

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 21 年度第 4 回）
議事録

河川事業

重点審議内容の選定

西谷委員

河川事業の重点審議事業については、対象事業が 2 件しかないが、いずれも砂防と環境事業ということでそれぞれ重点審議に準ずると考えられる。

利根川水系の直轄砂防事業については、川沿いの山地に一部脆弱な地盤があって土砂崩れの可能性があるということで砂防事業が行われているが、その再評価となる。

また、多摩川の環境整備事業については、先進的な地域ではあるが幾つか堰の改修など新しい事態が発生しており、その再評価となる。

森地委員長

砂防事業については、昨年秋に立山の砂防の現場を見に行く機会があったが、かつて大災害があったところを営々と続けなければいけない。砂防事業はそういうもので、1 つ 1 つのプロジェクトと違って、日本に住んでいる以上はずっとやり続けざるを得ない。

そういう意味で、こういう評価になじむかどうかも含めて議論願いたい。

河川環境事業については、従来の治水として行っていた堤防を築きコンクリートで固めるという手法がよかったのかという反省が日本だけでなくあって、川の環境をよくしていいこういう事業であり、いわゆるどこかのバイパスをつくるのとは違う事業であるので、そんな観点から御議論賜りたい。

質疑応答

中条委員

多摩川の環境整備事業についてだが、「資料 1 - 3 - 」の 15 ページにあるアンケート調査は、水がきれいになって魚が行き来する、河川敷に下りることができることに対して幾ら支払うつもりがあるかという質問で、一方同資料 2 ページのところは水環境整備で、下水処理水の河川への影響低減が実施されることにより多摩川の水がさらによくなることに対して幾ら支払うつもりがあるかという質問だが、それを被験者が別々に見て、別々に回答する質問だと理解していいか。

事務局

事業のメニューが下水処理水のなじみ放流のための施設と、純粋な自然環境のための施設であり、事業の性質が全く異なる。

中条委員

アンケートを受けた人は事業の性質を識別しているのか。別々に聞く際は、違う人に聞いているのか。ダブルカウントになってないか。

事務局

下水処理水に関する水環境事業については、以前はこういう状況になっていたが、今は八王子の下水処理センターから出る処理水については、なじみ放流をすることでEPT指数で多摩川の健全度、昆虫などの生息状況はこうなっていると見せて、これに対して幾ら払っていただけるかという聞き方をしている。

一方、利用促進事業については、坂路をつくって川に近づきやすくする、ワンドをつくって教育の一環として子供が遊べる水辺の学校等を整備するものということで聞いており、被験者については別々の内容を聞いているものと考えている。

中条委員

アンケートをされた人がそこをきちんとわかっているのか。

事務局

それぞれの事業の写真や図などを見せながら説明をした上でアンケートを行っており、別々の内容と認識していただけるのではないかと考えている。

西谷委員

2つのアンケートは同じ人が答えているか。地域が違うので、違う地域の違う人が答えているのではないか。

事務局

アンケートは、それぞれの受益の範囲の区域で調査を行っている。水環境事業については、なじみ放流の受益範囲で行っており、一方の利用促進事業については、下流の川崎方面を中心に行っており、別々の人に対して調査を行っている。

森地委員長

答える人が、川がきれいになることについて答えているのか、それぞれの事業について答えているのか。事業についてなら別個だが、川がきれいになるというならダブルカウントではないか。

事務局

川をきれいにするという大目標は同じだが、そのツールとして下水処理水なじみ放流であるのか、利用促進の事業であるのか、おのこの施設を被験者に見てもらい、幾ら支払えるかをアンケートしている。

中条委員

被験者は、その区別がわかっているのか。

川がきれいになることに対して自分はどれだけ払ってもいいかは答えられるが、下水処理水の話と水辺の楽校の話は別々に評価できないのではないかと。

こういう調査の限界はあるわけで、少しでも改善していった方がいいと思う。どれぐらいの感覚でアンケートを答えているかという調査も結構あるので、そういった点も参考にしていきたい。

