

令和2年度 北陸地方整備局 第1回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和2年9月8日（火） 10：00～12：00

2. 場 所：3会場におけるTV会議方式にて実施
〔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 大会議室
〔石川会場〕 金沢河川国道事務所 2階 会議室

3. 出席者：委 員）阿部委員長、権田委員、飯野委員、菊野委員、小林委員、高原委員、
林委員、龍委員
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、統括防災官
事務所）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、
金沢河川国道事務所長、伏木富山港湾事務所長、富山河川国道事務所長、
利賀ダム工事事務所長

4. 審議等案件

1) 港湾事業の再評価

◆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]

2) 港湾事業の再評価

◆伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業（伏木富山港湾事務所） [重点審議]

3) 砂防事業の再評価

◆手取川水系直轄砂防事業（金沢河川国道事務所） [一括審議]

4) 道路事業の再評価

◆一般国道8号 入善黒部バイパス（富山河川国道事務所） [一括審議]

◆一般国道17号 浦佐バイパス【防】（長岡国道事務所） [一括審議]

◆一般国道18号 上新バイパス（高田河川国道事務所） [一括審議]

5) ダム事業・河川事業の報告

◆利賀ダム建設事業（利賀ダム工事事務所）

◆庄川直轄河川改修事業（富山河川国道事務所）

5. 審 議

1) 港湾事業の再評価 <重点審議>

◆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）

（委員）

・今回、事業期間と事業費が変更になった理由に、推定していた以上の漂砂があったということでしたが、この漂砂に関しては年変動のようなものがあり、今回は増えたが逆に減るようなことは考えられるのでしょうか。この増加が毎年維持されると考えているのでしょうか。

(整備局)

- ・漂砂量について、過年度の実績から平均して算出しておりまして、過年度においても漂砂が多い年や少ない年もありますので、平均値を算出しているところでありまして。今後についても実態を把握するべく、漂砂に関しては注視していきたいと考えております。

(委員)

- ・参考までに教えていただきたいのですが、過年度のデータは何年間の平均値を指しているのでしょうか。

(整備局)

- ・過去6年間のデータをまとめた結果でございます。

(委員)

- ・承知いたしました。それではまた今後もデータを取り続け、適宜修正を加えていくような形を想定していればよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・そのように考えております。

(委員)

- ・意見ではないのですが、資料6ページの6行目に「令和2年度末までの実施済み額」とありますが、これは予定額と認識してよろしいでしょうか。予定であれば予定と入れても良いと思うのですが、下の方には「既投資額、残事業費、進捗率は令和2年度末予定」と記載してあります。

(整備局)

- ・予定となっておりますので、下の方に合わせて予定とさせていただきたいと思っております。

(委員)

- ・お願いいたします。

(委員)

- ・確認になりますが、最大水深について、これ以上は深くしないということによろしいでしょうか。将来、大水深の必要性というのは、例えば伏木富山港は14mですが、これはどの様にして決めているのでしょうか。金沢港も水深14mに変更するなど更に行う予定はあるのでしょうか。最終の完成形として水深13mでよろしいのでしょうか。

(整備局)

- ・現在の計画の最終形が水深13mでございます。

(委員)

- ・また少し期間が経過したら、もう1m深掘りするといったことはないのでしょうか。

(整備局)

- ・計画の対象とする貨物船がございますので、その標準船型によって計画しております。

(委員)

- ・費用対効果で1番大きいのが輸送コストの削減ということでしたが、資料8ページで何万トンとしか書いていないのですが、金額ベースではどれぐらいになるのでしょうか。これはあくまでヒアリングでの予想のようなものであり、信頼度の面をふまえてもう少し広く見積るような検討はされていないのでしょうか。

(整備局)

- ・効果の検討につきましては、資料13ページで費用対効果についてまとめさせていただいている中に、感度分析というものがございます。下の枠の欄外になりますが、そこで需要量などを-10%にした場合と+10%にした場合で感度分析を行っておりまして、1割減った場合でもB/C=1.1になることを確認しております。

(委員)

- ・資料8ページで令和2年度は9万トンであったが、令和8年度になると30~40万トンになるだろうということで、かなり伸び率が高くなっているが、本当にそこまで伸びるものなのかと思っております。

(整備局)

- ・このグラフの1番上に黄色い線がありますが、これは全体の背後企業の出荷量となっております。その中でヒアリングを行った結果、金沢港の利用率を計画的に上げていこうという企業がございますので、そのヒアリングを踏まえて推計しております。

(委員)

- ・現在の37~39万トンぐらいの全体出荷量が伸びることになっていますが、それが維持されてほぼ90%くらい金沢港を使われるようになったとすると、この比率がとても高く感じるため、ここのさじ加減でB/Cが変わってしまうかもしれないのではと思います。

