

平成28年度 福井県公共事業等評価委員会 開催結果 概要

1 日 時 平成28年11月3日(木) 13:15～16:35

2 場 所 福井県庁 中会議室

3 出席者

(1) 委員 10名のうち7名出席

会 長	小嶋 啓介	福井大学大学院工学研究科教授
委 員	奥村 充司	福井工業高等専門学校環境都市工学科准教授
	加茂 詞朗	越前打刃物産地協同組合連合会理事長
	川本 義海	福井大学大学院工学研究科准教授
	境 宏恵	福井県立大学経済学部准教授
	瀬尾 佳彦	敦賀美方農業協同組合常務理事
	高見 和宏	福井商工会議所事務局長

(2) 事務局 (農林水産部) 酒井技幹、鈴木技幹(林業)、坂川参事
(土 木 部) 大槻参与、齊藤技幹(防災・特定事業)、
西出道路建設課長、鰐淵道路保全課長、大作河川課長、
勝木砂防防災課長、山内港湾空港課長
(総 務 部) 松尾財務企画課長、藤原財務企画課参事

4 議事概要

(1) 開会

(2) あいさつ

(3) 再評価対象事業の概要説明、審議

(資料：再評価対象事業一覧表、再評価調書ほか)

【農林水産部評価対象事業】

(会 長) 農林水産部の再評価対象事業について説明を求める。

No.1 林道事業(劔ヶ岳線)

No.2 林道事業(若狭遠敷線)

(事務局からNo.1、No.2の事業内容を説明)

(委 員) 近年、雨の降り方が激しさを増す中、林道を整備する上で心配されることが土砂崩れである。以前にもお願いしたことがあるが、その対策をしっかりとお願いしたい。説明の中で工事中にも法面崩壊等があったとのことであるが、林道を整備する上でどのような対策を行っているのか。

(事 務 局) 林道を整備するに当たっては、現地で発生した木材を利用した法面保護工等コスト縮減を図りながら対策を進めているところである。

(委 員) 幹線林道についてはしっかりとした対策が行われると思うが、作業道についてはどのような対策を行っているのか。

(事務局) 作業道についても現地発生木材を活用して土留め等を行いながら極力災害が起こらないように整備を行っている。

従来は、山を削った土砂を斜面に貼り付けて道を整備していたため、雨で土砂が流されるということが起こっていたが、近年は土砂が流出しないように木材を利用して法面の保護を行ったり、水が集まりにくいように路線を考えている。また、かまぼこ状の路面にすることで、水が分散して一箇所に集中しないように整備を進めている。

(委員) 県内の木材需要について、どこでどのように使われているのか。

(事務局) 平成 27 年度で、16 万 8 千 m³の県産材が生産されている。そのうち、6 万 m³が住宅用、7 万 m³がバイオマス発電やあわら市にできたふくい WOOD バイオマスセンター、1 万 m³がチップとなって製紙会社等、残りが合板である。合板工場は、石川県の七尾市、京都府の舞鶴市にあり、そこへ出荷している。

(会長) 県産材は、全体を均すと 1 m³あたりいくらぐらいで取引されているのか。

(事務局) 約 9,000 円である。

(会長) 本事業は、平成 10 年度に採択されて平成 30 年度に完成予定であるが、本委員会では、完成済みの区間も含めて全体で評価するのか、残っている区間を対象に評価するのかどちらか。

(事務局) 事業内容としては全体を見る。

(会長) 意見として林道整備が災害につながらないようにということがあったので、その対策に努めていただくとして、No. 1、No. 2 は「継続」との評価でよろしいか。

(委員) 異議なし。

【土木部評価対象事業】

(会長) 土木部の再評価対象事業について説明を求める。

No. 3 砂防事業 (永平寺川支川)

No. 4 砂防事業 (田ノ谷川)

No. 5 急傾斜地崩壊対策事業 (下天下地区)

(事務局から No. 3、No. 4、No. 5 の事業内容を説明)

