

平成26年度 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成26年12月5日（金）14：00～16：50

2. 場 所：テレビ会議

新潟会場 北陸地方整備局 4階 共用会議室

富山会場 富山河川国道事務所 3階 会議室

3. 出席者：

委 員）大川委員長、川村委員、池本委員、石黒委員、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、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

事務所）新潟国道事務所長、富山河川国道事務所長、金沢港湾・空港整備事務所長

4. 審議案件

重点審議

1) 河川事業の再評価

◆小矢部川直轄河川改修事業（富山河川国道事務所）

2) 港湾事業の再評価

◆金沢港大野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）

◆輪島港輪島崎地区避難港整備事業（金沢港湾・空港整備事務所）

事後評価審議

1) 道路事業の事後評価

■国道7号新新バイパス（新潟国道事務所）

■国道113号松浜橋上流橋（新潟国道事務所）

■国道41号南富山拡幅（富山河川国道事務所）

■国道8号南郷拡幅（金沢河川国道事務所）

■国道159号津幡バイパス（金沢河川国道事務所）

2) 営繕事業の事後評価

■新潟第2地方合同庁舎（Ⅱ期）（北陸地方整備局 営繕部）

5. 審 議

重点審議

1) 河川事業

◆小矢部川直轄河川改修事業

（委 員）

- ・ 資料P.4において基準地点津沢での基本高水1,600m³/sとなっているが、昭和43年工事実施基本計画では1,300m³/sであった。これは計画規模を1/80から1/100に変更になったと言う事だが、その変更にあたっての考え方は？

（整備局）

- ・ 河川整備基本方針は全国の直轄河川等において背後資産の状況等を勘案し、治水安全

度を定めている。小矢部川の背後資産の状況や全国とのバランスの観点を踏まえ、平成20年の河川整備基本方針策定時には1/80から1/100に変更している。

(委員)

- 平成20年7月洪水は、石川県浅野川で短時間での集中豪雨により多くの被害が発生したが、富山県小矢部川の県管理区間においても被害が発生したと思われる。
上流に位置する県管理区間と、直轄管理区間における計画外力（規模）に関する考え方など、どの様に調整しているか？

(整備局)

- 平成20年7月洪水では直轄管理区間において被害はあったが、幸いにも堤防が破堤するなどの甚大な被害は生じていない。一方で、上流南砺市を流れる小矢部川では土砂災害や河川の氾濫など甚大な被害が発生している。
河川の上流と下流の整備の調整については、毎年、総合流域防災協議会にて情報共有を実施している。
計画としては、下流の整備状況を見ながら上流の整備を実施して行く事としており、上流の整備が下流に負荷を与えない事が重要である。
上流県区間の計画は1/50規模としており、下流の直轄管理区間は河川整備基本方針の1/100の長期的な目標に向け、事業を実施している。

(委員)

- 上流県管理区間は、計画規模からも被害発生確率が高いかと思う。それら区間から発生する被害は、本事業評価では審議の対象ではないと言う事で良いか？

(整備局)

- 本事業評価は国が実施する事業について審議を頂いている。同様に県が実施する事業については、富山県における事業評価監視委員会にて審議されている。
事業主体毎に各々で審議している状況である。

(委員)

- 資料P.9感度分析の項目として、事業費、工期、資産とあるが、これは事業毎に定められているものか？また、項目「工期」ではどう言う分析を行っているか？

(整備局)

- 各項目についてはマニュアル等で定められている。また工期の感度分析については、整備期間が延長または短縮した場合のB/Cの変化度合いについて分析を実施している。

(委員)

- 工期が+10%とは、工期が延びると言う事で良いか？延びるとB/Cが上がるという事で問題ないか？

(整備局)

- 個別ケースがあるので一般論であるが、整備期間が長くなるとその分事業完了時期が遅れると言う事ではあるが、現在のマニュアル上、便益を計上する期間も長くなる場合もあるため、工期が延びた場合においてB/Cが高くなるという事もある。

(委員)

- 河川整備基本方針にて津沢地点の計画高水流量を1,300m³/sとし、300m³/sを洪水調節としている。平成20年7月には、1,510m³/sの洪水が発生しているが、この時、洪水調節が機能していたと言う事で良いか？

(整備局)

- 平成20年7月洪水時点では、洪水調節施設としての4つのダムは完成済みであった。

(委員)

- 平成20年7月洪水での1,510m³/sは1,300m³/sを超えているが、どの様に捉えれば良いか？

(整備局)

