というご意見ですが、国道 7 号には急勾配、急カーブ区間があり、現在連続雨量で 210 ミリの事前通行規制区間を持っています。朝日温海道路を整備することで、事前通行規制区間や線形不良区間の解消ができるものと考えております。

(委員長)

- ・国道 7 号の改良よりも今回の線形で新たに作った方が良いということですね。この道路の B/C が 1.5 とか 1.4 となっています。国道 7 号を改良した場合に B/C が小さくなってしまったり、国道 7 号を直轄で管理する場合に管理費も加わりますので新しい事業の中の管理費に入れるか入れないかという議論も出て参ります。そういう意味も含めまして慎重に進めていただければと思います。
- ・重点審議につきまして大体のご意見を賜りましたが、整備局からこの道路の効果について説明がありました。今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方について、私は慎重にということを申し上げましたが、それを付け加えさせていただきますと事業継続にご賛同いただけますでしょうか。(出席委員了承)。
- ・それではこの事業は継続とさせていただきます。

<重点審議>

2) 公園事業の再評価

◆国営越後丘陵公園整備事業(国営越後丘陵公園事務所)

(委員)

- ・便益算出の時に誘致圏半径 100 キロとの説明もありましたが、越後丘陵公園で主に対象とする方はメディア等も含めてどのような方でしょうか。

(整備局)

- ・対象者は子どもからお年寄りまで全ての年齢層に及びます。

(委員)

- ・レクリエーションという意味であるとむしろ観光よりはもっとエリアは狭くなりうるのかなと思います。どういう目的で来る人なのかにより対象とする範囲も変わってくると思いますが、どう解釈されているのでしょうか。

(整備局)

- ・マニュアルでは都市公園利用実態調査より 100 キロで大半の来園者を集約できる範囲と示されていることから、その実態調査結果を受け誘致圏を 100 キロと設定しております。

(委員)

- ・マニュアルに従ってと言うことですね。越後丘陵公園はどのようなエリアの人たちで、どういう目的の人がここへ来る想定をされているのでしょうか。

(整備局)

- ・越後丘陵公園は一県ではなく数県に渡る方が来園しています。遠くは沖縄からの来園実績もありますが、大半が関東圏と北陸管内からの来園となっております。

(委員)

- ・直接利用価値の中に健康促進、心理的な潤いの提供とありますが、その価値を数値的に表すのはなかなか難しいものだと思います。健康促進については健康ゾーンもあるので色々やり方はあるのかとは思いますが、言葉的に心理的な潤いという言葉になるとなかなかこれを表すのは難しいかと思えます。この様式の中に色々細かい数字等がたくさん出ていますが、便益の計算計測対象に書いてある項目と実際数字に表すことのギャップ感があるのかと思えますので少し補足説明していただければありがたいです。

- ・それから公園の五つの基本方針の中の二つ目に通年利用を可能にとあり、これは全国的な基準だと思えますが、これを特に北陸に当てはめると冬季雪が降るところの通年利用というのはなかなか難しいと思います。説明があったようにゲレンデを利用した雪上のイベントができる所はいいですが、天候の良い太平洋側であればかなり通年利用というのはできると思いますが、特に新潟含め日本海側の公園の通年利用というのは極めて難しいものもあるのかと考えると日本海側にある公園が少ないなという気もいたしまして、やはりその土地土地の特殊性といいますか、地方の、北陸ならではの通年利用について、なかなか難しい中取り組んでいるという所もこれからアピールしていただければいいのかと思いました。

(整備局)

- ・一点目の健康促進や心理的な潤いについて、確かにこれを数値化するのはなかなか難しいと思います。公園を利用することによって生じる価値として来園される皆さんがどう思われるかだと思います。マニュアルでは来園される方の価値として健康促進や心理的な潤いが含まれるものとして旅行費用法という計測方法でその価値を算定することとしております。

- ・二点目の通年利用という基本方針の一つですが、これは特に積雪寒冷地であります北陸の越後丘陵公園が達成しなければならない一つの基本方針だと思っております。通常のグレンデ利用の他に冬季のイルミネーションで幻想的な風景を作り出す等、更に昨年からは冬花火ということで花火をあげており今年も色々新しいイベントにチャレンジして行く所でございます。またこれからも努力をしていきたいと思っております。

(委員)

