

令和3年度 第3回 北陸地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：令和3年11月2日（火）14：00～16：30

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室（会議室と各委員をWebで接続して開催）

3. 出席者：委員）阿部委員長、犬飼委員、菊野委員、北川委員、高原委員、林委員、龍委員
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、河川調査官、地域河川調整官、河川計画課長、道路計画課長
事務所）金沢河川国道事務所長、富山河川国道事務所、羽越河川国道事務所、高田河川国道事務所長、湯沢砂防事務所長

4. 審議等案件

1) 海岸事業の再評価

◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業（金沢河川国道事務所）〔重点審議〕

2) 道路事業の再評価

◆国道41号 大沢野富山南道路（富山河川国道事務所）〔重点審議〕

3) 道路事業の再評価

◆国道113号 鷹ノ巣道路（羽越河川国道事務所）〔重点審議〕

4) 道路事業の再評価

◆国道253号 上越三和道路（高田河川国道事務所）〔重点審議〕

5) 道路事業の再評価

◆国道8号 加賀拡幅（金沢河川国道事務所）〔一括審議〕

6) 地すべり対策事業の事後評価

◆芋川地区直轄地すべり対策事業（湯沢砂防事務所）

5. 審 議

1) 海岸事業の再評価 <重点審議>

◆石川海岸直轄海岸保全施設整備事業（金沢河川国道事務所）

（委員）

・小松工区における人工リーフの事業費増について、離岸堤にしていない理由があると思います。離岸堤と含めても人工リーフを作った方が経済効果が良いということで、人工リーフの方で整備を進めていく考えなのでしょうか。

それと、将来的には海岸の対策が済み、侵食が収まった時に県にお返しすると思います。そ

の際、3工区まとめてお返しするように考えているのか、どのように移管していくのか、お考えがあれば教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

(整備局)

・離岸堤の場合は水面上に突出するような構造物になり、人工リーフの方が水没する構造物のため、景観性に優れます。今回はそれぞれ検討して、そういった優位性を持って人工リーフを整備しているところです。

また、移管に関しては整備が終われば移管すると思っております。今後、3工区の移管する準備・手続きはしていかないといけないと思っておりますが、県との調整もございましたので引き続き調整を行っていきたいと思っております。

(委員)

・ありがとうございます。

(委員)

・県の方からコストの縮減や自然環境・海岸利用にも十分配慮の上という意見がございます。この中の自然環境という点について、この工事によって何らかの影響は無かったのでしょうか。

(整備局)

・国定公園を含んでいるという事もあり、自然環境を注意されたと思っておりますが、大きな自然環境の変化についてはご指摘を受けていることは無いです。

(委員)

・わかりました。ありがとうございます。

(委員)

・主に小松工区の養浜と新型人工リーフになったことによる増額という事ですが、砂浜ではなくなくなって、礫を置かなければ持っていかれるという事で大きな径の養浜になったと思います。そこまでするなら元々の景観は失われてしまうので自然への配慮や、あまり必要ないのであれば消波ブロックを置いてしまった方が良かったのではないかなど、その辺の検討はどういう理由でこれになったのか。元々供給が絶たれてしまっているのが海岸に砂を集めてしまうと沖合の方で減ってしまったりしないのか。汀線だけでなく沖合の方の海底地形の変化は捉えられてないのか。漁業などに影響しないのでしょうか。

(整備局)

・沖合の変化は特に無いという状況です。

砂浜を活かすという事で養浜、新型人工リーフで波を減衰させることを考えています。荒い砂を置けば細かい砂も着いてくるという事で、細かい砂だけだと定着しないため、礫材で養

浜という形にしております。後は経過を見ていきたいと思っています。

(委員)

- ・そうするとこれからも砂を養浜で入れるお金がかかるということですか。

(整備局)

- ・いいえ、この状態でまず礫で養浜する形です。砂は自然に着いてくるのを期待しています。

(委員)

- ・図 3-4 を見るといくらかは減ってきているのでどこかの段階で養浜しなければいけないのでしょうか。

(整備局)