(委員長)

- ・ご審議いただいた、金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業ですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思っておりますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

2) 港湾事業の再評価 <重点審議>

◆伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業（伏木富山港湾事務所）

（委員）

- ・資料 9 ページの貨物需要の推計についてお伺いいたします。中古自動車は近年は増加傾向にあるということで、令和 8 年度には 133 万トンとなっていますが、この増加傾向の根拠をデータ等で改めて説明をお願いしたいと思います。

（整備局）

- ・現在、平成 30 年度までの取扱実績を記載させていただいております。その輸出の大半は中古自動車となりまして、平成 30 年度の中古自動車は 13 万トンであります。そして令和元年度には 16 万 3,000 トンと伸びてきております。
- ・今年度はコロナ禍もありますが順調に伸びてきているという状況でありまして、これまでの定期航路で伏木地区では、中古自動車輸出の RORO 船が月 3 便であったが、6 月から月 6 便へと増便となりました。
- ・さらに過去には 50 万トンを超えた実績もございますので、令和 8 年度までにはこの推計は妥当なものと考えておりますし、平成 27 年度からのトレンドでいっても、令和 8 年度には 17 万トン増加、合計で 30 万トンというのは十分見込めると思います。
- ・また、海外市場調査団体からも、極東ロシアの中古自動車状況を踏まえると、まだまだ伸びるというご意見もいただいているところでございますので、そういったことを加味して推計させていただきました。

（委員）

- ・多様な視点から、データ並びに様々なところに確認をして、このような結果が示されていると理解してよろしいでしょうか。

（整備局）

- ・委員のお話された通りでございます。

（委員）

- ・資料 20 ページのところ、コスト縮減に関する記述があります。建設発生材を有効利用する等コスト縮減に努めると記載されていますが、具体的に建設発生材を有効利用する目途というのはどの様に立っているのでしょうか。

（整備局）

- ・例えば、伏木富山港の中その他地区ではまだ港湾整備をしていますが、防波堤の中に中詰めの砂を入れている訳でございますが、そういったものへの活用や、あるいは伏木地区のこの隣に更に外港を伸ばすといった計画がありまして、そちらの方への活用をすることにより、土地の造成やコストが安価になるといったことにも寄与するものと考えております。

（委員）

- ・資料 7 ページですが、3 億円増加の要因がふ頭用地の拡張ということでしたが、これは拡張

が決まる前は、ここは海のままだったのでしょうか。拡張ということは当初の計画にはなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・港湾計画上ここもふ頭用地でございました。ただし、この左側にまだ10mあるいは12mといった外港計画がございまして、そちらの方でふ頭用地として利用をするといった観点がございまして、現状の貨物量ではここまで至っていないといったところから、ふ頭用地としての整備を止めていたという状況になります。

(委員)

- ・資料4ページのふ頭用地の残事業費3億円というのは、こういった費用になるのでしょうか。

(整備局)

- ・現在、土地としては完成しております。ただし、その上に碎石を敷いて舗装をするほか、SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）に基づいたフェンスを広げなければならず、こういった費用に3億円投資するということになっております。

(委員)

- ・重ねて質問させていただきます。関連しているのは資料5ページと資料9ページ、それから排出ガス削減の18ページになります。まず資料5ページのバイオマス発電所について、燃料材の木質ペレットが年間21万トン増加の見込みとなっている。お聞きしたいのは、1つは、どのような国から輸入しているか、また木質ペレットとはどのようなものであるかということ。もう一つは、資料9ページで、貨物の増加が見込まれているため、事業全体の二酸化炭素の削減効果を評価する際に、削減効果がある一方で貨物の増加によって二酸化炭素の排出も増加するのか、そういったデータもあると良いと思います。質問と確認になりますが、以上よろしく願いいたします。

(整備局)

- ・お話にありました木質ペレット21万トンについてということで、これは木くずを圧縮して燃焼効率を良くするようにしているものでございます。これの輸入先はアメリカのオレゴン州クーズベイというところで、ここは木材産業が非常に盛んなところでございます。そちらからの輸入ということで聞いております。
- ・また、輸送コスト削減便益の代替港を直江津港にしている訳でございますが、これに関しましては同じような水深で特殊な荷役機械をもっている近隣港が直江津港ということでございます。これはマニュアルに則っておりますが、10tトラックにそれを積んで持ってくるといった輸送費の便益を計上しております。富山で荷揚げであれば近い、直江津で荷揚げであれば百数十kmある、といったその距離差分の輸送コストになります。
- ・最後にCO₂とNO_xの件ですが、おっしゃる通りかもしれません。ただし、陸上輸送と海上輸送の両方で削減できるものはこの量に対してはこれだけだ、といったようなものを計上しておりますが、現状と比べてどうかという視点については、これから勉強させていただきたいと思っております。

