

## 平成23年度 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成23年11月29日（火）13：30～16：30
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、石黒委員、川邊委員、塩谷委員、長谷川委員、古田委員、  
細山田委員、宮島委員  
整備局）局長、副局長、次長、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、用地部長他

### 4. 審議案件

- 1) 河川事業の再評価
  - ・信濃川下流直轄河川改修事業
  - ・信濃川直轄河川改修事業
  - ・千曲川直轄河川改修事業
- 2) 砂防事業の再評価
  - ・飯豊山系直轄砂防事業
  - ・常願寺川水系直轄砂防事業
- 3) 地すべり事業の再評価
  - ・甚之助谷地区直轄地すべり対策事業
- 4) 道路事業の再評価
  - ・一般国道470号輪島道路（能越自動車道）
  - ・一般国道470号七尾氷見道路（能越自動車道）
  - ・一般国道8号豊田新屋立体
- 5) 港湾事業の再評価
  - ・福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- 6) 公園事業の再評価
  - ・国営越後丘陵公園整備事業

### 5. 審 議

- 1) 河川事業の再評価
  - 信濃川下流直轄河川改修事業
  - 信濃川直轄河川改修事業
  - 千曲川直轄河川改修事業

（整備局）

都道府県・政令市への北陸地方整備局事業評価監視委員会に諮る対応方針（原案）に係る意見聴取ですが、関係各県からは事業継続とする対応方針（原案）についての異議はなく、今後ともコスト縮減に努めながら、早期に事業効果の発現を図ってもら

いたい旨の意見を頂いております。なお、新潟県からは新潟・福島豪雨を踏まえて、「特に、橋梁取付部で堤防の嵩上げが必要な箇所については、重点的に取り組むべきと考えている。」というご意見をいただいておりますが、この度の豪雨を踏まえ新潟市等の道路管理者と調整を進め、共同事業として架け替えが進むよう努力して参りたいと考えています。

(委員長)

それでは審議に入りたいと思います。

(委員)

信濃川、信濃川下流、千曲川の各資料に、信濃川全体の流域人口290万人、想定はん濫区域人口170万人と示されているが、この全体データを用いて各々便益を算出しているのか。個別のエリアのデータはないでしょうか。

(整備局)

はん濫区域は信濃川、信濃川下流、千曲川各々でははん濫区域を設定してB/Cを算出しています。個別エリアのデータは様式2に示してあります。

(委員)

H16水害後に整備が進み、前回評価(H20)から3年間経過していますので、今回の水害を受けて整備効果があったかという検証はされているでしょうか。

(整備局)

前回評価時は、河川改修着手からの全体事業の評価としていましたが、今回の事業評価は概ね20～30年の将来の整備メニューに対して行っているため、対象としている事業期間が異なっています。

(整備局)

定量的ではありませんが、前回(H20)と今回では、前回はH16水害後の評価、今回はH23水害後の評価という違いもあります。その間に完成した堤防によりH23の水害では破堤はん濫の被害が少ないものとなりました。また、大河津の可動堰が完成し川の断面が広がったのでそちらについても効果がでています。今回の資料としては定型的にまとめており、そのあたりは具体的には示していませんが、現在、H23水害の検証委員会を開催し、これまでの改修の評価を検証しているところです。検証の資料についてはHPで整理して示していますが、必要でしたらご説明させていただきたいと思います。

(委員)

シミュレーション結果では、当面の事業ではここまで洪水が解消、今後30年間ではここまで解消とあるが、B/Cを重視するあまり本当に安全安心のための事業が実施されているかという検証も必要でないかと思います。もっと大きな災害が来たケースを対象とした

場合はB/Cは成り立たないこともあり、当面はこれで良いということかもしれないが、東日本大震災の後から様々な安全の見直しがされている中で、従来の見方がこれで良いかどうかということについて今後どのような方向で検討していくか。

(整備局)

3.11の東日本大震災により発生した津波はこれまでの計画規模を上回るものもありましたので、今回信濃川で計画対象規模としている1/150を上回った場合にどうするかといったことを考えていく必要があります。ただ、計画規模の被害軽減額の算出にあたっては、1/30、1/50、1/100等の各規模を積み重ねての被害軽減額を算出していますので、大規模なものまで含めたものであるということと考えてもらって差し支えないと思います。

