

平成30年度 第3回北陸地方整備局 事業評価監視委員会

対象事業位置図

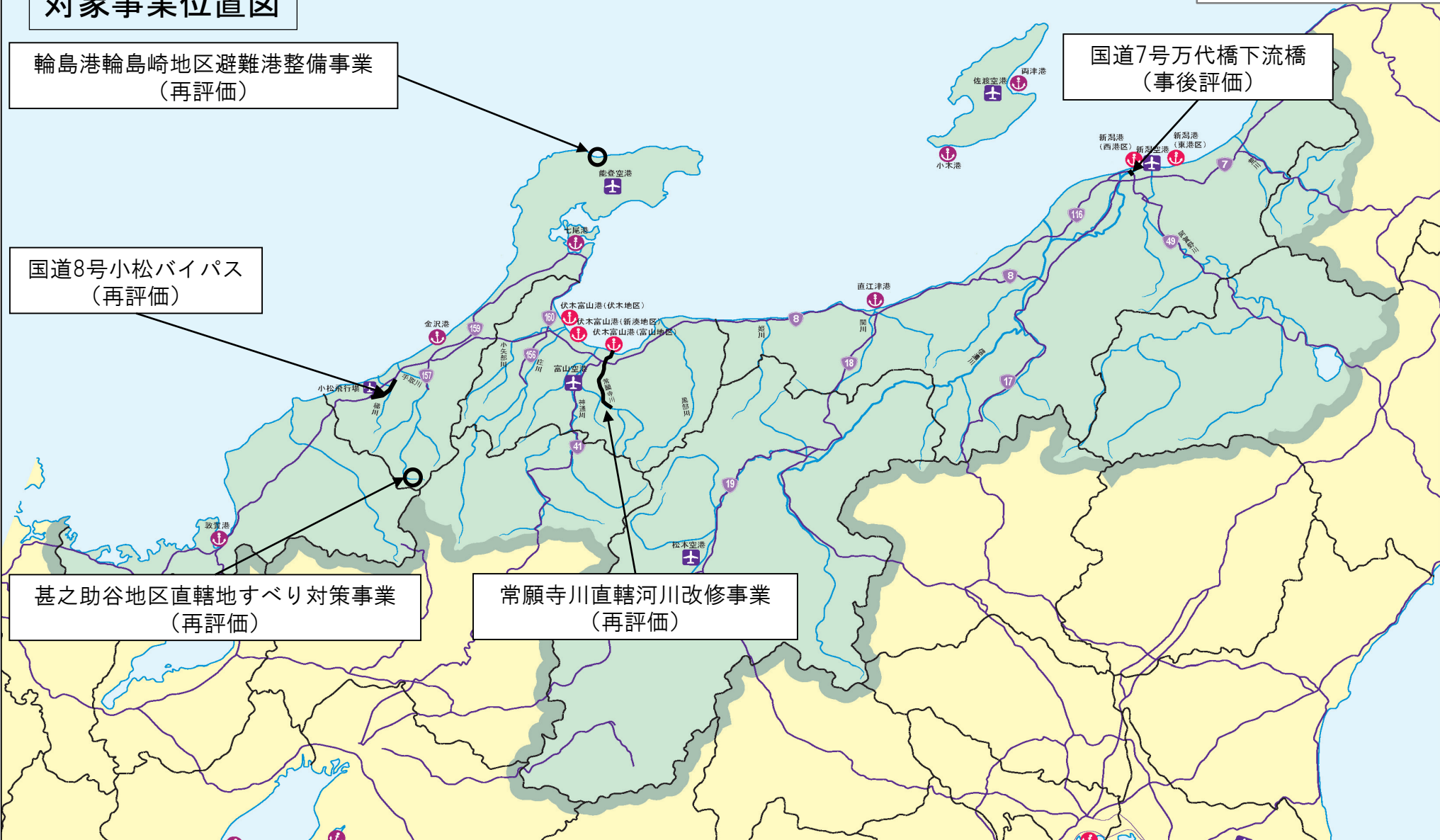
輪島港輪島崎地区避難港整備事業
(再評価)

国道7号万代橋下流橋
(事後評価)

国道8号小松バイパス
(再評価)

甚之助谷地区直轄地すべり対策事業
(再評価)

常願寺川直轄河川改修事業
(再評価)