- ・一点目についてはこれ以上の新たな方法というのはわかりませんがまた色々工夫をして頂いて違和感のないような形に繋がっていくのがいいかと思えます。

(委員)

- ・今回この件が重点審議になった理由の一つに費用対効果分析手法マニュアルが変更になったことが上がっていたと思えますが、部分供用がある場合の計算の方法が変わり旧版のマニュアルで計算した場合と新しいマニュアルで計算した場合で B/C はどの程度値が変わっているのでしょうか。

(整備局)

- ・前回 26 年度の全体 B/C は 3.0、今回は 2.7 であります。残事業は 1.0 が 1.3 に増えておりますが、これは先ほどの全面開園した後でも便益を見込めることになるため、増えております。全体 B/C が減るのはマニュアル改訂により部分供用毎にプロジェクトの期間、今ほどの事業対象期間で最終年が平成 60 年から 87 年に延びており、維持管理費が長期的に加算しますのでコストがかかるということで減っております。

(委員)

- ・一点目ですが、国営越後丘陵公園は着実に来場者を増やしていて、年間を通じて様々な事業展開をしているということで、県民は元より県外からも多くの方に評価をされているという点は私自身も認識をしている所ですが、今後の事業展開、里山フィールドミュージアムの整備についてですが、市場調査とかマーケティング等をしてこういう公園が今求められている、こういうものを来場者はどういう魅力を感じて公園にきているのかというような事業のソフトの部分やコンセプトの部分についてはどなたか専門の方からのアドバイスを受けながら考えてきた整備なのではないでしょうか。
- ・もう一点ですけれども 6 ページの事業の投資効果⑤の地域社会との交流を深め地域に貢献という所で災害時の件と、ボランティア活動のこの 2 つが⑤という 1 つの括りの中に納められていますが、災害時対応は命を守るという所でもありますのでこの 2 つが 1 つの括りの中に納まっているのが少し違和感を感じました。きっと 5 つの基本方針に基づいての区分けかと思えますが、災害時は災害時で 1 つ、地域との交流は別の投資効果と枠付けした方が良いのかと思いました。

(整備局)

- ・一点目の専門家の方から今後の動向等を聞いているのかということですが、来園者からアンケート

ートを取ってどういうものが一番魅力があるのかということを知っています。今後の整備にあたりまして、めぐみの里やかかわべの里につきましては、地域の方々や地域の大学、長岡には3大学1高専がございますが、その方々から今後詳細な意見を伺ってどういう里山にするべきか、どういう森林にすべきかといった所のご意見を伺って基本設計に具体的に反映していきたいと思っております。

- ・二つ目の災害の括りでございますが委員の仰るとおり基本方針に基づいた区分けで記載しておりますので少し違和感があったのかと思います。

(委員)

- ・ゾーン別公園別利用選択率という言葉がありまして、要は価値のある公園をどうやって選ぶのかという選択率のお話をされると思いますが、どうやって決めているのでしょうか。具体的にいきますと例えば資料3の様式集2 ページ施設魅力値ということで自然・空間系、施設系、文化活動系で3つあり3ページ以降にそれと同類の数字が並んでいるということで、これを丘陵公園で拝見すると確かに断トツでずば抜けた数字になっているのですが、4ページの公園の中で例えばですが、84番の川口運動公園の施設系や文化活動系が例えば平成30年のこの丘陵公園の数字よりも大きいという場合、他の公園で魅力がある場合の選択率というのはどういう選び方をされているのですか。

(整備局)

- ・選択地の算定方法で公園の利用効用という所を魅力値として設定をして、全体の効用値に対するある対象公園の効用値の割合で求めています。それを利用選択率としているという考え方です。100%に対してどれだけその公園の選択率があり、何%になるかということです。

(委員長)

- ・マニュアルが変わったということでございますが、いずれにしても、そもそも公園の費用対効果というのは難しゅうございます。今の意見を集約しますと人のニーズといいますかマーケットインという言葉があると思いますが、やはり大学の先生もいいですけども、もっとご利用する方々を中心にしたニーズという所を大事にして、決してプロダクトアウトにはならずマーケットインで続けてくださいというようなご意見を頂きました。残事業がございませんですけど、その辺をご留意いただければと思います。