(委員長)

3件とも事業継続ということで提案されておりますが、他に特段ご意見がないようですので事業継続ということとします。

## 2) 砂防・地すべり事業の再評価

- 飯豊山系直轄砂防事業
- 常願寺川水系直轄砂防事業
- 甚之助谷地区直轄地すべり対策事業

(委員)

2つあります。一つ目は飯豊山系の説明の中で、水系と山系の評価の違いが示されましたが、山系としてB/Cを算出し、それぞれの水系についても算出しています。山系で算出することと水系個別で算出しているB/Cの関係について教えてください。

また、砂防事業2つに中期計画とありますが、中期計画は過去の災害規模を目標としていますが、さらに上回る全体計画もありますが全体計画の目標はどの規模となるのか。また、地すべり対策にはそのようなものはないのでしょうか。

(整備局)

今回、飯豊山系として事業評価を実施していますが、水系個別毎の被害が重複する部分はダブルカウントをしないように山系全体のB/Cを算出しています。

(整備局)

砂防の全体計画については各水系毎によって異なりますが、1/100の雨が降った場合に想定される土砂を過去の大災害の崩壊深等より土砂流出量を算定して全体計画を決めています。資料には、参考としてその土砂量と現時点での整備率を示しています。それに対して中期計画については、2年ほど前の事業評価監視委員会において、全体計画では評価する期間が長すぎるため当面の目標を持つべきというご意見がありましたので、砂防事業の場合も河川事業の評価同様に戦後最大や既往最大相当の土砂量を当面の目標として

います。

地すべり事業の場合は事業期間が短いため、中期目標を定めていません。地すべり事業については、概ね移動量が年間10mm以内となれば事業完成としています。

(委員)

関連ですが、整備局毎に地形・勾配により土砂量が違うため、場所によって計画を何年かで見直す必要がでてきますが、評価の点では災害等の事象が起こり計画自体を変えれば、それに対する評価も変えなければならない。事業計画の変更と評価のつながりをどうしていくか基本的なことを聞きたい。

(整備局)

前提が変われば、それを踏まえた計画について事業評価を行うことになると思います。

(委員)

前回どうだったかということを示した上で、その後どのように計画が変わり、シミュレーション等を行いB/Cを算出して評価を変えたことについて、委員会で評価していくことが今後必要かと思います。

(委員長)

何らかの大きな事象が起きたとき、計画そのものを変えなければならない状況の時に、前後で何が違ってどう変えたのかを明確に示すべきとのご意見ですが、当然のことかと思いますが、そういう事象があればデータをお示しいただき、こういう大きな事象があったので、今後こういう方針に変えたいという説明が必要だと思います。

(委員)

甚之助の地すべりの件ですが、ここは活火山の一部ということですが、火山災害防止という観点からは考慮されていないでしょうか。

(整備局)

白山火山は、砂防事業として降雨による表層崩壊に対しての事業を実施していますが、いわゆる噴火対応については全国で白山を含まない29火山について緊急減災対策の砂防計画を順次進めています。北陸管内では、焼岳、会津磐梯山、焼山といったところなど噴火の危険性の可能性の高いところから順次実施しています。現行の火山対策の計画がひとつおりの策定されれば、白山についても対応していくと思われそうですが今のところ火山対策としては実施していません。

(委員)

砂防事業の評価は非常に難しいことはわかっていますが、常願寺川のP15にはん濫想定が示されていますがS44の外力を入力したものか。

(整備局)

このはん濫シミュレーションは便益を算出するため1 / 150の洪水でシミュレーションしたものです。

(委員)

1 / 100での効果を示しているということはわかりました。一方で現況は中期計画に対して8割くらい完了しており、残りの2割をやれば解消されるということですが、100年近く営々とやってきたのに、P4のはん濫の図とあまり大差がないような印象を受けますので、あまり効果が見られないような解釈をされないか心配です。その辺は1 / 100確率規模でのシミュレーションということを強調されれば良いのでしょうか。

