

平成29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29年12月20日（水）13：15～15：50
2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室
金沢河川国道事務所 2階 会議室
3. 出席者：委 員）川村委員長、犬飼委員、小熊委員、菊野委員、権田委員、水野委員、
山田委員
整備局）局長、次長、総務部長、企画部長、河川部長、道路部長、営繕部長、
用地部長、港湾空港部長 他
事務所）新潟国道事務所長、富山河川国道事務所長、金沢河川国道事務所長、
金沢港湾・空港整備事務所長

4. 審議等案件

- 1) 道路事業の再評価
 - ◆国道7号 栗ノ木道路・紫竹山道路 （新潟国道事務所） [重点審議]
 - ◆国道8号 豊田新屋立体 （富山河川国道事務所） [重点審議]
- 2) 港湾事業の再評価
 - ◆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） [重点審議]
- 3) 地すべり対策事業の再評価
 - ◆甚之助谷地区直轄地すべり対策事業 （金沢河川国道事務所） [一括審議]
- 4) 道路事業の事後評価
 - ◆国道8号 西高岡拡幅 （富山河川国道事務所）
- 5) 港湾事業の事後評価
 - ◆金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業（防砂堤）
（金沢港湾・空港整備事務所）
- 6) 河川事業の再評価（報告）
 - ◆神通川直轄河川改修事業 （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7号 栗ノ木道路・紫竹山道路（新潟国道事務所）

（委員）

- ・事業投資効果における新潟市都心地域へのアクセス向上について、道路整備により沼垂地区周辺の渋滞が解消されることは分かりますが、アクセスが良くなることで万代地区等に流入する車が多くなり、そちらの渋滞が増加することは考えられないでしょうか。

（整備局）

- ・地域高規格道路新潟南北道路、通称万代島ルート線ですが、新潟バイパスの紫竹山インターから紫竹山道路・栗ノ木道路、未事業化区間を経て、既に供用中の柳都大

橋につながる計画です。新潟南北道路の整備によって万代地区へのアクセスとの住み分けが図られることになり、そういった目的で都市計画決定がなされているものと考えております。

(委員)

- ・交通量の変化は沼垂地区では検討されているようですが、むしろ新潟島の方に人が流れていくのではないかと思います。そちらの交通量の変化は検討されているのでしょうか。

(整備局)

- ・万代地区を想定してお話をさせていただきました。信濃川断面では、柳都大橋の整備等により、ある程度分散が図られている状態です。新潟島地区のどこに目的地を置くのかによっては、おっしゃる部分の懸念もあること、通過交通をどう処理するかという観点においては多少の議論があると思いますが、今回の事業による新潟島地区への逆の効果はないと認識しております。

(委員)

- ・あるかも知れないけども問題があるレベルではないと理解してよろしいですか。

(整備局)

- ・ここでは定性的な発言になりますが、都心地区へのアクセス性向上を図ることと街づくりとはセットであり、道路整備だけではないのですが、その辺りは都市計画道路の万代島ルート線と合わせて一体として議論していくことになると思います。道路としてできることは、しっかりと事業を進める事と思います。

(委員)

- ・資料2ページの計画の断面図を拝見しますと、現況では地表面に道路があつて、計画は本線より高い所に道路をつくるということですが、例えば栗ノ木道路の様式集6ページを拝見しますと、表の一番上に新設・改築道路の交通量を評価されていますが、この断面図のどこの交通量を評価されているのかを教えてください。
- ・①の新設・改築道路で整備なしの現況は54,500台/日、整備ありは58,200台/日になると記載されていますが、58,200台/日は資料2ページの計画の断面図のどこの交通量を評価されているのですか。

(整備局)

- ・資料3様式集6ページの58,200台/日については、資料2ページの断面図の計画の本線、いわゆる高架道路に乗る交通量です。

(委員)

- ・承知しました。
- ・今までの地表面の道路は生活道路のような別のものとして扱うということですね。

(整備局)

- ・整備ありの場合は、現在の(主)新潟新津線も取り込んで、地表道路となる側道部分の交通量に計上しております。

(委員)

- ・整備なしの 54,500 台/日はどこの交通量ですか。

(整備局)

- ・整備なしの 54,500 台/日は現在の国道 7 号を整備なしとした場合の交通量になります。

(委員)

- ・整備後の 58,200 台/日は高架の部分ですね。承知しました。
- ・2 ページの計画の断面図では高架橋ですが、栗ノ木道路では軽量盛土の断面になるという考え方でよろしいですか。

