

令和元年度 北陸地方整備局 第1回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和元年9月27日（金） 13：15～15：05

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：委員）阿部委員長、犬飼委員、小柳津委員、菊野委員、小林委員、林委員
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、統括防災官
事務所）敦賀港湾事務所長、阿賀野川河川事務所長、長岡国道事務所長、
金沢河川国道事務所長（TV会議）、高田河川国道事務所長

4. 審議等案件

1) 港湾事業の再評価

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所） [一括審議]

2) 地すべり対策事業の再評価

◆滝坂地区直轄地すべり対策事業（阿賀野川河川事務所） [重点審議]

3) 道路事業の再評価

◆国道253号八箇峠道路【防】（長岡国道事務所） [重点審議]

4) 道路事業の再評価

◆国道159号七尾バイパス（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148号小谷道路【防】（高田河川国道事務所） [事後評価]

5. 審 議

1) 港湾事業の再評価 <一括審議>

◆敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業（敦賀港湾事務所）

（委員）

- ・ 施工部分の見直しで粒径が小さくとあるのですが、新幹線の工事、最初にテストといいますか、サンプルの採取などはしなかったのですか。後で分かったということですか。

（整備局）

- ・ 新幹線トンネル工事から発生する岩塊は大量にありますので、新幹線トンネル工事側では岩塊のサイズは特に指定せずに掘削し、発生した物を運んでくるという状況になっております。発生する岩塊は新幹線トンネル工事側の対応になりますので、その中には裏込石に使えるような比較的大きな岩に近いものも発生するだろうと想定していたが、実際に発生したものが裏込石には適さない位のサイズで、通常でいう砂や石に近いものしか発生しなかったという状況でございます。あれだけの非常に大きな長期間のトンネル工事がありますので、発生することを想定していたのですが、発生しなかったという状況です。

（委員）

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 説明ありがとうございます。今ほどの質問にも関係するのですが、要は予想外であったというお話だったのですが、自然相手で計画する場合、例えばもし上手くいかなかったらとか、そういうことをお考えになるかなと思うのですが、今回の場合にはそういうことは特に考えずに、受け入れるというような事を考えておられたのでしょうか。つまり代替案などはまったく考えておられなかったということですか。

(整備局)

- ・ まずは、新幹線トンネル工事が非常に大規模に渡っておりますので、その中から粒径が適合した岩塊の発生を想定していたのですが、発生しなかったという現状でございます。発生材が利用できない場合は、購入材になりますが、コスト削減の観点からコストが安い方を採用し、当初の事業費には当然新幹線トンネル工事の発生材を見込んでおりました。その中で今回は購入材を使用することとなり、事業費が増加したため、当初の事業費では対応ができなくなりましたので、今回再評価を図らせていただきたいと思います。

(委員)

- ・ 代替案では購入を考えておられたけども、全体の事業費を考えた時にはその代替案の購入をカウントしてなかったということですね。このような事もあるものですから、もし上手く行かなかった時のことも念頭に計画を進められるといいかなと思います。

(整備局)

- ・ はい、ありがとうございます。

(委員長)

- ・ 他にございますか。よろしいですか。そうしましたら、只今ご審議頂いた案件、敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業になりますけども、本委員会と致しましては、今後の事業評価改善の措置、計画調査のあり方等につきましては、評価手法の手直しの必要は無しという事で、原案通り継続が妥当ということにさせて頂きたいと思っておりますけども、よろしかったでしょうか。(出席委員了承)

(委員)

- ・ 1点よろしいですか。本題から少し外れるかもしれませんが、敦賀港は確か今年開港 120 周年の節目という記念の年だと思うのですが、色々記念イベントとか、見学会とかあると思いますが、一般の方や市民の人に、このような港湾設備投資の具体的な効果や成果等が分かるように、様々な機会でも PR して頂ければいいかなと思います。北陸の重要な物流を、国内、国際問わず拠点港として、今後整備されることが期待されるので、是非お願いしたいなと思います。