(整備局)

効果が現れていないのは、今回B / Cを算出する際に、今時点のもので算出をしていますが、B / Cについては5.7ということですので、今後進める事業としては一定の効果があると考えています。

(委員)

今後の事業の評価という点ではわかりましたが、ただ振り返ってどうだったかという視点も必要と考えています。

(委員長)

この3件につきましても事業継続ということで原案が示されておりますがよろしいでしょうか。特段の意見がないようですので3件とも事業継続の結論とさせていただきます。

### 3) 道路事業の再評価

- 一般国道470号輪島道路（能越自動車道）
- 一般国道470号七尾氷見道路（能越自動車道）
- 一般国道8号豊田新屋立体

(委員)

七尾氷見道路ですが、事業内容の見直しがあったということで、758億円のコスト増額とありますが、当初想定していないことが次々起こったということで解釈するのか、あるいは、4車線を交通需要の減少分で暫定2車線としてその758億円の余裕ができたということでコストを切り詰めていた分を復活させて品質をより高めたということなのか、そのあたりの背景はどうでしょうか。

(整備局)

コストの増ですが、前回評価(H19)時点では1,472億円の総事業費に対し、進捗率が19%と低かったが、今回進捗率が74%と進んでくるなかで、当初から想定してい

なかったことが判明してきたので今回増額となったものです。中でも軟弱地盤による土工やトンネルの補助工法の対策が大きくなっています。また、埋蔵文化財による協議の結果、橋梁の構造変更をせざるを得なかったという状況もあります。2点目の事業費の見直しですが4車線から2車線に変更した結果760億円の削減としていますが、これについては能越自動車道の計画としては4車線ですが、現在のネットワーク条件で推計した交通量では、当面の整備として2車線で可能となったので変更するものです。

(委員)

土工費が極めて大きくなった点については、事前にしっかり調査すべきと思います。埋蔵文化財についてはやむを得ないと思いますが、地盤の把握は基本という気がします。コスト増額に対しては住民の方も敏感になると思われますのでその辺を説明できるようにした方が良いでしょう。

(委員)

当面、暫定2車線でも大丈夫ということでしたが、完成は4車線という説明でした。これまでは、B/Cを考える時は完成の4車線のBとCであるが、今回は2億円のコスト減があったと言っていいのか。

(整備局)

そのとおりです。

2車線の整備後に、交通の状況が変わるとネットワークの条件も変わります。具体的には能越自動車道が能登有料道路とつながると、交通需要も変わるため交通量が増えてきます。そういった場合はこの事業とは別に新規事業として2車線を4車線に拡幅する事業を立ち上げてやっていくこととなります。いずれにしても将来の交通需要を見極めて判断していくこととなります。

(委員)

この事業としては2車線で完成ということか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員)

国道8号の豊田新屋立体ですが、この近辺で反対している方がいることを存じ上げています。立体交差により商売に影響することで反対なさっていますが、そういったマイナス面の便益を見込むことはできないものでしょうか。このようなことを数値化する例は全国的にもないかもしれませんが、そういった面が必要かと思います。それから用地買収が進んでいないようですが、原因はそういった反対も関係しているのでしょうか。

(整備局)

道路の便益はいわゆる3便益で算出しています。事前説明でご指摘がありました交差点の立体化により地価がどう影響したかということ調べてみましたが、具体的にはわかりませんでした。いただいた意見を参考にさせていただきたいと思います。

用地の進捗状況についてですが、現在粛々と設計・地元説明を進めているところです。輪島道路を例とすると用地着手まで5年程度かかっていまして、本事業は事業化から3年ですが引き続き地元説明を丁寧に行っていきたいと思います。

(委員)

七尾氷見道路ですが、先ほど2車線で決定というふうに聞こえる言い方であったが、それで良いでしょうか。2車線で決定というと4車線分の用地を買収したことが無駄ということになりかねないので、言い方としてあくまでも4車線が目標なのか当面2車線なのかで違ってくると思います。

(整備局)

能越自動車道として、あくまで計画は4車線です。この七尾氷見道路事業としては2車線で完了して、状況をみながら4車線化を検討したいと考えています。

(委員長)