- ・まずは定着して、そうすると前浜が延びていきますので、定着することが大事だと思っています。

(委員)

- ・はい、わかりました。

(委員長)

- ・それではただいまご審議いただきました、石川海岸直轄海岸保全設備整備事業につきまして当委員会としましては、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、必要はなしということで、原案通り事業継続が妥当ということでよろしいでしょうか。(出席委員了承)

2) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道41号 大沢野富山南道路(富山河川国道事務所)

(委員)

- ・工事期間が4年延びるけど増額はないということですが、用地買収や地籍調査に手間がかかるという事でそちらに出費がかかるのではないのでしょうか。そちらは全体事業で考えると大した額ではないということでしょうか。
4年間工期が伸びるという事は、経済的な損失を4年間分被るということではないですか。

(整備局)

- ・全体事業費に対する大きな影響は無いと考えていただいて結構です。
開通が4年間延期する件に関しましても、評価期間をずらしているので再評価の費用対効果分析の考え方の中では、反映出来る部分は反映しております。

(委員)

- ・承知しました。ありがとうございました。

(委員)

- ・4年間延長になるという事ですが、その後、更に延びないようにするための対策や期間短縮のための工夫であるとか、そういった対応を検討されているかお聞かせください。

(整備局)

- ・ご指摘のように非常に大事な事でありますので、早期に事業が完成するよう、工程管理をしっかりしていく、あるいはプロジェクトチームなどを作り、事業の進捗管理をしていくという取組を引き続き行っていきたいと思っております。

(委員)

- ・ありがとうございました。北陸新幹線の敦賀延伸が1年遅れるという事で、地元でも大きな反響がありましたので、期間の延長に関しましても考慮いただければと思います。

(委員長)

- ・ありがとうございました。他にございますか。

(委員)

- ・用地買収は事業化してから決めるのでしょうか。事業化する前に用地買収の補償を確認することは難しいのでしょうか。

(整備局)

- ・事業化してから用地取得に入る手順です。事業化後に地質調査や、測量を行い、それらの条件を勘案し、道路構造について設計することで、どれだけの用地買収が必要かを検討しています。それと並行して用地を取得する範囲が決まった段階で、用地調査に入るので、事業化する前に用地取得するという事は物理的にできないということです。

(委員)

- ・4年以内で用地取得はクリアできるという根拠はあるのですか。また延びるのではないかと心配です。

(整備局)

- ・地籍調査に相当する作業に4年かかることを見込んでおります。

(委員)

- ・ありがとうございました。以上です。

(委員)

- ・国道 41 号は歩行者のスペースを確保できないと記載されていますが、新しい道路に歩道は存在するのでしょうか。

(整備局)

- ・バイパスとなる大沢野富山南道路には歩道はありません。歩行者は現道を通っていただく計画としています。

(委員)

- ・わかりました。

(委員長)

- ・以上の審議についてまとめたいと思います。国道 41 号大沢野富山南道路につきまして、本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、評価手法の見直しの必要なしとして、原案の通り事業継続が妥当ということによろしいでしょうか。(出席委員了承)

3) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 113 号 鷹ノ巣道路 (羽越河川国道事務所)

(委員)

- ・工法が変わって安全面の確保が必要で、金額が増額というのは仕方がないと思います。事業期間が延びるといのは送り出し工法だけでプラス 3 年かかるものなのですか。それとも他の業務も含めて 3 年延長をお考えなののでしょうか。

(整備局)

- ・直接ご説明したのは送り出し工法による増加ということで、ここが主たる内容です。協議に要した時間、事業の工程の見直し、工法の見直しによる検討の期間を踏まえて約 3 年とご理解いただければと思います。

(委員)

- ・わかりました。ありがとうございました。

(委員)

- ・工法の見直し・耐震設備の追加についてお伺い致します。
JR との協議によって工法の変更をすることになったという事ですが、どなたか客観的に第三

者の立場で専門家の方からも妥当性についてご意見は伺ったのでしょうか。

(整備局)