(整備局)

- ・ 開港 120 周年に合わせ、今年は九州航路も新規に開設されましたので、非常に地元の期待も高くなっておりますので引き続き頑張っていきたいと思っております。

(委員長)

- ・ ご意見ありがとうございました。是非とも宜しくお願い致します。

2) 地すべり対策事業の再評価 <重点審議>

◆滝坂地区直轄地すべり対策事業（阿賀野川河川事務所）

(委員)

- ・ この事業が重点審議になった理由としては、金額と工期が入るのでしょうか。

(整備局)

- ・ 基本は金額です。

(委員)

- ・ 最初に重点審議、一括審議というように、本件に関わらず、どういう理由から重点審議になるという様に説明して頂くと分かりやすいかと思います。
- ・ B/C 効果が高いということで、とても重要な事業だと思います。5 ページの図 2-5 で「大石西山排水トンネル工（施工中）」と書いてありますが、これは排水トンネルの施工効果で水位が下がったという考えでよろしいのでしょうか。それとも何か別に理由があったのでしょうか。

(整備局)

- ・ 集水井工を施工しておりますので、集水井の効果もありますが、排水トンネルのまだ水抜きボーリングはしていないのですが、トンネル自体は抜けておりますので、そこにかかなりの湧水が上から落ちてきておりますので、その効果がこの様に表れていると思います。

(委員)

- ・ 承知しました。これは水位というか、すべり量低下が目的なので、引き続き事業の継続が必要だという事で理解しました。この事業の発端は平成何年ですか。

(整備局)

- ・ 6年3月の融雪です。

(委員)

- ・ この融雪は何か特別な条件があったのですか。何か具体的に特別な現象など、特に雪が多かったとか、取水量が多かったとか、それが特別な条件であったとすると、今後もしそのような条件が発生した場合には、この対応でも十分対応していけるというか、そういう地すべりがこれ以上発生しないというような把握はされているのでしょうか。

(整備局)

- ・ 発生した時よりも確実に水を抜く効果はありますので、その時のような大規模な移動が同じように起こるといことは少ないと思いますけども、ただそれ以上に大きなものが来た時にはまだ完成はしておりませんので、そういう可能性がゼロになった訳ではありません。

効果は確実に出ております。

(委員)

- ・ 承知しました。とても重要な事業のため継続していかれるよう宜しくお願いします。

(委員)

- ・ 8 ページ目ですが、変更内容は、事業費 37 億円プラス 3 億円、マイナス 2 億円で 38 億円ということで全体の見直しの数字が出ていると思うのですが、37 億円のところで避難坑の設計費用及び設置費用を増工となっているのですが、設計費用は何かゼネコンさんに見積をとっての金額ということでしょうか。

(整備局)

- ・ 設計費用はその 25 年の改定以降に実際に必要になった設計の費用を計上しております。

(委員)

- ・ 設置費用というのは。

(整備局)

- ・ 設置費用はこれからの設置で、今のところコンサルタントの試算した概略のお金を計上させて頂いております。

(委員)

- ・ 37 億円の内訳は分かるのですか。設計費用、設置費用の内訳と申しますか。

(整備局)

- ・ 設計費用は今細かな資料を持っておりませんが、1 千万かかっていない位だと思いますけども、ほとんどは設置費用、工事の費用です。

(委員)

- ・ 素人ですと分かりづらいと思ったのが、トンネル延長千m以上であることに伴い、一般的にこれ位の金額であると理解でよろしいですか。つまり 37 億円というのは大体こんなものだという事なのですか。

(整備局)

- ・ 実績とこれまでの経験と言いますか、少し地質の悪い所の余裕を見ておりますけども、過去の実績から積み上げてきております。この大石西山ではなく日本全体になります。

(委員)

- ・ わかりました。

(委員)

