

令和 4 年度

第 1 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4年8月31日（水）9:30～12:00

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、佐伯委員、飯野委員、犬飼委員、小野委員、菊野委員、新開委員、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、道路調査官、地域河川調整官、港湾高度利用調整官、河川計画課長
事務所）高田河川国道事務所長、金沢河川国道事務所長、伏木富山港湾事務所長

4. 審議等案件

1) 道路事業の再評価

◆国道 159 号羽咋道路（金沢河川国道事務所） [重点審議]

2) 港湾事業の再評価

◆伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業（伏木富山港湾事務所） [重点審議]

3) 道路事業の再評価

◆国道 8 号糸魚川東バイパス（高田河川国道事務所） [一括審議]

4) 砂防事業の再評価

◆常願寺川水系直轄砂防事業（立山砂防事務所） [一括審議]

5) 河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告

◆千曲川直轄河川改修事業（千曲川河川事務所）

◆信濃川直轄河川改修事業（信濃川河川事務所）

◆信濃川河川改修事業（大河津分水路）（信濃川河川事務所）

◆信濃川下流直轄河川改修事業（信濃川下流河川事務所）

◆利賀ダム建設事業（利賀ダム工事事務所）

6) その他

6. 審 議

1) 道路事業の再評価 <重点審議>

◆国道 159 号羽咋道路（金沢河川国道事務所長）
（委員）

- ・この案件に限らずですが事業の進捗状況について、金額だけではなく、どこまで出来上がっているか、示していただきたいです。
- ・現時点で中止するとどのような不都合が生じるか、中止しても問題ないかという判断材料が少ないように感じます。
- ・残事業の B/C のようなもので評価を計れるかもしれませんが、影響が分かりづらい。
- ・河川の堤防をかさ上げしている事業があつて、9 割の進捗状況で残り 1 割という時にそこに被害が集中するはずで、周辺に人家があれば被害を受けるのでやめるという判断にはならないと

思います。

- ・道路の場合だとどこまでできているとか、残りの用地買収で何パーセントという数字も出ているが、用地買収の終了している区間によっても評価が異なると思います。

(整備局)

- ・例えば道路では、未着手の区間が多く残っているのか、用地買収が残っているのか、あるいは橋梁の上部工が残っていて下部工だけ建っている状態なのかという、現状を示して欲しいという意味でしょうか。

(委員)

- ・出来形としてどこまでできていて、どこが手付かずという事で継続、中止という判断をする時に中止と言った時にどのような不都合が生じるのかというところを示していただければ、判断の材料となるかと思います。

(整備局)

- ・例えば道路の場合で、この区間が残っているとすれば、他の区間ができて効果はあるが、上部工が残って下部工だけでできていても何の効果を発しない、そのような事が分かる資料という事でしょうか。

(委員)

- ・全延長のうち半分までできていて、中止せざるを得ない状況になった時に、計画の変更があった時のメリット、デメリットを示していただけると判断の材料になると思います。

(整備局)

- ・どういう示し方をするのか内部で検討させていただいて、次回にはそのようなものが示せるように検討したいと思います。

(委員長)

- ・議論の前提として、本質的な意見だと思いますが事務局側で用意するのにかかる労力もあると思います。
- ・いろんな考え方を示したら、相当なオプションが出てくるといいますので、現実的な範囲のご対応という事でお願いできればと思います。

(整備局)

- ・出来ているものと、まだ出来ていないものを示し、どのような影響があるかは口頭説明になると現時点では考えているので、そのような形で対応できればと思います。

(委員長)

- ・他にございますでしょうか。

(委員)

- ・ 5 ページ目、事業費が増えている中で、減額があったという事で努力していただいていると思います。橋梁工がマイナス 2 億円、函渠工でプラス 1 億円という表の見方を教えていただきたいです。
- ・ また、1 ページの地図について、図の左側の方にグレーの丸で金沢方面に描かれている。こちららもいつかは開通させようという意図があるのでしょうか。
- ・ 現在事業化している区間の B/C での評価となっている。現在の区間でも完成時の経済効果があるとは思いますが、将来的に金沢の方まで繋がった時により効果があると見越した事業ででしょうか。