- ・正式な第三者委員会を立ち上げてまでは行っておりませんが、協議の結果が妥当か否かは技術面、過去の協議の事例、実際の JR の上部工架設工事の事例、そういったものを全て参考にしながらこのような見直しに至っております。

(委員)

- ・わかりました。ありがとうございます。

(委員)

- ・最初の調査でなぜうまく分らなかったのか。というのと、10%以上のコスト増という時にはこの工法が一番良いという資料を今後は付けていただけないかというお願いです。こういう調査の時の失敗は、コンサルへのペナルティは無いのかお伺いしたい。

(整備局)

- ・地質の状況の調査については、我々も可能な限り行っております。今回、ヤードの地質調査の工法の検討をした際に、岩の掘削を行えると判断しました。しかし、最終的に JR との協議で、現在の工法が適切であるという結果に至りました。
- ・2 点目でございますが、この工法が最も適切か否か比較表の資料を付けた方が良いのではという事ですが、今後の検討事項として考えていきたいと思えます。

(委員)

- ・わかりました。今の話だとコンサルタントが悪いわけではなくて役所と JR の協議が十分ではなかったということで、調査自体はしっかり出来ていたという事ですね。とういのも北陸地方整備局全体に言いたいのですが、工費が大きくなった時に「しっかりやりました」という報告だけではなく、比較を出してこれが最適であるということを出していただかないと評価のしようがないので、ぜひよろしくお願い致します。

(委員長)

- ・私の方からも確認ですが、JR との近接工事等においては、様々な場面で同じような状況が散見されるのですが、最終的にこういう風に至る過程の前に、例えばこういう工法で行きましようとか両者間で協議がなされる場面はあるのでしょうか。

(整備局)

- ・私が把握している範囲で申し上げますと、事業の計画・内容・時期というものは概ねの調整の機会があります。しかし、具体的な工法や内容については詳細が決まってからの協議になっているのが実態です。詳細な協議の段階でこのような工法の見直しが生じるケースが一般的に多いということは個人的に感じております。

(委員長)

・わかりました。そうすると詳細な所に入ってから議論をするしかないということですのでどうしてもこのような状況になるってことですね。承知しました。

それではご審議いただきました、国道 113 号鷹ノ巣道路についてですが、当委員会といたしましては今後の事業評価、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ということで、原案通り事業継続が妥当ということによろしいでしょうか。(出席委員了承)

4) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 253 号 上越三和道路(高田河川国道事務所)

(委員)

・B/C の計算をされていますが、この事業区間の寺 IC から三和 IC までの区間の B/C の数値を出されているのでしょうか。

(整備局)

・その通りでございます。7 km の区間の B/C ということで算出しております。

(委員)

・承知しました。そうすると将来的にはバイパスが延長して十日町まで繋がる、さらには六日町まで繋がると考えた場合の経済効果はお考えですか。

また、側方移動の判定について、軽量盛土にした場合の判定値はどれぐらいの数値になっているか教えて頂ければと思います。

(整備局)

・まず 1 点目ですが、この道路につきましては、上越市と南魚沼市を結ぶ道路で延長約 60 km あります。今回の B/C の算出については当該事業、上越三和道路のみの効果という事で B/C を算出しておりますが、今後は上沼道として区間が延伸していけば十日町方面あるいは東京方面へのアクセスも向上することで更なる効果が期待されるというものでございます。

・2 点目の軽量盛土へ見直した時の判定値につきましては、1.2 を超えていなければ対策しなければならぬ決まりがありまして、対策後は全て 1.2 を超えるというところまでは確認しております。

(委員)

・承知しました。現段階では全体 B/C は 1.0 を超えていないのですが、長期的に見ると効果があるという事が確認できたと思います。ありがとうございます。

(委員)

