

平成30年度 北陸地方整備局 第3回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成30年12月26日（水）9：30～11：35

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、阿部委員、飯野委員、池本委員、犬飼委員、小熊委員、小林委員、
権田委員
整備局）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
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) 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） [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) 河川事業の再評価

◆常願寺川直轄河川改修事業 （富山河川国道事務所） [一括審議]

4) 道路事業の再評価

◆国道8号小松バイパス （金沢河川国道事務所） [一括審議]

5) 道路事業の事後評価

◆国道7号万代橋下流橋 （新潟国道事務所） [事後評価]

5. 審 議

1) 地すべり対策事業の再評価＜重点審議＞

◆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）

- ・ 気候変動等で降雨量が増えたため集排水能力の強化が必要となり、工事を進めたところ大分修正が必要になったという内容だと思うのですが、11 ページに 10 ページの変更内容で各変更内容の金額増の理由を書いていたきたい。9 ページの内容もわかるのですが、(1)の集排水能力の強化という部分が、11 ページではどういう所に入ってきているのか理解できないので説明頂きたい。

（整備局）

- ・ 9 ページには見直しの理由を2つ記載しており、(1)の集排水能力の強化については、10 ページで説明しています。(2)について説明したものが11 ページということになります。

（委員）

- ・ そうすると(1)のところで言っているのはボーリングの追加でしょうか。

(整備局)

- ・ 集排水能力向上の為に赤い箇所に集水ボーリングを追加するということです。

(委員)

- ・ 承知しました。気候変動等で降水量が増えてボーリングを増やすことで10億円増となるが、これ以上に当初の見込みと違って実際に現場に入ってみたら施工の変更が必要になったということが11ページの説明ということでしょうか。

(整備局)

- ・ はい、二つ目の万才谷トンネルの施工の増加ということでございます。それは現場に入ってみたところ想定以上に事業期間の延長やトンネルの増工が必要ということでありまして、これは気候の変動とは別の事情です。

(委員)

- ・ 承知しました。

(委員)

- ・ 9ページで説明いただいたのが気候変動等の影響による事業の見直し、10ページで緑色のものが従前計画しているもの、更にそれでは不足なので赤い部分が見直し案であるということだと思うのですが、その後半の部分で、この効果について議論されています。その中で一貫してるのが今回の一連の対策が成されることで一切災害が発生しないという前提で議論がなされています。それは更なる見直しを行ったから災害が一切無くなるのか、それとも現行の計画でも無くなるのかが分かり難くて、後半のところが全て1なのか0なのかという議論になっている。前提として、とにかく災害を起こさないという説明かと思ったものですから、その辺りの関係を確認させて頂ければと思います。

(整備局)

- ・ 便益は災害が発生させない場合に出るわけですが、その発生をさせないために必要な事業として今回見直しを行った時に気候変動やトンネル工事の施工内容変更等を加味したところ、これだけ事業費が増えるというふうにご理解をいただければと思います。色々と条件が変わったことにより、災害が発生させないためには事業費の増が必要であるということです。

(委員)

- ・ 例えば今後の課題というのが20ページにありまして、中間尾根ブロックのことが書かれています。ここでははっきりとは書かれてないのですが、やはり中間尾根ブロックについて考えていく必要があるという説明かと思います。今回の説明では集水能力の強化をすることで災害は起こらないということかと思うのですが、一方で更に中間尾根ブロックでの対策が将来必要となるというストーリーかと思うのですが、その辺りをどう解釈すればよいのでしょうか。本当に起こらないという事が言い切れるものなのかどうなのか、先ほどの追加で行った集水能力の強化で果たしてどれだけの効果があるのかという定量的な予測の

結果みたいなものが、説明資料に記載がない。例えば、ここで土石流が起こったならばどこまで影響が及ぶというシミュレーション結果はあるのですが、そもそもそこがどの位動くのか動かないのか、それによりだから災害は起こらないという定量的な議論が見えなかったものですから。

(整備局)

- ・ ご指摘の通りでございます、現計画におきましては、今後の課題にも書かせていただいております通り、中間尾根ブロックへの対策は、現在の計画には入っていないということでございます。この内容については、甚之助谷地区の地すべり対策事業の対策工検討会というものが事務所の中でも設置しております、その中でも審議頂いているところでございます。現状としては、中間尾根ブロックについて完全に抑止するということはなかなか困難であると考えており、今後その中間尾根ブロックへの対策について、状況を踏まえて検討をしたいと思っているところでございます。