- ・それでは審議に入らせて頂きますが、今、色々ご意見賜りました。色んな方々のご意見をまた聞いて事業を継続することを含めて、事業継続が妥当と言うことにさせていただきたいと思うのですがよろしいでしょうか。(出席委員了承)。

- ・それでは事業継続とさせていただきます。

<一括審議>

3) 河川事業の再評価

- ◆荒川直轄河川改修事業（羽越河川国道事務所）
- ◆関川直轄河川改修事業（高田河川国道事務所）

（委員長）

- ・この2つの事業に関しましては、平成26年度に再評価をしており、その3年後にあたる今年、一括審議にて再評価を行うことになっています。河川も大変重要な社会インフラでございますし、最近も台風21号、22号もあった中、やはり大変重要な事業の1つだろうと思いますが、ご意見を賜りたいと思います。

（委員）

- ・継続事業ということで過去から整備をされているというご報告ですが、例えばこの荒川では、河口部の河道掘削や堤防整備を行っているようですけれども、これらを行うことによって2ページに記載のある平成15年度末の洪水氾濫シミュレーションについては、整備箇所だけでも既に対応できるような状態になっているのでしょうか。

（整備局）

- ・河川整備は量的な整備、つまり、洪水に対する流量をしっかりと河川で流すといったもののほかに、漏水対策だったり、もしくは川の強い流れを受けるための水衝部対策だったり、そうしたものが一体となって効果を発揮するものと考えておりますので、1ページ目に書いてあります一連の対応をすることで、洪水に対しても安全が確保されているものと考えております。

（委員）

- ・この辺の対策は、ここで記載されている整備内容でほぼ全てということではないのですか。

（整備局）

- ・1ページ目の右上に今後の事業展開が書かれているとおり、平成45年度までの一連の整備が終わればこの2ページ目の右側の図のとおり整備効果が発揮されると考えています。

（委員）

- ・この事業を行っていて平成45年度に事業が終わった段階で右の図になる予定というお答えですね。もう1点、2ページの上にある羽越災害の約9割の流量、この趣旨を説明して頂きたいと思います。というのも通常ですと戦後最大流量で行っているところが多いところをここでは9割と定義されているということなので、説明していただければと思います。

（整備局）

- ・本流量は河川法に基づく河川整備計画で位置づけられたものになり、昭和42年の羽越水害そのものになりますと、非常に大規模になって対策にそれだけ時間や労力もかかるといった中、当面整備として対応とするものがこの約9割ということで設定されております。

(委員)

- ・通常ですと戦後最大流量に対応できるものを目標としていますよね。

(整備局)

- ・考え方としてはこれまでの洪水実績などを当然考慮すべきものではありませんが、昭和42年羽越水害というものの流量がかなり大きく、その対応を実施するにはかなりの時間や労力がかかるといった中、整備期間等を考えた中での対象流量として約9割としているということです。

(委員)

- ・その他の事業と比較しても稀なケースなのですか。

(整備局)

- ・北陸管内では珍しいケースだと思います。

(委員)

- ・9割でも大丈夫だというお考えの基、整備しているのですね。

(整備局)

- ・河川整備というのは段階的に整備を進めていくべきものだと思いますので、まずは当面の整備期間の中で対応したいと考える目標流量としては、この約9割ということですが、当然その先というものが、順次、治水安全度を上げていかなければならないと考えているところでございます。

(委員長)

- ・荒川にしても関川にしても2ページ目のシミュレーションというのが非常にインパクトのある、1つの図面でアピールもできる図面だと思います。本事業が実施された場合について、ほとんど浸水範囲が無くなりますという非常に大事な説明であります。1ページに戻っていただきますと、それはいわゆる20年間であったり12年間であったりという整備の一番最後の話であって、当面のこの赤の部分の所がいま現在進行中です。当面の効果として2ページ目の2つの図面の間に浸水範囲がどれくらい減ったかというものを示し頂ければ、現在進めている事業もこういう段階を経て最後に浸水範囲が無くなるということも分かると思います。当面の効果も追加して頂くことでお願いしたいというのが私の意見です。

(整備局)

- ・ご指摘については今後の参考とさせて頂ければと思います。

(委員長)

- ・それでは2つの河川事業につきましてご審議を賜りました。どれも大切な事業でございます。ご意見を賜りましたところ異論はないということとしますので、事業継続ということによ

