

# 令和4年度 第2回 北陸地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和4年9月30日（金）9:30～11:50
2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室（会議室と各委員をWebで接続して開催）
3. 出席者：委 員）阿部委員長、佐伯委員、飯野委員、犬飼委員、菊野委員、新開委員、  
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、道路部長、港湾空港部長、  
営繕部長、用地部長、統括防災官、道路調査官、地域河川調整官、計画企画  
官、港湾高度利用調整官、河川計画課長、道路計画課長、都市・住宅整備課  
長  
事務所）阿賀野川河川事務所長、富山河川国道事務所長、飯豊山系砂防事務所長、国  
営越後丘陵公園事務所長、敦賀港湾事務所長

## 4. 審議等案件

- 1) 道路事業の再評価  
◆国道8号豊田新屋立体（富山河川国道事務所） [重点審議]
- 2) 道路事業の再評価  
◆国道41号猪谷榆原道路（富山河川国道事務所） [重点審議]
- 3) 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） [一括審議]
- 4) 砂防事業の再評価  
◆飯豊山系直轄砂防事業（飯豊山系砂防事務所・阿賀野川河川事務所） [一括審議]
- 5) 海岸事業の事後評価審議  
◆福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業（敦賀港湾事務所）

## 5. 審 議

- 1) 道路事業の再評価 <重点審議>  
◆国道8号豊田新屋立体（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・2つ質問をさせていただきます。
- ・1点目は9ページの費用対効果で、事業進捗率59%というのはどういった定義で算出しているのでしょうか。
- ・2点目は5ページの消雪施設の追加について、施設を設置するため18億円ほど費用が増えるのは理解できます。、その際、機械除雪としていたものが必要なくなるか、少し軽減されると思いますが、これにより維持管理費が減るのかを教えてください。また、除雪・消雪を手厚くした分だけ冬季の時間短縮が便益として積み上がる気がしますが投資効果に含まれているのでしょうか。

(整備局)

- ・まず1点目の事業進捗率についてですが、3ページの69%は事業費見直し前の金額に対する進捗率です。今回の事業費増加に伴い、69%の進捗率が59%に変わりました。
- ・2点目ですが、機械除雪の軽減についての数字は出していません。問題点としては今の機械の状況で除雪をするとかなりの除雪時間がかかってしまいます。除雪に時間がかかってしまうことによって最近の雪の降り方を踏まえると除雪が追い付かなくなったり、通行止めになったり問題が生じるということもありえます。その問題を解決することと、大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめに基づき、障害が生じないように消雪パイプを追加しております。そのため、費用比較として機械除雪を同じサイクルで除雪するには何台必要で、どれほど維持費が必要かという検討は今回行っておりません。
- ・また、冬季の時間短縮に関する便益についても、ご質問にあったような検討は行っておりません。

(委員)

- ・2点目の質問については、単に消雪施設だけを追加すると費用が増えただけの印象がありますが、それに対して必ず便益もあるはずだと思います。数字で計算するのは難しいとは思いますが、良い点もあることを示された方が良いと思います。

(整備局)

- ・ありがとうございます。参考にさせていただきます。

(委員)

- ・このエリアにおける交通網として、非常に重要な事業であると思います。その中で2点教えてくださいたいと思います。
- ・1点目は、4ページに記載されているように、32億円の事業費変更が生じたということですが、図3-2のように地質縦断図ができていているということは、このエリアの地面の中がかなり分かっているため、今後はこのような大きな変更は生じない見込みでしょうか。
- ・2点目は消雪施設の追加で、連結路の方に消雪施設が施工されるということですが、本線の対応はどうされるのでしょうか。例えば豪雪時など、これまで最大5時間の通行止めにして除雪をしたという記述もありますが、本線を除雪しない場合はこういった現象が発生しない構造になっているのでしょうか。どのような対応を考えておられるのか教えてくださいませんか。

(整備局)