平成30年度 第3回北陸地方整備局事業評価監視委員会 審議案件の概要

【再評価】

事業名 (箇所名)	実施箇所	事業期間等	事業を巡る社会経済 情勢等の変化	主な事業の進捗状況	主な事業の進捗 の見込み	コスト縮減や代替案 等の可能性	前回再評価年度	該当要件	総事業費(億円) 上段:前回評価時 下段:現時点	事業年数 上段:前回評価時 下段:現時点	事業の投資効率性 上段:前回評価時 下段:現時点	感度分析 上段:前回評価時 下段:現時点		H30年度末までの投資額 見込み(進捗率)	事業の効果等	都道府県・政令市等の意見	対応方針 (原案)	審議区分	備考	
1)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)	富山県富山市、中新川郡立山町	平成21年度 ～ 平成50年度	・浸水想定区域内の人口は約26.6万人であり、人口については横ばい、世帯数については増加傾向にある。 ・平成27年3月に北陸新幹線が開業し、富山駅周辺の整備が進んでいる。 ・国道8号、北陸自動車道などの基幹インフラも多数存在しており、産業や観光資源と有機的に結びつき、更なる発展が期待できる地域である。	・昭和11年(1936年) 直轄改修事業に着手。 ・昭和42年(1967年) 一級河川に指定(大臣管理区間：河口～21.5km)。 ・直轄化以降、急流河川対策(根継ぎ護岸工)を主に実施。 ・平成30年度末(予定)の大臣管理区間において堤防が必要な延長に対する計画断面堤防の整備状況は73.1%。	・これまで、危険な箇所から順次事業の進捗を図ってきた。現在は、従前に続き、急流河川特有の強大な洪水のエネルギーに対する堤防の安全確保のため、急流河川対策を重点的に実施しているが、未だ治水上対応しなければならない箇所がある。 ・治水事業の進捗に対する地元からの強い要望もあり、今後も引き続き計画的に事業の進捗を図ることとしている。	・河道内樹木について、伐採後に伐木を無償配布することにより、コスト縮減を図っている。 ・新技術、施工計画の見直し等の代替案の検討により、一層の建設コスト縮減や環境負荷低減を図っていく。	H27年度	再評価後 一定期間経過	約124	30年	【事業全体】 総便益B:1,136億円 総費用C:94億円 B/C=12.1	【残事業】 総便益B:1,012億円 総費用C:74億円 B/C=13.8	【事業全体】 B/C=12.4～15.1(需要量 ±10%) B/C=12.6～15.1(事業費 ±10%) B/C=13.5～14.0(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=10.9～13.2(需要量 ±10%) B/C=11.3～13.0(事業費 ±10%) B/C=11.9～12.2(事業期間±10%)	約53億円(42%)	急流河川対策、堤防整備等により、河川整備計画規模の洪水(氾濫地点:4,600m3/s)を流下させた場合の想定氾濫被害が、床下浸水8,677戸、床上浸水5,711戸、浸水範囲2,096ha が解消される。	事業継続に同意する。今後ともコスト縮減に努め、早期に効果が発現されるよう整備促進に格段の配慮を願いたい。	事業継続	一括審議	
									約125	増額 1%	30年	【事業全体】 総便益B:1,967億円 総費用C:123億円 B/C=16.0	【残事業】 総便益B:885億円 総費用C:53億円 B/C=16.7	【事業全体】 B/C=14.4～17.6(需要量 ±10%) B/C=15.5～16.6(事業費 ±10%) B/C=16.0～16.1(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=15.0～18.3(需要量 ±10%) B/C=15.3～18.2(事業費 ±10%) B/C=16.5～16.8(事業期間±10%)					
2)地すべり対策事業の再評価																				
基之助谷地区直轄地すべり対策事業 (金沢河川国道事務所)	石川県白山市	昭和36年度 (1961年度) ～ 平成42年度 (2030年度)	基之助谷地区地すべりは日本最大級の地すべりであり、昭和9年(1934年)に地すべり性崩壊による発生した崩壊土砂が河道閉塞を形成し、決壊により下流域に甚大な被害を及ぼしている。 地すべりの活動は現在も継続しており、また近年は降雨量の増大による移動量の活発化も懸念されている。 当該地区は、白山登山の主要な基地であり、温泉などの観光地でもあるため、災害発生による周辺地域への影響が大きい。また、白山国立公園特別保護地区に位置し自然豊かな地区であるとともに、地区内を通る登山道(砂防新道)は、主要な登山道として多くの登山者に利用されている。 