(委員)

- ・ 今回の甚之助谷の地すべりは、事業が始まってから現時点でかなり時間が経過しております。それで 19 ページに維持管理の話が説明されているのですが、事業が長期に及ぶと事業当初にいた施設が老朽化し、施設のメンテナンス、更新が必要になってくると思うのですが、その辺り今回の B/C を計算する中でどのように考慮されていますか。

(整備局)

- ・ 途中の更新の費用は、B/C の計算の中には含まれております。別冊の資料 3 の様式集-9 に費用対便益の表がございまして、その中に費用の所に維持管理費というのが入っております、老朽化に伴う更新費用をこの維持管理費用の中に含んで計算をしております。

(委員)

- ・ 今の質問について、この維持管理費に関しましては、こういったものの維持管理費なのかというところの説明が必要なのではないかと思うのですが、それについて如何でしょうか。数字で維持管理費として出しているのはわかるのですが、何の維持管理費なのかというのはよく見えてこないというところで、追加でご説明お願いできればと思います。

(整備局)

- ・ 19 ページをご覧頂けますでしょうか。集水管の洗浄作業の写真がありますけれども、このように集水管の洗浄が必要であり、この辺りに管理費がかかるということでございます。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 今現在の進行状況として平成 17 年に 3 号の集水井ができた後は排水トンネルをずっと作っていて効果が表れるような完成はしたものがないということでよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ 平成 17 年以降に完成した施設は特にございません。

(委員)

- ・ 地下水位が 10m 低下して収まっていますが、近年移動量等が増えてきたことが問題なので見直すということですが、地下水位はあまり変わっていない、上昇はしていないのだけでも、滑る量が少し増えてきているのは集中豪雨のせいだというご理解なのでしょうか。

(整備局)

- ・ 確かに地下水位自体は下がっているんですけども、9 ページに示させて頂いておりますように日最大の降水量、これが増加している傾向が出ておりまして、近年地下水位が瞬時的、また急激に上昇する傾向が見受けられているところでございます。これは短期間の強い豪雨に対して既存の集水施設の集排水施設が追いついていないという事と推察しているところ です。

(委員)

- ・ ということは、新たに集水井をつくることとトンネルが完成することによって、通常時の地下水位をもっと下げるという予測でやられている。集中豪雨の時にもっと地下水位のベースを下げるということで理解してよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ ご指摘の通り更に下げるといことと、強い豪雨に対して瞬時的に地下水位が上昇することを抑止するという効果を狙っているということでございます。

(委員)

- ・ 瞬時的に下げるといことはベースを下げるということ。

(整備局)

- ・ そうです。

(委員)

- ・ このトンネルを造ることで、どの位、地下水位を下げられるかという予測はされているのでしょうか。

(整備局)

- ・ 万才谷排水トンネルが完成した際は、シミュレーションの結果では左岸、また左岸大規模ブロックの地下水位が低下する見込みとなっております。これが地すべり活動の抑制に寄与するものと考えておりまして、シミュレーションの結果では、万才谷排水トンネルが完成することで地下水位が約 6m 程度低下する見込みであると考えております。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 事業期間の増加もさることながら事業費が見直し後 75 億円も増えるということで、その理由について 11 ページの変更内容のところに書いてあるのですが、(2)①の 33 億円増の理由のところにある仮設備というのは、右側の方では仮設材質料の増加となっておりますが、こういった費用なのか具体的に教えてください。

(整備局)

- ・ 一つ目は天候が悪いということです。ヘリコプターによる資機材運搬が予定通りにならなかったということでございまして、例えば生コンはヘリで運んだりするのですが、セメントのプラントなどの仮設備がございまして、それらの賃料が上がったり、それを長期間借りなければいけなかったり等、そのような要素でございます。

(委員)

- ・ 運搬費、資材の運搬と仮設備が一緒になって 33 億円増というのは、全体で資材運搬に関わるような部分で賃料もかかると思って良いのでしょうか。仮設備というと、仮に建物を建てて作業員の方が休憩するとかそういう設備かと思ってしまうのですが、そうではなくて資材関係の運搬全体とみてよいのでしょうか。

(整備局)