- ・ 8 ページで事業期間を見直しされて延長 7 年というところですが、これは今やっている排水トンネルを作って、どれ位水が抜けるかを数年見て、土砂の移動量が落ち着いてくれば湯出野沢の残っている所の事業を、どの位の規模でやるかという変更等もかけるということだと思いのですが、7 年に何か根拠はあるのですか。

(整備局)

- ・ 前の事業期間で湯出野沢を 3 年間みております。7 年間延びた内訳ですけれども、大石西山排水トンネルの工事自体、地質が脆弱だったことによって 1 年、それから先程言いましたモニタリングが必要という事でその為に 1 年、それから湯出野沢地区の用地買収に掛かる期間を入れて 1 年、それから湯出野沢の工事等入れて、合計で 7 年見込んでおります。その他に説明はしませんでしたけれども、7 ページにあるように河川沿いに護岸がありまして最終的にその護岸の工事をするのですが、この工事が一番のクリティカルになっておりまして、湯出野沢がもし無くなったとしてもこの護岸が必要ですので 7 年掛かります。

(委員長)

- ・ そういうものが積み重なって、トータル 7 年ということですか。

(整備局)

- ・ 湯出野沢も護岸も 2 つの工期を睨んで、最大 7 年を取らせて頂いております。

(委員)

- ・ 同じく 8 ページの事業費の増額のところなのですが、工期も延長されるということで、この内、人件費というのはどれ位の割合を占めるものなのでしょうか。

(整備局)

- ・ 試算させて頂いた結果では、約 4 億円位が労務に掛かる費用でございます。

(委員)

- ・ 一般的にこういう工事の労務費というのは何割ぐらいになるのですか。この工事に関わらずですが、大体これぐらいになるのですか。

(委員長)

- ・ 多分、資材とか色々な物が入ってきますので、必ずしも一律いくらという訳にはいかないと思うのですけれども。

(整備局)

- ・ 工事の種類でも、機械労務、材料の割合も違ってきますので簡単には出せません。

(委員)

- ・ わかりました。先程からご指摘のあるように事業費が増額になっており、金額も金額なので、ある程度の内訳をもう少し示して頂くというのが分かりやすいと思いました。

(委員長)

- ・ 今ご指摘あったように、確かにその通りかなと思いますのでもう少し分かりやすいような形で工夫頂ければと思います。

(委員)

- ・ 地すべり対策事業の完了目安として累積変動量年間 10mm ということですが、これに対応する地下水位の低下量というのは、そういう数字はあるのですか。

(整備局)

- ・ 安全率で 1.1 を目指しておまして、そういう意味では地下水の低下量というのは出てくるのですが、最後にやるべき湯出野沢ですけど、安全率 1.1 に持っていくためには概ね 20m くらい地下水位を低下させなくてはならないということです。

(委員長)

- ・ それでは、只今ご審議頂いた滝坂地区直轄地すべり対策事業になりますが、本委員会と致しましては、今後の事業評価改善の措置、計画調査のあり方や評価手法の見直しの必要性は無いものとして、原案通り事業継続が妥当ということによろしかったでしょうか。(出席委員了承)

3) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 253 号八箇峠道路【防】(長岡国道事務所)

(委員)

- ・ 聞かなくてはならない質問かなと思ってわざと聞くのですが、例えば 3 ページの写真 2-1 を拝見しますと、予定の道路のすぐ横に現道の高速道路をくぐる道路があります。今、説明して頂いたお話ですと、高速道路をくぐる所の施工でかなりお金が掛かってしまうということで、その現道を例えば改良して使用する場合の比較とかはされていますか。説明されたか聞き漏らしてしまったのですが、そういうことをお考えになっていたのでしょうか。おそらく、8 ページの図を拝見しますと高速道路をくぐる所で時速 40km/h ですから、この旅行速度のままだとかなり低下しますが、例えばこれをもう少し高規格化させて制限速度を上げると通行速度とか全体で上がると思いますので、それと比較して、あえて高速をくぐることを選択されているという所を説明して頂けますか。

