

平成27年度 北陸地方整備局 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成27年9月9日（水）13：45～16：10

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 大会議室

3. 出席者：

委 員）大川委員長、川村委員、池本委員、小熊委員、川邊委員、長谷川委員、山田委員
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

事務所）富山河川国道事務所長、黒部河川事務所長、金沢河川国道事務所長、
伏木富山港湾事務所長

4. 審議案件

1) 河川事業の再評価

- ◆黒部川直轄河川改修事業 (黒部河川事務所) [一括審議]
- ◆黒部川総合水系環境整備事業 (黒部河川事務所) [重点審議]

2) 海岸事業の再評価

- ◆下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 (黒部河川事務所) [一括審議]

3) 道路事業の再評価

- ◆国道8号入善黒部バイパス (富山河川国道事務所) [一括審議]
- ◆国道8号小松バイパス (金沢河川国道事務所) [重点審議]
- ◆国道41号猪谷楡原道路 (富山河川国道事務所) [重点審議]
- ◆国道159号七尾バイパス (金沢河川国道事務所) [一括審議]

4) 港湾事業の再評価

- ◆伏木富山港伏木地区 国際物流ターミナル整備事業
(金沢河川国道事務所) [重点審議]

5. 審 議

<重点審議>

1) 河川事業の再評価

- ◆黒部川総合水系環境整備事業 (黒部河川事務所)

(委 員)

- ・やすらぎ水路の今までのモニタリングの結果とアウトカムが、はっきりしていない。
これまでの事業について、何がどう悪く何を修正するのか、また何が良くて、次にど
う引き継いでいくのかを説明頂きたい。

(整備局)

- ・やすらぎ水路の整備については、アユやウグイなどが避難しているなど、ある一定
の効果が得られていると評価している。大型魚のサクラマスなどに対する配慮も必
要であるなか、黒部川本川の整備も必要であるという助言をいただき、新たに大型
魚に対応できる対策を追加し自然再生計画です。

(委員)

- ・やすらぎ水路を実施する前と後での状況の効果の比較をはっきりさせておかないと、今後の事業の継続の意義がぼやけてしまう。

(整備局)

- ・整備前の状況のデータもあるので、今後整理をしていきたい。

(委員)

- ・今回行ったCVMのアンケート時期は冬季であるが、夏季の方がイメージしやすくうまく投資効果が表れるのではないだろうか。
地区とか属性ごとの違いなどについて、分かっていることがあれば説明願います。

(整備局)

- ・CVMは、平成27年1月に実施しているが、どの様な時期が良いかという観点では考えていなかったなので、今後参考にしたい。
- ・実際のアンケートでは、時期に限らず同じような回答ができるよう整備されたときにどうなるかイメージできるようなアンケートであるよう努めているところです。
- ・アンケート結果について、地区ごとの特徴など細かな分析はしていないが、今回のCVMの前にプレ調査を実施し、半径8kmの範囲で事業に対する認識が変わることを把握している。これを参考として、CVMのアンケート範囲を決定しており、地区の特性の一つと考えられる。

(委員)

- ・P20の費用対効果について、水系全体のB/Cは理解できるが、個別事業でもB/Cを算出している事に違和感を覚える。個別事業の評価をする必要があるのか
- ・本事業の効果とは、魚がすむ川にするためにいくら払いますかという事を聞いているので、3つの事業をした効果とするのか、個別の事業の効果とするのかは難しいとは思いますが、個別の費用対効果を算出する事は効果が重複しているのではないかという指摘をした。

(整備局)

- ・個別事業の便益の発生年度がそれぞれ違うことから、個別の事業を見て頂くために記載しましたが、重複しない様にというご意見を踏まえ、水系全体の評価にあたっては重複期間を考慮して反映しています。今後も便益の計算については注視しながら考えていきたい。

(委員長)

- ・ご指摘のとおり分けられるのかと言う観点では難しいところがあるようです。
- ・新たな部分を追加したこともあり、この様な表になったということはないか。

(整備局)

- ・新たな事業についても確認頂くという考えで記載している。

(委員長)

- ・ご指摘の点は、重要な視点ですので今後少し考えてください。

(委員)

- ・黒部川の特徴として、上流からの土砂供給があり、ダムからの排砂をしていると思うが、海岸での海底の堆積土砂における環境対策を実施しているのか。

(整備局)

- ・海岸侵食の激しい所であるため、上流から土砂を供給しできるだけ侵食を食い止めようと言う事は進めている。
- ・環境の調査と言う点では、排砂という行為がどの程度環境への影響があるのか、モニタリング調査を実施して公表している。
- ・排砂することで、少しずつ砂浜がついている海岸もあれば、まだ砂浜になっていないところもあり、今後もモニタリングを実施して行きたい。