(整備局)

- ・資料 4 ページをご覧くださいなのですが、栗ノ木道路は高架橋の部分もありますが、橋梁取付部については盛土になります。

(委員)

- ・承知しました。
- ・紫竹山道路は同じく中央に栗ノ木川が通っていたが、地下に松杭などの廃材が見つからないので、今回の事業費の増加は栗ノ木道路だけという考え方でよろしいですか。

(整備局)

- ・油関係の処理は両方の区間にあります。軟弱地盤対策は盛土区間だけですので、栗ノ木道路にはありますが、紫竹山道路にはないと認識しております。

(委員)

- ・松杭が護岸用としたら紫竹山道路にも関連するのではないかと心配した次第ですが、栗ノ木道路のみが対象ということで承知しました。

(委員)

- ・特に栗ノ木道路については、事業費増加のために重点審議になったと説明がありました。一番大事なところなので、なぜ 40 億円の増加になったのかということ、なぜ分からなかったのかということ、それと恐らく資料 4 ページの①はボーリング調査を広い範囲で行ったのではなく、ある程度部分的だったということだろうと思いますし、油の話もありましたが、恐らく矢板施工中に流出してきたということもあってボーリング調査では把握できなかったということだろうと思います。ボーリングの本数を増やせば増やすほど良いのですが、そのためには大変なコストが掛かります。ボーリングの数とそれによって地下に埋まっているものが分かるか分からないかという、そのバランスを考えられたと思います。その時点での最高の知見を持ってこのように判断をされたと思いますが、特に金額が増加しておりますので、もう少し詳しいご説明をいただけたらと思います。

(整備局)

- ・ 既往のボーリング調査において、いくつかの箇所では油臭等の確認はしていただきました。しかし、ボーリング調査時に油が地表に流出することはなく、工事への影響を当時は想定できないと判断したところではあります。廃材についても同様に、調査時点で量的な把握は難しかったと思っており、ジャストポイントで施工をするための調査を行ったところ、対策が必要になることを確認しております。

(委員)

- ・ 様式集6ページと資料2ページの断面図を見ると整備なしと整備ありの場合で高架の部分を整備した時の評価ということですが、様式集ではL=1.4 kmと記載されており、栗ノ木道路全体、明石通から網川原線までの区間になっています。高架の部分の評価だともう少し短くなるのではないのですか。

(整備局)

- ・ 将来的には栗ノ木道路の起点側も高架化する計画があり、点線で表しております。明石通から JR との交差部の間も本線部及び側道部の整備がありますので、栗ノ木道路としては 1.4 km を事業区間としております。

(委員)

- ・ 都市計画の決定（将来構造）と記載してありますが、これを整備した場合の評価ではないということですね。

(整備局)

- ・ 今回の評価としては、明石通に下りて来る形で B/C を算出しております。1.4 km 分の現在の事業の形です。

(委員)

- ・ 整備ありの場合は、明石通から少し進んで高架へ上がる事業の評価ということでしょうか。

(整備局)

- ・ その通りです。

(委員)

- ・ 分かりました。

(委員長)

- ・ コストはどうなっていますか。1.4 km のコストですか。それとも高架が下がってきた本線出口までのコストですか。

(整備局)

- ・ コストも点線部分は計上しておりません。

(委員長)

- ・ この事業は延長 1.4 km の事業だが、今回の B/C は 1.4 km 全体を評価していないので

すね。

(整備局)

- ・ 起点側は色が着いていない縦断図ですが、側道部との合流等がありますので、明石通交差点まで事業を行うための便益と費用を計上しております。

(委員)

- ・ 10ページ目の四角枠の1つ目の1行目から2行目にかけて、「進入が多く」という表現がありますが、図10-1の真ん中辺りに「通過交通のうち7%が生活道路エリアに進入」と記載があり、「7%進入」と「多く」が対応付けられているかと思えます。この7%が多いのかどうか分かりかねましたので以前お伺いしましたところ、「事業区間の交通量は一日辺り約52,000台であり、生活道路エリアへの進入割合7%を乗じると通過交通のうち一日辺り約3,640台が生活道路エリアに進入していくこととなります。」というご説明をいただきました。説明は計算結果をそのまま表現されたと思いますが、多いという基準をどのようにしてご判断されているのか教えていただけますでしょうか。

(整備局)