(整備局)

- ・ 5 ページ目ですが橋梁の図の下に 2 億円、函渠の下のところに 1 億円、地盤改良を含むとなっていますが、概略設計した段階で橋梁の時は 2 億円、函渠であれば 1 億円、ということを示した図になります。
- ・ 元々の計画は橋梁工の 2 億円だが、中止すると 2 億円が減になります。
- ・ 新たに函渠工 1 億円をこの計画に入れる事で、その分プラスになるので結果的に 1 億円が減額になるという事を示しています。
- ・ 1 ページ目の図のグレーの丸については、羽咋道路は将来的にもこちらの方にも別線の道路の可能性があるという事で検討は進めているが、今回の 6.7km 区間について、B/C 等を検討して事業化しています。
- ・ 本資料については事業化している 6.7km 区間が完成した時点での整備効果という事になります。その先については、現時点では具体の検討、調査というところまで行っていないので、効果についてはコメントができないところです。

(委員)

- ・ 事業期間が 9 年伸びるという事だが、これによって B/C がどれくらい変更になったのかを教えてください。
- ・ 9 年は長すぎる。喫緊に解消しなければならないと言いながら、完成まで 10 年もかかっているのでは交通渋滞の解消も通学路の安全性も小学校を卒業してもなお、解消されないという事になる。そのあたりは別の対策を取るべきではないかと思います。

(整備局)

- ・ 年数が伸びた事による B/C の影響ですが、社会的割引率等の関係で影響が出ています。
- ・ 9 年伸びるという中に、用地補償のところでも若干影響が出ている部分があります。
- ・ 集団墓地が現地にあり、墓地の移転につきまして地元町内会が、移転検討委員会等の準備組織を立ち上げるという必要があります。そちらの手続きに時間を要している。そこでも若干時間が延びているという状況です。
- ・ それも含めて 9 年間伸びるという状況なで、サーチャージも含めてできるだけ進めていきたいと考えていますが、現状 9 年間ということでこちらの工法等の変更は難しいと考えています。

(委員)

- ・工法を変更したらどうかではなく、変更があった分の B/C の影響というのは、他の部分も含めての金額もだが、個別に出される事を希望します。
- ・それとは別にかなり長くなってしまうので、交通渋滞や通学路の問題は喫緊の課題であるというように言うのであれば何の対策もしないということは問題ではないかと思います。
- ・他の歩道を整備するとか現道への対応をしていかなければいけないと思うが、それに関しては何か考えがあるのでしょうか。

(整備局)

- ・現在の用地の幅の中でできる対策等は現状もやっている。引き続き今後もできる事を検討していきたいと考えている。それと合わせて別線の方はしっかり進めていきたいと思います。

(委員)

- ・具体策が分かりません。

(整備局)

- ・今は資料がありません。

(委員)

- ・資料が無ければ別の機会にお願いします。

(委員長)

- ・是非とも可能な範囲で対応いただきたいと思います。

(委員)

- ・5 ページ目、事業費が 1 億円減ということで橋梁から函渠に変更ということですが、函渠というのは橋ではないということでしょうか。どういった構造物でしょうか。
- ・1 億の減額というのは、工事費なのか材料費なのか主な減額理由を教えてくださいたいと思います。

(整備局)

- ・橋梁というのは左の図にあるように、土台を川の両岸につくり、橋桁をかけてその上を車が通れるようにするもので、それぞれの下には軟弱地盤の下で丈夫な層に届くような杭の基礎を打ち、かなり大がかりな工事になります。
- ・函渠については、コンクリートで丈夫な大きな箱をつくり、その中に川を通すようなものになる。構造的には簡単にできるものです。
- ・軟弱地盤のままだと、函渠を作ってもコンクリートの重みで傾いた時などに川の流れを妨げてしまうということが心配されます。
- ・今回、地質調査によって、7m くらいの地盤を改良する工事を行えば、このような事も発生しないで、箱の上の部分に車が走るということで、機能としては橋梁と同じように上を車が走る形になります。