・側方移動の件ですが、いつの時点で駄目だと分かったのでしょうか。

粘性土があれば、鉍石の固いものでなければN値は2か3位かと思いますが元々柔らかいっていうのを十分に分かっていたのではないですか。

深層混合処理で改良したとしたらどの程度の土圧になるかを検討して、それでも駄目だったという判定にならないと、せっかく深層混合処理をしようとしていたのにそれでもなおかつ側方移動があると判定した理由はなぜでしょうか。

軽量盛土の道路の長手方向の長さはどうやって決めたのでしょうか。この幅が大きいか短いかで費用が大分変わると思うのですが、今の土圧の計算に直接、長さは関係ないのでこれはどうやって決められたのでしょうか。

(整備局)

・1点目の質問の側方移動対策が必要であることがいつの時点で分かったかですが、事業着手前の土質調査の時点で全線にわたって軟弱地盤であるという事は、ある程度把握しておりました。その時点で橋梁の側方移動対策が必要ではないかという推定まではできておりました。ただ、側方移動対策が必要か否かの最終的な判定につきましては、橋台の寸法や杭の長さ、橋台の位置の土質調査結果が必要という事で、調査につきましては詳細設計実施後ということで、今回、12橋梁で対策が必要というのが、全ての詳細設計実施後に把握できたという事で、今回増額の対象に挙げさせていただいています。

2点目の質問の深層混合処理につきましては、対策として当初は間隔を3から4mで計算していたが、側方移動対策が必要ということで、深層混合処理をどの程度、密にやれば良いかを算出しまして、接円改良で、改良体が密に連続して並ぶ程度の改良が必要ということが分かり、その工法と軽量盛土の工法を比較し、軽量盛土の方が安価であったため、採用しました。

3点目の質問の軽量盛土の道路の長手方向の寸法をどのようにして決めたかについては、計算式を用いて、橋台の杭の基礎地盤から道路方向に45度の線を引き、その範囲の地表面までが、軽量盛土材に置き換えることが決まっています。この考えに基づいて、道路の長手方向の寸法を算出しています。

(委員)

・今後、その工法の比較をぜひ出していただけたらと思います。

(委員)

・今回の事業評価の対象が寺ICから三和ICまでで全線開通していない状態で効果が発現しないというのは分かるのですが、寺ICから安塚ICまで全線開通した時にどの程度、現道の国道253号から車が流れてくるのかというイメージが湧きづらい印象です。

P10の資料では、十日町からこの道路を通して上越に入ってくる車がどの程度の規模で入ってくるのかが分からないため、もう少し具体的に示していただきたい。それがこの道路を造る意味になると思います。

例えば、トラック輸送で六日町や十日町方面から上越に向かう需要がどれくらいあるのかということや、東京方面から来る観光バスの需要などの話は無いのでしょうか。

(整備局)

- ・手元に資料がないのですが、今のご指摘通り具体的なイメージが湧くように、今後は十日町方面あるいは東京方面から上越方面への流れが、どの程度見込めるか分かりやすいよう整理させていただきたいと思います。

(委員)

- ・よろしくお願ひ致します。

(委員長)

- ・それでは、只今ご審議していただいた国道 253 号上越三和道路についてですが、当委員会といたしましては今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要はないということで、原案の通り事業継続妥当ということですのでよろしいでしょうか。(出席委員了承)

5) 道路事業の再評価 <一括審議>

◆国道 8 号 加賀拡幅(金沢河川国道事務所)

(委員)

- ・拡幅なのでその前の地盤調査結果があったと思いますが、路床盛土に対して転圧するのではなくて、現地盤をそのまま路床として使うという考え方で大丈夫でしょうか。もしそうであれば拡幅なので調査は行われていたはずで、分からなかった原因は何でしょうか。サウンディング調査はあまり精度が高くないと思うので動的コーンなどが良いのではないのでしょうか。一般的にはこのようなもので行われるのでしょうか。

(整備局)

- ・全体的な回答になりますが、詳細設計時にボーリング調査やサウンディング調査をしております。ただし、施工時に追加で行っているものがあります。その結果、対策が必要となったということです。ご指摘の通り、サウンディングだけでは十分ではないということで室内 CBR 試験も行っております。その結果、路床改良が必要となったという事でありませう。