- ・ 7%が多いと判断するか否かは、一概には言えないところもあり、多いと書くことが正しいのかというご指摘に直接お答えすることにはならないかも知れませんが、生活道路は基本的にその地域に用事がある方々が通るべき道路ですので、その地域に利用の予定がなく、単に通り返るだけの方々が栗ノ木道路・紫竹山道路の区間が渋滞しているために生活道路エリアを通過することについては解消しなくてはならないと考えております。その観点からこの7%の交通を排除することが生活道路の安全性として必要であると考え、投資効果として書かせていただきました。

(委員)

- ・ 了解しました。
- ・ 図10-1の円グラフの灰色は「国道7号を利用する車両」となっています。赤の車両も国道7号を利用していることとなりますので、灰色の部分は「国道7号のみを利用する車両」としてはいかがでしょうか。

(整備局)

- ・ 表現については検討させていただきます。

(委員)

- ・ 同じくこちらの円グラフの赤色では「国道7号から生活道路エリア」、写真3のタイトルは「事業区間から生活道路エリア」、図10-2では「国道7号から生活道路エリア」となっておりますので、表記を統一してはいかがでしょうか。

(整備局)

- ・ 検討させていただきます。

(委員長)

- ・ 色々のご意見をいただきました。事前の調査で分からなかった物が急に出てきたと

ということや表現の部分で修正が必要なところもありましたが、道路事業についての反対はありませんでした。

- ・事業の継続については妥当であるということによろしいでしょうか。（出席委員了承）。
- ・ご承認をいただきましたので、事業継続としますが、なるべく慎重な説明と大幅な増額変更はあまり好ましくないということを申し上げたいと思います。

◆国道8号 豊田新屋立体（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・今回の事業内容の変更で金額が一番大きいのは支持層の変更に伴う杭長の延伸だと思いますが、これは致し方ないことだと思います。しかし、事前調査の推定支持層の確認時に20mで支持層にできそうなものが出てきたので現在の設計をされたのだと思いますが、もっと深く掘って推定される支持層の下に問題がないかということは通常調べないのですか。

（整備局）

- ・橋梁予備設計時には既存の地質調査結果より、地表から約20mの砂層を支持層としておりました。しかし、平成28年度に詳細設計を実施する上で橋台や橋脚のジャストポイントで追加調査を実施したところ、当初想定していた支持層の下に軟弱層が見つかりました。通常、地質調査は支持層と思われる箇所に到達した時点で止めるのではなく、更に5m掘って支持層として問題ないかを確認できた場合、支持層と判断します。当初支持層と想定していた所が、追加ボーリング調査の結果、支持層ではないことが判明しましたので、基礎としてN値が妥当な所まで掘ると5.5mとなりました。

（委員長）

- ・委員のご質問は当初のボーリングでなぜ50m位まで掘らなかったのですか、というご質問だと思います。

（整備局）

- ・予備設計時の調査では地表から約20mで支持層と判断できる砂層が確認され、更に5m掘って問題がなかったため、50mまで掘っていないということです。

（委員長）

- ・支持層が出てきたという判断で止めたということですね。分かりました。

（委員）

- ・ルール通りに調査をした結果という理解でよろしいですか。

（整備局）

- ・支持層と判断できる層を更に5m掘って問題が無ければ支持層と判断するのが一般的です。

(委員)

- ・分かりました。

(委員)

- ・基礎杭を20mから55mに伸ばすため増額するとありましたが、本数は変わらないのですか。高架橋がかなり隣接しているので単純に杭を伸ばすとモーメント等の問題が心配になりますが、単純に杭を延伸する対策だけでこれだけの増額になるというお考えでしょうか。

(整備局)

- ・基本的に支持力や水平変率、杭の断面でチェックをしており、今回は杭を伸ばすことで大丈夫だと判断しました。

(委員)

- ・承知しました。
- ・今回のB/Cは4.6であり、他の道路事業に比べるとかなり大きめに出ている印象を受けますが、どういう所からこれだけ効果が出るのでしょうか。

(整備局)

- ・大きな効果は渋滞時間の減少です。今回のB/Cは4.6ですが、同様の事例ではこの程度の事業もあります。

(委員)

- ・承知しました。

(委員)

- ・4ページ②の地下横断歩道の追加で意見があります。3行目後半に小学生の通学利用形態の変化により行き来が増加したという表現がありますが、ここは「小学校移転に伴い国道8号の東側で小学生等の行き来が増加した」とした方が分かりやすいと思いました。
- ・次に質問ですが、学校の移転は計画の段階では分からなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・小学校の移転は分かっておりましたが、児童の通学ルートの実態が把握できておらず、その後、地元PTAの方々等からの要望があったところです。
- ・先ほどの文言については検討させていただきます。