- ・1点目について、富山跨線橋の周辺では地質調査を行い工事に行っておりますが、両側には4つほど橋梁があり、その橋梁部の下部工の基礎のジャストポイントのところは現道となり車が通行しているところがあります。橋梁部に対する地質調査として平面図で落としているところを見ていただくと分かる通り、まだ十分に地質調査ができていないところがあります。そのため、今後、現道を両サイドの迂回道路に切り替えた後、現道でジャストポイントの地質調査を行っていくと、場合によっては下部工の杭長が変化することもあり得ると考えており、今後の事業費増もあり得ると考えております。
- ・2点目について、消雪施設は本線部には設置しないので、本線部は従来通り機械除雪を考えて

おります。そのため、機械除雪をしている中でいかに近年の雪の状況踏まえて、応援体制など速やかに除雪ができる工夫をしていかなければならないと思っています。

(委員)

- ・1点目についてですが、地質縦断図ができていてもジャストポイントのエリアが十分に調査できていないというご説明で承知しました。しかし、ジャストポイントで支持層までの深さが極端に違うなど、大きな違いは出ることはあるのでしょうか。若干の変更はあると思うのですが、今回のような大きな変更はあり得るのでしょうか。見込みがあれば教えていただきたいです。
- ・2点目につきまして、本線は機械除雪が必要ということで承知しました。

(整備局)

- ・ここまで地質情報が増えてきているので、ある程度の事業費増加を見込んでいます。それは調査結果に基づいて設計したうえで、改めて評価を行っていきたいと思っています。

(委員)

- ・承知しました。

(委員)

- ・消雪設備の件ですが、最近の記録的豪雪を踏まえて連結部での消雪設備が必要というご判断だと思います。既に供用されている高岡の庄川の手前の高架部や庄川を超えたところの高架部にもこういった連結部があると思います。それは既に消雪設備を設置済みなのか、あるいは設置されていないのであれば、今後こういったところにも消雪設備を入れていく必要があるということなのか教えていただきたいと思います。

(整備局)

- ・庄川の手前の坂東立体では一部で消雪施設が入っている所もありますが、まだ全ての所でランプ部や連結部に消雪施設が入っている状況ではありません。除雪の体制などを総合的に考え、必要な所は今後、消雪施設を追加していくことも考えなければならぬと思っています。

(委員)

- ・今後の対応ということで承知しました。

(委員)

- ・4ページで補強土壁になった理由は、例えば杭と比べて安い、より安全性が高いなど、どのような理由によってこれが最適であったのかという説明があると良いと思います。もしあればお願いしたいと思います。
- ・もう1点ですが、消雪施設の取水の深さが気になります。支持層のAS2の下に軟らかい粘土層があるので、深いところから取水するとAC2も沈下が始まります。せっかく補強しているのに違う要因で新たにダメージを起こしてしまうため、そのあたりの検討はきちんとされているのでしょうか。

(整備局)

- ・1 点目についてですが、補強土壁の基礎構造についてはいくつかの地盤改良の工法を比較して決めております。杭基礎については費用が高くなるであろうということで比較の対象には入れずに、地盤改良のいくつかの工法を比較して深層混合処理工に決めたという検討を行っております。
- ・消雪施設の取水深さについては、近隣の実績からすると 150m くらいの深さから取水を行っているので、今後設計を行います、そういった所から取水することになるかと思えます。

(委員)

- ・AC2 よりも深い所から取水することになるのでしょうか。その検討はされていないのでしょうか。

(整備局)

- ・具体的にどこから取水するか設計はこれから行っていきます。

(委員)

- ・補強の領域が足りなくなる可能性も十分にあり得るのではないのでしょうか。それは技術的なことなのですが、事業評価監視委員会としては最初の工法が最適であったという資料があると、最適な事業が進められているのであるという判断ができるので、決定事項だけではなく経緯の資料があると良いと思いました。

(整備局)

