

平成25年度 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成25年10月11日（金）14：45～17：00

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、古田委員、池本委員、小熊委員、川邊委員、長谷川委員、
細山田委員、水野委員

整備局）局長、次長、総務部長、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

重点審議

1) 砂防事業の再評価

- ・信濃川上流直轄砂防事業（松本砂防事務所）

2) 道路事業の再評価

- ・国道159号金沢東部環状道路（金沢河川国道事務所）
- ・国道41号猪谷楡原道路（富山河川国道事務所）
- ・国道359号砺波東バイパス（富山河川国道事務所）
- ・国道148号小谷道路（高田河川国道事務所）

一括審議

- ・手取川水系直轄砂防事業（金沢河川国道事務所）
- ・国道8号富山高岡バイパス（富山河川国道事務所）
- ・国道470号七尾氷見道路（富山河川国道事務所、金沢河川国道事務所）

5. 審 議

重点審議

■信濃川上流直轄砂防事業

（委員）

P13において、高瀬川流域であれば昭和44年災害、梓川流域では昭和54年災害と同程度の流出土砂を対象とした中期計画としている。これはおそらく既往最大の土砂量を想定しているのだと思うが、例えばP3にはこれら大規模災害が記載されているもののP31には記載がなく、平成7年の災害について重点的に紹介されている。土砂量は44年災害の方が多という認識でよいか。

（事務局）

手元に資料がなく正確な数字はお答えできないが、44年の災害の方が土砂量が多い。P31については、近年発生した災害として平成7年の災害を載せている。

（委員）

P28総便益の算出において、間接被害として「交通途絶による波及被害」を0.1

億円算入しているが、低いように思う。これは地域住民のみを対象とした計算結果なのか。そうであれば、上高地など観光地であることから観光客も考慮すべきではないか。

(事務局)

観光客の入りに伴う効果については算定できておらず、現状で考慮されていない。今後これら効果については組み込めるように工夫をしていきたい。

(委員長)

当該地は日本を代表する観光地であり、日本のみならず海外の旅行客も訪れている。こういった場所では観光客の便益が非常に重要。事業をしっかりとやって頂きたいと思っている。

“事業継続”で確認した。

■国道159号金沢東部環状道路

(委員)

P8交通事故件数の減少について、48件の減少をシミュレーションで算出している。どの様な手法で算出されるか、概要を教えてください。

(事務局)

交通事故件数の推計については、過去の交通事故発生データから道路種別・沿道状況（車線数、中央分離帯の有無等）により延長に応じた原単位が設定されており、そこに計画に基づく道路の構造等を当てはめ算出している。

(委員)

金沢の市街は非常に狭い道路であり、環状道路は非常に大きな効果がある。4車線供用（卯辰トンネル）により交通渋滞が大きく緩和されたが、2車線区間ではかなりの渋滞が発生しており、地元住民も早期の4車線化を望んでいる。

(委員)

P14費用対効果において事業全体で110億円の維持管理費を見込んでいるが、当該道路は走行速度が高く、その分道路も傷みやすいと思われるので、それらを踏まえ余裕を持って維持管理費を見積もっておくとよいと思う。

また、その他効果として主要観光地へのアクセス向上が記載されているが、金沢市民が外に出る際のアウトバウンドのアクセス向上についても今後効果として記載してはどうか。

(事務局)

観光地へのアクセス向上についてはインバウンド、アウトバウンド双方の効果を見込んでいる。

(委員)

P 6 朝の通勤時間帯における旅行速度が 20 km/h 以下となる箇所は 4 車線供用から 2 車線に変わる箇所となっているが表現が大きさではないか。4 車線化せず 2 車線のままであれば、ある程度スムーズに流れるのではないかとも思えるため、4 車線化の必要性を大きさに表現しているように思う。

(事務局)

全線 2 車線の状態で渋滞が発生しており、特に鈴見台における渋滞が酷かったため先行し 4 車線化を行い渋滞解消を図った。2 車線時の鈴見台程ではないが、車線減少箇所ということもあり東長江町でも渋滞が発生しており、事業区間全線に渡り 4 車線化が必要と考えている。

(委員長)

効果も多大に出ているので、事業については継続とする。

■ 国道 41 号猪谷楡原道路

(委員)