(委員)

- ・当初から移転は分かっていたが、この計画を公表した際に地元の方からご要望があって地下横断歩道の追加をしたということによろしいでしょうか。

(整備局)

- ・その通りです。

(委員)

- ・分かりました。

(委員)

- ・資料4ページの見直し後の事業費について、全体事業費が約230億円で、約60億円増えて約290億円になっていますが、様式集4ページの①の費用の単純合計が270億円と記載があります。この270億円は費用増分を考慮して評価するのであれば約290億円ではないのですか。
- ・約290億円でなく、270億円だとしたら、費用便益比の4.6は費用が増加しているわけですから変わるのではないのですか。

(整備局)

- ・270億円は消費税相当額を抜いた金額です。

(委員)

- ・消費税抜きということは、約290億円は消費税込みということですか。

(整備局)

- ・資料4ページの(2)に注釈を付けているとおり、約290億円は消費税込みです。

(委員)

- ・これは消費税抜きの評価で費用便益比が4.6ということですか。

(整備局)

- ・その通りです。

(委員)

- ・消費税分も費用として計上されるので、マニュアルで決められているのかも知れませんが、消費税込みでないと正確な数値と言えないのではないかと思いますので、ご検討いただければと思います。

(委員)

- ・6ページの四角枠の1つ目の死傷事故率という表現について、図4-4の凡例のカッコ書きで死傷事故率100件/億台キロ以上と表記があり、率という概念との関係が分かりかねますのでご説明いただけますでしょうか。

(整備局)

- ・死傷事故率という指標があり、下の図では100件/億台キロ以上の箇所を記載しております。

(委員)

- ・一般的な率の概念では何%となるのではないかと思います。100件/億台キロ以上の意味が分かりかねますので教えていただけますでしょうか。

(整備局)

- ・ 1億台の車が通った場合に死傷事故が100件起きるという一つの指数が死傷事故率です。率という概念と違うのではないかという意味ですが、死傷事故率の単位は無次元数ではなくていわゆる事故の件数、発生数だと考えていただければと思います。

(委員)

- ・ 事故率という表現ではあるけども発生数ですか。

(整備局)

- ・ 事故率という表現は通常使われている表現ではありますが、一般的な概念としては発生数とお考え下さい。

(委員)

- ・ 分かりました。
- ・ 7ページの四角枠の2つ目の2行目の真ん中辺りに「国道8号周辺」という言葉がありますが、既往ヒアリングのタイトルが「国道8号沿線」となっていますので、表記を統一してはいかがでしょうか。

(整備局)

- ・ どちらかに合わせる様に検討します。

(委員)

- ・ 12ページの事業の必要性等に関する視点の1つ目の項目ですが、事業を巡る社会経済情勢等の変化について、「前回再評価以降」という表現になっている理由としては「道路事業、街路事業に関わる再評価実施要領細目」上に、「事業採択時ないしは再評価実施後は前回の再評価実施時」とあるためにこのような表記といたしました。」と以前お伺いしましたので、実施要領の細目を電子ファイル等でお送りいただけますでしょうか。

(整備局)

- ・ 事務局の方から送らせていただきます。

(委員)

- ・ この事業投資効果についてはご説明いただいた通り、非常に大きな効果だと思います。7ページの国際拠点港湾へのアクセス向上で、図4-9取扱貨物量の推移はピークから見ると一見減っているように見えますが、最近非常に伏木富山港は好調だと聞いており、取扱量のデータは持っていませんが、特に税関の金額ベースでは今年の1月から6月が非常に好調であり、10月単月でも非常に好調だと聞いております。そういう意味では伏木富山港の取扱貨物量が順調であることから、このアクセス向上は非常に重要な効果があると思います。
- ・ もう一つは伏木富山港だけではなく、日本海側の港湾は対岸貿易という観点でも非常に重要であると思っておりますので、重要な港湾へのアクセス向上が期待できることは大変望ましいと思います。

(委員長)

