

令和4年度 第3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12月7日（水）10:00～11:40
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、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、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、道路調査官、地域河川調整官、河川計画課長、道路計画課長
東北地方整備局
事務所）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、酒田河川国道事務所長

4. 審議等案件

- 1) 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) [重点審議]
- 2) 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) [重点審議]
(酒田河川国道事務所[東北地整])
- 3) 道路事業の再評価
◆国道7号栗ノ木道路・紫竹山道路 (新潟国道事務所) [重点審議]

5. 報告

- 1) 河川事業の報告
◆神通川直轄河川改修事業 (富山河川国道事務所)
- 2) 河川事業の報告
◆関川直轄河川改修事業 (高田河川国道事務所)
- 3) 河川（環境）事業の報告
◆信濃川総合水系環境整備事業 (信濃川下流河川事務所)
(信濃川河川事務所)
(千曲川河川事務所)
(大町ダム管理所)

6. 審 議

- 1) 海岸事業の再評価 <重点審議>
◆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)
(委員)

- ・8 ページで、事業を進めている最中も、ブロックの移動・飛散や洗掘が発生したという説明でした。工期が8年間延長されると同じ事が発生するのではないかと考えられますが、これらをどのように見込んでいますか。
- ・また、完成後もこのような現象は発生するのではないかと考えられますが、その場合は工期を延長するのか、維持管理として別の事業で対応するのか教えていただけますか。
- ・11 ページの砂浜汀線の回復について、汀線位置の経年変化で概ね汀線位置が前進しているのは確認できるのですが、3 箇所ほど汀線が後退している箇所があります。これはこの程度であれば問題ないのか、それともこのまま後退が進行していくものなのか検討していたら教えていただけますか。

(整備局)

- ・工期を8年間延長することで追加費用や侵食が進行するのではないかとという点についてですが、ヘッドランドの工事を進めている中で発生した被害を8ページでご説明させていただきました。ブロックの移動や飛砂を防ぐために、ブロックのサイズを大きくするなどの対応をしてきました。また、5 ページでも説明させていただきましたが、ヘッドランドは概ね工事の完了が見えてきており、残る施工箇所は2号ヘッドランドのみとなっております。このヘッドランドが完成すれば、これまでより侵食を抑えられると考えており、洗掘も含め、これまでと同じような地形の変化は生じないものと想定しております。そのため10ページに侵食範囲と進行スピードを示していますが、事業を実施しない場合と比較して、現時点でも侵食を抑える効果がある程度は発揮できているものと考えております。
- ・施設整備により、どのような流れの変化が生じ、背後地等にどういった影響をおよぼすのかを把握するため、施設整備完了から10年間のモニタリングを行っております。今後、新潟県へ移管を進めるうえで、この変化が背後地に影響のある範囲か否か、これから新潟海岸保全対策技術委員会でご意見をいただいたうえで、必要な対策を行っていく予定です。

(委員)

- ・わかりました。ありがとうございます。

(委員)

- ・中央ヘッドランドの1基あたりの費用を教えてください。

(整備局)

- ・1基あたり約20億円を予定しております。

(委員)

- ・そうすると、2号人工リーフを34億円の増額で構造変更するよりも、こちらヘッドランドを採用するという計画はなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・人工リーフの施工は、現場条件に合わせながら最善の対策を行ってきました。利用者が最も多い工区であることから、景観にも特に配慮し、優先的に整備を進めたところです。中央ヘッドランドも極力景観に配慮したものとして選定しましたが、やはり水面に見えない人工リーフを整備する意味は大きいものと考えております。費用面には現れない利用面の便益を合わせて考えると、第二工区は、中央ヘッドランドに変更するのではなく、予定通り人工リーフを整備することが妥当であったと考えております。

(委員)

- ・景観と利用状況をふまえたということと、2号人工リーフのような対策ができないものかと検討したが、費用面を考慮すると第一工区と第三工区は中央ヘッドランドに見直しせざるを得なかったということではよろしかったでしょうか。

(整備局)

- ・ご指摘のとおりでございます。

(委員)

- ・10ページの図を見ると、(事業によって)侵食が抑えられて(浸水が)居住エリアまで到達しないという点は理解できたのですが、(事業を実施しないと)30年後には関屋松波町や関屋本村町を超えて信濃川沿川の低地に湛水するということと思います。関屋松波町や関屋本村町などは住宅が密集して学校も多く立地している地域であるが、越波で水が流れてくる地域になるのにその被害を受けることについて触れられていない点に違和感があります。この地域の被害や被害軽減に関して情報を記載していないことは適切なのでしょうか。