ろしいでしょうか。（出席委員了承）。

- ・それではこの2つの河川事業につきましても事業継続とさせていただきます。

<一括審議>

4) 海岸事業の再評価

- ◆新潟海岸直轄海岸保全施設整備事業（信濃川下流河川事務所）
- ◆新潟港海岸直轄海岸保全施設整備事業（新潟港湾・空港整備事務所）

（委員）

- ・この2事業がいかに重要かというのは十分わかっているのですが、一般に養浜を行いますと飛砂が発生する可能性が高くなります。今回、審議の対象となっている金衛町工区と新潟港海岸工区につきましては、現時点ではそういった問題は出ていないのですが、西側の有明浜工区の方では、かなり飛砂が多くなっていて、場所によっては国道402号に及ぶケースも出ていと聞いています。なかなか自然というものは思ったようにはいかず、また、ある1つのことを成し遂げようとするとは別のところで不都合な事が出てくることもありますので、今回の事業を進めるにあたり地方自治体等と連携を図って、新たな問題が出てきた場合にもご配慮を頂ければと思っております。

（委員）

- ・資料8の2ページ目②にかっこ書きで平成33年度完成時とありますが、平成33年度末ではないでしょうか。資料8も資料7も2ページ目のところですが、この資料5,6同様に文言の統一という観点で、「事業を実施」を「本事業を実施」とされては如何でしょうか。

（整備局）

- ・ご指摘の通りに修正させていただきます。

（委員）

- ・両事業とも事業の目的のところ、国土保全を目的に整備をされているということで、重要な事業だと思います。新潟海岸の4ページ目で、「目的・必要性」の「達成すべき目標」で、有明浜工区と金衛町工区のそれぞれ両方とも離岸堤や突堤、人工リーフといった構造物で保護することには変わらないのですが、書きぶりが変わるのはなぜなのでしょう。つまり、有明浜工区ですと、単純に「海岸利用等を考慮しながら前浜確保に努める」とある一方、金衛町工区だと「海岸利用等の面においても高質な海岸域を形成するために」と書いてあります。

（整備局）

- ・この書きぶりにつきましては、この事業の根拠となっております海岸保全基本計画になり、そちらに書かれた文言から抜粋させていただいております。そのうえで、書きぶりの差については別途確認させて頂ければと思います。

(委員)

- ・シミュレーションの方ですが、対策をする・しないで新潟島のあたりに越波して、これだけ水が溜まるという結果を示しておりますが、この砂丘全体を波が超えてくるといふ、経路というものはなく、こういう風に溜まるという結果なのでしょうか。

(整備局)

- ・新潟海岸の資料の 2 ページ目でお示ししている図の意味としては、ページの真ん中に点線の四角囲みで書いてあるとおり、まず想定浸水地域につきましては、侵食により後退した 50 年後の汀線位置に 1/50 確率の高波が作用し、溜まったものとして示されています。具体的には、図面上、新潟海岸のところには赤い線があると思います。こちらが海岸の侵食が起きた場合に想定されたものになっております。実際、明治のころから海岸線の状況などを確認すると、やはり数 100 メートルの単位で侵食されていることが確認されております。そうした過去のデータなども踏まえながら侵食幅というものを設定したうえで、高波が侵入して浸水するということとなります。計算手法としては海岸事業の事業評価マニュアルの中で示されているやり方なのですが、越波した水が背後地にそのまま溜まる、つまり低いところにどんどん溜まっていくような一定の仮定の基で求められた計算条件で示しております。それゆえにこの図面のおり、新潟島の中で低いところに溜まり、それをもとに被害額というものを示しているところでございます。

(委員)

- ・そうしますと、同じ絵になって越波をするにも関わらず、この新潟港工区と金衛町工区の方で越波した場合に被害の状況が変わる結果になっているという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・その通りになります。

(委員)

- ・費用対効果で違いは出ているのでしょうか。

(整備局)

- ・侵食も含めたそれぞれの海岸からの被害額というものを算出しております。

(委員長)

- ・2 つの事業につきましてこのような汀線がどんどん後退するということを対策する事業でございませう。この事業について継続としたいと思ひますがよろしいでしょうか。(出席委員了承)。
- ・それでは事業継続とさせていただきます。