- ・全体事業費 230 億円の中で約 60 億円の増額変更が主な議論の対象だと思います。B/C は 4.6 と道路の 3 便益からすれば高く、これは恐らく計画交通量が 5 万台以上ということもあり、費用対効果は大きいというところだと思います。恐らく事務所としても反省されていると思いますが、事業費の 2 割が増額になる設計変更については、諸手を挙げて賛成は出来ないの、今後とも事前の調査を緻密にいただき、大幅な変更が無いようお願いを申し上げたいと思います。
- ・皆様方のご意見を集約しまして、やはり事業の重要性がございますので、事業継続でお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)。
- ・それでは事業継続とさせていただきます。

2) 港湾事業の再評価

◆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)

(委員)

- ・5 ページの表 2-1、2-2 で、今回評価の推計避泊隻数を示されていますが、目標としている数値としては十分なのでしょうか。表 2-2 の今回評価の推計避泊隻数で 7 隻と評価されていますが、目標とされている数値との差としては十分でしょうか。

(整備局)

- ・必要とする避泊水域については、確率論的な手法を用いて能登沖に常時何隻くらい存在するかを推計しています。その結果前回の手法では、500GT 未満が 3 隻、500-1,000GT 未満が 2 隻、1,000-3,000GT 未満が 2 隻でした。今回 AIS データを用いて推計した結果、500-1,000GT 未満が 1 隻、1,000-3,000GT 未満が 2 隻となり、500GT 未満については従来手法の推計で、4 隻になったものです。新たな推計による避泊隻数 7 隻は、目標として適切と考えています。

(委員)

- ・7 隻というのは年間の隻数でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・輪島港に避難できる最寄りの海域を航行している対象船舶の隻数であり、7 隻は避難 1 回あたりの隻数を示しています。

(委員)

- ・承知しました。平成 28 年 1 年間だけですので、継続して観測されるといいのではないかと思います。
- ・6 ページの平成 29 年度評価時点での状況として、9 月末までの間に 32 隻の避泊を確認しているとのことですが、この結果は 5 ページの方の推計に含まれているのでしょうか。

(整備局)

- ・推計に用いた AIS データは平成 28 年のものとなり、直接関係はありません。

(委員)

- ・32隻は目標に含まれる数値として考えて良いのでしょうか。

(整備局)

- ・輪島港に避難する最寄りの海域に7隻の船舶が航行し、年間13.7回の避難機会に遭遇すると想定しており、現時点では4隻×13.7回=54隻ですが、4月～9月までカウントした32隻は、目標に含まれる数値として考えられます。

(委員)

- ・重要な港だと思います。このまま引き続き整備していただければと思います。

(委員)

- ・4ページの図や6ページの避泊の写真はとても見やすく、避泊可能の状況などが分かりやすいと思いました。

(整備局)

- ・避泊可能の状況がわかりやすい写真とし、避泊の状況が全体的に見えるものを掲載しています。

(委員)

- ・投資効果として浸水被害の回避というものは考えられないのでしょうか。

(港湾空港部)

- ・浸水被害の回避について石川県のホームページ等で確認しておりまして、耐震判定をしていない構造物は、効果を見込まない取り扱いになっていますので、投資効果として記載していません。

(委員)

- ・わかりました。

(委員長)

- ・本事業は第6防波堤450mのうち280mというところを第1段階工事として、完成を目指すというところで、今回の事業評価を受けているということです。
- ・定点観測等やAISデータをもとに、新たに避泊隻数をお出し頂きました。5ページの図2-1では、第6防波堤が450mになっていました。表2-2の結果は、第6防波堤が450mの場合の隻数なのか、それとも第6防波堤が280m時点の隻数なのか。

(整備局)

- ・図2-1は最終形を示しています。第6防波堤を280m整備した段階ですと、第6防波堤の陸側には1隻しか避泊出来ないという状況となります。

(委員長)

- ・平成30年度に第6防波堤を280mまで完成したいということだとすると、第1段階の避泊水域は、図2-1の7隻避泊とは違う図面となるのではないのでしょうか。

(整備局)

- ・ 4 ページの左下の図に示しましたように、第 6 防波堤が 280m 時点では 5 隻が避泊できます。

(委員長)

- ・ わかりました。第 6 防波堤を 450m まで伸ばすか伸ばさないかは、この 280m が完成した後でまた、少し検討されるということですね。

(委員)