(委員)

- ・P13、P20の事業費が、算出資料の事業費と合わないがどちらが正しいか。
- ・P14 枠内の表現内容と「事業内容（図14-1）」の記述に相違箇所が存在するため、合わせること。
- ・P15 枠内の1つ目、2つ目の文言の表現内容の相違箇所については統一を図るとともに、2つ目の文章の参照図を追記すること。
- ・P19 『アンケート集計範囲及び便益集計範囲』および『CVM（仮想市場法）による便益算出分析』に関する記述方法が、P17、18と違うため合わせること。

(整備局)

- ・算出資料の事業費については、割引率（デフレータ）を掛けた数値です。
- ・P14、P15、P19 訂正します。

(委員)

- ・P4 グラフでH26のモニタリング4年目では、事業が終わっても淵の数が回復をしている様に見えないが、数値データを表しているグラフを出した意図を説明してください。

(整備局)

- ・グラフは黒部川本川の淵の数が減っていることを示しているものです。これまで整備してきたやすらぎ水路整備は本川に流れ込む支流の部分であり、本川の瀬、淵の増減には寄与していなかった。今後の事業の必要性を示したいものとして、本川の淵が減ってきている事を示しているものです。

(委員長)

- ・特段見直しの必要性のご指摘はなかったと思いますが、表現などについて、幾つか指摘を受けているので、適宜修正をすること。
- ・当委員会としては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

2) 道路事業の再評価

◆国道41号猪谷楡原道路 (富山河川国道事務所)

(委員長)

- ・事前説明において、＜参考資料＞の再評価の分類について、B/Cが1に満たない事業に対して防災面の効果が大きいため事業を継続しているように見えるというご意見があったとお聞きしています。

- ・しかし道路事業は、幹線道路ネットワークとして意味を持つかどうか、非常に大きなウェイトを占めて、施策を実施されていると認識している。地方にあってはB/Cは1を割る事は多々あることで、インフラ整備という意味合いでは大事な事業をやっている認識で、あまり気にすることないと思う。
- ・B/Cや防災面の効果が大きいかどうかという判断も重要であるが、胸を張って事業が必要であるからやると言う姿勢で、考えるべきである。
- ・表のiiiについて、『「費用」と「効果」を概括的に比較』との表現があるが、費用と防災面等の効果により評価をするという考え方で、天秤にかけてどっちが重いかなという考え方ではないと思う。

(委員)

- ・大川委員長の見解に全面的に賛同する。事業のストック効果とB/Cをしっかりと説明することが、事業の必要性の説明責任を果たすことにつながる。
- ・猪谷楡原道路は冗長性、代替路がなく、極めて大切な道路であり、説明のあった通り用地も確保されており。地元の協力も得ている事業である。
- ・P6のようなストック効果をいかに定性的なところに入れ込んでいくかが重要である。

(委員)

- ・P8 「事業区間における死傷事故発生状況」については、「死傷事故件数の減少」等と同様、整備前からの発生状況が分かるように元となるデータを揃えた方が資料として分かりやすくなるのではないか。
- ・P10 登坂不能の年平均は、2.0件ではないか。

(整備局)

- ・右のグラフについては、推計値によるデータで、左は実測値になっており、少し分かりにくいいため、表現を工夫します。P10については、修正します。

(委員長)

- ・当委員会としては今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。
- ・ストック効果をB(便益)に入れられれば、良い。
- ・数字で表現できない苦しさを抱えているのだと思いますが、必要があるからやっているの、3便益でだけでは厳しい状況なので、是非何とかクリアするご努力をお願いしたい。

◆国道8号小松バイパス (金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・事業の見直しの理由に地質調査が理由になっている事が多いが、何故か。事業の入った時の初期の調査が不十分であるということではないかと思うが、その理由が、何処にあるのか。

(整備局)

- ・一般的に道路計画上、地質調査を実施する回数や間隔には目安がありそれに従い調査をして構造等検討していくのですが、場所により地質の推定が難しい場所もあり、工事を進める中で必要に応じて追加調査し、状況を確認しながら施工していく事が多いと思われれます。

(委員)

- ・そうではないかと思いました。
- ・施工方法により、調査する内容も変わってくることもあるので、地質調査の段階で施工との連携が緊密にできると良いと思います。

(委員長)

