

## 平成25年度 第3回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成25年11月5日（火）14：45～17：10

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、石黒委員、小熊委員、川邊委員、川村委員、  
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、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

### 重点審議

- 1) 地すべり対策事業の再評価
  - ・阿賀野川水系滝坂地区直轄地すべり対策事業（阿賀野川河川事務所）
- 2) 河川事業の再評価
  - ・信濃川総合水系環境整備事業（千曲川河川事務所、信濃川河川事務所、  
信濃川下流河川事務所、大町ダム管理所）
  - ・梯川直轄河川改修事業（金沢河川国道事務所）
- 3) 海岸事業の再評価
  - ・石川海岸直轄海岸保全施設整備事業（金沢河川国道事務所）
- 4) 道路事業の再評価
  - ・国道17号六日町バイパス（長岡国道事務所）
  - ・国道253号八箇峠道路（長岡国道事務所）
- 5) 港湾事業の再評価
  - ・伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業（伏木富山港湾事務所）

### 一括審議

- ・黒部川水系直轄砂防事業（黒部河川事務所）
- ・国道8号加賀拡幅（金沢河川国道事務所）
- ・国道17号浦佐バイパス（長岡国道事務所）
- ・国道113号鷹ノ巣道路（羽越河川国道事務所）
- ・国道289号八十里越（長岡国道事務所）
- ・七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）

## 5. 審 議

### 重点審議

#### ■阿賀野川水系滝坂地区直轄地すべり対策事業

(委員)

既往事業の効果を踏まえて被害想定範囲(P15)を見直す予定はあるのか。

また、事業効果の発現により約 1cm/年程度の移動量となるなど地すべりは収束しつつあるが、大石西山排水トンネルを増工して手当てする必要はあったのか。

(整備局)

あくまで地すべり発生を前提としたシミュレーションにより便益を算定するので事業進捗による見直しは行わない。

また、排水トンネルについては、水源（下流に水を供給する場所）が北部トンネルより上流に位置していることが地質調査で明らかになったため必要な事業であると考えている。

(委員)

(様式集-4) 対策工の整備率を按分して効果が算定されており、実際には事業進捗を反映させた事業中の効果算出を実施している。地すべり現象も収束し効果も上がってきているので、被害エリアを再評価において見直すべきと意見する。

(整備局)

今までは、事業途中の事業効果を計上してこなかったが、H24.3月改訂のマニュアルから投資額の按分という形で効果計上することとなった。事業進捗の都度、被害の形態を見直すべきでは無いかとのご指摘については、現状において、事業途中のシミュレーションが技術的に困難であるため、実施することができない。

(委員長)

事業継続で確認した。

#### ■信濃川総合水系環境整備事業

(委員)

H16年から事業を実施してきた効果を発揮している。これから残事業を実施するにあたり、現在までの事業効果を入れて残事業 B/C を算出しているのか。H20 に実施したアンケート結果に基づき残事業の便益も算出しているが、再度アンケートを実施するなどして便益算定し直すべきではないのか。

(整備局)

アンケートは H20 年に実施したものを使用しており、新たに実施してはいない。アンケートは個別の事業箇所についての設問はなく、前回アンケートを利用し残事業効果においても使用に問題ないと判断し再調査を実施しなかった。事業完了後の事後評価にお

いて再度アンケートを実施し、事業効果を確認する予定である。

(委員)

今回の評価方法については理解しているが、再評価時にはその段階での効果を踏まえたアンケートにより残事業の便益を計算するべきと意見する。

再評価は、残事業を実施するにあたりこれまでの効果を把握し、そこから更にどの程度の便益の増加が見込まれ、費用がどれ位かかるかを資料に継続か否かを判断することが本来の目的と思っているのでH20年のアンケートを用いて再評価する方法には疑問が残る。

(整備局)

今回の再評価においては、周辺環境（人口・世帯数など）が大きく変わっていないこともあり、アンケートを実施しなかった。次回再評価の際にはご意見を踏まえ、評価方法について検討したい。

(委員)

意見としてだが、整備する物と、評価する時期により評価は変わってくるものと思われる。アンケート内容も（現時点の整備効果を踏まえた評価となるよう）検討するべきであるし、理解を助けるためのパワーポイントなどの説明資料についても工夫するべき。

(整備局)

頂いた意見については次回再評価時の参考とさせて頂く。

(委員長)

事業継続ということで確認した。

## ■ 梯川直轄河川改修事業

(委員)

地すべり対策事業などは人的被害を便益計上しているが、河川事業については貨幣換算できない効果として死者数などが記載されている。マニュアルによるところであるかと思うが、対応方針原案にも謳われるように非常に重要なものなので、便益に加算できるようにはならないものか。