(委員)

- ・資料 6 ページと 7 ページについて教えてください。泊地 14mの浚渫で、現在 12mであと 2m浚渫するのに、漁業関係者等の調整の関係で 5 年延伸ということでした。漁業関係者の方々のご心配に配慮するよう慎重に施工と書いてありますが、その濁りが発生しないように慎重に施工という部分は、何か作業手順や作業の仕方で濁りが出ないように工夫をどのようにされるのかというのが 1 点です。シロエビなのであまり巻き上げて土砂が入ると商品価値に影響が出てしまうため、先方はかなり心配されているかと思しますので、そのあたりはどのようなのでしょうか。また、航路 14mの整備の時にも土砂の巻き上げを心配されたかと思うのですが、そこでの教訓のようなものがあれば教えてください。
- ・もう 1 点は泊地の浚渫をした土砂は恐らく土砂処分場所に行く流れかと思いますが、写真を見るともうなくなっているように見えるのですが、ここですべて処分されるのでしょうか。以上、よろしく願いいたします。

(整備局)

- ・まずは濁りの件になります。委員からお話があった通りでございますが、浚渫方法には色々ございますが、ここでは資料 6 ページの図をご覧くださいますと、ポンプ浚渫船で施工すると表記されております。グラブで直接掴むといったような施工ではなく、ポンプ浚渫は大型の掃除機だと思っていただけるとよろしいのですが、水中でカッターを回して砂を海水と一緒に吸い込むようなやり方になります。極力濁りを出さずに行えるということから、ポンプ浚渫船で更に進度をしっかりと管理し、ゆっくりと浚渫を行うということです。
- ・そして当然のことながら砂と一緒に海水を持ってきますので、これは処分場所にも共通することになるのですが、資料 7 ページの図を見ていただくと、港湾関連用地となっている場所がございます。ここに築堤を設置しておりまして、こちらの方に土砂を海水と一緒に入れております。そしてここで様々な揚水の管理を行い、何層かに分けて上水を順次綺麗にしているものを、ゆっくりと排出を行うといったようなやり方を行っております。
- ・2 点まとめてお話をさせていただきましたが、浚渫の処分場所としては背後になります。そして濁りの抑制というのはこういうことです。これに関しましては漁業者さんもグラブではなくポンプで慎重に行ってくださいと言われております。

(委員)

- ・資料 7 ページになるのですが、富山県の起債事業で用地を拡張したということでしたが、費用は分かれるという理解でよろしかったでしょうか。拡張を行うのは富山県で、造成を行うのは国ということでしょうか。

(整備局)

- ・ふ頭用地は富山県の事業で行っております。ただし、一連の事業として関連するものであるため、事業評価としては全体をまとめた評価としてやらせていただいております。従いまして、このふ頭用地は富山県の事業として富山県が起債を起こして行う事業でございます。

(委員)

- ・具体的に用地の拡張というのは、造成とは異なるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 拡張と言っておりますが、ここは土地としてはありますが、ふ頭用地としてはまだ機能させていない状態です。そのため、砂が入っているだけの状態になっています。これは隣に計画されている次のバースで貨物などが出てきた場合、あるいは増えた場合には増やすということで、現状の貨物ならばここまで手を付けなくても良い状況でしたが、こうして新規に企業立地した事も含めて造成する必要があるが生じたということでございます。

(委員長)

- ・ ご審議いただいた、伏木富山港伏木地区国際物流ターミナル整備事業ですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

3) 砂防事業の再評価 <一括審議>

◆手取川水系直轄砂防事業(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・ 確認させていただきたいのですが、中期目標で現在 83.9%整備済みというのは、現在着手数の 18 基を入れてのことなのか、完成数の 10 基だけで 83.9%なのか、教えていただきたいと思います。

(整備局)

- ・ この 83.9%という数字につきましては、完成した 10 基に加えて、昭和 2 年から国の方で砂防事業を実施しておりまして、そちらの完成した施設も加えて計算しているものになってございます。

(委員)

- ・ 現在着手している 8 基、つまり残り 55 基がまだ出来ていなくても、83.9%は達成しているということよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ その通りでございます。

(委員)

- ・ その他の整備済みの数はどのくらいなのでしょう。残りがまだ随分と多いにも関わらず、83.9%も完了しているといった印象を受けるため、実際にはもっと多くの整備が終わっているという認識なのでしょう。

(整備局)

- ・ ご指摘の通りでございます。残り整備数につきましては 55 基をもって 100%まで目指しているというところでございますが、先ほど申し上げた通り、昭和 2 年から直轄事業として砂防