- 平成20年の洪水は200mm近くもの降雨が短時間で集中的なものであった。
河川整備基本方針では、河道に流す流量（計画高水流量）は1,300m³/sとしているが、この降雨では実際に約1,500m³/sが流下しており、この際計画高水位を超過するなど危険な状態となったが、その後河道掘削を実施し、再度この降雨が発生した場合も計画高水位を下回り、安全に流下できる様に対応済みである。
本降雨については、河川整備基本方針で想定している降雨に対し、特異な洪水と捉えており、結果として1,300m³/sを超過したものである。

(委員長)

- 当委員会としては、事業継続と判断する。

2) 港湾事業

◆金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業

(委員)

- 進捗率（資料P.13他）について、資料P.13には79.1%、一方で資料P.4には85.7%とあるが、どう言う事なのか？

(整備局)

- 資料P.4の85.7%については現計画（変更前）であり、今回「社会情勢等の変化」（資料P.5,6）と言う事で、岸壁の延伸、浚渫土量の増による事業費の増額を踏まえると79.1%となる。

(委員)

- 航路の浚渫土量の増（資料P.6）について、施工期間中に残念ながら幅350mの航路の法崩れが発生した事に対して、かなりの金額をプラスされている。航路は-13mの出来形がないと大型船が入って来られない事は良く分かっている。この事業がH18(2006)からH29(2017)、現在はH26(2014)であるが、この7,8年の間でこのような大規模な法崩れが起こったと言う事なので、西防波堤が若干延伸されても、この法崩れの危険性は今後もあると考える。先程、便益が向こう50年云々と言う話があったが、維持管理費を見ると、この法崩れ分が入っていない。資料P.14（費用便益分析シート）を見ると、管理運営費として59百万（割引前）が計上されている。資料P.17（事業費一覧）には管理運営費は「1式」と表記されている。法崩れは金沢港の高波浪により、今後かなりの可能性で起こり得るのではないかと維持管理費としての見込みが重要であるかと考えるが如何か？

(整備局)

- ご指摘の観点については非常に重要な事であると認識している。今の外郭施設は防波堤延伸が完了しておらず300m残っている状況。波を遮蔽し、越波・港内の擾乱を抑えるには有効であるが、まだ整備が進んでいない。この整備は進めないといけないと考えている。また、外郭施設の前面に消波ブロックを置く改良工を実施しているところ。併せて防砂堤は800m整備済みで、波と砂を止める。これらの効果を全て見込んで、委員のご指摘事項は懸念される。これからは、現在検討中ではあるが、外郭施設を延伸する事を含めて港湾管理者である石川県と検討・協議を進めているところ。金沢港全体と言う観点で、事業全体として計上するのか、施設毎で計上するのか、今後管理者と調整して行く事になる。ここでは計上していないが、維持管理費用について、今後事後評価の段

階で、外郭施設がどれだけ延伸されるかなども踏まえ、事後評価で適切に評価をし、中に組み込んでいく事を考えて行きたい。

(委員)

- ・ 着実に（事業・評価を）進めて頂きたい。

(委員)

- ・ 貨物量推計（資料P.8）について、他港からのシフトについては 削減便益貨物の推計において非常に重要な数字であると思われる。これらはヒアリング結果と言う事であるが、ヒアリングでは「単に他港からシフトする」と言う事だけではなくて、「どう言う事だからシフトする」と言う事があるはずである。具体的にどの様な理由で他港からシフトすると言っているのか？

(整備局)

- ・ このヒアリングについて、現在実際に金沢港を利用されている背後企業8社にヒアリングしている。現在（H25時点）どこの港を使って、どのくらい輸出しているのか、併せて完成した暁には、供用を開始したらどの様に推移して行くのかをお聞きして積み上げた物で、最終的には54.3万トンとなる。この中には、北米向け・欧州向け、近海・中東向けがあり、シフトにあたっては、企業の戦略の中で、より近い港から、金沢港から出したいと言う意向が前提にある。今出したくてもバースウィンドウが足りず、（金沢港に貨物を）回せないと言う状況。或は、配船の共同利用をこれからはやっていくなどの観点も踏まえて直ぐに出したい。水深12m岸壁の効果の所で、すぐに取り掛かりたい。それが水深13mになれば大型の船が入って来られるので、北米等向けの貨物も金沢港から出すと言う事などを踏まえての推計である。

◆輪島港輪島崎地区避難港整備事業

(委員)

- ・ 感度分析結果（資料p.12）の期間について、-10%の方がB/Cが若干高くなっている。期間±10%についてはどのような解釈になるかを教えて欲しい。
- ・ 先ほどの河川（小矢部川改修事業）と同じ考え方になるのか？

(整備局)