(委員) 費用対効果の便益は、どのような種類のものをどのように評価して、計算しているのか。また、費用は定期的に見直しているということは分かるが、便益についても見直しを行っているのか。

(事務局) 砂防事業や急傾斜事業の費用対効果の計算方法については、国のマニュアルで定められている。費用については、総事業費に維持管理費を含めたものを費用としている。便益については、保全人家の数や土石流が発生した際の道路を迂回する時間的なロス、流出した土砂を撤去する費用などを便益として算出している。

便益の見直しについては、保全人家が事業開始時と比べて減っていれば行すが、

今回の3事業は当初と保全人家の数は変わっていないので、見直しは行っていない。

(会長) 保全人家の定義は何か。

(事務局) 現在、人が住んでいる家で、倉庫とかは除いている。

(委員) 建設発生土の利用は、当初どのような想定をしているのか。

(事務局) 当初は、近傍の工事現場への流用を計画しているが、実際の工事発注時には変更となる場合もある。

(委員) その費用はどのように算出しているのか。

(事務局) 事業費増額をお願いしている永平寺川支川の例でいうと、当初は中部縦貫自動車道の工事への流用を計画しており、その運搬費を計上していた。

(事務局) 残土利用については、他部署の公共事業も含めて残土発生の一元的に集めて有効利用を図るようにしているが、工事の進捗状況によってずれてしまうことがある。

(委員) 先方の受け入れ予定はなく、こちらで想定していたということか。

(事務局) 受け入れ見込みで計画していたが、用地交渉等が遅れたために先方の受け入れ時期と合わなくなってしまった。

(委員) 再評価で重要なのは、途中でどういった理由で変更となり、事業に負荷がかかっているのかということ蓄積していくことだと思う。再評価の結果を新しい事業に活かすということが今後重要で、再評価としての意味を持つと思う。

今回の例でいうと、地質が悪くて追加工事が発生して事業費が増額となっているが、当初の調査でしっかりと費用をかけると後で追加費用がかからなくて済むということもあると思う。例えば、初めにいくつか地質調査を行って、地盤の弱いところを避けて堰堤を計画していれば大きな変更はなく、トータルコストが下がるということもあると思うが、堰堤の位置はどういう基準で決めているのか。

(事務局) 事業採択時は現地踏査等で概略的に堰堤位置を何点か選定して検討しているが、最終的にはボーリング調査を行って、地盤がしっかりしていることを確認して堰堤位置を決定している。費用対効果の点からも何本もボーリング調査をする訳にはいかず、通常、砂防堰堤では真ん中と両袖において調査を行うが、今回はその中間の地盤が悪かった。また、急傾斜地対策においても延長が長いことから調査を行っていないところで地盤が悪いということが後から判明することがある。できる限り効果的な調査を実施していくことが、今後の課題だと考えている。

(委員) 再評価調書の「調査測量設計委託」というのが、事前の調査費にあたるのか。

(事務局) 詳細設計等も含めた費用になる。

(委員) ここにしっかりと費用をかけるというのもひとつの考え方だと思う。

(事務局) 砂防堰堤については、土砂を貯める量が確保できないといけないため、地形的な影響でベストポジションが決まってくるのが通常である。

いろんな事業で地質の変化があるが、例えば、道路だと前後の線形でそこを通らないといけないということでポジションが決まって、その後の地質の状況で対応が変わってくるということがある。

ボーリング調査は多い程良いが、費用のこともあるので最適な本数を見極める必

要がある。これまでのボーリングデータを蓄積しており、想定と違うことがないよう努めてはいるが、想定通りではないこともある。

(会長) 大きな道路などでは、調査をしてから事業計画が決まると思うが、事前の調査がなくていきなり事業化となるのか。どういうシステムになっているのか。

(事務局) バイパスなどの事業が大きい場合は、事前にボーリング調査をすることがあるが、砂防事業の場合、事前は簡易的な地質調査のみで構造を想定し、事業化後にボーリング調査を行っている。