<一括審議>

5) 港湾事業の再評価

◆新潟港西港地区防波堤整備事業（新潟港湾・空港整備事務所）

（委員）

- ・ 1 ページ目の(4)のように、当初の据え付けから5年程度で収束する見込みに対して、10年程度必要とのことですが、こういうことよくあることなのか、あるいは当然当初の想定の際には当時の最高の知見をもって判断をされていると思いますが、少しご説明をお願いします。

（整備局）

- ・ 当初設計した時点においても、沈下の計算を行っておりましたが、実際には、設計時に想定していた期間では、沈下が収束しないことが判明したものです。

（委員長）

- ・ 新潟港は標高-40m位までが粘土と砂の互層になっていて、それで標高-40mのくらいから粘性土層があります。今回の観測結果では互層の部分での沈下の収束が予測外だったのか、あるいは標高-40mよりも深い粘性土層が圧密したのでしょうか。

（整備局）

- ・ 深い部分の粘性土層が圧密しているものと考えています。

（委員長）

- ・ この粘性土層だとすると、経過観察していけば、それなりに収まるとお考えでしょうか。

（整備局）

- ・ そのように考えています。

（委員長）

- ・ 粘性土層がかなり深いので、慎重に進めていただければと思います。

（委員）

- ・ 3 ページ目の（ア）の内的要因の4番の方は前回事業期間となっておりますが、これは総事業期間だと思います。次に2点目は5 ページ目の事業の投資効果と、4 ページ目の解決すべき課題・背景の書きぶりが異なっています。

（整備局）

- ・ 書きぶりが合うように修正させていただきます。

（委員長）

- ・ 圧密沈下を5年間程度で収束の予測をしておられますので、収まって欲しいということであり、事業継続ということが妥当だと思いますが、よろしいでしょうか。（出席委員了承）。

・それでは事業継続とさせていただきます。

<事後評価>

6) 河川環境整備事業の事後評価

◆姫川総合水系環境整備事業（高田河川国道事務所）

（委員長）

・事後評価でございますので、もし改善措置の必要性があったり、或いは見直しの必要性があるということであればご意見頂ければと思っております。

（委員）

・これは河川の事業なので先ほどの公園事業ではないとは思いますが、一部公園があるようなので、例えば、先ほどの越後丘陵公園のような公園の立場での評価の仕方をするというお考えはないのでしょうか。

（整備局）

・考え方としましては、先ほどの公園事業と同様に、利用価値や非利用価値を含めた効果が見込まれるものであり、本事業の評価に当たっては国土交通省で出しております「河川に係る環境整備の経済評価の手引き」に基づいて、CVMで評価させていただいております。

（委員）

・河川の評価としてはそうなのですが、中に公園があるのでその公園の評価はいかがでしょうか。

（整備局）

・CVMの中でそうした公園の利用の価値というものも含めて、便益として見込まれています。

（委員長）

・5ページにおいて、便益範囲が事業箇所から半径10キロ圏内、世帯数が13,667、アンケート票数は1,494票配布したうち、回収数が711、有効回答率は約70%となっています。こうした数字については、所謂マニュアルとして範囲、世帯数、有効回答数について決まっているということでしょうか。

（整備局）

・便益範囲の10キロでございますが、このアンケートを実施する前に、事前調査をやっており、対象20キロの範囲でやっております。その中で認知度とか来訪頻度の大きな変化点が10キロということで、今回10キロを便益範囲としております。もう一つは有効回答数ですが、今回491となっておりますが、手引きによりますと300程度のサンプルで解析するという事になっており、それをカバーしております。

(委員長)

- ・そうした結果、総便益が 15 億円、総費用が 6.5 億円で、B/C は 2.3 だったということですね。そういう数字をここでフォローアップできたということが非常に良かったと思います。この事後評価の改善措置等の必要性はないということで考えていただきたいと思いますがいかがでしょうか。(出席委員了承)。
- ・大変良い事業をしていただきありがとうございました。

7) 委員長総括

(委員長)

- ・今日のまとめをさせていただきます。本日、たくさんご審議を賜りました。重点審議が 2 事業でありますし、一括審議については河川、港湾と様々なものがありました。再評価審議 7 事業とも原案通り事業の継続が妥当である、それと事後評価 1 事業についても原案通りに今後の対応はなしということによろしいでしょうか。(出席委員了承)。

以上