

平成27年度 北陸地方整備局 第4回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成27年12月8日（火）10：00～12：30

2. 場 所：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、小熊委員、川邊委員、中村委員、細山田委員、
水野委員、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、用地部長、営繕部長他
事務所) 羽越河川国道事務所長、新潟国道事務所長、富山河川国道事務所長、
金沢河川国道事務所長

4. 審議案件

1) 道路事業の再評価

- ◆国道113号鷹ノ巣道路 (羽越河川国道事務所) [重点審議]
- ◆国道159号金沢東部環状道路 (金沢河川国道事務所) [重点審議]

2) 河川事業の事後評価

- ◆庄川総合水系環境整備事業 (富山河川国道事務所)

3) 道路事業の事後評価

- ◆日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日） (羽越河川国道事務所、新潟国道事務所)
- ◆国道8号滑川富山バイパス (富山河川国道事務所)

5. 審 議

<重点審議>

1) 道路事業の再評価

- ◆国道113号鷹ノ巣道路 (羽越河川国道事務所)

(委員)

・この道路は、新潟市と山形市の最短経路となるのか

(事務所)

・新潟から山形へ向かう最短経路となります。
山形側も完成すると仙台まで最短の経路となる。

(委員)

主要都市間の交通の連結は評価の対象となっているのか。

(事務所)

・P1に示すとおり地域高規格道路の一部であり、その効果もある。

(委員)

・P10枠内の『当該路線』とは、鷹ノ巣道路のことか。

(事務所)

- ・ P 1 0 枠内の当該道路は、国道 1 1 3 号の現道にあたる部分を指しているため、表記を訂正する。

(委員)

- ・ P 1 6 対応方針（理由）にある『ネットワーク』について、ネットワークの形成の中の一部であり、独立して記述されている物ではないのではないか。
また、『冬期交通傷害の回避』とあるが、P 7にあるとおり伝えたいのは『冬期交通傷害の解消』ではないのか。解消は大事なキーワードではないか。急こう配や急カーブを回避する事で、冬期交通障害の解消となるのではないか。
P 7の表現の方が、適切ではないかと考える。

(事務所)

- ・ ご指摘のとおりです。訂正する。

(委員長)

- ・ P 7はP 1 2をブレイクダウンした内容になっているので、これをそのままに、さらに集約した形でP 1 6に記述する手法でお願いしたい。

(事務所)

- ・ 了解。訂正する。

(委員)

- ・ 元の道路に関して、国で維持するのであれば旧道の維持管理の費用についてはどの様に示されているのか。
見通しのようなものがあれば、教えてほしい。

(事務所)

- ・ 一般的には県、市町村に引き継いでいただくので、その維持管理については特別算出していない。

(委員)

- ・ P 4 橋台位置の変更前後の状況を記述していただいているが、どちらが変更前か後か分かるようにしてほしい
- ・ P 1 6（2）にある『用地買収は約 98%』は、用地買収のみではなく補償費も含んでいるのか。

(事務所)

- ・ 分かるように表示をします。
- ・ 用地買収には、補償費が含まれている。

(委員)

- ・ 『防災面、ネットワークの効果が高い』事業であるが、現行では通行規制値はなく、過去の災害実績により防災効果の大きい事業としている。
鷹ノ巣道路と同様の考え方を適用して、他の道路事業において新規事業を立ち上げる事が可能となれば、新規事業が乱立する懸念がある。
規制値を設けて、道路管理をし、その上で少なくともこういう事業を立ち上げることで現行の通行規制がなくなるという形で、進捗していくほうが良いと考えている。

(整備局)

- ・鷹ノ巣道路については、基本的にネットワークとして必要な路線である。
その他の道路への波及は、部分的に土砂崩れなどの危険性があり通行規制がある場合などは防災事業として判断すべきであり、鷹ノ巣道路のようなネットワークとして整理すべき部分について、委員のご指摘は当たらないのではないかと考える。
- ・通行規制の在り方については、今後地整で検討する余地があると考えている。

(委員)

- ・第2回委員会の審議案件である猪谷楡原道路の様に、ネットワークと言う機能があって、旧道の事前通行規制値が解消するという事で猪谷楡原道路が進捗している。鷹ノ巣道路区間には、規制値がないなかで、孤立・通行規制があったと言うことから新規事業として立ち上げたとする、他の事業においても、同様なやり方で新規事業を立ち上げることが可能となり、安易ではないかという意見です。