当該地区の下流には、治水、都市用水の供給、発電を目的とした多目的ダム(手取川ダム)があり、地すべりから流出した崩壊土砂や河道内に堆積した土砂が手取川ダム貯水池に流入し堆積した場合、機能障害を及ぼす恐れがある。	基之助谷地区直轄地すべり対策事業は昭和36年度(1961年度)に着手、着実に整備を進めており、確実に効果を発揮してきた。 平成30年度末(予定)の整備状況は、事業費ベースにおいて62%。	これまで実施してきた地すべり対策事業により流域の安全性は確実に向上している。地域の安全安心の観点はもちろん、山岳観光地に隣接するため県内外からの関心は高く、地すべり対策事業の促進が強く要望されている。 今後、対策工の効果の評価しつつ、効果的、効率的に対策を進めていく。	きわめて厳しい自然環境の中、工事の安全性を確保しつつ、経済的で施工性の高い工法を採用している。 集水ボーリングの保孔管には、維持管理費も考慮し、ライフサイクルコストに優れた新技術を採用している。 設計から工事に係る各段階において、コスト縮減につながる代替案の可能性の視点にたって事業を進めている。	H29年度	社会経済情勢の急激な変化(近年の激甚化する気象災害に対して、一層の効果発現を求め、地すべり対策基本計画の変更を行う必要が生じたため)	約133	62年	【事業全体】 総便益B:1,239億円 総費用C:242億円 B/C=5.1	【残事業】 総便益B:181億円 総費用C:31億円 B/C=5.8	【事業全体】 B/C=5.1～5.2(需要量 ±10%) B/C=5.1～5.2(事業費 ±10%) B/C=5.1～5.1(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=5.7～5.8(需要量 ±10%) B/C=5.2～6.4(事業費 ±10%) B/C=5.7～5.8(事業期間±10%)	約128億円(61%)	基之助谷地区直轄地すべり対策事業が完了した場合、地すべりの活動が収まり、河道閉塞の発生が未然に防止(土石流の発生原因となる土砂崩壊そのものが抑制)されることから被害は発生しない。 日本最大級規模の基之助谷地すべりは、現在も活動が継続しており、近年は降雨量の増大による移動量の活発化も懸念されている。当該地すべりが急激に滑動した場合に、天然ダムが形成され、土石流の恐れがあるなど甚大な被害を及ぼす危険性が極めて高い。 下流部の保全対象として、市ノ瀬地区、白峰地区、鳳凰地区の家屋や国道157号が存在し、さらに石川県の治水・利水上において極めて重要な手取川ダムがあるほか、当該地区には白山登山のメインルートである砂防新道もある。 これら県民の生命・財産を土砂災害から保全するためには、高度な技術による広範囲の対策が必要ことから、引き続き国直轄事業として、コスト縮減に努めつつ継続し、早期完成に向け着実に整備を進めていただきたい。	事業継続	重点審議		
									約208	増額 56%	70年	延長 13%	【事業全体】 総便益B:1,191億円 総費用C:356億円 B/C=3.3	【残事業】 総便益B:235億円 総費用C:59億円 B/C=4.0	【事業全体】 B/C=3.3～3.4(需要量 ±10%) B/C=3.3～3.4(事業費 ±10%) B/C=3.3～3.4(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=3.9～4.0(需要量 ±10%) B/C=4.3～4.4(事業費 ±10%) B/C=3.9～4.0(事業期間±10%)				
3)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)	自:石川県能美市大長野 至:石川県加賀市箱宮町	平成19年度事業化 平成21年度工事着手	周辺に大きな社会情勢などの変化はない	事業進捗率72%(H30年度末) 用地進捗率100%(H30年度末) 改良工事及び橋梁工事を推進。	改良工事及び橋梁工事を推進し、早期完成4車線供用を目指して整備を進める。	新技術の活用等によりコスト縮減を図る。	H27年度	再評価後 一定期間経過	約100	15年	【事業全体】 総便益B:867億円 総費用C:170億円 B/C=5.1	【残事業】 総便益B:358億円 総費用C:70億円 B/C=5.1	【事業全体】 B/C=4.9～6.0(需要量 ±10%) B/C=5.0～5.3(事業費 ±10%) B/C=5.0～5.2(事業期間±20%)	【残事業】 B/C=4.4～5.4(需要量 ±10%) B/C=4.8～5.4(事業費 ±10%) B/C=4.9～5.3(事業期間±20%)	約72億円(72%)	・走行時間の短縮 ・交通事故の減少 ・日常活動圏の各市間の連携強化 ・物流の円滑化 ・主要な観光地へのアクセス向上 ・緊急輸送道路としての機能向上 ・地域連携プロジェクトの支援などが期待される。	小松バイパスについては、加賀地域に波及している北陸新幹線金沢開業の効果も持続・発展させていくとともに、物流の円滑化による地域産業の活性化を図る観点からも、早期4車線整備が不可欠となっている。 このため、本区間については、引き続き事業を継続するとともに、コスト縮減に努めつつ着実に整備を進め、平成34年度の北陸新幹線金沢敦賀間の開業を見据え、早期完成を図っていただきたい。	事業継続	一括審議	