- ・150m くらいの深さから取水するため、補強土壁の改良する層と深さがかなり違う所となりますので、150m からの取水が補強土壁の改良層に影響を与えることはないものと考えています。

(委員)

- ・直接的には影響を与えなくとも、更にその下が沈下する可能性があります。金沢市でも様々な所で消雪パイプの取水によって地盤沈下が発生しています。

(整備局)

- ・参考にさせていただきます、設計を進めていきたいと思えます。

(委員長)

- ・2 点目については技術的な問題かと思えますので、事務所としてもそういった観点から必要性などについてご検討いただきたいと思えます。
- ・それでは、ただいまご審議いただきました、国道 8 号豊田新屋立体につきまして、当委員会としましては事務局が作成した対応方針(原案)の通り、事業継続は妥当ということでよろしいでしょうか。(出席委員了承)

## 2) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 41 号猪谷楡原道路（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・この地域において非常に重要なルートであることは承知しました。
- ・1 つ教えていただきたいのが、4 ページの法面崩落について、47 日間通行止めを実施されたことですが、高速道路を代替ルートとして考えられた点もあるかとは思いますが、生活道路としての通行止めはどういった状態であったのでしょうか。例えば孤立集落の発生など、住民の方たちや物流に対してどのような影響があったのでしょうか。また、保障や対策費が発生しているのであればこの事業と関係しているところで計上しているのでしょうか。

（整備局）

- ・大型車両については、東海北陸道を無料措置にさせていただいて迂回してもらっていました。対岸に集落がいくつかあるのですが、そちらについては天候に問題がない時であれば、対岸に渡る細い県道を使っていただいて住民の方々の出入りはできる状態になっていました。
- ・したがって、国土交通省として通行止めの保証をしたということはありませんでした。

（委員）

- ・危険物積載車などもあると思いますが、東海北陸道や一般道に迂回したということで承知しました。

（整備局）

- ・東海北陸道は危険物積載車が通行できませんので、そちらはもっと広域に迂回してもらった事業者もあると思っています。

（委員）

- ・本事業の重要性については理解できたのですが、事業費が 24%増額といった点から改めてなぜ崩落が起きてしまったのか、そして崩落対策の追加事業の有効性、安全性という点についてももう少し補足の説明が必要だと感じました。法面の崩落については本事業の工事が原因ではなく、様々な複合的な要因によるものだという点ですが、この点についても一般の方がこの資料を見たときに事業によって生じた事象なのではないかという懸念が生じてしまいます。その部分を改めてきちんと説明することと、しかるべき検討委員会による事業の見直しと理解はできるのですが、その点についても防災面での重要な道路のため地域住民、国民に向けてもう少しこの事業が安全性を確保できるのかという点について補足していただきたいです。

（整備局）

- ・今回の崩落を受けて、崩落の原因、法面对策、橋梁形式については学識者の方々に入っていたき、委員会の中で検討していただきました。崩落の原因については複雑な地質条件であったという点、加えて数年間にわたり大雨を経験していますので、そういった複数回の大雨の影響があったという点、さらに法面上で工事をしているという影響も含めて、複合的に要因が重なった結果として崩落が起きたという検討委員会の意見も踏まえて整理しています。
- ・対策についてもいくつかの工法を比較検討して、鋼管杭を打つことによって法面全体の安定を

図っています。杭やアンカーなど複数の対策方法を検討した上で対策工事を行っています。

(委員)

- ・補足を聞くと納得できる部分もあるので、それをこの説明の際にさせていただきたいです。補足がないと納得や理解ができない状態では、説明責任という部分で少し不足している印象を持ちました。ご検討ください。

(委員)

