

令和7年度 第1回新潟県公共事業再評価委員会

令和7年度第1回新潟県公共事業再評価委員会の概要をお知らせします。

- 1 日 時 令和7年11月18日（火） 13:15～16:30
- 2 場 所 新潟県自治会会館 201 会議室
- 3 出席者 大塚悟委員長、佐伯竜彦委員、椎谷照美委員、中東雅樹委員、林八寿子委員

4 提出案の概要

社会経済状況の変化を踏まえ、事業の必要性や進捗の見込み等の観点から、県は、土木部所管の22か所、農地部所管の6か所、交通政策局所管の3箇所の計31か所について再評価を実施し、全ての箇所で事業を「継続する」という実施方針（案）を提出しました。

5 委員会の意見

県の提出案に対する委員会の意見は、次のとおりです。

「31か所の継続の方針については、妥当である。」

6 議事の概要

土木部所管8か所、農地部所管4か所、交通政策局1か所について、詳細な口述説明を行った。

【土木部所管事業】

■道路建設課：委員提出資料 【頁番号1、2、3、4】

○防災・安全交付金（道路事業）事業 一般県道小揚猿沢線 岩沢工区 【頁番号1】

委 員： 設置するのは市かもしれないが、スクールバス停留所をもう少し歩道が整備されている近くに設置すれば大きな問題は生じないと感じるが、現在の位置にスクールバス停留所を設置した理由を教えてほしい。

県： スクールバスが駐車できる広い駐車スペースがあることや、周辺の児童が集まりやすい場所ということで現在の位置に設置していると聞いております。

委 員： この事業に限らず、資材や労務単価等の高騰により、事業の進捗が遅れ、さらに事業費が増えていくことに対して、県としてどのように考えているか。

県： 資材や労務費の上昇は、ここ5～6年で急激に伸びてきており、公共事業においても新規事業評価時に物価上昇分を踏まえて、諸経費という形で、想定している事業費に3～4割ほどの上昇を見込んで事業費を設定しています。将来の物価上昇の度合いは正確にわからないことではあるが、諸経費等により極力考慮して事業費を設定しているというのが現状であります。

委 員： 用地取得により時間を要しているとのことだが、それについて見通しは立っているのか。

県： 現在、用地取得に至っていない方についても、道路計画には賛成をいただいております。支障物件となる小屋等の移転先を検討している状況であり、概ね今年度を目標に検討結果がまとまり、来年度から工事着手出来るよう交渉を進めているところです。

委員： 用地取得に時間がかかると、補償費が上がるということはないのか。

県： 土地については、最新年度での買収単価にて買収しておりますが、早く同意した場合と遅く同意した場合において、大きな金額の違いが生じるということはありません。建物についても適正な価格で補償費を算定しているため、時間がかかると補償費が上がるということはありません。

委員： 担当の方も苦勞されていると思うが、公正な買い取りについてのルールをよく住民の方に理解していただき、迅速に買収が進むよう努めていただきたい。先ほど委員から指摘のあったとおり、事業が遅れると、その分事業費も嵩んでいくため、迅速に事業が進むようお願いしたい。

県： 今後も事業の計画段階から、地域に対して丁寧に説明することで事業が円滑に進むよう努めていきたいと思えます。

委員： B/Cを見ると、1.1とそこまで高くない数値であるが、この事業の大きな目的は安全対策という認識で良いか。

県： そのとおりです。歩道については、前後区間は既に整備済みとなっているため、今回中抜け区間を整備することで、通学児童の安全が図られると考えております。

委員： 国土交通省の事業評価では、中抜け区間を含めて一体で影響評価するということをはじめていたが、この事業でも同様な方法で評価することは出来ないものか。

県： 今回のような局所的な現道拡幅および歩道設置の事業につきましては、その効果を便益に盛り込むような手法はないものと考えております。

委員： 村上市は雪の降る地域であり、雪が降るとさらに車両のすれ違いが危険になると思うが、雪に対する対策は考えているのか。

県： 今回の計画では、車道の両脇に1.5mの路肩を設置しており、除雪した雪を置くスペースを確保しておりますので、冬期も安全に通行できる計画となっております。

○防災・安全交付金（道路事業）事業 一般国道403号 中野坊金改良 【頁番号4】

委員： 走行環境が悪いことから、前回評価より交通量が減少しているとのことだが、基本的に国道であれば他に代替路がないため、走行環境が悪くても交通量は大きく減少しないのではないか。