- ・ その通りでございます。資材関係に掛かる経費全般の増が 33 億円という事でございます。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 9 ページに戻ります。先ほど集排水能力の強化というところの説明で、その理由に気候変動等に伴う降雨量の増大というふうにお話頂きました。確かに図を見ますと日最大降雨量は増えているのですが、今回これに対応する見直しをしたときの最大降雨量はどのようなものに対応するように再設計を考えられたのでしょうか。要は今 330mm/日というのがあって、これに対応できる能力を考えられたということでしょうか。

(整備局)

- ・ 今の計画論上は、雨の強度というものを元に計画、施設設計を行っておりますが、基本的には地下水位がどの程度下げられるかという事がそもその前提となっております。今般、近年発生しているような 330mm 日最大降雨量といった雨に対して、地下水位の上昇が抑止されるような施設メニューということで、今回追加対策の検討をしているということでございます。内容につきましては先ほども申し上げた通り、甚之助地区の地すべり対策工検討会においてご審議等頂いているところでございます。

(委員)

- ・ 内容はそうだと思うのですが、気候変動というキーワードが出ている以上、私は気温のことしかシナリオはわからないのですが、徐々に 100 年間の間に数度位、0.数℃～1℃位上がっていくと。これに伴って降雨量がどうなるかはわからないのですが、気候変動がこの先 100 年後確実に変動するようなシナリオが出ている中で、今回された対策というものはそれに対応できるものなのか、それとも現況に対応できるものなのか、どうされたのか。要はそれによって、もしかしたら気候変動によってまた雨が増える、それによって更に対策をし直さなければならないのかということをお心配しています。20 ページの今後の課題のところでも中尾根ブロックの対策が明記されているのですが、今回キーワードにあった気候変動に対する対応をどうするのかというのが書かれていないので、そこをどう考えているのかをお聞きしたい。

(委員長)

- ・ 地すべりの水抜きというのは地下水位を下げるという事が一番の目的です。それで横排水ボーリング或いは排水トンネルをやることによって地下水位は下がるのですが、どれ位下がるかというのはまだメカニズム上、それから現場現場によって地質の問題も出てくるので難しいところがあります。ただし今までの事業ではどんどん下がってきています。ところが近年、甚之助を挟む右岸側と左岸側のブロックが、これがまた目を覚ましたように、どんどんと変位が大きくなってきた訳です。調べてみると、どうも最近の特に集中豪雨が相当効いているのではないだろうかというデータがここにあるということを認識頂きたいことが一つと、右岸側、左岸側と同時にもっと大きな中間尾根というところも滑っているという状況でございます。ただ中間尾根につきましては具体的にこういうことを排水でしまししょうとか、こういうトンネルをしまししょうということはまだこの段階ではもっていないという状況でございます。ただ中間尾根は現在の地下水位でもって安全率を求めますと 1.12 位あるという状況でありますので、これからどれだけ上がるということによって、また恐らく中間尾根の対応をしなければならないのではないかなという話になるのではないかなというのが今のところの事業の進捗状況とお考えいただければと思います。
- ・ 地すべりという所については非常に不確定性がございまして、それから万才谷排水トンネルを造ったということによっての効果の問題であったり、環境省の非常に重要な環境地区でございますので仮設設備を全部取り外して現況復旧をしていかなければならないというようなところのお金が当初よりも見込みが少し増えたということでございまして、約 70 億の増額ということになりました。またこの事業を進める上で、効果については随時ご報告を賜って、必要であるならば、逆に想定より効果が発揮されたということであるならば、もちろん増額変更の中の排水ボーリングは減っていく話もありますし、事業を実施していく上で色々とこれから皆さんにまたご議論を頂くという事でございます。そういう意味で当委員会としましては、今後の事業評価に改善の措置、或いは調査、それから調査のあり方、計画のあり方、こういうものを随時見直して頂くことが必要でございまして、現段階での評価につきましての見直しはご議論いただきましたように、ご承諾をいただいたというふうに思いますので、事業者の皆様方、逐次ご報告を賜りたいと思っております。当委員会としては、原案のとおり事業継続が妥当ということで、ご承認を頂けますでしょうか。

(出席委員了承)

2) 港湾事業の再評価＜重点審議＞

◆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）

- ・ 2 ページ図 1-3 に年間の海難事故件数の推移や、5 ページに月毎の避泊隻数のグラフがありますが、防波堤の整備効果があつて、具体的に事故件数が 10%減ったというような数値データがあるでしょうか。