- ・工法と材料を含めての予算です。トータルでかかるお金が橋梁だと約2億円、函渠だと約1億円で済むという事で、安い方でも大丈夫だというのが今回の詳しい調査で確認できたので、函渠を採用しています。

(委員)

- ・このような事で1億円も経費が減ることがあるので、積極的にコストダウンを行って頂きたいと思います。

(委員)

- ・10ページの災害に強い道路ネットワーク形成について、土砂災害への配慮という事で山際ではなく扇状地状の方に道路を下ろしたということですが、下ろした所の1000年に一度の最大浸水深のところとの兼ね合いがどうなっているのでしょうか。
- ・羽咋市の市街地に近くなっている道路、合流するところの近くあたりで一部計画しているところが50cm～3mの最大水深で想定されている部分があったかと思うので、ここに関して道路の高さが対応できるものになっているのでしょうか。
- ・災害に強い道路という事で作っておきながら、微妙に水深がクリアできてなくて使えないという事になってしまうと良くないと思います。

(整備局)

- ・市街地側に入ったところにつきましては、50cm～3mのエリアにも通過するという状況です。
- ・現在の設計では交差道路のあたりから、若干、水が入るという心配はある。概ねのところについては確認したところクリアできるだろうと感じています。

(委員長)

- ・ただいま審議いただきました、国道159号羽咋道路につきまして当委員会としましては事務局が作成した対応方針、原案通りで事業継続は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)
- ・委員からの意見については、可能な範囲で検討いただければと思う。

2) 港湾事業の再評価 [重点審議]

◆伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業(伏木富山港湾事務所長)

(委員)

- ・この事業を継続するかしないかということであれば、経済効果が非常にあるので必要な事業と思います。
- ・しかし、実際に施工を始めたところ色々な変更事象が出てきているということですが、事業を引き継ぐ中で施工に関する情報が少ないことが要因であると思います。
- ・国土交通省がこの事業を実施し将来的に管理運営される機関に委託する場合に、工事はICT施工であり施工情報は全て記録されているのか。
- ・将来、経年劣化で補修の必要性が出てきた場合にスムーズに情報が分かるような形でデータを整理しているのか教えていただきたい。

(整備局)

- ・整備している岸壁工事は ICT 施工で実施しており、施工管理データについては出来形を含めて精緻なものを管理する富山県に引き継ぐことで考えております。
- ・一方で工事に関しては施工企業の技術進展もあり高い施工精度で仕上げられており、50 年前のような事はほばないというふうに考えております。
- ・施工管理をしっかり行い、富山県に管理委託する時の出来形などのデータは精緻なものを提供していきたいと考えております。

(委員)

- ・ありがとうございました。

(委員)

- ・去年、矢板工法の見直しがあり事業費を変更しているが、その時からの変更も載せていただけたと思います。
- ・また、これ以上の変更は出てこないのか。以前も事業費増加は今回で大丈夫ということであったが、このような事象が次々出てくるようですと、今のやり方だけで不十分であり追加できちんと調査をした上でしっかりと対策をとることで、安価でしっかりとしたものが整備できると思います。
- ・施工管理というお話がありましたが、調査が十分かどうかという点について伺います。

(整備局)

- ・土砂を掘削してから新たな変更事象が分かるということが続いており事前に探査するなどのやり方もあるかもしれませんが。しかし現在において掘削などの撤去工事が殆ど終わっており、今後これ以上の変更事象が出てくることはないと考えています。
- ・去年は矢板撤去で地盤が緩むのではないかとご指摘をいただいております、泊地は 10m を 14m に掘り下げるので、撤去する既存矢板が支持する地盤に影響する部分はわずかであるということ、現地の状況を見ても大きな盛り上がりなどが無いことを確認しています。
- ・変更事象に対応するため、今回は現地で試験的な施工をして少しでも能力アップができないかという検討などもして、コストや期間が延びないように努めているところです。