									約100	17年	延長 13%	【事業全体】 総便益B:897億円 総費用C:180億円 B/C=5.0	【残事業】 総便益B:412億円 総費用C:52億円 B/C=7.9	【事業全体】 B/C=4.9～5.7(需要量 ±10%) B/C=4.9～5.0(事業費 ±10%) B/C=4.9～5.1(事業期間±20%)	【残事業】 B/C=7.8～8.4(需要量 ±10%) B/C=7.5～8.2(事業費 ±10%) B/C=7.7～8.0(事業期間±20%)					
4)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)	石川県輪島市	昭和53年度 (1978年度) ～ 平成33年度 (2021年度)	・輪島港が位置する能登半島の沖合は、航海の難所として知られる海象の急変地帯である。 ・港湾統計より平成23年～平成28年の全国的小型船舶航行隻数を整理したところ、航行隻数に大きな変化は見られない。 ・平成29年4月に開始した監視カメラの連続観測により、平成30年3月末までの間に45隻の避泊が確認されており、整備した避泊水域が利用されている。 ・平成28年のAIS記録データ等による輪島港沖の航行隻数の実績から避泊隻数を算定すると、避泊需要の対象となる船舶7隻分の避泊水域が必要である。	・第4防波堤は、平成22年度に完成済みである。 ・第6防波堤は、平成21年度に整備を開始し、平成30年度に第1段階280mの整備を完成する。 ・平成30年度末までの投資額(予定)は約349億円、進捗率は91%である。	避難港としての避難の減少に伴う損失の回避効果に加えて、地域振興など多くの効果が見込まれ、事業推進に対する地域からの要請が大きい。	防波堤の配置及び構造は、所要の機能を満たす経済的なものとしている。施工計画の見直し等の検討により、一層の建設コスト縮減を図っていく。	平成29年度	社会経済情勢の急激な変化、技術革新等(第6防波堤の第1段階280mの整備が完了予定であり、第2段階を含む最終形450mまでの事業継続について評価を行う必要が生じたため)	約382	44年	【事業全体】 総便益B:4,994.7億円 総費用C:1,013.3億円 B/C=4.9	【残事業】 総便益B:1,827.8億円 総費用C:30.6億円 B/C=59.8	【事業全体】 B/C=4.5～5.3(需要量 ±10%) B/C=4.9～4.9(事業費 ±10%) B/C=4.9～4.9(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=53.8～65.8(需要量 ±10%) B/C=54.4～66.5(事業費 ±10%) B/C=59.8～59.8(事業期間±10%)	約349億円(91%)	・輪島港内に避泊水域が確保され、荒天時に7隻の避泊が可能となり、海難による船舶等の損失が減少する。 ・防波堤整備により、マリンタウン岸壁(水深7.5m)への安全な係留が可能となり、クルーズ船の安定的な入港を可能とし、交流機会の拡大による地域振興に大きく寄与する。 ・船だまりや港口付近の静穏性確保により、漁船等の係留、航行の安全性が向上する。	事業継続	重点審議		
									約382	44年	【事業全体】 総便益B:5,194.0億円 総費用C:1,157.5億円 B/C=4.5	【残事業】 総便益B:1,179.2億円 総費用C:28.5億円 B/C=41.4	【事業全体】 B/C=4.1～4.8(需要量 ±10%) B/C=4.5～4.5(事業費 ±10%) B/C=4.5～4.5(事業期間±10%)	【残事業】 B/C=37.3～45.5(需要量 ±10%) B/C=37.6～46.0(事業費 ±10%) B/C=41.4～41.4(事業期間±10%)						

【事後評価】

事業名 (箇所名)	対応方針(案)		同種事業の計画・調査の あり方や事業評価手法の 見直しの必要性	事業化等年次	完成年次	全体事業費	全体B/C (事後)	備考
	今後の事後評価 の必要性	改善措置 の必要性						
1)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)	必要なし	必要なし	必要なし	平成5年度	平成25年度	約545億円	1.1	