(整備局)

- ・ 今現在、関越自動車道を潜っているボックスでございますけども、今回新たに計画される道路ですと、幅員が広がるものですから、現道のボックスの方については活用が出来ないというところがございます。高規格道路で現道を活用することになりますと、今の現道の振り替えもまた生じてきますが、現道の振り替えなどの案も検討した結果、やはりこの現状

の通りに、既存ボックスの隣に新しいボックスを抜くというようなところを選択させて頂いたところでございます。

(委員)

- ・ ありがとうございます。

(委員長)

- ・ 私の方から関連してなんですけども、このボックスの場所が、関越自動車道の盛土区間ということなので、人工的に出来た構造物の下にボックスを開けるということですよ。そうすると、関越自動車道の盛土工事の情報がもしも入手できていれば、少なくともそこに使われていた土砂の特性みたいなものは把握できたのかなと思ったのですが、その辺りの事情は如何だったのでしょうか。

(整備局)

- ・ この関越自動車道が建設されたのが昭和の時代ですので、そういう情報等が得られなかったということでございます。

(委員長)

- ・ わかりました。他にございますか。それでは皆さんご意見無いということなので、只今ご審議頂きました、国道 253 号八箇峠道路につきまして、本委員会と致しましては、今後の事業評価、改善の措置、計画調査のあり方、それから評価手法の見直しの必要性は無しということで、原案通り継続が妥当ということにさせて頂きたいと思っておりますがよろしいでしょうか。(出席委員了承)

4) 道路事業の再評価 <一括審議>

◆国道 159 号七尾バイパス (金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・ 素朴な質問なんですけど、スライド 1 枚目の変更点(4)のところ、前回事業評価からの変更点、関係機関等との協議を想定し、事業期間を 3 年延長したというところが、正直言いましてちょっと意味がわからないんですけども。

(整備局)

- ・ 前回の評価が平成 27 年度ということでございます。平成 28 年に施行されました無電柱化推進法とか、あるいは昨今ですと自転車政策の推進など、そういったものを踏まえまして道路構造について、例えば無電柱化であれば電力事業者、行政等々と協議をしていく必要があるということを想定して今回 3 年間に延伸させて頂くということでございます。

(委員)

- ・ この関係機関というのは民間事業者ということですか。

(整備局)

- ・ そうです。民間も行政も含まれます。

(委員長)

- ・ 他にございますか。よろしいですか。それでは一括審議ということで、今ご審議頂きました国道 159 号七尾バイパスになりますが、当委員会と致しまして今後の事業評価、それから改善措置、計画調査のあり方、それから評価手法の見直しの必要性無しということで原案通り今後も事業を継続頂くというのが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)

5) 道路事業の事後評価

◆国道 148 号小谷道路【防】(高田河川国道事務所)

(委員)

- ・ 本質な質問ではなくて少し興味本位に近いような質問になってしまうかもしれませんが、この事業は防災面をメインとした事業であって、特に 4 ページの説明では土石流が多いというふうにお話されていました。それで 4 ページの右の方を見ますと、整備前と整備後の道路の状況が示されていて、下の整備後の道路の状況を見ますと、これは旧道のすぐ横に新しい道路を造って、その下に土石流を通すような施工をされたというイメージなのでしょうか。

(整備局)

- ・ 対策としては、旧道と違うところに新たに道路を造って、土石流が起こるところは橋梁でまたいで下げるようにするといったところと、あとトンネルになりまして、トンネルで抜く事によって災害箇所を回避するという、大きくは 2 つの手法を取ってございます。

(委員)

- ・ わかりました。図 2-2 を拝見していると、旧道と新道が同じようなところを走っている箇所が幾つかあるものですから、それをどう対策されたのかなど。では、その後 5 年なりが経過して、その間はここでは効果がちゃんと出ているということですか。

(整備局)

- ・ はい。

(委員)

- ・ ありがとうございました。

(委員)