(委員)

- ・今後も工事として進められるのか、これ以上の事業費を要しないのかを確認しました。

(委員)

- ・この事業は必要だと思います。
- ・この事業に限らず全体的なことに关してですが、事業費が増えることによって他の事業に影響が出るのでしょうか。
- ・増額になる要因に対して国の予算はその分が増えるものなのかどうか、教えていただきたいと申します。

(整備局)

- ・国の予算は基本的に大きく伸びるものではなく、毎年概ね同程度の予算となっているものと認識しております。
- ・事業費の増加が他事業へ全く影響がないかということではなく、他事業のスピードダウン等の影響は考えられます。
- ・可能な限りのコスト縮減に努めるということと、遅れた事業については効果が早期に発現できるような事業計画や施工方法を考え、影響がないように進めていくこととしています。

(委員)

- ・このようなことを含めたB/Cであり、先生方のご指摘のように出来ない場合の効果等も管理し、整備局で責任をもって対応されている理解でよいでしょうか。

(整備局)

- ・そのような考えでございます。

(委員長)

- ・ただいま審議いただきました伏木富山港新湊地区中央ふ頭再編整備事業について、当委員会として事務局の作成した対応方針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 [一括審議]

◆国道8号糸魚川東バイパス (高田河川国道事務所長)

(委員)

- ・事業費も計画通り、増額もないので進めていただければと思います。
- ・2 ページ目、事業期間の延伸が3年間あった中で下水道管、ガス・水道管、消雪送水管の移設が必要だが、協議、補償額算定、移設工事も含めて事業費の変更はないのか。どこかで経費削減をしているでしょうか。

(整備局)

- ・設計時に県道の方に埋設管が見つかり、埋設管の占有者との協議を行って補償額を算定しました。
- ・補償額の算定でどの程度事業費が増えるのかというのを精査し、その後変更が必要であれば事業評価の方で変更させて頂きたいと思います。

(委員)

- ・現道とほぼ平行して走っていて雪の降り方や、気象条件も似たような形だと思いますが、大雪の時に同じような事が起きないでしょうか、雪で止まるのは速度が落ちるからというのを聞いた事がありますが、速度が落ちないようにする、信号が少ないなどの配慮はあるでしょうか。

(整備局)

- ・令和2年度、令和3年度と2年連続で大雪となりました。現道については海沿いを走る区間と

ということで車道幅員・路肩が狭い状況です。一部歩道も設置されていません。

- ・今回の大雪で除雪車は路肩に雪を置くが、路肩のスペースが狭いという事で車道内での大型車のすれ違いが困難であったり、事故が起きたり、スタックが発生して通行止めとなっています。
- ・バイパスを整備する事によって非常に広い路肩、歩道も確保され、耐雪幅も確保される事によって事故のリスクが減るので、大雪時でも従前のような災害のリスクは解消されると考えています。

(委員)

- ・事業期間 39 年ということですが、今から 3.8km をつくるのが 39 年なのか、全体を通してなのかを伺いたいです。
- ・B/C がすごく低いですが、B/C が低い時には地方整備局全体では目安があるのであれば教えていただきたいです。

(整備局)

- ・事業期間については、残る 3.8km の区間を完成するのに令和 6 年を完成予定していたのを 3 年間延長して令和 9 年ということで予定しています。

(委員)

- ・事業期間というのは全体という話で、これからはあと数年でできるという事でしょうか。

(整備局)

- ・その通りです。
- ・B/C についても全体の事業費 0.7 ということで低いですが、これは全国的な課題と認識していますで、局、本省とも含めて情報共有していきたいと思っています。

(委員)

- ・それは地方整備局で、今までどうしていたとか、これくらいだったらとか全国的な情報を得られていないということでしょうか。

(整備局)

