

令和2年度 北陸地方整備局 第2回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和2年10月21日(水) 13:30~15:30

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室
富山河川国道事務所 3階 大会議室
金沢河川国道事務所 2階 会議室

3. 出席者：委 員) 阿部委員長、飯野委員、犬飼委員、小野委員、菊野委員、小林委員、龍委員
整備局) 局長、総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、営繕部長、
用地部長、統括防災官
事務所) 長岡国道事務所長、富山河川国道事務所長、黒部河川事務所長、
金沢河川国道事務所長、

4. 審議等案件

1) 道路事業の再評価

◆一般国道8号 小松バイパス (金沢河川国道事務所) [重点審議]

2) 道路事業の再評価

◆一般国道17号 六日町バイパス (長岡国道事務所) [重点審議]

3) 河川(環境)事業の再評価

◆黒部川総合水系環境整備事業 (黒部河川事務所) [一括審議]

4) 道路事業の再評価

◆一般国道8号 柏崎バイパス (長岡国道事務所) [一括審議]

◆一般国道159号 金沢東部環状道路 (金沢河川国道事務所) [一括審議]

5) 道路事業の事後評価

◆一般国道8号 富山高岡バイパス (富山河川国道事務所) [事後評価]

5. 審 議

1) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆一般国道8号小松バイパス (金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・残事業のB/Cが3.8という説明がありましたが、前回評価時は残事業B/Cが7.9とかなり高かったのですが、今回改めて評価して下がってしまった理由としては何があるのでしょうか。工事費が増加したなどがあるのでしょうか。

(整備局)

- ・残事業B/Cは、便益が減少する一方で費用が増加しているため、B/Cが下がっているのですが、事業の進捗によって残事業区間が短くなり、それにより便益が少なくなっています。また、事業期間の延長や工事費の増加があり、これにより前回評価時より残事業B/Cが下がっています。

(委員)

- ・もう1点、新しい工事基準による見直しという3ページ目のご説明なのですが、新しい指標で見直したところ、残事業区間で性能が不十分であったというご説明でしたが、これは既に工事した箇所については新しい基準への適合は大丈夫だったのでしょうか。

(整備局)

- ・今回のⅡ期線区間は供用前ということで、軽量盛土の活用などで対応しているところではありますが、Ⅰ期線区間については現在供用中なので、順次、耐震強化は図っていく必要があると考えています。

(委員)

- ・それでは、既に工事した箇所でも耐震補強をする必要があるというイメージでしょうか。

(整備局)

- ・順次、対策を進めていこうと考えています。

(委員)

- ・今回、事業費が約25億円の増加ということでしたが、3ページでその内訳として既設橋梁下部工の耐震補強が挙げられていますが、どの工法が1番費用を要するのでしょうか。できれば4つの工法でそれぞれどれぐらいの費用が必要なのか教えていただきたいです。
また、可能であれば、増額の内訳を資料上でもう少し詳細にご説明いただいた方が良かったかと思っておりますので、今後検討していただければと思います。

(整備局)

- ・内訳についてはお時間を頂いて、後ほど回答させていただきます。

(委員)

- ・2ページのところで工事の進め方について、この工事の順番というのはどうやって決めているのでしょうか。交通の流れを円滑にするためには、粟津ICから八幡ICまでを先に工事する方が効果的だと判断されたのでしょうか。

(整備局)

- ・整備効果の高い箇所から順次工事を進めてきたところであります。

(委員)

- ・東山ICは国道416号と交差しているのですが、国道360号の箇所はあまり効果が高くなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・全国植樹祭というイベントがあったため、先行して整備した経緯もあります。

(委員)

- ・残事業区間は両側同時に進めるのでしょうか。

(整備局)

- ・金沢側から進めていきます。

(委員)

- ・今回の小松バイパスについては、投資効果が高いものと考えておまして、この B/C について教えていただきたいのですが、B/C は建設前に評価するものなのでしょうか。建設後も道路補修などを行っていくと思いますが、B/C は建設後も評価していくものなのでしょうか。

(整備局)

- ・完了した事業については 5 年後に事後評価を行い B/C を算定して判定をさせていただいているところであります。

(委員)

- ・対象区間は全て 5 年後に実施していくのでしょうか。

(整備局)

- ・5 年後に評価させていただき、効果が確認できる事業は完了し、再度検証が必要なものは検討を行っていくということを判断させていただいております。

(委員長)