防災面の効果が大きい事業ということで B/C の算出を実施していないが、そのような状態で、事業継続を委員会で判断してもよい制度となっているのか。

(事務局)

防災効果の大きい事業については、平成 22 年度よりこの様な形式で評価頂いたところ。B/C を含めて、効果の定量化が困難な多様な効果を総合的に評価して頂きたいと考えている。

(委員)

交通事故件数の減少効果は、残区間ではなく全体区間での効果か。

また、現状の発生箇所を見ると道の駅や行政センターなど施設に入る車だと思われるが、道路整備の効果でこれら事故が減少するとは思えない。如何か。

(事務局)

交通事故減少効果は全区間の効果を平成 42 年の交通量推計で計算したもの。

事故発生箇所については、行政センターはバイパスとなるので道路整備により事故が減少する。道の駅については、ご指摘のとおり道路整備による直接的な減少効果は見込まれない。

(委員)

交通事故減少のシミュレーションについて、幅員の増加、車線数の増加、線形（カーブ半径）の改善などが、どの程度事故減少に寄与するのか大まかに教えて頂きたい。

また、道路幅員の増加や歩道確保に伴う道路利用者の事故への安心感、他に代替道

路の無い道路の強化に伴う地域住民の防災的観点からの安心感の向上についても事業の評価に積極的に加えるべきと考えている。

(事務局)

車線数、中央分離帯の有無、道路沿道状況（市街部か否か）、道路種別（高速か一般化）で算出しており、線形による効果はシミュレーション上見込まれていない。安全安心の効果については、現状、その他の効果でまとめて記載しているところ。これら効果を理解頂ける、表現方法などを今後も検討していきたい。

(委員長)

数値化、定量化が困難であるため、その他効果として言葉で効果を表現しているが、住民にとってはそういった効果が最も肝心なのではないかと思う。

(委員)

多様な効果の充実によって住みよい地域づくりに繋がる。これからの時代を考えるとそういった部分も考慮し評価していきたいと考えている。

(委員)

高山と富山を結ぶ唯一の道路であり、交通途絶などによるインパクトは非常に広範囲に及ぶ。これらは効果（評価）に含まれているのか。資料では“災害に強い道路ネットワークの形成”と簡単に記載されているが、もう少し重要性について丁寧な説明をしても良いのではないか。

(事務局)

高規格道路として重要度が一ランク高い道路として事業を進めているが、ご指摘については今後の資料作りの参考とさせて頂く。

(委員長)

P 1 3 ①事業の必要性に関する視点においても、“〇〇と〇〇を結ぶ重要な路線”など、もう少し広い視点での記載があると良いように思う。必要性については理解しており、事業については継続とする。

■国道359号砺波東バイパス

(委員)

4車線化を前提に事業を計画し用地も取得済であるが、この様な事業を暫定2車線までとした場合、取得済の用地はどの様に扱うこととなるのか。

(事務局)

その段階で、土地の処分を含め検討する。都市計画など他計画との整合も考慮しつつ検討することとなる。

(委員)

死傷事故削減効果（18%削減）が、他事業と比べ低いのは何故か。

(事務局)

現道以外の他の道路からも交通量が転換されるため、交通量が多くなり削減効果が小さく見えてしまう。

(委員長)

事業継続ということで確認した。

■国道148号小谷道路

(委員)

権限代行とはどういったものか。また、県管理道路を国費で事業実施するのか。

(事務局)

県管理道路について、国が代行し事業実施するもので、一般的なケースとしては、県境付近の道路や高度な技術を要する場合などに対応することとなる。

費用については、直轄事業も自治体から負担金を頂いているが、権限代行の場合は自治体の負担割合がより大きくなる。

(委員長)

昔の国道148号を知っているのが非常に重要な事業であることが理解できる。
事業継続という結論とする。

一括審議

- ・手取川水系直轄砂防事業
- ・国道8号富山高岡バイパス
- ・国道470号七尾氷見道路

(委員長)

3事業とも事業継続という結論を得た。

■総括

(委員長)

本日は、8件の事業について審議頂き全て事業継続という結論を得た。

端的に言えばどれも直轄事業であり国の根幹を担う事業であるため、必要な予算を確保し事業の進捗をはかってもらいたい。

以上