事業採択されると調査費が国庫補助の対象となるが、採択前は県単独費で行う必要がある。県単独費が潤沢ではないという状況を踏まえ、なるべく国庫補助で行っているのが現状である。

(事務局) 砂防堰堤位置の代替案については概略で検討するが、地形の問題で貯められる量と造る幅の関係からある程度位置が決まってくる。一方で、費用対効果が最適な位置を追い切れるかという費用の面からも難しいのが現状である。

砂防事業は、対策が必要な箇所が多くある中で、現地状況から実施が可能なもの、緊急度が高いもの、費用対効果が高いものから順番に実施している。費用対効果がベストな位置を事前の調査で追い切れる訳ではないが、できる限り効果的なデータの蓄積を検討していきたい。

(委員) 公図と測量結果が合わずに地図訂正に2年間要し、完成年度が遅れたということだが、そんなにかかるものなのか。交渉が遅れていくと、また、消費税等で工事費が上がってしまうことになるが、この期間を短縮することはできないのか。

(事務局) 用地の境界に問題があるとなかなかまとまらず、区長さん等に努力してもらっているのが現状である。特に山の公図は、現地と合わないことが多く、納得してもらうのに時間がかかってしまう。また、相続していないことも多く、前の代まで戻ったり、県外まで交渉に行って了解をもらうこともあり、時間がかかってしまう。

(委員) 地権者の交渉は、当初には全く見込みが立たないのか。

(事務局) 事前に公図は確認しているが、実際に現地に入ると地権者が県外に出ていたり時間がかかることもある。

(会長) 事業の進め方について、特に軟弱地盤対策について意見が出たが、総合すると防災上必要な事業であるということになると思う。

(会長) No.3、No.4、No.5は「継続」との評価でよろしいか。

(委員) 異議なし。

No.10 海岸侵食対策事業（敦賀港海岸）

（事務局からNo.10の事業内容を説明）

(会長) 事業期間が延長になっているが、全体事業の費用が28億5千万円から変わっていない。先ほど、人件費が高騰したことにより、事業費がアップした話があったが、この事業でカウントされていないのはどういうことか。

- (事務局) 人件費は当然かかるが、養浜工事の中で人件費の占める割合は非常に小さく、今の事業費の中で吸収できるものと考えており、事業費は変えていない。
- (委員) 砂はどこから購入しているのか。
- (事務局) 松原海岸の砂を調べると井ノ口川の流域の花崗岩系の砂が風化して、川を流れて、沖に出て、波によって松原海岸に流れ着いたことが分かっている。そのため、井ノ口川の上流の花崗岩の山から採取したものをこの現場に合うように粒度調整して使用している。他の砂では色合い等の問題があり、使用するの難しい。
- (委員) 笹の川の浚渫土砂を利用できないのか。
- (事務局) 笹の川の砂を調べると色が異なっており、松原海岸の砂は井ノ口川からの砂ではないかと言われている。
- (委員) 前回のときも井ノ口川上流から砂を持ってくる説明を受けた。笹の川も砂が非常に堆積しているので、浚渫しなければならず、その浚渫砂を利用できればコスト削減になるのではないかと思った。
- (事務局) 先ほども話しがあったように、県全体でどれだけ土砂が出るか、どれだけ土砂が必要かを把握し、その中で処理していくことになる。
- (会長) No.10は「継続」との評価でよろしいか。
- (委員) 異議なし。