- ・それでは、只今ご議論いただきました一般国道 8 号小松バイパスについてですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

2) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆一般国道 17 号六日町バイパス (長岡国道事務所)

(委員)

- ・対応方針に関わる意見聴取に「コスト縮減に努めて」と記載されており、4 ページに 0.2 億円の縮減ができていることをご報告いただいておりますが、他の事業も含めてコスト縮減に努めていただければと思います。
- ・2 ページで平成 22 年度に完成 4 車線から暫定 2 車線に変更と記載されていますが、暫定と記載されているので、今後は社会需要を見て 4 車線化もふまえて事業を進められるのでしょうか。

(整備局)

- ・平成 22 年度の事業評価監視委員会において、暫定 2 車線で整備することが妥当であるというご意見がありました。そのため、暫定 2 車線で六日町バイパスの整備を進め、その後に社会

情勢等を確認しながら、4車線化の必要が生じた場合に事業化を行うということになります。

(委員)

- ・もう1点、先ほどの質問に関連してなのですが、前回再評価時の残事業B/Cが1.3で、今回の残事業B/Cが2.2となっているのですが、この事業は事業区間の両端が未供用であり交通量が限定的なのでこのようなB/Cになっているのでしょうか。

(整備局)

- ・残工事区間の費用が少なくなっているという点と、これらが完了することで一気に効果が発現することから残事業B/Cが高くなっています。

(委員)

- ・小松バイパスでの質問と共通するところですが、用地取得との関係もあるかとは思いますが、事業区間のどちらか片方向から事業を進めていくことはできなかったのでしょうか。

(整備局)

- ・六日町バイパスでは、湯沢側でJR上越線を高架する必要があるため、長岡側でほくほく線を高架する必要があったため、より早く効果を発現するために中央側の区間から工事を進めているところであります。

(委員)

- ・承知いたしました。いずれにせよ、地域にとっては必要な道路だと考えております。

(委員)

- ・3ページに、詳細設計に際し地質調査を追加とありますが、予備設計の際には地質調査は実施されないのでしょうか。

(整備局)

- ・予備設計の段階でも橋梁形式を検討する際に地質調査を実施しています。しかし、その段階では地質調査の地点数が少なく、詳細な検討を行う際に地質調査を追加するのですが、その中で圧密沈下への対策が必要であるということが判明したところであります。

(委員)

- ・了解いたしました。いずれにせよ、この道路は必要な道路であると思っております。

(委員)

- ・4ページの埋蔵文化財の追加調査についてお尋ねいたします。今回の増額の1/4にあたる11億円の増加になりますが、このような調査の重要性については認識しているところではあります。費用の高さにも驚いているところでもあります。外部の調査機関に委託するかと思うのですが、調査費用の精査については実施されているのでしょうか。また、試掘調査の結果で本調査を実施する判断の基準があるか、お聞かせ願えないでしょうか。

(整備局)

- ・埋蔵文化財の調査は新潟県教育委員会に委託しており、調査費用として提示いただいている発掘等に必要なる人数や労務単価などをチェックさせていただいております。

(委員)

- ・試掘は国の事業ではないのでしょうか。

(整備局)

- ・新潟県教育委員会の実施になります。

(委員)

- ・分かりました。先ほどコスト縮減のお話がありましたが、こういったところもきちんと精査をされていることを確認させていただきました。

(整備局)

- ・試掘調査から本調査に移行する基準ですが、新潟県教育委員会より代表ポイントなどで試掘していただき、住居跡や土器片などが発掘されるようであれば、本調査の必要があると判断させていただいております。

(委員)

- ・4ページの盛土材の土質改良の追加についてですが、現地の仮置土と記載があります。これは近隣で発生した土を置いているかと思いますが、近隣で発生しているため土質なども類似しているため適合するのではないかという推定の下で使用しているのでしょうか。

(整備局)

- ・六日町バイパスと隣接して、八箇峠道路という事業を実施しております。この事業は切土が主体となる事業となります。この事業で発生した土砂を六日町バイパスに仮置きをさせていただいております。そのような中で実際に使用するため性状を確認したところ、土質改良の必要性が判明したところであります。

(委員)

- ・通常、近隣の土砂であれば適合することが多いのでしょうか。

(整備局)

- ・これはケースバイケースになるかと思いますが、六日町バイパスに隣接する八箇峠道路で発生する土砂については土質があまり良くなかったということになります。

(委員)

