

平成24年度 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成24年12月18日（火）14：45～16：20

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、川邊委員、長谷川委員、古田委員、細山田委員、水野委員、
宮島委員

整備局）局長、次長、総務部長、企画部長、河川部長、道路部長、港湾空港部長、
営繕部長他

4. 審議案件

1) 河川事業の事後評価

・千曲川特定構造物改築事業（百々川樋門）

2) 道路事業の事後評価

・国道8号 津幡北バイパス

・国道49号 亀田バイパス

・国道470号 能越自動車道 氷見高岡道路

5. 審 議

1) 河川事業の事後評価

■千曲川特定構造物改築事業（百々川樋門）

（委員）

P6で事業実施前後の浸水範囲で洪水規模1/10とあるが、具体的にどのくらいの流量なのか。

（整備局）

千曲川本川で事業箇所から直下流に位置する立ヶ花地点の流下能力で5,300m³/s程度の流量である。

（委員）

図示された浸水範囲は、千曲川本川で5,300m³/sの流量となった際に、樋門の箇所逆流により浸水するエリアを示したものか。

（整備局）

そのとおりある。

(委員)

旧樋門が機能しなくなったという仮定は最悪の状況であり、B/Cとしては一番大きなケースであるが、もっと日常的な状況での効果、すなわち最悪ではないケースで評価することはできないのか。

(整備局)

流下能力向上のための事業効果の評価はわかりやすいが、老朽化した施設が機能を発揮しないことをどう評価するかは難しいところであるが、今回は最悪のケースを想定して評価している。

(委員)

想定はわかるが、B/Cが大きいということを強調すると、最悪のケースを想定しているため大きな値となることは当然であるという印象となる。老朽化により機能しなくなったという事例が近年にあればわかるが、そのあたりがないと過大な評価と思われる懸念がある。

(整備局)

P2に老朽化の状況ということで、漏水・クラック等の写真を示しているが、そういったもので改築の必要性をしっかりと説明できるようにしていきたい。

(整備局)

ご指摘いただいた点は検討課題ではあるが、今のところ考える想定として100%機能を果たすか、全く機能を果たさないかということとしている。他に良い評価方法がないか考えてみたいと思うが、洪水を防ぐということであれば1か0かということになりやすいと考えている。

(委員)

P5の1-6景観、自然環境配慮の項目の内容としては、上屋の外観をシンプルにしたという点が本論であると思われるが、ここで悪天候時の操作性や安全性の向上等は、景観、自然環境配慮以外の項目のところで示すべきでないか。また、巻き上げ機の電動化による操作性向上とあるが、浸水による電源喪失の場合は手動で対応できるという理解で良いか。

(整備局)

ご指摘のとおり、P5の1-6では若干座りが悪いところはあるが、P8の5. 6. 7でも結論としてまとめて示している。

(整備局)

巻き上げ機については手動にも対応しており、緊急性がある場合は手動で対応できるものとしている。

(委員長)

冒頭に本川で5,300m³/sに対応するとあったが、もっと少ない流量で溢れるということはないか。頻繁に発生する中小規模の洪水にも対応する面も言うべきでないか。

(整備局)

様式3の表において、それぞれの流量規模での氾濫ブロックの被害額を樋門の改築前後で示しており、さらにその前後の被害額の差分を様式4に示している。ここで事業を実施した場合、しない場合の被害額の差分を年平均被害軽減期待額としている。1/3の流量規模では事業をしない場合でも浸水しないが、1/5、1/10では浸水被害が発生する。一方で1/20以上の大きな流量規模では本川の流下能力を超えてしまうので、本川が氾濫してしまうことになり、この場合は本事業の樋門施設の有無にかかわらず同じ被害となる。今回の樋門施設はむしろ、低い流量規模で便益が発現しているものである。

(委員)

そのあたりを補足して記述してもらえば、誰もがわかると思われる。

(委員長)

P2の樋門の仕組みがあるので、ここに文言を追加いただきたい。

(整備局)

表現を修正する。

(委員)

感想として、景観、自然環境配慮ということで、上屋を配慮されたことは良いこと。小さいことではあるが、こういったことをきちんとすることで公共事業に対して国民も理解を示すのではないかと思う。同時に水害はないにこしたことはないが、日頃安全になっているということもあるので、この樋門の役割が伝わるような広報の仕方を考えていただくことで、作られた後も地域に大事にされるような取り組みもお願いしたい。

(委員長)

昨年の津波でも同じことは言われているが、構造物を作ってしまうとそれで大丈夫ということではなく、どれくらいなら大丈夫という記述がどこかにあっても良いかと思う。絶対大丈夫という誤解を招かないような表現を示すことを今後検討していくことも必要と思われる。補足や今後に向けての論点についての意見をいただいたところであるが、今後の事業評価や改善措置、計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性はないものという事務局の提案を認めるものとする。

2) 道路事業の事後評価

- 国道 8 号 津幡北バイパス
- 国道 49 号 亀田バイパス
- 国道 470 号 能越自動車道 氷見高岡道路

(委員長)

津幡北バイパスはB/Cで見ると1.1であり数値としては高くないが、順調に効果が発現していることが伺える。かつて交通事故が非常に多かったときに年間1万人の死亡事故、最近では半減ということで報道されるとエアバッグ等の車両の安全性向上や警察の指導などの観点がよく取り上げられているが、道路の状況が改善された効果というのが一般に知られていない。道路整備による効果を広く国民に示していくことが必要である。

(委員)

亀田バイパスの都市計画決定は昭和43年となっていて、事業目的の中に交通渋滞の緩和とあるが、当時はそうではなかったのではないか。このような道路を整備する目的は、地域をレベルアップする、例えば全国総合開発みたいなものが裏付けとしてあったのではないか。もともとの出始めはそういった歴史的な背景があるように思われるがどうか。