- ・ 全線開通に関わるアンケート調査の結果ということで、4 ページから次のページにも地域住民の調査結果が出ているのですが、全線開通したにも関わらず効果を感じていない方が、例えば図 2-3 でいいますと 37% もいらっしゃる、それから図 2-11 もそうですけども、これをどう評価するかということですが、命の道として、また安全安心、防災面も含めてなのですが、今回このような事後評価で一定の効果がみられていますので、是非これを地域住民の方にも還元をして、これだけの効果があったのだということをしちんと説明する責任があるのではないかと感じております。

(整備局)

- ・ 貴重なご意見ありがとうございました。

(委員)

- ・ 私もこのアンケート調査が気になったのですが、事後評価ということで 5 年経っている訳で、7 ページの右の方ですと J R 西日本金沢支社広報情報ということで、これまで 5 年間経過してこのような評価は出ているので、私も随分気になったのがこのアンケート調査結果ですけれども、平成 27 年ではなく、直近ではしていないのですか。

(整備局)

- ・ 住民アンケートにつきましては全線開通後 1 年以内にやっております。今回の示した物流のところでは 8 ページになりますが、こちらの方はこの夏 7 月に実施しております、全部ではないのですが、一部最新のものは調査させて頂きました。

(委員)

- ・ 住民の方については。

(整備局)

- ・ 住民の方については直近では行っていません。

(委員)

- ・ 多分これを直近にやればもっと良い結果になったのではないかと思います。図 2-11 ですが、冬のスリップの話ということですが、これも平成 26 年に開通した訳ですから、一冬しか経験してないということでは。

(整備局)

- ・ そうですね。

(委員)

- ・ だから 5 年経てばその前と比べてもっと良い結果が出たのではないかと思います。この 7 ページを見ると、右の方が随分プラスのデータになっているが、左のアンケート結果は、私も効果を感じていない人がこんなにいるのかという印象になってしまったので、もし可能であれば、何年か経った後の事後評価なので、直近のアンケート調査をやった方がよろしかったのではないかという印象がありました。

(整備局)

- ・ はい。貴重な助言ありがとうございました。

(委員長)

- ・ 私もそう感じました。こういうところはやはり見せ方かと思いますので、またご検討頂ければと思います。

(委員)

- ・ 社会情勢の変化というところで、11 ページに外国人観光客の事が書かれているのですが、その道路をどれだけ外国人観光客が使っているかという情報がないので、増加していることと道路の活用とのリンクが実際にはよく分からないと思います。外国人に限らず、白馬に向かって糸魚川から入ったり出たりというような観光客は当然いますし、重要な道路だと思うので、その辺の事を説明されて、例えばバス会社さんとか、要するに利用されているところで、昔に比べれば通行しやすい、何かそういう話を載せて頂く方がむしろ説得力はあるのかなということをおもいました。内容というよりは見せ方の問題なので。

(整備局)

- ・ 重ねて貴重なご意見ありがとうございます。

(委員)

- ・ まったく似たような話なのですが、広域観光連携で北アルプス日本海広域観光連携会議と連携しているということなので、こういう所と組んでまた色々な効果を確認したり、逆にPRして行けたら良いかなと思います。

(整備局)

- ・ ありがとうございます。

(委員長)

- ・ 皆さんから貴重なご意見を頂きました。それでは、現在、先程ご審議頂きましたけれども、当委員会としましては、投資効果の確認が十分為されているという事で、今後の事業評価、それから改善の措置は必要無しということで、原案の通り今後も対応は無しということでよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ 色々な見せ方というところでまた工夫頂けるかと思いますが宜しくお願いします。

6) 委員長総括

(委員長)

それでは本日の審議結果の再確認ということでございます。

本委員会と致しまして再評価の審議が4件、全て原案通り事業継続妥当ということ。

それから、事後評価が1件で、こちらにつきましては原案通りこれから対応無しということでよろしかったでしょうか。(出席委員了承)