- ・崩落の対策について、どうしてこの工法になったのかと資料をきちんと用意していただきたいです。
- ・「最初のすべりが発生した原因となった地層が、かなり上の方までいっていたことが詳細な調査で分かったため、当初の計画にこだわらず、より安全に長く利用できる道路とするために橋台位置をかなり変更しなくてはならなかった。そのためにこれだけの費用を要して形式もこのようになったが、その代わり安全性は十分保っている」というような説明をきちんとすべきではないでしょうか。何のために検討委員会をしたのか分からなくなるので、是非そういった説明を入れるようにしていただきたいと思います。

(委員)

- ・確認ですが、6 ページで右の番号と左側の図の番号が一致しないような気がします。どのように見たらいいのか教えていただきたいです。

(整備局)

- ・番号間違っていました。失礼しました。修正させていただきます。

(委員)

- ・今回は、偶然、この事業の実施中に崩落が発生しましたが、この事業が完了後に崩落が発生していた場合はどうなるのかが気になります。
- ・この事業を検討する際、法面のすぐそばの工事であり、柱は法面の箇所に造るということもあるので、検討をする際に、法面の安全性を確認したのでしょうか。あるいは問題ないことを確認していたが、確認の仕方に問題があったのでしょうか。
- ・2 点目として、追加の工事費はかなり大きいので、追加の投資によって新しい投資効果の計算が必要なのではないのでしょうか。投資を追加するとマイナスが埋められ、プラスが増えるというような計算となっているのでしょうか。費用の計算について、今の計算表の形は決まっているのですが、少なくとも説明では費用の増加がもたらす便益の変化、マイナスはどうなっていて、投資しなければどうなるかを社会的なマイナス便益について教えていただきたいです。

(整備局)

- ・ご指摘は災害対策のための増額をしたことによって、どのようなプラス効果があったか、逆にしなければどういったマイナスの損害が発生するかを説明してほしいということだと思います。おそらく増額によるプラスはなく、やらなければ将来損害が発生するリスクがあるということだと思います。その損害額については、もし計算しようとする旧設計のままで法面が崩落し

てP3橋脚に何かしら影響を与えた場合、橋梁本体が損傷します、いくら復旧にかかります、それによる交通の支障が発生しますということを算定することになると思いますが、おそらく事務所でその計算はしていないと思います。

- 基本的にこういったことは発生してはいけないことのため、それを想定した損害額の発生計算は一般的にしていないと思います。計算しようとすると、様々な前提条件の仮説をしなければならないため、大変な割には想定損傷額を出すのがアバウトな数字になってしまいます。そうすると、こちらの対応としては定量的に金額を出すというよりも、対策を行わなかった場合にどのようなことが発生すると定性的に発生する損害を説明するのが妥当だと思います。そのような対応でいかがでしょうか。

#### (整備局)

- 今回の追加対策を実施しなければ供用するわけにはいかないのです、この事業が完成しないということになってしまいます。10ページに記載しているような便益がゼロになるということかと思えます。やはり必要な防災対策は実施して開通させるということで、これだけの便益と安心と安全を發揮させたいということで考えています。
- 1点目のご質問ですが、事業化にあたり危険な斜面の存在や地質の分布など必要な事前調査は行っています。しかしながら、内部構造が複雑であったことや複数回の大雨の影響で事前にこの箇所で崩落が起きることを予見できなかったというところです。事前の調査をしていたことは申し上げたいと思います。

#### (委員)

- 法面の箇所では柱を造ることを止めて、今の箇所で作るようにすることで橋の形が変わりますので、増額がかなり大きいと思います。
- 崩落した法面を復元ではなく前より丈夫にして、要因に配慮した工事をするため、前よりはかなりプラス便益が出るはずだと思います。その分の計算は行っているのでしょうか。
- もう1点は法面の工事を実施して法面が前よりは丈夫になっているので、柱の位置を変えずに造ることはできないのでしょうか。法面を丈夫にしても柱を造ることは良くないのでしょうか。設計を変えて増額になるとその増額分は前の案よりはプラス便益が出ると思います。マイナスの便益は崩落によって分かったので定量化しなくても良いですが、その説明が必要です。この増額によって出てきたプラス便益を教えてください。