(整備局)

B/C の算出については各事業で統一されたマニュアルに沿って算定されている。今後の便益算出における項目をどうするかなど、その方法は引き続き本省において検討されているところ。

(委員)

前回評価 H22 年時点で 6.6km だった評価対象区間が、今回評価段階では 12.2km と倍に

なっている。再評価とは、この対象区間の延長などのように、基本方針を実現するため、今後の方策を検討する意味合いが強いので、残事業B/Cに重きを置くべきと考えている。

上流ダムで出水を止めるとのことだが、県管理であり連携が重要である。降雨から出水までの流出時間も非常に短い流域であることから、県ダムも国が管理した方が良いのではないか。

(整備局)

県と国の役割分担については各地で色々な議論があるが、地方分権が主流である。しかし、地域毎の判断が必要であることから国土交通省としても引き続き考えていきたい。

(委員)

整備費用や技術的難易度も勘案しながら整備内容を検討するものと思われるが、県管理時代、直轄時代など誰が責任を持って、何を最良として計画を作っていくのか。その都度計画をどの様にたてていくのか。(整備内容と時間軸の考え方は如何か)

(整備局)

概ね30年の河川整備計画を作ることとなっている。梯川については、基本方針は策定済であるが、整備計画は鋭意策定中であり30年スパンで整備内容や優先度を見直すこととなっている。

(委員長)

事業継続で確認した。

## ■石川海岸直轄海岸保全施設整備事業

(委員)

資料-16 石川県知事意見において“完成工区の県への移管にあたっては、一定期間観測を行うなどにより、事業効果を見極める必要がある”と記載あるが、本資料P8では“砂浜が回復し、汀線が維持されている”と記載され、P22②事業進捗の見込みの視点では“早期移管の調整を行う”とある。P22②事業進捗の見込みの視点において“事業の推進に対する地元からの強い要望”の中に、石川県知事からの意見は含まれているのか確認したい。

(整備局)

移管ができていない箇所については、更なる汀線回復を目指してH24年度補正予算で事業を実施している。今後、事業効果を見ながら移管について協議を進めていきたいと考えている。

(委員)

事業全体のB/C=1.7に対して、残事業は7.3となっている。何故残事業箇所から着手しなかったのか。

また、海岸侵食対策は砂の供給の関係から治山や砂防事業と一体であるべきと考えているので今後、一気通貫で考えていってもらいたい。

(整備局)

侵食の著しい箇所を優先的に事業着手した。残事業区間は被災想定エリア内の資産状況から B/C が大きくなっている。

本海岸は手取川からの土砂供給が多く、手取川の河川管理、ダム管理は国が行っており総合土砂管理についても検討を進めているところ。具体的にはダムの砂を海岸の養浜に利用することとして、その影響・効果等を見ながら進めている。

(委員長)

事業継続で確認した。

#### ■国道 17 号六日町バイパス

(委員)

八箇峠道路の整備により当該事業の効果が上がることはないのか。

(整備局)

八箇峠道路のうち事業化された区間については完成と仮定し便益計上している。隣接する道路とのネットワーク整備により接続がスムーズになり、八箇峠からの交通を当バイパスを用いて市街地を迂回させられるなどの効果が見込まれる。

(委員)

上越三和道路などと一体的になって大きな効果を今後発揮していく事業だと思われる。

(委員長)

事業継続で確認した。

#### ■国道 253 号八箇峠道路

(委員)

3 便益ではおそらく B/C=1 を割るであろうが、防災面を含む多様な効果が期待されるため事業継続が妥当と判断しているが、将来的には、これら効果を客観的に評価できるようにしていくべき。事業者の裁量によるところが大きくなる恐れがある。

(整備局)

ご意見については今後の大きな課題と認識している。頂いた意見については本省に報告し考えて参りたい。

(委員)

そもそも B/C が十分な事業は民間でもでき、B/C が 1 に満たないような事業こそ公共で行わなくてはならないという考え方もある。その様な観点から、防災面を含む多様な効果を評価しようということになったわけだが、P13 対応方針における防災面の効果に

についての表現が弱いように感じる。B/Cではなく、防災面から事業継続を判断しようというのだから、“走行環境が向上する”や“向上が期待される”ではなく、“必要である”などとするべき。

(整備局)

ご指摘を受け、表現方法を修正するよう検討する。

(委員)

本事業は、地域高規格道路「上越魚沼地域振興快速道路」60kmのうちの9.7kmのみを1事業として事業評価しているわけだが、地域振興快速道路全体の評価（全線開通した際の評価）を行う手法はないのか。

(整備局)

再評価においては事業化している部分で評価することとなっていることをご理解頂きたい。

(委員)