事務局

わかりました。

西谷委員

利根川水系の砂防事業で、下久保ダムの堆砂量は、予想と比較してどれぐらい早いのか、おそいのか。

上流の河道に砂がたまっていてまだ下久保ダムに来ていないのか、それとも崩れると想定している部分が崩れていないのか。

土砂災害は河道にたまっている土砂が流れて下流に及ぼすもので、崩れた土砂等が直接被害を及ぼすというのは少ないと思うが、その観点から神流川の場合はどうなっているのか。

また、多摩川の魚道の調査を毎年行っていると思うが、調査結果を管理者にどのように知らせているのか。

事務局

1点目の下久保ダムの堆砂状況は、見込んでいる計画堆砂量に対して完成後39年時点で80数%の堆砂で、堆砂の進行は非常に早い。これは、当流域が地質的にも地形的にも土砂を生産しやすい特徴を持っていることをあらわしている結果だと思う。

事務局

2点目の魚道調査は、遡上調査を年に1回実施しており、施設管理者との協議会を通じて遡上の様子を伝えている。

岡部委員

利根川水系の砂防事業は、生活や人命に関わる事業で大変重要な事業だと思う。観光産業も多少影響されるので、この部分は間接被害というところで配慮されているということだが、「資料1-2-」の9ページで全体事業における総便益での被害軽減効果が772億円とあるが、観光というか事業所、経営に関わるものはこの中でどのぐらいの被害の軽減効果があるのか。

事務局

観光という業種をくくり出して資産額は算定しておらず、事業所という形で算定している。「資料1-2- 」の2ページの表が費用、便益を算定する際に用いた資産データであり、上段が洪水・土砂流出に伴う洪水被害によるもの、下段が土石流災害によるもので、一般資産額の項目に事業所資産というものがあり、償却の上下トータルだけで約70億円となっている。それと一番右側に総計があり、その比率を見ると事業所資産は約1割ほどとなっている。事業所資産が費用便益の計算にどのように反映されるかについて感度分析は行っていないが、概ね一般資産額と事業所資産の比率はこのようになっており、その一部が観光業ということである。

西谷委員

利根川水系の砂防事業の「資料1-2- 」の4ページにある土砂整備状況で、現況が26.7%整備されているというが、これの目標というのはどこの土砂のことか。河道にたまっているのか、あるいは崩れそうなところを予想しているのか。

事務局

整備の目標としているのは2種類あり、1つは河道の中にたまっているもの、もう1つは山の方で崩壊しそうな箇所を現地調査を行いながら把握しているところで、崩壊の可能性がある箇所の2つの量を記載している。

西谷委員

そうすると、この値もだんだん整備していくと、また変わってくる可能性があると思いませんか。

事務局

例えば大規模な災害が起こって地形の状況が変わる。立山などのように、山体崩壊のようなものが起こって明らかに自然が改変されることがあった場合には、当然整備計画、目標というものが変わってくると認識している。

森地委員長

富山は、3,000m級の高さの山から海まで30km程度であり、勾配では約1/10である。そこではたくさんの方が亡くなった記録がある、とにかく山が両側から崩れて尖った状態で、永久にそういう状況が続く。

おそらく、日本中にそのようなところがたくさんあるが、日本中の砂防全部にものすごい金をつぎ込んで一気にできないので、一体どのぐらいの総額を入れていいかという判断がまず一方にあり、もう一つはどこから先にやればいいのかという重要な議論があり、そのときの費用対効果というのは1つの材料になると思う。

多摩川の環境整備事業の方は、下水道が普及したからBODがよくなっているというが、いつまでもBODだけで評価していいのか。

これは感想だが、ある河川の調査では、BODは四万十川と変わらないという結果だが大腸菌がたくさんいるという状況で、河川の評価を下水道普及率やBODの値でいつまでもやっていていいのかという印象を持つ。