(整備局)

- ・便益の評価方法としては、可能な場合はシミュレーションを活用し、できない場合はレベル湛水法を用いるものとしており、現時点で北陸地域の海岸事業では、全てレベル湛水法で実施しております。
- ・金衛町工区から越波をして湛水する箇所までの被害は評価していないのですが、このことは便益を過大評価していないものと考えられ、B/Cを算定する上では不適切ではなく、効果を見込みすぎていないという点で適切であると考えております。

(委員)

- ・控えめに効果を計算しているというニュアンスで理解すればよろしかったでしょうか。

(整備局)

- ・そのようなご理解をお願いいたします。

(委員長)

- ・確認ですが、現時点ではまだ侵食があり得るが、事業が完成すれば侵食は止められるとい

う理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・そのとおりでございます。

(委員長)

- ・他によろしいでしょうか。
- ・それでは、ただいまご審議いただきました、新潟海岸直轄海岸保全施設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に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)

(委員)

- ・トンネルの事業費増額について、地山の状況が分からないので増額することは致し方ないかとは思いますが。ただ、当初は状況が分からなかったものが徐々に把握できてきたのでこれだけの費用が必要であるということは、事前に状況が分かっていたら、設計変更などで増加する費用を抑えることができるのではないかと思います。

(整備局)

- ・当初設計としては既往資料に基づいて合理的な設計にて事業に着手しております。
- ・当初から地山強度を低く設定してしまうと、強度が高い支保工が必要となってくるため、まずは合理的な設計にて事業を進めさせていただき、その中で現場に適応した対策工を行っていくことがトンネル工事の進め方になるものと考えております。
- ・想定よりも地盤が悪く、縫返しとして支保工を再掘削して建て込むということも行っております。これは実際に工事を進めていくなかで判明していくものでありますので、当初はコストを抑えた合理的な設計で進めさせていただくものかと考えております。

(委員)

- ・地質調査で革新的な方法を用いることで調査の精度を向上させるなど、当初から精度高く設計することは難しいものなのではないでしょうか。

(整備局)

- ・当然、既往調査に基づいて設計は行っていますが、全ての断面の状況を事前に把握することは困難であると考えております。そのため、その都度コストの安価な工法を採用していくことが合理的ではないかと考えております。

(委員)

- ・わかりました。ありがとうございます。

(委員)

- ・詳細設計の段階で判明した増額と、工事を進めて行く中で判明した増額の2段階の増額があるかと思いますが、それぞれがどれぐらいの増額であったか教えていただけますか。

(整備局)

- ・詳細設計の段階で判明したトンネルの増額は、1号トンネルは36億円、2号トンネルは66.5億円、4号トンネルは44億円、11号トンネルは74.4億円、鼠ヶ関トンネルは46.6億円で合計267.5億円になります。
- ・工事段階で判明したトンネルの増額は、1号トンネルは7.9億円、4号トンネルは5.2億円、大岩川トンネルは31.4億円で合計44.5億円になります。

(委員)

- ・大岩川トンネルだけは不十分ではあったが、その他についてはある程度の調査が進めば大きな増額には至らなかったという理解でよろしいでしょうか。
- ・そうなるとやはり当初の概略設計をもう少し精度を上げることで、コストの増額を抑えていく方法を北陸地方整備局全体として考えてみてはいかがでしょうかと思います。
- ・過去の統計では、これまでの事業の80%が当初の設計から10%以内の増額に収まっているため、今回はかなり大きな変更ということになり、あまり乖離があるのはよろしくないかと思しますので、今後どのように抑えていくのか、全体として考えていただければと感じました。

(整備局)

- ・ご意見いただいた点については今後検討させていただきたいと思います。
- ・しかし、事前調査で全てを把握するのは現在の技術では困難という状況です。

(委員)

- ・詳細設計を行えば分かることではあるので、概略設計の段階で既往資料のみで行うのか、ある程度の事前調査も行うべきなのか、そのあたりをどの程度のバランスとするのが良いのかということ、今回のように事業費が増加した事例を選定してチェックすることが、地方整備局として必要になるのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・今後、検討させていただきたいと思います。

(委員長)