おっしゃることはわかるが、一般の方は理解しにくいと思う。4車線ですと言って、でも当面は2車線という言い方をしないと理解しづらいと思う。事業としては2車線で括るとことはわかるが一般の方はわかりづらいと思うのでコメントさせていただく。

(委員長)

他にご意見ないようですので、こちらも3件とも事業継続ということとします。

#### 4) 港湾事業の再評価

##### ■福井港海岸直轄海岸保全施設整備事業

(委員)

潜堤を設けることが今回の工法としていますが、それ以外の工法に対する検討はされているか。

(整備局)

当初においては離岸堤という形で頭が出たもので制御することも検討しましたが、この海域では非常に前面が荒れて侵食される傾向があったため、反射波で足が洗われない構造が必要であることから頭を下げた潜堤としました。さらに、その後ろにある既設護岸の消波機能を活用する2段構えで防護する構造となっております。

(委員)

コスト的にも見合うものでしょうか。

(整備局)

そのとおりです。

(委員)

最初にH3に福井県で整備されましたが、抜本的な対策とはならず、H16から直轄化ということでしたが、福井県がやられた事業との継続性といいますか、それを含めて整備するのか、それとも全く福井県のものとは独立して整備しているのか。連携という点ではどうでしょうか。

(整備局)

P5で施工状況を示しています。福井県の既設離岸堤につきましては、今回の事業範囲からは除いています。

(委員)

福井県のもものは一定の効果があるという解釈でよいか。

(整備局)

そのとおりです、また、現在、海底変化についてモニタリングして状況を確認しています。

(委員)

県は県、国は国というのも住民から見ると同じ税金なので、一体的に見えた方が良いと思います。

(委員長)

事業継続ということで原案が示されておりますが、事業継続という結論を得ました。

## 5) 公園事業の再評価

### ■国営越後丘陵公園整備事業

(委員)

公園事業の評価としてのB/Cということですが、全くそぐわないという率直な感想があります。見えない効果が多くあると思いますが、そちらを評価できないかと感じました。

(委員)

3つのうち2つのゾーンは、今のところ調子良くいっているよう見えるが、住民の期待度によって将来の需要が見込まれますが、便益が変わってくるのではないのでしょうか。

(整備局)

便益には入園収入は含めていません。評判の方は野生ゾーンについても自然を体験する場

として整備をしており好評をいただいています。入園者数も着実に増えているところですので、同じようにさらに利用していただけたらと考えています。

(委員)

トラベルコストとして価値付けできることはわかりますが、期待している(価値があるという)ニーズが高いということを示すことが必要であり、ニーズの高さを感知していくことが良いと思います。

(整備局)

現在、全体の部分について4半期毎に入園者からアンケートを行っています。野生フィールドミュージアム・文化ゾーンも含めましても、いろいろとお客様のご意見を聞きながら、どのような整備の進め方が良いかを聞きながら進めているところです。

(整備局)

野生ゾーン、文化ゾーンの実施基本計画に当たりましては、新潟県や長岡市の自治体、学識経験者を入れた委員会で方向性を議論しています。それをさらに具体化した整備プログラムを5年毎に作っています。来年度で野生ゾーンはひととおりの概成となり文化ゾーンの整備に入っていきますが、透明性をもった形で議論いただきながら整備していきたいと考えています。

(委員)

文化ゾーンの必要性が感じられない。H18に基本計画を見直したとっておられるが、H23とH18では局面が違います。そしてこれが命を、安全が守られるのかということを感じました。ここは避難地区としての重要性もあるとしていますが、既存のところでも十分避難地区として活用できるのではないかと思います。H18の基本計画の見直しと今の時点でもう1回どう考えるかということについてはいかがでしょうか。

(整備局)

これから整備していくにあたりまして自治体、関係者の皆様と議論をした上で方針をあらためて決めて進めたいと思います。里山自然環境の活用・体験の場の提供という大きな目標を実現していくことにあたりまして、また、都市計画として公園が定められ、用地取得している中でコスト縮減に努めながら最低限の整備をして皆様にご利用いただきたいと考えているところです。