- ・事業を進めていくうちに事業費が増加し、事業期間が延びたという事で徐々に下がって 1 を切った場合にやめるのかというと、今まで作ったものが無駄になってしまうということもあり、1 を切ったからすぐ対応を変えるという事は、他地方整備局も含め、行っていません。
- ・コスト削減の努力は 1 を切る、切らないに関わらず常に行っています。
- ・これから残事業にどれだけ投資をして、投資によって効果が得られるかという事で残事業 B/C を出しています。
- ・事業評価が始まった頃には行っていませんが、同じような疑問・課題があり、残事業分を一度リセットして残った事業費を投資した場合にどうなるかという事で残事業 B/C を出しています。
- ・その上で残事業 B/C の値やその他の事業効果等を踏まえて進めることが妥当かどうかという事はこのような場で委員の先生方の皆様から意見をお伺いしたいと考えています。

(委員)

- ・残事業が 2.3 で事業全体が 0.7 というのですが、最初の 1.3km、1.8km 区間の B/C がすごく低いというふうに考えれば良いでしょうか。

(整備局)

- ・事業期間が長くなると割引率で効果が低減されて、事業の初期時の投資の C が B に比べて小さくなってしまいうことがありますが。
- ・最初の方が B/C が高く、後の方が効果が低いということではないと考えています。

(委員)

- ・残事業が 2.3 で事業全体が 0.7 ということは、糸魚川東バイパスの全体の B/C ということですね。1.3km、1.8km の区間の B/C が低いので、残りの 3.1km の区間の B/C が 2.3 であるが、全体を通すと 0.7 になるという解釈でよろしいでしょうか。

(整備局)

- ・残事業の時の B/C 算出の時の C はこれまでの投資した事業費は無しにして、これから先の残った事業を進めるための C。C が事業全体と比べて残りの分だけなので少なくなります。
- ・残事業 B/C が当初の B/C よりも大きくなっていますが、残事業の方が効果がすごく高いということではありません。

(委員)

- ・あまりにも低く効果が少ないのであれば、一旦休止するとはならないでしょうか。今は昔と違って財政的にも厳しい時代に入っているので、そういう事も考えていかなければならないと思ったので質問させて頂きました。

(委員長)

- ・残事業についてはあといくら出せば、これだけのものが得られますということでしょうか。

(整備局)

- ・100 億の事業費のうち 60 億は作りました、残り 40 億で効果が出ますという時に、効果が 90 億で全体だと 0.9 だが残事業だと 40 億に対して、90 億なので 2 程度になるという計算です。

(委員長)

- ・ただいま審議いただきました、国道 8 号糸魚川東バイパス、こちらについて当委員会としては B/C の議論もありしたけれども、事務局が作成した対応方針の通り事業を継続するのを妥当という事でよろしいでしょうか。(出席委員了承)

4) 砂防事業の再評価 [一括審議]

◆常願寺川水系直轄砂防事業 (北陸地方整備局 河川部河川計画課長)

(委員)

- ・前回平成 29 年度の評価をした際との比較を伺いたいのですが、前回と比べて事業の投資効果、

被害の軽減、人的被害、中間的な目標、完了時のシミュレーションに関して、前回と変化はあるでしょうか。

- ・ 中間的な目標を達成したとしても浸水域、赤い部分が残ってしまう、このエリアが住宅地なのか商業地なのかも伺いしたいと思います。

(整備局)

- ・ 計算につきましては、治水経済調査マニュアルと砂防事業の費用分析マニュアルがそれぞれ、令和2年と令和3年に変更されていますので、それに基づいて変更しています。
- ・ マニュアルの主な改訂内容は、各種被害額の算定における被害率の更新をしています。また家庭用品を自動車と自動車以外に分類して被害額を算定するといった改訂があり、それに基づいて算定をしています。
- ・ 整備については、8基が完了するので、その効果も見込んで計算をしています。
- ・ 赤い部分は宅地ですとか、商業地も含んだところになります。