- ・ 3 ページの四角枠の 5 つ目です。1 行目の右の端の方に 243m という表現がありますが、図 1 には「約」という表現がございますので、「約」という形で統一されてはいかがでしょうか。
- ・ 同じく 5 つ目の文章で、「29 年度末時点(予定)」と書かれていますが、29 年度末時点の後の「予定」を削除して、「整備済み予定」であるという表現にされた方がよろしいかと思えます。
- ・ 4 ページの凡例ですが、丸の中で 000-000GT 未満という形で記載されていますが、0 という数値と捉えられてしまうかもしれませんので、例えば XXX とかにされてはいかがかということと、この X の数字の意味として括弧書きとして、括弧内の数値は船型である（下の方に凡例の下の括弧書きのところで船型別とありますので）との注釈を付けられてはいかがかと思えます。
- ・ 4 ページで質問事項が 1 点ございます。凡例と下の避泊可能平均波高と、下の図の 2 つを見ますと、防波堤が整備されたとしても荒天時において、避泊可能平均波高を超える水域が存在するように見えます。右下の図で申し上げますと、第 6 防波堤の下に 1,000-3,000GT 未満の丸が 2 つありますが、右側の丸は黄色の線より右の部分、左側の丸は上の黄色の線より少しはみでています。防波堤が整備されたとしても、避泊可能平均波高超えの水域だと思うのですが、どのように捉えられていますでしょうか。
- ・ 3 ページ目の修正については 12 ページ目も同様に修正お願いいたします。

(整備局)

- ・ 防波堤の整備は、想定される必要な避泊隻数に対する船型毎の水域を一番経済的な形にして計画されています。この 1 隻あたりの避泊水域は船舶の長さ、水深および余裕長を踏まえて設定しており、避泊水域の一部が避泊可能平均波高を越えたとしても、1 隻あたりの避泊水域全体として平均波高を満足していれば避泊可能と考えています。

(委員)

- ・ 了解いたしました。
- ・ 4 ページ目の右下の図と 5 ページ目の図 2-1 が一致するはずなのですが、一ヶ所相違している箇所がございます。具体的には 5 ページ目の図 2-1 の緑の丸の一番下が、本来は図 1-6 でいいますと、500-1,000GT 未満に当たるかと思えますので、こちらに修正お願いいたします。

(整備局)

- ・ 4 ページの図 2-1 は、前回評価の船型毎の隻数を表しており、100-500GT 未満が 3 隻、500-1,000GT 未満が 2 隻、1,000-3,000GT 未満が 2 隻という結果でした。5 ページ目は、今回 AIS データをもとに新たに推計したものを表しています。合計隻数は変わりませんが、500GT 未満については 1 隻増えて、500-1,000GT 未満は 2 隻から 1 隻に減少したという結果を図 2-1 に記載しています。

(委員)

- ・ 表 2-2 と照らし合わせると一致するとわかりましたが、図 1-6 の平成 33 年度の完了時と図 2-1 は一致しないでいいということでしょうか。

(整備局)

- ・ 4 ページの図 1-6 は、前回評価時点の整備段階における避泊可能隻数を示したものです。5 ページの図 2-1 は情勢の変化等ということで推計の方法を見直し、避泊水域に収まるのか示した図でございます。

(委員)

- ・ 了解しました。

(委員)

- ・ 今回の事業の目的は暴風や波浪に小型船が危険にさらされた時を考えておられるわけですが、2 ページの円グラフでは小型船は 100-3,000GT 未満、つまり 5-100GT 未満は対象外、一方で 6 ページ目の赤い折れ線グラフでは、5-500GT 未満となっていて、小型船の定義がそれぞれ違うのではないかと思のですが、5-100GT 未満の小型船は避難の対象としないということによろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ 5-100GT 未満の船舶については、B/C の対象としていませんが、全国の小型船航行隻数は、5-100GT 未満を含めた統計となっており、これを掲載させて頂いています。

(委員)

- ・ 平成 26 年度の評価では B/C が 5.0 で、今回が 4.9 と減っています。平成 28 年 AIS データを用いて避泊隻数を見直したことで、防波堤を整備したことによる便益は大型船の方が多くなると思いますので、この小型船を増やすと、B/C が変化するという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ 単純に船舶の大小で、便益の大小は決まっておりません。同じ波浪でも、船が大きければ全損する確率は小さく、船が小さいと大きな損害が生じるという見方もございます。今回の B/C の変化は、費用便益分析の基準年が平成 26 年度から平成 29 年度に変わった影響と考えています。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員長)

- ・やはり災害対応の避難港の必要性というのは皆さんが認めていました。今回第1段階の整備までを継続ということでした。今のご意見では整備はよろしいという事になるかと思しますので、継続としたいと思いますがいかがでしょうか。(出席委員了承)。
- ・ありがとうございました。それでは事業継続とさせていただきます。