(委員)

- ・現地発生土を路床に置き換えるのであれば締め固めをすると思うので、その後の特性がどうかによるのではないのでしょうか。それをしても CBR 試験の結果が低かったという事でしょうか。締め固めても低かったのか、そのまま使おうと思ったら柔らかかったのかを教えてください。

(整備局)

- ・現地地盤を使おうとしたら支持力が取れなかったといったところです。

(委員長)

- ・私の方からも確認ですが、今の委員からの質問の最初の方で、拡幅なので元々の道路があつて、その工事の時のデータがあつたのではないかというお話があつたと思うのですが、それはどうなのでしょう。

(整備局)

- ・拡幅を海側と山側にしておりまして、元々あつた路線を切り回している状況でして、拡幅事業として行っている区間において、用地取得が済んでいなかったり、埋蔵文化財調査があつたので詳細な調査ができなかったことから、データがありませんでした。そのため、追加調査をして改めて分かつたというところです。

(委員)

- ・山側と海側の少ししか離れていないところで粘土のN値が大幅に違つたってことですか。2車線、3車線で大幅に違つたということですか。そうではなかったら今の現道も既に路床が支持力不足のまま使っていることになりませんか。

(整備局)

- ・N値については、その通りです。
現道につきましてもひび割れとか確認しておりまして、おっしゃる通り修繕しながら直しているという状況です。

(委員)

- ・路床の支持力不足ならそちらも根本的に直さないと駄目ではないですか。

(整備局)

- ・今の路線を切り回しながら施工しておりまして、その箇所に関しては改修済みです。

(委員)

- ・路線自体が重要な路線なのでしっかり維持できるようぜひよろしくお願いします。

(整備局)

- ・ありがとうございます。

(委員)

- ・残事業のB/Cが8.0くらいあります。これは拡幅の工事が全部終わることによってそれだけの効果が出るという考え方から言うと、走行時間の短縮でこれだけ効果が出るものなのでしょうか。

(整備局)

- ・走行時間の短縮が大きいと思います。あとは事故の減少などもあり、その点が便益に反映されているところです。

(委員)

- ・承知しました。非常に重要な工事だと思います。ありがとうございます。

(委員長)

- ・それでは只今ご審議していただいた国道8号加賀拡幅につきまして、当委員会といたしましては今後の事業評価、改善措置、計画・調査のあり方や評価手法の見直しの必要はないということで、原案の通り事業継続妥当ということによろしいでしょうか。(出席委員了承)

6) 地すべり対策事業の事後評価

◆芋川地区直轄地すべり対策事業(湯沢砂防事務局所長)

(委員)

- ・P9の芋川地区の事業実施による環境変化について、ここが具体的にどのような対策が実施されたのか分かりません。どのような対策が行われた効果で植生に覆われたということなのでしょう。

(整備局)

- ・資料にある檜木地区におきましては、植生工を実施しており、人為的に植生を回復させる対策を実施しています。
- ・また、資料にある事業箇所範囲には、自然に植生回復した所もあります。

(委員)

- ・ここは植生工法を行ったということですか。地すべり対策事業によりというのは植生工法も含まれるということでしょうか。

(整備局)

- ・地すべり対策そのものの必要性として、斜面に手を加えるわけですが、斜面表面の侵食対策を目的に実施しています。

(委員)

- ・わかりました。

(委員長)

- ・それではご審議していただいた案件をまとめたいと思います。芋川地区直轄地すべり対策事業につきまして、当委員会といたしましては投資効果が確認されており、今後の事業評価、改善措置の必要はないということで、原案の通り今後の対応はなしということによろしいで

しょうか。(出席委員了承)

7) 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。本委員会といたしまして再評価の審議 5 事業全て原案通り事業継続妥当と、事後評価審議 1 事業につきましては原案のとおり今後の対応は必要ないということでご異議はございませんか。(出席委員了承)

－ 以 上 －