県： 本事業箇所がある一般国道403号については、近くに一般国道253号が並走しており、この地域における主要な道路となっています。2つの路線を比較した際に、一般国道403号の方が幅員狭小で見通しが悪いことから、一般国道253号の方に交通の転換が図られ、本事業箇所の交通量が減少したと推測されます。

委員： 事業完了に伴い、交通量が増加する可能性はあるのか。

県： 一般国道403号の路線全体から見れば、本事業は局所的な道路整備であることから、交通量の減少傾向を増加傾向に転換するまでの効果はないと推測されます。ただし、現道の危険箇所を道路整備していることから、走行時の安心感は生まれると思えます。

委員： 今回の交通量は異常値ではないのか。B/C および今後の事業継続の判断に影響するため教えて欲しい。

県： 正式な交通量調査に基づく結果であるため、異常値ではないと考えています。新潟県全体においても交通量が減少しており、さらに、一般国道253号に交通が転換したことによって、本事業箇所における交通量の減少傾向が顕著になったと推測されます。

委員： 一般国道403号が第2次緊急輸送道路に指定されていることが、道路整備する大きな理由になっているということか。

県：そのとおりです。一般国道 403 号は、一般国道 253 号の代替路としての機能も有していることから、本事業で道路整備を進めています。過年度に一般国道 253 号において、大型車の横転により通行止めとなった事例もあることから、災害時においても代替路としての機能を確保できるように、道路整備を進めていきたいと考えています。

■砂防課：委員提出資料 【頁番号 6、7、8、9、10、11】

○砂防事業の概要について

委員：事業着手前に行う調査と着手後に行う調査とのコストの差はどれくらいか。

県：箇所の規模によって違ってくるが、事業着手前に行う調査については数百万レベルの費用がかかる。それに対して、着手後に行う詳細な測量やボーリング調査を実施することで場合によっては億単位になることもある。

委員：B/C を出すときは、事業着手前の段階で出しているということによいか。

県：事業着手前で B/C を出している。

○精神的損害額について

委員：精神的損害の増加について、どのように変わったのか教えてほしい。

県：精神的損害額というのは、家族の人が災害等で亡くなった場合で、残された方の精神的苦痛を被害額で示したものになる。以前は 1 人亡くなった時に 2 億 2600 万としてカウントしたものが、今回のマニュアル改正によって 6 億 100 万に増額した。

委員：精神的損害額ってというのは以前からあったものか。

県：以前からあったもの。もともとは道路事業による交通事故で亡くなるといった観点から算定されたもので、これがだんだんと河川事業、砂防事業にも反映されてきた。

○大規模特定砂防等事業（通常砂防事業） 万内川 【頁番号 10】

委員：既設堰堤を整備したとき、上流域の地盤調査は行わなかったのか。

県：既設堰堤は昭和時代に整備した古い堰堤であり、上流域の調査をしている当時の資料はなかった。地質調査は上流域まで広範囲に調査しているわけではない。

○大規模特定砂防等事業（通常砂防事業） 沢谷川 【頁番号 11】

委員：保全対象は人家 1 とあるが、1 戸のみということか。

県：土砂災害警戒区域に含まれている人家が集落に 1 戸ある。

委員：以前は他にも人家はあったのか。例えば被害があるからということで引越されたのか。

県：人家については、以前他にもあったが、高齢化等の問題もあり、空き家になった。

委員：人家 1 戸でも国の補助事業の採択要件を満たしているのか。

県：人家以外にも県道や一級河川などの重要な保全対象が含まれていることから、事業採択を受けている。また、県道が土砂災害で寸断された場合、上流にある集落が孤立するというような間接的な被害が生じる。