(委員)

- ・ 今一度確認ですが、平成29年度にも投資効果の資料でお示しをいただいたと思いますが、その時と2ページの浸水域、4ページの人的被害の状況というのは数値的には変わっていないという事でしょうか。
- ・ それとも事業が進んでいく、より投資効果が得られているのか前回との違いがあるようでしたらお聞かせください。

(整備局)

- ・ 失礼しました。前回の平成29年の時には費用対分析をしておりません。
- ・ センサス等は更新されていますので、そういった基礎条件の数値情報は変更していますが、地形モデル等に変更ありません。

(委員)

- ・ 前回と比較して5年の間により投資効果が得られるような目標が示されているのであればという希望的観測がありまして質問しました。

(委員長)

- ・ WEBで参加している皆様でご質問がありましたらお願いいたします。

(委員)

- ・ 私は今オンラインでの参加で地図上の赤い部分にいます。大体田園地帯ですが、見方を教えてください。
- ・ 3m以上になるというのはショッキングな話ですが、砂防工事をする事によって堆積する土砂が減るという効果ですが、真っ赤になるというのはどういう被害になるのでしょうか。
- ・ 150年を越える規模での水害が発生したという事だと思いますが、150年越えというのは過去の江戸時代の具体的などの水害が発生したらこういう事になるのでしょうか。
- ・ 真っ赤になるというのは、今ある堤防を越えて水が来るという事なのか、堤防が決壊してしま

う事なのか、どういう想定なのか分かる範囲で教えていただければと思います。

(整備局)

- ・ 2 ページの下のように土砂が堆積し、河道が狭くなったことにより計画洪水位を超え越流し、この影響で破堤するという計算条件になります。破堤箇所から土砂と水が流れ土砂を含んだ水深が 3m 以上になるところがこの赤い部分です。
- ・ 昭和 44 年もおおよそ 1/150 というようなところもありましたので同規模と考えていただければと思います。

(委員)

- ・ 専門用語で破堤をいうのは堤防が決壊するという意味でしょうか。

(整備局)

- ・ 決壊するという意味です。

(委員)

- ・ 事業評価にかかった経緯はマニュアルの変更ということだったので、その説明があまりなかったです。
- ・ 変更によって何が変わって今回の評価にかかるようになったのか説明をもう一度お願いできればと思います。

(整備局)

- ・ 治水経済調査マニュアルの改定内容ですが、近年の洪水の被害を踏まえて各種被害率を更新するとともに算定方法の見直しが行われました。
- ・ 新たな便益といたしまして、水害廃棄物の処理費用が計上できるようになったというところです。

(委員)

- ・ 細かいところはきちんとやられていると思います。
- ・ B/C など事業評価に関わるところでどれくらいの影響があったのでしょうか。
- ・ 例えば、B/C が上がった、下がったなどそのような話をお願いします。

(整備局)

- ・ 新たな便益として水害廃棄物の処理費用計上ができるようになったため概ね上がる方向性です。

(委員)

- ・ その変更によって事業評価にかかったもので、それによっていくらどう変わったのかは資料としてきちんと載せるべきではないかと思いますので、よろしくお願いします。

(整備局)

- ・ マニュアルが変わった事による増分等について事業が進んだ事による効果というところを分け

て計算しておりますので、そのあたりについて後ほど別途ご説明させていただければと思います。

(委員長)

- ・審議いただきました、常願寺川水系直轄砂防事業につきましては、当委員会としては事務局が作成した対応方針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)

～審議終了後の補足回答～

(委員長)

- ・最初の案件ですが、159 号の羽咋道路の補足の回答をお願いします。

(整備局)