- ・性状が適合するかは事前に確認することはできなかつたのでしょうか。

(整備局)

- ・ある程度は可能かもしれませんが、今回は土質改良が必要であったというところまでは判断することができなかったということになります。

(委員長)

- ・ありがとうございます。現在多様な状況があるかとは思いますが、ご審議いただいた内容に基づきまして、一般国道17号六日町バイパスについてですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

3) 河川(環境)事業の再評価 <一括審議>

◆黒部川総合水系環境整備事業(黒部河川事務所)

(委員)

- ・2ページに砂州の切り下げとあり、これとは別にブロック投入などがありますが、黒部川ではどちらの方が効果がありそうですか。

(整備局)

- ・どちらかというよりは、魚は深いところでも生息したり浅いところでも生息したりするため、それぞれがバランス良く整備することが重要であり、有識者の意見を伺いながら両方を合わせて整備を進めています。

(委員)

- ・砂州を切り下げたり、ブロックを投入したりすると、流下流量が変化するかと思いますが、計画との整合を図ることは難しいものなののでしょうか。

(整備局)

- ・砂州を切り下げた部分は、深い部分を埋め戻したり、土砂を撤去したりするため、洪水流量に対する影響はないように検討しながら進めております。

(委員)

- ・承知いたしました。

(委員)

- ・関係する地方公共団体等の意見とありますが、これは富山県知事からの意見でしょうか。

(整備局)

- ・富山県知事に伺っており、このような意見をいただいております。

(委員)

- ・自然再生事業であるため、他の地域や自然再生に関わる団体や組織に対しても意見を伺ったほうが良いかと思うのですが、いかがでしょうか。

(整備局)

- ・富山県に生活環境文化部という部署もありますし、黒部河川事務所は黒部川の内水面漁協にも定期的にお話を伺いながら、魚にやさしい川づくり検討委員会を実施しております。このように富山県知事だけではなく、関係者へのご意見を伺いながら整備を進めているところでもあります。先日も内水面漁協と会合を設けておりますし、事業の進捗についても定期的に報告をさせていただいているところでもあります。

(委員)

- ・5 ページに水系全体事業ということで、自然再生事業と水環境改善事業が区分されていますが、流域治水という話もあるため、これらの他に水系全体での治水事業があるという位置付けになるのでしょうか。治水事業とここに記載されている水系全体事業の関連や連携というものはあるのでしょうか。

(整備局)

- ・こちらに記載されている水系全体事業は、水系全体の環境事業という観点のみで記載させていただいております。その他、黒部川におきましては河川改修事業や宇奈月ダムといった事業が実施されておりますが、現時点においてはそれぞれの事業で費用対効果分析を行いながら妥当性等について確認をおこなっているところでもあります。流域治水に関して、現時点の国土交通省の事業評価実施要領が、それぞれの事業単位で実施するということになっておりますので、そのような評価は実施していないということになります。

(委員長)

- ・ありがとうございました。ご審議いただいた内容に基づきまして、黒部川総合水系環境整備事業についてですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

4) 道路事業の再評価 <一括審議>

- ◆一般国道8号 柏崎バイパス(長岡国道事務所)
- ◆一般国道159号 金沢東部環状道路(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・事業費の見直しがありましたが、両事業ともトンネル工事が最も工事費を要しているのでしょうか。

(整備局)

- ・その通りでございます。特に金沢東部環状道路はトンネルが10本あり、それが大きな要因となっております。

(委員)

- ・難しい工法の中で、少しの工法の変更で大きな工事費になってしまうという点は承知していますが、国土交通省の全体としての予算上限はあるかと思しますので、可能な限りコスト縮減に努めていただきたいと思います。B/C ではかなり効果が高いため引き続きコスト縮減を図っていただきたいと思います。
- ・もう1点ですが、金沢東部環状道路の方で、5年経過した一定期間での再評価というご説明がありました。資料には社会経済情勢の急激な変化という記載がありますが、これはどちらが正しいのでしょうか。

(整備局)

- ・この事業は、5年経過した定期的な再評価となっております。

(委員)

- ・例えば、黒部川総合水系環境整備事業には、再評価後一定期間経過と記載がありますが、金沢東部環状道路には社会経済情勢の急激な変化とあります。

(整備局)

- ・事業費が増加しているためになります。

(委員)

- ・トンネル工事などでは、地質の追加調査などで地盤が緩いため事業費が増加したという例をよく拝見するので、地盤は緩いものという前提で事前段階において調査方法の変更や工法検討を行えないものなのでしょうか。