（整備局）

- ・ ご指摘の海難審判レポートの数値は、遭難、座礁、機械の故障などが含まれており、また、防波堤の整備により海難を回避した情報はピックアップされておらず、相関がわかっておりません。

（委員）

- ・ 了解いたしました。

（委員）

- ・ 統計によって計算上の避難隻数 7 隻を出されていますが、例えば AIS データを利用して、今は 8 隻目が避難出来るとか、既にいっぱい避難出来ないなど、上手く運用できるのでしょうか。

（整備局）

- ・ 避難隻数 7 隻は平均的に航行している隻数であり、必ずしも 7 隻以上航行している状況でもありません。しかし、8 隻目の避難が必要な場合等は、カメラ等の映像をインターネット配信したり、海上保安部と連携したりするなど、他の手立てによる対応をしていかなければならないと考えております。

（委員長）

- ・ 事業は既に 90%ほど進捗をしておりますので、あと 3 年ほどで第 6 堤防の第二段階 170m を完成するという事でございますので、当委員会としましては、今後の事業評価や改善措置、計画調査のあり方や評価手法の見直しの必要性はないものとして、原案通り事業継続が妥当という事でよろしいでしょうか。

（出席委員了承）

- ・ ありがとうございました。それでは引き続き事業を進めて頂きたいと思います。

3) 河川事業の再評価＜一括審議＞

◆常願寺川直轄河川改修事業（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・ 図 2-1 と図 2-3 のどちらをベースに 5 ページの事業の投資効果を計算されているのか確認させて頂ければと思います。

(整備局)

- ・ 図 2-3 が前提でございます。

(委員)

- ・ 図 2-1 と図 2-3 は同じ様に事業を実施した場合が書かれていますが、この違いは何でしょうか。

(整備局)

- ・ 図 2-1 は、平成 30 年までに終わった場合、図 2-3 は全体事業が完了する平成 50 年までの場合でございます。

(委員)

- ・ 図 2-1 は現時点のものということでしょうか。

(整備局)

- ・ 図 2-1 は、現時点でございます。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員長)

- ・ 今の件に関してですが、2 ページの図 2-1 を見ますと、常願寺川の左岸側の富山市が非常に大きな事業効果があり、氾濫を相当止めております。恐らく B/C では、相当大的な数字になるのだと思います。それから、3 ページではこれから 6 年間くらいで当面の事業がなされます。それが図 2-2 でございます。この時には、右岸側の舟橋村の辺りのところが、相当効果があるということがわかります。つまり、この図から見ますと、平成 30 年度までが物凄く事業効果があるということなので、残事業の B/C については全体事業の B/C に比べて小さくなるのではないかと思うのですが、6 ページの残事業の B/C はもっと大きくなってきているのはなぜでしょうか。

(整備局)

- ・ 平成 30 年からの 6 年間につきましては、3 ページの右岸側の舟橋村の辺りのところが解消されますけども、それ以降につきましては、2 ページの図 2-1 の河口部分が、その後の事業によって解消されることから、残事業 B/C は小さくならないこととなっています。

(委員長)

- ・ そのようなことで、残事業の B/C が事業全体の B/C を上回るということですね。

(委員)

- ・ 図 2-1 で、②の事業を実施した場合の現時点、平成 30 年度末というのは、今はこの状態ということですね。

(整備局)

- ・ 今年度末には、この状態になるということでございます。

(委員)

- ・ 図 2-2 の方に移っていただくと、①の事業を実施しない場合では、同じく平成 30 年度末の時点で、被害が出ている色付きのところは、舟橋村というのが新たに出てきています。図 2-1 の②と図 2-2 の①の状態は本来一緒にならなければいけないと思うのですが。わかりにくかったのでご説明いただければと思います。

(整備局)

- ・ まず、図の作り方の前提でございますけれども、2 ページの図 2-1 の①事業実施しなかった場合では、概ね右岸、左岸に分けて、更に右岸を上流、下流、左岸を上流、下流の 4 つのブロックに分けまして、そのブロック毎に破堤すると最も被害の大きい所を算出しています。3 ページの図 2-2 の①では、下流側を除いて、当面堤防の中で一番被害の大きい所を事業の浸水効果に入れています。図 2-1 の②でこの区域が入っていないのは、入れると便益が二重計上になるということで、一番大きな所しか入っていません。当面の事業を行う図 2-2 の①は、当面の効果を出しているところで算出させていただいた浸水図です。