#### (整備局)

- 1点目の斜面が安全になったことによるプラス便益、あるいは設計がより安全性を配慮したことによるプラス便益について、先ほどの説明と重複するかもしれませんが、砂防事業や河川事業のように、想定被害に対してどれだけ減ったかといったような計算は道が通れないことを前提にしたような事業評価はしにくいところがあります。また、仮定が非常に多くなって議論が尽きなくなるだけなので行っておりません。
- 法面对策をしたことによって元の位置で良かったのではないかという点については、法面对策で安定度は増すのですが、脆弱になっている層は避けるべきだという検討委員会のご意見を踏まえて、橋脚の位置を変更しております。

(委員)

- ・この事業は防災事業なので便益の計算をしなくても良いので行っていないのかと思います。多くの費用を要していることは確かですが、B/C で評価するものではないので計算を行っていない、という説明を行えば良いのではないのでしょうか。
- ・法面の件については、法面の保護と基礎のすべりを発生した部分は対象としている層が違います。基礎が崩壊したことによって新たにもう少し浅いところの層が壊れてきたので、そちらのも止めなければならず、元の層はすべりが始まってしまったので、そこに設置するわけにはいかないことから、橋台はどうしても変更しなければいけません。また、そこが壊れたことによりで上の部分の崩壊も始まったため、その上にある旧道を守るための法面工法を別途実施しています。よって、壊れた対象の層が違います。

(委員長)

- ・最初の指摘のとおり我々も同じように感じます。今回は偶然的に崩落が先に発生しましたが、橋脚が立って橋梁が完成した後に崩落が発生するなど、順番が逆であればもっと大きな事象となっていました。そういう意味では今回の案件は重大なインシデントにつながりうるような事象だと思います。これは事務所だけの検討の問題ではなく、国土交通省もしっかりと把握した上で、今後の計画等に反映させていっていただきたいと思います。
- ・それでは、ただいまご審議いただきました、国道 41 号猪谷楡原道路につきまして、当委員会としましては事務局が作成した対応方針(原案)の通り、事業継続は妥当ということによろしいのでしょうか。(出席委員了承)
- ・資料についてはまた適宜工夫いただければと思います。

### 3) 公園事業の再評価 <一括審議>

#### ◆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)

- ・広い領域を効果的に整備されている事業だと思います。
- ・12 ページのところを教えてくださいなのですが、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点で、森のめぐみの里では地域代表等と話し合う中で地域住民が気軽に利用できる条件整備を行うとあるのですが、これまでの公園事業の B/C 算出は遠地からどれぐらいの方が来園されるかなどを考えていると思いますが、そういった意味でこのエリアは立ち位置が異なるような整備を行っているのでしょうか。

(整備局)

- ・整備の立ち位置としては、このエリアは小学校などと近接しており、地域の方も利用しやすい所であります。全体の区域からすると端部にはなりますが、地域住民の方と話し合いながら利用方法を考えているところであります。
- ・まだ検討中ではありますが、全体では入園料を徴取していますが、場合によっては防災機能等を有する点も含めて、地域の方は無料とするエリア設定方法も想定されますので、その点も含めて検討しております。
- ・ただし、B/C 算定にあたっては、全体を有料という設定で算定させていただいております。



(委員)

- ・4 ページに入園者数の推移がありますが、令和 2 年はコロナ禍の影響で入園者数が減少する点は当然かと思うのですが、平成 27 年度をピークに入園者数が減少しているようにうかがえますが、この点は何か分析はされていますか。もしされているとしたら、入園者数の減少をふまえて、何か整備計画に反映している点はあるのでしょうか。
- ・もう 1 点として、10 ページに社会的割引率を 4%に設定していると記載がありますが、この 4%に設定していることは妥当なのでしょうか。これは金利だと思うので実態と乖離しているようにも感じられますが、何か設定の根拠があれば教えていただけますでしょうか。

(整備局)