- ・ 期間-10%については、事業が早く終わると言う事。この事業では、早く終わった方がB/Cが上がる。

(整備局)

- ・ 個別の事業毎で数値が異なるので一般論になるが、事業期間が長くなるという事は、物ができあがる時期がそれだけ遅れると言う事。マニュアル上、先程の河川の例で言うと、50年間の便益を積み上げるが、完成時期が10年遅れると言う事は、便益を10年間先まで足し上げる事ができる様になるという事。場合によっては完成年次が遅れた方がBが高く積み上がって、B/Cが上がる場合がある。一般論としては両方のケースがあり得る。

(委員長)

- ・ [金沢港] 維持管理の観点を十分考慮し、事業継続とする。
- ・ [輪島港] 事業継続とする。

事後評価審議

1) 道路事業

■国道7号新新バイパス（新潟国道事務所）

(委員)

- ・ 諸条件の変化において、前回評価の交通量と事後評価の交通量に約1万台の差が生じて

いる理由は何か？

(事務所長)

- ・ 前回評価時の推計交通量は、未事業化の計画道路を考慮したフルネットで算出した交通量である事や、現在の推計は人口減少によるトレンドにより、将来交通量が減少傾向である事による差だと考える。
なお、当該事業については、交通量推計が減少傾向の中でも、実際の交通量の減少率は少ない方である。

(委員)

- ・ その他効果に記載のある「都市間の結びつきの強化」では、通勤・通学流動に不均衡が見られる。新潟市と周辺自治体の流動が活発になっているとは言え、新潟市に向かう割合が多く、いわゆるストロー現象、マイナス面と受け取られるのではないかと？

(事務所長)

- ・ 通勤通学流動だけの記載であり、ストロー現象と受け取られるかも知れないが、周辺自治体の方々が、短時間で都市的サービスを楽しむ事ができる、または高次医療を受けられるなどの効果が考えられる事から記載している。
記載方法については、ご指摘のとおりストロー効果と受け取られる事もあるため、今後の資料づくりの際は検討して行きたい。

■国道113号松浜橋上流橋

(委員)

- ・ 新新バイパス事業にも言える事であるが、新潟市中心部を結ぶ事業であり、阿賀野川断面では交通量が増加傾向とあった。道路（橋梁）を造る事により交通量が増加し、新たな渋滞が発生。結果、新たな渋滞に対応した整備が必要となるなど、イタチゴッコになるのではないかと？
新潟市中心部で進めている公共交通へのシフト等も考えて行くべきではないかと？

(事務所長)

- ・ 阿賀野川断面にもう一つの橋梁が必要とされた背景には、新潟西地区と比較し阿賀野川より北に位置する阿賀北地区の開発・発展が遅れている事が理由の一つ。
現在、1万6千台／日の交通量が確認され、増加傾向を示しているが、今後の4車線化については是非を検討する際には、公共交通の観点からも検討が必要と考えている。松浜橋上流橋事業については、信号の無いアクセスコントロールされた道路として整備されている事から、一定程度の交通は処理出来ると考えており、4車線化に向けて検討する時間は十分あると考えている。
また、交通需要コントロールとして、高速道路の料金、パーク&ライド、時差出勤、公共交通支援（バス路線）など、関係機関との調整をしていく必要があると考える。道路の使い方については課題として認識しており、引き続き検討していく。

(委員)

- ・ 事業目的に阿賀野川両岸地域の交流促進とあるが、開発・発展ではないのか？交流促進という言葉はそぐわない様な感じを受ける。

(事務所長)

- ・ 松浜橋上流橋は、阿賀野川より北に位置する阿賀北地区の渋滞解消を主な目的としており、渋滞によって不便が生じていたため開発が遅れ、交流が進んでいなかった物と考える。新潟市の都市計画マスタープランでも記載されており、当該事業の一番の目的は渋滞解消であるが、区画整理事業などにも貢献できたと考えている。
なお、新潟港等の物流関係については松浜橋上流橋よりも、新新バイパスや日東道を

利用して頂きたいと考えている。

(委員)

- ・ 松浜橋上流橋整備区間の前後に渋滞は生じていないのか？特に当該事業の起点側から新潟市中心部に向かう新たな渋滞は発生していないのか？

(事務所長)

- ・ 松浜橋上流橋の整備により阿賀野川右岸（松浜地区）の市街地部を回避することが可能となった。なお、当該事業の起点側から新潟市街地に向かう道路は都市計画道路として4車線化されているが、市街地の道路であり信号の影響等により旅行速度は低い傾向である。