(委員)

- ・ つまり、便益のダブルカウントを防ぐ為に図を変えたという理解でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・ その通りでございます。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 関連して、図 2-1 は、一見すると左岸の上流で事業を実施したことにより、左岸の河口部の被害が増加するよう見えるのですが、これは計算上のことでしょうか、実際にそういうことが起こりうるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 左岸の上流側で破堤すると一番被害が大きくなる場所は直しましたので、その次に大きくなる左岸側下流が出てきたところでございます。

(委員)

- ・ わかりました。ということは、今現時点では事業を実施したことによって、左岸側の一番河口部は、かえって危険になっているのではないですか。

(整備局)

- ・ かえって危険になったわけではなくて、これからそこをめがけて事業を行っていくものです。

(委員)

- ・ 事業評価の目的として、広く国民にこの事業を理解してもらおうということを考えていらっしゃるのであれば、そういう風なイメージがもたれてしまうので、なにかご説明があったほうがよいと思いました。

(整備局)

- ・ 了解でございます。

(委員長)

- ・ そう思いますので、よろしくお願い致します。
- ・ 常願寺川の河川改修事業につきましては、大きな反対もございません。当委員会といたしまして、今後、事業評価改善の措置、計画調査のあり方や調査方法および評価方法につきましてはの見直しは必要ないということで、原案通り事業の継続は妥当ということで、よろしいでしょうか。

(出席委員了承)

- ・ それでは事業の継続という事で、常願寺川の直轄改修事業をまた続けてお願いを申しあげます。

4) 道路事業の再評価＜一括審議＞

◆国道8号小松バイパス（金沢河川国道事務所）

(委員)

- ・ ご説明の中で盛土の土を入手するのが少し難しいので工期を2年ほど延長するという事でよろしいですか。

(整備局)

- ・ はい、その通りでございます。この事業は土を使う事業でして、他に土が発生してくる事業が近隣にあり、その事業から土を貰うことにより、安く工事を仕上げるという事で、その土が出てこないと土を盛れないものですから、その調整で少し当初よりは時間を頂きたいということです。

(委員)

- ・ 事業の投資効果の2ページ目で確認させて下さい。(1)の②の交通事故の減少ですが、これは全体のどの区間の中で何件から何件に減るという事でしょうか。
- ・ もう一つの質問は(2)の①通勤者数が1日3万人以上という事ですが、鉄道の利用者も含めてだと思いますけど、これはこのバイパスが整備されることによって、鉄道から道路に切り替わって、益々通勤者数が増えるという予想をされているのでしょうか。以上、二点です。

(整備局)

- ・ 一点目の交通事故の減少の件数ですが、国道 8 号の小松市区間だけではなく、小松バイパスができることによって影響がある範囲としていまして、金沢市、白山市、福井県側のあわら市、福井市辺りまでの範囲で 54 件減少するという推計でございます。
- ・ 次に二点目の通勤者数ですが、通勤者数については確かに鉄道の方も含まれ、当然道路が便利になればそちらから乗り換える方もいらっしゃるでしょうし、金沢に仕事をお持ちで新たに交通渋滞が無く通行できるのであれば、このエリアに住んで通勤するなど、色々な可能性を含めて通勤者数が増えると考えてございます。

(委員)

- ・ 開通見通しは、いつ頃公表になるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 資料の説明で事業期間を 2 年延長と説明をしましたが、実際の開通時期につきましては、もう少しこの工事の工程をより精査しまして、より確かなものがお示しできる段階において公表とさせて頂きたいと思えます。現時点ではいつ開通というそこまでのものはございません。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員長)

- ・ 8 号の小松バイパスでございますけども、当委員会といたしましては見直しの必要はないという事で原案通り事業を継続していただくという事でよろしいでしょうか。

(出席委員了承)

- ・ それでは継続という事で事業の進捗を期待しております。

5) 道路事業の事後評価

◆国道 7 号万代橋下流橋（新潟国道事務所）

(委員長)

- ・ 地元の柳都大橋の事後評価でございます。おそらく新潟の先生方は良くご存知だろうと思えます。

(委員)