委員：空き家は保全対象に入らないと言っていたが、例えば災害が起こって、空き家が被災したらそれに対する補償はあるのか。

県：砂防事業において、空き家を補償するものはない。

■砂防課：委員提出資料 【頁番号 15、16、17、18】

○大規模特定砂防等事業（地すべり対策事業） 西野俣・木山沢地区 【頁番号 15】

委員：この地区は、事前に地すべりの変状があったのか？

県：なかった。

委員：それでは、なぜ地すべり対策をする必要があったのか？

県：土砂災害警戒区域に指定されており、国の機関が公表している地すべり地形分布図に記載されている地区であることから、事業化のための現地調査を行った。その現地調査でも、地すべり地形が確認されたことから、変状はないが事前防災対策として事業化している。

委員：三つの地すべりブロックがあり、ブロック毎に保全対象の戸数が違うが、ブロック毎にB/Cを算出していないのか？

県：事業採択上、ブロック毎ではなく地区全体で算出している。

委員：Bブロックの地すべり規模が小さくなったことで、便益が下がる部分もあると思う。

マニュアルの改訂で精神的損害額が大きくなったため便益が増えているとのことだが、Bブロックの規模縮小による、便益の下がる程度がどのくらいか確認したい。

県：今、データが無いため提示できない。

○移転事業について

委員：砂防事業にもいえることだが、事業化する前に危険箇所から移転するという選択もあると思うが、砂防事業で移転が行われた実績はあるのか？

県：砂防事業では県内で実施した事例は無い。

○土木部とりまとめ

委員長：土木部提出案件について、実施方針（案）のとおり、事業継続が妥当であると、とりまとめよろしいか。

委員：〈異議なし〉

【農地部所管事業】

■農地建設課：委員提出資料 【頁番号 23、24】

○国営附帯県営農地防災整備事業 白根郷5期地区 【頁番号 23】

○県営基幹水利施設ストックマネジメント事業 赤川地区 【頁番号 24】

委員：白根郷5期地区の事業計画は、排水路の新設と改修、どちらなのか。区分けがあるのか。

県：事業計画の中で新設はありません。都市開発等による排水流量の増加に伴い、一番下流の排水機場で排水可能な水量に合わせて、既設の水路を改修して断面を大きくする計画。

委員：二つの河川に挟まれた湛水しやすい場所だと推測されるが、際限なく排水できるわけではないということか。

県：はい。補足すると、国営事業で中部排水機場を増設、萱場排水機場を新設しており、排水機場に繋がる水路の一部も国営事業で新設している。そこに県営事業の排水路をつなぎこみ、国営事業・県営事業一体で効果を発揮している。排水システムを全く変えるのではなく、流下能力を向上させる事業である。県営の路線は改修のみとなる。

■農地整備課：委員提出資料 【頁番号 25, 26】

○経営体育成基盤整備事業 羽茂沖地区 【頁番号 25】

委員：羽茂沖地区について、基本的には田んぼを整備する事業だと理解していたが、受益地内で枝豆やアスパラガス、おけさ柿を作っているとのこと。田んぼとして整備しても、水稲以外のものを作っているのか。

県：問題はない。水稲以外の高収益作物も栽培できる汎用化水田を整備する計画であり、国の施策とも合致している。

委員：農家の人が自由に作付けする作物を選べるのであれば、作物生産効果はどのように算出するのか。

県：事業計画上の作付けする作物について、暗渠排水等の整備による品質向上や収量の増を見込んだうえで、単価・単収から作物生産額を算出し、事業実施前からの増加額を作物生産効果としている。