- ・この件については、他の案件でもご意見いただいたところではありますが、特にトンネルについては掘削してみないと分からない部分が多いかとは思いますが、トンネルに限らず、事前に投資して調査することによるコストと、後から変更することによるコストを時

間的なロスも踏まえたうえで、全体的なバランスを検討していただければと思います。

(委員)

- ・事前に分からないことがあるため事業費が増額することは致し方ないとは思いますが、今回は 480 億円の大きな増額となるため、せめて増額する内訳について、例えば人件費や材料費など詳細な増額要因を示せば、国民にも納得してもらえるのではないかと思います。
- ・やはり税金となるので、どういったことに使用されているのか国民が納得できるような資料を検討していただければと思います。

(整備局)

- ・今回の増額については、現時点の労務単価や資材単価に基づいて積算しておりまして、労務費の上昇や資材費の高騰などありましたので、そのあたりは今後も動向を注視しながら、資料に反映できるものは検討していきたいと思っています。

(委員長)

- ・可能な範囲で追加を検討していただければと思います。

(委員長)

- ・他によろしいでしょうか。
- ・それでは、ただいまご審議いただきました、国道 7 号朝日温海道路につきまして、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でしょうか。(出席委員了承)

3) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 7 号栗ノ木道路・紫竹山道路 (新潟国道事務所)

(委員)

- ・事業内容の変更により栗ノ木道路で+67%、紫竹山道路で+62%増額となるのですが、中でも大きな額を占める「支障物撤去と油対策」について、その内訳が分かるようであれば、栗ノ木道路と紫竹山道路でそれぞれ教えてください。
- ・栗ノ木道路については、下水道管の移設と文化的価値が高い建築物の移設で約 40 億円の増額となりますが、この内訳を教えてください。また、文化的価値が高い建築物を曳家とする等の対応について、専門家の判断などがあったのか教えてください。
- ・事業評価とは別件になるかもしれませんが、この工事に伴い 10 月 26 日付けで交通切替え後の交通状況と改良点について報道資料が公表されております。今回は大規模な工事となりまして、切替え後に利用される方が混乱されたようですが、改良がされた結果、現在はスムーズに走行ができているのか、事故等も発生しないが進められているのか、この点も合わせてお願いいたします。

(整備局)

- ・改良後の交通状況について、切替え直後は交差点形状が大きく変わったことにより、利用者にとって分かりづらく混乱があったという点は把握をしているところであります。笹出線や紫鳥線など栗ノ木道路に接続する路線については、渋滞調査等を行った結果、元の状況に戻りつつあります。これは利用者の方が慣れていただいたということと、紫鳥線については南紫竹ランプとして竹尾 IC 方面への乗入れ口を整備したことにより交通の分散化が図れたためではないかと考えております。ただし、万国橋方面から紫竹山 IC 方面については、信号交差点が 2 箇所ほど増加したため、少し通行に時間を要しているという点は把握をしているところであります。笹越橋のところで脇道から出られるような道路の整備や広報等を実施させていただいて、少しでも緩和できるような対策を行っているところです。
- ・支障物撤去と油対策の内訳ですが、栗ノ木道路につきましては、支障物撤去で廃材処理が 20 億円、へドロ処理が 52 億円、油対策で 20 億円の増額になります。紫竹山道路につきましては支障物撤去で廃材処理が 8 億円、へドロ処理が 26 億円、油対策で 14 億円の増額になります。
- ・曳家の対象となった建築物は神社仏閣となっています。この建築物が立地していることは事前に把握していたのですが、当初の段階では文化的な価値が把握できていなかった状況にありました。その後、建物調査を実施した結果、江戸時代末期の建築物であるということ、幕末から明治時代にかけて新潟県で活躍した彫刻家の作品が内部の梁などに彫り込まれているということが判明しましたので、関係者や新潟市とも協議を行った結果、曳家とすることが妥当であると判断させていただいたところであります。
- ・下水道管の移設については、個別対応の事象となるため、回答は差し控えさせていただきたいため、ご理解をお願いいたします。

(委員)

- ・わかりました。

(委員)

- ・笹越橋は何年に設計されたものでしょうか。
- ・また、杭の本数が栗ノ木道路と紫竹山道路の高架橋で約 1.5 倍に増加していますが、周辺に道路もあり既存調査も多くあったかと思いますが、このように杭本数を増加しなくてはならなくなった主な要因を教えてください。