- ・当委員会としては今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。

4) 港湾事業の再評価

◆伏木富山港伏木地区 国際物流ターミナル整備事業 (伏木富山港湾事務所)

(委員)

- ・P 8 港湾事業の資料は「整備する場合」「整備しない場合」それぞれのケースに分けて便益の計測をされている。さきほどストック効果等々も明らかにしなければならないという話があったが、これは港湾事業に関してであるが、企業の効果を費用対効果に表せないか。

(整備局)

- ・港が整備されることによって背後に産業ができて雇用が増えてくる等、現実的にはストック効果はある。事業評価ではストック効果を表せていないが、今後いろいろな場面でPRしていきたい。

(委員)

- ・道路事業や他の事業でも応用できればと思う。港湾の再評価の方は「整備した場合」「整備しなかった場合」という両者の計算が出されている。道路事業では、見せ方かもしれないが「整備した場合」と「整備しなかった場合」ではなく統一感がないように感じたので、もしできるのであれば道路も港湾と同じようにしてはいかがか、という意見である。

(整備局)

- ・例えば、事故の減少効果であるとか、整備した場合と整備してない場合という表現はしているが、もう少し工夫ができるのではないかと考えている。

(委員)

- ・P 6 貨物量が平成21年から大分減っている。このまま推移するということで評価されている。貨物量は評価の中のどこに関わってくるのか。

(整備局)

- ・P 6 に表しているのは伏木地区全体の貨物量である。平成24年に再評価をしたときに貨物量を見直しその貨物量を前提に便益を算出している。現在の伏木地区の貨物量は90万トン前後であり、この推移とほぼ同様の状況である。

(委員)

- ・推計の貨物量で計算されていることはわかった。計画した当時はもっと大きな規模で伸びていくと想定していたと思うが、落ちてしまっている。

(整備局)

- ・一時リーマンショック直前まではロシア向けの中古車が急激に増えていったが、その後ロシア向けの貨物が落ち込んだため、平成24年度の前回評価時には見直した貨物量で評価している。

(委員)

- ・平成24年に一旦見直されたということは事業の再評価としては非常に大切な話である。見直す前の物流を想定しておそらくB/Cを出されたと思う。リーマンショックもあって90万トンくらいで推移するとされている。そのB/Cの違いがどれくらいだったのかを教えていただきたい。
- ・97%まで事業費では進捗されている。おそらく事後評価にかかってくるので、そこへの準備をお願いしたい。

(整備局)

- ・港湾計画上の貨物量で言うと3バースで約200万トンだった。その中には背後の製紙会社が原料として使う木質チップを取り扱う計画としている。それは思ったほど増えてきていないのが現実である。(B/Cの)数値は申し上げられず申し訳ない。それと事後評価については先生のおっしゃるとおりだと思うので今後考えていきたい。

(委員)

- ・計画貨物量約200万トンが平成24年に90万トンに見直されたということなので、その辺のB/Cはすぐ出てくるのではないかと考えている。平成24年にそれが出ているならまた見させていただけたいと思っている。

(整備局)

- ・前々回の平成22年評価時点で貨物量の落ち込みは反映しており、全体B/Cは1.3、残事業B/Cは1.1である。その以前の評価時の考え方は改めて説明させていただければと思う。

(委員長)

- ・当委員会としては今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価の手法の見直しの必要性はないものとし、事業継続とします。
- ・委員会らご質問のありました点については、対応をお願いします。

<一括審議>

- ◆黒部川直轄河川改修事業 (黒部河川事務所)
- ◆下新川海岸直轄海岸保全施設整備事業 (黒部河川事務所)
- ◆国道8号入善黒部バイパス (富山河川国道事務所)
- ◆国道159号七尾バイパス (金沢河川国道事務所)

(委員長)

- ・特段意見がないということで、原案のとおり4件とも事業継続とします

<総括>

(委員長)

- ・社会基盤的な政策の根本を成す事業であること。
- ・地域住民などいろいろあるが、国全体を見ての施策であるということが間違いないところであり、均衡ある国土の健全な発展を考えた時に、B/Cなど目先の利益をだけを見るようなことはいかがかと考える。
- ・長い目で将来を見据え、必要な事業は必要であり、長期将来を考えての事業展開であってほしい。目の前の細かな問題はあるが、適宜対応しながら、根本には長い先をみた事業展開である事を希望する。
- ・地方の道路となるとB/Cで若干問題があることがある。ストック効果という考え方はあるが数字で見せなければ、社会的には意見が出るころではある。
現在のB（便益）に正当な評価をして入れ込むことを大いに考えて頂きたい。

以上