(整備局)

- ・事前通行規制は道路法に基づき実施しております。鷹ノ巣道路を含む事前通行規制のない事業については、冠水等の実績を踏まえて、防災面の効果が高い事業と位置付けております。また、そのような実績がないが、防災上の対策の必要性などの面から防災面の効果が高いと考えられる事業については、第三者委員会でご議論頂いた上で、判断頂いている。
規制値のない通行規制区間において、防災効果の大きい事業が乱立するのではとの委員のご懸念については、今後の課題として第三者委員会での検証や地域防災計画に位置付けた事業に限定するなどの歯止めを検討したい。

(委員)

- ・P11 『・・・出産や・・・』というコメントについて、国土交通省としても、子育て支援の部分が、文章の中にある事は好ましく思う。
道路が子育てを支援しているという書き方が今後盛り込まれていくことが望ましい。新潟と山形・仙台とつなぐ道路であり、東北圏との観光面で新たな光が当たっていく部分が大きくあるのではないかと感じている。
新潟と東北を結ぶラインが、これまでは安全性が問題視されていたが、この様に確保されていくことを好ましく思う。

(委員長)

- ・表現についていくつかご指摘を受けた。
- ・規制値はないが通行規制の実績があるため防災効果の大きい事業として事業化することは、安易に新規事業化が行われる懸念があるとのご指摘については、今後検討するということで回答を得た。
- ・事業継続で案を頂いておりますが、よろしいか。(了承)

◆国道159号金沢東部環状道路 (金沢河川国道事務所) [重点審議]

(委員)

- ・P14 近接の工業団地から金沢港への所要時間について、どれだけ短縮するか参考に教えて頂きたい。

(事務所)

- ・後日回答いたします。(回答：9分短縮します。資料を訂正。)

(委員)

- ・表記している文章の参照する図が他ページにあるのであれば、参照ページを記載してほしい。具体的には、P 10の『通勤に要する時間が17分短縮』は、P 7に図示されている。

(事務所)

- ・修正する

(委員)

- ・高いB/Cを実感するくらいの金沢市内の交通の変化があった。
- ・鷹ノ巣道路、金沢東部環状道路ともに、事業途中で事業費が大幅な増額となっている。工期、コスト、安全性などを考慮し、もう少し設計や調査について精度をあげ、途中での事業費の大幅な増額が無いよう努力していただきたい。

(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。

◆庄川総合水系環境整備事業 (富山河川国道事務所)

(委員)

- ・洪水により水位が上昇すると施設にも影響があると考えられるが、治水面との整合性は考えているのか。

(事務所)

- ・洪水があっても治水上の支障がないものとして、施設の整備を認めている。実際、平成16年の洪水では、このエリアも水没した。トイレなどの施設は可動式となっており、砺波市では事前に撤去することも想定した訓練を行っている。

(委員)

- ・P 3『庄川に相応しい親水空間』とは、具体的にはどのような事を考えているのか。

(事務所)

- ・当該箇所の周辺には、公園やダム、治水のために植えられた歴史的な「松川除け」などがあり、砺波市が周辺の環境と併せた整備をしたいということで、かわまちづくり計画を立てたものである。本事業では集客的な施設として、パークゴルフ場を整備しているが、周辺環境と違和感のないパークゴルフ場となっていると思われる。コースも多く集客面でも優れており、近隣施設では減少気味であった利用者が増加し、観光振興にも非常に貢献していると聞いている。

(委員)

- ・CVMは仮想的市場であり、既に完成しているものに適用させるのは、合わないように感じた。しかし、評価方法としてCVMしか方法はなく、CVMを使用するのは仕方ない事としても、完成しているわけなので、完成後の将来便益の評価に使用するものとする。平成21年度に事業評価を実施している様だが、アンケートにある「事業実施する場合」と「しない場合」の質問項目が、完成後ではなく、完成前を想定して書いているように感じた。

(事務局)

- ・ CVMアンケート調査は、前回のCVMは近傍で行われたCVM結果を使用しており、今回は対象エリアで改めて実施したという違いがある。
また、アンケートを実施した時期ですが、まだパークゴルフ場がオープンしていない段階で実施している。