(整備局)

- ・笹越橋は新潟市が管理していた橋梁であり、手元に資料がございません。申し訳ありませんが、ご理解をお願いいたします。
- ・杭本数の増加については、当初はジャストポイントでのボーリング調査がありませんので、既存資料を用いながら検討を行っております。当初の橋梁の概略検討においては、近隣の類似する地質状況の橋梁を参考にして検討を行っていたところであります。その後、ジャストポイントでのボーリング調査を行ったこと、道路橋示方書の改定も行われたため、そ

れらを踏まえて検討した結果、杭本数の増加に伴う事業費の増加に至ったということになります。

(委員)

- ・近隣の地盤調査結果に基づいて概略設計を行う訳ではなく、旧耐震設計基準で設計された近隣の橋梁の工事費から想定しているものなのでしょうか。

(整備局)

- ・事業化の当初としては、旧耐震設計基準にて設計された近隣の橋梁を参考としています。

(委員)

- ・事業化は何年にされましたか。

(整備局)

- ・栗ノ木道路が平成 19 年度、紫竹山道路が平成 23 年度に事業化されました。

(委員)

- ・平成 13 年度には、レベル 2 地震動タイプⅡでかなり大きな加重をかけることになっていたかと思います。事業化が平成 19 年度であれば、大きな地震動を考慮して設計しなくてはならなかったのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・当初においても、類似で参考とした橋梁は平成 14 年版の道路橋示方書を適用した事例を活用しております。連続している高架橋や液状化の危険度も同等であるため参考とさせていただきますが、ジャストポイントでのボーリングの結果に基づいて設計を行うと、今回のような検討結果に至りました。

(委員)

- ・参考とした橋梁と今回の箇所地の地盤条件が類似しているものと想定したが、実際は異なっていたため増額は致し方なかったという説明があると納得しやすいと思うので、今後検討をお願いいたします。

(整備局)

- ・承知いたしました。参考とさせていただきます。

(委員長)

- ・ただいまのご意見に関連して確認ですが、詳細な地質調査を行った結果も影響あるとのことですが、その他にも最新の道路橋示方書に基づいて詳細設計を実施しており、その 2 点が増額の要因であると理解すればよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・その通りでございます。

(委員長)

- ・他によろしいでしょうか。
- ・それでは、ただいまご審議いただきました、国道7号栗ノ木道路・紫竹山道路につきまして、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でしょうか。(出席委員了承)

7. 総括

(委員長)

- ・それでは本日の審議は3件ありましたが、改めて確認させていただきたいと思います。
- ・本委員会としまして、再評価審議3事業は全て原案の通り事業継続が妥当ということで、ご意見いただきましたが、よろしかったでしょうか。(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否かにつきまして、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。本日の会議で提出されました資料につきましては、全て公開という事に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。

8. 報告

1) 河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告

(整備局)

- ・ありがとうございました。続きまして事務局より資料6河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告をさせていただきます。
- ・本件については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領及び河川及びダム事業の再評価実施要領細目において河川整備計画策定後、計画内容の点検のために学識経験者から構成される委員会等が設置されている場合は、当該委員会で審議を行いその結果を事業評価監視委員会に報告することとなっております。
- ・今回は河川事業2件と河川環境事業1件の計3件の報告をさせていただきます。

(整備局)

報告説明

(整備局)

- ・今ほど説明させていただきました3事業につきましては、本委員会への報告ということで審議は行いませんのでご了承ください。また、資料についてはホームページに掲載いたします。

2) 令和4年8月1日 国土交通省水管理・国土保全局河川計画課 記者発表「各種資産評価単価及びデフレーター(平成19年度(2007年度)公表分～令和2年度(2020年度)公表分)」における各種資産評価単価の訂正について」を受けた対応

(整備局)

- ・続きまして、その他といたしまして国土交通省水管理・国土保全局河川計画において記者発表されました、「各種資産評価単価及びデフレーター」における各種資産評価単価の訂正について 報告させていただきます。

(整備局)

報告説明

(整備局)

- ・今ほどご説明させていただきました「各種資産評価単価及びデフレーター」における各種資産評価単価の訂正につきましては、本委員会への報告ということで質疑は行いませんのでご了承ください。
- ・また、ご説明させていただきました訂正資料についてもホームページに掲載いたします。
- ・以上をもちまして令和4年度第3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。

－ 以 上 －