- ・入園者は、年度内に入園者数の推移を示しています。年間入園者数は複数の要因で増減しているものと考えられます。平成 28 年度からは減少傾向となっていますが、平成 27 年度以前は大規模な野外コンサートなどを実施していたため入園者数が多かったのですが、その後はそのイベントが減っていることが 1 つの要因となります。また、天候も要因として挙げられ、公園なので雨や暑さなどにも左右されるところであります。大きなイベントが開催される際、天候が悪いと入園者数が 1/10 程度まで減少するようなこともありますので、天候も 1 つの要因になっているかと思えます。この 2 点が大きな要因になっているのかと考えています。
- ・2 点目の社会的割引率 4%に関するご質問ですが、費用対効果の分析にあたっては、大規模公園費用対効果分析手法マニュアルとして全国統一のものに基づいて計算を行っておりまして、そのマニュアル内に社会的割引率を 4%に設定する点が記載されておりますので、これに基づき計算を行っております。

(委員)

- ・8 月の視察でこちらの施設を視察させていただき、すばらしい施設であると思いましたが、個人的は少し広すぎるのではないかという印象がありました。もう少し面積的にコンパクトにしてもこの事業の目的は達成できたのではないかと思いました。
- ・開園から数年経過していますが、入園者へのアンケートなどの調査は行っているのでしょうか。もし調査されているのであれば、入園者から広すぎるといったような意見はなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・当公園は広域利用も想定して様々なレクリエーション施設を整備しているところであります。
- ・8 月の現地視察は、時間の関係で子供が遊ぶ健康ゾーンなどは割愛させていただきましたが、それぞれテーマに沿って整備を進めているところであります。既に開園しているパークゴルフなども利用者が増加しております。
- ・アンケートについては、四半期ごとに利用者満足度の調査を実施しており、現在の公園の管理・運営にも反映させていただいております。

(委員)

- ・広すぎるといったような意見はありましたか。

(整備局)

- ・目的ごとにある程度のエリア内に収まるように整備しており、入園者の方もある程度の目的をもって来園してそのエリアを利用されているものと認識しておりますので、広すぎるといった意見は私の方では確認できておりません。

(委員)

- ・私の個人的な意見になりますが、こういった施設は造りっぱなしで放っておくことが一番良くないかと思います。利用者がいるからでこそだと思うので、今後もこまめにアンケート調査を行い、利用者ニーズなどの現状を把握し、効率の悪い箇所は思い切って中止していくなど、これからの維持費などに影響がないようにしていただきたいと思います。

(整備局)

- ・四半期ごとに実施しているアンケートを継続的に実施し反映していきたいと思います。

(委員)

- ・8 ページの投資効果のその他として、事業内容の見直しを記載していただきましたが、コスト削減の内容やこれからの整備内容がイメージできなかったため、このような記載がないと一般の方にはご理解いただけないのではないかと思いますので、他の事業でも工夫していただければと思います。
- ・防災機能については、広域防災と地域防災の両方とも可能性はあると思うのですが、利用面なども想定しながらはなりますが、公園施設の整備にあたっては防災面などに配慮を行っていくことが必要なのではないかと思います。

(整備局)

- ・ただいまのご意見も反映しながら工夫していきたいと思います。

(委員長)

- ・それでは、ただいまご審議いただきました、国営越後丘陵公園整備事業につきまして、当委員会としましては事務局が作成した対応方針(原案)の通り、事業継続は妥当ということですのでよろしいでしょうか。(出席委員了承)

#### 4) 砂防事業の再評価 <一括審議>

##### ◆飯豊山系直轄砂防事業(飯豊山系砂防事務所・阿賀野川河川事務所)

(委員)

- ・1 点教えていただきたいのですが、事業を巡る社会経済情勢等の変化のところで、流域内は著しく荒廃と表現されているのですが、中期的な目標が達成された場合、この荒廃というものはどのようになるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 中期的な目標は羽越水害規模の流出土砂に対するものですが、それと同規模の水害等が発生した際に施設を整備して土砂を捕捉するということとなりますが、山地の状況ということでしょうか。