委員：計画の作物を作付けする担い手は確保できているのか。

県：事業計画策定段階から地域で話し合いをし、合意形成をしながら、特定の個人や法人などの担い手に農地を集め、所得向上を図るよう計画を立てている。

委員：経営体育成基盤整備事業は対象となる農地、受益者がはっきりしていると思うが、受益者負担はどの程度なのか。

県：羽茂沖地区の受益者負担は総事業費の5%となっている。集積率に応じて地元負担を補助する事業もあるので、実質の地元負担はもう少し少なくなる見込みである。

■農村環境課：委員提出資料 【頁番号 27, 28】

○中山間地域総合整備事業 相川南部地区 【頁番号 27】

委員：相川南部地区について、ため池の推定相続人が300人とは相当な数であり、手続きに時間を要すると思う。これまでも同様のケースはあったのか。

県：相続人の数が300人という点については、地区ごとの事情もあり、多いか少ないかの判断は一概には言えない。ただし、不在地主（相続未登記土地・所有者不明土地）に関する課題は以前から存在しており、国の施策などにより順次対応が進められてきているところである。

委員：人とのやりとりが原因で事業進捗が遅れた地区はこれまでもあった。大変ではあるが必要な事業であるため、ぜひ着実に進めてほしい。

○農地部とりまとめ

委員長：農地部提出案件について、実施方針（案）のとおり、事業継続が妥当であると、とりまとめよろしいか。

委員：〈異議なし〉

【交通政策局所管事業】

■港湾整備課：委員提出資料 【頁番号 29、30、31】

○海岸侵食対策事業 新潟港（東港海岸・松浜海岸・聖籠海岸地区） 【頁番号 29】

委員：3地区あるが、どのような整備の順番・手順で行っているのか。

県：事業効果をより得られる順番で進めていくが、現在、東海岸地区は別事業である空港沖土砂処分場整備の関係で休止中であり、進捗状況をみながら進めている。当面の間は聖籠海岸と松浜海岸を主として継続していきたい。

委員：浸水防護便益で地盤が20cm下がっているが、原因とそのエリアを教えてください。

県：新潟地区は天然ガスや地下水の掘り上げを行い、古くから地盤沈下が続いているエリアであり、近年は能登半島地震の際に顕著な地盤沈下が見られた。河川に挟まれている範囲は顕著であり、特に通船川付近は年々、地盤沈下が発生している状況である。

委員：資産価値が下がると思うが、なぜここまで高い便益が発現しているのか。

県：治水経済調査マニュアルでは家屋の評価額が高くなっており、地盤沈下により土地の資産価値が下がっていても、高い便益が発現している。

委員：空き家は便益としてカウントされているのか。

県：空き家を含めた延べ床面積でカウントしている。

委員：浸水防護便益が一番高く発現しているが、先ほどの説明によると河川付近を守ることができれば、効果を確実に得られるという認識で良いか。

県：そのとおりです。例えば、離岸堤は砂浜の侵食を抑えるために実施するものであり、沿岸部を守れば大きな効果発現が期待できる。

委員：では、当該事業は浸水防護を目的としているという認識で良いか。

県：一次的には侵食を防ぐ目的も含まれている。侵食により削れた箇所が浸水することを防ぐ目的としても便益を計上している。

委員：当該事業を行うことで、どのくらいの範囲で浸水を防ぐことができるのか。

県：東海岸全域である。松浜海岸及び聖籠海岸は浸水防護便益を見込んでいない。その理由としては、背後地の地形条件がそれぞれ異なるためである。太郎代付近は背後地が高く浸水の影響を受けない一方で、新潟空港付近は背後地に砂丘があり、地盤が低く脆弱となっている。

委員：東港は元々、どのような土地だったのか。

県：元々は砂丘であり、砂丘を切り拓いて造られた掘り込みの港湾である。

○交通政策局とりまとめ

委員長：交通政策局提出案件について、実施方針（案）のとおり、事業継続が妥当であると、とりまとめてよろしいか。

委員：〈異議なし〉