それでは、審議が尽くされたということで河川事業については原案どおり承認することよろしいですか。ありがとうございます。

道路事業

重点審議内容の選定

中条委員

道路事業の審議対象は春日部古河バイパス事業の1件だが、内容には特に問題はないと思う。

森地委員長

春日部古河バイパス事業については、段階的に整備されてきて、6車線の部分と4車線の部分、2車線の部分があり、渋滞や事故の問題が起きている。こういう状況において、どのタイミングで事業を行うのかというのがこういったプロジェクトを見るときのポイントになると思う。

質疑応答

笠委員

資料2-2-の5ページでバイパスの部分で交通事故が多く、死傷事故率が高かったとのことだが、この原因、理由がどういうものであって、拡幅すると減少が期待されるというが、具体的にはどのように結びつくのか。

事務局

同ページの死傷事故率を表したグラフで読み取れる部分というのはバイパスではなく、現道の国道4号に死傷事故率の高い区間が存在しているということです。その要因として、例えば大型車が多いこと、歩道が狭いことなどが現道の死傷事故率が高い原因になっていると予想している。

同6ページに示した部分で、バイパスの大型車混入率が50%台、現道の国道4号が多くても30%台で、大型車は確実にバイパスの方を走っている。現在はバイパスが2車線の暫定供用であり、交通容量の関係で完全にバイパスに交通が転換しきれてない。バイパスを拡幅することで容量を確保して現道に残っている大型車を中心とした通過交通がバイパスに転換して事故の減少に寄与すると期待している。

笠委員

大型車による追突事故などが多いのか。

事務局

全国的に大型車の交通量が多いところでは、追突だけでなく歩行者や自転車を巻き込む事故も多くなる傾向にある。

笠委員

バイパスになれば歩行者と分離されるということか。

事務局

バイパスを整備すると、歩道の幅員もしっかりとれる。また、バイパスに大型車が転換することで地域全体としての安全性の向上につながると思う。

西谷委員

現状では、バイパスがバイパスとしての機能を持ってないから転換できないということだが、交通の割合はどうなっているか。

事務局

現在の交通量は、現道の4号で4万台/日程度、バイパスの方は2万台/日強で、4車線に拡幅することでバイパスの容量が倍近くになるので、バイパスの方に転換する余地はあると思う。

森地委員長

どういうタイミングで事業を行っていくのかというのが大変重要だ。

これとは別に、今のように新規事業をストップして、事業が動いているところだけとなった場合、片や予算が削減されたときの反省点としては、今まで戦線が延び過ぎて1個1個早くできないという問題があるので、予算が減ったら均等に減らすのではなく、事業としてやるところとやらないところの選択をしなければいけない。そういうときの指標を考えた場合、費用対効果の今までのやり方は、個別事業についてチェックを行っていたが、もし選択の話をすると、いつ始めた方がいいか、何年で終わった方がいいかというタイミング論をしなければいけない。そのようなことが今のような時代状況だと求められている気がする。

事後評価のときは事業のおくれについて説明をしていただいているが、事業の優先順位や、着手するときの事業評価の方法も、そういう格好に少し重心を移した方がいいのではないかと思う。

中条委員

その議論はこれまでできており、今までのところは事業評価監視委員会では個別の事業について審議する形になっている。どこで行うかは別にして、ある程度優先順位のような議論を事業評価でも行わないと、個別のプロジェクトだけ審議してそれで事業継続という判断をしていいのかと言われることもある。

個々の事業で考えれば問題ないので、我々委員はそこだけしか見ていない。役割はそういう限定がされているが、そこだけで果たして私たちの役割を果たしているのかと疑問に思うので、ぜひそこは検討いただきたい。

菊川局長

現段階で、本省からは供用が近い事業の優先度を高くしていくのだという考えが示されている。こういう事業評価監視委員会でのB / C評価というのは別途もちろん行うが、そこはいろいろな議論があって、どう考えていくのかはこれから整理が必要だと思う。

森地委員長

道路の事業について原案どおり承認することによろしいですか。ありがとうございました。

その他

第5回事業評価監視委員会

開催日時：平成22年2月24日（水） 14：30～17：00（予定）

審議案件：河川事業、道路事業、港湾事業、管繕事業