■国道41号南富山拡幅

- ・ 意見等なし

■国道8号南郷拡幅

- ・ 意見等なし

■国道159号津幡バイパス

- ・ 意見等なし

■道路事業の事後評価について

(委員)

- ・ 参考資料（様式2）に、事業完了後5年目を基準年としたB/Cが記載されている。
- ・ 5事業とも3便益は1.0を上回っている事から、それなりの効果があると理解しているが、その時点時点のマニュアル等に基づき、最善を尽くしている直近のB/Cと比較するのが大切だと考える。

(整備局)

- ・ 新規採択時評価、再評価、事後評価と3つの評価がある中で、事後評価はPDCAサイクルを回すと言う事で、どう言った効果があったのか、また、その反省点を踏まえて次の事業に活かすと言う観点で、一番事業化時に近いものと比較している。

(委員)

- ・ 事後評価は今後の同種事業に改善点があれば活かして行くと言う観点で公共事業に対しての理解を得ると言う使命がある。
- ・ 今回の事後評価B/Cは非常に大きな意味を持つと考えており、直近の再評価B/Cと比較して何らかの意味を持つのか、来年に向けて検討して頂ければ幸い。

(整備局)

- ・ 議論の本質は、マニュアル、センサスがその時点で変わったと言う寄与度を除外しても、工期の問題、事業費増減の問題、一つ一つの事業の今後のプロジェクトマネジメントにどう活かして行くかと言う事になる。その様なプロジェクトマネジメントを今後、的確に行って行くためには既往の事業の反省点を、どう活かして行くかに集約されると考える。例えば工事費増があれば、何によって増加したのか。そう言った所を検討して行く事が重要と考える。

(委員)

- ・ 整備効果は全面に出ているが、負の面についての視点に乏しいと感じる。例えば、道路整備により、Co2排出量は増加しているのではないかと。

(整備局)

- ・ 環境面に大きな悪影響が出ていれば記載する事としている。Co2で言えば、一部で交通量が増加しても、周辺道路全体の旅行速度が上がる事によりCo2は減少する。なお、今回の事後評価事業では、大きな悪影響が無かった事から、記載していない。

(委員長)

- ・ ビックデータを用いて更なる確認に努める事とは、色々な観点で効果等を確認・評価して行くと言う事に繋がり、新規事業化時に新たな視点を与えてくれるなど、重要な事だと考える。
- ・ 当委員会としては、道路事業の事後評価5件について、今後の事後評価及び改善措置の必要性、事業評価手法の見直しの必要性は無いものと判断する。

2) 営繕事業

■新潟第2地方合同庁舎（Ⅱ期）

(委員)

- ・ 事業そのものの妥当性と資料P. 15の結論については異論が無い。資料. P14のアンケート調査で、満足度が低い『待合スペース』について、利用者の利便性について検討されたい。

(整備局)

- ・ 今後のフォローアップにおいて、適切に対応したい。

(委員)

- ・ 来訪者の多い職安が美咲地区に移転しているが、交通の利用のし易さは考えていたのか？

(整備局)

- ・ 施設の位置は、国道やバイパスに近接しており、車で来られる来訪者の利便性に配慮している。公共交通機関の利用者については、新潟駅から新潟第2地方合同庁舎に直通する路線バスを利用できる。

(委員長)

- ・ 近隣の県庁まで行けば、バスの便が多く利便性が更に高まる。
- ・ より良い景観となるよう、一層の取組みを検討して欲しい。

(整備局)

- ・ 今後のフォローアップにおいて、適切に対応したい。

(委員)

- ・ 営繕の事後評価の手法について、二つお聞きしたい。
一つは、経済性の評価については、途中で基準や推計方法が変わったとしても大きな変わりはないのか？
二つ目は、経済性の評価手法については、事業実施期間中に推計方法の変化は有ったのか？

(整備局)

- ・ 経済性評価の基本的な考え方は、庁舎のライフサイクルコストを、新築する場合と、代替案として賃借や既存増築する場合で比較するもの。大きな変化は無いと考えている。
もう一つの推計方法については、平成20年に変えている。
以前はB/Cの手法を採っており、以降は現在の手法を採っている。

(委員長)

- ・ 集約化に伴うメリットはあるのか？

(整備局)

- ・ 複数の官署を同時に利用する来訪者については、利便性が向上する。今回の新潟第2地方合同庁舎では、Ⅰ期に地方整備局が入居しており、Ⅱ期に地方気象台が入居する事で災害発生時の初動対応において、大きな効果が発揮される。

(委員長)

- ・ 今後の検討事項は引き続きご対応頂くとして、今回の事後評価に関しては見直しの必要性は無しとする。

以上