(委員)

- ・ 施設等で抑えられる構造になったのか、荒廃がなくなると考えた方が良いでしょうか。

(整備局)

- ・ 水害が発生した際に荒廃した箇所から流出した土砂を施設で抑えるということになりますので、山地から取り除くということではありません。

(委員)

- ・ それでは、今後は荒廃が減少していくという考え方でしょうか。

(整備局)

- ・ 荒廃については、山肌が不安定化している箇所になりますが、そういった不安定化等については林野庁が対応し、砂防は発生が予測される荒廃地からの土砂流出を計算し、流出した土砂に対する施設を整備するということとなります。

(委員)

- ・ 承知しました。

(委員)

- ・ 3 ページで加治川の被害想定が工事を行うと被害がなくなるという説明ですが、砂防基準点よりも下流側がなくなるのは理解できるのですが、上流で砂防工事を行って土砂流出が無くなり水害が抑えられると考えたとき、基準点よりも上流側の河川沿いは整備前後で変化がないとされており、基準点より上流はこれまでどおりなのに、そこから下流になるとまったく無くなるというイメージに取られてしまうので、意図することも示しながらも齟齬がないような表現の仕方を工夫された方が良いのではないかと思います。工事により効果が発現するという意味では何も問題はないと思いますので、見た目の印象で誤解がないように示していただければと思います。

(整備局)

- ・ 上流部分については、河道整備が終わっておらず、その範囲での氾濫となります。見せ方については引き続き検討して、より分かりやすいようなご説明をしていきたいと考えております。

(委員)

- ・ 氾濫は多少あるとは思いますが、基準点より下流側だけまったく無くなるのは違和感があるため、上流側も氾濫範囲の減少や水深が低くなるなど、一般の方は何かしらの効果があるのではないかと感じるのではないかと思います。

(委員)

- ・今回の説明で全体計画の中の中期計画だということを理解いたしました。2 ページで中期計画では計画数が 120 基ということなのですが、更に全体計画では約 900 基まで整備するということですが、全体計画はいつ頃に終わる話なのでしょうか。また、全体計画が完了したら被害想定などはどういった形になるのかを示した方が説得力があり、全体計画の中で今は中期計画なのだということを皆さんに理解していただけた方が効果的なのではないでしょうか。

(整備局)

- ・全体計画は、1/100 の大雨で生じる流出土砂への対策になります。整備につきましては百数十年かかります。その内容については中期計画を進めながら、随時見直しを行っていきます。中期計画では完了時でも被害の発生が想定されますが、全体計画が完了する際は被害が解消されるものと想定しております。そのため、全体計画がある中で現在整備を進めていることを住民の方々にもご理解いただけるように説明を進めていきたいと考えております。

(委員)

- ・この資料中にも公表される際に、全体計画が完了したらどうなるのかという点を、何らかの記載があった方が良いと思います。

(整備局)

- ・承知いたしました。資料修正について検討させていただきます。

(委員長)

- ・それでは、ただいまご審議いただきました、飯豊山系直轄砂防事業につきまして、当委員会としましては事務局が作成した対応方針(原案)の通り、事業継続は妥当ということによろしいでしょうか。(出席委員了承)

#### 4) 海岸事業の事後評価審議

##### ◆福井県海岸直轄海岸保全施設整備事業 (敦賀港湾事務所)

(委員)