(委員)

便益の計算ですが、P26の考え方でマニュアルがあり、実際にはアンケートはしないが、全国を対象としたアンケートによって、緑地などをパラメータとして計算するとあり、これで間接利用価値を算出されていると思いますが、長岡の特殊性というか地域性が考慮されるのでしょうか。どういうパラメータがあるのでしょうか。

(整備局)

P26にありますが、間接利用価値については、緑地面積、広場面積、防災拠点機能の有無、各ゾーンから各公園までの距離をデータとして計算しています。マニュアルは全国を対象としたアンケートに基づいてこれらのデータを入れた時に支払い価値がでるようにパラメータが設定されていますので、そこにいろんな世代別の属性がパラメータとして入っています。本公園の要素というよりは緑地面積、広場面積、防災機能が効いてきていると考えています。

(委員)

そうすると全国の平均的な値を計算しているものであって、あまり地域性が入っていないということでしょうか。

(整備局)

どちらかという、地域性は入っていないと考えます。

(委員)

貨幣に換算できない効用を強調しておいて、あまりB/Cばかりに頼らなくても良いと思いました。

(委員長)

それではご意見がないようですので、事業継続ということでもよろしいでしょうか。みなさんよろしいとのことですので委員会として継続を認めます。

(委員長)

各事業は必要性があってやっているわけですが、途中で状況も変わることもありますので、そういった時にどういう考え方でやっていくか示すことが必要です。砂防や波に対するものはあるレベルまで作ってそれでおしまいということではなくて、常にやっていかなければならない事業もあります。ですので、見直しがあった場合はきちっと提示していただくことが大事です。今日もいくつかのご質問・ご指摘に絡むことはあったと理解します。今日の事業11件原案どおり事業継続ということですが、我々は丁寧に説明を受けているので理解はできるが、一般の方は事象を見ての認識となります。いつ始まるか、いつまでやっているかという感想を持っている方も多いと思いますので、機会を捉えながら丁寧に説明していくことが大事なことだと思いますのでよろしくお願いします。

## 6) 審議終了後、全体を通してのコメント

(委員)

事前の説明会の中では、事業評価委員会で淡々と進んでいくことに違和感を覚えるという意見がありました。本日、事前説明の意見を踏まえ、砂防事業の山系・水系についての説明があったが、このように事前説明会の中でこういう意見があったということは、委員会

の場で協議する中で非常に参考になりましたので、事前にこういう意見がありましたということをしてできるだけ紹介していただきたい。今日は1箇所パワーポイントで説明いただいています。あらためてこの場で聞くというよりは、事前に意見をお知らせいただければ早く議事が進むと思いますがいかがでしょうか。

(整備局)

事前説明でいただいた意見の中で議事録に残す案件については委員会の場で紹介させて議事録に残していましたが、今回、委員よりそういう意見でなくても事前説明の中で指摘のあったところについて、各委員の審議の参考になるということがありましたので、次回から事前に提供させていただく対応をとらせていただきたいと思いますのでよろしくお願ひします。

(委員)

委員会で何を決めるかという時に、費用便益分析をやっている私からしますと、利賀ダムの委員会を例とすると、そのプロジェクトで審議してゴーサインを出していましたが、大きな話でダムが必要かどうかという視点ではある意味では委員会の範疇を越えてしまいます。同じように例えば今回11件ある中でどれを削りますかということになると委員会の範疇を超えることとなりますので、事務局としても議論する範囲はこれだけですのでということを明確にしていっていただきたいと思います。各委員が経験を踏むと良いが、最初はどこまでを議論するかということをお委員に教えていただきたいと思います。そうすればより正確に議論ができると思います。

(委員長)

11件どれをとりますかという議論ではなくて、11件とも意味があって長い年月をかけており、このまま継続して良いかどうかという意見を聞かれているスタンスだと思います。ダム事業のようにそもそもの話は国の専門委員会のレベルで1個1個精査していくことになるとは思います。この委員会の性格は1件1件継続するか否かという判断をすることではありますが、おっしゃるようにそのあたりの枠組みを明確にとのことですので、今後そのあたりの確認をしていただければと思います。