<一括審議>

3) 地すべり対策事業の再評価

◆甚之助谷地区直轄地すべり対策事業(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・この事業はなかなか現場へのアクセスの悪いところで苦勞されて進められてきているというのは十分承知しております。進捗状況が88パーセントで、おおむね事業が終わり、完成に向かって先が見えてきた段階だと思いますが、現時点でも年間10cmから20cm程度移動しているということですが、100%工事が完成した時に止まりそうですか。

(整備局)

- ・本事業につきましては、現在、事業計画検討委員会といった場で有識者の方にもご意見をいただきながら事業を進めているところでございます。対策の効果につきましても、地下水位の変位や変動量について引き続きモニタリングを行い、完了に向けて取り組んで参りたいと考えております。

(委員)

- ・2ページ目の事業の投資効果の文章ついてですが、河道閉塞の形成・決壊による土砂氾濫が発生しないという点において、甚之助谷地区の土砂移動が発生して天然ダムを形成し、更にそれが氾濫することを抑えるという目的の事業でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ご指摘の通りです。2ページ目に凡例があり、左側の「事業を実施しない場合」のところに河道閉塞という記載が市ノ瀬地区にあると思います。今回の費用便益分析は、3年前に実施したものでございますが、国土交通省の費用便益分析マニュアルに従いまして、河道閉塞を実施した上で、その上流と下流側でそれぞれ被害が生じているということを経験しております。

(委員)

- ・この氾濫面積というのは、天然ダムが決壊して下流に流れた時の氾濫の様子を想定しているということですか。

(整備局)

- ・下流の方につきましては、そうした現象を河床変動計算に基づいて想定しております。

す。

(委員)

・承知しました。

(委員)

・5ページ目の「事業の必要性に関する視点」という言葉について、こちらは砂防事業等の再評価実施要領細目に従ってこの言葉を適用しているというお話を以前聞いたのですが、私が手元に持ってます平成22年の4月1日の施行版では、ここは「事業の必要性等」という表現になっており、もしかしてそれ以降にリニューアルされたのでしょうか。

(整備局)

・最新の要領細目は平成27年8月からの施行になっており、こちらについて必要であれば事務局を通じてご提供させていただきます。

(委員長)

・今、80数%の事業費ベースでの進捗率でございますが、トンネルが貫通し、いよいよトンネル周辺の構造物が出来て、これがおそらく甚之助谷の左岸側の地すべりに強い効果を出すのではという事業でございます。継続ということでご承認を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)。
・それでは事業継続とさせていただきます。

<事後評価>

4) 道路事業の事後評価

◆国道8号 西高岡拡幅(富山河川国道事務所)

(委員長)

・事後評価は事業完了後、一定期間(5年以内)が経過した時点でフォローアップを行うものです。本委員会は資料13ページ以降の事業効果の発現状況として、計画通りであったのか、環境の変化では、道路整備によって環境の大きな変化があったのか、無かったのか。社会情勢が変化したのか、してないのか。更には本事業について今後の事後評価の必要性があるのか、ないのか。もし必要であればもう少し様子を見て再度事後評価をするという話もあります。改善措置の必要性それから今後の事業について教示的な一つの教訓、反面教師的な反省、こういう所の見直しの必要性があるかないか。そして最後に結論となっております、13ページの所を議論し、ご意見を賜ればと思っております。12ページ以前でも結構です。13ページが委員会の大きな役割です。それではこの事後評価についてご意見を賜りたいと思います。

(委員)

・平成13年度の再評価と基準年が平成29年度の事後評価の総便益は、随分数字が違いますが、なぜこのような違いが出ているのでしょうか。

(整備局)

- ・ 12ページに記載のとおり、平成13年度再評価時に将来交通量が39,200台/日だったものが、平成29年度事後評価時には28,900台/日になっております。7割程度になっておりますので、将来交通量の減少が大きな要因になっております。

(委員)

- ・ 当初の交通量を過大に評価していたということだと思いますが、これはどうしてでしょうか。

(整備局)

- ・ 計画ができた当時は昭和50年代であり、日本の人口が増える前提で予測をしていましたが、近年は人口減少の予測に転じておりますので、そういったことを加味して予測しております。

(委員)

- ・ 長期にわたる事業だと、社会状況の変化も適切に評価予測することが難しいことがよく分かりました。ただ結果としては現時点でもB/Cが1.1となっているので、問題ないと思います。

(委員)