No.11 道路改良事業（一般国道476号）

No.12 道路改良事業（主要地方道清水美山線）

（事務局からNo.11、No.12の事業内容を説明）

- (会長) 清水美山線の事業は、平成19年度に事業化されて、平成24年度に事業後5年がたち1回目の再評価を受けている。当初計画の事業費33億円は平成19年度の事業費であり、こういう2回以降の再評価委員会の議案については、1回目どうだったか、今回どうなったかがわかると審議しやすいが、そういう対応はできないのか。
- (事務局) 1回目の再評価を受けた平成24年度のときは、立体交差部で用地交渉が難航していて、詳細設計ができず、事業費が増えることがつかめず事業期間の延伸だけをした。それ以降、詳細設計をJRに委託したことにより、今回、事業期間の延伸と額の増額をお願いしたい。
- (会長) 工事着手年度は平成21年度となっているが、JRを潜る箇所を設計を委託したのが平成27年度で、当初は施工可能な時間が4時間だったのが、2時間になったというのは後になってわかったということか。
- (事務局) 今の事業箇所より南の鯖江美山線の第一新出踏切というところで、JRを潜る工事を行っており、その時は今のような時間制限はなかった。それを参考に今回の全体事業費を想定していた。
- (委員) 労務費について、国道476号の事業のスライの中で、2.57億円の増額とあったが、これは当初予定していた作業の単価の増分の総額ということか、新規の分の労務費

については別に計上しているのか。

(事務局) 事業計画は変わっていないので、従来想定していた労務費の単価の上昇が 2.57 億円ということ。

(委員) 労務費の単価の上昇ということであれば、今回のような平成 34 年度までの長期間の事業の場合、また労務費の単価の変動はリスクとして考えられるのか。

(事務局) 変動のリスクはある。実際に、労務費は平成 24 年度まではデフレ傾向で若干下がっていたが、平成 24 年度から 25 年度にかけての上昇が大きかった。

(委員) ちなみに、もし突発的な要因で労務費が上がるようであれば、また委員会にかけられるのか。

(事務局) はい。

(事務局) JR 交差部は工法が特殊だった。我々としても当初計画から詰めていかなければならないとは思いますが、細かい事業費になると JR の規則に従うということで増えてしまった。

(会長) 設計は JR 西日本がするのか。

(事務局) そういうことに精通したコンサルタントにお願いします。県が発注する場合もあるし、JR に設計から委託する場合もある。

(会長) よく似た工事ということで、鯖江の地盤情報を使ったということであるが、ごく近くなればよく似た地盤条件だろうし、遠くなったら違う地盤条件だというのは当然だと思う。県が他で行っている情報を活用できないか。地盤情報は県民の共有財産であるので、県の中で他課とで横方向で融通、利用し合うシステムを今後考えたほうがよいと思う。

先ほどのトンネルについても当初 15 億円が 21 億円で 4 割ほどアップしている。その理由の一つが想定地盤ということである。事業化しないと直接的な地質調査をしないとの説明であるが、そのあたり工夫ができないか。結局、税金を使っているので、例えば 33 億円が 57 億円になっているが、最初から地質を想定していたら、設計変更などで 57 億円にならないで 50 億円で終わったかもしれないということもあると思う。

(事務局) 地質によって無駄というか手戻りはない。最初から地質が悪いことが分かっていたら今回と同じような対策をとる。ただ、もし予期せず仮設部が弱くて崩れてしまった場合などで、やり直しになると、工事費が増えるが、このケースに当てはめると、細かい調査を最初からしてもこの対策工法は必要。

(会長) 例えば、最初から 57 億円であれば、費用便益比が下がって、採択されないかもしれない。他にもあるかと思うが、かなりいい方の条件で計画を立てて、それが事業化されているイメージがある。

(事務局) このような再評価委員会で審議する場合、事業費が増えるものが多いが、実際には県では他にもトンネル事業を複数進めていて、当初想定より事業費が安くなっている場合もあり、全ての事業において後で事業費が増えるというわけではない。

(会長) 別の案件で、No.9 河内川ダム建設事業においては、昭和 58 年から平成 31 年まで続くものであるが、全体事業費が 415 億円と変わっていない。その事情を教えてください。

きたい。

(事務局) 基本的に設定している全体事業費の変更はない。労務費高騰等によるコスト増もあるが、コスト縮減を行っていることを加味すると、現時点で全体事業費の変更はないものである。