(委員)

- ・ 事業完成後の評価ですので、調査コストがかかる問題などありますが、この事業以外での事後評価の際には、検討頂ければと思います。

(委員)

- ・ 少数の人々が、多額な金額を負担してもよいという場合、一挙に平均値が上がるため、かなりのバイアスがかかると感じる。
対応方針にあるとおり、CVMについてはブラッシュアップし、バイアスがかからないような方向でお願いしたい。

(委員)

- ・ P 9 (3) 「…事業効果の向上に努める」とあるが、あくまで計画・調査のあり方という観点であれば、国道 8 号 滑川富山バイパス (資料-6) の P 1 1 の表現の方が妥当ではないかと考えられるので、「環境整備による多面的な効果の把握に努める」という表現に見直しいただくようご検討いただきたい。

(整備局)

- ・ 環境整備事業の水辺整備については、計画・調査の段階で、自治体と十分に事業調整をする必要があり、その結果として事業効果の向上に努めたいということで、この記載となっている。
施設の利用状況の把握などにより多面的な効果についても考えられますが、同種事業の計画・調査のあり方としては、自治体との事前の計画・調査の調整があり方の一つではないかと考えている。

(委員長)

- ・ 計画段階からCVMという手法を用いているので、事後も同じ手法を使うという事になるのですが、完成していることから、利用者数や利用料、周辺施設の利用について、調べれば詳細でなくとも、金額的に見積ることができるのではないかと。前回データがないので比較はできないが、経済効果としてどのくらいの利益が上がっているのかを示すことは可能であり、完成したものについては、それがとても重要なことと考える。
全国的にそのようなやり方が規定されていないのかと思うが、データはあるので、そのようなやり方を実施してはどうか、検討いただきたい。
- ・ CVM等については鋭意工夫を頂くということで、原案についての全体的な方針としてはよろしいものとする。

3) 道路事業の再評価

◆日本海沿岸東北自動車道（荒川～朝日）（羽越河川国道事務所・新潟国道事務所） （委員）

- ・ P 1 4 では資料には、3 便益に触れていない。定性的な効果については述べられている。再評価の時点では、3 便益について推定値をだして説明している。事後評価では、3 便益についてはどうなったかということが実データは紹介されているが、前回評価の段階で評価していた3 便益が、どうなったか比較して、実際の供用事後にはどのようなになったか効果を比較してその結果、うまく推計と合えばよかったし、乖離があったが効果は発揮できているという説明となる。
3 便益の推計の仕方がどうだったのかという比較をして、P 1 4（2）に結び付けて行く必要があるのではないかと考えるが如何か。

（事務所）

- ・ 前回（平成22年度）のB/Cは、1.9で、これは構想計画も含めた道路ネットワークの条件でのB/Cで、事業化済の道路ネットワークでの推計では、1.1であった。また、平成27年度では1.4となっている。

（委員）

- ・ 交通量や旅行速度の変化がどうだったか、推定値を実際の完成後のデータと比較してどうだったかを確認しなければ、推計方法も進歩しない。今後の見直しの必要性などの欄もありますので、今後見直しを行うことが必要ではないかと考える。

（事務所）

- ・ 現時点での推計交通量は、平成42年の想定交通量を推計しており、現時点での交通量は推計していない。現時点の交通量は実測値となる。
道路は繋がることで効果を発揮するため、交通量は今後増加が考えられる。
時間短縮等については、現時点での推計はしておらず、実績だけを示しているだけとなっている。

（委員長）

- ・ 本省にこのようなデータを集め手法の見直しなど実施している部署は、あるのでしょうか。

（整備局）

- ・ 部署はございます。3 便益については確立された手法で見直しの議論はございません。事後評価においては、ストック効果などの多様な効果について定量的な評価ができるよう検討、また定性的にしか評価できないものについても事後の社会情勢の変化に合わせた状況を整理するよう見直しをしております。

（委員）

- ・ 実施要領 P 5～7 に実績ベースで傾向が掴まれてきている。
- ・ 新規事業採択時又は直近の再評価時の推計値とこの5年間の実績を比較し、同種事業の計画・調査のあり方を一度見直してはいかがか。

（整備局）

- ・ 交通量の推計については、途中段階での比較はできませんが、できるだけ比較して表記する様にしたい。

(委員)