- ・ 13ページの事業の効果の発現状況で走行時間の短縮などがあげられていますが、10ページを拝見すると、例えばこの道路の沿線に商業施設が集まってくるということで、確かに道路が活用されてたくさん利用する意味では大成功になるのかと思いますが、この先、交通の集中と商業施設の新たな立地により、走行時間が伸びたりする場合には、今後の事業評価の対象になるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 現時点では事後評価の見直しの必要はないと考えておりますが、今後もビックデータ等を活用して生産性の向上、生活の質の向上といった評価を進めてまいりたいと思います。

(委員)

- ・ 分かりました。

(委員)

- ・ 災害に強い道路ネットワークの形成、つまりネットワークの形成が非常に大事だと思いますのであえて確認をしたいと思います。3ページで国道8号の交通量が昭和55年度に比べて非常に増えていること。ただし、平成17年度くらいから減っていること。大型車も減っていること。また、3ページの左の下に能越自動車道開通後も約4割は国道8号を利用しているということで、恐らく道路を使う目的や状況によって、住み分けがうまくされており、トータルとしてネットワーク形成がされているという理解でよろしいのでしょうか。

(整備局)

- ・ その通りです。

(委員)

- ・事業費が平成13年度の再評価の時は約200億円で、平成29年度の事後評価では約35億円増加していますが、増加した理由を詳しく教えてください。

(整備局)

- ・35億円については、道の駅「万葉の里高岡」の整備、地下横断道路の追加を実施しております。

(委員)

- ・分かりました。

(委員)

- ・4ページの走行時間の短縮に関する記述ですが、図2-3で整備による効果を判定する上で、六家から西高岡駅口については下の方にアスタリスクによる説明はあるが、整備効果がなかったように見えてしまいます。「実際は整備効果がありました。交通量が増加しているので効果が得られていると思います。」という説明を以前に伺いましたが、それが分かるような記載を補足的に記載するのがよろしいかと思ひます

(整備局)

- ・検討させていただきます。

(委員)

- ・分かりました。
- ・12ページですが、こちらの列举方法としては「事業評価カルテ公表様式に基づいて現在の表記となっております」とご説明をいただいたのですが、こちら事業評価カルテを送っていただけますでしょうか。

(整備局)

- ・事務局から送らせていただきます。

(委員)

- ・宜しくお願いします。

(委員長)

- ・B/Cが3.3から1.1に下がったという問題、なぜ事業費がこれだけ上がったのか、と色々ご質問・ご意見もあったと思ひます。1.1というB/Cの実績、それから13ページの投資事業の計画調査の在り方や、事業評価指標の見直しの必要性ですが、事業中に判明した事業費増加や事業期間の延長、並行する高規格幹線道路の整備に伴う事業区間の見直しについては、他事業に反映していくことで効率的な事業展開に努めるといふ、少し画期的な文章がここに入っております。次の事業への参考にしていただければと思ひます。
- ・この事後評価に関して、最後の対応方針は対応なしと事業者では判断しておりますが、反省点もあるという所も含めてこの事業は対応の必要なしといふご承認をいた

だきたいと思いますが、いかがでしょうか。（出席委員了承）。

5) 港湾事業の事後評価

◆金沢港大野地区国際物流ターミナル整備事業（防砂堤）（金沢港湾・空港整備事務所）

（委員長）

- ・金沢港は今、大変活躍をされていますし、荷物の取扱量とかコンテナ取扱量が増加しているとか、あるいは大型クルーズが入ってくるとか、建設機械を扱うとか、色々今注目されています。
- ・対応方針で今後の事業評価及び改善措置の必要性はないと判断されるとなっておりますが、ご承認を頂けますでしょうか。（出席委員了承）。

<報告>

6) 河川事業の再評価（報告）

◆神通川直轄河川改修事業（富山河川国道事務所）

- ・特に意見なし。

7) 委員長総括

（委員長）

- ・それでは委員長の方から本日の審議結果を確認をさせていただきます。本委員会として再評価審議が5事業、全て原案通り事業継続が妥当である。更には事後評価の審議を頂きまして、2事業につきましても原案の通り今後の対応なしということによりよいでしょうか。（出席委員了承）。
- ・大変長きに渡って審議をして頂きましてありがとうございました。今年度は、本日で最後でございますので、やはり工期とコストとそれから安全性というものを遵守して頂くということと、それから公平性で説明責任のある発注作業をお願い申し上げるということで、本年度最後の委員会を終了させていただきます。

以上