事業を行っておりまして、この中期的な計画、事業評価を受けているスタート地点の進捗率といたしましては、平成 22 年度時点で 79%の状況から整備を進めているというところでございます。

(委員)

- ・分かりました。残り 16~17%程度の整備で費用対効果が残事業で B/C=5.1 まで上がりますが、残り 16~17%の整備でここまで上がるのはどういう計算になるのか教えていただきたいと思えます。

(整備局)

- ・計画的な整備を進めていくことで、資料 2 ページにありますような浸水被害を軽減するということとなります。やはり堤防が決壊するかしらないかという条件設定がある中で、土砂量の捕捉量の大小によって効果が変わってきているというところでもございまして、その結果としてこの浸水被害を防ぐためにはこの残りの 16~17%程度の整備を進めることが非常に効果的であると、計算上なっているという状況であります。

(委員)

- ・分かりました。84%程度の整備ではまだ被害も大きいといったことかと思えます。ありがとうございました。

(委員)

- ・今回の事業に直接関係ないかもしれないため恐縮なのですが、白山というのは活火山で、よく噴火の可能性の話を聞くのですが、そういったものは砂防事業とは別で被害を想定されているということなのでしょうか。こういった事業の中では活火山噴火による被害などは入っておらず、また別の事業で考えるということなのでしょうか。発生の確率などもどう考えたら良いのかというところもあるのですが。

(整備局)

- ・白山の火山対策につきましてはこの砂防事業とは別で、いわゆる活火山法に基づきまして、関係機関で連携して対策の検討を進めているというところでございます。
- ・今回の事業評価につきましては直轄砂防事業ということで、いわゆる大雨に対する土砂災害、そういったものに対して計算しているところでございますが、砂防の事業者といたしまして、この活火山法に基づく協議会といったものには我々も参画をしております、関係機関一体となって対策を検討しているというところでございます。

(委員長)

- ・ご審議いただいた、手取川水系直轄砂防事業ですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思えますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

4) 道路事業の再評価 <一括審議>

- ◆一般国道8号 入善黒部バイパス (富山河川国道事務所)
- ◆一般国道17号 浦佐バイパス【防】 (長岡国道事務所)
- ◆一般国道18号 上新バイパス (高田河川国道事務所)

(委員)

- ・浦佐バイパスについてお伺いいたします。資料3ページの前回事業評価からの変更点ということで、切土からトンネルへの構造変更で+10億円になっておりますが、この中でトンネル構造によって、経済性・維持管理性において優位になるという記載がございますが、この維持管理は、例えば年間どのくらいと推計をされて、優位性を感じられての変更ということなのでしょうか。もし数字などがあれば教えていただければと思います。

(整備局)

- ・整理してご説明させていただきます。

(委員長)

- ・切り土からトンネルに構造変更すると+10億円となるが、経済性・維持管理性を考えると優位になるということでしょうか。

(整備局)

- ・その通りでございます。

(委員)

- ・浦佐バイパスについて、この事業は防災への効果が特に大きい事業ということですが、何か判断基準があるのでしょうか。

(整備局)

- ・基本的に従来の3便益では計れないような、防災面の効果が大きい事業として指定されております。

(委員)

- ・入善黒部バイパスについてですが、事業費がかなり高くなっているのではないかと思います。何か事情があるのでしょうか。資料1ページの用地費・補償費が高いようですが、特別な事情があったのでしょうか。

(整備局)

- ・全体事業費につきましては、既に供用しているバイパス区間について、構造物が多いため、全体事業費としては高くなっております。用地費についても一部住宅地を通過しているため、用地費が高くなっているものと考えております。

(委員)

- ・意見というよりはお願いですが、浦佐バイパスでの意見に関連して、防災事業だから、どのような濃霧・冠水や積雪があつて、年間どのくらい問題となるような事案が発生していて、これがバイパス整備によってどの程度解消されるため、防災事業として効果がある、という資料を見せていただかないと、防災事業としてどうなのかという判断が難しいと感じております。
- ・今回の事業評価だけではないのですが、濃霧の写真や発生日数など、何かの工夫を今後の事業評価の際にはお願いします。

(整備局)

- ・ご意見ありがとうございます。

(委員長)

- ・一括で3件ご審議いただいた、一般国道8号入善黒部バイパス、一般国道17号浦佐バイパス、一般国道18号上新バイパスですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

5) ダム事業・河川事業の報告(※報告案件のため、質疑等なし)

- ◆利賀ダム建設事業 (利賀ダム工事事務所)
- ◆庄川直轄河川改修事業(富山河川国道事務所)

6) 委員長総括

(委員長)

それでは本日の審議結果を確認させていただければと思います。本委員会といたしまして、再評価審議6件の事業すべて原案通り事業継続が妥当ということで、よろしかったでしょうか。(出席委員了承)