(会長) そういう案件もあるということか。

(委員) 国道は国の負担が6割となっているが、国道は全て国が負担するわけではないのか。県道と変わらないのでは。

(事務局) 国道の中に、8号、27号、161号など国が直接管理する直轄国道というものと、国道305号、国道476号など県が管理する補助国道があり、道路に関する築造、維持管理は都道府県がするという事で国道の一部は県が管理している。また、道路法によると、国道は国が必ず1/2の負担をしなければならない。都道府県道に関しては、補助ができるというものであり、全ての路線で国の補助があるというわけではない。ということで、限られた予算ということもあるので、国道にしる手厚い事業費があるわけでもないで、県の中で改良について優先順位をつけて事業をすすめている。

(事務局) 厳密ではないが、8号、27号などの1桁や2桁の国道は国が責任をもって造って管理する。3桁国道は県が管理していて、元々は違いがあるが、現実的には県道と同じようになっている。

(委員) JRに関する費用について、県では手がつけれない、お任せするしかないというように、変な言い方をするといい値のように聞こえてしまう。それが妥当なのかどうか、細かいところまではさすがにわからないかもしれないが、県内にはないかもしれないが、県外でもJRはどこでも走っているわけで、同じような案件があるとおもうので、それに比して妥当なのかどうかの確認はしているのか。

(事務局) 誤解を招くような言い方だったかもしれないが、JRからはこういうことでお金が必要であるという説明を受けて、県は確認をしている。

(委員) なかなか大きい額なので、確認は必要であると思う。

(事務局) 実際に施工して、どれだけ出来高があるか、その費用の支払いに関しても土木事務所確認をして支払うようにしている。

(会長) 先ほどの説明の中で、結局事業費は同じということであったが、この案件は前後条件があるので、ここを通すしかないというのはわかるが、例えば新規など、先ほどの国道476持越トンネルのように、地盤調査をしっかりしていれば、ここを通すと地盤が悪いからお金がかかるけど、少し遠回りをするとう結果的に安くなるといったような計画段階と事業段階のつながりというか、計画してしまったら、そこに作るしかないとなっているのか。

(事務局) 先生がおっしゃるとおり、県内で特に地盤が悪い、軟弱地盤だとわかっているところに、道路を造る、河川を広げるときには非常に注意して事業を行う。例えば、県内のあるところでは非常に地盤が悪いので、道路を造らず、わざと迂回している。確かにいろんなところでのボーリングデータが蓄積されてきており、県では建設技術公社でデータを蓄積している。これからは蓄積されたボーリングデータを如何に

うまく活かすかという時代になってきている、そのデータを計画段階から活かせるよう今後考えていきたい。

(会長) No.1 1、No.1 2は、地質条件や JR が関係する事業ということで事業費が上がっているが、事業の必要性から考えて中止にはできないものとして、「継続」との評価でよろしいか。

(委員) 異議なし。

No.1 3 雪寒地域道路事業（主要地方道小浜上中線）

No.1 4 交通安全施設等整備事業（一般県道西尾鯖江停車場線）

（事務局からNo.1 3、No.1 4の事業内容を説明）

(会長) 小浜の消雪事業につきましては、一旦休むという形になるが、休止というのと延期するとの違いはどのように整理しているのか。

(事務局) 休止は事業実施の時期の判断に関わる場合については休止という形になり、延長の場合は、事業を実施することには変わらなく、着手時期が決まって終わりも決まっていることがある。

検討に必要な時間がある程度必要という場合は休止という判断をするが、今回の消雪事業については、あくまで調査期間だけ確認をするということになっており、市から実際の結論が出る期間が示されているので、その期間分だけを事業期間を延長すると整理している。

(委員) 今までの事業は B/C が出されているが、この 2 件については、B/C というものがあるけども出さないのか。それとも算出の対象外というものなのか。

(事務局) 雪寒事業、交通安全事業では便益が図れない。雪道については雪の多い少ないがありますし、交通安全では事故をお金に換算することは難しく B/C を算出できない。