事業化ということで区間毎に評価しなければならないことも理解できるが、ネットワークということを考え、もう少し全体を取り込んで評価する必要があるのではないか。

(整備局)

事業者としてもネットワーク効果については重要であると認識しているものの、全国的な議論の中で3便益の評価の仕方については、事業化部分のみでB/Cを算出するようルール化されているのでご理解頂きたい。

(整備局)

P13 対応方針原案については、必要性などしっかりと盛り込む形で記載させて頂く。

(委員長)

将来こうしたいという目標が頭にあって、その中の区間に進捗していくというスタンス。

(委員)

六日町バイパスの説明においては、八箇峠道路との接続にも踏み込んだ便益も算出できるとの話があったが。できるのであれば、計算結果を提示して頂けるとネットワーク構築した際の効果のイメージができる。

(委員長)

公式ではないものの、こういった計算をするとこの様な結果になるという資料も準公式的に提示してもらえば説得力が増すということ。今後、検討してもらいたい。

(委員)

B/C 拘りすぎず、数字にならないその他効果も評価していくことも重要とは思いますが、P19 において「冬期交通の影響」や「災害等による通行止めの影響」について便益算定している。現況に合っているかを精査しなければならないし、通行止め日数も時間にすべきといったところなど要改善部分もあるが、こういった客観評価の精度を上げて、事業者の裁量によるところなく判断できるようにしていくことが重要ではないか。

(委員長)

このデータは、いままでの記録を紐解いて、この地域はこの数値に合っているというものか。

(整備局)

例えば「冬期交通の影響」については、その地域の降り始めと終わりの過去の10年の平均を冬期日数として、便益の計算を行っている。

(委員)

ネットワーク（連続性）については、必要性をきちんと強調して謳っていただきたい。国民としても連続性による効果を期待している。

(整備局)

記載方法については修正させて頂く。

(委員長)

事業については継続ということで確認した。

## ■伏木富山港新湊地区臨港道路整備事業

(委員)

P20 について、これから9億円を使って事業を実施していくわけだが、残事業の継続については当然 B/C で判断することが重要と考えている。9億という数字の起点は1997年の着工時になっているが、通常は25年を起点にするものと思うが如何か。

(整備局)

本事業はほぼ事業完了し効果発現をしているため残事業の B/C を算出することに意味がないと判断し行っていない。

(委員)

供用済で道路としての効果発現はしているため残事業 B/C を算出しないとのことだが、振動対策など、橋梁を完全な状態にするために9億円ものお金を投入するのであれば、完全性が9億円に見合ったものであるかを比較検討すべきではないのか。

全体でB/C=1.0を超えていれば、ずっと事業を追加実施して良いことになってしまうので、再評価でチェックするべきでないのか。これらを考えながら再評価を実施して頂きたい。

(委員長)

事業としては継続ということで確認した。

#### 一括審議

- ・黒部川水系直轄砂防事業（黒部河川事務所）
- ・国道8号加賀拡幅（金沢河川国道事務所）
- ・国道17号浦佐バイパス（長岡国道事務所）
- ・国道113号鷹ノ巣道路（羽越河川国道事務所）
- ・国道289号八十里越（長岡国道事務所）
- ・七尾港大田地区国際物流ターミナル整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）

(委員)

防災事業の κατηγοリーを教えて頂きたい。

(整備局)

防災事業については、3便益だけではなくて、定量的には算出できないが特に防災面の効果が大きいと考えている事業で、平成22年度の事業評価より採用している評価手法である。

(委員)

七尾港大田地区 国際物流ターミナル整備事業について、全体のB/C=1.1に対し、残事業B/C=13.4と大きくなる理由は何か。

(整備局)

平成28年度までが事業期間となっており、平成29年度以降に事業の目的としている大型船の入港効果を見込んでいるため残事業のB/Cが大きくなる。

(委員長)

6事業とも事業継続という結論を得た。

#### ■総括

(委員長)

本日は議論頂いた中で重要なものがあつた。既往の効果とこれから出てくる効果を厳密に評価し残事業の継続や計画変更などを評価していくべきでないかと言うこと。また、人命などの便益計上や、道路事業のその他効果など定量的に評価できるようにできないかと言うことについて、本省で検討しているものと思われるが、地方からも改善

の努力をして頂きたい。 それらを定量化できるようになれば、北陸の事業について、非常に良い事業として評価されるものと思っている。 更に、海岸の事業に関連して総合土砂管理に留意して事業を実施しているものと思われるが、一般の人にも分かり易く、山と海岸で相反する事業を行っているわけではなく、一連で全体的な観点で事業を進めていることを説明できるようにして頂ければと考えている。

13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。

以上