- ・ 14 ページ目の一番下の段の二つ目の項目の所で、ビックデータ等を用いた詳細なデータを活用し云々とありますが、これは具体的にどういう事を指しているのでしょうか。

(整備局)

- ・ 今回の事後評価にあたりまして色々なデータを取ってございますが、交通量は未だに手観測によるデータをお伝えしてございます。ETC2.0 のデータなどの各種データを取れる環境が整ってきてございますので、そういうもので事業の効果というものを表現できるようにして

いきたいという意味で書かせて頂きました。

(委員)

- ・ 関連したことで、12 ページ目の所で新潟島の世帯数、人口が上がっていることと、この事業との関連性は必ずしも明確ではなく、良くわかりませんので、今言われたようなデータが活用できるのであれば、是非実施して頂ければと思います。

(整備局)

- ・ 今後の参考にさせて頂きたいと思います。

(委員長)

- ・ よく橋は利用させて頂いており非常にたくさんの車が通っておりまして、13 ページの交通量という所の問題で、平成 19 年度再評価時点の平成 42 年度の交通量は一日あたり 36,500 台、それが平成 30 年度の事後評価で平成 42 年度の交通量は 16,200 台という事になっております。3 ページには平成 27 年度の実績のこの事業区間の 22,800 台というのが書いてございますけども、どうしてこの一番最近のデータを使って事後評価をしてくれないのでしょうか。22,800 台という交通量がもう既に出ている訳だし恐らく平成 28 年度も出ているかもしれませんが、こういう新しいデータを使ってこそ初めて事後評価という事が可能になるのではないかという事が一点です。
- ・ もう一つは事後評価という所から見えてくるものがやはり大事なことだろうと思います。それは図 2-2 に萬代橋と柳都大橋の交通量を合わせたものが、平成 10 年代位から平成 20 何年位に減ってきているという状況がございます。この事業そのものが関係ありませんけれども、この事業から見えてくるものがあると思います。国土交通省のワンストップの問題もあると思いますが、どの様にご評価されているのかという事もお聞きしたかったのですが。

(整備局)

- ・ 交通量というか B/C の評価自体は、国土交通省のマニュアルに従っているのが実態でございます。ですが、仰るとおり最新のデータを使ったほうが事実なものが出ますが、少し簡便なやり方をさせて頂いているのが現状でございます。ただ頂いたご意見については、最初の質問にありましたように、色々なデータがとれるようになってきましたので、少し改善ができるのではないかと考えている所でございます。
- ・ 二点目の交通量が全体として減ってきているという話ですが、新潟市全体としても由々しき事態なのだと思いますので、我々としても、現在万代島ルート線はこの一部分しかできていないという問題もあるため、引き続き事業を進めていき、新潟市全体の発展の為にがんばっていきたいと考えているところでございます。

(委員長)

- ・ それではこの事後評価の件に関しましては今後の事業評価の必要性、或いは改善の措置の必要性というものは無いと言うことで原案通り今後の対応無しということでよろしいでしょうか。

(出席委員了承)

- ・ それではこの事後評価についてのご承認を得たと致しました。

6) 委員長総括

(委員長)

- ・ 本日の審議結果を確認をさせていただきます。本日の審議に対しましては、再評価審議が4事業ございました。中には、少し事業を進めながら効果を確認しつつ、状況に応じてより効果的な対策の検討を進めるというようなご意見ございましたけれども、全て原案通り、事業継続、あるいは、それが妥当という事でございました。事後評価につきましては、原案通り今後の事業評価、改善措置の必要性はないという事でご審議をいただきました。再度、確認ですけれどもご異議はございませんでしょうか。

(出席委員了承)

- ・ 今年最後の委員会でございます、今年の事業評価を少しだけ振り返らせていただきます。国交省として、肅々と事業を進捗いただいております、国土の生活インフラとか、それから所謂、社会インフラというところで主体的な役割を担っていらっしゃるというところでは、大変敬意を表しております。ただ、目的はあくまでも国民の生活の安定、幸せ、そういうものが大きな目的でございます。その為の手段として、皆様方は事業を実施していらっしゃるという事でございますので、どうかこれからも国民の信頼を得るように地道に積み重ねていただきまして、納得のいく事業を進めていただきたいと思います。どうも、本日はありがとうございました。