(委員) そもそも算出していないということですか。

(事務局) B/C の対象として扱っている事業ではない。

(会長) No.1 3、No.1 4は「継続」との評価でよろしいか。

(委員) 異議なし。

No.1 5 港整備交付金事業（内浦港）

No.1 6 港湾機能施設整備事業（内浦港）

（事務局からNo.1 5、No.1 6の事業内容を説明）

(会長) 物揚場や護岸整備は港整備交付金事業で計画され、補助金で整備されていた状況である。今後、製作済ブロックを活用するということだが、再開する港湾機能施設整備事業で利用することが法的に可能か。

(事務局) 平成 10 年の内閣府の閣議決定において、事業の再評価により中止する場合、既に

事業等の執行が済んだ部分については補助金の返還を求められることはないと言われており、中止にすることにより製作済ブロックの流用が可能となる。

(会 長) 使用料はどのようになっているのか。

(事 務 局) 県の港湾条例で決められており、使用料は月当たり 60 円/m² の料金収入となっている。利用者と協議した結果、ふ頭用地が不足しているため、整備された場合、新規貨物のために利用したいとの意向がある。

(委 員) 予算は 2 億円となっているが。

(事 務 局) 全体事業費 2 億円で整備できる内容である。基礎はほぼ完了しており、ブロックも製作済であるため、全体事業費は 2 億円となる。

(会 長) 100 トンの重量のあるブロックを並べる作業を含めても、2 億円で済むのか。

(事 務 局) そうである。埋立は別途工事の残土を利用し、舗装と照明を含めた内容が 2 億円に含まれている。

(委 員) 今までの質問と重なるが、港湾機能施設整備事業については、費用対効果の算出が必要と思うが。

(事 務 局) 交付金事業ではないため記載していないが、1.5 程度となっている。今までの投資額を含めた費用がコストであり、便益は新しい貨物を扱う際、整備しない場合は他の港で貨物を扱うことになる。荷主としては遠距離になると費用がかかるので、整備した場合の効果の額を便益として算出している。

(事 務 局) 通常、港湾機能施設整備事業は県の起債事業で行うものである。

(事 務 局) 起債事業は地方債を意味する。

(事 務 局) 起債事業は利用者からの使用料金をもとに返済することを前提に事業を起こすものであるため、費用対効果を算出しないことになっており、調書には記載していない。ただし、港整備交付金事業は国の交付金が含まれるため、以前は算出していた。同じ方法で算出し直した場合、1.5 になることを確認している。

(委 員) どのくらいの期間で償還できるのか。

(事 務 局) 2 億円の整備費用に対し、年間 1,500 万円程度の利用料の収入が見込まれるため、約 15 年で償還可能である。

(会 長) No.15 は「中止」、No.16 は「再開」との評価でよろしいか。

(委 員) 異議なし。

No. 1 道路改良事業（一般国道 158 号）

No. 2 道路改良事業（一般国道 162 号）

No. 6 急傾斜地崩壊対策事業（花堂地区）

No. 7 急傾斜地崩壊対策事業（西新地区）

No. 8 広域河川改修事業（一級河川天王川）

No. 9 ダム建設事業（河内川ダム）

(会 長) 説明を省略した No. 1、No. 2、No. 6～9 の事業について質問はあるか。

(会長) 特に質疑等ないようなので、No.1、No.2、No.6～9の事業は「継続」との評価でよろしいか。

(委員) 異議なし。

【総括】

(会長) 農林水産部および土木部合わせた18事業中、No.15の事業は「中止」、No.16の事業は「再開」とし、残り16事業が「継続」となった。

県の公共事業評価担当部局および事業所管部局におかれては、今後の対応方針案の決定および公共事業の執行にあたり、審議中、各委員から出された意見等を十分に踏まえて頂くようお願いする。

(4) 閉会