- ・実施要領P5『事業評価の視点』について、この資料では具体的にどのようなようになって、P14になっているのかよくわからないのでご説明をお願いします。

(整備局)

- ・実施要領『事業評価の視点』の①はP3に表記、②～④は、資料の全体的に表記しており、⑤～⑦は、P14に記載させて頂いております。

(委員)

- ・維持管理費の見積もり方について、P25様式4に維持管理費の実績ベースでは上がっていないように思う。分かる範囲でよいので、実績ベースをこの5年間だけでも入れてはどうかと考えている。

(整備局)

- ・維持管理費の単価は、当該道路周辺地域における維持管理費を延長で割り返して算出したもので、維持管理費の平均的な値として使用している。

(委員長)

- ・ある程度長い区間でこれだけかかりました、修繕費などは壊れた時に直すので、毎年発生するものではなくある年に発生するもので、ある程度長い期間の中で割り戻して、一年間は平均的に算出した金額が、P28の金額だという理解でよろしいか。また、この区間でいくら使ったのかの算出が難しいのだと理解したがよろしいか。

(整備局)

- ・結構です。

(委員長)

- ・川村委員の意見は、多少ばらつきがあってもよいので、実績値を入れて見られてはどうかと言う意見だと思う。

(委員)

- ・P7「国道7号および日沿道の…」の意味としては、該当道路に対応した事業評価対象区間のみ（但し、国道7号については対応する区間）を対象としているのか、あるいはそれぞれの道路全体を意味しているのか。

(整備局)

- ・日沿道は荒川胎内IC～朝日まほろばIC、国道7号は十文字交差点～猿沢交差点の件数を指している。

(委員長)

- ・事後評価のあり方について、ご指摘を受けたところですが、事後のデータがあるのだから、事前の推定値と識別をし、差がなければ推計がっており、乖離があれば何らかの原因があるので、次の事業展開をするところの評価に反映する修正をしてほしいというご指摘と考える。
やり方の手法のところ、北陸地方整備局でもこまめに見て頂いて、次に生かしてほしいのでよろしくお願ひしたい。
- ・対応方針については原案でよいが、本日の委員からの意見を踏まえ引き続き検討をお願いします。

◆国道 8 号滑川富山バイパス

(富山河川国道事務所)

(委員)

- ・今まで役割を見て頂くなかで、観光の視点を取り入れて行く点は、良い点と考えている。既に観光について触れようと思ったきっかけがあったのであればご紹介頂きたい。経済のみならず、観光に関わる情報収集も是非していただきたい。

(事務所)

- ・観光面での波及が見られている能越道やぶりノーベル街道と言っている国道 41 号については、観光に関する情報を記載しています。滑川富山バイパスについても情報収集しておりますが、今回は詳細に記載しておりません。

(委員)

- ・まとめ方は実施要領にのっとっているが、日沿道も含め、『事業実施による環境の変化』について、現道の商店街がバイパス事業により活気を失っているような事例はないのか。良い面ばかりがでていますが、環境の変化により悪くなった部分についても事後評価ではきめ細かく見る必要があるのではないかと。

(整備局)

- ・現状として負の効果について定量的な把握はしていない。バイパスを整備することで、現道部分を有効に活用することができるのではないかと考えており、自治体へのサポートはできるのではないかと考えている。例えば、金沢外環状道路の整備により市内の交通量が減ったことによる金沢マラソンの開催や、歩行者や自転車空間の確保をするなど。

(委員長)

- ・是非整備局としての考え方をきちんとみていく、自分たちの地域として見たときにどうなのかという視点を常に忘れないで頂きたいと考えます。

(委員)

- ・P 6 枠内の（新規事業採択時評価時点・・・）とあるが、左上の表では、H17 となっており、実際の採択時年次の平成 19 年度（P 3）と相違が発生している。道路交通センサスでは、H19 年度のデータは取得できなかったため H17 年と比較としているということによろしいか。

(事務所)

- ・ご指摘のとおり、新規採択は平成 19 年度ですが、その際の数値としては平成 17 年度のしかなかったためです。

(委員長)

- ・原案がしめされているが、文言としては原案通りでよいが、内容としてはご指摘のありましたとおりで見直しの要があるとして、鋭意改善をお願いしたいとして、文面については了解をすることとします。

以上