- ・この事業については、侵食対策ということで非常に難しい事業ですので、14 ページには今後の事業の評価の必要性はないということですが、次回も評価を実施した方が良いのではないかと思います。今は被害がないかもしれませんが、侵食が進んで被害が発生する可能性もあります。今年度に福井県が調査されるということでしたが、現在は海底の状況は分かっていないため、この結果が出てからもう一度評価した方が良いのではないかと思います。
- ・もう 1 点は、コンビナート施設が 40 年ぐらい経過していて、この事業だけで 50 年の評価を行うのが妥当なのか、全体的に検討していただけたらと思います。守る施設が無くなっているのに、お金をかけて 5 年や 10 年だけ保たせたというのもおかしな話なので、そのあたりの対応も考えた事業評価があった方が今後は良いのではないかと思います。これは事務局の方への意見です。この件について、今はこの 5 年間は大丈夫であったということしか分かっておらず、侵食の度合いが分かっていないので、今後も大丈夫かというのは分からないのではないかと思います。

のですがいかがでしょうか。

(整備局)

- ・事後評価におきましては、事業完了後の効果・影響を確認するという事で、概ね5年という全国基準で行っているものであります。その結果、当初の見込みとは異なる場合は要因分析等の必要が生じますが、今回は5年の基準年において想定した当初の効果は発揮されたものと考えられ評価を行っています。

(委員)

- ・5年では評価されておりますが、今後の評価の必要がないということにはならないのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・事後評価の基準として5年を想定しておりまして、確かに確約するものではありませんが、基準として全国で想定しているものになります。

(委員)

- ・全国で想定しているものを地方整備局のみで変えることは難しいかもしれませんが、今年度に測量等の調査を行うという話もあるので、そういった結果も踏まえて事後評価を行うという方法もあると思いますので、是非とも本省の方とも話し合っただけであればという意見です。

(整備局)

- ・今回の委員会では5年という基準で評価を行い、今後は事業効果に影響を与える大きな変化、特に悪い方の変化があれば、その時にまたご相談させていただくという形になるかと考えております。

(委員長)

- ・今のお話からすると、基本的に5年が経過した段階で状況を確認し、現段階で確認する限り、ここで一度完了させて良いという判断をする状況にあり、その状況が変わり得るのであれば、それは当然のことながら、今後新たに対策等を検討していく必要が生じるという解釈でよろしいのでしょうか。

(整備局)

- ・そのとおりです。

(委員長)

- ・他の意見も伺った後、審議させていただければと思いますが、他いかがでしょうか。
- ・それでは、先ほど事務局の方から説明がありましたが、今回は5年というタイミングで評価することになります。この点からして、原則として、当委員会といたしましては、福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業については、現段階では投資効果が確認されており、今後の事業評価、

改善措置の必要性は少なくとも現時点ではないものということで、原案とおりの今後の対応なしということとさせていただきます。先ほどの話で今後状況が変わり得るようであればしっかりと対応していただければと思います。(出席委員了承)

## 6. 総括

(委員長)

- ・ それでは全体のまとめに入りたいと思います。
- ・ 本日の審議結果を確認させていただければと思います。
- ・ 本委員会としまして再評価の審議 4 事業は全て原案の通り事業継続が妥当、事後評価の審議 1 事業は先ほどの付帯はありますが原案どりの今後の対応なしということで現時点では判断させていただくということでよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ それでは事務局と調整の上、本日の委員会の議事概要の方を後日まとめさせていただきます。
- ・ 議事録につきましては本日ご出席の委員の皆様に対しては後ほど事務局の方から確認させていただきます。その後の公表となります。よろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ 委員会で用いた本日の資料の公開、非公開ということですが、ホームページ等に資料を公開するかどうかににつきまして運営要領第3条第3項におきまして、委員会の会議に提出された資料、議事録等は公開をすると、ただし公開する事が適切でない委員会が判断する資料については公開しないとなっております。先ほどありましたとおりの一部加筆・修正等がありますが、原則公開という事でよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ 本日の審議は以上となります。進行を事務局にお返しします。

## 7. 閉会

(事務局)

- ・ ありがとうございます。以上をもちまして令和4年度第2回北陸地方整備局事業再評価監視委員会を終了いたします。皆様本日はありがとうございました。

－ 以 上 －