- ・現道の課題という事で通学路合同点検により安全面で課題があると言っているが 9 年間伸びるという事で大丈夫なのかと、その間何も対策等をとらないのかとの質問について回答します。
- ・先程は、一般論的な説明となりましたが、本事業区間での内容についてご説明させていただきます。
- ・通学路合同点検については羽咋市において毎年行っています。
- ・道路管理者と警察、市町村の教育委員会、学校関係者等と一緒に現地を点検して危険箇所の把握、必要な対策の確認をする取組みとなっています。
- ・毎年行っているのに加えてその他、大きな事故が発生した時にはその場所について関係者で点検を行っています。
- ・羽咋道路と並行する現道 159 号の区間についても、点検を行った中で歩道が狭いのでその部分の対策が必要ではないかという話が出ています。
- ・羽咋道路の事業化の後にも歩道と車道の間を明確に示すためのデリネーターといった光る施設を埋め込むような対策を地元と相談の上で設置し、夜間、昼間も含めてドライバーに意識していただけるような対策を行ったところです。
- ・合同点検については現在も毎年行っており、今後も継続していく。将来的な対策として羽咋道路とができる間について、現道部でできる対策を地元と相談しながら進めていきたいと考えています。
- ・9 年伸びる事による B/C の影響だが、こちらについては再度計算し、また日をあらためてご説明させていただきます。

(委員)

- ・感度分析では説明はできないでしょうか。

(整備局)

- ・あの内容は現在伸びた前提で計算したものがその時からプラスマイナス 2 割ですので、約 2 年となる。当初想定していた予定の B/C から今回 9 年伸びたというものについては、別の議論になるのであらためて計算する必要があると思います。

(委員長)

- ・ それでは本日の審議 4 件が全て終了しましたので、この段階で確認させていただきます。
- ・ 本委員会としまして再評価審議 4 事業、全て原案の通り事業継続妥当ということでよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ 皆様、意義なしということですので事務局と調整の上、本日の委員会の議事概要の方を後日まとめさせていただきます。
- ・ 議事録につきましては本日ご出席の委員の皆様に対しては後ほど事務局の方から確認させていただきます。その後の公表となります。よろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ 委員会で用いた本日の資料の公開、非公開ということですが、ホームページ等に資料を公開するかどうかにつきまして運営要領第 3 条第 3 項におきまして、委員会の会議に提出された資料、議事録等は公開をすると、ただし公開する事が適切でないと委員会が判断する資料については公開しないとなっております。
- ・ 本日、皆様のご提示した資料、こちらについては全て公開という事でよろしいでしょうか。(出席委員了承)
- ・ ありがとうございます。一式公開とさせていただきます。以上で本日の審議を終了します。進行を事務局にお返しします。

5) 河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告

(整備局)

- ・ ありがとうございました。続きまして事務局より資料 7 河川及びダム事業の再評価実施要領細目の規定に基づく報告をさせていただきます。
- ・ 本件については、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領及び河川及びダム事業の再評価実施要領細目において河川整備計画策定後、計画内容の点検のために学識経験者から構成される委員会等が設置されている場合は、当該委員会で審議を行いその結果を事業評価監視委員会に報告することとなっております。
- ・ 今回は河川事業 4 件とダム事業 1 件の計 5 件の報告をさせていただきます。

(整備局)

報告説明

(整備局)

- ・ 今ほど説明させていただきました 5 事業につきましては、本委員会への報告ということで審議は行いませんのでご了承ください。また、資料についてはホームページに掲載いたします。

6) その他

- ・ 続きまして、その他といたしまして国土交通省水管理・国土保全局河川計画において記者発表されました、「各種資産評価単価及びデフレーター」における各種資産評価単価の訂正について報告させていただきます。

(整備局)

報告説明

(整備局)

- ・今ほどご説明させていただきました「各種資産評価単価及びデフレーター」における各種資産評価単価の訂正につきましては、本委員会への報告ということで質疑は行いませんのでご了承ください。
- ・また、ご説明させていただきました訂正資料についてもホームページに掲載いたします。
- ・以上をもちまして令和4年度第1回北陸地方整備局事業再評価監視委員会を終了いたします。皆様本日はありがとうございました。

－ 以 上 －