(整備局)

亀田バイパスについては昭和42年に事業化、昭和43年に都市計画決定ということで、モータリゼーションが進展し始めた昭和40年代に始めた事業である。大量の交通量をさばくためにどうするかといった中で、新潟都市圏としてどうしていくかということでバイパスの整備が始まったものである。ご指摘の全総の中での道路網の位置付けというのは、基本的に高規格幹線道路として全国的な観点でネットワークを形成するものであり、亀田バイパスのような事業については都市圏の中での交通網を整備していくものと理解している。

(委員)

亀田バイパスで、昭和40年代と平成20年代を比較すると、定住人口が増え、それにより通勤も増えている。産業立地や物流も整備により増加しており、これらは直接的・間接的な面があると思うが、道路整備したからこうなったという点をもっと強調しても良いと思われる。それと、P9の交通事故の低減状況の中で昭和46年と平成22年を見ると、普通は自動車が進歩したと思う方が多いと思うが、そうであったにしても、道路整備があったから減っているということについて示していくべきと思う。

(委員)

交通量のデータの取り方であるが、北陸ブロックとして走行台数は広域的に見て新潟、富山、石川で平均的に算定されていると思われるが、今回、B/Cが低いこともあるので、B/Cに大きく影響する走行台数のデータが気になっているが、データは余裕をもって見積もった信頼性のあるものとしているか。

(整備局)

B/Cについては、全国統一のマニュアルに基づいて算出おり、交通量の推計もこれに基づいて算出している。

(委員長)

B/Cが1程度だと気になるが、考え方によっては、事業がなかったらどうなっていたかひっくり返して考えると見えてくることもある。例えば他の事例である新新バイパスは、これがなかった場合に交通がさばけなくなってから整備を始めたなら何が起こっていたか。ある意味こういうのは先行投資的な意味合いもあり、先を見越してやることが重要で、国の施策としては大事な観点である。そういった意味では亀田バイパスは結果として波及効果が発現して機能しており、単なるB/Cでは表しきれない効果が現れている。事後の評価は大きな災害が発生した時に代替道路として機能したなど、細かなところはともかく効果発現の事象があれば事業の価値は十分あったと言えると思う。もちろん、いろんな観点から検証するという精査の作業は大事である。

(委員)

B/Cが低いという消極的な意味ではなく、交通量推計の際にはある時点で経済成長率が何%で物流がこれだけとなり走行台数がこのぐらいとなるといった想定をする背景の中で、潜在的な経済成長力を活かして経済が発展していくならば、本来このぐらいの台数を走ると想定したものが、政府の政策ミスにより実際そうはならなかったということも考えられる。そういった意味でキャパシティに余裕のある論理をもった方が良いと思われる。

(委員)

津幡北バイパスP9、P12に地域住民の声、P13にトラックドライバーの声、P14でデベロッパーの声、P15の救急関係者の声、氷見高岡道路のP13の氷見漁協、P15の氷見消防本部こういった声があがってくるのは、整備して良かったという成果であり、B/Cの数字を議論するだけでなく、地域の皆さんが良いと感じていただいている意見であり、こういう意見を事後評価に取り入れていただくことはこれからも続けてほしい。

(委員)

道路を整備するときに、住民説明会では効果の説明に対して実感が伴わないように思える。道路ができて良かったと言えるよう、困った時こそ効果があるということも含めて整備前から丁寧に積極的に説明をしていただくよう、ここで評価を受けたことを次の計画・説明にぜひ活かしていただきたい。国が考えていることについて、どうしてこれが必要なのか、住民の不安が先行していることもあるので、そのあたりを丁寧にフィードバックしてきちんと説明を続けていってほしい。

(委員長)

いずれの道路も、今後の事業評価や改善措置、計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要性はないものとして事務局から提案があるが、道路の3件は事務局の提案を認めるものとする。

(委員長)

せっかくの機会なので私から一つ。地方整備局は不要ということが一頃言われてきたがそれは違うと思う。例えば国・県それぞれが道路を整備しているという批判があるが、大局的に見て国・県の立場でそれぞれの役割の位置付けや果たすべき機能が違う。高速道路、国道と毎日使う生活道路を単に一本化して整備する議論ではないと思う。そういったことをもっと強調して、日頃の業務に自信を持っていただきたい。事業として、ここまで考えて、ここまで織り込んでやっているというところを私は見てきているので、そういうプライドかつ責任をもって取り組むことは重要なポイントだと思うので、そういう観点でがんばっていただきたい。

先般のトンネルの天井が落ちたという話では、身の回りの声を聞くとずいぶん心配している方が多い。トンネルがある道路は通りたくないという人も結構いる。メンテナンスは見えないものであるが重要なものということをもっとみんなにわかる形で、また、そこにはそれなりの人と金が必要だということをもっと折に触れて強調していただく必要がある。トンネルだけではなく社会資本全てがそういう状況であるので、社会に向けていろんなチャンス・チャンネルを使ってメンテナンスの必要性を発信していただきたい。ただ、その中でお金には限りがあり、効率良く実施することが当然であり、そういうことも織り込んだ中で定期的にきちっとやっていかなければいけないことを強調されたい。一般の方は、これにより安心安全が守られているということは意外と意識されていない。それでいいという議論もあるが、それだけだと寂しい気がする。もっと多くの方に知ってもらう努力が重要。そうでないと組織が不要という話になったりする。その辺の重要性を説明する努力をする必要があることから、いろいろ気配りしながら事業を推進していただきたい。