(整備局)

- ・実際に掘削してみないと土の性質が分からないという実態があり、今回の場合は湧水が多かったということもありまして、事前の調査は実施しているものの、やはり掘削してみないと分からない部分もあります。ご意見いただいたとおり綿密に調査を行っていきたいとは考えておりますが、このような事情もあるという点をご理解いただければと思います。

(委員)

- ・分かりました。ありがとうございました。

(委員長)

- ・先ほどありました仮置土などであれば、実際に露出しているため調査することは可能であるとは思いますが、トンネルのような場合であると、何本かは試料採取を行うとしても、やはり実際に掘削していかないとどうなっているか判らないものだと思います。この辺りは限界があるものだと思います。

(委員)

- ・ 柏崎バイパスの用地費・補償費として残事業費で 19 億円とありますが、どのような内容が残っているのか教えていただきたいです。

(整備局)

- ・ 柏崎市茨目から東原町の一部で用地未買収箇所があるほか、柏崎市山本から長崎の現道拡幅区間でも用地未買収箇所があるので、これらを用地費として計上させていただいております。

(委員)

- ・ 用地費・補償費は、当初の事業費として計上されている金額が残ってしまう場合もあるのでしょうか。

(整備局)

- ・ 全て執行することを想定していますが、一部で残る可能性もあります。

(委員)

- ・ 両事業に共通しているのですが、今回は一括審議ということで資料も簡潔に記載されているのですが、事業費の増加が 3.6%で 30 億円、1.6%で 20 億円となっており、市民感覚としては 30 億円や 20 億円は大きな金額と感じられるので、可能であれば資料中で事業費の見直しについてもう少し丁寧に内訳を記載しても良いのではないかと思います。必要な事業であるということは承知していますが、金額が大きいというのは率直な感想なので意見として挙げさせていただきます。

(整備局)

- ・ 説明時間が限られておりますので、増額の代表事例だけを記載しているのですが、細かい他の部分もありますので、次回からはもう少し詳しく掲載するようにいたします。

(委員)

- ・ せっかく必要な事業として頑張っておられ、重要な箇所では事業費を要することは当然かと思っておりますので、もう少し区分して記載していただけるとありがたいと思います。

(委員長)

- ・ 事業費が大きいと、増額率が小さくても金額的には決して少なくはないというケースはあるかと思っております。この取り扱いについてはここだけの話ではないのですが、資料の記載方法に対する工夫などをご検討いただければと思います。
- ・ それでは、只今 2 件まとめてご審議いただきました、一般国道 8 号柏崎バイパスと一般国道 159 号金沢東部環状道路についてですが、当委員会といたしまして今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方、そして評価手法の見直しについて、特段必要はないということで、原案通り事業継続が妥当ということで判断したいと思いますが、いかがでしょうか。(出席委員了承)

5) 道路事業の事後評価

◆一般国道8号 富山高岡バイパス（富山河川国道事務所）

（委員）

- ・今回の事後評価では富山高岡バイパスが評価対象となっているのですが、その中で下田立体・坂東立体を評価されているような印象を受けるのですが、算定された B/C はバイパス全体になるのでしょうか。

（整備局）

- ・バイパス全体の B/C になります。

（委員）

- ・承知いたしました。区間延長が 24.8km で長いため評価するのが大変だと思っていたのですが、例えば下田立体・坂東立体など局所的な箇所のみで評価すると、効果は大きくなるのでしょうか。

（整備局）

- ・局所的な箇所のみで B/C を算出していないためわかりませんが、資料中では下田立体・坂東立体の効果などを説明させていただきました。

（委員）

- ・局所的に評価すれば更に効果が高く評価できるかと思います。全体的には高い効果が確認できているので、事業を実施した甲斐があったと思います。

（委員長）

- ・只今ご審議いただいた国道8号富山高岡バイパスについてですが、当委員会といたしまして、投資効果が確認されておりますので、今後の事業評価、改善措置について必要はないということで、原案通り今後の対応は不要と判断したいと思いますが、いかがでしょうか。（出席委員了承）

6) 委員長総括

（委員長）

- ・それでは本日の審議結果を確認させていただきます。本委員会としては再評価の審議が5件で全て原案どおり事業継続が妥当ということ、事後評価が1件で原案どおり今後の対応なしということで、このような結論でよろしかったでしょうか。（出席委員了承）